

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA



GEOMETRÍAS DE CIUDAD.
EL JUEGO DE LOS AGENTES URBANOS.
EL CASO DE VALENCIA.

Tesis doctoral presentada por: D. Jose María Tomás Llavador

Dirigida por: Dr. Enrique Giménez Baldrés

Departamento de Urbanismo. UPV

Valencia, Diciembre 2015

Resumen tesis doctoral. José María Tomás Llavador.

Título: GEOMETRÍAS DE CIUDAD. EL JUEGO DE LOS AGENTES URBANOS. EL CASO DE VALENCIA

Resumen

La presente tesis doctoral tiene como objetivo concentrar la mirada en los procesos de Reforma Interior de la ciudad de Valencia, analizando los antecedentes y consecuencias de un proceso urbanístico en el que se explicita, de manera singular, el vínculo entre los distintos agentes que pugnan por sus intereses y el soporte técnico y proyectual que define las nuevas geometrías de la ciudad. En esa contraposición, se puede leer también el genérico planteamiento de dos formas de gestión de la intervención urbanística, el plan proyecto frente al plan proceso, cuya contraposición será recuperada en el último tercio del siglo XX como dos fórmulas posibles y de distinto alcance.

Este proceso necesariamente debe ser analizado a la luz de un enfoque metodológico específico y partiendo del análisis pormenorizado de nuevas fuentes documentales y cartográficas, en su mayor parte extraídas de los fondos del Archivo Municipal de Valencia. El carácter inédito de una parte importante del material empleado en esta investigación aporta un valor añadido a la tesis, la cual se acompaña de los correspondientes apéndices documentales y cartográficos.

Como rasgos distintivos y explicativos, podemos definir las líneas maestras de ambas fórmulas, así como los pros y las contras, de estas dos formas de gestión. Por un lado, el Plan Proyecto, es un plan de intervención global, cuya principal característica es el compromiso que ofrece a la ciudadanía y a los agentes urbanos. Por otro, el Plan Proceso es mucho más flexible, permite replanteamientos constantes (en cuanto a los tiempos de ejecución, alcance, inversión, etc.) e implica un riesgo menor.

El estudio del juego de los agentes y del debate y las tensiones surgidas en torno a las cuestiones de policía urbana se convierte en la estrategia fundamental de este trabajo, para el cual nos concentraremos en las intervenciones interiores de mayor calado en la época que abarca nuestro marco cronológico (1865-1910); un periodo social y políticamente convulso, donde el Republicanismo jugó un papel dirigente en la transformación urbana de la ciudad. Las sucesivas mayorías republicanas en el gobierno municipal permitieron impulsar políticas que trataban de construir una ciudad que reflejase el ideario republicano, con Vicente Blasco Ibáñez como principal impulsor político. Por un lado, aquellas que llegaron a producirse: la apertura de la calle Revolución, posteriormente renombrada como calle de la Paz, y el derribo del barrio de Pescadores. Por otro, el proyecto de Reforma Interior diseñado por Luis Ferreres entre los años 1891 y 1892, que planteaba la construcción de dos grandes ejes viarios en forma de aspa sobre el casco histórico de Valencia.

Palabras clave

Urbanismo, geometrías, agentes urbanos, Reforma Interior, Valencia, Siglo XIX, Barrio de Pescadores, Luis Ferreres, Republicanismo, higienismo y salud pública, centralidad

Resum tesi doctoral. José María Tomás Llavador

Títol: GEOMETRIES DE CIUTAT. EL JOC DELS AGENTS URBANS. EL CAS DE VALÈNCIA

Resum

La present tesi doctoral té com a objectiu concentrar la mirada en els processos de Reforma Interior de la ciutat de València, analitzant els antecedents i conseqüències d'un procés urbanístic on s'explicita, de manera singular, el vincle entre els distints agents que pugnen pels seus interessos i el suport tècnic i projectual que defineix les noves geometries de la ciutat. En eixa contraposició, es pot llegir també el genèric plantejament de dos formes de gestió de la intervenció urbanística, el Pla Projecte enfront del Pla Procés, la contraposició del qual serà recuperada en l'últim terç del segle XX com dos fórmules possibles i de distint abast.

Aquest procés necessàriament ha de ser analitzat a la llum d'un enfocament metodològic específic i partint de l'anàlisi detallat de noves fonts documentals i cartogràfiques, majoritàriament extretes dels fons de l'Arxiu Municipal de València. El caràcter inèdit d'una part important del material empleat en aquesta investigació aporta un valor afegit a la tesi, la qual es presenta acompanyada dels corresponents apèndixs documentals i cartogràfics.

Com a trets distintius i explicatius, podem definir les línies mestres d'ambdós fórmules, així com els pros i les contres, d'aquestes dos formes de gestió. D'una banda, el Pla Projecte, és un pla d'intervenció global, la principal característica del qual és el compromís que ofereix a la ciutadania i als agents urbans. D'un altre, el Pla Procés és molt més flexible, permet replantejaments constants (quant als temps d'execució, abast, inversió, etc.) i implica un risc menor.

L'estudi del joc dels agents i del debat i les tensions sorgides entorn de les qüestions de policia urbana es converteix en l'estratègia fonamental d'aquest treball, per al qual ens concentrarem en les intervencions interiors de major calat en l'època que comprén el nostre marc cronològic (1865-1910); un període socialment i políticament convuls, on el Republicanisme va jugar un paper dirigent en la transformació urbana de la ciutat. Les successives majories republicanes en el govern municipal van permetre impulsar polítiques que tractaven de construir una ciutat que reflectís l'ideari republicà, amb Vicente Blasco Ibáñez com a principal impulsor polític. D'una banda, aquelles que van arribar a produir-se: l'obertura del carrer Revolució, posteriorment anomenada com a carrer de la Pau, i el derrocament del barri de Peixcadors. D'un altre, el projecte de Reforma Interior dissenyat per Luis Ferreres entre els anys 1891 i 1892, que plantejava la construcció de dos grans eixos viaris en forma d'aspa al nucli urbà de València.

Paraules clau:

Urbanisme, geometries, agents urbans, Reforma Interior, València, Segle XIX, Barri de Peixcadors, Luis Ferreres, Republicanisme, higienisme i salut pública

PhD Abstract. José María Tomás Llavador.

Title: GEOMETRÍAS DE CIUDAD. EL JUEGO DE LOS AGENTES URBANOS. EL CASO DE VALENCIA

Abstract

This thesis focuses on the processes of urban renovation in Valencia in the second half of 19th century, analysing the antecedents and consequences of this transformation in which it is presented in a unique way the relationship between the different urban agents vying for their interests and technical and project support defining the new geometries of the city. In this contrast, you can also read the generic approach of two forms of management of urban intervention, the “Project Plan” against the “Process Plan”, this contrast will be recovered in the last third of the twentieth century as two possible formulas and of different scope.

A process that necessarily must be analysed in the light of a specific methodological approach and based on a detailed analysis of new documentary and cartographic sources, mostly taken from the *Archivo Municipal de Valencia*. The unprecedented nature of a significant part of the material used in this research adds value to the thesis, which is completed with the corresponding documentary and cartographic appendices.

As distinctive and explanatory features, we can define the outlines of both formulas, and the pros and cons of these two forms of management. On the one hand, the “Project Plan” is a general plan of action, whose main characteristic is the commitment offered to the citizenship and urban agents. On the other, the “Process Plan” is much more flexible, allowing constant rethinking (in terms of execution time, scope, investment, etc.) and involves less risk.

The study of the debate among urban agents and the tensions arising around issues of urban regulations becomes the fundamental strategy of this work. This is the reason why we focus on internal operations of greater significance in our timeframe (1865-1910); a social and politically turbulent period, where Republicanism played a leading role in urban transformation of the city. Successive Republican majorities in local government allowed to promote policies that sought to build a city that reflects the republican ideology, with Vicente Blasco Ibáñez as main political leader. On one side, those who became a reality: the opening of the “Calle Revolución”, later renamed “Calle de la Paz”, and the demolition and reconstruction of the “Barrio de Pescadores”. On the other, the general project of urban renovation designed by Luis Ferreres between 1891 and 1892, which raised the construction of two major axes in the form of a cross on the historic center of Valencia.

Keywords:

Urbanism, geometries, urban actors, urban renovation, Valencia, nineteenth century, Barrio de Pescadores, Luis Ferreres, Republicanism, Hygienism and public health

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA



GEOMETRÍAS DE CIUDAD.
EL JUEGO DE LOS AGENTES URBANOS.
EL CASO DE VALENCIA.

Tesis doctoral presentada por: D. Jose María Tomás Llavador

Dirigida por: Dr. Enrique Giménez Baldrés

Departamento de Urbanismo. UPV

Valencia, Diciembre 2015

¡Ah, querido y malhumorado lector! El dinero nos lo dará quien se lo ha dado siempre a París; quien se lo dio a Barcelona, mágicamente transformada: el empréstito.

Para vivir a la moderna, para ponerse a la moda rechazando los harapos de la existencia antigua, hay que entramparse.

V. Blasco Ibáñez, “La revolución de Valencia”
Diario El Pueblo, 6 de noviembre de 1901

ÍNDICE GENERAL

CAPÍTULO I

1. INTRODUCCION Y DEFINICION DE LA TESIS. LA GEOMETRIA VARIABLE Y EL JUEGO DE LOS AGENTES	1
1.1. La definición conceptual de las geometrías de la ciudad	5
1.2. El contraste especular de la ciudad frente al territorio	8
1.3. La tesis que se sostiene: Las dos fórmulas enfrentadas en la Reforma Interior	12
1.3.1. El proyecto de reforma del Barrio de Pescadores	15
1.3.2. El proyecto de Reforma Interior de Ferreres	17
1.4. La ciudad y su evolución en el tiempo. El marco cronológico (1865-1910)	18

CAPÍTULO II

2. PREÁMBULO METODOLÓGICO	25
2.1. Fuentes documentales y metodología de análisis	26
2.1.1. Documentación y cartografías inéditas aportadas en la tesis	30
2.1.2. Estado de la cuestión y posibilidades de estudio	34
2.2. Análisis histórico: La ciudad heredada y el marco normativo	37
2.2.1. Antecedentes históricos. Las transformaciones urbanas en Valencia a lo largo de la historia	38
2.2.2. El nacimiento de la ciudad moderna. Del derribo de las murallas a los primeros proyectos generales de Reforma Interior	40
2.2.3. La evolución del marco legislativo del derecho urbanístico español durante la segunda mitad del siglo XIX	44

2.2.4. Marco normativo de las reformas urbanísticas de Valencia entre 1865 y 1910	46
2.3. El conflicto de intereses y el juego de los agentes urbanos en la ciudad liberal	48
2.3.1. Definición de los agentes urbanos	49
2.3.2. Los proyectos y los técnicos	55
2.4. La posición institucional. Acción administrativa y gestión urbanística municipal	62
2.4.1. Formulación y tramitación de los planes y proyectos urbanísticos	64
2.4.2. La gestión de las actuaciones de transformación urbana	66
2.4.3. Presupuesto municipal y gestión económica. Los empréstitos como herramienta	70
2.5. La naturaleza de las intervenciones y la metodología de comparación en los estudios de morfología urbana	77
2.6. La geometría y los estudios de composición	80
2.6.1. Modelos de ciudad. Trazados y ordenanzas	81
2.6.2. Escala de las actuaciones y atributos de centralidad	91

CAPÍTULO III

3. EL ESCENARIO DE LAS INTERVENCIONES Y LA MORFOGÉNESIS DE LA CIUDAD MODERNA	101
3.1. Marco histórico. La ciudad de Valencia a partir de 1850	101
3.1.1. Contexto político. Del Sexenio Revolucionario a la Restauración	102
3.1.2. El resurgimiento de la ciudad. Marco económico y social	112
3.1.3. De las parroquias a los barrios. La evolución administrativa del espacio urbano de Valencia	119
3.1.4. Un espacio de oportunidad. La dotación de servicios públicos y el negocio de las compañías privadas en Valencia	128
3.1.4.1. <i>Salubridad, higienismo y arquitectura en Valencia</i>	129
3.1.4.2. <i>La llegada del agua potable a la ciudad</i>	132

3.1.4.3.	<i>Mejoras en la red de alcantarillado. Una reforma pendiente</i>	134
3.1.4.4.	<i>La compañía de gas y el negocio del alumbrado público</i>	140
3.2.	La morfogénesis de la ciudad moderna. Valencia como caso de estudio	143
3.2.1.	La estructura de la ciudad antigua	143
3.2.1.1.	<i>De la ciudad del Renacimiento a la de la Restauración</i>	144
3.2.1.2.	<i>De la ciudad cerrada a la ciudad abierta</i>	154
3.2.2.	Las modalidades de crecimiento en la ciudad moderna	165
3.2.2.1.	<i>Alternativas y modelos de crecimiento aplicados en Valencia</i>	171
3.2.3.	Las centralidades. Redefinición de los centros urbanos	179
3.2.3.1.	<i>Atributos de centralidad de carácter estructural</i>	181
3.2.3.2.	<i>Atributos de centralidad de carácter funcional</i>	183
3.2.3.3.	<i>La comprensión del espacio urbano a través de la especialización compositiva</i>	186

CAPÍTULO IV

4.	LAS GEOMETRÍAS ASOCIADAS A LOS PROYECTOS. DOS ESTRATEGIAS DE REFORMA INTERIOR	195
4.1.	Los proyectos de Reforma Interior de Luis Ferreres. La apertura de nuevas vías	197
4.1.1.	Precedentes. Otras actuaciones urbanísticas de comparación	199
4.1.1.1.	<i>La Reforma Interior de Barcelona</i>	200
4.1.1.2.	<i>La apertura de la calle Revolución, actualmente de la Paz</i>	202
4.1.1.3.	<i>El Ensanche de 1884. Germen de la Reforma Interior</i>	207
4.1.2.	El proyecto de Gran Vía de 30 metros de Luis Ferreres. Características y modificaciones	210
4.1.2.1.	<i>La puesta en ejecución del plan-proyecto. Previo administrativo y gestión</i>	210
4.1.2.2.	<i>El fracaso del plan-proyecto. Causas coyunturales y estructurales</i>	222

4.1.3.	El proyecto de Vía de 25 metros de Luis Ferreres. El contraproyecto	231
4.1.4.	Significados trascendentes a la forma en los proyectos de Reforma Interior	240
4.1.4.1.	<i>Las intervenciones urbanísticas sobre la ciudad heredada</i>	243
4.1.4.2.	<i>Dos modelos de trazado viario. Del peine a la cruz</i>	246
4.1.4.3.	<i>Alcantarillado y otros servicios públicos asociados a la Reforma Interior</i>	258
4.1.4.4.	<i>La parcelación de los solares resultantes. Una tipología homogénea para la nueva ciudad</i>	261
4.1.4.5.	<i>Los equipamientos y edificios singulares asociados a la Reforma Interior</i>	267
4.2.	El Barrio de Pescadores. Un proceso de renovación del tejido urbano	269
4.2.1.	Precedentes relevantes de renovación urbana	273
4.2.1.1.	<i>El plan de reforma urbana de la Puerta del Sol de Madrid y su entorno</i>	273
4.2.1.2.	<i>Primeras operaciones residenciales en Valencia: Hort d'En Sendra y La Puridad</i>	280
4.2.2.	El proceso de renovación del Barrio de Pescadores y sus características	284
4.2.2.1.	<i>Previo administrativo y gestión municipal de los proyectos urbanos</i>	285
4.2.2.2.	<i>La ejecución del plan-proceso y el largo debate entre los agentes. De la alineación al derribo</i>	289
4.2.2.3.	<i>La plaza del Ayuntamiento. Una conquista del republicanismo valenciano</i>	323
4.2.3.	Significados trascendentes a la forma. El Barrio de Pescadores	332
4.2.3.1.	<i>De espacio degradado a eje de la nueva centralidad en Valencia</i>	332
4.2.3.2.	<i>Transformación y continuidad del viario en el Barrio de Pescadores</i>	336

4.2.3.3. <i>La preocupación higienista. Alcantarillado y otros servicios públicos</i>	340
4.2.3.4. <i>Las tipologías elegidas. Análisis del parcelario y edificios singulares</i>	344
4.3. Significado común y comparativa entre las dos estrategias enfrentadas de Reforma Interior	351
CAPÍTULO V	
5. Conclusiones	367
BIBLIOGRAFÍA GENERAL DE LA TESIS	387
APÉNDICES	405
APÉNDICE I	
TRANSCRIPCIÓN DE DOCUMENTOS HISTÓRICOS REFERIDOS AL PROCESO DE REFORMA INTERIOR DE VALENCIA	407
APÉNDICE II	
ANEXO CARTOGRÁFICO	643
APÉNDICE III	
FICHAS DE LOS PRINCIPALES AGENTES URBANOS IMPLICADOS EN LA REFORMA INTERIOR DE VALENCIA	691

AGRADECIMIENTOS

Quiero expresar mi agradecimiento, en primer lugar a Don Antonio Bonet Correa, admirado maestro, quien, con gran generosidad, ha tenido a bien participar en la evaluación, corrección y debate de esta tesis, con su indiscutible sabiduría y autoridad. A él se han sumado análogamente los profesores Josep Vicent Boira, Francisco Taberner, Anaclet Pons y Antonio Ariño, cuyos apuntes y sugerencias han sido de extraordinario valor.

Mención especial merece Enrique Giménez Baldrés, quien, además de hacer posible mi reincorporación al ámbito universitario, ha dirigido esta investigación desde su inicio, alentándome siempre a continuar el trabajo y la labor académica, con sus consejos y acertadas indicaciones, como referente investigador y excelente especialista en el conocimiento de la disciplina urbanística. Especialmente, quiero agradecer el apoyo inestimable de Daniel Muñoz, por su consejo y ayuda en el proceso de confección de esta tesis doctoral y su pericia en el manejo de los fondos documentales.

No puedo olvidar el apoyo recibido por parte de diferentes profesores compañeros de Universidad, tales como Fernando Romero, Remedios Vicens, Tomás Martínez Boix, Jorge Gil, a través de las sugerencias y estimulantes comentarios que me transmitieron a lo largo de estos años.

También estoy en deuda con quienes, desde diferentes ámbitos, han contribuido a la elaboración de esta tesis, a través de sus opiniones y muestras de apoyo. Es el caso de Ricard Pérez Casado, Alejandro Mañes, Josep Sorribes, Ramiro Reig y Hassan Jihad.

También a mis colaboradores en el estudio de arquitectura que han sobrellevado estos años de intensa dedicación, compartida con la Universidad.

Por último, y aun así lo más importante, agradecer la comprensión y el apoyo constante de mi familia; mi mujer María José, mis hijos Carlos y Alicia, que han soportado con paciencia la dedicación a la redacción de la tesis; mi hermana Paquita, hermanos y amigos; y mis padres, que supieron transmitirme la importancia del esfuerzo y la superación constante.

A todos ellos, gracias.

En Valencia, a 21 de noviembre de 2015

CAPÍTULO 1.

INTRODUCCIÓN Y DEFINICIÓN DE LA TESIS. LA GEOMETRÍA VARIABLE Y EL JUEGO DE LOS AGENTES

La ciudad es un espacio de convivencia, pero también un campo de batalla, en el que se dirime el conflicto de intereses puestos en juego para su construcción. Fruto de esta contienda permanente se produce una regeneración del ámbito urbano, que se transforma en paralelo al avance de las sociedades que lo habitan. No obstante, este combate de ideas y geometrías es especialmente intenso en determinados momentos y coyunturas, especialmente aquellas que marcan el final de una etapa y el inicio de otra. Este fue el caso, por ejemplo, del siglo XIX, periodo clave en el tránsito de la sociedad estamental a la sociedad burguesa, en la que tiene lugar el nacimiento de la disciplina urbanística y de la ciudad moderna. Particularmente, la controversia se hace explícita cuando las transformaciones urbanísticas deben ser orientadas mediante planes y proyectos, lo que cobró una especial importancia en la transición entre el XIX y el XX.

Analizar en detalle este proceso de gestación urbanística y el juego de los diferentes agentes sociales implicados en el mismo nos permite comprender mejor la ciudad y sus estructuras, no sólo a partir del resultado final, es decir, de aquellos proyectos que finalmente se llevaron a cabo, sino teniendo muy presente también el debate, los planes inacabados, la gestión de los espacios urbanos, etc., como parte fundamental de este proceso. En definitiva, este enfoque nos permite conocer mejor la estructuración y funcionalidad de la arquitectura urbana, partiendo de un principio básico: el resultado definitivo no es una realidad preconcebida y lineal, sino que es el producto del juego de los agentes urbanos y de las tensiones entre los diferentes modelos de ciudad que estos defienden.

La toma de decisiones políticas centra la resolución de los procesos y la creación de normas de regulación a todos los niveles. El Ayuntamiento se convierte, por lo tanto,

en el escenario principal y el epicentro del debate, del cual toman parte (directamente o indirectamente) diferentes agentes urbanos, que individual o colectivamente hacen valer sus opiniones e intereses. Obviamente, estos agentes no son neutros ni inocentes, sino que detrás de todos ellos subyacen toda una serie de motivaciones ideológicas, económicas o de índole política y social, que condicionan sus posiciones en el debate urbano y acaban imponiendo su sello en la forma urbana.

Las ciudades son las áreas más dinámicas del territorio y es en este escenario donde se producen los cambios más profundos (funcionales, tipológicos, tecnológicos y sociales). Los cambios morfológicos son la resultante de perfiles geométricos, que más fácilmente se percibe. No obstante, por debajo de esta realidad evidente y material, subyacen una serie de argumentos y circunstancias de enorme complejidad, condicionados por factores diversos que responden a procesos socioeconómicos y políticos estratégicos de más difícil percepción.

La geometría de la ciudad es un mosaico de formas y paisajes, de volúmenes, de llenos y vacíos, que configuran el carácter del escenario urbano y caracterizan la percepción de un lugar. Pero dentro de estas geometrías, la forma de la ciudad la define el espacio vacío, que conforma el espacio público, en contraposición al privado. Ese espacio público está compuesto por un conjunto de elementos viarios, parques y plazas, que estructuran una red, la malla, que forma el lugar de lo colectivo, donde se desenvuelve la vida cotidiana de los ciudadanos con sus diferentes atributos de carácter funcional, logísticos, infraestructuras, de relación, etc.

La red de espacios libres que configura el espacio público se relaciona de forma especializada con el espacio interurbano mediante elementos infraestructurales como son los viarios de conexión o redes entre núcleos urbanos, los puentes, estaciones de ferrocarril, también con las redes de servicios que proveen al entorno urbano de servicios básicos: agua, energía o mercancías de consumo o intercambio. La comprensión de este mundo de relaciones y espacios colectivos es el paso previo para entender las transformaciones internas de la ciudad, analizando el metabolismo también en las funciones privadas, como son la vivienda o la creación de tejido productivo.

En definitiva, las transformaciones acometidas procuran prioritariamente la provisión de viviendas, infraestructuras, redes de servicio y espacios colectivos. Y para la producción, acometiendo las necesarias operaciones de cambio desde un parcelario rústico, hasta uno urbano en el que se ha separado una parte esencial para ser incorporada al patrimonio público y se ha determinado las características geométricas de la parcelación, que será soporte de las edificaciones.

El punto de partida para la modernización de la ciudad es la dotación de vivienda y la mejora de las condiciones de habitabilidad y vida cotidiana en la ciudad decimonónica. La necesidad de vivienda digna justifica las intervenciones urbanísticas en determinadas zonas, poco salubres, siendo este un tema de debate político constante y una de las obligaciones públicas para las autoridades, ante la evidencia del vínculo entre las enfermedades infecciosas y las condiciones insalubres de las ciudades, puestas de manifiesto por las sociedades médicas.

Junto a los ensanches y la dotación de espacio público para construcción de vivienda obrera, la mejora y apertura de las ciudades, es decir, la Reforma Interior de las ciudades históricas consolidadas, se justifica a través de la necesidad de vivienda y del discurso del higienismo surgido durante el siglo XIX, y no en menor medida por razones de control de las revueltas y conatos revolucionarios de la emergente clase obrera, hacinada en condiciones precarias en los barrios de la ciudad antigua y en las periferias urbanas. Las administraciones locales, sometidas al dictado de los poderes del Estado, se disponen a intervenir animando las transformaciones urbanas que convierten la ciudad en el escenario y en el trasunto de un negocio que está en la base del “progreso económico”, convirtiéndose por ello en piezas clave del juego de intereses puesto de manifiesto.

En las consideraciones estratégicas de modernización y transformación de la ciudad se tienen en cuenta tanto las necesidades de alojamiento como la provisión de algunas dotaciones públicas, como las infraestructuras urbanas y redes de servicios que concentran fuertes inversiones privadas. En definitiva, se consolidan y especializan como agentes urbanos aquellos que protagonizan las promociones inmobiliarias y los que atienden la provisión de infraestructuras, con alianzas e incursiones transversales que definen estrategias para el control del mercado, de producción de vivienda y el de

captación de la inversión pública. Pero además, en lo específico a la producción de viviendas se manifiesta el conflicto social como un factor diversificador de la problemática e inductor de la multiplicación de los agentes que protagonizan el interés de cada grupo social. El acceso a la vivienda digna será un componente básico de la lucha de clases en este tiempo.

Por encima de todo lo anterior, la administración local entenderá pronto que su papel en ese escenario debe corresponderse con un lugar significativo en la estructura urbana, y además los agentes en liza asumirán también conscientemente el valor de la centralidad como un componente básico del precio de los bienes inmuebles, determinado en gran medida por la accesibilidad a los servicios públicos y los centros de actividad, pero también por su identificación con el estatus de clase y la segregación social.

De ahí que al referirnos a la transformación urbana de Valencia, concretamente al proceso de Reforma Interior, quepa decir que no son sólo buenas palabras y nobles intenciones las que lo motivaron. Había un interés de negocio privado, al que interesaba especialmente que el Ayuntamiento participase y facilitase estas actividades, comprometiendo su capacidad financiera. También se ponen en marcha los procesos de dotación de recursos y servicios públicos (alcantarillado, aguas potables, gas, electricidad...). Sectores claves para la nueva ciudad y, al mismo tiempo, grandes negocios emergentes, en los que se mezclaban lo público y lo privado, siendo en ocasiones difícil discernir los límites de lo uno y de lo otro. Estos procesos se desarrollan en paralelo a la Reforma Interior.

En Valencia, las actuaciones iniciales en el centro histórico a mediados del siglo XIX, fruto del debate sobre la vivienda obrera, se inician en el centro de la ciudad, en la zona intramuros, aunque a finales del XIX y comienzos del XX, este debate se traslada al espacio más allá del límite murario. Sin embargo, la Reforma Interior sigue siendo uno de los objetivos claves de la nueva ciudad burguesa que se está proyectando, no sólo en Valencia, sino en la mayor parte de las grandes urbes españolas, tanto peninsulares como coloniales. Es, en este tiempo, en el que la ciudad heredada, la ciudad antigua, deviene el "centro histórico", al redefinir su papel en una estructura ampliada que se extiende por el territorio circundante.

Esta investigación doctoral se inserta dentro de una línea de estudio consolidada desde hace años, que se viene desarrollando desde el Taller OUR del Departamento de Urbanismo de la Universitat Politècnica de València, bajo la dirección del profesor Enrique Giménez Baldrés. Precisamente, su tesis doctoral abordó el análisis del modelo de crecimiento urbano en Valencia, iniciando una corriente de estudio en relación a los mecanismos modernos de renovación urbana, los cuales se vieron recogidos en la práctica en el borrador de la Ley de Ordenación del Territorio de 1997.

La investigación historiográfica resultante se ha ido orientando en dos caminos de trabajo fundamentales. Por un lado, una primera vía interesada en el estudio de la obsolescencia de los tejidos modernos; y por otro, el análisis concreto de las experiencias sobre la renovación urbana y la Reforma Interior. Es en esta última corriente en la que encajamos esta tesis, que pretende profundizar sobre el conocimiento y la significación de la Reforma Interior y la renovación urbana en el núcleo urbano de Valencia, tanto conceptualmente como a través del estudio de actuaciones urbanísticas concretas desarrolladas a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX.

1.1. La definición conceptual de las geometrías de la ciudad

Las geometrías de la ciudad son resultado del formalismo, la funcionalidad y la tipología. En primer lugar, formalismo como consecuencia del dibujo bidimensional sobre el territorio, que permite leer la urbe como un cruce de ejes, diagonales, cuadrículas o círculos (sirva como ejemplo, la ciudad barroca, Nueva York...). A continuación, funcionalidad como escenario de usos y destinos distintos, la ciudad industrial, la ciudad jardín... La zonificación o separación de actividades provocada por las necesidades de la sociedad del XIX nace en ese momento, motivada por la disputa entre producción y crecimiento urbano, entre higienismo y necesidad de vivienda obrera, y por la asignación de nuevos usos que se decide asignar a cada área, acompañando al crecimiento urbano. Un ejemplo paradigmático de esta organización espacial lo encontramos en la ciudad racionalista, la *ville radiéux*, de Le Corbusier. Por último, la tipología como elemento esencial en la construcción de la edificación

urbana, en la identificación de un modo de hacer y de producir, como elemento transversal al tiempo que reúne las tradiciones constructivas del lugar.

La tipología es un elemento de análisis necesario en la revisión del movimiento moderno, en la fase de revisionismo del movimiento moderno, que permite encuadrar en grupos diferentes y estudiar tanto la ciudad en desarrollo, la producción de vivienda y sus consecuencias formales, como el análisis sobre la ciudad antigua. Orientar a una clasificación en función de las características tipológicas del lugar y sus consecuencias métricas. Otro aspecto híbrido a remarcar lo introduce el movimiento futurista, que introduce una variable intangible, como es la velocidad. Se define como un elemento de belleza, a través del cual nos permite percibir sensaciones y emociones nuevas ante la respuesta del espacio vacío, del espacio vial, de las plazas, etc. Nuevos estímulos ante los impulsos del movimiento y del tiempo.

En cualquier caso, es necesario comprender que la ciudad y aún el territorio están en permanente mutación. La ciudad dispone de un complejo sistema metabólico que modifica permanentemente la realidad. El metabolismo de la ciudad es la consecuencia del cambio, del crecimiento, de la reproducción de los espacios, construidos y vacíos, del mantenimiento de estructuras y trazas, y también de la respuesta a los estímulos, al sistema de movilidad, de tráfico, de consumo de energía, de transformación de residuos, de su limpieza y salubridad, etc.

La ciudad puede verse como un conjunto de acciones y reacciones, como un complejo sistema, donde también las reacciones termodinámicas (de intercambio de calor, consumo de energía...) son un factor de equilibrio y de eficiencia necesaria. También puede analizarse la ciudad como objeto geométrico, como estructura básica que trasciende a la intuición y a la imaginación, medible a través de la repetición del objeto a diferentes escalas. La medida como función que asigna números reales a los subconjuntos urbanos, como las calles o las parcelas; que se interpreta como área, volumen o también como intervalo de probabilidad; en la movilidad como infraestructuras, flujos, etc.

Sin embargo, la geometría de la ciudad supera los principios de la geometría descriptiva, como conjunto de técnicas que permiten representar el espacio tridimensional. Es en la ciudad donde se manifiesta más claramente la intención de

representar la profundidad desde el periodo del Renacimiento hasta nuestros días. Figuras como Leonardo da Vinci o Leon Battista Alberti, descubren la perspectiva y la sección, así como aplicaciones al movimiento. Métodos que permiten proyectar fielmente la realidad, a la vez que generar escenarios nuevos.

Pero la aplicación de las técnicas de la geometría descriptiva, desarrolladas sobre la pintura, escultura, arquitectura, y puestas en práctica en la ciudad renacentista o en la ciudad colonial, a través de las Leyes de Indias, o desarrollados en las intervenciones barrocas sobre las ciudades medievales. Intervenciones como las realizadas en Roma a iniciativa papal, no son más que de ensayo conceptual, que a partir de las decisiones de un solo individuo o institución, siempre de carácter aristocrático o clerical, tiene una consecuencia geométrica concreta y aislada del conjunto.

El siglo XIX es el momento del nacimiento de la ciudad moderna, donde se hacen frente a las tensiones sociales de grupos o individuos que tratan de ocupar un espacio nuevo y abierto: el espacio urbano. El desarrollo, ampliación y reforma de las ciudades es una consecuencia y una necesidad.

El resultado de los enfrentamientos y luchas por resolver problemas sociales, unas veces, y otras para corregir desigualdades y hacer de la ciudad un espacio para la mejora del bienestar de los ciudadanos, ofrecerá una variable indiscutiblemente muy compleja. Los cambios y las regulaciones de la producción de la ciudad, fruto de la ampliación, de la anexión o de la reforma como factores de crecimiento, será resultante de un complejo sistema de causas que concluirán con un producto geométrico que es la ciudad.

En el caso de la investigación que nos ocupa en esta tesis, la nueva geometría de la Valencia del siglo XIX es el resultado del debate y del juego de los agentes, que se plasma mediante los planos bidimensionales que acompañan a los proyectos y actuaciones urbanísticas. La geometría es una herramienta para representar formas y volúmenes, que, posteriormente, construye la morfogénesis del nuevo espacio urbano, remarcado no solo en las parcelas construidas sino también el nuevo trazado viario, partiendo de las trazas urbanas, que configuran las calles y plazas de la ciudad, pasando por la parcelación de las manzanas edificables y edificadas, que determinan los volúmenes de la ciudad construida de forma tridimensional. El resultado de la suma

de los elementos que configuran la geometría. En diferentes contextos y ante unos desafíos similares, las geometrías resultantes pueden ser muy diversas, condicionadas por un intervalo de probabilidades, resultado de las tensiones de los agentes urbanos locales, que generan un proceso de renovación.

En el caso de la ciudad de Valencia, diferentes actuaciones condicionan las nuevas geometrías de la ciudad, tales como el ensanche, la apertura del paseo al mar en el extrarradio, la construcción de nuevos ejes ferroviarios que son elementos de interconexión territorial, etc., pero centraremos nuestra atención en el proceso de Reforma Interior, concretamente en dos actuaciones opuestas y alternativas, de gran relevancia para comprender el desarrollo urbano de la ciudad y sus nuevas geometrías. Nos referimos, por un lado, al proyecto de apertura de dos grandes vías, de 30 y 25 metros respectivamente, diseñadas por Ferreres, frente al proyecto de renovación del tejido urbano del Barrio de Pescadores.

1.2. El contraste especular de la ciudad frente al territorio

Al contrastar la evolución de la ciudad de Valencia entre mediados del siglo XIX y comienzos del siglo XX, con el espacio periurbano se puede percibir en qué medida, como un reflejo especular, la ciudad ya construida se vio como un escenario más de transformaciones potenciales en el que el hecho de estar ya ocupado no desalentaba apriorísticamente la intervención. El resultado final de la transformación urbanística acometida durante este periodo clave es el que permite redefinir el papel de la ciudad antigua, otorgándole una funcionalidad diferente.

Las actuaciones en el interior de la ciudad permiten cambios en el parcelario, tratando de obtener nuevos espacios edificables. Salvando los tiempos, actuaciones como las acometidas en el Hort d'en Sendra o en el convento de la Puridad habían ya conformado nuevas geometrías interiores, cuyo fin último y justificación es el de generar nuevas viviendas salubres en el espacio intramuros, un área perfectamente delimitada por la ronda surgida tras el derribo de las murallas¹. Consecuentemente, las

¹ ALDANA FERNÁNDEZ, Salvador, *Valencia, la ciudad amurallada*, Valencia, Consell Valencià de Cultura, 1999.

nuevas geometrías de estos proyectos afectan y modifican la forma de la estructura urbana consolidada.

Estos proyectos representan los primeros ensayos de intervenciones urbanísticas intramuros, siendo precedentes de otras actuaciones de mayor calado, que se acometerán en el último tercio del siglo, como son la apertura de la calle de la Paz o el derribo y reurbanización del Barrio de Pescadores. En definitiva, se trataba de actuar dentro del ámbito seguro del interior urbano, obteniendo nuevo techo construido, que se compara o contrapone al de las actuaciones exteriores. Se pretendía crear las condiciones que emulasen las actuaciones que se estaban desarrollando en el ensanche, conectando y vinculando una y otra actuación urbanística, en los casos en los que existía continuidad física.

Otras intervenciones, como las manzanas de Trinitarios o el Paseo de Isabel II (actual calle Conde Trénor), son ensayos que siguen esta misma lógica inmobiliaria. En definitiva, son actuaciones que posteriormente se plasman de manera más general en la zona sudeste del espacio interior, un área transformada por completo en las décadas finales del siglo XIX. En definitiva, se pretendía generar una morfología de similares características a las del ensanche, urbanizando zonas interiores en las que las plusvalías, obviamente, estaban garantizadas.

El fomento de los negocios urbanos en la transformación urbana intramuros irá de la mano del beneficio obtenido por la extensión de la ciudad en la periferia inmediata. La construcción de la ciudad nueva no sólo se estructuró en la superficie, sino también en el subsuelo. La dotación de nuevos servicios públicos, como ya hemos dicho, era parte fundamental del proyecto de Reforma Interior, en el cual las nuevas compañías de gas, alumbrado, la red de aguas potables y alcantarillado fueron claves a la hora de mejorar la habitabilidad y salubridad de la ciudad. La calle Sorní y su prolongación en la calle Don Juan de Austria son un buen ejemplo de ello, jugando un papel estratégico en este proceso, al permitir la entrada de muchos de estos servicios intramuros. Se estaba desarrollando una ciudad nueva, a imagen y semejanza del ensanche, conectada con él a través de la prolongación de diferentes calles, como Roger de Lauría o Pascual y Genís.

La actitud claramente conservadora de fomento del mercado inmobiliario en el interior de la ciudad obligaba a resolver un nuevo centro urbano en las inmediaciones de la plaza de San Francisco, condicionando la construcción de la nueva estación de ferrocarril, situada en una ubicación clave respecto a ese nuevo centro político y financiero que se estaba gestando. Decisión de corta visión, que ha condicionado la estructura urbana de Valencia y su ensanche, siendo una herencia o un lastre que aún hoy en día sigue siendo un obstáculo en la conectividad transversal de los ensanches al sur del centro histórico.

Apurando el concepto cabe argumentar que para los agentes implicados, las operaciones que redefinieron el cuadrante suroriental de la ciudad intramuros, constituyó un auténtico “ensanche”, cual imagen especular de lo que estaba ocurriendo al otro lado del paseo de Ronda, con la ventaja de aprovechar la definición de la nueva centralidad de la plaza del Ayuntamiento, la estación de ferrocarriles del Norte y el conjunto de enclaves de ocio, cultura y negocios que acompañaron a la concentración de servicios públicos en el mismo lugar. Las oportunidades abiertas más allá de las murallas, tanto del crecimiento por extensión como el crecimiento por enlace, se tratan de desarrollar también en el espacio del vacío interior urbano, aprovechando las oportunidades existentes². Se trata de una analogía basada más en las funciones distintas al alojamiento, que en el estricto margen de las condiciones de adición de conjuntos urbanos residenciales.

La contraposición especular de las ideas de Reforma Interior también puede ser leída a otra escala, observando la localización de los proyectos y nuevas funciones en la periferia extramuros. La extensión de la ciudad en el espacio vacío que representa el área rural circundante prolonga la ocupación del territorio, fomentando nuevas estructuras urbanas en las que se combinan y conectan las áreas urbanizables y las nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias, que comunican Valencia con otras localidades próximas, con poblaciones como Godella o los poblados marítimos, en los que proliferan las construcciones de segunda residencia para la nueva burguesía urbana.

² GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J., *Parcelaciones residenciales suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia*, Valencia, Generalitat Valenciana-Universidad Politécnica de Valencia-Colegio de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, 1996.

En definitiva, la tesis que planteamos tiene como objetivo concentrar la mirada en los procesos de Reforma Interior, analizando los antecedentes y consecuencias de un proceso urbanístico en el que, se explicita de manera singular, el vínculo entre los distintos agentes que pugnan por sus intereses y el soporte técnico y proyectual que define las nuevas geometrías de la ciudad. En esa contraposición, se puede leer también el genérico planteamiento de dos formas de gestión de la intervención urbanística, el plan proyecto frente al plan proceso, cuya contraposición será recuperada en el último tercio del siglo XX como dos fórmulas posibles y de distinto alcance. Un proceso que necesariamente debe ser analizado a la luz de un enfoque metodológico específico³.

Como rasgos distintivos y explicativos, podemos definir las líneas maestras de ambas fórmulas, así como los pros y las contras, de estas dos formas de gestión que analizaremos y contrastaremos a lo largo de esta tesis. Por un lado, el Plan Proyecto, es un plan de intervención global, cuya principal característica es el compromiso que ofrece a la ciudadanía y a los agentes urbanos. Como puntos a favor, podemos señalar que plantea objetivos colectivos, programa las actuaciones, prevé inversión y garantía jurídica. Por otro lado, implica un riesgo mayor, debido a la elevada cuantía presupuestaria que puede llegar a alcanzar (incluyendo los posibles sobrecostes), un fuerte endeudamiento público y, además, penaliza los intereses privados, entendiéndose que debe existir un equilibrio entre el interés público y privado.

Por su parte, el Plan Proceso es mucho más flexible, permite replanteamientos constantes (en cuanto a los tiempos de ejecución, alcance, inversión, etc.) e implica un riesgo menor. Tiene objetivos básicos precisos, controla los recursos, minimiza los riesgos mediante una posición de bloqueo en las decisiones, lo cual constituye un arma de doble filo. En este sentido negativo, penaliza lo público, tiende hacia el monopolio y

³ De manera general, el concepto de “plan-proceso”, en conexión con la “arquitectura de la participación”, ha sido definido en la obra de Benedetto Gravagnuolo, *Historia del urbanismo en Europa, 1750-1960*, Madrid, Akal Arquitectura, 1998, pp. 184-186. Se entiende como el plan flexible en cuanto al plan de acción en la ciudad, resultado de la participación de los usuarios en el proceso mismo de manera amplia, que se identificaría con el conjunto amplio de los agentes urbanos en el siglo XIX. Esta definición del concepto es la que tomamos como base a lo largo de esta tesis, en la que relacionamos las geometrías de la ciudad y el juego de los agentes.

la concentración de la propiedad, y refuerza el carácter de control de las actuaciones públicas.

El estudio del juego de los agentes y del debate y las tensiones surgidas en torno a las cuestiones de policía urbana se convierte en la estrategia fundamental de este trabajo, para el cual nos concentraremos en las intervenciones interiores de mayor calado en la época que abarca nuestro marco cronológico. Por un lado, aquellas que llegaron a producirse: la apertura de la calle Revolución, posteriormente renombrada como calle de la Paz, y el derribo del Barrio de Pescadores. Por otro, el proyecto de Reforma Interior diseñado por Luis Ferreres entre los años 1891 y 1892, que planteaba la construcción de dos grandes ejes viarios en forma de aspa sobre el casco histórico de Valencia.

1.3. La tesis que se sostiene. Las dos fórmulas enfrentadas en la Reforma Interior

Partiendo del enfoque presentado anteriormente, desarrollaremos un análisis del proceso de Reforma Interior de la ciudad de Valencia, concentrando nuestra atención en dos proyectos enfrentados, que representan dos fórmulas muy distintas de plantear la transformación urbana de la ciudad antigua.

Por un lado, analizaremos el proyecto viable: la intervención urbanística que dio lugar al derribo y reurbanización del área conocida como el Barrio de Pescadores; un proyecto que, pese al retraso y dilatación de su puesta en marcha, representa el ejemplo de mayor alcance y extensión de entre las operaciones de Reforma Interior acometidas en el casco histórico de Valencia. Actuación relacionada con la creación de la nueva plaza de San Francisco, con el traslado de la antigua estación de ferrocarriles del Norte y otras actuaciones urbanísticas que redefinieron la centralidad política dentro del espacio urbano del casco antiguo.

Por el otro lado, tendremos en cuenta una fórmula radicalmente distinta de ciudad, refrendada por el proyecto de Luis Ferreres, o mejor dicho, los proyectos, pues son dos grandes planes urbanísticos para acometer el “esponjamiento” de la ciudad antigua, los cuales nunca llegaron a ponerse en marcha, a pesar de haber sido diseñados por

encargo del Ayuntamiento, como consecuencia de toda una serie de factores que analizaremos en capítulos posteriores. Sin embargo, este proyecto inviable representa una geometría totalmente opuesta, con escasa sintonía con la tónica general de las reformas urbanísticas y del ensanche llevadas a cabo en Valencia hasta finales del siglo XIX. Hay que remarcar que recientemente ha sido publicado un catálogo de exposición titulado: *“Otra lectura de la Reforma Interior. En torno a la figura de Luis Ferreres”*. En dicho catálogo se expone el rescate de dichos proyectos para nuevos viables en el centro histórico⁴. No obstante, el análisis que se plantea en la presente tesis está motivado por la necesidad de ahondar más en el estudio de este importante proyecto municipal de Reforma Interior. Consideramos insuficientes la investigación sobre determinados aspectos que ha sido llevada a cabo hasta el momento, y nuestro trabajo tratará de analizar en profundidad los planes urbanísticos elaborados por Ferreres, contraponiéndolos al proyecto de reforma del Barrio de Pescadores.

Resulta necesario, a la luz de los estudios realizados hasta el momento, desarrollar un análisis más profundo de las motivaciones del mismo, de sus características geométricas, de su relación con las infraestructuras, así como de los intereses que pudieran verse comprometidos en las decisiones de aprobación o paralización de esta gran intervención urbanística.

La distinta ambición de los dos casos marca dos enfoques cuya diferencia no esta sólo en la escala, sino que más profundamente atiende al concepto mismo de la intervención y a la fórmula de conciliar los requerimientos técnicos y la voluntad promotora: un proyecto general frente a una alternativa de gestión urbana; el proyecto frente al proceso. Pero antes de entrar a definir y caracterizar los rasgos principales de estas dos fórmulas enfrentadas y en cierto modo opuestas, convendrá a la luz de esta reflexión valorar el acierto y las consecuencias de lo proyectado frente a lo realizado.

Creemos que resulta necesario reinterpretar la Reforma Interior de Valencia, insertándola en su contexto histórico, teniendo en cuenta factores tan dispares como

⁴ Este material documental localizado en el fondo Emilio Rieta, depositado en el Archivo Municipal de Valencia (en adelante, AMV), dio lugar a la mencionada muestra, comisariada por Marta García y Rosario Casao, que tuvo lugar en el Museo de Historia de Valencia entre julio y octubre de 2009, dando lugar a un catálogo con estudios introductorios previos. VV.AA., *Otra lectura de la Reforma Interior: en torno al proyecto de Luis Ferreres* [Catálogo de exposición], Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 2009.

el inestable contexto político de la época, la proletarización social y la lucha obrera, las transformaciones normativas y la evolución del sistema local de tributación, etc. La bibliografía al respecto tiende a minimizar los efectos de las intervenciones interiores acometidas en Valencia, remarcando su carácter parcial, los retrasos de su puesta en marcha y ejecución, la escasa participación del capital privado, o la incapacidad de acometer un plan general de Reforma Interior o, al menos, un proyecto de calado que transformase el casco histórico de Valencia. Se tiende a ofrecer una visión pesimista del proceso, incidiendo casi en el fracaso de la misma o la escasa entidad y relevancia de las intervenciones acometidas, frente a otras actuaciones urbanísticas mucho más consolidadas y ambiciosas como la del ensanche.

Sin embargo, a través de esta tesis defendemos que la Reforma Interior de Valencia fue capaz de redefinir el centro urbano, reforzando su papel director frente a los nuevos crecimientos. Además, resolvió una cuestión pendiente, como era la de la creación del centro cívico. Del mismo modo, sirvió al propósito de enfrentar estrategias generales, método para resolver el conflicto de intereses. Estas intervenciones permiten superar las incertidumbres sobre quién sería protagonista y beneficiario del negocio inmobiliario. No obstante, también debemos tener presente el hecho de que este proceso acentuó las diferencias entre partes del centro histórico, y conllevó una significativa destrucción patrimonial, sin que el resultado fuera capaz, con rotundidad, de crear arquitecturas que tomaran el relevo a las que definieron la ciudad medieval.

El triunfo del plan proceso sobre el plan proyecto se pone de manifiesto si tenemos en cuenta los efectos positivos de estas intervenciones sobre la higiene urbana y las condiciones de vida de los ciudadanos. Estamos ante un proceso lento e inexorable de mejora y transformación del interior de la ciudad consolidada, que puede parecer pequeño si lo comparamos con otras ciudades y con otros grandes proyectos urbanísticos, pero fue clave para la consolidación de la ciudad moderna, ya que permite construir nuevas geometrías y desarrollar (aunque lentamente) toda una serie de dotaciones y servicios públicos.

Valencia ha tenido proyectos de ciudad pero una incapacidad proverbial de distinguir con claridad los proyectos de alcance de los oportunismos mediocres y, por tanto,

cierta incapacidad para la hegemonía de determinadas ideas estructurales, capaces de mantenerse el tiempo suficiente como para ser materializadas sin reparo. El juego de los agentes es el que explica esta evolución urbanística lenta y acumulativa, junto a una arquitectura marcada por el eclecticismo, fruto del equilibrio de fuerzas entre los agentes, incapaces de imponer con suficiente contundencia su criterio, por encima del de los demás. Atendiendo exclusivamente a la crítica sobre la edificación, el siglo XIX alargó en Valencia la hegemonía de la arquitectura tardo-neoclásica sobre los eclecticismos e historicismos predominantes en otras urbes⁵.

A fin de demostrar estas hipótesis de carácter urbanístico, contrastaremos y analizaremos en detalle los dos proyectos enfrentados, que dibujan un resultado formal y prefijan un desarrollo de la ciudad, a través del proceso de su génesis, maduración y ejecución.

Se trata de dos proyectos contemporáneos, que van tomando forma durante el último tercio del siglo XIX y que siguen en constante evolución durante los primeros años del siglo XX (tanto las obras ejecutadas por su larga ejecución, como los proyectos que sufren ajustes y readaptaciones). Podríamos decir que son planes alternativos y excluyentes, ya que ambos no son posibles a la vez. En cuanto a su contenido, a los objetivos y a las geometrías que plantean son proyectos contradictorios; son dos fórmulas de planeamiento: el plan proyecto de Ferreres, más estratégico y vinculado a la apertura de nuevas vías, frente al plan proceso del Barrio de Pescadores, más tactivista y vinculado al ensanche, a través de la renovación del tejido urbano del área este del casco histórico.

1.3.1. El proyecto de reforma del Barrio de Pescadores

Esta tesis concentra su atención en los dos proyectos enfrentados, pero necesariamente también hay que hacer referencia a otras intervenciones urbanísticas destacadas, como la apertura de la calle de la Paz, el traslado de la estación, el proyecto de ensanche de 1884, la ampliación de la Plaza de la Reina, la construcción de

⁵ BONET CORREA, Antonio, *Figuras, modelos e imágenes en los tratadistas españoles*, Madrid, Alianza Editorial, 1993, pp. 325-326. Este autor reivindica la gran influencia que Manuel Fornés jugó en la arquitectura valenciana de la segunda mitad del siglo XIX.

la Plaza de San Francisco o del Ayuntamiento, la mejora de la calle de San Vicente o el proyecto de Reforma Interior de Aymamí de 1911, entre otros. Todas estas intervenciones forman parte de un proceso general de redefinición de ciudad, en el que unas propuestas influían en las otras.

El derribo del Barrio de Pescadores y su posterior reurbanización transformó por completo la fisonomía de este espacio urbano y también su funcionalidad, pasando de un conjunto de manzanas irregulares y degradadas (habitadas por clases populares, siendo un foco de marginalidad incómodo para la nueva élite dominante) a la renovación completa de su tejido urbano, con un nuevo trazado en cruz y una funcionalidad completamente distinta. El cuadrante sur-oriental del centro histórico, situado entre las puertas de San Vicente y del Mar es el que mejores oportunidades ofrecía para la Reforma Interior, debido al elevado número de espacios vacíos que ofrecía.

Como consecuencia de la degradación de este entorno urbano, se planteó desde la década de 1870 la necesidad de intervención pública sobre este entorno, diseñando en primer lugar un proyecto de reforma y alineación general, que, tras la ley de expropiación forzosa de 1879, se transformó en un proyecto de expropiación general y demolición. Esta intervención tuvo una aplicación lenta y discontinua, con momentos de especial tensión en la gestión urbanística del mencionado barrio.

En cualquier caso, estamos ante un proyecto demostradamente viable, concentrado en un área compacta, acompañado de otras actuaciones en su entorno que darían lugar al ensanche interior de toda el área y a la renovación de su tejido urbano, y que claramente perseguía una idea concreta, pese a no formar parte de un plan general de intervención urbanística.

Esta imposición de los criterios urbanísticos, motivada por los intereses de determinados agentes y sectores, conllevó la expropiación (voluntaria en algunos casos y forzosa en la mayoría) de los antiguos propietarios, cuyo perfil social no encajaba con la nueva funcionalidad de la zona, donde se asentarían además de la nueva sede del Ayuntamiento, diferentes entidades bancarias (con el Banco de España al frente), el edificio de Correos, varios teatros... Todo ello en las inmediaciones de la nueva estación de tren, que abría la ciudad a un territorio mucho más extenso, dentro

de una intervención preconcebida, o al menos deseada, décadas antes de llevarse a cabo. Una intervención urbanística compleja que podríamos interpretar en clave actual, definiéndola como un “proyecto urbano” por su capacidad de ligar operaciones de renovación de los equipamientos e infraestructuras con la ordenación de nuevos usos y con actuaciones estratégicas de eficaz efecto de “arrastre”, para la implantación de actividades y nuevos emprendimientos de carácter comercial o profesional.

1.3.2. El proyecto de Reforma Interior de Ferreres

Por su parte, el proyecto de Reforma Interior de Luis Ferreres se presenta como una necesidad imperiosa para la ciudad y sus habitantes, sumidos en el caos higiénico, las epidemias constantes, y la paralización productiva. Este plan de Reforma Interior se presenta a raíz del encargo directo realizado al arquitecto municipal durante el año 1890, aunque por el volumen de detalle y análisis que contiene el trabajo elaborado (análisis de datos, cartografía, planimetría, memorias detalladas, materiales de construcción, áreas expropiables y solares enajenables...) y el corto plazo en el que se presenta, nos atrevemos a aventurar que era un proyecto sobre el que Ferreres llevaba trabajando mucho tiempo atrás.

En realidad, un análisis detallado de las memorias elaboradas por el arquitecto a fin de poner en marcha esta intervención demuestra que existen dos proyectos diferentes entre sí: uno inicial presentado en 1891, que contemplaba la apertura de una Gran Vía central de 30 metros y la mejora y ensanche de dos vías preexistentes (la calle de la Paz, casi acabada, y la calle de la Corona); y un segundo proyecto presentado en 1892, que ya contemplaba una segunda Gran Vía de 25 metros que completaba la cruz.

Se trata de un plan muy ambicioso y casi utópico, en el que Luis Ferreres se presenta como el renovador de la estructura urbana de Valencia. En él se plantea una reforma inviable, tanto por el coste y volumen de la intervención como por los problemas técnicos y patrimoniales que hubiese conllevado su puesta en práctica. Es un proyecto perfectamente fundado, con una clara influencia de los planteamientos haussmanianos del París de Napoleón III, con un carácter lineal, idealista, conservador y desmesurado en su contenido y en las nuevas geometrías de ciudad que ofrece.

El proyecto de apertura de las dos nuevas vías en cruz que plantea hubiera otorgado un carácter completamente diferente a la ciudad. Sin embargo, rápidamente fue desechado por la falta de apoyo social y el carácter desmesurado de las obras y expropiaciones que requería. En cualquier caso, pese a no ser llevado a cabo, tiene un gran interés en el análisis del juego de los agentes y representa una idea que no murió con el proyecto, sino que influyó decisivamente en planes posteriores de Reforma Interior como el de Aymamí o el de Goerlich y la apertura final de la avenida del Oeste, aunque esta última nunca llegó a completarse.

1.4. La ciudad y su evolución en el tiempo. El marco cronológico (1865-1910)

Por último, realizaremos una pequeña mención a la cronología que enmarca esta tesis, señalando que en una investigación de estas características. Por encima de la cronología concreta de los proyectos, estos se plantean y resuelven en la transición entre dos siglos y en un escenario de superación del tiempo anterior y redefinición del juego de los agentes urbanos que acompaña los cambios políticos y la definición más potente de una “idea de ciudad”⁶.

Las transformaciones urbanísticas y la evolución de las geometrías de los espacios urbanos deben ser analizadas en perspectiva, teniendo en cuenta los intervalos temporales en los que se define con mayor claridad las formas, que identifican acciones de agentes distintos y geometrías distintas. En este punto resulta necesario referirnos al planteamiento definido por el profesor Enrique Giménez Baldrés en relación con la denominada “Teoría de los Ciclos” para la evolución urbanística de Valencia, definida por este a partir de dos grandes etapas que se distribuyen en una primera fase que abarca desde 1884 hasta 1946, y una segunda que se prolonga desde esta última fecha hasta 2005. Posteriormente, Rafael Temes retomó esta teoría en su

⁶ En relación con la transcendencia de los procesos de transformación producidos a lo largo del siglo XIX, remitimos a OSTERHAMMEL, Jürgen, *La transformación del mundo: una historia global del siglo XIX*, Barcelona, Crítica, 2015 (Edición original: Munich, 2010). Véase también la obra de SCHLÖGEL, Karl, *En el espacio leemos el tiempo. Sobre historia de la civilización y Geopolítica*, Madrid, Ediciones Siruela, 2007 (Edición original: Munich-Viena, 2003).

tesis doctoral inédita, retrotrayéndola a comienzos del siglo XIX, definiendo una fase previa a las anteriores, que se extendería desde 1820 hasta 1884.

Esta teoría explica la evolución del planteamiento moderno en Valencia, estableciendo paralelismos e identificando la terna que define el proceso clásico de tiempos entre diferentes periodos temporales (Inicio-Ideación/Desarrollo-Normalización/Crisis-Desfiguración). En palabras de Giménez Baldrés, *al establecer una secuencia en la que las elaboraciones de planeamiento marquen distintos periodos, podemos reconocer cierta cadencia, definida por intervalos de alrededor de veinte años, a lo largo de un siglo. Partimos de 1883, momento en que la decisión de ordenar el crecimiento da como frutos la propuesta del paseo al mar (1883) y el plan de Ensanche de 1884, primero tras el derribo de las murallas*⁷.

El ciclo inicial que posteriormente definió Rafael Temes cubre la mayor parte del siglo XIX, y en su fase final (1864-1884) se concentran las estrategias de intervención sobre los tejidos consolidados de carácter sistemático. Las desamortizaciones, la cubrición del valladar y las primeras operaciones de Reforma Interior y renovación urbana (calle de la Paz y Barrio de Pescadores principalmente) se ponen en marcha durante este periodo. Por su parte entre 1884 y 1911 se produjeron dos de las tres propuestas de Reforma Interior global de la ciudad, firmadas por Ferreres y Aymamí como ya hemos mencionado⁸.

El periodo que abarcamos en este estudio se enmarca entre las fechas límite de 1865 y 1911, comprendiendo la tercera fase del ciclo inicial y la primera fase del ciclo central de la mencionada teoría. Es decir, entre el derribo de las murallas medievales que encorsetaban la ciudad y limitaban su crecimiento, reforma interna y modernización; y el proyecto de Reforma Interior de Valencia presentado por Federico Aymamí y, al mismo tiempo, periodo final de hegemonía republicana blasquista en el gobierno municipal. A pesar de ello, esta cronología se concibe de manera flexible,

⁷ GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J., *Parcelaciones residenciales...*, op. cit., p. 115. La teoría de los ciclos queda claramente definida en el apartado "la periodización del desarrollo urbano de Valencia", pp. 115-125.

⁸ El tercer proyecto de Reforma Interior, en cambio, se sitúa en el periodo comprendido entre 1929 y 1946, diseñado por Javier Goerlich. Además en esta fase se acometen diferentes reformas y urbanizaciones como la plaza del Ayuntamiento o la de la Reina, culminando el proceso urbanístico heredado del ciclo anterior.

contemplando una extensión temporal más amplia en la que se tienen en cuenta intervenciones anteriores o posteriores al periodo de estudio de la tesis.

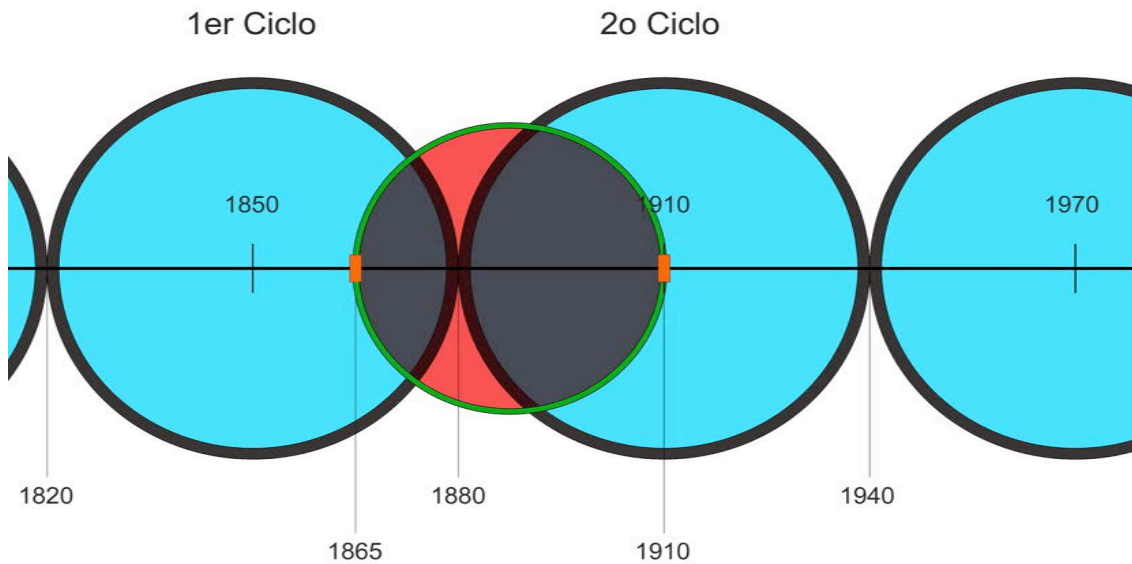


Figura 1. Representación gráfica de la Teoría de los Ciclos, en la que se inserta el marco cronológico de la tesis. Elaboración propia

Dentro de este intervalo, encontraremos dos momentos políticos especialmente interesantes para nuestro estudio, por lo que tienen de carga ideológica y su influencia en el debate urbanístico en el seno del Ayuntamiento y sobre la estructura urbana. Por un lado, el periodo de relativa tranquilidad conservadora, durante la etapa de la Restauración (1874-1898), marcada por la alternancia política bipartidista. Se trata de un periodo en el que la administración local actúa de forma contradictoria con respecto a la administración central, tomando decisiones contingentes, sin el suficiente respaldo de planes y proyectos debidamente estudiados y tramitados. La ciudad se va construyendo con planos no oficiales, sobre los que se conceden licencias de obras que condicionan el desarrollo urbanístico posterior.



Figura 2. Plano de las barricadas construidas en la insurrección republicana de 1869⁹

En las postrimerías del siglo XIX, se inicia una etapa de mayoría republicana en Valencia, fruto del descontento popular y la organización de los movimientos obreros. Durante los años de preponderancia republicana en el Ayuntamiento se modifica la ciudad, con un elevado endeudamiento y el recurso más frecuente a los empréstitos. Una voluntad de reforma mucho más decidida, que desbloquea muchos proyectos urbanísticos dilatados durante décadas y que retoma proyectos anteriores, como analizaremos en detalle. Se aprueban muchos proyectos, ofreciendo un nuevo modelo de ciudad republicana, tomando proyectos anteriores y ampliando la plaza del Ayuntamiento, a fin de transformar Valencia “de un pueblo grande a un gran pueblo”, como reza el epílogo del proyecto de Reforma Interior de Aymamí de 1911¹⁰.

⁹ Imagen tomada de la Biblioteca Digital Hispánica. Biblioteca Nacional de España.

¹⁰ REIG ARMERO, Ramiro, “Ideología y política de la reforma”, en DAUKSIS ORTOLÁ, Sonia y TABERNER PASTOR, Francisco, *Historia de la Ciudad. Recorrido histórico por la arquitectura y el urbanismo de la ciudad de Valencia*, Valencia, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, 2000, pp. 192-204.

No obstante, a través de nuestro estudio trataremos de establecer una visión evolutiva, que tenga en cuenta los tres periodos temporales que se van sucediendo en la modernización de la ciudad. Etapas cuyos límites no son estáticos, sino flexibles, y que se van solapando entre sí, con proyectos e ideas que se superponen y toda una serie de inercias y rupturas en las que se refleja la caracterización específica de diferentes intervenciones urbanas, que son relacionadas con diferentes agentes urbanos y geometrías distintas¹¹. En este análisis de los hechos urbanos aparecen fuertemente identificados agentes, realizaciones y geometrías, en actuaciones que abarcan un espacio determinado temporal donde se producen y se gestan, con antecedentes y etapas previas que las justifican. A grosso modo, podemos distinguir tres grandes periodos, que se ajustan a lo expuesto en la Teoría de los Ciclos desarrollada por el profesor Giménez Baldrés:

Un primera etapa que abarca la primera mitad del siglo XIX, caracterizado por actuaciones “intramuros” como etapa previa y antecedente de las grandes transformaciones de la ciudad antigua, donde se producen aperturas de nuevas calles como San Fernando, que inician un proceso de modernización en la ciudad y de aplicación de criterios de debate entre intereses diversos, en un escenario nuevo, el de un Estado donde las decisiones se toman por mayorías y donde las reglas de juego son más complejas, tienen carácter jurídico, económico, de gestión y también de cruce de estrategias políticas, sociales y financieras sobre el territorio.

Una segunda etapa o periodo central entre 1850 y 1884 fecha de la presentación del Proyecto de Ensanche de Ferreres, Calvo y Arnau (aprobado en 1887), en el que se gestan los grandes proyectos urbanos como la Paz, Pescadores o el Ensanche, que sin embargo quedan bloqueados por factores políticos, sociales y económicos. Una etapa en la que el crecimiento se produce por paquetes, entre los que destaca la intervención en el Llano de la Zaidia, el primer intento de crecimiento exterior, extramuros, para resolver el problema de carestía de vivienda.

¹¹ En este punto remitimos a lo dicho anteriormente sobre la teoría de los ciclos, definida por Enrique Giménez Baldrés en su tesis doctoral, *Parcelaciones residenciales...*, op. cit. Una teoría posteriormente aplicada y ampliada cronológicamente en la tesis de Rafael Temes: *El tapiz de Penélope. Transformaciones residenciales sobre tejidos sin valor patrimonial*. Tesis doctoral inédita. Universidad Politécnica de Valencia, 2007.

Por último, una tercera etapa entre la década de 1880 y la de 1911, donde se produce la consolidación del proceso de Reforma Interior, que otorga un carácter nuevo de ciudad total (ampliación de la ciudad, ensanches y acercamiento al mar...). Durante este periodo se culminan los dos grandes proyectos urbanísticos viables en el interior de la ciudad (calle de la Paz en 1903 y el derribo del Barrio de Pescadores en 1907) y se plantean los primeros proyectos generales de Reforma Interior, como el proyecto de Ferreres de 1891. Un proceso de renovación acompañado por la generalización de los servicios públicos de la ciudad (como el alumbrado, gas, alcantarillado, aguas potable, tranvías...), a través de la creación de compañías concesionarias; y el desarrollo de nuevas intervenciones parciales, como las de aperturas de Poeta Querol o la plaza del Patriarca, que cosen definitivamente las sucesivas aperturas interiores, hasta dar una cierta continuidad a las transformaciones interiores.

En definitiva, ¿cómo y por qué se eligieron soluciones concretas que han determinado la morfología y condicionado la estructura de la ciudad actual? ¿Quiénes y de qué modo decantaron el juego de los agentes urbanos y cuáles fueron sus motivos? Estas son las líneas maestras sobre las que se estructura esta investigación doctoral, que trata de analizar en detalle y comprender mejor el juego de los agentes urbanos y su influencia en las nuevas geometrías de la ciudad, situándolo en su contexto histórico, a partir del caso de estudio que representan los dos proyectos enfrentados, los cuales hemos tratado de definir sintéticamente en estas páginas introductorias.

CAPÍTULO 2.

PREÁMBULO METODOLÓGICO

Antes de analizar en detalle los proyectos mencionados, conviene que realicemos un esfuerzo de contextualización y encuadre del contexto histórico y bibliográfico, así como de la metodología de estudio aplicada. Dentro de este apartado también prestaremos atención a las fuentes documentales y cartográficas de las que se nutre este estudio y el enfoque de análisis adoptado, que trata de subrayar el debate surgido en torno a la gestión urbanística como la plasmación del conflicto de intereses entre los diferentes agentes urbanos. Para ello, trataremos de dar una visión de conjunto de las transformaciones acontecidas en Valencia durante el periodo de nacimiento de la ciudad moderna.

En este apartado de preámbulo metodológico se abordarán diferentes aspectos clave para comprender la Reforma Interior de Valencia. En primer lugar, un análisis de la evolución histórica de la ciudad hasta situarnos en el momento en que arranca nuestra investigación, seguido de un repaso del marco normativo que da sentido a estas transformaciones urbanas.

Una vez definido el objeto de estudio y las fuentes documentales y cartográficas que emplearemos en su análisis, trataremos de definir con mayor claridad aspectos tan relevantes para nuestra investigación como los conflictos de intereses entre los diferentes agentes urbanos, la posición institucional, los proyectos y los técnicos, así como la acción administrativa y la gestión económica de los mismos.

No obstante, a la hora de definir las nuevas geometrías de la ciudad necesariamente hemos de plantear una perspectiva urbanística y arquitectónica del espacio urbano, relacionados con la naturaleza de las intervenciones y la morfogénesis de la Reforma Interior, junto a los estudios de composición y la caracterización mediante comparaciones compositivas del impacto de los proyectos señalados, tanto los viables como los inviables.

2.1. Fuentes documentales y metodología de análisis

Como ya se ha planteado en la introducción, el objetivo principal de esta tesis es analizar el complejo proceso que conllevó la modernización de la ciudad de Valencia y el contraste entre las posiciones de los diferentes agentes urbanos implicados. Sin duda, un estudio de este tipo debe partir de un enfoque diverso, ya que se considera que el resultado final de las transformaciones urbanas de Valencia durante la segunda mitad del siglo XIX fue fruto de esta tensión.

Uno de los rasgos definitorios es la ausencia de una idea clara de modelo de ciudad, especialmente en cuanto a la Reforma Interior de la misma. Este hecho, unido a diferentes factores que analizaremos en detalle en los capítulos posteriores, conlleva una importante discontinuidad en las obras, que dilatan la ejecución de los trabajos durante décadas, la superposición de proyectos y planteamientos (algunos de los cuales no pasan de ser un posicionamiento teórico). La confrontación y el choque de intereses, en definitiva, la polémica urbanística es el leitmotiv de esta investigación, en la que más allá del resultado final de las reformas, concentramos nuestra atención en el proceso de gestación de las mismas, marcado por la confluencia de múltiples factores y agentes sociales.

A través de este estudio abordaremos cuestiones como la conexión entre el ensanche y los procesos de Reforma Interior, la creación de nuevos espacios de centralidad dentro de la ciudad y la apertura de nuevas vías y la reurbanización de otras, el desarrollo de la industria de la construcción como sector económico, o la ciudad como negocio público y privado con la privatización de determinados servicios públicos. En definitiva, pretendemos observar un proceso que tiene muchas aristas y que requiere de un enfoque interdisciplinar, analizando aspectos urbanísticos y arquitectónicos, pero también sociales, sanitarios, económicos, jurídicos o institucionales, sin limitarse a uno de ellos exclusivamente.

Por lo tanto, sin desdeñar las fuentes tradicionalmente empleadas en los estudios urbanísticos (proyectos de reforma ejecutados y expedientes de obra), en esta investigación hemos tenido que recurrir a fuentes un tanto diversas y a una metodología de análisis más extensiva y de tipo serial. El Ayuntamiento era el punto

principal de debate y toma de decisiones razonadas, por lo que las actas municipales, en las que se recoge el contenido y desarrollo de las sesiones plenarias, nos aportan una información muy detallada de este proceso. En especial concentraremos nuestra atención en las polémicas o contraste de opiniones en torno a temas de gran relevancia para el futuro de la ciudad, como la apertura de la calle de la Paz o la reforma-derribo del Barrio de Pescadores.

La cronología abordada en la tesis se enmarca entre dos grandes momentos clave para la historia de la ciudad. El año inicial es 1865, marcado por el inicio de las obras de derribo de las antiguas murallas medievales que encorsetaban la ciudad, y el final es 1910, momento cumbre para Valencia, con la celebración de la Exposición Nacional y que además coincide con el proyecto (fracasado) de Reforma Interior presentado por el arquitecto municipal Federico Aymamí. A fin de captar la esencia del debate urbanístico en Valencia a lo largo de este periodo de 45 años hemos rastreado todas los voluminosos libros de actas municipales existentes, conservados en el Archivo Histórico Municipal de Valencia, concentrándonos principalmente en aquellos acuerdos relacionados con Policía Urbana (la referida a los procesos de Reforma Interior), aunque atendiendo también a otros temas tangenciales como el ensanche, la higiene pública o el ferrocarril¹². Cualquiera que conozca este tipo de fondos mínimamente alcanza a discernir lo laborioso y tedioso de esta tarea de expurgo documental, aunque, en nuestra opinión, es un trabajo fundamental sobre el que se sustenta esta tesis y los resultados son reseñables y nos permite conocer la evolución, los entresijos y los pormenores de esta negociación urbanística.

De este modo, las fuentes del Archivo Municipal de Valencia representan el grueso del corpus documental utilizado en esta investigación. Las actas municipales reflejan en buena medida este debate. Estos gruesos registros anuales reflejan un sinfín de cuestiones y temas abordados en las sesiones plenarias, relacionados con la gestión y funcionamiento de la ciudad en todos sus niveles. Algunos de estos acuerdos, especialmente aquellos denominados de “Policía Urbana” son en los que hemos concentrado nuestra atención, ya que nos ofrecen una información fundamental para

¹² Archivo Histórico Municipal de Valencia, Actas Municipales. Años 1865-1910. Libros comprendidos entre la signatura D-311 y la D-372.

comprender el juego de los agentes en las transformaciones urbanísticas de la ciudad. No obstante, no siempre se reflejan todos los aspectos y esta documentación, en ocasiones, es excesivamente fría y descriptiva, reflejando simplemente el acuerdo adoptado. En otras ocasiones, los escribanos municipales reflejaban el combate ideológico y los pros y contras aportados por diferentes regidores o ciudadanos implicados en el proceso.

La creación de las comisiones y el nombramiento de sus miembros es otro de los aspectos reflejados en la documentación, aunque la labor desarrollada por éstas no siempre se detalla de manera pormenorizada en las actas municipales. Esta carencia es la que nos obligó a complementar esta documentación a partir de otra fuente. Dentro de los fondos del Archivo hay una sección denominada “Comisiones de Policía Urbana”, en las cuales también se incluyen las actas de las mismas. De este modo, descendemos un escalón más en el debate, introduciéndonos en el seno del mismo, las comisiones y subcomisiones en las que se debatían las propuestas y se planteaba un proyecto que, posteriormente, debía ser aprobado por el conjunto del Ayuntamiento. El cruce de información de ambas actas nos ofrece una información mucho más detallada y un conocimiento más directo de la compleja práctica de la gestión urbanística en la ciudad, que ya no se basa en el autoritarismo, sino en el debate dentro de un marco institucional y normativo concreto.

La puesta en marcha de los proyectos y la ejecución de los mismos en sus diferentes fases (estudio, expropiación, derribo, urbanización...) es otro de los elementos que incluimos en nuestro análisis, concentrándonos en dos actuaciones concretas de la Reforma Interior, el Barrio de Pescadores (en el que incluimos también referencias a la alineación de la calle Barcas, la creación de la plaza de San Francisco o la apertura de la calle Poeta Querol, entre muchas otras intervenciones urbanísticas) y el proyecto de Reforma Interior de Ferreres (conectado con el precedente de apertura de una Gran Vía que representaba la calle de la Paz, como intervenciones que plantean la apertura de nuevos ejes viarios dentro de la ciudad).

Para analizar estas actuaciones y sobre todo para comprender la ambigüedad y solapamiento de actuaciones, proyectos y reformas en Valencia recurrimos a otros fondos documentales que nos conducen a utilizar fuentes documentales ya empleadas

en otros estudios, pero también a topar con nuevos expedientes y proyectos urbanísticos que hasta el momento no han sido analizados. En cualquier caso, fuentes conocidas e inéditas nos permiten desarrollar un estudio que, como ya hemos señalado, se basa en un enfoque metodológico diverso.

Al referirnos al urbanismo en la Valencia del siglo XIX, la colección del Ayuntamiento de Valencia es, sin duda, una de las más ricas y completas de España, la cual sigue aportando novedades y fondos poco o nada conocidos. Un descubrimiento reciente es el de los proyectos de grandes vías de Ferreres, los cuales no se conocían hasta el año 2006, pero estos no son los únicos. Junto a los miles de expedientes de Policía Urbana, que recogen actuaciones puntuales de tipo ordinario, por lo general, derivadas de las solicitudes de licencias de obras repartidas por los diferentes barrios que componían la ciudad (remontándose esta serie al siglo XVIII y ofreciéndonos valiosa información sobre reformas de edificaciones concretas y sobre las alineaciones y rectificaciones parciales de calles en la Valencia intramuros), existe un fondo mucho menos conocido, pero de gran riqueza documental, donde se custodiaban los ya mencionados proyectos de Ferreres. Nos estamos refiriendo a dos series documentales, muy distintas entre sí, aunque complementarias por la información que de ellas se puede extraer: por un lado, la de “alineaciones de calles” y, por otro, el “Fondo Emilio Rieta”.

La primera es una serie documental relativamente bien organizada, la cual, por orden alfabético según el nombre de las calles, nos aporta la documentación relacionada con diferentes intervenciones y expedientes de alineación y rectificación del viario de las calles de la ciudad, que abarcan las actuaciones desarrolladas durante el siglo XVIII y principalmente las acometidas durante todo el siglo XIX y comienzos del XX.

La segunda serie, sin embargo, es mucho más heterogénea y también mucho menos conocida y estudiada. El “Fondo Emilio Rieta”, sin una definición o tipología documental concreta, es un gran cajón de sastre en el que se incluyen centenares de expedientes urbanísticos de temática variadísima, cuya única descripción es una somera (y en ocasiones poco ajustada a la realidad) regesta, además de una fecha,

incluida en un sencillo catálogo¹³. Entre ellos, se incluyen referencias fundamentales a intervenciones urbanísticas concretas y de gran relevancia para la Reforma Interior de la ciudad, como es por el ejemplo el expediente de expropiación y derribo definitivo del Barrio de Pescadores en 1906, entre otros.

Por último, conviene remarcar que hemos complementado la información extraída en el Archivo Municipal de Valencia con fondos documentales de otras instituciones archivísticas, tales como el Archivo de la Diputación Provincial de Valencia (donde se conserva el proyecto de apertura de la calle de la Paz de 1883 y su valoración por parte de las autoridades provinciales), el Archivo de la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia (especialmente centrándonos en la labor consultiva que representaba esta importantísima institución en temáticas urbanísticas diversas) o la Biblioteca Histórica de la Universidad de Valencia (que conserva una importante colección de fuentes impresas y publicaciones relacionadas con la transformación de la ciudad y la dotación de nuevos servicios públicos).

2.1.1. Documentación y cartografías inéditas aportadas en la tesis

A pesar de que las referencias archivísticas concretas irán siendo desarrolladas en los correspondientes apartados de la tesis, a través de citas y notas al pie, creemos conveniente aportar un pequeño esquema que sistematiza los fondos y fuentes documentales (de archivo e impresas) consultadas, las cuales son la base de esta investigación doctoral.

Entre los fondos documentales y cartográficos empleados en esta tesis encontramos fuentes inéditas y otras muy poco analizadas a la hora de abordar el estudio de la historia urbana de Valencia. Entre los fondos detallados posteriormente remarcamos la presencia de las actas de la Comisión de Policía Urbana, fuente que complementa a la perfección los acuerdos de las Actas Municipales, al ilustrar los debates y dictámenes previos que determinaban las decisiones plenarios.

¹³ Este fondo se encuentra en el Archivo Municipal de Valencia, y dispone de un inventario de documentos y proyectos urbanos poco trabajados hasta el momento y de gran relevancia para la historia urbana de Valencia, desde finales del siglo XVIII a mediados del XX.

Del mismo modo, el Fondo Emilio Rieta recoge un importante volumen de proyectos y expedientes prácticamente desconocidos hasta el momento, en relación con las intervenciones urbanísticas en Valencia desde el siglo XVIII hasta mediados del XX (proyectos de mejoras, alineaciones, proyectos de expropiación y apertura de nuevas calles, planes de Ensanche y Reforma Interior de la ciudad, construcción de edificios singulares y otros equipamientos públicos, etc.). Un volumen de documentación que permitiría conocer en detalle las transformaciones urbanas de Valencia en el mencionado periodo, que podría también ser objeto de referencia para futuras investigaciones. En nuestro caso, nos hemos concentrado en las dos intervenciones que centran esta tesis: el Barrio de Pescadores y los proyectos de Reforma Interior de Luis Ferreres.

Estos fondos, y otros detallados a continuación, son la base documental de nuestro estudio, en el cual creemos que se aporta nueva información y un enfoque de análisis diferente sobre el tema. Acompañamos el estudio con un extenso y, a nuestro parecer, muy útil apéndice documental, en el que se pone a disposición de la comunidad científica una serie de transcripciones de textos históricos de relevancia en relación con el tema que nos ocupa (acuerdos municipales, dictámenes de la Comisión de Policía Urbana, informes, memorias, empréstitos...).

Cabe destacar el esfuerzo realizado en la transcripción completa de las memorias de los dos proyectos de Reforma Interior de Luis Ferreres, inéditos hasta el momento, y que aportan una información fundamental para entender la naturaleza distinta de ambos proyectos y el modelo de ciudad que representan. Seguimos una línea que había sido iniciada previamente con la transcripción y publicación de la memoria del proyecto de Ensanche de Valencia de 1884, publicada por el Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia en el centenario de su elaboración. Dos proyectos íntimamente relacionados, como explicaremos posteriormente.

Así mismo, complementamos este trabajo con un apéndice cartográfico en el cual se recogen algunos planos conocidos y otros inéditos, fruto de nuestra investigación archivística. Planos como el plano topográfico de Joaquín María Calvo de la calle Revolución en 1870, el plano ictográfico de la reforma del alcantarillado en la calle Don Juan de Austria, los planos de reurbanización de las manzanas resultantes tras el

derribo del Barrio de Pescadores, o el esquema de las diferentes soluciones de ordenación de las manzanas de este mismo barrio.

Por último, y aunque fuera del marco cronológico de esta tesis, se incluyen unos planos-borradores del Ayuntamiento de Valencia, que reflejan el método de gestión cotidiana de la sección facultativa de esta institución. Uno se refiere a la ciudad, mientras que otro tiene una escala territorial, que incorpora las vías y líneas de comunicación¹⁴. Los planos están sin fechar, probablemente de manera intencionada, ya que no pretendían ser fotos fijas, sino herramientas de trabajo.

A lápiz sobre el papel y constantemente modificado a través del raspado, en ellos se incorporan los pequeños ajustes y realineaciones constante que se iban desarrollando a comienzos del siglo XX y las propuestas de intervenciones sobre el núcleo urbano que se estaban proyectando. La información que nos aportan nos acerca a la práctica cotidiana, al oficio del arquitecto y a la falta de planificación urbanística. Estos planos no son oficiales ni están terminados, ya que su función era dinámica. En ellos, se plasma la práctica habitual de concesión de licencias provisionales, previas a la aprobación definitiva de líneas o de los planes de Reforma Interior.

A fin de facilitar al lector la comprensión de las fuentes documentales manejadas en esta investigación doctoral, se adjunta un breve listado en el que se esquematizan los fondos y series archivísticas empleados, así como algunas fuentes impresas también empleadas¹⁵:

¹⁴ El plano territorial, a pesar de que se aleja del tema de esta tesis, resulta de gran interés, ya que a través de él se refleja la escala territorial y la relación entre Valencia y los núcleos anexionados en las décadas finales del siglo XIX. También nos aporta información sobre las líneas de enlace de carreteras y ferrocarril y sus consecuencias sobre el núcleo urbano. Véase TOMÁS LLAVADOR, José María, *Ferrocarril y ciudad, historia de una contradicción. La implantación del ferrocarril como elemento determinante del desarrollo urbano en Valencia*. Trabajo de investigación inédito. Universidad Politécnica de Valencia, Julio 2011.

¹⁵ En esta tesis se incluye un apéndice documental en el que se transcriben los documentos de mayor relevancia para estudiar las transformaciones urbanísticas acometidas en el núcleo urbano de la ciudad de Valencia entre 1865 y 1910. También incluimos un apéndice cartográfico. Los materiales aportados en ambos apéndices son en su mayor parte inéditos. Entre ellos destaca la transcripción completa de las dos extensas memorias de los proyectos de Reforma Interior de Luis Ferreres (Documentos 6 y 7), el proyecto de expropiación y venta de los solares del Barrio de Pescadores (Documentos 10 y 11) y toda una serie de cartografías inéditas o poco conocidas, en las que destaca el plano topográfico de la calle Revolución y alrededores de Joaquín Calvo de 1870 (plano 2), entre otros.

PRINCIPALES REFERENCIAS ARCHIVÍSTICAS ANALIZADAS EN LA TESIS

ARCHIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE VALENCIA

- Actas Municipales (1865-1910)
- Proyectos y expedientes de Policía Urbana
- Comisiones de Policía Urbana
 - o Actas (1865-1910)
- Fondo Emilio Rieta
 - o Alineaciones de calles
 - o Emilio Rieta

ARCHIVO DE LA REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE VALENCIA

- Diferentes expedientes relacionados con:
 - o Urbanismo
 - o Informe relativo al proyecto de Reforma Interior de 1891
 - o La necesidad de construcción de vivienda obrera

ARCHIVO DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA

- Proyecto de apertura de la calle de la Paz de 1884

BIBLIOTECA HISTORICA DE LA UNIVERSIDAD DE VALENCIA

- Manuscritos

FUENTES IMPRESAS

- Memoria del ensanche de 1859
- Ley de expropiación de 1879
- Ley de saneamiento y Reforma Interiores de 1895
- Empréstito municipal de 1906

2.1.2. Estado de la cuestión y posibilidades de estudio

Pero antes de pasar a analizar el contexto histórico en el que se inserta nuestro tema de estudio, conviene señalar que no se trata de un argumento inédito. Diferentes investigadores, desde disciplinas y enfoques diversos, se han referido a la Reforma Interior en Valencia (arquitectos, historiadores, geógrafos, historiadores del arte, de la medicina, etc.). Sin embargo, una lectura detenida de estos trabajos nos plantea la necesidad de profundizar más en el conocimiento de determinadas intervenciones urbanísticas (Barrio de Pescadores, calle de la Paz y proyecto de Reforma Interior de Luis Ferreres) y, especialmente, tratar de aportar nuevas fuentes documentales y un enfoque diverso, el cual no podría plantearse sin las valiosas aportaciones previas desarrolladas por investigadores como Francisco Taberner, Ramiro Reig, Anacleto Pons, Daniel Benito Goerlich o Enrique Giménez Baldrés, entre muchos otros¹⁶.

Se trata de entender la dimensión social y económica de la creación de la nueva ciudad. Mientras que la mayoría de estudios existentes han puesto excesivo énfasis en la reconstrucción factual de la actividad municipal, adoleciendo en su carácter interpretativo, de la implicación de los agentes sociales o de la valoración técnica de las propuestas y proyectos. Tampoco se ha profundizado en la transcendencia de esos proyectos en el modelo de ciudad. En nuestra opinión, el estudio del urbanismo en la ciudad de Valencia durante la segunda mitad del XIX y principios del XX, especialmente en relación con las intervenciones de la Reforma Interior, puede plantearse desde un punto de enfoque distinto, y a su vez complementario a lo ya publicado, justificando la necesidad de esta tesis.

¹⁶ ARMIÑO PÉREZ, Luis Alonso de y PIÑÓN PALLARÉS, Juan Luis, "La formazione di Valencia moderna", *Storia Urbana. Rivista di studi sulle trasformazioni della città e del territorio in età moderna*, 37, 1986, pp. 89-113. AZAGRA ROS, Joaquín, *Propiedad inmueble y crecimiento urbano: Valencia 1800-1931*, Madrid, Síntesis, 1993. CORBÍN FERRER, Juan-Luis, *Origen e historia de las calles del centro histórico de Valencia*, Valencia, Federico Domènech, 2001. PIÑÓN PALLARÉS, Juan, *Los orígenes de la Valencia moderna. Notas sobre la reedificación urbana de la primera mitad del siglo XIX*, Valencia, Edicions Alfons el Magnànim-Col·legi Oficial d'Arquitectes de la Comunitat Valenciana, 1988. SORRIBES MONRABAL, Josep (coord.), *València 1808-1991: en trànsit a gran ciutat*, Valencia, Biblioteca Valenciana, 2007. TABERNER PASTOR, Francisco, *Valencia entre el ensanche y la Reforma Interior*, Valencia, Edicions Alfons el Magnànim-Col·legi Oficial d'Arquitectes de la Comunitat Valenciana, 1987. VV.AA., *Historia de la ciudad. III Arquitectura y transformación urbana de la ciudad de Valencia*, Valencia, ICAROTAV Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, 2004.

En nuestra opinión, el derribo y la reedificación del Barrio de Pescadores representan una actuación urbanística que, hasta el momento, no ha recibido la atención que merece, y cuya importancia estratégica ha sido infravalorada. Esta intervención urbanística se encuentra en el epicentro de la Reforma Interior de Valencia, siendo un punto estratégico en el ensanche interior desarrollado en el cuadrante situado entre la calle Barcas, el convento de San Francisco y la calle Colón. Las informaciones archivísticas aportadas en diferentes estudios son muy parciales, complementadas con referencias periodísticas o literarias, como el pequeño folleto que le dedicó Almela Vives. Sin embargo, la labor de expurgo documental de los fondos del Archivo Municipal de Valencia nos ha permitido localizar diferentes noticias, antecedentes y proyectos que nos permitirán profundizar más en esta deseada actuación, analizando en detalle la labor del Ayuntamiento y de diferentes comisiones en su derribo definitivo (presionando a los vecinos para abandonar sus casas y contribuyendo a la degradación de este entorno, a través del bloqueo de las licencias de obra).

Las implicaciones de este proyecto, al igual que el de la calle de la Paz (aunque planteando dos tipos de reforma distinta: la apertura de nuevas vías frente a la regeneración completa del tejido urbano) se dilató durante décadas, desde los proyectos iniciales que se limitaban a plantear una rectificación y alineación general de sus calles hasta el proceso definitivo de expropiación y derribo (1906-1907) y su posterior reurbanización, la cual comenzó antes de aprobar definitivamente el proyecto de urbanización de estos solares, como era tónica habitual en Valencia. Más allá de la valoración sobre la adecuación o no del proyecto que finalmente se acomete, nos interesa el proceso que da lugar a esta intervención, insertado en una voluntad más amplia de reforma de este cuadrante urbano y creación de una nueva área de centralidad política y financiera, conectada y que refleja los criterios urbanísticos aplicados en el ensanche.

Por su parte, el proyecto de construcción de las dos grandes vías (mejor dicho los proyectos, ya que son dos documentos independientes entre sí, aunque relacionados por su contenido y por el proyecto que plantean) es un plan de Reforma Interior que, pese a ser conocido desde hace décadas, no se dispuso del proyecto mismo hasta hace pocos años. Fue precisamente en 2006 cuando las investigadoras Marta García y

Rosario Casao sacaron a la luz el proyecto de Luis Ferreres, la primera propuesta de intervención urbanística global en el casco histórico de la ciudad, diseñada en dos fases, a través de un primer proyecto de una Gran Vía de 30 metros de ancha que, atravesando la ciudad de sur a norte, conectaría las expuertas de Ruzafa y San José, presentado ante el Ayuntamiento en 1891; y un segundo proyecto en 1892 de otra Vía, esta vez de 25 metros, que crearía un nuevo eje viario de este a oeste, conectando el puente del Real con la calle Guillem de Castro. Esta documentación detalladísima, no sólo compuesta por memorias y presupuestos, sino acompañada a su vez de planos, perfiles, secciones, modelos de fachadas, mobiliario urbano..., se hallaba dentro del fondo Emilio Rieta del Archivo Municipal de Valencia y hasta ese momento no había sido tomada en consideración ni divulgada. El hallazgo representó un avance clave en el conocimiento y estudio de la historia urbanística de la ciudad, planteando un ambicioso (a la par que utópico) proyecto de transformación urbanística, que seguía la estela de otras grandes ciudades europeas.

A raíz de este hallazgo, se puso en marcha una exposición a la que acompañaba una publicación que giraba en torno a la figura de Luis Ferreres, su proyecto de Reforma Interior y el urbanismo valenciano. Esta loable labor de difusión, sin embargo, creemos que no hace honor a los detalladísimos proyectos elaborados por este arquitecto municipal, llevados a cabo por encargo del Ayuntamiento de Valencia. Las voluminosas memorias y el enfoque aportado por Ferreres merecen un análisis pormenorizado de esta documentación, que no únicamente fue labor del arquitecto que la firma, sino que en su elaboración necesariamente tuvieron que participar un buen número de topógrafos, técnicos y delineantes municipales que permitieron desarrollar este estudio en un plazo inferior a los dos años. A partir de la primera descripción y análisis desarrollado en la mencionada publicación, y de algunas referencias bibliográficas previas que ya remarcaban el proyecto de *sventramento* urbano planteado por Ferreres (a partir de un plano en que se había reflejado las intervenciones que se proyectaban), en nuestra tesis pretendemos profundizar en la composición de este plan urbanístico, remarcando no sólo su precisión técnica, sino también la respuesta arquitectónica aportada para la Reforma Interior de Valencia, su trazabilidad, conexión con el ensanche, adecuación a la normativa vigente de expropiación y reedificación, su

presupuesto y adecuación a la realidad económica y social de Valencia a finales del siglo XIX, así como el resultado final que hubiera producido en caso de llevarse a cabo. Se trata de analizar desde un punto de vista crítico y razonado el proyecto, tratando de remarcar sus puntos fuertes y sus debilidades y carencias. Una opinión que fundaremos en el capítulo correspondiente, pero que ya se planteó de manera coetánea al proyecto, cuando la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia remitió, también a petición del Ayuntamiento, un duro informe en el que calificaba el proyecto de quimérico, superficial e inadecuado frente a las necesidades sociales, urbanísticas y de higiene de la Valencia de la época.

En definitiva, las fuentes documentales y la metodología de análisis que aplicaremos en esta tesis ponen en contraste estos dos proyectos de Reforma Interior, contraponiendo dos modelos totalmente diversos y alternativos. El debate y el juego de los agentes urbanos que surge en torno a su composición y ejecución (cuando esta tiene lugar) nos permite afirmar que la Reforma Interior de Valencia triunfó como proceso, frente a los grandes proyectos urbanísticos que zozobraron en una ciudad empobrecida, con graves problemas de higiene y salubridad, en la que las protestas sociales de la masa obrera era habitual y que estaba enfrentada no sólo en lo social, sino también en lo político, contribuyendo a favorecer la inacción y dilatación de las reformas urbanas. El estado de la cuestión urbanística representa un buen punto de partida para desarrollar un nuevo enfoque de estudio que complemente lo hasta ahora dicho al respecto, contribuyendo a complejizar el análisis de la evolución urbanística de Valencia y reivindicar determinadas intervenciones (viables e inviables) en el proceso de Reforma Interior vivido por esta ciudad en la segunda mitad del siglo XIX.

2.2. Análisis histórico: La ciudad heredada y el marco normativo

Antes de comenzar a analizar los proyectos que hemos mencionado previamente, conviene realizar una reconstrucción histórica de la evolución urbanística de la ciudad de Valencia, desde sus orígenes hasta llegar al siglo XIX. En esta reconstrucción nos interesaremos no sólo por los antecedentes históricos que dan lugar a la Valencia

moderna, sino que, a raíz de ellos, focalizaremos en uno de los aspectos clave en el desarrollo de las transformaciones urbanísticas en esta ciudad: la evolución normativa y legislativa que dota a los municipios de los instrumentos necesarios para acometer su renovación interna.

2.2.1. Antecedentes históricos. Las transformaciones urbanas en Valencia a lo largo de la historia

Las raíces romanas de la ciudad de Valencia son bien conocidas. El origen de este núcleo urbano se remonta al siglo II a.C., concretamente al año 138 a. C. Este nuevo asentamiento recibió el nombre de *Valentia* y rápidamente obtuvo el rango de colonia romana, algo a lo que contribuyó enormemente su ubicación claramente estratégica, situada en un entorno fértil por el que discurría la vía Heraclea, conocida más tarde como vía Augusta. Este es el punto de partida de la larga trayectoria urbana de la ciudad de Valencia, que fue creciendo y se fue moldeando con el paso de los siglos y de los diferentes pueblos que se establecieron en ella (desde la ciudad romana a la cristiana, pasando por la visigoda y la islámica)¹⁷.

La trama urbana de Valencia se fue extendiendo de manera paralela al crecimiento de la ciudad, haciendo necesaria la intervención de las autoridades políticas, a fin de recuperar terreno urbano y reconvertirlo en espacio público abierto, contribuyendo al ensanchamiento y alineación de las vías públicas, a costa de edificaciones preexistentes. La herencia islámica en Valencia dificultaba esta tarea, debido al legado de un entramado de calles angostas, salpicadas de salientes y balcones, además de la frecuente construcción de callejones sin salida o *atzucats*.

¹⁷ Ante la multitud de referencias bibliográficas relacionadas con la evolución histórica de la ciudad de Valencia, remitiremos a una reciente y brillante obra de síntesis. BOIRA MAIQUES, Josep Vicent, *Valencia. La ciudad*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2011. Otras referencias bibliográficas clásicas son SANCHIS GUARNER, Manuel, *La ciutat de València. Síntesi d'Història i de Geografia Urbana*, Valencia, Círculo de Bellas Artes, Valencia, 1972; TEIXIDOR DE OTTO, María Jesús, *Funciones y desarrollo urbano de Valencia*, Valencia, Insitución Alfons el Magnànim, 1976. Así mismo, destaca el esfuerzo que desde el año 2000 ha desarrollado el Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana (COACV), con la publicación de una serie de publicaciones sobre la *Historia de la Ciudad*. Remitimos al primero de estos volúmenes: DAUKSIS ORTOLÁ, Sonia y TABERNER PASTOR, Francisco, *Historia de la Ciudad. Recorrido histórico por la arquitectura y el urbanismo de la ciudad de Valencia*, Valencia, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, 2000.

Diferentes historiadores convienen que prácticamente desde el momento de la conquista cristiana de la ciudad, las autoridades establecieron disposiciones relativas a las normas constructivas para las nuevas edificaciones, contribuyendo en la medida de lo posible a las alineaciones de calles, eliminando callejones, reduciendo las dimensiones de los voladizos, con disposiciones reiteradas durante las centurias medievales¹⁸. Según Piñón, durante el reinado de los Reyes Católicos tiene su origen la rectificación de alineaciones, concentrándose principalmente en los caminos. Se pretende de este modo garantizar la vialidad y el tránsito de carruajes dentro y fuera de las ciudades, contribuyendo de este modo a fortalecer el tráfico comercial. Esta tendencia se mantuvo y fortaleció durante la época moderna, situando ya en el periodo borbónico uno de los hitos legislativos en materia urbanística: la ordenanza de Intendentes Corregidores de 13 de Octubre de 1749, otorgada por Fernando VI y recogida en la *Novísima Recopilación*¹⁹.

En ella se recogen alguno de los principios básicos de la Reforma Interior, que se sistematizarán aproximadamente un siglo después. La norma establece tres aspectos básicos: *“Que no se deforme el aspecto público con especialidad en las ciudades y villas populares [...] Que en ocasión de obras nuevas u derribos de las antiguas, queden más anchas y derechas las calles [...] y] que las entradas y salidas de los pueblos estén bien compuestas. Asimismo, esta disposición, en su ley II, incluye referencias al “ornato de los pueblos y sus edificios, y en el reparo de los ruinosos y reedificación de solares”*.

El incremento poblacional y el crecimiento de la concentración urbana condujeron a la necesidad de reorganizar las ciudades españolas durante la centuria ilustrada, poniendo en marcha iniciativas de clara influencia francesa, en las que instituciones como la Real Academia de San Carlos y, posteriormente, la Real Sociedad Económica de Amigos del País jugaron un papel clave. Durante la segunda mitad del siglo XVIII comienzan a plasmarse estas nuevas ideas sobre la red urbana de la ciudad, así como

¹⁸ Para un conocimiento más detallado sobre la cuestión y las disposiciones acordadas: GRAULLERA SANZ, Vicente, “Valencia amurallada, evolución urbana”, en *Otra lectura de la Reforma Interior. En torno al proyecto de Luis Ferreres*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 2009, pp. 15-33.

¹⁹ PIÑÓN PALLARÉS, Juan, *Los orígenes de la Valencia moderna. Notas sobre la reedificación urbana de la primera mitad del siglo XIX*, Valencia, Edicions Alfons el Magnànim-Col·legi Oficial d'Arquitectes de la Comunitat Valenciana, 1988, p. 72-74.

en el aspecto externo de los edificios renovados durante este periodo²⁰. Sin embargo, en la práctica, las alineaciones de calle seguían chocando con el trazado sinuoso de la trama, la falta de intervenciones públicas de calado y los problemas y pleitos que ello conllevaba, al contraponer el bien público con la propiedad y el interés privado.

La técnica urbanística de la rectificación de alineaciones en Valencia tuvo una aplicación lenta, pero constante, especialmente a partir del siglo XVIII y durante la primera mitad del XIX, cuando estas intervenciones se intensificaron. No obstante, el objetivo de la simetría quedaba muy alejado y los problemas se fueron agudizando con el paso de los años, fruto del incremento de la densidad poblacional en la ciudad, la crisis de la industria sedera, la escasez de recursos municipales, la falta de observancia a la ley y la consecuente degradación del espacio urbano valenciano.

Como consecuencia de todo ello, el Ayuntamiento de Valencia consideró conveniente y necesario aprobar el reglamento de Policía Urbana y Rural de 1844, que trata de regular todos estos aspectos, mejorando la estructura urbana de la ciudad, a partir de una mayor presión coercitiva sobre los habitantes, aunque careciendo todavía de una idea clara e unívoca de ciudad.

2.2.2. El nacimiento de la ciudad moderna. Del derribo de la murallas a los primeros proyectos generales de Reforma Interior

El derribo de las murallas medievales de Valencia simboliza el fin de una etapa, siendo la metáfora de un profundo proceso de modernización urbana. A la altura de 1865, esta estructura ya había perdido su otrora fundamental función defensiva y representaban un obstáculo para el desarrollo que se estaba gestando.

Para hacernos una idea del problema político y social que representaba la ampliación del suelo urbano y la necesidad de mejora de los servicios públicos durante la segunda mitad del siglo XIX, podemos apuntar a que entre 1840 y 1930, el área urbana de Valencia triplicó su población, pasando de poco más de cien mil habitantes hasta los trescientos veinte mil. Este crecimiento poblacional, principalmente fruto de una

²⁰ Una buena muestra de ello son los miles de expedientes de Policía Urbana conservados en el Archivo Histórico Municipal de Valencia y el peso que estas cuestiones comienzan a adquirir en los debates políticos internos del Ayuntamiento.

fuerte corriente migratoria, comenzó a abarrotar el casco urbano y sus arrabales, generando una expansión desordenada y la necesidad imperiosa de ensanchar y reordenar el espacio urbano. Durante este mismo periodo, el espacio de cualificación urbana se quintuplicó, gracias al ensanche, pero este proceso de expansión urbanística, como ya señaló Ildefonso Cerdá, estaba ligado con la necesaria Reforma Interior y con la construcción de nuevos espacios urbanos (comerciales, políticos, financieros, de ocio...), acordes a la nueva sociedad de clases, por un lado, liderada por una potente burguesía agrícola y comercial y, por otro, con una amplia masa de obreros proletarizados y con unas pésimas condiciones de vida, que comienzan a agruparse y a reivindicar sus derechos sociales²¹.

Sin embargo, la temprana fecha en que se planteó el primer plan de ensanche valenciano (paralelo a los de Madrid y Barcelona) contrasta con la lentitud de su puesta en práctica, y la sucesión de diferentes proyectos de ensanche, los cuales se fueron superponiendo. La escasez de solares edificables en la ciudad (a pesar de la desamortización), las deficiencias higiénicas de las viviendas y las vías públicas (fruto del hacinamiento, la falta de servicios públicos y la presencia de industrias dentro del casco urbano) y la gran demanda de alquileres (y el elevado precio de los mismos) motivaron la decisión de plantear un proyecto de ensanche para Valencia, el cual se concluyó el 22 de diciembre de 1858, y cuyo plano general fue realizado por los arquitectos Sebastián Monleón, Timoteo Calvo y Antonio Sancho. A pesar de que este proyecto nunca fue aprobado por el gobierno central, representa un primer intento de racionalización del espacio urbano valenciano, continuado posteriormente por otros. La aprobación definitiva del ensanche se produjo en 1887, a partir del proyecto planteado por los arquitectos José Calvo, Luis Ferreres y Joaquín María Arnau en 1884. Sin embargo, ya existían numerosas construcciones fuera del recinto amurallado y desde 1876 el Ayuntamiento había aprobado diferentes alineaciones de futuras calles, a las que tuvieron que adaptarse en este proyecto de ensanche, que permitió ampliar

²¹ La interesante evolución de la ciudad de Valencia durante la segunda mitad del siglo XIX puede analizarse a partir del estudio de TABERNER PASTOR, Francisco, *Valencia entre el ensanche y la Reforma Interior*, Valencia, Edicions Alfons el Magnànim-Col·legi Oficial d'Arquitectes de la Comunitat Valenciana, 1987.

significativamente el espacio urbano valenciano extramuros, a partir de nuevas vías y un modelo urbanístico en retícula.

Más problemas planteó la Reforma Interior del casco urbano, como remarcó Francisco Taberner, fruto de los intereses contrapuestos, la elevada inversión requerida y la escasa inversión de capital privado, en un momento de profunda crisis financiera para el municipio. Los grandes proyectos de Reforma Interior, como el planteado por Luis Ferreres en 1891 para la creación de una Gran Vía, fracasaron estrepitosamente. En este contexto de inestabilidad política y financiera, las modificaciones del tejido urbano valenciano fueron puntuales (como la apertura de la Calle de la Paz o el derribo del Barrio de Pescadores), sin una intervención de conjunto. Sin embargo, la intención de las autoridades valencianas era clara: romper con el pasado, crear nuevos espacios urbanos y mejorar la higiene y servicios públicos de la ciudad. En definitiva, hacerla más moderna y habitable.

Otro de los factores clave en la modernización de la ciudad fue la modificación de las redes de transporte y la llegada del tren a vapor, el transporte del progreso. La puesta en marcha del ferrocarril en Valencia se produjo el 21 de marzo de 1852, antes del derribo de las murallas. Esta línea férrea, que conectaba la ciudad de Valencia y su puerto, ubicado en el Grao, fue la tercera puesta en marcha en España (sólo por detrás del Barcelona-Mataró y del Madrid-Aranjuez). El tren supuso una revolución en los transportes valencianos, contribuyendo a abrir la ciudad al mundo, y su implantación tuvo unas connotaciones evidentes sobre el posterior desarrollo urbano de la ciudad. La construcción de la primera estación, llevada a cabo por el ingeniero James Beatty en 1851, requirió la apertura de un nuevo portal en la muralla, cuyo fin exclusivo era dar entrada y salida al tráfico ferroviario. La ubicación de esta primera estación aprovechaba el espacio de los antiguos huertos de los conventos de San Francisco y San Pablo (la actual Avenida Marqués de Sotelo y parte de la plaza del Ayuntamiento), motivando una reordenación de esta zona colindante al Barrio de Pescadores y que finalmente sirvió de nuevo centro político y financiero. Sin embargo, el hecho de ubicarse dentro del casco urbano y tener que adaptarse a la trama urbana preexistente, generó inconvenientes desde un primer momento, debido a los problemas de ampliación y ensanche, planteándose en la década de 1890 el traslado y

construcción de una nueva estación acorde al desarrollo de la ciudad: la actual Estación del Norte, proyectada por Demetrio Ribes.

No es casualidad que el primer ferrocarril valenciano conectara Valencia y el Grao. A partir de 1852 y hasta 1869 se acometieron obras de gran relevancia en el puerto, que mejoraron y modernizaron esta infraestructura portuaria, dándole la estructura que ha conservado, a grandes rasgos, hasta la actualidad. Las mejoras en la infraestructura ferroviaria y portuaria valenciana permitieron desarrollar una economía regional basada en la exportación y una importante internacionalización de la ciudad. La especialización productiva de diferentes regiones valencianas y la exportación de productos agrícolas (como la naranja, el arroz, la cebolla o el vino) hacia los mercados consumidores del norte de Europa no habría sido posible sin la construcción simultánea de una red ferroviaria que conectaba las regiones productoras y los puertos valencianos (no sólo Valencia, sino también Vinarós, Castellón, Gandía, Denia o Alicante, entre otros)²².

Pero no sólo mejoraron los transportes que comunicaban la ciudad con otras regiones, sino que también en este momento surgió el servicio de transporte urbano e interurbano. En sus orígenes, el «tram-way» o tranvía no estuvo claramente definido, incluyendo cualquier medio de locomoción que discurriera sobre carriles, a pesar de ser tirado por caballos en sus inicios. El 20 de noviembre de 1874 se solicitaba al Ayuntamiento de Valencia por parte de la Sociedad Catalana General de Crédito la primera concesión para introducir una línea de tranvía de tracción animal, el cual debía recorrer parte del interior del centro urbano y terminar su trayecto en la Villanueva del Grao. Su inauguración definitiva se produjo el 23 de junio de 1876 y Las Provincias reflejó este acontecimiento remarcando la buena acogida que tuvo entre los valencianos y que «todavía no se ha producido ningún accidente y los conductores maniobran como si ya fueran consumados expertos».

²² LÓPEZ HERNANDO, Juan José y PONS ALBENTOSA, Leopoldo, *El papel del sector público en el desarrollo económico del País Valenciano*, Valencia, 1980.

2.2.3. La evolución del marco legislativo del derecho urbanístico español durante la segunda mitad del siglo XIX

Sin duda, el crecimiento poblacional vivido en Valencia a lo largo de los siglos XVIII y XIX acarrió importantes problemas e hizo necesario plantearse la regulación y uso del suelo urbano, a fin de dar respuesta a los desafíos que se planteaban en las grandes ciudades (higiene y salud pública, dotaciones y servicios públicos, reordenación de la vialidad y los transportes, vivienda obrera...). Esta realidad quedó plasmada en la normativa y el derecho urbanístico, que tratará de hacerles frente de manera cada vez más orgánica y general, siguiendo la estela de otras grandes urbes europeas (como París, Viena o Londres)²³.

Durante la segunda mitad del siglo XIX se producen importantes cambios legislativos, que progresivamente (y no sin conflictos y tensiones) permiten afrontar esta cuestión en las grandes ciudades. Estos son algunos hitos en la historia del urbanismo en España y concretamente en relación con los primeros pasos de la legislación urbanística:

- La Teoría General de la Urbanización (1859). Tratado sobre el Ensanche y Reforma Interior planteadas por Ildefonso Cerdá.
- El proyecto de "Ley General para la reforma, saneamiento, ensanche y otras mejoras de las poblaciones" de Posada Herrera (1861)
- Leyes de Ensanche de las poblaciones de 1864 y, posteriormente, la de 1876.
- La Ley de Expropiación forzosa de 10 de junio de 1879
- La Ley de 18 de marzo de 1895 de Saneamiento y mejora interior de las grandes poblaciones.

Resulta interesante el análisis llevado a cabo por Marta García Pastor en su tesis doctoral, cuyo primer capítulo lo dedica a realizar un análisis histórico de la gestión de las reformas interiores en la ciudad de Valencia durante la segunda mitad del siglo XIX,

²³ Véase GRAVAGNUOLO, Benedetto, *Historia del Urbanismo en Europa, 1750-1969*, Akal, 1998.

partiendo de un enfoque normativo y jurídico²⁴. Sin embargo, este estudio resulta excesivamente superficial en algunos aspectos, especialmente en lo que se refiere al derribo del Barrio de Pescadores y la aplicación (escasa o nula según esta autora) de la ley de expropiación forzosa de 1879 en la ciudad de Valencia.

En este periodo se instituyen las instituciones de derecho administrativo que legitiman la expropiación de propiedades para la ejecución de obras públicas de interés público, ampliando esta categoría no sólo a los terrenos propiamente afectados, sino que se incluyen también las zonas laterales. De este modo se busca regularizar y dar coherencia urbanística a las áreas resultantes y, al mismo tiempo, recuperar los costes de la expropiación gracias a la venta de los solares generados por la intervención pública. Por último, también se abre la puerta a la intervención privada en las reformas interiores, a través de la figura del concesionario, aunque, a tenor de la documentación histórica conservada en el Archivo Histórico Municipal, esta posibilidad no toma forma en el caso de la ciudad de Valencia durante la cronología abordada en esta tesis (1865-1910).

El análisis de las fuentes archivísticas valencianas nos permite observar claramente la diferencia existente entre norma y realidad. Las intervenciones de Reforma Interior en Valencia estuvieron condicionadas por una multiplicidad de factores, entre los que los aspectos normativos eran sólo uno de ellos (junto a otros como el contexto político, la inestabilidad social y el paro obrero, el endeudamiento y escasez de recursos municipales...).

Condicionados por el signo de la discontinuidad y el replanteamiento y superposición constante de los proyectos de intervención urbanística, sólo un análisis pormenorizado de esta documentación nos permite reconstruir el juego de los diferentes agentes urbanos que participaban del proceso histórico que abordamos en esta tesis doctoral. Un estudio de estas características no puede basarse en una selección aleatoria de

²⁴ GARCÍA PASTOR, Marta, *La gestión urbanística de las operaciones de Reforma Interior: los programas de actuación integrada de renovación urbana*. Tesis doctoral inédita. Universitat de València, 2005. Creemos que el repaso normativo que se realiza en el primer capítulo de esta tesis doctoral aborda los principales puntos de esta reformulación legislativa, sobre las que se sentaron las bases del derecho urbanístico actual. Esta tesis doctoral se concentra en el complejo proceso de gestación de las reformas urbanísticas valencianas que se desarrollaron durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera década del XX, sirviéndose precisamente de este marco legislativo en proceso de conformación.

catas documentales, sino en un rastreo documental sistemático de las actas de todos los años entre 1865 y 1910, como analizaremos en el apartado posterior. La cronología del estudio no puede en ningún caso interrumpirse en el año 1900, cuando los procesos principales de Reforma Interior de la ciudad todavía no se habían concluido. La cronología debe de extenderse al menos hasta 1910, con el proyecto de Reforma Interior de Federico Aymamí como epílogo.

Durante la primera década del siglo XX se acometen importantes actuaciones urbanísticas, como son la finalización de la apertura de la calle de la Paz y, en especial, el derribo y reurbanización del espacio interior denominado como el Barrio de Pescadores, llevado a cabo entre 1906 y 1907, como consecuencia de la acción del Ayuntamiento y una importante operación de endeudamiento municipal: el empréstito de 1906.

2.2.4. Marco normativo de las reformas urbanísticas de Valencia entre 1865 y 1910

En palabras de Ricardo de Vicente, *la Reforma Interior es una realidad añeja. Aunque toma cuerpo legislativo con dicho nombre en el siglo XIX con las leyes de 1879 y 1895*²⁵. Como aspiración, la reforma y reordenación urbana se desarrolla desde la baja Edad Media, aunque para ello se recurre a los instrumentos jurídicos disponibles en cada época.

El siglo XIX, pone de manifiesto una serie de carencias y necesidades en el ámbito urbano, ampliando las necesidades de espacios públicos, como consecuencia de la concentración poblacional y la irrupción de nuevos sistemas de transporte en la ciudad. Para este autor, la Reforma Interior es una de las instituciones más arraigadas dentro del derecho urbanístico y su evolución discurre en paralelo al devenir histórico de las ciudades y sus circunstancias políticas, económicas y sociales²⁶.

²⁵ VICENTE DOMINGO, Ricardo de, *Los planes de Reforma Interior. Evolución histórica y regulación en el derecho urbanístico valenciano*, Wolters Kluwer, Bilbao, 2010, p. 13.

²⁶ *Ibíd*em, pp. 13-14. "Había urgencia en la resolución de problemas urbanos, la falta de servicios básicos, comunicación intramuros y extramuros de las ciudades de entonces, etc. Y surge a nivel legislativo la institución de la Reforma Interior [...] El plan de Reforma Interior autonómico guarda una línea de continuidad con el Plan Especial de Reforma Interior de la legislación estatal del suelo, incluida

Se señala el siglo XIX como el momento decisivo en el impulso urbanístico reformador, asociando este hecho con la revolución industrial. Sin embargo, en el caso de Valencia, la transformación de la ciudad no es fruto de la prosperidad industrial, sino más bien de todo lo contrario. Está muy relacionada con el proceso de desindustrialización (con la crisis absoluta de la manufactura sedera valenciana y la falta de trabajo para la masa obrera valenciana) y el redimensionamiento de su economía y de su capacidad productiva y mano de obra.

Hasta el siglo XIX, la Reforma Interior ha sido un instrumento de rescate de espacio público para resolver problemas de higiene y comunicación. En su evolución posterior, su empleo se ha ido extendiendo como un instrumento de planeamiento adecuado para resolver cualquier problema del suelo urbano de nuestros pueblos y ciudades. La idea de plan ha servido de palanca para organizar los usos y fines del suelo urbano con una perspectiva más completa e integradora²⁷.

El autor hace un recorrido, bastante somero (como advierte él mismo) de las transformaciones urbanísticas acontecidas en Valencia desde el periodo medieval hasta el siglo XX. En cualquier caso, hace referencia a los instrumentos jurídicos y normativos sobre los que se amparan esos cambios, remarcando la relevancia primero de las ordenanzas de Policía Urbana, circunscritas principalmente a intervenciones menores o de carácter parcial, para la alineación o rectificación de algunas calles. Sin embargo, para el siglo XIX y XX, ya hace referencia a planes parciales y generales de alineación y Reforma Interior, entre los que destaca el de Ferreres (1891) y el de Aymamí (1910, fecha en la que cerramos nuestro estudio), fracasados en su ejecución, pero de gran relevancia y persistencia en el tiempo como elementos inspiradores y de referencia en el derecho urbanístico valenciano, por su aspiración de reforma integral. En cualquier caso, refiriéndonos a las reformas urbanísticas durante la segunda mitad del siglo XIX, en nuestra opinión, la información que aporta no se corresponde con la realidad, ya que se refiere a la aplicación de la ley de expropiación forzosa de 1879,

la histórica del siglo XIX y de comienzos del XX. En efecto, hoy en día la Reforma Interior sigue siendo apta para plantear proyectos de gran alcance, como lo fueron en su día los proyectos de Ferreres y de Aymamí para el casco histórico de Valencia, aunque más atentos a proteger todos los bienes en presencia. Ahí está la posibilidad de la “renovación urbana integral”, como la denomina la normativa urbanística valenciana”.

²⁷ Ibídem, p. 23.

haciendo referencia a una tesis que no abarca por completo el periodo y que no cita los sucesivos expedientes de expropiación y de reforma llevados a cabo en la calle de la Paz y en el Barrio de Pescadores durante la década de 1890 y la de 1900, respectivamente.

Una visión más compleja y prolongada en el tiempo nos lleva a afirmar que durante estos años, la nueva ley otorga al Ayuntamiento unas herramientas jurídicas más adecuadas para acometer estos dos grandes proyectos de reforma. Así mismo, la situación financiera de las arcas municipales mejora paulatinamente, permitiendo además acometer importantes procesos de endeudamiento público con los que facilitar la transformación urbana de Valencia y el nacimiento de la ciudad moderna.

Las leyes urbanísticas y de desamortización son imperfectas pero transforman lentamente la ciudad. Su aplicación se dilata durante décadas, pero los proyectos se acometen recurriendo a los instrumentos legislativos que el Ayuntamiento tiene a su disposición en cada momento. Forman parte en esencia de un proceso de consolidación del derecho administrativo, que es el que sienta las bases del derecho urbanístico actual, tanto en España como en Europa.

2.3. El conflicto de intereses y el juego de los agentes urbanos en la ciudad liberal

*La ciudad del ochocientos, esa urbe en la que se abaten las murallas, en la que se rediseñan sus calles, en la que se derrumban edificios y conventos y en la que se rehabilitan residencias, es también un contenedor histórico, un ámbito en el que los siglos siguen pesando más allá de los cambios imaginados o posibles*²⁸. Esta definición de la ciudad decimonónica, referida a Valencia pero aplicable también a otras grandes urbes de la época, nos presenta un escenario de confrontación, de lucha entre la tradición y la modernidad en un primer momento, que posteriormente deriva en un debate entre los diferentes enfoques, ideologías o visiones de lo que la modernidad representaba.

²⁸ GARCÍA MONERRIS, Encarna, "La ciudad liberal. El marco jurídico-político del municipio valenciano del ochocientos", en PRESTON, Paul y SAZ, Ismael (eds.), *De la revolución liberal a la democracia parlamentaria, Valencia (1808-1975)*, Madrid, Biblioteca Nueva, Universitat de València, 2001, pp. 93-115. La cita proviene de las pp. 93-94.

La ciudad liberal es el espacio de esa contienda y es la definición de los nuevos agentes sociales y el juego de equilibrios y fuerzas mantenido entre ellos, el que moldea la nueva geometría de la ciudad. La reforma urbanística de la ciudad es una materialización de esta nueva sociedad liberal, de modo que la transformación urbanística de Valencia *se dio antes en su vertiente social y política, pues la redefinición de estos papeles públicos y las ventajas que podían extraerse para dominar la ciudad y sus bienes eran la condición previa*, como ha señalado acertadamente Encarna García Monerri²⁹.

El nacimiento de la ciudad moderna representa la materialización de una lucha por controlar la ciudad y los suculentos negocios que se atisban en el horizonte. Las operaciones de transformación de la ciudad generaron una importante actividad económica, que cubría nuevos y variados objetivos: renovar y sanear la ciudad histórica, acrecentar la disponibilidad y acceso a la vivienda en el ensanche y dar trabajo a la masa obrera valenciana (tratando de frenar el descontento y las revueltas sociales). Pero detrás de estas intervenciones urbanísticas se sitúan diferentes sectores sociales o agentes urbanos, los cuales conviene definir a fin de comprender mejor esta contienda.

2.3.1. Definición de los agentes urbanos

No resulta tarea sencilla definir, con nombres y apellidos, quiénes fueron los agentes urbanos que condicionaron e influyeron en la transformación urbanística de Valencia. Probablemente, esta es una tarea que se orienta hacia un tipo de tesis distinta, con un perfil más histórica y con unas fuentes documentales diferentes, concentradas, por ejemplo, en el estudio de la documentación notarial, las miles de licencias de obra, las actuaciones de promoción inmobiliaria o la privatización de determinados servicios públicos, a fin de analizar el negocio y los intereses económicos que subyacen detrás de todas estas intervenciones urbanísticas promovidas desde el Ayuntamiento de Valencia. No es éste el objetivo de esta tesis doctoral, más concentrada en las nuevas geometrías de ciudad.

²⁹ *Ibíd*em, p. 94.

En cualquier caso, resulta conveniente definir los diferentes agentes o sectores que se identifican en nuestro estudio, y con los que topamos al analizar las fuentes anteriormente descritas, y al debate generado en diferentes momentos en torno a una decisión política que condiciona la geometría de la ciudad. Las actas nos permiten profundizar en este aspecto, aunque no siempre nos aportan una información suficiente para determinar las posturas que se enfrentan en las sesiones plenarias del Consistorio, donde los diferentes regidores, de uno u otro partido, apoyan o rechazan las propuestas presentadas. También constan las alegaciones presentadas por los particulares afectados por estas reformas, o los informes periciales solicitados a instituciones consultivas, como el Instituto Médico Valenciano o la Sociedad Económica.

A través del juego de estos nuevos agentes se define el nuevo escenario urbano valenciano, que rompe con la tradición, construyendo una nueva ciudad burguesa no industrial, en sintonía con lo que está sucediendo en el resto de Europa, aunque con una personalidad propia, condicionada por las características diferenciadoras de este territorio. La modernización que conlleva este proceso se observa en múltiples facetas, entre las que la Reforma Interior y la creación de nuevas centralidades y espacios es uno de las más evidentes.

Los promotores y principales beneficiados de estos proyectos tuvieron una procedencia heterogénea, aunque en su mayor parte representan a la élite dirigente de la nueva burguesía, fundamentalmente vinculada con grupos liberales moderados, los cuales solían simultanear la actividad política y la iniciativa privada, con el objetivo de asegurarse una posición social dominante y una capacidad de influencia decisiva. Esta élite burguesa renovada convive y se fusiona, sin aparente contradicción, con algunos miembros de importantes linajes señoriales, concretamente aquellos que supieron adaptar su economía a las nuevas prácticas capitalistas³⁰. Como plantean Pons y Serna al referirse a este sector social, entre sus miembros *la vocación por devenir propietarios de bienes inmuebles está prácticamente generalizada*, remarcando el hecho de que, a pesar del perfil agrario de este nuevo grupo dirigente,

³⁰ MILLÁN, Jesús, "La revolución liberal y la remodelación de la sociedad valenciana", en PRESTON, Paul y SAZ, Ismael (eds.), *De la revolución liberal a la democracia parlamentaria, Valencia (1808-1975)*, Madrid, Biblioteca Nueva, Universitat de València, 2001, pp. 49-74.

el interés por el negocio urbano, el mercado inmobiliario y las actividades financieras estaban muy presentes. En el prólogo de la mencionada obra se define sumariamente el juego desarrollado por la nueva burguesía, *un grupo nuevo, y esa novedad viene dada también porque ocupa los espacios de la política y de la actividad financiera; porque es capaz de cohesionarse y de autodefinirse en un ámbito que le es propio como el de la opinión pública, fundando periódicos y asociaciones, y abordando con estos medios los problemas generales de la ciudad, de las obras públicas*³¹.

La conexión entre política y negocio, entre público y privado, alcanza sus cotas más elevadas precisamente en el momento de construcción de la Valencia moderna, perpetuándose a través de estrategias familiares y lazos de parentesco, que estructuran dinastías, que se proyectan en el ámbito económico a través de compañías y sociedades comerciales. En cuanto a la dialéctica política, es el ámbito local, donde la oligarquía municipal es un reflejo de esta renovación social, contribuyendo a desarrollar una gestión administrativa, marcada por el enfrentamiento y las luchas de facciones.

El origen de sus rentas es básicamente agrario o comercial, gracias a las cada vez mayores posibilidades de enriquecimiento que ofrecía la exportación de productos agrícolas, a lo que habría que sumar los ingresos obtenidos a partir de la especulación urbana y las actividades financieras y crediticias. Sin duda, José Campo representa la figura más destacada de esta nueva clase dominante, definido como *el capdavanter de la burguesía valenciana* por Almela i Vives. José Campo, posteriormente más conocido como el Marqués de Campo, destacó como hombre de negocios y político. Nacido en 1814, en el seno de una familia de comerciantes de especias, este personaje recibió una cuidada instrucción, viajó por buena parte de Europa e inició, de manera precoz, su actividad política dentro del partido moderado, llegando a ser alcalde de Valencia con sólo 29 años. Labor esta que combinó con su actividad de hombre de negocios, especializado en el comercio marítimo con las excolonias americanas. Ambas facetas (política y negocios) estaban íntimamente relacionadas durante el siglo XIX. No en vano, las grandes obras públicas que se acometieron en España durante esta centuria

³¹ PONS, Anacleto y SERNA, Justo, *La ciudad extensa. La Burguesía comercial-financiera en la Valencia de mediados del XIX*, Valencia, Diputación de Valencia, 1992, p. 16.

contaban, por lo general, con el apoyo del capital privado, ante las carencias de la Hacienda pública y de las arcas municipales. Público y privado se daban la mano, en una fase convulsa, en la que el beneficio de la mayoría no estaba reñido con el lucrativo negocio de la oligarquía empresarial de tipo capitalista. Durante sus años como alcalde de Valencia, José Campo promovió diferentes iniciativas destinadas a transformar la ciudad y modernizar los servicios públicos. La escasez de recursos públicos y la necesidad de inversión que estas reformas urbanas requerían, dilataron su ejecución e hicieron necesaria la entrada de capital privado, faceta ésta bien conocida por José Campo. El alumbrado de gas fue uno de las actuaciones más relevantes, pero también promovió la pavimentación de algunas calles principales, la conclusión de las obras del Teatro Principal o la urbanización del Pla de la Saldia. Combinando su vertiente política con la financiera, Campo culminó un proyecto largamente demandado por la ciudadanía y por instituciones como la Sociedad Económica (a la que estuvo estrechamente vinculado): la conducción de las aguas potables en la ciudad. Este proyecto, impulsado por el generoso donativo realizado por el canónigo Liñán, tuvo que ser financiado en un primer momento a través de una sociedad anónima, y, posteriormente, apuntalado con la creación de la Sociedad Valenciana de Aguas Potables en 1846. Estas y otras grandes intervenciones de reforma urbanística transformaron completamente la ciudad, sembrando el germen de la ciudad que hoy conocemos, para lo bueno y para lo malo.

Pero Campo no estuvo sólo; otros siguieron su estela, contribuyendo a transformar los espacios urbanos de Valencia, a través de la puesta en marcha de iniciativas reformadoras de gran calado que permitan construir la ciudad extensa³². La conexión evidente, remarcada de manera inteligente por Pons y Serna, entre renta urbana y gasto público, tiene su génesis en los años de la alcaldía de Campo, proyectándose en el tiempo y convirtiendo *el Ayuntamiento en la escena privilegiada del grupo y el resultado era el enriquecimiento personal y la creación de mecanismos de control social sobre la propia ciudad*³³. Partiendo de esta base, se fomentaba un juego cada vez más complejo de agentes e intereses en torno a la ciudad y todos aquellos servicios

³² Ibídem

³³ Ibídem, p. 78.

públicos que la integran y modernizan, creando una estructuración del espacio urbano interesada y oligárquica, inicialmente de mayoría moderada. El mismo ministro de la Gobernación, Posada Herrera, en 1860 definía este complejo equilibrio, señalando que *es muy difícil [...] el gobernar allí [en Valencia], por el estado de trituración en el que se hallan los partidos, porque las opiniones políticas se han elevado a la categoría de pasiones personales, porque no hay una persona ni dos, como hay en cada provincia, sino que hay muchas personas importantes en Valencia por su ilustración, por su riqueza o por su misma posición*³⁴

En definitiva, esta voluntad burguesa de construir una nueva ciudad de corte liberal, con nuevas centralidades y una morfología distinta fue canalizada por medio de toda una serie de técnicos, fundamentalmente los arquitectos municipales, que en este contexto transformador pudieron plantear, al menos en un modo teórico, una nueva ciudad. No obstante, la plasmación material de los proyectos urbanísticos elaborados por arquitectos como Antonino Sancho, Timoteo Calvo, Sebastián Monleón, Luis Ferreres o Federico Aymamí, tenía que adaptarse al nuevo contexto institucional, y ser sancionada en las diferentes instancias designadas para ello. No obstante, la labor de estos técnicos se analiza más detalladamente en el siguiente subapartado.

Pero, nuestra definición conceptual de los agentes urbanos en Valencia no se ciñe a los grupos o personas que materialmente ponen en marcha o ejecutan las actuaciones, los cuales tienen intereses económicos en ellas, es decir los promotores u operadores a los que hemos hecho alusión. Hay otros grupos que influyen en diferentes niveles sobre las transformaciones urbanas de Valencia, los cuales necesariamente deben de ser tenidos en cuenta en esta tesis. Por debajo de este primer nivel de agentes urbanos directamente implicados en las actuaciones tendríamos a aquellos vinculados a los procedimientos previos y a la acción administrativa que da lugar a la intervención. Toda una serie de personajes que permiten que el plan de lugar a un acuerdo y a una licencia de obras posterior. Es decir, aquellos cuya acción está vinculada y es vinculante de forma directa a la aprobación y puesta en marcha del plan. Nos referimos a los agentes políticos que ocupan las regidurías en el Ayuntamiento, los miembros designados para formar las comisiones y subcomisiones que se encargan de informar

³⁴ *Ibíd.*, pp. 78-79.

sobre un determinado tema, pero también a los arquitectos municipales, técnicos, peritos y demás funcionarios encargados de desarrollar el proyecto urbanístico en cuestión finalmente aprobado. No debemos obviar que el Estado, el gobierno central (a través de diferentes instituciones) y las autoridades provinciales también actúan como agentes urbanos en este proceso, aprobando definitivamente las intervenciones y creando el marco legislativo y normativo al que deben ajustarse, con toda una serie de criterios urbanísticos que los proyectos elaborados deben conocer y a los que deben ajustarse.

Por último, también tenemos en cuenta a todos aquellos agentes, físicos o jurídicos, que influyen y modifican el proyecto urbanístico, ya que cada uno a su manera forma parte del expediente administrativo, y aunque su opinión o sus alegaciones no son vinculantes, sin duda, juegan un papel determinante en la polémica y el debate suscitado a la hora de aprobar o no una intervención. Este es el caso de los partidos políticos y las ideologías que subyacen detrás de ellos, los particulares afectados que manifiestan sus posturas, argumentos y alegaciones ante el Ayuntamiento o aquellas instituciones consultivas que aportan sus informes en torno a una cuestión, como la ya mencionada Sociedad Económica y algunas otras.

Esta es la frontera social que nos marcamos al definir los agentes urbanos implicados en el proceso. Quedan fuera de ella de manera voluntaria y por exceder los límites racionales de esta tesis, la opinión pública o el debate de los diferentes periódicos, así como aquellas opiniones, escritos, memorias o argumentos de tipo particular, que no son solicitadas por el Ayuntamiento ni tenidas en cuenta en los debates. En definitiva, se trata de una definición amplia que nos permite observar el debate urbanístico en un sentido amplio, en el que, sin duda, los técnicos y arquitectos fueron uno de los sectores fundamentales, jugando un papel clave en la transformación de la ciudad de Valencia, un espacio urbano dominado por el eclecticismo político, social y también arquitectónico.

2.3.2. Los proyectos y los técnicos

Detrás de los nuevos proyectos urbanísticos que están planteando la nueva ciudad burguesa se encuentran los técnicos, los arquitectos que tratan de dar respuesta a las nuevas necesidades de las grandes urbes, sintetizando a través de su obra el contexto histórico y artístico en el que se enmarcan, además de la legislación vigente en materia urbanística y constructiva.

Durante el periodo abordado en nuestro estudio también a nivel arquitectónico se observa un combate que pretende, citando a Navascués, *afrentar la búsqueda de una nueva arquitectura, propia del S.XIX, que al no atreverse a abandonar completamente las formas y motivos que la historia había consagrado tuvo que derivar forzosamente hacia el eclecticismo*³⁵. El Eclecticismo tuvo una buena aceptación por parte de la burguesía valenciana, incorporando este estilo para sus viviendas, con una ornamentación cada vez mayor, en ocasiones excesiva y suntuaria, aunque manteniendo una tradición academicista.

El caso de Valencia es un ejemplo claro del profundo arraigo de esta mentalidad, fruto así mismo del debate y el juego de los agentes en torno al urbanismo, que condicionó las respuestas arquitectónicas ofrecidas y el proceso de apertura a nuevas corrientes, nuevos materiales y nuevas geometrías. Resultan significativas las palabras de Francisco Mora, quien en 1915 respondía a la cuestión de si la belleza es un medio para realzar la obra o es la construcción el medio para alcanzar la belleza arquitectónica: *No es la Arquitectura arte sólo del dibujo; no es técnica que sólo se resuelve con las leyes de la mecánica; es arte y ciencia a la vez que responde a una necesidad de la vida y a un período de la historia. La inspiración en nuestro arte tiene sus límites en las leyes de la estética; la finalidad del edificio cohibe sus vuelos, el emplazamiento de la obra modifica sus recursos, la materia cercena las altiveces de la imaginación; de aquí que sea tan difícil llevar a la realidad un ideal de artista, porque éste tiene que luchar con los materiales, con las fuerzas, con los agentes exteriores, con*

³⁵ Cita extraída del texto de Concepción de Soto Arándiga, "Arquitectos y arquitecturas modernista en la ciudad de Valencia 1900 – 1915. Valencia ante el modernismo", *RACV Digital*, 2012. <http://www.racv.es/files/Valencia-ante-el-modernismo.pdf>

su obra misma en una palabra, y hasta con los hombres para vencer y obviar las dificultades que la virtuosa práctica de la Arquitectura ofrece³⁶.

Esta realidad combativa condicionaba la labor de los técnicos y sus proyectos, concibiendo a éstos no como artistas individuales, sino como agentes que forman parte de un complejo sistema de equilibrios, que estamos tratando de remarcar. En definitiva, la labor del arquitecto y demás técnicos que le acompañan en su tarea es la de crear nuevos espacios y geometrías, tanto públicas como privadas, acordes a los gustos de la nueva élite dominante. Como apunta Peñín, *el planteamiento de una obra consistía en buscar el estilo más "idóneo" a la misma y al cliente, con el adobo por el arquitecto de su peculiar brillantez compositiva*³⁷. El eclecticismo, con el beneplácito de la sociedad valenciana, convivió con el modernismo, en la ciudad, sobreviviendo a este nuevo movimiento durante buena parte del siglo XX, como han demostrado los trabajos de Daniel Benito y Amadeo Serra³⁸.

Dentro de este contexto, diferentes personajes representan un referente para el urbanismo y la arquitectura valenciana durante la segunda mitad del siglo XIX, los cuales conviene remarcar³⁹. Sin intención de exhaustividad, remitimos a la figura y la obra de algunos de estos arquitectos, que combinaron como no podía ser de otra manera su labor pública, como técnicos municipales, y su faceta privada, como técnicos cualificados que aprovecharon el auge de la industria constructiva, tanto civil como privada, durante esos años para forjar consolidadas trayectorias profesionales. Uno de estos influyentes personajes fue Manuel Fornés y Gurrea, arquitecto y tratadista de arquitectura del tardo-neoclasicismo⁴⁰. El profesor Bonet Correa, incluye la obra del arquitecto Manuel Fornés y Gurrea dentro de las corrientes neoclásicas tardías de la primera mitad del siglo XIX en España. La figura de Manuel Fornés, de gran influencia en Valencia, tuvo un papel esencial en los planteamientos conceptuales

³⁶ *Ibíd.*

³⁷ *Ibíd.*, pp. 9-10.

³⁸ BENITO GOERLICH, Daniel, *La arquitectura del eclecticismo en Valencia: vertientes de la arquitectura valenciana entre 1875 y 1925*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 1983. SERRA DESFILIS, Amadeo, *Eclecticismo tardío y Art Déco en la ciudad de Valencia (1926-1936)*, Valencia, Ajuntament de València, 1996.

³⁹ Complementaremos la breve exposición de este apartado con un apéndice de fichas de los principales arquitectos que intervinieron en la transformación urbanística de Valencia. Véase apéndice de fichas biográficas de personajes relacionados con la Reforma Interior y el urbanismo en Valencia.

⁴⁰ BONET CORREA, Antonio, *Figuras, modelos...*, *op. cit.*, capítulo 15, pp. 323 y ss.

de la arquitectura del Siglo XIX. Fue director de arquitectura de la Real Academia de San Carlos y de la Sociedad Económica de Amigos del País.

Para comprender la obra teórica de Fornés y Gurrea hay que situarse dentro los cambios que entonces operaron en la educación y en la enseñanza, consecuencia del espíritu ilustrado y liberal. En 1814 se aprobó el “Reglamento General De Ilustración Pública”. En 1834 se creó la primera escuela de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos. En 1844 se reorganizó la escuela de Arquitectura después de redefinir los estudios de la Real Academia de San Fernando, dividiéndose ésta en dos ramas distintas: la de la bella Arquitectura, por un lado, y el Arte o ciencia de construir, por otro. Ello trajo consigo, puesto que no se podían expedir títulos en las academias, la supresión por inútiles de los estudios de Arquitectura en las mismas, de forma que la Academia de Valencia cesó sus estudios en 1869. A causa de esta situación los estudiantes valencianos tuvieron que cursar sus estudios en Madrid o a partir de 1875, en Barcelona.

Hasta el derribo de las murallas en 1865 la ciudad encerrada fue transformándose poco a poco incorporando nuevas alineaciones, calles, jardines, alamedas, la instalación de la luz de gas en 1844 y la remodelación de fachadas y edificios públicos. En este punto hay que situar la obra de Fornés y Gurrea, sobretodo en la enseñanza y la divulgación conceptual de los principios de la Arquitectura. En palabras del profesor Bonet Correa, *la ciudad de Valencia ya contaba con una tradición de tratadistas de Arquitectura, Urbanismo y Estética: El padre Tosca, Brizguz y Bru, Mayans, Ortíz y Sanz, Bossarte, el abate Ponz. La calidad de sus edificios neoclásicos del siglo XVIII –la antigua Aduana, hoy Palacio de Justicia, la escuela circular de las Escuelas Pías, la famosa iglesia del Temple- podían servir de paradigmas de su estilo*⁴¹.

Otras obras reseñables son: el arco del triunfo de la Puerta del Real reconstruido en 1946; el Cementerio General, con su hermosa columnata de orden dórico, llamado entonces de Paestum, recomendado dos veces por Fornés en su Álbum, proyecto de Manuel Blasco y Vergara; el Teatro Principal, construido con planos del setecientos del

⁴¹ Ibídem, p. 325.

boloñés Felipe Fontana, con fachada de 1854, de José Zacarías Camaña⁴². También, la plaza del Cid o “Redonda”, de 1830, de Salvador Escrig, académico como Fornés; el patio de la Universidad; los jardines y palacete de Monforte, de Juan Bautista Romero, Marqués de San Juan, etc. Pero sin duda, el tardo-neoclasicismo culminó cuando, todavía en vida de Fornés, en 1852, se construyó la primera estación de ferrocarril en Valencia. Tanto la original estación del Norte, en la plaza de San Francisco, como la del Grao, servían a la primera línea terminada de ferrocarril en Valencia. La estación del centro, sólo se conoce por fotografías, era de una sola planta con columnata dórica. Aunque la obra maestra del estilo en la ciudad sería, y aún lo sigue siendo, la grandiosa y monumental Plaza de Toros, que, a manera de un Coliseo Romano, fue proyectada y construida de 1850 a 1859 por Sebastián Monleón.

Cuando publica Fornés sus dos tratados (*“La práctica del arte de edificar”* y el *“Álbum de proyectos originales de Arquitectura”*), en Madrid, Barcelona y Bilbao, se experimentan cambios similares en el concepto de la Arquitectura y de la ciudad que en Valencia. Recordemos, en Madrid el Congreso de los Diputados (1843-1850), el Teatro Real (1818-1850) o en Barcelona los Porches de Xifré (1836) o la Plaza Real (1848-1859).

Pero tan importantes como las obras en sí son los conceptos que las regían. Y aquí Fornés cobra todo su valor. Sin titubeos, el profesor Bonet afirma *que con Matías Laviña es el único e indiscutible de los tratadistas Españoles de su tiempo coincidente con los ideales de la sociedad que entonces se alumbraba*⁴³.

El *Álbum de proyectos originales de Arquitectura*, acompañados de lecciones explicativas para facilitar el paso a la invención a los que se dedican a este noble arte, es una obra de eminente carácter pedagógico, que tuvo una gran difusión y aceptación en su tiempo. Es preciso destacar su preocupación por el papel del Arquitecto en relación a embellecer el aspecto público de las ciudades. También el sentido del monumento conmemorativo -Arcos de Triunfo, Cenotafios, Obeliscos-; la necesidad de edificios públicos -Ayuntamientos, Pósitos, Cárceles, Baños públicos-; de edificios culturales y de recreo -colegios, academias, teatros, sociedades económicas-; religiosos

⁴² *Ibidem*. Esta cita responde al hecho de que resulta un dato poco conocido la autoría del plano original del Teatro Principal, que suele asociarse exclusivamente a Camaña, autor únicamente de la fachada.

⁴³ *Ibidem*, p. 326.

-catedrales, capillas, palacios, salas capitulares -; y de obras de urbanismo -plazas mayores, jardines, cementerios-. Todos estos capítulos componen la totalidad del volumen.

En definitiva, suscribimos las afirmaciones de Bonet Correa, cuando señala que *con el Álbum de Proyectos de Fornés y Gurrea, la burguesía ascendente en España pudo disponer así, de un tratado donde codificar las tipologías arquitectónicas acordes con el afianzamiento del nuevo poder tendente a la búsqueda de la hegemonía social que no llegó a alcanzar de inmediato*⁴⁴. Se creaba de este modo, un nuevo lenguaje arquitectónico acorde a la nueva sociedad burguesa, que impondrá su propio modelo de ciudad.

Otro de los nombres propios de la arquitectura valenciana del siglo XIX es el de Antonino Sancho, principal protagonista del periodo inicial de transformaciones urbanas en Valencia. A partir de la publicación de su obra *Mejoras materiales de Valencia* (1855), introduce una estrategia que marca el devenir de la ciudad en las décadas siguientes, planteando los graves problemas estructurales del núcleo urbano y la necesidad de una regeneración y extensión del mismo. Se sientan las bases de un proceso lento de transformación de la ciudad, en cuanto al desarrollo interior a la muralla y de la ampliación extramuraria, en cuanto a las necesidades de vivienda, etc.

Su posición como arquitecto municipal y provincial, sus trabajos en el Puerto de Valencia y en la Dirección General de Caminos, y su aportación a la Sociedad Económica de Amigos del País, le permitieron prescribir el futuro de la ciudad y su devenir urbanístico, siendo, junto a Timoteo Calvo y Sebastián Monleón, los autores del primer Proyecto de Ensanche de Valencia en 1858.

La *Memoria para el Ensanche de Valencia* publicada en 1859 recoge la trágica realidad de los problemas sanitarios en la ciudad, describiendo de forma dantesca la situación en muchas calles del centro, en las que se concentraban la población obrera, hacinada y foco principal de las epidemias que asolaban la ciudad, especialmente debido a las deficiencias del sistema de alcantarillado y drenaje de las aguas residuales. Bajo estos principios describe las intervenciones que debían acometerse en el proyecto de ensanche, cuyo presupuesto alcanzaba los 48.529.547 reales de vellón

⁴⁴ *Ibidem*, p. 333.

(aproximadamente unos 12 millones de pesetas). El proyecto de nueva población se extendía por la zona sureste y suroeste de la muralla, divididas por la línea del ferrocarril, planteando una muralla exterior que envolvía el conjunto, como solución defensiva.

Este Proyecto de Ensanche contenía una geometría ordenada con diferentes plazas y criterios de perspectiva barroca en la traza de calles, culminando con una muralla defensiva -y aduana- que envolvía el nuevo ensanche y lo protegía de la huerta exterior. Posee algunas similitudes académicas y de organización con la propuesta ganadora un año después, en Barcelona, para el ensanche de Antoni Rovira i Trias de 1859, que dispone de un crecimiento radial sobre tres ejes, bajo criterios organizativos de jerarquía social y organización de servicios públicos, y sobre la base de una traza hipodámica. La misma traza hipodámica antes utilizada en el ensanche de la Habana en 1849, con una organización de manzanas de 100 metros de lado y una parcelación donde la utilización de espacio arbolado, nos anticipa el concepto de Howard de Ciudad Jardín inglés de finales del siglo XIX.

Este proyecto de Ensanche no encajaba con los nuevos tiempos, por lo que fue rechazado de plano desde la Junta Gubernativa presidida por Posada Herrera. Sin embargo, el proyecto diagnostica los problemas de la ciudad, planteando por primera vez soluciones estructurales, que darán pie a posteriores proyectos de Ensanche, hasta el definitivo de 1884.

Los arquitectos José Calvo, Joaquín María Arnau y Luis Ferreres presentaron el *“Proyecto de Ensanche para la Ciudad de Valencia”* en 1884, siendo aprobado definitivamente en 1887. En este proyecto ya se tienen en cuenta secciones y trazados que nos recuerdan las propuestas y escalas para la ciudad de París, descritos por Eugene Henard en su libro *“Etudes Sur les transformations de Paris”*, algunos años más tarde. El proyecto, el cual ya fue analizado en una obra monográfica, incorporaba una Gran Vía con una sección de 50 metros y la calle central del mismo, Cirilo Amorós, tenía 16 metros de latitud.

Llama la atención que este proyecto de modernización urbana ponía en relación el Ensanche y la Reforma Interior, dos procesos necesarios para la transformación de la ciudad. Se percibe una relación de continuidad entre el Ensanche Exterior y la Reforma

Interior de la Ciudad, con las calles Don Juan de Austria, Pascual y Genís, Lauria, etc. Y sobre todo tiene gran importancia el eje que el Paseo de Ruzafa establece, de carácter logístico y de ocio, y que alumbra una solución nueva para la escala del espacio público del casco histórico en Valencia.

Otras iniciativas, como la de Rafael Sociats, empresario, ingeniero y reformista liberal, plantearon modelos distintos y complementarios de crecimiento y expansión de la ciudad, debatiendo aspectos como la construcción de vivienda obrera y la mejora de las condiciones materiales de la ciudad y sus habitantes. También propuso la construcción de “urbes económicas”, para aquellas familias que estuvieran en los límites de la mendicidad. Son propuestas de actuaciones públicas orientadas a administrar un concepto de beneficencia que engloba el derecho a la vivienda higiénica, la comida y la instrucción básica para las clases populares e incluye en su idea el asentamiento extraurbano o periférico, a través de la dotación de suelo para la construcción de estos barrios anejos a la ciudad, aunque estas ideas superan los límites temáticos de esta investigación doctoral⁴⁵.

Muchos otros arquitectos e ingenieros dieron forma y contenido a nuevas iniciativas y proyectos urbanos, a partir de los cuales fue configurándose la Valencia moderna: Timoteo Calvo, Sebastián Monleón, Manuel Sorní, Juan Mercader, Joaquín María Belda, Joaquín María Arnau, José Calvo, Francisco Mora, Casimiro Messeguer, y un largo etcétera⁴⁶, con Demetrio Ribes, como figura destacada, que supo enlazar con las nuevas corrientes del modernismo y de la arquitectura racional⁴⁷. Sin entrar a pormenorizar la obra de cada uno de ellos, ya que no es el objeto de esta tesis, aportamos una breve semblanza de algunos de ellos en el apéndice documental referido a los agentes urbanos de Valencia⁴⁸.

En definitiva, como analizaremos posteriormente, los técnicos y los proyectos vinculados con la transformación urbana de Valencia eran conscientes de que el Ensanche y la Reforma Interior eran dos caras de la misma moneda. Consciente de

⁴⁵ A este respecto remitimos a GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J., *Parcelaciones residenciales...*, *op. cit.*

⁴⁶ A este respecto, remitimos a la nota 26 de este mismo capítulo.

⁴⁷ AGUILAR CIVERA, Inmaculada, *Demetrio Ribes: arquitecto (1875-1921)*, Valencia, Consellería d'Infraestructures i Transport, 2004. —, “La arquitectura industrial en la obra de Demetrio Ribes. Hacia una arquitectura racionalista”, *Fabrikart: arte, tecnología, industria, sociedad*, 5, 2005, pp. 10-25.

⁴⁸ Véase apéndice de fichas, situado al final de la tesis.

ello, Luis Ferreres planteó, tras la aprobación definitiva del Ensanche en 1887, el proyecto de Reforma Interior de 1891. No obstante, la voluntad política de mejora del núcleo urbano ya se venía plasmando desde el derribo de la muralla en 1865, a través de diversas intervenciones urbanísticas, como las de la calle de la Paz o la del Barrio de Pescadores, iniciando un proceso, al cual nos referiremos en el capítulo cuarto de esta tesis.

2.4. La posición institucional. Acción administrativa y gestión urbanística municipal

Durante la segunda mitad del siglo XIX, el nuevo Ayuntamiento Constitucional progresivamente tomaba conciencia de sí mismo y de sus nuevas funciones y atribuciones, aplicando las nuevas leyes aprobadas en el ámbito central, a partir de un filtro local, que permite que se ajusten a la mentalidad y contexto concreto en el que se administraban. Dentro de las limitaciones de la época, el consistorio desarrolló un papel clave en el proceso de mejora de la ciudad (ensanche y Reforma Interior) y de dotación de nuevos servicios y saneamiento del espacio urbano.

La actuación municipal estuvo condicionada, entre otros factores, claramente por la disponibilidad presupuestaria (como se analiza al referirnos a la gestión económica), aunque el espíritu renovador estuvo siempre presente. El Ayuntamiento, ante la debilidad de la iniciativa privada y la necesidad imperiosa de transformar la ciudad, se erige en la locomotora de este proceso urbanístico. Los regidores y miembros del Consistorio municipal fueron los encargados de promover e implementar toda una serie de iniciativas e intervenciones, en las que las posturas en muchas ocasiones estaban enfrentadas.

Por lo tanto, quien controlaba el Ayuntamiento, controlaba el futuro de la ciudad y sobre todo de los grandes negocios que surgían a su alrededor, algo que no contribuyó a aplacar la inestabilidad política dominante. Pero más que realizar un análisis prosopográfico de los regidores y alcaldes que fueron sucediéndose al frente del consistorio local durante el periodo que nos ocupa, nos interesa analizar las transformaciones sufridas en el plano institucional y el rol que adquirió el nuevo

Ayuntamiento liberal, constitucional y democrático de Valencia en la gestión urbana, analizando el grado de renovación de las élites que lo controlaron en los sucesivos periodos políticos, pasando desde el sexenio revolucionario a la Restauración liberal conservadora y, por último, los años del republicanismo blasquista.

Los partidos políticos son la representación más evidente de la confrontación dentro del nuevo marco constitucional, sirviéndose de diferentes mecanismos de propaganda como los periódicos de la época, para atraer hacia así a los votantes e inclinar la balanza de la opinión pública a su favor, aunque este es otro combate en el que no entraremos. Detrás de los principales partidos de la época encontramos una serie de sectores sociales interesados en atraer hacia sus propios intereses la acción del gobierno⁴⁹.

Por un lado, encontramos a los partidos liberales de la alternancia. Conservadores y progresistas se repartieron el control político del Ayuntamiento, a través de las figuras que, como el Marqués de Campo, combinaban lo público y lo privado. Estas élites burguesas a las que ya nos hemos referido, ven en la ciudad un nuevo elemento de enriquecimiento y negocio, a través de la especulación inmobiliaria o la concesión de servicios públicos privatizados para su gestión y explotación. No obstante, este periodo de relativa estabilidad y calma, estalla a finales del siglo XIX, fruto del malestar, la proletarización social y la movilización de la masa obrera valenciana, a la que se refiere el mismo Engels en uno de sus artículos, como ejemplo de resistencia combativa. El partido republicano captó este descontento popular, consiguiendo un apoyo social fuerte durante la primera década del siglo XX, momento en el que se desbloquean muchas de las intervenciones urbanísticas que se habían ido poniendo en marcha, a trompicones, durante las décadas previas. Vicente Blasco Ibáñez defiende, junto al bloque de mayoría republicana, no obstante, un modelo de ciudad distinto al defendido por los conservadores, como plantea en su artículo “La revolución de Valencia”, publicado en el diario El Pueblo en 1901, y que representa el ideario urbanizador del republicanismo valenciano en este momento.

⁴⁹ Sobre la evolución política de Valencia durante el periodo de la Restauración, remitimos a MARTÍ, Manuel y ARCHILES, Ferran, “Liberalismo, democracia, Estado-nación: una perspectiva valenciana (1875-c. 1914)”, en PRESTON, Paul y SAZ, Ismael (eds.), *De la revolución liberal...*, op. cit., pp. 143-162.

La aprobación de las licencias de obra y su supervisión formaba parte de la dinámica ordinaria de esta institución, que además era la encargada de dar respuesta a las necesidades imperiosas de reforma de una ciudad que durante el siglo XIX había tocado fondo. El nuevo Ayuntamiento constitucional trató de responder, dentro de sus posibilidades y contexto, a estos proyectos de transformación urbanística (primero a través de proyectos de alineación y rectificación, y, posteriormente, gracias a la creación de leyes urbanísticas y de expropiación, mediante apertura de nuevas calles, reordenación de la trama urbana, saneamiento e higienización de la ciudad vieja, incremento de las dotaciones y servicios...).

2.4.1. Formulación y tramitación de los planes y proyectos urbanísticos

Los regidores que componían el consistorio planteaban estas problemáticas, a las cuales se les hacía frente encargando la creación de comisiones y subcomisiones, creadas *ex profeso* para entender concretamente sobre una intervención concreta, sirviéndose para ello de la colaboración de expertos, técnicos y arquitectos municipales. Las memorias o proyectos que estos presentaban en un plazo determinado ante el resto de miembros del consistorio debía ser discutida en las sesiones plenarias, antes de ser aprobado definitivamente por el Ayuntamiento, incluyendo las protestas y alegaciones de vecinos o partes interesadas o afectadas por la propuesta que se estuviese debatiendo (un ejemplo destacado fue la oposición de los vecinos de la calle del Mar a la apertura de la nueva calle de la Paz, que relegaba esta vía a un segundo plano, con la consecuente depreciación de sus propiedades inmobiliarias).

A pesar de las dilaciones que pudieran derivarse de este proceso de gestión urbanística municipal, la aprobación de un determinado proyecto no suponía, ni mucho menos, su puesta en marcha inmediata. Las instancias políticas superiores, como la Diputación Provincial o el Estado central debían dar luz verde a los proyectos más relevantes que modificaban la trama urbana, los cuales debían de ajustarse a los criterios urbanísticos centralizadores preponderantes. Analizados los proyectos en su contexto, tanto a nivel técnico como higiénico, económico o presupuestario, en multitud de ocasiones se

frenaban las iniciativas locales (como sucedió con el proyecto de ensanche de 1858, diseñado por Antonino Sancho).

Sin embargo, la dilación en la ejecución y puesta en marcha de los proyectos, en ocasiones durante décadas, no significaba que los planteamientos reformadores se abandonasen, aunque sí que se modificasen, ajustándolos a la volátil realidad (política, económica y social) decimonónica. De este modo, hay proyectos aprobados que se abandonan, recuperan, modifican y, finalmente, ejecutan, contribuyendo al eclecticismo arquitectónico y urbanístico. Nuevamente, el fracaso de un proyecto representaba el triunfo de un proceso renovador, que pese a su lentitud, inconstancia y confusión, transformó y modernizó la ciudad de Valencia, tanto en su ensanche como en la Reforma Interior.

La formulación y tramitación de los proyectos se canalizó a través de comisiones, cuya composición estuvo claramente condicionada por las redes sociales de la nueva élite burguesa, que se fue reproduciendo en los cargos gracias a diferentes estrategias sociales⁵⁰.

Los entresijos del sistema administrativo local favorecían estas posibilidades de negocio y la acción especulativa de la oligarquía valenciana. Por lo tanto, por encima de los pormenores, fue el modelo administrativo el que permitía y favorecía estas luchas internas por el control del Ayuntamiento, entendiéndolo no como un funcionamiento defectuoso de la institución, sino como *una racionalidad específica que se basa en la personalización de las funciones y en el amplio margen concedido a la "informalidad" de las actuaciones*⁵¹. Una lógica de funcionamiento que encaja perfectamente con la nueva política y administración del Estado liberal, con una estructuración débil y laxa, basada en la interdependencia de sus miembros que actúan como "agentes", con conductas informales, estratégicas y personalizadas, y no como "actores", sometidos a una lógica racional y a una codificación prefijada.

Sin embargo, a diferencia de lo sucedido en otros episodios mucho más recientes de nuestra historia, no podemos calificar estas estrategias de corruptelas políticas, sino

⁵⁰ El libro de Serna y Pons es un ejemplo perfecto de esta actitud de la élite burguesa valenciana y como supieron tener un pie en el Ayuntamiento y otro en el sector privado. PONS, Anaclot y SERNA, Justo, *La ciudad extensa...*, op. cit.

⁵¹ *Ibíd.*, p. 88.

entender e insertarlas en su contexto institucional, en él la propia legislación dejaba sin regular amplias esferas públicas, especialmente dentro del ámbito local, que debían suplirse de manera informal por este juego político de los agentes, marcado por la ambigüedad, sin que, por supuesto, este funcionamiento sea propiedad exclusiva del Ayuntamiento de Valencia, sino que se repite en otras ciudades y otros niveles institucionales.

2.4.2. La gestión de las actuaciones de transformación urbana

Dentro del plano institucional descrito hasta ahora es donde cobran sentido las actuaciones urbanísticas a las que nos referiremos en esta tesis, teniendo en cuenta que no debemos analizar esta gestión desde una lógica de racionalidad weberiana, sino a partir de un enfoque de relaciones sociales, institucionales y políticas “informales”. Los vaivenes de la “policía urbana” y de la política urbanística de la ciudad de Valencia es fruto de este juego de los agentes, y como tal hay que entenderlo y analizarlo.

Las gestión de las actuaciones se realiza en diferentes planos y en ella toman parte diferentes agentes, que condicionan directa o indirectamente el resultado final de las intervenciones, siempre con las sesiones plenarias del Ayuntamiento como escenario de estos debates, en los que se disciernen no sólo posturas o ideologías concretas, sino especialmente intereses particulares, negocios privados y un modelo concreto de ciudad. Las actas municipales reflejan los acuerdos tomados en este sentido, aunque sabemos bien que estas decisiones tenían que ser aprobadas en diferentes instancias, y, en múltiples ocasiones, quedaban aparcadas durante años o debían de ser modificadas y replanteadas, al hilo de los acontecimientos políticos o de la situación económica.

La creación de una comisión era el primer paso para poner en marcha una actuación urbanística en el seno de la ciudad liberal. Planteada una necesidad, carencia o iniciativa por parte de alguno de los regidores, la gestión de esta cuestión dentro del nuevo ayuntamiento institucional se delegaba en una serie de miembros del consistorio, los cuales debían desarrollar unos planteamientos fundados y razonados

sobre el tema, por medio de un proyecto o memoria en la que tomaban parte por lo general determinados técnicos municipales, que posteriormente debería ser ratificada o rechazada por el conjunto del Ayuntamiento en una de sus sesiones. Antes de ser aprobado o rechazado, había un debate y una exposición de motivos, a favor y en contra, en la que los regidores manifestaban sus opiniones de manera más o menos fundada. Igualmente, entre las alegaciones presentadas fue habitual la participación de vecinos o particulares afectados por las intervenciones, que también participaban del debate, aunque no de la toma de decisión final.

No obstante, del dicho al hecho había un trecho, ya que estos proyectos debían de ser aprobados por las autoridades provinciales y centrales, siendo evaluados por instancias ajenas a la ciudad, que evaluaban la conveniencia de su ejecución, la adecuación a las nuevas normas urbanísticas o la situación financiera de las arcas municipales a la hora de acometer las intervenciones. En este punto, el Estado se convertía en un agente urbano más, con su capacidad para frenar iniciativas de reforma urbana en la Valencia decimonónica. Proyectos como el del ensanche de Antonino Sancho o el de apertura de la calle de la Paz fueron rechazados por la Junta consultiva del Ministerio de la Gobernación, por inadecuados o por inasumibles. Además, el gobierno fue reticente a la cesión del espacio desamortizado en los conventos urbanos de Valencia (como es el caso del Convento de San Francisco para la plaza del Ayuntamiento, o el de San Cristóbal y Santa Tecla para la calle de la Paz), cuya propiedad no pertenecía al Ayuntamiento sino al Estado. No por casualidad, en las actas municipales abundan los acuerdos en los que se designan a diferentes personajes a defender los intereses de la ciudad de Valencia en Madrid, tratando de obtener una respuesta positiva en la cesión de estos espacios urbanos, estratégicos para la construcción de la nueva ciudad.

La elaboración de grandes proyectos urbanísticos, como el de la calle de la Paz o el de Reforma Interior de Ferreres, venían acompañados de una detenida descripción de las gestiones urbanísticas pormenorizadas a desarrollar, tales como la expropiación de todas las propiedades afectadas (que a partir de 1879 también incluían la de las zonas laterales de las vías proyectadas hasta un máximo de 20 metros a cada lado), la dotación de servicios públicos adecuados a las nuevas normas de higiene y civilidad, la

ejecución de las obras y el pliego de condiciones al que debían ajustarse las contratas o sociedades interesadas en la ejecución del proyecto y, por último, un presupuesto de todo ello. Una compleja tarea de gestión que chocaba con múltiples inconvenientes que, por lo general, hacían fracasar estos grandes proyectos y favorecían la ejecución de estas intervenciones como procesos dilatados en el tiempo.

Este es el caso del Barrio de Pescadores, entre muchos otros, en el que la voluntad de intervención urbanística se manifiesta sin un gran proyecto de reforma, sino a partir de los acuerdos municipales que progresivamente van promoviendo la expropiación de casas en esta zona, sin que necesariamente el resultado final que se pretendía ni las normas o criterios a las que debía de ajustarse se describiesen en un gran diseño de proyecto urbanístico.

Estas actuaciones son las que predominan en la Valencia de finales del siglo XIX, una tónica general que se mantiene durante buena parte del siglo XX. Y con ellas, la concesión de licencias de obra en diferentes zonas de la ciudad sin un plan urbanístico aprobado sobre el que apoyarse. Esta actuación “informal” en la que las alineaciones de calle proyectadas en múltiples ocasiones no habían sido aprobadas o ratificadas por el Ayuntamiento es la norma, y no la excepción, con los problemas urbanísticos derivados de esta práctica, algunos de los cuales se arrastran incluso hasta nuestros días. El mismo Luis Ferreres firmó proyectos y licencias de obras ajustándose a su proyecto de Reforma Interior, el cual nunca llegó a ser aprobado, evidenciando la práctica urbanística habitual en la ciudad, marcada por la ambigüedad y la falta de homogeneidad.

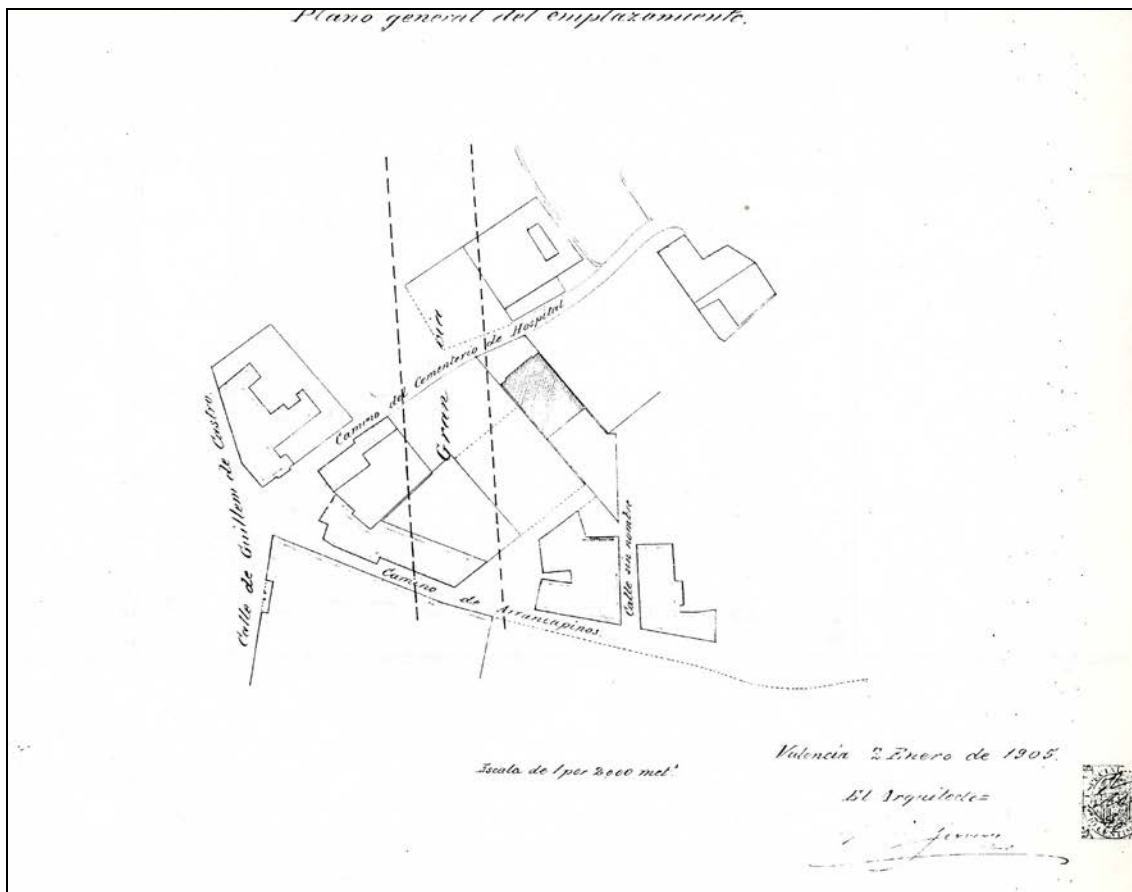


Figura 3, Plano del expediente de licencia de obras particular, firmado por el arquitecto Luis Ferreres en 1905, manteniendo la línea de vía de 25 metros proyectada por éste⁵².

En definitiva, la voluntad de modernización y transformación de la ciudad fue una constante, que chocó con diferentes barreras durante la etapa que abarca nuestro estudio. En primer lugar, el debate político en el seno del ayuntamiento constitucional, la oposición y reticencia de los vecinos afectados o el rechazo a determinados proyectos o iniciativas por parte de las autoridades provinciales y centrales. Pero, a este se le unía la realidad económica de Valencia durante este periodo, una ciudad marcada por la paralización económica, la proletarización social y la debilidad financiera de la hacienda local.

⁵² Archivo del Centro de Información Arquitectónica. Escuela de Arquitectura de la Universitat Politècnica de València. 2 enero de 1905. Agradecemos expresamente a Marta Abarca la deferencia a facilitarnos este plano.

2.4.3. Presupuesto municipal y gestión económica. Los empréstitos como herramienta

Uno de los pilares fundamentales de la transformación urbanística de Valencia fue el de los presupuestos y la gestión económica sobre la que esta se sustentó. Sin duda, el surgimiento de un nuevo escenario en la ciudad de Valencia requirió de múltiples transformaciones en todos los niveles. Junto a los cambios en el marco normativo y el contexto histórico en el que se inserta (abordado ya en el apartado de preámbulo metodológico), múltiples factores contribuyeron a esta transformación. Entre ellos, la reforma tributaria jugó un papel clave, aportando recursos económicos de naturaleza pública muy superiores a los que podían reunir la iniciativa privada valenciana. El Ayuntamiento y la administración local son la clave de la reforma urbana en Valencia y es en su interior donde se está cocinando la nueva ciudad.

Para Juan José López Hernando, *la reforma de la hacienda municipal a finales del XIX y a comienzos del XX y su expresión en la ciudad de Valencia, tiene a nuestro juicio un triple interés [...] el interés que se deriva de la misma institución financiera [...] los fenómenos específicos que tienen lugar en ella en esos años, a nivel de recursos y funciones de gasto [...] y el tercer motivo de interés radica en el valor explicativo que los aspectos financieros poseen respecto a la intensidad y dirección de la reforma urbana*⁵³. Como refleja este autor en su tesis doctoral, incomprensiblemente inédita, *la reforma no responde a exigencias sanitarias, estéticas o sociales, sino a comportamientos estratégicos de los agentes urbanos entre los que destaca la Administración Municipal, por el poder y las facultades que reúne frente a los particulares, sus recursos económicos y los intereses explícitos que manifiesta en los proyectos de ensanche y Reforma Interior*⁵⁴.

A través de la reforma tributaria local se promovieron no sólo la transformación urbanística de la ciudad, tanto interna como del ensanche, pero además se posibilitó la dotación y provisión de bienes y servicios públicos, cada vez más generalizados y

⁵³ LÓPEZ HERNANDO, Juan José, *Hacienda local en Valencia 1880-1930: Presupuestos, reforma urbana y deuda municipal*. Tesis doctoral inédita. Universitat de València, 1983. 3 vols. Texto extraído de la Introducción.

⁵⁴ *Ibidem*, p. 15.

universales. El gasto municipal no se limitó a las élites, sino que cada vez más se orientó a cubrir las necesidades e intereses de diferentes grupos y agentes urbanos: la masa obrera, los comerciantes, los propietarios inmobiliarios... Gracias a las transformaciones legislativas, tanto a nivel central como local, el Ayuntamiento pudo disponer de los recursos financieros necesarios (aunque siempre insuficientes) para acometer la reforma urbana, teniendo en el replanteamiento de la estructura urbana y la reordenación del suelo (incluyendo la urbanización y dotación de servicios, como el alcantarillado, agua potable, alumbrado público...) una de sus principales prioridades de gasto.

A través de su trabajo, López Hernando concentró su atención en estudiar la reforma urbana como uno de los procesos más significativos en los que apreciar y estudiar las transformaciones de la hacienda municipal y la política financiera del Ayuntamiento de Valencia durante las décadas finales del siglo XIX y los comienzos del XX. Pero, sin duda, este estudio nos permite complementar adecuadamente nuestra investigación, más concentrada en aspectos de historia de la ciudad.

Suscribimos por completo las palabras de este autor, quien afirmaba que *la Reforma Interior y el ensanche de la ciudad constituyen fenómenos complejos susceptibles de un enfoque múltiple: urbanístico, estético, sociológico, en relación con el modo de producción y la formación social generada por el tránsito a una sociedad industrial y terciaria, etc. A su vez son fenómenos que se insertan en un marco más amplio en el que son relevantes las variables demográficas, físicas, políticas, etc.*⁵⁵

Para comprender en profundidad las implicaciones y causas profundas de la Reforma Interior de Valencia es necesario analizar la evolución de la situación financiera y la gestión de los recursos públicos en el periodo abordado. El sistema financiero municipal se caracterizó por la insuficiencia de los recursos ordinarios (basados principalmente en las imposiciones sobre los consumos), la consecuente necesidad de endeudamiento y la deficiencia de los servicios públicos, ante la mala situación económica de las arcas municipales. Ante la escasez de iniciativas privadas en la ciudad y la falta de sociedades promotoras o asociaciones de propietarios, tuvo que ser el Ayuntamiento el encargado de acometer los procesos de expropiación (principalmente

⁵⁵ *Ibíd.*, p. 23.

los referidos a la calle de la Paz y el Barrio de Pescadores) en una primera fase, para posteriormente alienar los solares resultantes de la urbanización de manera paralela al vencimiento de los empréstitos adquiridos. El problema se deriva de la inadecuación del sistema tributario valenciano y el lento ritmo de venta y el escaso precio, que obligaba al consistorio a hacer frente a los pagos a través de sus recursos ordinarios.

El mencionado autor define con claridad este proceso claramente deficitario para la mayoría de ciudadanos valencianos en uno de sus artículos, diciendo que *l'impost de consums i els arbitris municipals financen la generació i apropiació de plus-vàlues urbanes. L'ajuntament, combinant el seu sistema tributari i la seva actuació urbanística, determina una aportació neta del conjunt de la ciutat i en particular de les classes treballadores, a un reduït grup de propietaris privilegiats per l'esmentada actuació*⁵⁶. El problema radica en que los ingresos obtenidos fueron muy inferiores a los costes de reforma urbana (incluyendo los gastos corrientes y la carga financiera), debido a que los solares alienables estaban voluntariamente sobrevalorados.

Lo que parece queda demostrado a través de este estudio es la arbitrariedad del sistema tributario municipal en favor de una pequeña oligarquía de grandes propietarios urbanos. Estos sectores privilegiados, como agentes urbanos, anhelaban controlar o, al menos, participar en la toma de decisiones del Ayuntamiento tratando de este modo de favorecer sus intereses, a costa de los recursos de las arcas públicas municipales. Una actitud que es de lo más contemporánea si hacemos la vista atrás y observamos los grandes proyectos de transformación urbanística de la ciudad de Valencia en las últimas décadas. El lento proceso de adaptación del sistema tributario local y la iniciativa y protección de las instituciones públicas sobre la intervención del capital privado han sido una de las constantes en los últimos 150 años.

Descendiendo al nivel de las intervenciones urbanísticas en el espacio interior, todas ellas adolecen de falta de continuidad y retrasos constantes en su ejecución. Entre otros factores, la falta de recursos económicos por parte del Ayuntamiento resulta evidente. Proyectos como el de la apertura de la calle de la Paz se vieron muy condicionados por la oposición de las autoridades provinciales y centrales a aprobar la

⁵⁶ LÓPEZ HERNANDO, Juan José, "Hisenda municipal i reforma urbana (1885-1920)", *Recerques: Història, economia i cultura*, nº 15, 1984, pp. 130-131.

intervención urbanística, justificando su decisión en el empobrecimiento de la ciudad y la falta de capacidad recaudatoria y financiera en una ciudad enormemente afectada por la decadencia de la industria de la seda.

La aprobación de la ley de expropiación forzosa de 1879 supuso un salto cualitativo en este tipo de reformas urbanísticas, aprobando la posibilidad de incluir la expropiación no sólo del espacio viario, sino también de las zonas laterales. En teoría, los solares enajenables resultantes de esas expropiaciones servirían para pagar la inversión inicial del Ayuntamiento, aunque esta posibilidad planteaba numerosos problemas organizativos y de gestión, y chocaba con la oposición de buena parte de los propietarios afectados, dilatando enormemente el proceso. A este hecho se le une una realidad contrastada, la falta de dinamismo e iniciativa privada en el sector inmobiliario valenciano. De este modo, cuando se llevaban a cabo actuaciones generales de expropiación, como la desarrollada en el Barrio de Pescadores a lo largo del año 1906 y 1907, la inversión inicial llevada a cabo por parte del Ayuntamiento no se recuperaba y generaba un importante déficit público para el Consistorio y sus contribuyentes, que tenían que cubrir estas pérdidas y los intereses derivados de los vencimientos de los empréstitos a través de sus contribuciones ordinarias y extraordinarias. Las subastas de los solares quedaban desiertas y su precio final de venta distaba bastante de lo inicialmente proyectado, lo que suponía un costoso lastre sobre la hacienda municipal, fruto de la privatización de los beneficios y la propiedad en manos de una pequeña oligarquía inmobiliaria y la “nacionalización” y reparto de las pérdidas entre todos los contribuyentes valencianos. Una estrategia claramente beneficiosa para unos pocos y fuertemente perjudicial para la mayoría que ha sido la tónica general que se ha continuado aplicando en la gestión urbanística de la ciudad de Valencia durante el siglo XX y los primeros años del siglo XXI.

Los gastos de Policía Urbana y Rural dentro de los presupuestos del Ayuntamiento de Valencia representaban una de las principales partidas. En ellos, además de las reformas urbanísticas, estaban incluidos otros servicios básicos vitales en la nueva ciudad, como el alumbrado público. Este servicio fue uno de los más polémicos y de difícil gestión para el gobierno local en base al debate de su organización debía fundamentarse en criterios económicos o de calidad de las prestaciones. Desde la

puesta en marcha del servicio de alumbrado de gas el 9 de octubre de 1885, se desarrolló un lento proceso de canalización y extensión de la red, salpicado por arduas polémicas, accidentes y conflictos con las diferentes compañías suministradoras.

Otro de estos gastos fue el de la limpieza pública, mantenimientos de plazas y jardines, mercados y puestos públicos, y, sobre todo, el servicio de abastecimiento de agua potable, que también planteó costosas inversiones y arduas polémicas hasta la creación de la Sociedad de Aguas Potables, aunque volveremos sobre el tema más adelante.

Otros aspectos clave en la gestión municipal dentro del capítulo de Policía Urbana fueron la acometida y conservación de grandes obras públicas, tales como los cementerios, mercados, mataderos... pero especialmente interesante para nuestra investigación y para la mejora de las condiciones higiénicas del interior de la ciudad fue el alcantarillado. La tasa de mortalidad y el desencadenamiento cíclico de brotes epidémicos en Valencia ponía de manifiesto que este era uno de los objetivos básicos de la gestión municipal.

Ante la escasez presupuestaria de la inversión en este tipo de capítulos, *tanto los proyectos de Reforma Interior de la ciudad como los de ensanche y toda su legislación específica, comprendían el alcantarillado entre las obras de urbanización y que, por esta vía, parcial y localizadamente se fue extendiendo y consolidando la red.* Ante la ausencia de un plan general, la difusión lenta de estas mejoras urbanas contribuían a mejorar la situación, aunque el panorama general dejase bastante que desear.

La construcción de la nueva ciudad, a través del ensanche y la Reforma Interior, no sólo se mostraba en superficie, sino que se desarrollaba también en el subsuelo, con la introducción de las conducciones de agua potable y la red de alcantarillado que conllevaban. A esta tarea, se unía también la conservación de determinadas vías públicas, a través del adoquinado y asfaltado de calles, entre las que se incluyen las nuevas zonas urbanizadas en las inmediaciones de la plaza de san Francisco y del Barrio de Pescadores.

No obstante, en la gestión económica municipal se carecía de los mecanismos fiscales adecuados para gravar la mejora y revalorización de las viviendas y solares privados derivadas de las mejoras públicas efectuadas. Nuevamente, como ya hemos

mencionado antes, el Ayuntamiento debía responder ante los elevados gastos derivados de las funciones anteriormente señaladas, sin obtener un incremento real en sus ingresos, lo cual implicaba otorgar un trato fiscal especial y muy ventajoso a la propiedad urbana, puesto que las mejoras aplicadas se financiaban a través de los empréstitos en los que el Ayuntamiento daba garantía de pago. Especialmente onerosas fueron las operaciones de Reforma Interior (pese a que los empréstitos otorgados fueron mucho más modestos que en otras ciudades como Barcelona), financiadas mediante deuda, pero englobadas en presupuestos extraordinarios, cubiertos con imposiciones de tipo regresivo como el impuesto de consumos y otras tasas extraordinarias que recaían sobre el conjunto de contribuyentes valencianos.

La modificación de la trama viaria, a través de la rectificación, alineación o apertura de calles, fue una herramienta clave en la Reforma Interior, que conllevó una importante revalorización de la propiedad urbana, gracias a la mejora de la accesibilidad y las condiciones de higiene de las vías modificadas, en relación con el resto de servicios públicos ya mencionados o con la dotación de nuevos medios de transporte como el tranvía. Estas modificaciones promovidas desde el Ayuntamiento se sostenían sobre la dotación presupuestaria y la emisión de deuda, teniendo un claro reflejo en la política presupuestaria municipal de finales del siglo XIX y principios del XX. A lo largo de estos años se realizan diversas consignaciones presupuestarias para el ensanche y Reforma Interior de la ciudad, tales como las primeras expropiaciones en el Barrio de Pescadores y reforma de todos sus límites con las calles colindantes (1885, 1896 y la expropiación y derribo final en 1906, a través de un empréstito), la apertura de la travesía de la calle de Paz (1885 y 1888), el ensanche y alineación de las calles Pascual y Genís, D. Juan de Austria, Lauria, San Vicente, etc. (1886), la expropiación de los terrenos y parte de los edificios pertenecientes al colegio Imperial de niños huérfanos de San Vicente (1887), el proyecto de alineación del lado izquierdo de la calle de las Barcas (1889) o el pago de los terrenos de los solares de San Francisco, tras acceder el gobierno a la cesión de los mismos solicitada insistentemente por el Ayuntamiento (1889).

Un sinnúmero de actuaciones y de dotación presupuestaria que, según Hernando, entre 1884 y 1900 se destina principalmente a las grandes operaciones de Reforma Interior,

acometida durante este periodo. Estas actuaciones parciales se sufragaban a costa de los presupuestos ordinarios, hasta que comenzaron a afrontarse los proyectos más demandados y necesarios de mejora urbana a través de empréstitos. El 4º empréstito municipal, denominado “Mejoras Urbanas” en 1894, destinado principalmente a la finalización de la apertura de la calle de la Paz (además del ensanche de la calle de San Vicente); el 6º empréstito en 1902 para la apertura de Cirilo Amorós, Grabador Esteve y D. Juan de Austria; y, finalmente, en 1906 el 7º empréstito de 1906, dedicado casi en su totalidad a la reforma definitiva del Barrio de Pescadores.

El interés e implicación del Ayuntamiento es innegable, llegando a afirmarse que durante este periodo *la actividad municipal se reducía prácticamente a la intervención urbanizadora, con dotaciones ínfimas para todo el resto de servicios*⁵⁷. Hasta 1910, existía una relación casi directa entre los gastos necesarios y los ingresos previstos de la intervención urbanizadora, que proyectaba una autofinanciación a partir de la venta de solares, parcelas y materiales de derribo, que siempre fue insuficiente y deficitaria.

Diversos factores incidieron en esta realidad. Tengamos en cuenta que la Valencia decimonónica es una ciudad empobrecida, con series problemas económicos y de desempleo obrero, que, pese a la escasez de recursos, la dispersión de las iniciativas urbanísticas y la reinversión de las plusvalías obtenidas, consiguió remodelar la ciudad, sirviéndose de los mecanismos financieros que tuvo a su alcance. Suscribimos las palabras de Hernando, quien señala que en cualquier caso, *no debe subvalorarse esta política de intervención local, por cuanto, lentamente, de forma menos llamativa pero igual de efectiva que los proyectos de Reforma Interior o de ensanche, contribuirá a transformar el antiguo trazado de la ciudad, adecuándola a las nuevas funciones que se plantean en ella*⁵⁸. En definitiva, la Reforma Interior de Valencia triunfa como proceso, lento y acumulativo, en lugar de como gran proyecto de reforma general, sirviéndose de la iniciativa del Ayuntamiento y sus recursos económicos y financieros.

El porcentaje presupuestario medio de recursos destinados a la reforma urbanística por parte del Ayuntamiento de Valencia durante el periodo estudiado superaba el 15 % del total, superior al resto, siendo la prioridad del consistorio durante el periodo

⁵⁷ LÓPEZ HERNANDO, Juan José, *Hacienda local...*, op. cit., p. 621.

⁵⁸ *Ibidem*, p. 624.

analizado, a costa de otras partidas presupuestarias, entre las que destaca una deficiente dotación de servicios públicos municipales. Esta política financiera favoreció claramente a los sectores relacionados con el negocio inmobiliario y la propiedad urbana, siendo este un sector con una clara influencia política dentro del consejo municipal. Un desajuste presupuestario que tardó en ser corregido y que sirvió para poner en marcha la Reforma Interior de Valencia y asegurar pingües beneficios a una minoría privilegiada.

2.5. La naturaleza de las intervenciones y la metodología de comparación en los estudios de morfología urbana

Comprender la naturaleza y el origen de las intervenciones urbanas acometidas en Valencia nos permite aproximarnos a la toma de decisiones que han sido la causa del desarrollo del planeamiento de la ciudad en el periodo estudiado, y que, en base a su tipología y características, nos permite comprender la forma de la ciudad. Pero, para ello, resulta necesario establecer una metodología comparativa.

De la comparación de los proyectos y su proceso obtenemos información válida para entender su formación, pero además nos permite acercarnos a la actualidad, ya que las estrategias y los procesos se mantuvieron inalterados durante buena parte del siglo XX, afectando a los capítulos decisivos en el desarrollo y crecimiento de la ciudad, en base al juego de intereses entre los agentes.

La bibliografía disponible sobre morfología urbana es muy extensa. La geografía ha hecho aportaciones muy importantes y la historia ofrece una gran cantidad de ejemplos de formación de ciudades. Pero de entre toda la bibliografía, destacamos aquellos estudios que relacionan agentes o actores urbanos con la forma y la naturaleza del planeamiento de las ciudades⁵⁹.

⁵⁹ ROSSI, Aldo, *La arquitectura de la ciudad*, Barcelona, Gustavo Gili, 1971. COLLINS, Peter, *Los ideales de la arquitectura moderna. Su evolución (1750-1950)*, Barcelona, Gustavo Gili, 1971. LEFEBVRE, Henry, *The urban revolution*, University of Minnesota, 2003 (ed. Original, Gallimard, 1970). TAFURI, Manfredo y DALCO, Francesco, *Architettura contemporanea*, Milán, Electa, 1976. PEVSNER, Nikolaus, *Historia de las tipologías arquitectónicas*, Barcelona, Gustavo Gili, 1979. DURAND, Jean-Nicolas-Louis, *Compendio de lecciones de arquitectura. Parte gráfica de los cursos de arquitectura*, Madrid, Pronaos, 1981. BONET CORREA, Antonio, *Morfología y ciudad. Urbanismo y arquitectura durante el Antiguo Régimen en*

Los estudios de morfología urbana, desde la disciplina de la arquitectura, encuentran en la escuela italiana (con figuras entre las que destacan S. Muratori, A. Rossi, o G. Caniggia) aportaciones que focalizan su interés en la ciencia urbana y tipología edificatoria, lo que dificulta la comprensión y comparación de nuestro trabajo por cuanto no contempla otros aspectos de las infraestructuras o del planeamiento para la comprensión global del hecho urbano. Solo afectando a los trazados y a los tejidos edificatorios como soluciones formales no encontraremos las herramientas suficientes para el fin que se persigue.

Los trabajos de Henri Lefebvre complementan la metodología de los autores italianos, a partir de la comprensión del problema urbano de manera más integral partiendo del estudio de las formas urbanas. En la línea estructuralista, Capel presenta la morfología de las ciudades como el resultante de la acción de los agentes urbanos desde finales del XIX, en la fase de desarrollo industrial y de consolidación del capitalismo. En esta nueva realidad socioeconómica, los intereses y la lucha entre los grupos sociales es compleja, y prevalece la que representa a los propietarios, financieros, concesionarios o el ayuntamiento, por encima del interés público de los ciudadanos.

La mayor parte de las ciudades españolas, por antiguas que sean, se han producido en su desarrollo moderno en la segunda mitad del XIX, originándose el carácter que hoy tienen a partir de este momento. El desarrollo capitalista tiene la ciudad como herramienta de iniciativas y considera el espacio urbano como una oportunidad, definiendo la aglomeración, en sentido extenso, como una oportunidad para la creación de negocio y plusvalías, así como también como un escenario de intercambio y de consumo. No obstante, las consecuencias de esta aglomeración de carácter negativo, tales como la contaminación, representan un coste para la ciudad y sus habitantes. Esta realidad afecta principalmente a los barrios obreros, condicionando también a la conducta social, introduciendo escenarios de marginalidad, falta de higiene, que fomentan la exclusión social y la dependencia.

Citando a Horacio Capel: *en una sociedad capitalista, la ciudad y el espacio en general, no pertenece a sus habitantes y no son modelados en función de unos intereses, sino de*

España, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1978. Más recientemente, CAPEL, Horacio, *La morfología de las ciudades. III. Agentes urbanos y mercado inmobiliario*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 2013.

acuerdo con los intereses, a veces contradictorios, de una serie de agentes [...] el espacio urbano es el resultado de las prácticas de unos agentes que actúan dentro de del sistema o al margen de él. Continúa su disertación, argumentando que la legislación y las normativas vigentes en cada época no son neutras, y concluye diciendo que *son determinantes con las estrategias de los diferentes agentes, las grandes empresas concesionarias o los propietarios de suelo, o el Estado y los ayuntamientos*⁶⁰.

Antonio Font, ha realizado importantes estudios morfológicos, sobre la difusión de la ciudad en el territorio, una constante de crecimiento tipificando los elementos morfológicos⁶¹:

- a) Ambientes urbanos; los aglomerados, las extensiones y los hilos o filamentos.
- b) Paisajes de baja densidad y los límites: los desagregados y los asentamientos dispersos.
- c) Escenarios en red, los elementos arteriales, los enclaves o nodos.

Así como los procesos de intervención:

- a) Extensión urbana por prolongación de las redes de infraestructura (diaria, de servicios urbanos, etc.)
- b) Sustitución de una pieza cualquiera dentro del “mosaico” urbano como mecanismo de transformación urbana desde la óptica individual
- c) Metamorfosis como mecanismos de transformación no planificados
- d) Ocupación de varios espacios municipales para usos de carácter público o privado, entre otros.

Estas aportaciones, y otras no referenciadas directamente, nos ofrecen mejores herramientas, a través de las cuales desarrollar una reflexión más amplia a efecto de comprender el proceso en sus fases iniciales. Analizar las actuaciones urbanas con

⁶⁰ CAPEL, Horacio, *Capitalismo y morfología urbana en España*, Barcelona, José Batlló, 1977, p. 85.

⁶¹ FONT, Antonio, “Anatomía de una metrópoli discontinua: La Barcelona metropolitana”, *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 26, Enero 1997, pp. 17-19.

perspectiva nos permitirá comparar y extraer las enseñanzas que han sido invariables hasta el día hoy⁶².

2.6. La geometría y los estudios de composición

El conocimiento del trazado de una ciudad, de las diferentes alternativas que han surgido a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, nos permite ahondar en la génesis de un espacio urbano renovado. Podemos estudiar el carácter de una ciudad a partir de las huellas geométricas y la morfología de la misma, que forman parte de su genética. Estos son los rasgos que definen un espacio urbano complejo, que deja su impronta en los espacios urbanos.

La forma de la ciudad y su morfología, derivada del análisis de los trazados de algunas actuaciones concretas, a través del análisis comparativo de las escalas y la proporción de los proyectos urbanos; o de las características económicas, sociales, arquitectónicas, funcionales etc., conforman los atributos de centralidad que la caracterizan. Podemos afirmar que la definición de la forma está sujeta a las condiciones de regulación de la parcela, al volumen y la capacidad de edificación sobre ella y, finalmente, a los usos y actividades permitidas. Estas características son determinantes en cuanto a la forma, y están sujetas a la función y la regulación pública de las variables constructivas generales.

A través de estos tres planos (el primero relacionado con la normativa, el segundo con las proporciones y la escala, y el tercero con los usos y la funcionalidad) podremos comprender mejor las razones por las cuales prevalecieron unos proyectos, en detrimento de otros, y sobretodo comparar las opciones en juego. En definitiva, este proceso determina la forma en que percibimos hoy la ciudad y su proyección futura, partiendo del caso particular de la ciudad de Valencia.

⁶² HIDALGO GUERRERO, Adriana, *Morfología y actores urbanos, formas de crecimiento en la periferia urbana. El caso de Tunja, Boyocá*. Tesis doctoral inédita. Universidad Politécnica de Madrid, 2010.

2.6.1. Modelos de ciudad. Trazados y ordenanzas

Las ciudades, como espacios complejos que las sociedades construyen y moldean a través de normas y códigos de convivencia, han sido objeto de atención a lo largo de la historia, por legisladores, filósofos, políticos, además de constructores y arquitectos o pintores.

Aristóteles concebía la ciudad como el lugar o punto de encuentro de los pueblos, la agregación de individuos y familias para autoproverseer y vivir en armonía, mediante una organización en la que cada miembro desarrollaba una función adecuada al conjunto de la sociedad. En su concepción de la ciudad ideal *conviene esté bien situada tanto del mar como respecto de la tierra*⁶³.

En cuanto a las características o condiciones para los sentidos, están, la salubridad, abundancia de aguas, la ubicación política favorable y un ventajoso emplazamiento estratégico. En cuanto a la salud pública la relaciona con los vientos, dando gran importancia además a las aguas, advirtiendo la necesidad y conveniencia de separar *el agua para la alimentación de la destinada a los demás usos*⁶⁴. Para Platón, la ciudad debía regirse por normas que regulasen la jerarquía y debía tener una morfología y tamaño concreto, ofreciendo la ciudad radiocéntrica como modelo.

En el Próximo Oriente, se expande la cultura urbana al comienzo de la Historia Antigua, surgiendo las primeras ciudades regidas por leyes, como el código Hammurabi, gobernadas por castas y convertidas en referentes de metrópolis hegemónicas. Las ciudades históricas, con sus variantes y destinos, *han tenido y tienen siempre una doble dimensión temporal y espacial. Cada época marca un tipo de ciudad acorde con las directrices de las autoridades y los cambios de la mentalidad colectiva*⁶⁵.

Citaremos al franciscano Francesc Eiximenis, valenciano, y al italiano León Batista Alberti, que en el siglo XIV el primero, y en el siglo XV el segundo, se preocupan por

⁶³ ARISTÓTELES, *Política*. Madrid Instituto de Estudios Políticos, 1970, p. 120.

⁶⁴ *Ibidem*, p. 131

⁶⁵ BONET CORREA, Antonio (eds.), *La ciudad del futuro*, Madrid, Instituto de España, 2009, p. 125.

plantear cual debe ser la forma y organización social y espacial de las ciudades, bien trazadas, ordenadas, construidas y gobernadas⁶⁶.

La primera ciudad ideal dibujada y descrita en sus distintos elementos figura en el primer tratado redactado por Antonio Averlino, "Filarete", la ciudad de Sforzinda, de carácter feudal, está amurallada, tiene planta poligonal estrellada, inscrita en un círculo. El profesor Bonet Correa, señala en su escrito "La ciudad ideal: realidad y utopía", que: *este tratado, que en su pensamiento conserva un fondo medieval es, sin embargo, el primer intento de formulación de una teoría coherente de la arquitectura y del urbanismo directamente relacionada con el mundo cristiano moderno*⁶⁷.

La ciudad renacentista expresa que la ciudad está llena de hombres y arquitectura y que las urbes son una forma esencial de la existencia del poder político. La ciudad colonia, modelo para la conquista de América, es el resultado de unas reglas u ordenanzas reelaboradas con espíritu renacentista, recopiladas en las Leyes de Indias, aprobadas el 20 de noviembre de 1542, por el rey de España Don Felipe II. Este código legislativo plantea la necesidad de construir nuevas ciudades en las que *se haya la planta del lugar repartiéndola por sus plazas, calles y solares a cordel y regla, comenzando desde la plaza mayor*⁶⁸.

La plaza mayor se transforma en el centro del poder y del orden, como generador de una sociedad nueva envuelta en una inmensa potencia, un centro dominante sobre el territorio y centro del sistema administrativo del imperio en cada lugar. Vemos que la plaza alcanza aquí un aspecto social, y preferente, de carácter político y administrativo. Un aspecto que recupera una importancia esencial a partir de la segunda mitad del siglo XIX.

Tras las revoluciones de 1848, que agitaron toda Europa clamando contra el predominio del Absolutismo emanado del Congreso de Viena de 1814-1815 y en el que se produjeron las primeras muestras de organización obrera, las autoridades gubernamentales y municipales se dieron cuenta de la necesidad introducir cambios

⁶⁶ EIXIMENIS, Francesc, *Regiment de la cosa pública*, Valencia, Academia Valenciana de la Lengua, 2009. ALBERTI, Leon Battista. *De Re Aedificatoria*, 1485. vers. J. Fresnillo Núñez y pról. J. Rivera; ed. Madrid: Akal, 1991.

⁶⁷ BONET CORREA, Antonio, *La ciudad del futuro*, op. cit., p. 130. "La ciudad ideal: Realidad y utopía".

⁶⁸ ROJAS MIX, M. "El urbanismo español como política de colonización en América Latina", en *La Ville Coloniale en Amerique Spagnole au XVIII siecle*, Universidad de París III, 1984, p. 347.

políticos que tuvieran en cuenta a las masas obreras y al descontento social. Comenzaron a plantearse medidas de mejora de las condiciones de vida de los obreros en las ciudades. El incremento demográfico y la expansión tras el derribo de las murallas dieron paso a grandes obras de modernización de sus estructuras e infraestructuras, que son el germen de la ciudad moderna que conocemos hoy en día.

Las epidemias, el hacinamiento, la insalubridad y el paro en las ciudades fue el caldo de cultivo de grandes tensiones sociales, revueltas constantes, violencia y una alta mortandad que hacía difícil el control interno de las ciudades. La armadura de piedra, que son las murallas, impedía abrir hacia el exterior la presión interna, e impedía dirigir el crecimiento y la expansión necesaria para crear barrios seguros y saludables.

Las transformaciones de Londres o la de París, llevada a cabo por Haussman, el trazado del Rin en Viena, son ejemplos contemporáneos que sumar a los trabajos de transformación y renovación urbana en Barcelona, en la Habana, Madrid o Valencia. Es necesario destacar el proyecto de Ensanche de Ildefonso Cerdá, que culmina un extraordinario trabajo de análisis y estudio, bajo el título de *Teoría General de la Urbanización*⁶⁹. Modelo para comprender las necesidades de la sociedad y de las poblaciones y plantear una respuesta global y universal al crecimiento y modernización de la ciudad. Este proyecto representa una contribución excepcional al nacimiento de la disciplina del urbanismo bajo dos aspectos fundamentales: el higienismo y la movilidad.

Estos cambios y novedades se sitúan en una época en la que la literatura refleja la realidad urbana, en las novelas de Dickens, Balzac o Zola, en las cuales se pone de manifiesto una realidad urbana dramática. Donde el socialismo utópico o los reformistas liberales tratan de encontrar soluciones a los graves problemas de paro obrero y analfabetismo, junto a los problemas antes citados de salubridad, epidemias, hambre, falta de vivienda, etc.

La ciudad de Valencia es precursora en ciertos aspectos. Está entre las primeras ciudades que aborda un Plan de Ensanche en 1859, que trata de extender la ciudad

⁶⁹ CERDÀ, Ildefonso, *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*, Madrid, 1867.

hacia el territorio⁷⁰. Finalmente, en 1865 se inicia el derribo de la muralla. También plantea la construcción de algún proyecto de vivienda barata sobre suelo desamortizado de antiguos conventos, como el de la Puridad o el huerto de En Sendra. Pero sobretodo se plantea un esfuerzo por desarrollar una acción de transformación eficaz para modernizar una ciudad densa, compacta, insalubre, donde el nivel de analfabetismo era casi un 20% superior a la medio nacional española y el índice de mortandad muy elevado acorde con las continuas epidemias en la ciudad⁷¹.

Los trazados que analizaremos, para la apertura de nuevas calles en el centro de la ciudad, son parte esencial de esta tesis. ¿Por qué se aprobaron proyectos contrapuestos? ¿Qué problemas trataban de resolver? ¿Y qué agentes urbanos o grupos se beneficiaron de éstas?

La cuestión urbana y su transformación tienen lugar en el tránsito del siglo XVIII al XIX, sin una fecha determinada. Hay un proceso que se inicia de forma evolutiva desde el momento que aparece como preocupación la cuestión social. Las investigaciones sobre la salubridad de los espacios urbanos llevadas a cabo por la *Societé Royale de Médecine* y otras academias médicas contienen el germen del cambio, a través de la preocupación por cambiar las técnicas, los instrumentos y los métodos de Proyección Urbana⁷².

La realidad social de la ciudad antigua pone de manifiesto la necesidad de un nuevo modelo urbano. La ciudad industrial, abandonados los postulados barrocos, se plantea a través de diferentes posiciones compositivas, acordes con la diferente idiosincrasia y la tradición cultural de cada región, que condicionan el enfoque adoptado en cada caso.

En algunos casos, los principios económicos tienen más peso que los formales y compositivos. Es el caso de algunas ciudades americanas, como la solución adoptada

⁷⁰ El mencionado plan de ensanche de 1859 realmente representa un proyecto de ampliación del recinto amurallado, con un esquema ordenador ineficiente y cuya aprobación fue rechazada de forma tajante por la Junta Consultiva de Gobernación de Madrid, bajo la presidencia del Ministro Posada Herrera, por no cumplir las condiciones de parcelación, extensión y apertura de la ciudad que la modernidad del XIX reclamaba, en un contexto en el que las ideas de Ildefonso Cerdà plantean un urbanismo abierto y de baja densidad, que no concuerda con la propuesta presentado por el Ayuntamiento de Valencia.

⁷¹ VILANOVA RIBAS, Mercedes y MORENO JULIA, Xavier, *Atlas de la evolución del analfabetismo en España de 1887 a 1981*, Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, 1992, pp. 166 y ss.

⁷² GRAVAGNUOLO, Benedetto, *Historia del Urbanismo...*, op. cit., pp. 32-33. "La ciudad como cuestión teórico entre los Siglos XVIII y XIX".

en el Plan de Ensanche de Nueva York de 1811 (a pesar de que en el debate previo, otras propuestas finalmente descartadas, priorizaban los aspectos compositivos y formales, como el modelo de trazado que incorporaba figuras bidimensionales, formando óvalos y círculos.

El modelo de plan elegido puede resultar, desde un punto de vista europeo, inexplicable, ya que se prima la facilidad de trazado reticular y se incorpora una ordenanza que permite la construcción en altura en una estrategia de una gran libertad de densificación de las manzanas, donde el juego del capital pueda establecer sus reglas y sus formas. El trazado es neutro y queda relegado a una función de ajuste razonable de la movilidad.

También citaré el ejemplo de La Habana, la capital de Cuba, provincia española de ultramar que merece la pena ser nombrada por varias razones, en relación con las primeras expansiones extramuros realizadas en las ciudades españolas. El Plan del Ensanche de El Vedado de 1849 de planta reticular, dibujado con manzanas cuadradas, obra del Ingeniero Mariano Carrillo de Albornoz. Este diseño se deriva de la ciudad colonial española en América, regulada en su origen a través de las leyes de Indias. Este proyecto, a través de sus características formales y ordenanzas, se anticipa a la ciudad-jardín anglosajona, la cual surgirá como alternativa a la ciudad industrial y modelo de modernidad posteriormente⁷³. La propuesta geométrica de La Habana va acompañada de una normativa que permite la construcción en las parcelas de viviendas unifamiliares rodeadas de jardín, lo que favorece la realización de las magníficas casas sobre parcelas con arbolado que podemos ver en la actualidad⁷⁴.

Otro ejemplo de modelo de ciudad europea nos lo ofrece el plan de Atenas, iniciativa en bloque regulada por el decreto de 1935, que establece criterios de extensión de poblaciones y creación de nuevas ciudades. En palabras de Fernando de Terán, el Decreto para las nuevas ciudades y pueblos propone *una retícula ortogonal primero y para los segundos un tipo de traza circular ó cuadrada que distribuye las viviendas*

⁷³ FORNÉS BONAIVIA, Leopoldo, *Cuba, cronología: cinco siglos de historia, política y cultura*, Madrid, Verbum Editorial, 2003.

⁷⁴ MARTÍN ZEQUEIRA, María Elena y RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Eduardo Luis, *La Habana colonial: Guía de arquitectura, 1519-1898*, Sevilla-La Habana, Junta de Andalucía, 1995.

*alrededor de un espacio central en el que se agrupan los edificios públicos*⁷⁵. Ejemplo de planes resultantes del decreto son: el Plan de Ensanche de Atenas de 1834, Nueva Corinto (1858) y Nueva Tebas (1861). También citaremos algún ejemplo de fundación inglesa, como los planes de nuevas ciudades para Melbourne (1836) y Adelaida (1837), compuestos de planta ortogonal y manzanas rectangulares enriquecidas por calles abuladas y paseos⁷⁶.

En el ámbito español, la *Teoría General de la Urbanización*, tratado sobre el crecimiento y organización de la ciudad moderna, representa un hito fundacional de la disciplina urbanística. Esta obra se publicó en 1867, aunque su confección es anterior, ya que fue declarada de utilidad para la enseñanza y de aplicación oficial por Real Decreto de 31 mayo de 1860. Ildefonso Cerdá, su autor, comienza el prólogo de la publicación describiendo con fascinación, su primera travesía en barco de vapor, y relatando el cambio en la industria, y el ferrocarril, en el transporte de personas, motivado por la máquina de vapor⁷⁷.

Es indudable que desde una visión global de la sociedad y del mundo cambiante pudo desarrollar sus ideas, que permitieron el desarrollo del Plan de Ensanche de la Ciudad de Barcelona aprobado por Decreto, tras el dictamen favorable de la Junta Consultiva, de 6 de mayo de 1859. La propia junta introduce una serie de mejoras, entre las que solo citaré la primera y la segunda: *“la altura de los edificios de la zona de ensanche no exceda en ningún caso de 16 metros y se aumente el número de manzanas mayores que las del tipo general admitido en el proyecto, así como también el de parques, especialmente en la zona en que se representa más condensada la edificación. Y segundo: el sistema de cerramiento consistirá en el canal de circunvalación proyectado para recoger las aguas torrenciales”*⁷⁸.

⁷⁵ DE TERÁN, Fernando, Ciudad y urbanización en el mundo actual, Madrid, Blume, 1969, p. 17.

⁷⁶ *Ibidem*, pp. 17 y ss.

⁷⁷ Como ilustración del progreso y casi coetáneo al momento que nos ocupa, hacemos referencia al cuadro de William Turner, *Rain, steam and speed* (1844). Hemos incluido el citado cuadro al final de este capítulo.

⁷⁸ Cita extraída del Real Decreto de 6 de mayo de 1859.

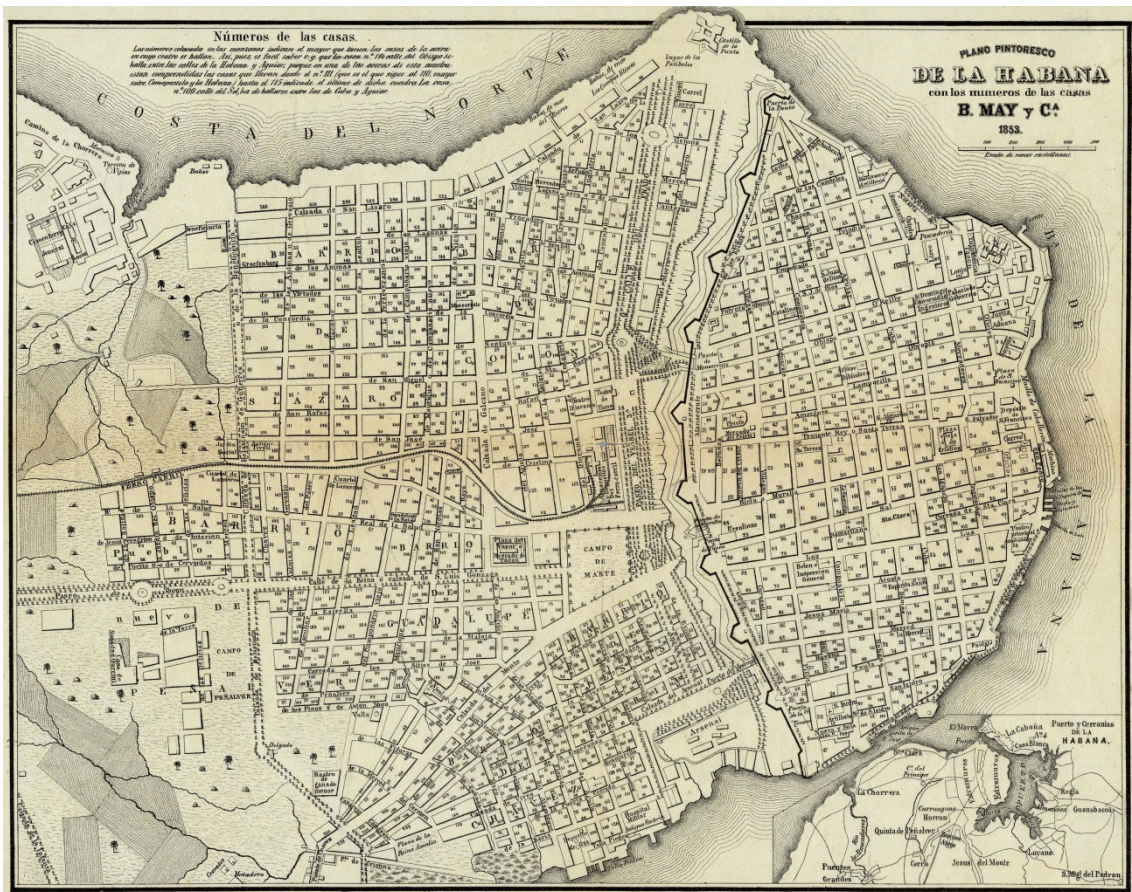
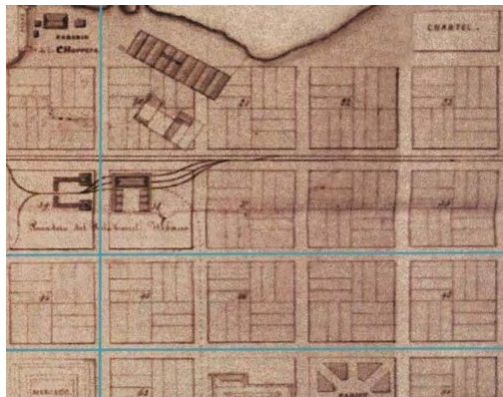


Figura 4. Plano de la ciudad de La Habana y el Ensanche de El Vedado (1853)



Figuras 5 y 6. Detalle de la parcelación aplicada en el Ensanche de El Vedado y fotos de la tipología de casas construidas

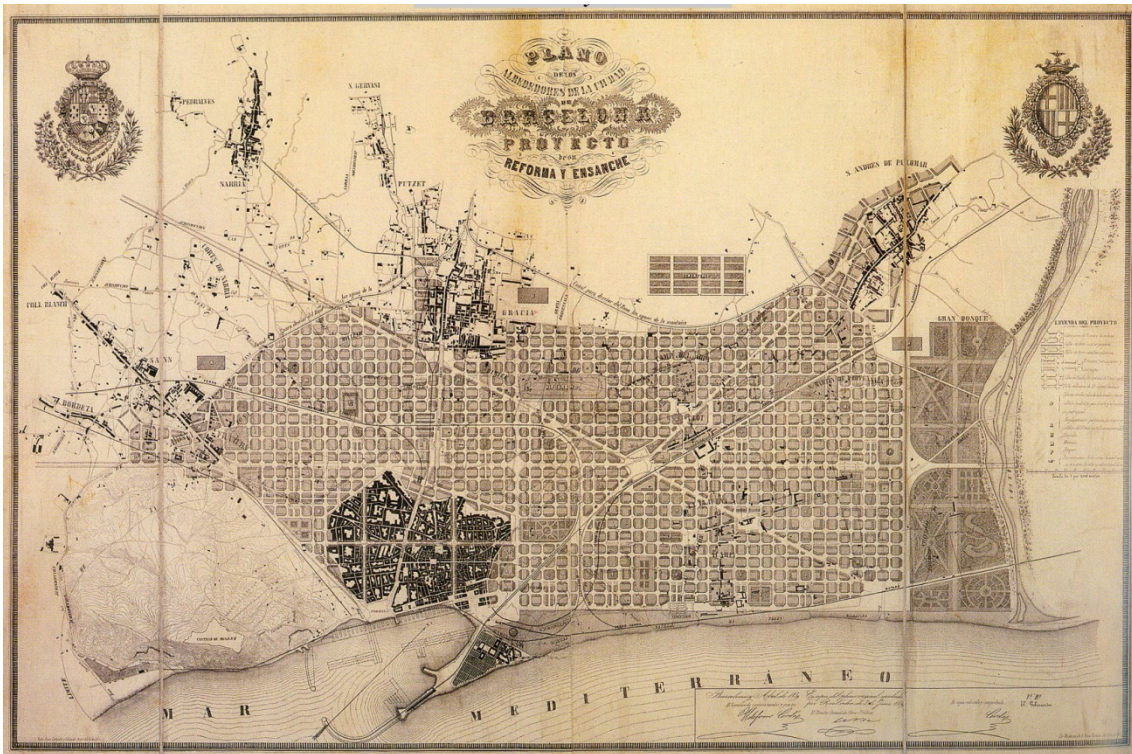


Figura 7. Plano de la ciudad de Barcelona y proyecto de Reforma y Ensanche de Ildefonso Cerdà (1859)

La traza que corresponde al de Barcelona, es una retícula cuadrada de 113'3 metros que ocupa todo el espacio disponible entre Montjuic y el río Besós. Con calles de 20 metros y aceras de 5 metros. Atravesadas por dos diagonales principales. El plano original se encuentra en las salas de exposición de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando en Madrid.

En el caso francés, E. Henard cita como referente a Camille Sitte como precursor en el estudio para la construcción de ciudades y ejemplo. Según este autor, el libro "*Construcción de ciudades según principios artísticos*", publicado en Viena en 1889, debía ser el manual de referencia para cualquier planificación urbana de expansión, omitiendo la obra de Cerdà, pese a que, bajo nuestro parecer, representa un compendio de progreso e innovación en la disciplina urbanística europea, acorde a los cambios en la nueva ciudad industrial. A su vez, Henard cita a Stübben en Alemania o Unwin en Inglaterra, los cuales siguen los mismos parámetros de Sitte en su planificación urbana, con pequeños matices.

Citando el caso de París, este autor relaciona claramente la necesidad de intervenir en la formulación de las normativas administrativas, regulando desde el Ayuntamiento y el Estado las edificaciones urbanas, como modelo de progreso y cambio, *a efecto de regular el ornato, los volúmenes, salientes, alturas y cualquier otra característica del espacio urbano que permita acercarnos a la armonía y al equilibrio de nuestras ciudades*⁷⁹.

En este largo recorrido entre las ciudades y las culturas, hemos expuesto un amplio repertorio teórico y conceptual de los modelos utilizados para la traza de nuevos asentamientos de manera general. Si acaso en Europa, todavía subyace la discusión entre urbanizar el campo o ruralizar la ciudad. El paisajismo romántico aun confunde y permite soluciones híbridas que en nada ayudaron al éxito de la misión de crear nuevas ciudades, frente a las condiciones de las propuestas funcionalistas que dieron lugar a un recorrido largo entre las ciudades nuevas de economías planificadas de la URSS, unos años más tarde. Las ciudades racionalistas del movimiento moderno, ejemplo de planes como la Ville Radieux de 1933, o la ciudad industrial de Toni Garnier en 1901, son modelos teóricos que no se llevaron a cabo, pero sirvieron al debate y la proyectación de las nuevas ciudades planificadas.

Como continuación a la corriente paisajista, merece una consideración especial la propuesta de Frank Lloyd Wright, en su proyecto de "Broadacre City". El tratamiento conceptual de integración entre la ciudad y el campo que éste plantea está profundamente influido por la cultura y el modo de vida americano (Wright interpreta y participa del nuevo espíritu americano, expresado en la literatura por algunos de sus contemporáneos, como Ezra Pound o Walt Whitman en su obra literaria). Este modelo de ciudad se inserta en el contexto de los grandes inventos y avances tecnológicos de la segunda revolución industrial, y basa su estrategia en la organización de las manzanas para construir parcelas unifamiliares de un acre, en las que una parte de la misma se destina al cultivo de huerta que permita la autosuficiencia. Una retícula sobre la que se alternan edificaciones en altura, que permiten la densificación y la

⁷⁹ HENARD, Eugene. *Estudios sobre la transformación de París*, Barcelona, Fundación Caja de Arquitectos, 2012, pág. 295.

inserción de nuevos usos terciarios y equipamientos distribuidos ordenadamente en la malla urbana.

Otro modelo de gran relevancia por su significación ideológica es la ciudad industrial desarrollada por los urbanistas soviéticos, para la concentración de la vivienda colectiva. Este modelo se apoya en diseños de ciudad con ejes de comunicación y transporte lineal (los ejes de ferrocarril, carreteras, etc.), con una fuerte zonificación de usos, separando las zonas residenciales, la industria y los equipamientos, y vinculando las áreas verdes a los espacios intermedios. Son los modelos de ciudad lineal desarrolladas por Milyutin en 1930, y aplicados también en Magnitogorsk o en la ampliación de Stalingrado.

A través del recorrido histórico que acabamos de plantear resulta evidente que los comportamientos y las ideologías son esenciales en la toma de decisiones y en la formulación de una determinada geometría de ciudad. En definitiva y aunque pueda parecer banal, conviene recordar que no existe un modelo de ciudad ideal, sino que todas ellos están sujetas a un proceso de construcción condicionado por la ideología, la cultura y el contexto socioeconómico.

Todo este complejo proceso nos alumbra sobre la realidad de que la ciudad se desarrolla sobre unos determinados trazados geométricos, soportada por unas normativas o reglas, que han sido creadas en base a intereses económicos de grupo o por conveniencia del Estado, aunque detrás de ello subyace razones de carácter social y cultural, además de toda una serie de tensiones entre diferentes agentes urbanos.

En el siglo XIX, el caballo de batalla para construir la nueva ciudad es el higienismo (a través del cual se plantea la mejora de las infraestructuras como la conducción de aguas), la carestía y deficiencias de la vivienda obrera, y la falta de infraestructuras y equipamientos públicos, y, por último, la creación de nuevos espacios públicos y arquitecturas singulares que den ornato y valor a los desarrollos urbanos de la burguesía (plazas, jardines, teatros, casinos...).

2.6.2. Escala de las actuaciones y atributos de centralidad

La existencia de elementos que configuran el espacio público, que relacionan partes del tejido urbano, o que dan significado y protagonizan el hecho urbano que es la ciudad, son esenciales para reconocer las diferencias entre los procesos que los ha hecho posibles. Algunos elementos, bien por su carácter singular o por su relación directa con la arquitectura monumental que los acompaña, son referencias que interesa destacar en el análisis de cualquier tejido urbano⁸⁰.

Las plazas son una parte relevante de la red de espacios públicos, que suelen reflejar el espíritu de la sociedad y la cultura en la que fueron creadas. Lo mismo sucede con las escalas de la red y la composición de los elementos que configuran el espacio público. Si la plaza fue el origen o la expresión primera del poder que la ciudad ejerce sobre el territorio y los ciudadanos, con el ejemplo de nuestras ciudades en América expuesto con anterioridad, el cruce es para Cerdá el elemento esencial del funcionamiento y de la vertebración de todo el sistema urbano. El cruce de viales como generador del espacio urbano moderno.

No es el objeto de esta tesis trabajar sobre el complejo sistema estructurador de los diseños de Cerdá, que nos acercan al funcionamiento de la máquina de vapor, que tanto fascinaba a su autor. Pero sí que algunos aspectos nos servirán para comparar y comprender las piezas fundamentales de la ciudad, que son precisas para transformarlas, reformarlas y conectarlas con sus ensanches o los núcleos con su territorio circundante, como espacio natural de crecimiento y expansión. Concretamente, nos interesamos por la escala de los elementos y su proporción adecuada al problema que se plantea.

Encontramos en los estudios de Eugene Henard algunas referencias que conviene tratar en esta tesis. Los cruces son el encuentro de varias calles, avenidas o bulevares y se pueden clasificar en tres tipos⁸¹:

⁸⁰ ESTEBAN NOGUERA, Juli, *Elementos de ordenación urbana*, Barcelona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 1987, pp. 26-28.

⁸¹ HENARD, Eugene. *Estudios sobre la transformación...*, *op. cit.*, pp. 229-230. "Los vehículos y los transeuntes, cruces libres y cruces de rotación".

1. Los cruces de confluencia: son sencillamente las superficies de encuentro entre dos o varias calles de poca circulación. Es decir, la gran mayoría de las calles que componen la red de vías públicas.
2. Los cruces de paso, formados por la confluencia de dos vías principales de tránsito interno.
3. Los cruces de distribución, estos cuentan con mayor número de salidas. Son superficies de circulación cuya principal utilidad consiste en permitir la dispersión, en todos los sentidos, de los vehículos que allí confluyen. Hay flujos dominantes y cuanto mayor es la cercanía de uno de estos cruces al centro de la ciudad, más tendencia tienen los flujos a dispersarse, en todas direcciones. La Plaza de la Ópera de París es un ejemplo de este tipo de cruce⁸².

Gran parte del problema técnico de ajuste de los proyectos de Reforma Interior está en los acuerdos de la vía principal con sus afluentes, su solución y trazado. Este asunto plantea exigencias al problema de escala entre las partes al trazado y del trazado con el resto de la ciudad. Además de cuestiones paisajísticas, de perspectiva y de proporción.

Por otro lado, las plazas, junto a las vías de circulación y los espacios libres son los tres elementos básicamente que definen la forma de la ciudad. Sin duda, de entre los tres, el elemento que más ha evolucionado a lo largo del tiempo es la plaza pública. Hay determinadas imágenes que nos evocan escenarios característicos que asociamos con una ciudad rápidamente. Incluso la memoria recuerda antes la Plaza que la ciudad que la rodea. Los casos de la Piazza del Campo en Siena o la Plaza Mayor de Salamanca, o la Plaza de la Signoria o de San Marco en Venezia, o la Grand Place de Bruselas o la Plaza Vendôme de París, o el National Mall de Washintong D.C. de Pierre Charles L'Enfant. Todos ellos son referentes incuestionables, aunque de diferentes épocas.

Según Henard, las plazas también admiten clasificación y comparación, distinguiendo entre plazas antiguas y plazas modernas. En relación con estas últimas, las clasifica

⁸² *Ibidem*, p 230.

bajo tres aspectos diferentes, la plaza de circulación, la plaza de ferias y la plaza de trasbordo⁸³:

La plaza de circulación es un espacio de distensión, análogo a los vasos de expansión intercalados en una canalización múltiple. Su papel es amortiguar y regular el tránsito de vehículos y transeúntes, cuya intensidad es proporcional al número de vías que desembocan en ella. [...]

La plaza de ferias conserva y aumenta su antiguo cometido. Debe servir para grandes celebraciones populares, fiestas, juegos, concursos y exposiciones. Proporcional al número de habitantes, su superficie se cuenta entre los grandes espacios libres de una ciudad. Pero a diferencia de los espacios arbolados, parques y jardines, su suelo reservado a usos en constante cambio debe mantenerse libre de obstáculos. [...]

La plaza de trasbordo es una consecuencia del prodigioso desarrollo de las vías férreas y del incesante crecimiento de las estaciones de tren. Su especial cometido es facilitar el intercambio de viajeros y equipajes entre los vagones de las vías y los diferentes tipos de vehículos urbanos. En este lugar entra en contacto la circulación interior de la ciudad con la circulación exterior.⁸⁴

⁸³ *Ibíd*em, pp. 261-262.

⁸⁴ *Ibíd*em, p. 261.

— PLACES PUBLIQUES —
COMPARAISON DES SURFACES
DES PLACES ANCIENNES ET MODERNES

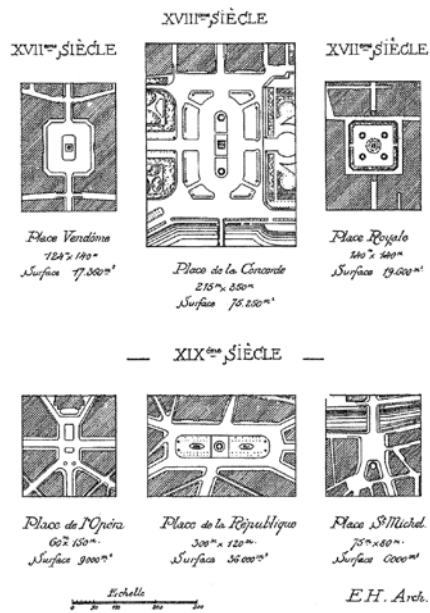


Figura 8. Esquema de las plazas públicas de París. Comparación de las superficies de plazas antiguas y modernas⁸⁵



Figuras 9 y 10. Detalles de la avenida de la Ópera de París (2015). Foto autor

⁸⁵ *Ibidem*, p. 262-266-270.

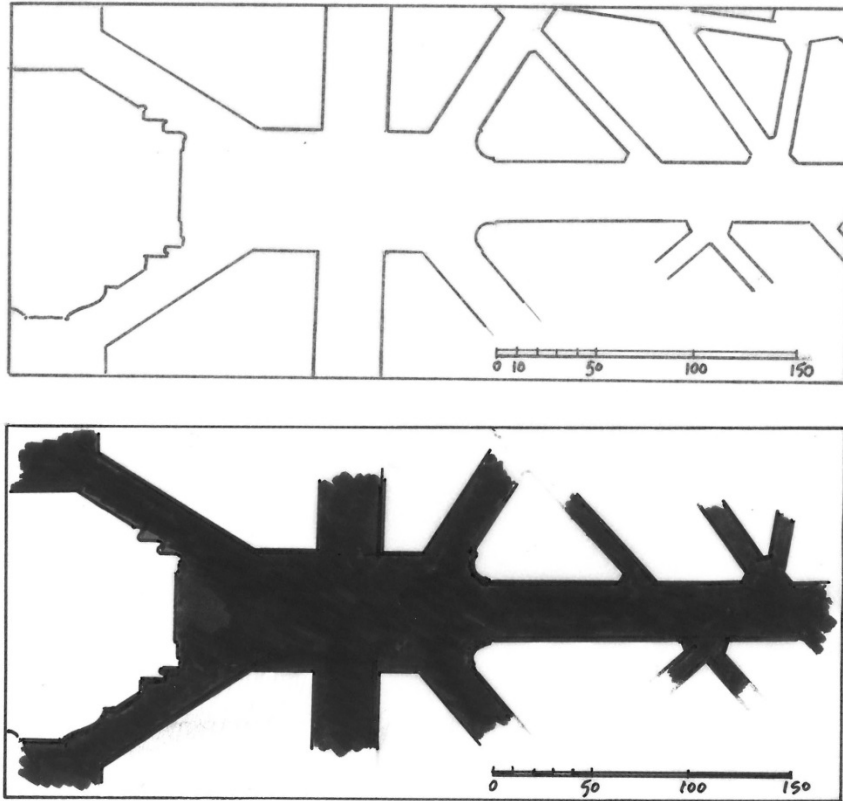


Figura 11. Esquemas de la plaza de la Ópera de Paris. Elaboración propia



Figuras 12 y 13. Detalles de la Place Vendôme (2015). Foto autor

En el caso de París, el tamaño de las plazas del siglo XVII y XVIII es superior al de las del XIX. Las grandes transformaciones ocurridas en el periodo de Napoleón III nos permiten medir y comparar las soluciones adoptadas con el caso de Valencia. La Reforma Interior de Valencia se llevó a cabo a través de diferentes intervenciones urbanísticas, entre las cuales estaba muy presente la construcción de plazas al servicio de la ciudadanía, con una finalidad higienista, pero como espacio público de identificación social y cultural, además del ornato y la significación arquitectónica.

Entre las plazas que se proyectaron destacamos la plaza de la Reina, la plaza del Mercado, la plaza de la Estación y, por último, la gran plaza del Ayuntamiento. A estas habría que añadir otras plazas y paseos heredados, como la plaza de Tetuán o la Alameda (en ambos casos con intervenciones de ampliación tanto en el siglo XVIII como en el XIX).

Retomando los modelos de plaza anteriormente descritos, podemos afirmar que las plazas de Valencia se ajustan a este esquema de distribución funcional. La plaza del Mercado y la de la Reina son plazas de circulación, la plaza de la Estación correspondería al modelo de trasbordo, mientras que la nueva plaza del Ayuntamiento concuerda con la definición funcional de la de ferias, destinada a grandes celebraciones, juegos y fiestas populares.

En cuanto a su tamaño, poco tienen que envidiar a las plazas parisinas. Las escalas de las plazas valencianas y su función son acordes a las nuevas plazas creadas en París durante el siglo XIX, como se demuestra en el cuadro adjunto, evidenciando la voluntad de incorporar las necesidades sociales colectivas a la estructura urbana de la ciudad.

Plazas públicas y paseos. Valencia	Superficie
Plaza del Ayuntamiento	27.603 m ²
Plaza del Mercado	5.000 m ²
Plaza Tetuán	7.500 m ²
Alameda	98.595 m ²

Plazas públicas. París	Superficie
Plaza de la Opera	9.000 m2
Plaza de la República	36.000 m2
Plaza de Saint Michel	6.000 m2

Tabla 1. Comparación de las superficies de las plazas públicas del siglo XIX en las ciudades de Valencia y París

En este escenario debemos también precisar las condiciones que identifican los espacios de oportunidad, los atributos que caracterizan las áreas de centralidad de la ciudad industrial. La posición ya se tiene de partida, estamos en el interior de la muralla, en un espacio denso y compacto. No hay, por lo tanto, que crear un espacio nuevo, sino transformar el ya existente. Consideraremos como un valor a tener en cuenta la relación entre nodos internos y sobretodo la jerarquía de las aperturas, así como las posibilidades y contenido del espacio urbano vacío que sea capaz de generarse. En este marco de cosas destacamos los siguientes atributos:

1. Movilidad y conectividad con la red de vías públicas y servicios: avenidas, calles, regulación de tráfico, ferrocarril, tranvía... y los servicios, alcantarillado, agua, electricidad, etc.
2. Posibilidad de agregar usos y actividades diversas: comerciales, residenciales, de ocio, etc.
3. Escala y ornamentación: singularidad de la arquitectura.

En el diseño de la ciudad es necesario prever espacios donde se producen nuevas centralidades, a fin de integrarlos convenientemente al tejido urbano. Estos elementos, en sí mismos, representan nodos de articulación del sistema urbano, cuyas características principales son: (1) que tienden al reconocimiento formal y a la singularidad; (2) que afectan al lugar y a su evolución futura; (3) se diseñan bajo aspectos de especialización funcional; (4) tienden al aumento de tamaño y a la complejidad; (5) tienen autonomía y dinamismo estructural; y (6) son autosuficientes

en relación con las funciones urbanas ordinarias (mezclando usos de ocio, comerciales, oficinas, hoteles, etc., bajo el uso principal significativo).

Dentro de esta definición, podemos incluir el entorno de la plaza del Ayuntamiento, que se configura a finales del siglo XIX, como parte del nodo de articulación que estructura este espacio público. Los atributos de centralidad que se combinan en esta área son fundamentales para la Reforma Interior de Valencia, objeto central de esta tesis. La construcción de la estación de ferrocarril aportó mayor complejidad en cuanto a la movilidad y conectividad, reforzando con ello la necesidad de desarrollar un nodo de articulación de mayor capacidad en su entorno, influyendo en las transformaciones urbanísticas posteriores al derribo de las murallas (el Barrio de Pescadores o la plaza del Ayuntamiento) y fomentando una actuación urbana de mayor calado, que conecta directamente con el Ensanche.

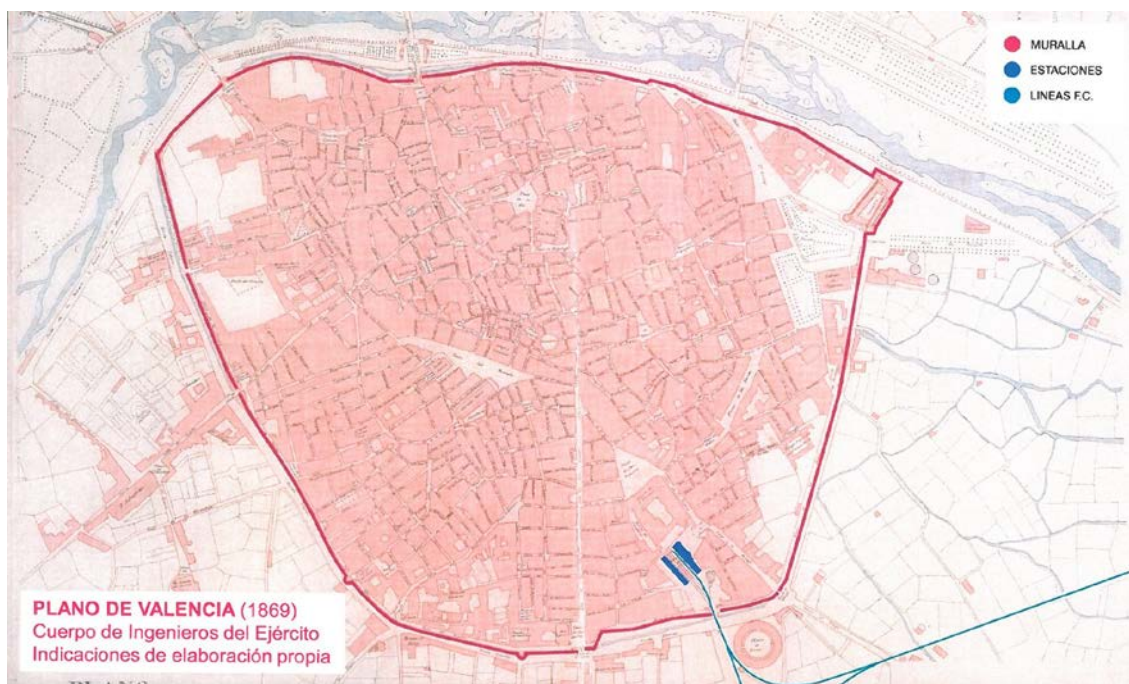


Figura 14. Plano de la ciudad de Valencia de 1869, en el que se significan la línea de las murallas, la estación original J. Beatty (1852) y las líneas ferroviarias de Valencia a Grao y de Valencia a Almansa. Elaboración propia

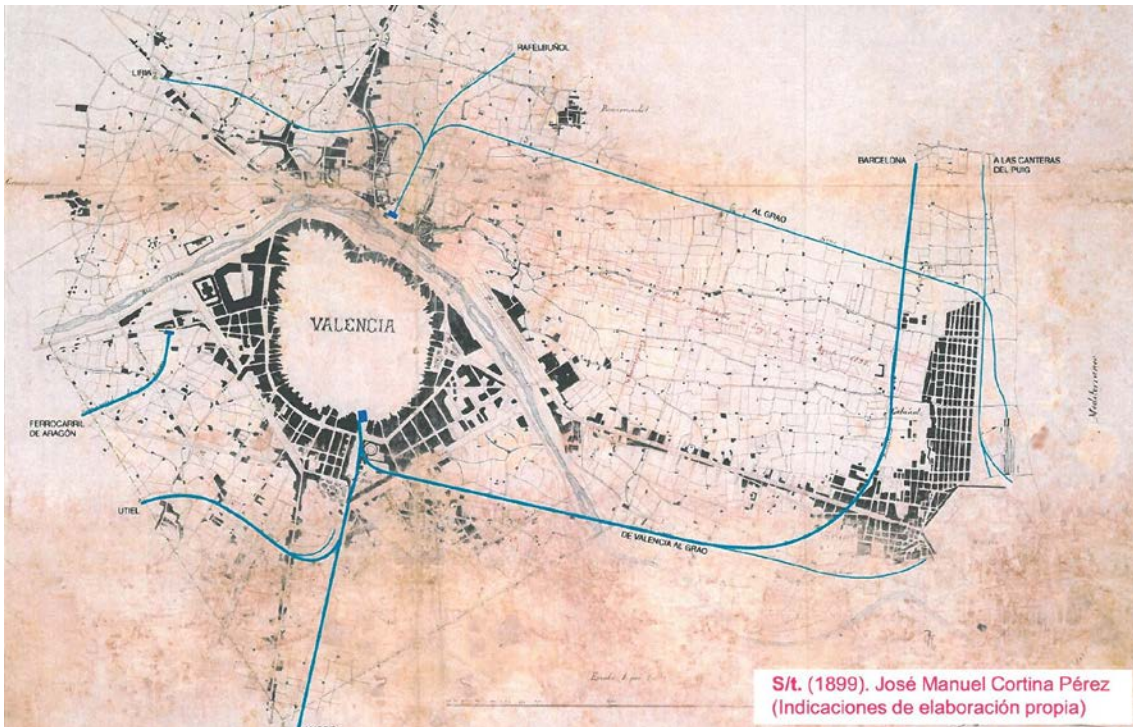


Figura 15. Plano de Valencia y Poblados Marítimos de José Manuel Cortina (1899), en el que se superponen las líneas de ferrocarril y su impostación sobre el territorio. Elaboración propia



Figura 16. Antigua estación del Norte de Valencia, situada junto a los solares del exconvento de San Francisco. Finales del siglo XIX



Figura 17. Vista de la plaza de Emilio Castelar (actual Plaza del Ayuntamiento), con el Barrio de Pescadores al fondo, todavía no derribado. Año 1905



Figura 18. William Turner, *Rain, steam and speed* (1844).

CAPÍTULO 3.

EL ESCENARIO DE LAS INTERVENCIONES Y LA MORFOGÉNESIS DE LA CIUDAD MODERNA

En el capítulo tercero trataremos de aproximarnos al proceso de Reforma Interior de la ciudad de Valencia, a partir de dos puntos de vista: el del estudio escenario en el que se desarrollaron las intervenciones urbanísticas y el de la morfogénesis de la ciudad, considerando Valencia en la segunda mitad del siglo XIX como un espacio de oportunidad.

Sin duda, el contexto de inestabilidad y volatilidad política a todos los niveles, unido a la progresiva reconversión económica de toda la región valenciana hace que el caso de estudio que abordamos, el de la Reforma Interior de la ciudad de Valencia, tenga unas singularidades y unos condicionantes específicos, susceptibles de ser analizados en clave histórica y social, además de urbanística y arquitectónica.

3.1. Marco histórico. La ciudad de Valencia a partir de 1850

El marco histórico en el que se inserta nuestro estudio dista mucho de ser un entorno favorable. El siglo XIX para Valencia representa uno de los momentos más aciagos de la historia de la ciudad, ante toda una serie de factores (de índole política, económica y social). Valencia, por sus circunstancias heredadas del siglo XVIII y la carencia de intervenciones públicas, es una ciudad atrasada, vieja e insalubre⁸⁶. Es durante esta centuria cuando Valencia toca fondo, pero precisamente por ello también estamos ante el punto de partida de la nueva ciudad, el renacimiento de un espacio urbano que se adapta a los nuevos tiempos. A mediados del XIX se comienza a fomentar los negocios urbanos y es el momento de nacimiento de la ciudad moderna. Se desarrolla un nuevo negocio, la industrialización de la vivienda, con diferentes tipologías que se

⁸⁶ SORRIBES MONRABAL, Josep (coord.), *València 1808-1991, op. cit.* DAUKSIS ORTOLÁ, Sonia y TABERNER PASTOR, Francisco, *Historia de la Ciudad...*, *op. cit.*

ajustan al rango social de sus propietarios (vivienda burguesa y obrera). Este desarrollo requiere normas y directrices, un liderazgo que proponga soluciones urbanas a la altura de la ocasión, que canalicen y le den forma al futuro de la ciudad.

En buena medida, la morfología y la estructura urbana de la Valencia actual se conformó durante la segunda mitad del XIX, rompiendo con la ciudad antigua, anquilosada durante toda la Edad Moderna y claramente deficiente e insuficiente a la altura de 1850. Tres aspectos son los detonantes del cambio y modernización de la ciudad de Valencia: El derribo de las murallas medievales, el inicio del ensanche, y los procesos de Reforma Interior.

Estos procesos, complejos en sí mismos y abordados por separado en diferentes trabajos, están profundamente conectados entre sí, y su evolución y conexión son los que nos permiten comprender el paso de la ciudad medieval a la ciudad contemporánea. El espacio urbano en el que se desarrollan es común y, por lo tanto, no pueden ser analizados sin tener en cuenta las conexiones existentes entre unos y otros. Este proceso de transformación urbanística no estaba predefinido, aunque durante el siglo XIX, la necesidad y el deseo de construir una nueva Valencia es la tendencia general, el tablero sobre el que diferentes agentes urbanos tratan de materializar sus intereses en nuevas geometrías urbanas.

3.1.1. Contexto político. Del Sexenio Revolucionario a la Restauración

Tras el periodo de ocupación napoleónica, el breve interludio liberal y la restauración absolutista acometida por Fernando VII, precisamente en Valencia, se ponía en marcha un periodo político marcado, tanto a nivel nacional como municipal, por la inestabilidad política. La muerte del monarca en 1833 no esclareció demasiado la situación, debido en buena medida a las aspiraciones al trono de su hermano Carlos María, que darían pie a las guerras carlistas. A ello se unía la división interna entre los defensores liberales de Isabel II, divididos en diferentes bandos, moderados, progresistas y demócratas. Sin entrar en pormenores, este panorama político no contribuyó en nada a la reactivación económica y la mejora de las penosas condiciones de vida de la población de Valencia. La ciudad mantuvo un pulso con el gobierno

central en diferentes ocasiones, siendo un símbolo de resistencia frente a la opresión monárquica, que conllevarían el desarrollo de movimientos republicanos durante la década de 1840, siendo el germen de los posteriores apoyos políticos al partido republicano.

La consolidación de la burguesía moderada durante el reinado de Isabel II, conllevó un predominio de los gobiernos moderados en la ciudad, en el cual comienzan a gestarse las trayectorias de figuras políticas y, a su vez, grandes hombres de negocios como es el caso de José Campo. A ello contribuyen la nueva Constitución de 1845, la creación del cuerpo de la Guardia Civil y la reimposición de la Ley de Ayuntamientos. Otros hitos reseñables fueron la aprobación de las leyes de desamortización General de Pascual Madoz en 1855, que hace eficaz definitivamente el concepto liberal de la reutilización de los bienes de la Iglesia de Mendizábal, precisamente durante el breve periodo del bienio progresista de 1854-56. El fin último de este proyecto desamortizador pretende trasladar esa riqueza y rentas urbanas a los Ayuntamientos y dotarlos de los recursos necesarios para acometer los proyectos de reforma urbanística, generando infraestructuras, equipamientos y un reparto mayor de la riqueza, principios propios de una sociedad moderna y que rompe con el pasado. Aunque este objetivo no redundó en un beneficio de la mayoría, sino que contribuyó a favorecer a los intereses de determinados sectores de la burguesía valenciana, como ya se comentó en el capítulo anterior. También en 1856 se aprobaron las leyes de los bancos de emisiones, durante el gobierno de Espartero y O'Donnell, que planteaban la posibilidad del endeudamiento público como motor del desarrollo de las ciudades.

Antes del derribo de las murallas, la ciudad comienza a cambiar, aunque de manera lentamente y con ambigüedad, acorde con los tiempos, pero inexorablemente. En 1855, Antonino Sancho presenta un plan general de reformas para la ciudad de Valencia, bajo el título *Las mejoras materiales de Valencia*⁸⁷. Este plan se convierte en un proyecto de reforma integral de la ciudad en 1857, presidiendo el ayuntamiento el

⁸⁷ Los planteamientos básicos del proyecto de Antonino Sancho quedaron recogidos en: AYUNTAMIENTO DE VALENCIA, *Memoria para el ensanche de Valencia*, Valencia, Imprenta de Ignacio Boix, 1859. Además, varios ejemplares de esta obra fueron remitidos a la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia, principal institución cultural de la época. ARSEAPV, Año 1855, c. 135, legajo VI, sign. 1. *Antonino Sancho anuncia la remisión de dos ejemplares de su obra "Mejoras materiales de Valencia" a la Real Sociedad Económica de Amigos del País (1855).*

Alcalde Conde de Almodóvar. Fruto de esta iniciativa, en 1858, los arquitectos Monleón, Sancho y Calvo proponen un proyecto de ensanche exterior a la muralla, dentro del marco general de reformas previstas por el Conde de Almodóvar. Sorní, Quarte, etc... son actuaciones de la reforma integral en las que se incluye la vivienda obrera en el barrio del Carmen y Quart (coincidiendo con el lugar de residencia de la mayor parte del artesanado y obreros de la seda en Valencia).

También en esta década, se inicia el pleito entre el Ayuntamiento y Capitanía General por la autorización para el derribo de las murallas (1856-1866) y en 1860 se aprueba la remisión del proyecto de ensanche que se remite al gobernador y a la junta consultiva del ministerio de gobernación. El cual fue rechazado rotundamente en 1862, informado y mediante dictamen de la junta consultiva de gobernación, presidida por Posada Herrera, para su modificación y reforma, y define en este dictamen una serie de recomendaciones y objetivos, como reparos fundamentales para su devolución: 1. Consideración unitaria del proyecto de reforma urbana; 2. Distribución equitativa del bienestar social. Consideraciones instrumentales: 1. Aplicar técnicas jurídicas que hagan posible la ejecución del proyecto; 2. Modelos geométricos que es una idea de repetitividad del tipo edificatorio, a fin de establecer parcelas adecuadas para la gestión fraccionaria de la ciudad.

También en 1860 se presenta un proyecto de mejora del paseo de Isabel II, frente al río, el cual incluía la necesidad del derribo de las murallas en esa zona. Hasta que finalmente, en 1865, se inicia el derribo de las murallas, coincidiendo con Cirilo Amorós en el cargo de gobernador provincial, convirtiendo esta decisión en un acto político de masas.

Un año antes, en 1864, se había aprobado la ley de Reforma Interior de las ciudades, y en ese mismo año se presenta la primera ley de ensanche. En 1868, año de los sucesos revolucionarios de la Gloriosa, se plantea otra propuesta de ensanche exterior que no llegó a tramitarse. En ese año, el ayuntamiento se volcó en el desarrollo de proyectos de Reforma Interior, lo que, entre otros proyectos como el paseo de Isabel II y el proyecto de ronda Quart se tramitaron de manera paralela a la presentación del primer proyecto de apertura de la calle de la Paz (inicialmente denominada calle de la Revolución), firmado por los arquitectos Sorní y Mercader, aprovechando el espacio

vacío surgido del derribo de los conventos desamortizados de Santa Tecla y San Cristóbal, representando la operación de Reforma Interior más ambiciosa que se había acometido en Valencia hasta ese momento.

Al igual que había sucedido durante el bienio progresista, la creación de la Junta Revolucionaria de Valencia, tras la Revolución Gloriosa de 1868, presidida por José Peris y Valero, conllevó, entre otras múltiples consecuencias, un deseo de renovar no sólo la política sino también la ciudad, a través de la acción urbanística decidida y la demolición de conventos desamortizados. No obstante, la inestabilidad política a nivel europeo, el breve reinado de Amadeo I de Saboya y el fracaso de la primera experiencia republicana en España, conllevó una reacción monárquica, frente a la radicalización de la situación social de muchas ciudades, especialmente de Valencia, donde el carácter combativo de sus clases populares frente al asedio del ejército dirigido por Martínez Campos en 1874 fue elogiado y referenciado por el mismísimo Friedrich Engels⁸⁸.

Para Llopis y Goerlich, la Restauración Borbónica puesta en marcha precisamente desde Sagunto, gracias al levantamiento militar del General Campos, representa el *punto de arranque de este periodo de expansión y de transformación de la ciudad, y de la fase económica que lo haría posible*, aunque el germen de la misma se gestase durante los años anteriores. Consolidación del nuevo sector social promotor: la burguesía moderada, como grupo social dominante. ¿Pero fue este dominio tan evidente y, sobre todo, fue realmente este el punto de arranque de la transformación de la ciudad? El análisis de la cronología de las intervenciones urbanísticas nos induce a pensar que etapas previas, como el sexenio revolucionario o posteriores como el periodo del blasquismo fueron fases en las que se pusieron en marcha o concluyeron procesos fundamentales para la Reforma Interior.

Pero la voluntad de cambio en sí misma no era suficiente. Durante la segunda mitad del XIX, se fue conformando un escenario proclive para acometer esta renovación urbanística en todas las grandes ciudades españolas (incluyendo las urbes del ámbito colonial como La Habana). A los nuevos instrumentos legislativos se unieron cambios en el sistema tributario y una coyuntura política y económica que, sin ser la ideal,

⁸⁸ BOIRA MAIQUES, Josep Vicent, *Valencia. La ciudad, op. cit.*, pp. 279-280.

mejoró lentamente. En este contexto, como ha señalado Ramiro Reig, las ciudades cambian, pasando por un proceso de “destrucción creadora”, que modifica por completo su estructura. Y los reformadores o agentes urbanos tratan de adaptar esta ciudad, a través de diferentes proyectos que se solapan entre sí y que *no son técnicamente neutros sino que están inspirados por una determinada ideología, en nuestro caso la de la modernidad y el progreso, y se ven condicionados por objetivos políticos, presiones sociales y actitudes culturales*⁸⁹. Por este motivo resulta fundamental estudiar la Reforma Interior desde la óptica de los agentes implicados en ella

La ciudad histórica fue dando paso a otra más acorde a los nuevos tiempos. La centralidad del antiguo espacio urbano, concentrada en zonas como la calle Caballeros, la plaza de la Seu, la calle del Mar, la plaza del Mercado o la muralla, no respondían a las necesidades de la nueva sociedad burguesa liberal, que promovió la construcción de nuevas centralidades y nuevas geometrías, aprovechando el impulso desamortizador y el desarrollo de las primeras operaciones urbanísticas y residenciales hacia mediados del siglo XIX (La Puridad, el *Hort d’En Sendra*, el barrio de la Zaidía...). Junto a las élites burguesas, la crisis sedera y la proletarización social dentro de la nueva sociedad de clases contribuyó al surgimiento de los movimientos obreros y la aparición de nuevas orientaciones políticas, como el socialismo o el republicanismo, un movimiento este último con gran apoyo popular en la ciudad de Valencia. La polarización social comenzaba a tener una plasmación política que posteriormente condicionó la lucha de fuerzas dentro del Ayuntamiento en asuntos vitales para la población urbana, como la mejora de las condiciones higiénicas o la necesidad imperiosa de vivienda obrera. Por un lado las clases obreras y la pequeña burguesía, orientada hacia movimientos de corte más progresista; y por otro, la burguesía conservadora y las élites, que respondió a los retos sociales a través de una actitud paternalista, asistencial, benéfica y represiva.

En este contexto, lo público y lo privado se confunden en ocasiones y la iniciativa y promoción particular comienza a jugar un papel clave en la reforma urbana, la dotación de servicios y la mejora de las infraestructuras de la ciudad. Los agentes

⁸⁹ REIG ARMERO, Ramiro, “Ideología y política de la reforma...”, *op. cit.*, p. 192.

urbanos implicados en estas actividades combinaban por lo general la faceta política y empresarial, desarrollando iniciativas, sociedades y cooperativas promovidas por destacados miembros de la burguesía valenciana, entre los cuales destacó José Campo Pérez, futuro Marqués de Campo, quien pese a su traslado a Madrid en 1860 mantuvo siempre una gran influencia sobre la política y economía valencianas hasta su muerte. Otro personaje clave durante este periodo embrionario fue el arquitecto Antonino Sancho, promotor de diferentes intervenciones urbanísticas y especialmente del primer proyecto de ensanche de la ciudad en 1858, junto a otras destacadas figuras.

El triunfo de la revolución en 1868 dio alas a los proyectos de reforma. La junta revolucionaria de Valencia, presidida por José Peris y Valero, aprovechó el impulso progresista y la presión demográfica para llevar a cabo el derribo de algunos conventos intramuros, que abrieron grandes solares y nuevos espacios urbanos susceptibles de ser aprovechados para la Reforma Interior de Valencia, como fue el caso de los conventos de San Cristóbal y Santa Tecla, germen de la apertura de la calle de la Paz. Esta tendencia reformista se mantuvo durante el periodo de la Restauración, aunque, a pesar de la insistencia y frecuencia con la que los temas de policía urbana se planteaban en los plenos del Ayuntamiento, los proyectos tuvieron que enfrentarse a diversos problemas y a la oposición de determinados sectores, entre ellos el gobierno central.

La Constitución de 1876 inauguró un nuevo periodo político en toda España, marcado por la alternancia política entre los partidos conservador y liberal, dirigidos por Antonio Cánovas del Castillo y Mateo Práxedes Sagasta respectivamente. Durante esta primera etapa nos encontramos ante una monarquía constitucional con sufragio restringido, en la que sólo una pequeña minoría de varones mayores de edad podían participar en las elecciones.

A nivel valenciano, conservadores y liberales se encontraban profundamente divididos, en toda una serie de facciones que vienen a reflejar como la lucha política era marcadamente elitista, mostrando que el divorcio y la separación entre el sistema de partidos políticos que funcionaba, y que se reflejaba en las elecciones, y la opinión política de los ciudadanos. Pero incluso fuera de este juego de la alternancia política, el partido republicano también se encontraba profundamente dividido.

No obstante, esta realidad política da un importante giro en 1890, fruto de los cambios en la legislación electoral y la aplicación del sufragio universal masculino. Así mismo, la aparición de la figura política de Vicente Blasco Ibáñez sirvió como catalizador del descontento popular, recibiendo el apoyo de la mayor parte de distritos de la ciudad, a excepción de los del centro (el de la Audiencia y el de la Universidad). La irrupción del republicanismo valenciano en la escena política rompe ese equilibrio bipartidista de los partidos tradicionales, gracias a la fuerza del respaldo popular en las urnas. Un predominio que no estuvo exento de polémica y de enfrentamientos internos, como los producidos en 1903 entre Vicente Blasco Ibáñez y Rodrigo Soriano, delfín político del primero, que culminaron con el abandono de la primera fila política de éste y su relevo al frente del partido republicano por Félix Azzati.

En cualquier caso, en este escenario el que tiene un proyecto político es el partido de Blasco Ibáñez, con un ejemplo de ciudad-república en lo morfológico y en lo social, con un programa de reformas que van desde la dotación de vivienda a la construcción de escuelas públicas. La ciudad debe responder también a este criterio, planteando una mejora higiénica y urbana de la ciudad, promoviendo una acción decidida del Ayuntamiento, encargado de promover esta transición, que, como contrapunto, se financia gracias a un fuerte endeudamiento público.

Durante los primeros veinte años de la Restauración, el centro histórico de Valencia sufre un proceso de paralización. Muchos proyectos e iniciativas que quedan bloqueados, ante la falta de liderazgo o interés por parte de los sectores dominantes. Tras el declive absoluto y la desindustrialización de Valencia, los sectores nobiliarios y la burguesía mercantil y financiera fueron orientando su economía hacia la agricultura comercial y la exportación, dejando en un segundo plano el casco histórico y el negocio inmobiliario e inhibiéndose en buena medida de participar en la Reforma Interior. La aprobación definitiva del ensanche de Calvo, Ferreres y Arnau en 1887 no resolvía los problemas del casco antiguo, por lo que comenzó a rondar la idea de la necesidad de un proyecto integral de Reforma Interior de la ciudad, el cual no se hizo esperar. En 1891-1892, Luis Ferreres, a petición del Ayuntamiento, presentaba un ambicioso y elaborado proyecto (a la par que utópico y con diferentes puntos sin resolver) de Reforma Interior, a través de la apertura de dos grandes vías que, en forma de cruz,

destripasen el centro histórico, con una actuación de *sventramento*, que a grandes rasgos seguía la estela de las grandes vías haussmanianas de París.

No obstante, y a pesar de la tónica general, la Reforma Interior no estaba paralizada por completo, y frente a este gran plan proyecto, se habían puesto en marcha diferentes iniciativas, de menor calado, pero claramente estratégicas, que a la postre definieron la nueva ciudad. Este plan proceso tenía dos grandes focos: la apertura de la calle de la Paz y el derribo del Barrio de Pescadores y la urbanización de la plaza de San Francisco. Pese a la lentitud y aparente inacción del Ayuntamiento, en nuestra opinión, estas actuaciones y los debates y enfrentamientos que suscitaron (especialmente la del Barrio de Pescadores) han sido infravaloradas y su realización no se llevó a cabo hasta que tres factores confluyeron en la Valencia finisecular: el desarrollo de un marco normativo adecuado (la ley de expropiación forzosa de 1879), el cambio en el sistema tributario local y la posibilidad de endeudamiento público (a través de los empréstitos municipales) y, por último, la llegada al poder del partido republicano (que dio un impulso revolucionario a la reforma urbana valenciana, con Vicente Blasco Ibáñez al frente).

Tras ser elegido Blasco Ibáñez como diputado por Valencia en 1898, y posteriormente consiguiendo el partido republicano la mayoría en el Ayuntamiento en 1901, se iniciaba un periodo con viento a favor para la reforma urbana. Valencia se convirtió en un bastión republicano, en el “faro de Alejandría” que tendría que guiar al resto de ciudades españolas en su camino hacia la revolución, como planteaba Vicente Blasco Ibáñez en su artículo “La revolución de Valencia”, publicado en el diario *El Pueblo* precisamente en ese año.

La reforma urbana representaba para Blasco la piedra angular de su proyecto, hacia el exterior y hacia el interior. Construir una ciudad moderna que sirviera de ejemplo y que además cumpliera una función educadora y aculturadora, promoviendo las ideas de la revolución y del republicanismo, además de un nuevo estilo de vida urbanita y de inspiración parisina. Una frase resume este ideario, recogida por Ramiro Reig en el texto citado anteriormente, la que ponía la guinda al proyecto de Reforma Interior de

Aymamí de 1911: *que Valencia deje de ser un pueblo grande y se convierta en un gran pueblo*⁹⁰.

En este proyecto de ciudad, dos fueron los objetivos de la ciudad republicana: la apropiación de los espacios públicos (las plazas) por parte del pueblo y el crecimiento a través de la densificación de los nuevos barrios obreros. De este modo, el entorno de la plaza del Ayuntamiento se convertía en prioridad, acelerando procesos que, sin ser nuevos ni de su propia cosecha, el blasquismo supo rematar y adaptar a sus intereses. Este es el caso del derribo y reurbanización del Barrio de Pescadores, del traslado de la estación de trenes o, por ejemplo, de la readaptación del proyecto de Reforma Interior de Ferreres en el proyecto de Aymamí, manteniendo el aspa que conformaban las dos grandes vías proyectadas, pero desplazando los ejes para dejar espacio al nuevo Ayuntamiento y a la plaza del pueblo, de las gentes provenientes de la Valencia industrial y trabajadora que formaban las bases sociales del blasquismo y representaban su esencia. Como han analizado diferentes autores, entre ellos Francisco Taberner, los principios básicos del urbanismo republicano quedaron reflejados en el conocido artículo de Vicente Blasco Ibáñez, titulado *La revolución de Valencia*, publicado en su diario "El Pueblo" (altavoz y principal herramienta de difusión y defensa del blasquismo y del mismo Blasco) en 1901.

A pesar de esta visión casi mesiánica, el proyecto blasquista careció de la influencia necesaria en el gobierno central y del apoyo de los sectores más influyentes de la sociedad valenciana, los cuales fueron muy reticentes a contribuir a la transformación y modernización de la ciudad. En cualquier caso, esto no resulta óbice para decir que la Reforma Interior de Valencia se llevó a término, aunque con unas particularidades propias. La apertura de la calle de la Paz, la reurbanización del Barrio de Pescadores, la construcción de la plaza del Ayuntamiento o el Mercado Central, además de los servicios públicos de alcantarillado, aguas potables, gas, alumbrado público, teatros... así lo atestiguan. Demostrando que ante el fracaso del plan proyecto, la Reforma Interior de Valencia se consiguió a través del plan proceso.

En el escenario de la ciudad, y en el proceso de construcción de una sociedad libre, igualitaria y republicana en Valencia, el espacio urbano y su uso para los efectos de

⁹⁰ *Ibidem*, p. 200.

comunicación y ocio entre los ciudadanos jugó un papel esencial. Así lo vio Blasco que inspirado por los grandes espacios urbanos de París o Washington o Nueva York, soñó con una revolución que se basara en la ciudad-república y una sociedad diferente.

Una multitud llenaba las calles de Valencia el 29 de octubre de 1933 para asistir al homenaje a Vicente Blasco Ibáñez con motivo del regreso del féretro que traía sus restos mortales desde Francia para ser enterrado en Valencia. Fue la gran respuesta de una sociedad que ocupó ese escenario soñado para abarrotar el recorrido de la marcha fúnebre hacia el panteón de hombres ilustres, que en el imaginario colectivo, presidía Vicente Blasco Ibáñez, como un renacido Víctor Hugo a la valenciana, figura emblemática y padre de la patria.

En cualquier caso, el periodo de control del Ayuntamiento por parte del republicanismo blasquista es controvertido, y las interpretaciones clásicas, hoy en día puestas en tela de juicio, sobre su política afirmaban que *el blasquismo desorientó y desvió el movimiento obrero de sus objetivos de clase*⁹¹. Parece claro que el blasquismo tuvo un carácter populista (como quedó perfectamente reflejado en el pomposo cortejo fúnebre recibido por el féretro de Blasco Ibáñez a su llegada a Valencia en 1933). No obstante, las heterogéneas bases sociales que auparon este movimiento político en Valencia respondían a un contexto muy concreto, el de la España de la Restauración y sus años inmediatamente posteriores.

En este ambiente de enfrentamiento político, el blasquismo supo aunar y recuperar múltiples proyectos urbanísticos, largamente demandados y necesarios para la ciudad, que habían ido relegándose y dilatándose en el tiempo durante toda la segunda mitad del siglo XIX. En nuestra opinión, no resulta casual que durante el periodo de gobierno republicano se llevaran a cabo actuaciones clave para comprender la ciudad actual: la conclusión de las obras de apertura de la calle de la Paz (1903), el derribo y reurbanización del Barrio de Pescadores (1906-07), el proyecto de ensanche de Mora (1907), la construcción del Mercado Central de Valencia (1910) o el proyecto de Reforma Interior de Federico Aymamí (1911), que, con modificaciones muy

⁹¹ REIG ARMERO, Ramiro, *Blasquistas y clericales. La lucha por la ciudad en la Valencia de 1900*, Valencia, Institució Alfons el Magnànim, 1986, p. 11.

significativas, recuperaba la vieja idea de abrir la ciudad planteada por Luis Ferreres en 1891-92 a través de dos grandes vías que debían atravesar su casco histórico.

Estas mismas ideas subyacen en los escritos de Ramiro Reig, profundo conocedor de este periodo y del influjo de Blasco Ibáñez sobre el modelo de ciudad. De la siguiente manera lo expresa en una de sus obras: *La Reforma Interior de Valencia es un caso paradigmático de esta situación y puede ser interesante estudiarla desde la perspectiva de los agentes implicados en ella. En mi exposición analizaré, en primer lugar, la forma en que diversos grupos reformistas entendían el problema de la ciudad y las primeras respuestas al mismo; y, en una segunda parte, la idea de ciudad moderna que se forjaron los republicanos blasquistas, mayoritarios en el Ayuntamiento durante parte del periodo estudiado, y las intervenciones urbanísticas que llevaron a cabo*⁹².

3.1.2. El resurgimiento de la ciudad. Marco económico y social

Como ya hemos mencionado, a mediados del siglo XIX, la ciudad de Valencia parece tocar fondo, fruto de la inestabilidad política y la falta de liderazgo, el paro obrero, la crisis sedera, o el empobrecimiento de las arcas municipales, entre otros factores. Sin embargo, nos encontramos también con una nueva sociedad emergente y una transformación y reorientación de la economía valenciana, gracias al desarrollo de un capitalismo agrario, que estimuló el tráfico comercial exportador, y reactivó el resto de sectores económicos y la circulación de capitales e inversiones, tanto dentro como fuera de la ciudad. Sobre estas bases se cimentó el crecimiento económico valenciano en la segunda mitad de la centuria y el nuevo grupo dominante de burguesía liberal, a la cual ya nos hemos referido⁹³.

La modernización de la ciudad no puede entenderse fuera de este contexto de progresiva transformación de la economía valenciana, que no conviene pasar por alto en nuestro análisis. El modelo agrario valenciano se convierte en un referente de productividad dentro del contexto español durante este periodo, gracias a hechos

⁹² REIG ARMERO, Ramiro, "Ideología y política de la reforma...", *op. cit.*, p. 192.

⁹³ A este respecto, remitimos al artículo de Salvador Calatayud Giner, "Economía en transformación. Agricultura e industria en la época contemporánea (1800-1950)", en PRESTON, Paul y SAZ, Ismael (eds.), *De la revolución liberal...*, *op. cit.*, pp. 163-200.

como el desarrollo de técnicas específicas de regadío, inversiones en adaptación del terreno para el cultivo intensivo, el uso de fertilizantes y la especialización en producciones agrarias orientadas al mercado, como la vid, el arroz y, posteriormente, la naranja.

Sin embargo, esta transformación agraria no fue ajena a la ciudad, sino más bien todo lo contrario, debido a su carácter eminentemente comercial y al desarrollo de nuevas infraestructuras de transporte vinculadas al espacio urbano valenciano, como son el ferrocarril y el puerto. Así mismo, estas transformaciones económicas vinieron asociadas a un cambio social permanente, a partir de la renovación de las élites durante la revolución liberal y su consolidación posterior. A pesar de los altibajos sufridos por este agrarismo de tipo comercial, condicionado por la demanda exterior, especialmente durante la crisis finisecular, la exportación de productos agrarios se convirtió en el instrumento para el crecimiento y la reactivación económica de todos los sectores productivos, incluyendo el industrial.

La demanda externa estimuló la producción agraria, mejorando las oportunidades de empleo y los niveles de renta de amplios sectores de la sociedad valenciana, generando con ello una demanda interna y un crecimiento económico autosostenido, que empujó también al sector industrial (aunque con limitaciones evidentes). La desaparición de manufacturas tradicionales, especialmente la industria de la seda o la pañería alcoyana, dio paso al surgimiento o reestructuración de nuevos sectores industriales (alimentario, textil, calzado, papeler...), que en buena medida mantuvo el nexo con la demanda de tipo agrario⁹⁴.

La ciudad de Valencia, que en el siglo XVIII era una urbe de tipo industrial (entendiendo como tal un predominio absoluto de la manufactura sedera en el tejido productivo de la misma), también vivió un proceso de transformación y reconversión económica, cuyas consecuencias sociales fueron dramáticas durante buena parte del siglo XIX. De los más de tres mil telares activos que habían en el casco urbano de la ciudad a finales del siglo XVIII, sólo quedaban mil en 1850 y esta actividad puede darse por

⁹⁴ Es este un aspecto sobre el que no profundizaremos, por lo que nos remitimos al trabajo de Vicent Soler, *Guerra i expansió industrial: País Valencià (1914-1923)*, Valencia, Institució Alfons el Magnànim, 1984. Véase también JORDÀ BORRELL, Rosa M^a, *La industria en el desarrollo del área metropolitana de Valencia*, Valencia, Universidad de Valencia, 1986.

desaparecida durante la segunda mitad de esta centuria. La paralización obrera que ello conllevó provocó una fuerte polarización social y un paro obrero masivo, que pudo ser paliado sólo en parte gracias a la intervención del Ayuntamiento, fomentando la construcción de obra pública y el progresivo desarrollo de la producción de vivienda que se estaba gestando. La ciudad de Valencia se reconvirtió en un centro comercial y de servicios, para satisfacer la demanda de una sociedad mayoritariamente agraria, pero conectada con las ciudades.

La ciudad moderna se gesta al calor de este auge comercial y del crecimiento poblacional de la ciudad y se fue configurando un importante negocio financiero (a través de diversas sociedades de crédito) e inmobiliario, acompañado de grandes inversiones para la mejora de las infraestructuras urbanas y la dotación de servicios públicos, gestionados a través de concesiones privadas, como señalaremos posteriormente. La concentración de la propiedad urbana (al igual que la agraria) contribuyó a fortalecer las trayectorias de la nueva élite burguesa, que supo aprovechar la coyuntura desamortizadora y de transformación urbana en su propio beneficio, con una escasa redistribución de la renta entre el conjunto de los sectores urbanos. La Ley de 1842 estableció la libertad en el precio de los arrendamientos, que a partir de este momento podían pactarse de manera voluntaria, lo que en la práctica supuso una clara tendencia inflacionista en las rentas urbanas, fruto de la elevada densidad poblacional en la ciudad y la escasa oferta de vivienda existente, contribuyendo decisivamente a la introducción de transformaciones urbanas, como las que analizaremos en el capítulo posterior.

La evolución de la ciudad de Valencia y la modernización de su estructura viene impuesta por la presión demográfica y el deterioro de las condiciones sociales y de vida de la mayoría de las clases populares que residen en el casco histórico de la ciudad. Por lo tanto, una de las variables de mayor relevancia fue el factor demográfico. Durante el Antiguo Régimen disponemos de datos parciales, pero fue precisamente en 1857 cuando se llevó a cabo el primer censo oficial, que nos permite tener un punto de partida desde el que analizar la evolución de la población urbana en Valencia y sus alrededores.

Durante el periodo que abarca esta tesis doctoral, la ciudad de Valencia experimentó unos cambios demográficos muy marcados, estrechamente relacionados con la progresiva recuperación y expansión económica. La tendencia demográfica, tanto en Valencia como en la Huerta, fue claramente al alza, llegando prácticamente a duplicar la población de la ciudad en pocas décadas (de 138.063 habitantes en 1857 a 234.075 en 1910), con las consecuencias evidentes que ello conllevó de incremento de la densidad demográfica, hacinamiento e insalubridad y necesidad de dotación de vivienda obrera. Este incremento poblacional contrasta con la situación sanitaria de la ciudad, frecuentemente salpicada por diferentes brotes epidémicos, entre los que destacó el cólera-morbo asiático, pero también estuvieron presentes otras enfermedades contagiosas como la tuberculosis, la viruela, la difteria o la gripe.

Refiriéndonos sólo al espacio urbano intramuros, la población durante la primera mitad del siglo XIX se situaba en torno a los 65.000 habitantes, aunque este número se incrementó muy significativamente en la segunda mitad de la centuria, como figura en la tabla y gráfico adjuntos, llegando a superar los 100.000 habitantes en el año 1887, lo que generó una presión social cada vez mayor sobre la vivienda y un empeoramiento significativo de las condiciones higiénicas y de salubridad. A pesar del crecimiento (lento) de los arrabales de la ciudad, el casco histórico de Valencia estaba saturado y las necesidades de dotación de vivienda obrera y de mejora de los servicios públicos era acuciante.

El estancamiento demográfico que se puede observar para la primera mitad del siglo XIX, venía precedido de una expansión demográfica previa (probablemente relacionada con el auge de la industria sedera durante el siglo XVIII). No obstante, a partir de 1850, y a pesar de las frecuentes epidemias que afectaban a la ciudad, la población intramuros creció de manera descontrolada, agudizando todavía más los desequilibrios existentes en el seno de la ciudad. Tomando como referente (índice 100) los datos del año 1834, previos a las grandes epidemias de cólera, podemos observar un crecimiento del número de habitantes de un 48,85 %. El porcentaje sería más alto si tuviéramos en cuenta la caída poblacional generada en los años posteriores, y el dato de 1850, el más bajo de la serie (excepción hecha al dato del año 1610). En menos de cuarenta años, entre 1850 y 1887, la población prácticamente se

duplica, con un incremento poblacional superior al 78 %, lo que nos da una idea de la realidad social dramática que se vivía dentro de la ciudad consolidada, las condiciones de insalubridad imperantes, y la necesidad imperiosa de acometer transformaciones urbanísticas de calado.

Año	Población de la ciudad
1787	103.918
1857	137.960
1877	165.466
1887	192.569
1900	213.550
1910	233.348
1920	251.258
1930	320.195

Tabla 2. Evolución demográfica de la ciudad de Valencia⁹⁵

⁹⁵ Para los datos de 1857 a 1930, se toman los datos oficiales de población de hecho del Instituto Nacional de Estadística. Se incluyen en esta tabla los municipios antiguamente independientes que fueron anexionados por Valencia a lo largo del siglo XIX (Beniferri, Benimaclet, Patraix, Ruzafa, Benimámet, Orriols, Borbotó, Campanar, Mahuella, Pueblo Nuevo del Mar, Villanueva del Grao, Benifaraig, Carpesa y Masarrochos). Los datos de 1787 provienen del censo de Floridablanca.

Año	Nº de habitantes	Índice
1610	49.953	74,15
1826	62.955	93,45
1828	65.036	96,54
1834	67.370	100,00
1850	56.144	83,34
1854	62.747	93,14
1857	67.711	100,51
1860	67.363	99,99
1865	78.441	116,43
1887	100.279	148,85

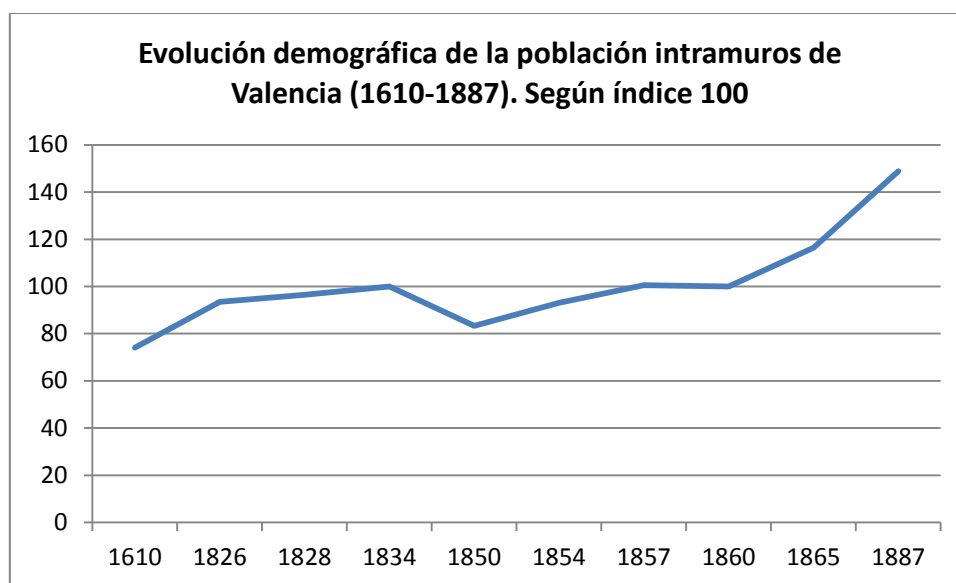


Tabla 3 y gráfico 1. Evolución demográfica de la población intramuros de Valencia (1610-1887). Año 1834:100 ⁹⁶

⁹⁶ Elaboración propia. Datos extraídos de Mercedes Bonilla Salvador para el periodo 1826-1887 y de Emilia Salvador Esteban para el año 1610. BONILLA, Mercedes, *Estudio de la relación entre la evolución de las obras de infraestructura sanitaria y la epidemiología de enfermedades hídricas en la ciudad de Valencia en el siglo XIX*. Tesis doctoral inédita, Universidad Complutense de Madrid, 1992. SALVADOR ESTEBAN, Emilia, "Distritos urbanos en la Valencia moderna. Un proceso de secularización, racionalidad y concreción", *Saitabi*, 51-52, 2001/2002, pp. 361-377.

En las décadas finales del siglo XIX, esta preocupación y la lucha contra los contagios comienza a ser más sistemática y efectiva, reduciendo el impacto sobre la mortalidad de las mismas, gracias a la aparición de reglamentos de higiene y salubridad local, al interés de hospitales e instituciones médicas (con el desarrollo de las primeras vacunas experimentales llevadas a cabo por médicos como el doctor Jaime Ferrán) y la mejora de las condiciones de saneamiento y limpieza de la ciudad. Pero, sin duda, el Ayuntamiento tuvo que hacer frente a una de las carencias principales del casco urbano de Valencia, la mejora de la red de alcantarillado y el desagüe de las aguas residuales.

Años del brote	Víctimas causadas
1834	5.427
1854-55	3.988
1859-60	1.159
1865	4.024
1885	33.693
TOTAL FALLECIDOS	48.291

Tabla 4. Principales epidemias de cólera en la ciudad de Valencia durante el siglo XIX

La Reforma Interior planteada en la ciudad no sólo se acometió en la superficie, sino que acompañando a las actuaciones urbanísticas de apertura y esponjamiento de la ciudad, y de acuerdo a las nuevas leyes higienistas de la época, estas intervenciones se combinaban con la mejora paulatina de la red de alcantarillado, habida cuenta de la estrecha relación entre la epidemiología de enfermedades hídricas en la ciudad y la evolución de las obras de infraestructura sanitaria⁹⁷. Un aspecto sobre el que insistiremos más adelante.

⁹⁷ BONILLA, Mercedes, *Estudio de la relación...*, op. cit. VV.AA., *El cólera de 1885 (110 años después)*, Valencia, Hermandad del Santísimo Cristo de los Afligidos, 1995. Esta última referencia aporta varios textos interesantes, especialmente uno que es una reconstrucción histórica de la epidemia y su impacto intenso en los poblados marítimos, de José Luis López Piñero.

3.1.3. De las parroquias a los barrios. La evolución administrativa del espacio urbano de Valencia

La ciudad, entendida como un complejo sistema de relaciones sociales derivado de grandes aglomeraciones humanas, necesita estructurarse de una manera útil y eficiente a fin de contribuir a mejorar el funcionamiento del conjunto. El caso de la ciudad de Valencia resulta sintomático, remarcando las transformaciones en la estructuración de la ciudad derivadas del crecimiento poblacional y el desarrollo urbano descontrolado, el cual trata de reconducirse en el siglo XIX.

Podemos observar como la transformación urbana queda reflejada en este sistema, pasando desde una organización a través de distritos parroquiales, que persiste desde la conquista y durante todo el periodo foral, a una estructuración secularizada, racionalizada y más eficaz que se va consolidando durante el siglo XVIII por medio de dos sistemas⁹⁸. El primero establece una estructura típicamente ilustrada y de tipo radiocéntrica, que toma las puertas de la ciudad intramuros como ejes o radios y la catedral como centro neurálgico. La segunda, derivada de la reforma municipal establecida por Carlos III en 1769, dividía la ciudad en cuarteles, y estos a su vez en barrios, compuestos por un número determinado de manzanas. Esta última división fue la que se impuso y representa la primera estructuración y racionalización geométrica de la ciudad de Valencia; un sistema de estructuración que se hereda en el siglo XIX y condiciona aspectos tan fundamentales para la ciudad como la asignación y reparto de contribuciones, la identificación, localización e individualización de los nuevos ciudadanos a efectos no sólo fiscales o administrativos, sino también jurídicos y de empadronamiento.

El paso de una ciudad conventual y sacralizada, en la que el elemento de encuadramiento social estaba marcado por la parroquia, a una nueva ciudad ilustrada y liberal se refleja en esta nueva organización, que pretende reequilibrar un sistema fijado por Jaime I en el momento inmediatamente posterior a la conquista (que a grandes rasgos mantenía la estructura islámica reconvirtiendo las mezquitas preexistentes dentro del perímetro de la antigua ciudad musulmana en las nuevas

⁹⁸ SALVADOR ESTEBAN, Emilia, "Distritos urbanos...", *op. cit.*

parroquias cristianas) y que a la altura del siglo XVIII mostraba claros síntomas de desequilibrio. No por casualidad, entre los 14 distritos parroquiales en que se estructuraba la ciudad, aquellos que abarcan la zona de crecimiento urbano de la ciudad moderna, en el cuadrante sur (tanto oeste como al este) del casco urbano, eran los que concentraban un mayor volumen de población, de nuevas calles y manzanas construidas.

El crecimiento poblacional y de la superficie construida durante cinco siglos fue absorbido gracias a la ampliación espacial de las circunscripciones parroquiales, más que con la creación de nuevas parroquias. Como puede observarse en la tabla y el mapa adjunto, parroquias como la de San Martín o la de San Juan del Mercado abarcaban una porción urbana mucho mayor que el resto, concentrando prácticamente a la mitad de la población urbana intramuros (46 %). Especialmente, esta última destaca no sólo por el elevado número de personas, sino también la ratio entre habitantes y número de casas construidas, llegando hasta 6, un número que se incrementó a bien seguro en el siglo XVIII debido a la expansión de la actividad sedera dentro del conocido como *barri de velluters*.

Pero además del desequilibrio producido por esta evolución dispar, esta distribución urbana planteaba otros problemas de funcionamiento, marcados especialmente por la ausencia de numeración en las calles y manzanas, siendo un problema para las autoridades locales, especialmente en relación a los vecindamientos. Una falta de concreción inasumible en el siglo XVIII, conllevando la puesta en marcha de nuevos procedimientos de localización y la búsqueda de un nuevo sistema de estructuración urbana, más racional y secularizado.

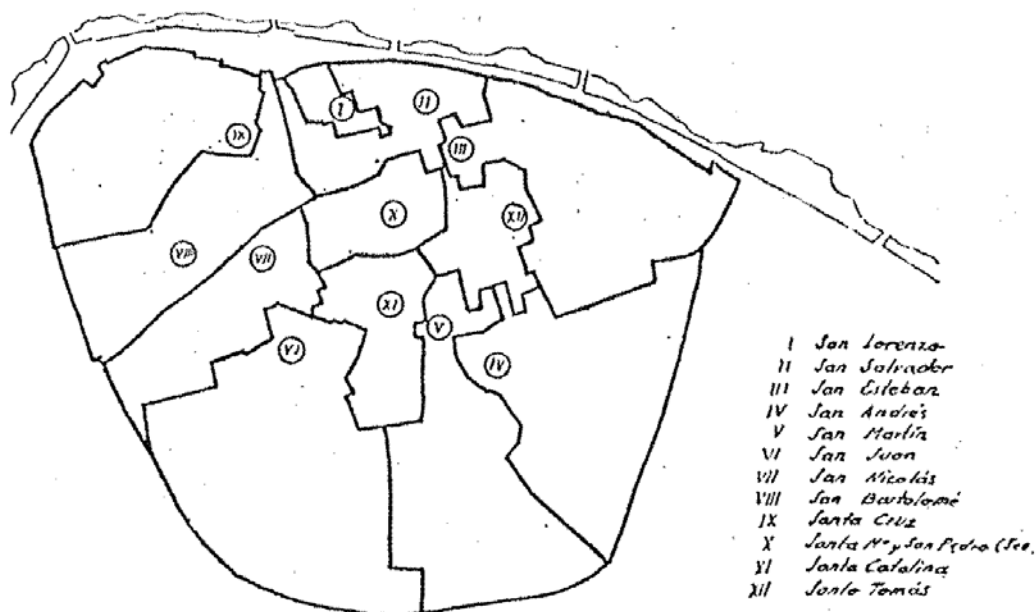


Figura 19. Mapa de la distribución del espacio urbano de la Valencia intramuros por parroquias⁹⁹

	PARROQUIAS	A	B	C
I	San Lorenzo	420	2.000	4,76
II	San Salvador	424	1.000	2,36
III	San Esteban	910	4.502	4,95
IV	San Andrés	800	3.351	4,19
V	San Martín	2.029	8.000	3,94
VI	San Juan del Mercado	2.500	15.000	6,00
VII	San Nicolás	432	2.200	5,09
VIII	San Bartolomé	320	1.400	4,38
IX	Santa Cruz	1.000	4.500	4,50
X	Santa María y San Pedro (la Seu)	330	2.000	6,06
XI	Santa Catalina	672	4.000	5,95
XII	Santo Tomás	409	2.000	4,89
	TOTAL	10.246	49.953	4,76

Tabla 5. Distribución poblacional de Valencia intramuros por parroquias (1610), según número de casas (A), de personas de comunión (B) y ratio personas por casa (C)

⁹⁹ Ibídem, p. 366.

Valencia dividida en doce ángulos o partes.

Número de manzanas que en cada ángulo se incluyen, formándose el primero en el centro de Valencia y desde la procesion del sin del Señor; y los demás, desde la calle de su parroquia hasta una puerta de la ciudad y su inmediata, aunque algunos se hallan sin término.

{* Las del n.º 33, 106, y 107, se han hecho plazas.}

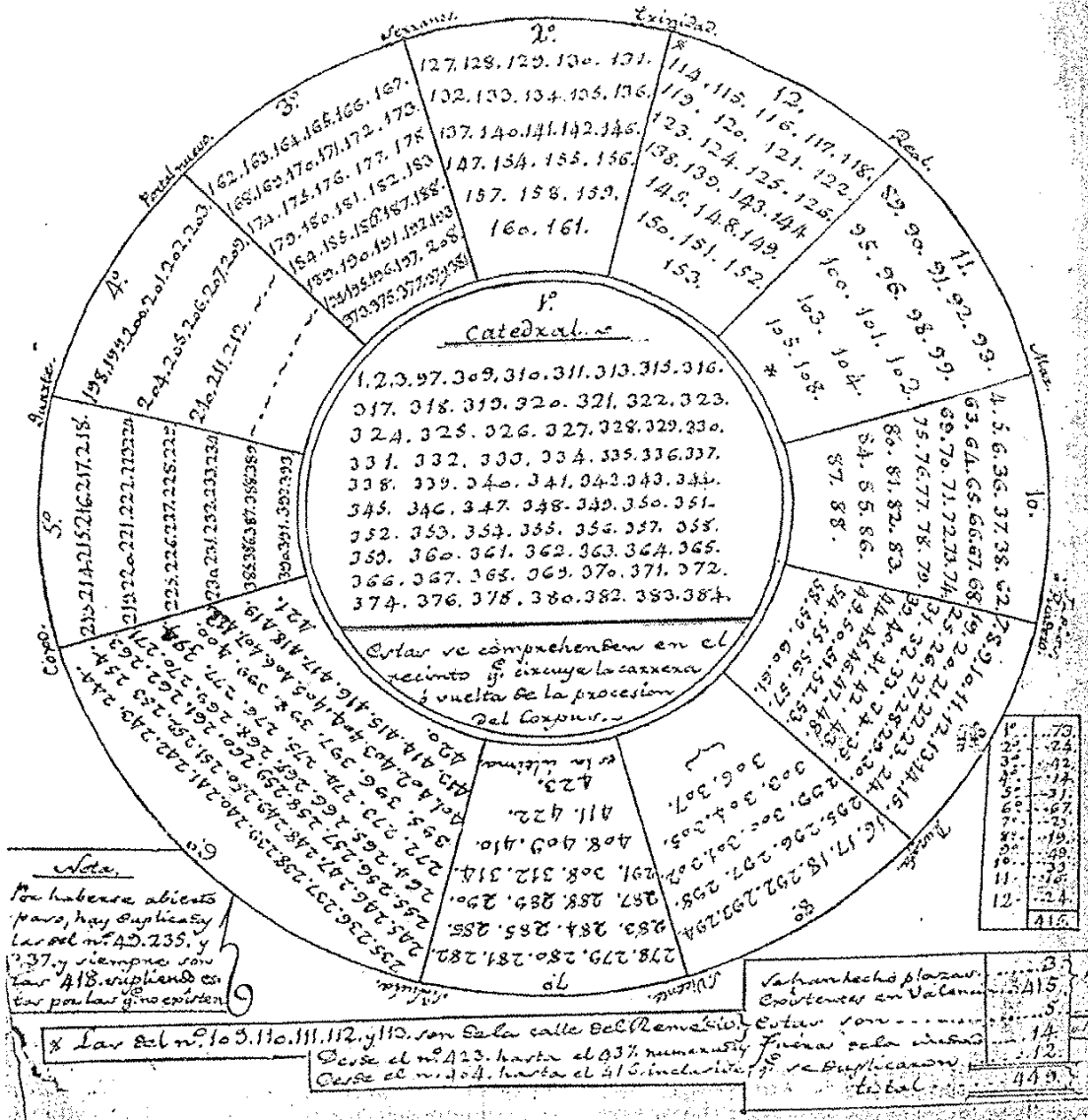


Figura 20. Valencia dividida en doce ángulos o partes. Número de manzanas que en cada ángulo se incluyen, formándose el primero en el centro de Valencia¹⁰⁰

¹⁰⁰ Biblioteca Histórica de la Universidad de Valencia, Manuscrito 803 (11), f. 2.

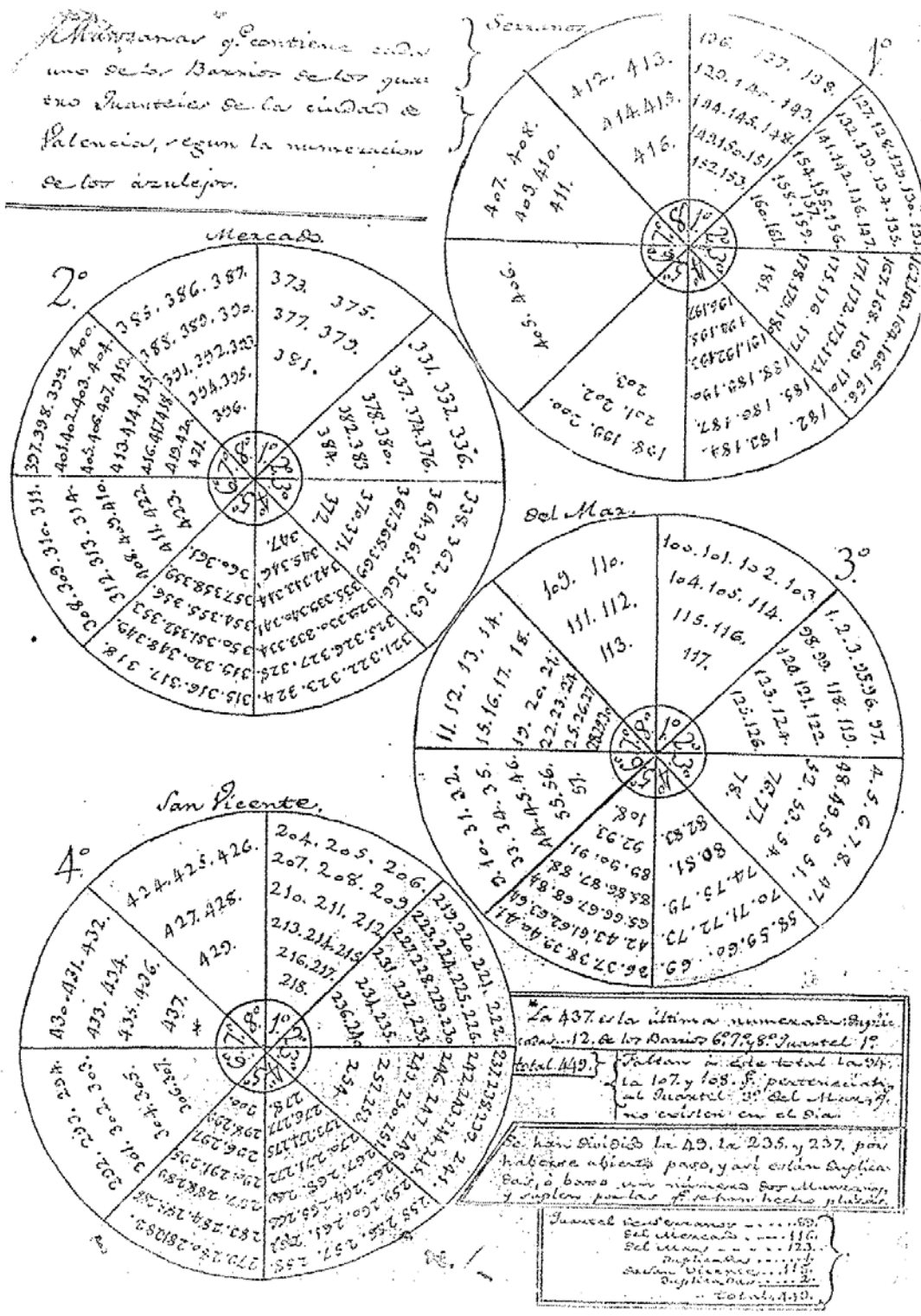


Figura 21. Manzanas que contiene cada uno de los barrios de los quatro quarteles de la ciudad de Valencia, según la numeración de los azulejos¹⁰¹

¹⁰¹ Biblioteca Histórica de la Universidad de Valencia, Manuscrito 803 (11), f. 3.

Probablemente, estamos ante las primeras representaciones geométricas de la ciudad de Valencia, en la que se remarcan la presencia de estos distritos interiores, los cuales se mantuvieron en vigor la mayor parte del siglo XIX. El crecimiento de la población asentada en la ciudad histórica se incrementa más aun con el desarrollo progresivo de los ensanches de la ciudad, con la apertura de las calles Colón, Guillem de Castro y la Gran Vía Germanías, aprovechando el espacio urbano que forma la ronda tras el derribo de las murallas y la apertura de nuevas vías de crecimiento urbano. A este hecho se le une el incremento del territorio municipal de Valencia, ampliado gracias a la sucesiva anexión de poblados periurbanos de la huerta que desde 1870 se van anexionando progresivamente al espacio urbano.

Fruto de este contexto expansivo, se estableció una nueva división de la ciudad en 1881, ya que la establecida en 1769 se había visto claramente desbordada por los ensanches y crecimiento extramurario. Esta nueva estructuración acordada por el Ayuntamiento el 19 de enero de 1881 incluía las nuevas calles del ensanche y los nuevos poblados anexionados, repartidos en una demarcación compuesta por 10 nuevos distritos que no concuerdan con la estructura previa, dificultando enormemente un análisis demográfico y urbanístico por distritos¹⁰².

En el siglo XIX, la zonificación de la ciudad de Valencia era el resultado de la historia de la densificación, de la desamortización de conventos, del ocaso de la malograda industrialización sedera del XVIII, y de la consolidación de nuevos espacios comerciales en torno a la Plaza del Mercado, pero también más allá de ella. Una ciudad insigne y con un pasado histórico brillante, pero en clara decadencia durante la centuria que nos ocupa. Los edificios civiles, de carácter defensivo, la muralla, la Lonja y la zona noble de la ciudad, con más de 200 palacios señoriales (en los que se plasmaba buena parte de la arquitectura civil renacentista de Valencia), se distribuían por toda la ciudad evidenciando este lustre perdido.

¹⁰² Referencia tomada de la tesis de BONILLA SALVADOR, Mercedes, *Estudio de la relación...*, *op. cit.*, pp. 17-18. Los distritos son Mercado, con 5 barrios todos en el casco antiguo; Audiencia, con 5 barrios todos en el casco antiguo; Universidad, con 5 barrios todos en el casco antiguo; Teatro, con 5 barrios, el 5º fuera del casco antiguo; Hospital, con 6 barrios, 4º, 5º y 6º fuera del casco antiguo; Escuelas Pías, con 5 barrios todos en el casco antiguo; Misericordia, con 5 barrios, 4º y 5º fuera del casco antiguo; Museo, con 8 barrios, del 5º al 8º fuera del casco antiguo; Ruzafa, con 6 barrios todos fuera del casco antiguo; y Vega, con 12 barrios, todos fuera del casco antiguo.

La ciudad industrial y aristocrática se proletariza y a lo largo del XIX surgirán los problemas derivados de una anticipada industrialización urbana, concentración de fábricas, obreros de la seda y después del crack de la industria de la seda. La polarización social se incrementa y la proletarización afecta a una capa importante de la sociedad, como lo demuestra la constante inestabilidad social heredada de finales del Antiguo Régimen, puesta de manifiesto en los trágicos episodios, sobre todo, de persecución y asesinato de familias de comerciantes franceses, y de otros brillantes ilustrados que como Don Miguel de Saavedra, fueron asesinados por el vulgo radicalizado en 1808, continuando una xenofobia antifrancesa latente en Valencia ya desde el siglo XVII, instigados por determinados sectores sociales y algunos miembros de la Iglesia¹⁰³.

En estos tiempos convulsos, el triunfo de las revoluciones burguesas y el lento advenimiento de la sociedad liberal marca el fin de una etapa y el inicio de otra, a pesar de las inercias absolutistas y el carlismo. El poder en Valencia se instalará aprovechando la desamortización de conventos: capitanía en el antiguo Convento de Santo Domingo (1840), gobierno civil en el temple (1865) y, posteriormente, el Ayuntamiento junto a la Plaza de San Francisco, aprovechando el convento que da nombre a este espacio urbano, situado junto la estación de ferrocarril puesta en marcha en 1852.

El viario urbano era una red de espacios caótica, que reflejaba un escenario descuidado y pintoresco, donde viajeros de la época coincidían al afirmar el carácter desvencijado de una ciudad en la que multitud de personas ocupaban la calle para las más diversas actividades¹⁰⁴. La Valencia del siglo XIX era una ciudad convulsa, un escenario de convivencia, confrontación y conflicto, en lo político y en lo social. Un escenario en el que la sucesión de acontecimientos, a los que nos referiremos más detenidamente al hablar del contexto histórico, va dividiendo la sociedad.

¹⁰³ ARDIT LUCAS, Manuel, *Revolución liberal y revuelta campesina: un ensayo sobre la desintegración del régimen feudal en el País Valenciano: (1793-1840)*, Barcelona, Ariel, 1977.

¹⁰⁴ LLOPIS ALONSO, Amando y BENITO GOERLICH, Daniel, "Valencia entre 1833 y 1900", en DAUKSIS ORTOLÁ, Sonia y TABERNER PASTOR, Francisco, *Historia de la Ciudad. Recorrido histórico...*, op. cit., pp. 164-190.

No por casualidad, en 1850 se forman las primeras sociedades obreras cooperativas. Las cooperativas obreras dentro de la ciudad de republicanos y anarquistas, radicalizadas y las agrupaciones de agricultores y obreros en el exterior de la muralla, manipulables por el clero, pero incluso más violentas si cabe, crean un escenario de combate, donde las murallas son necesarias para la defensa de los ciudadanos burgueses y el despliegue en los cuarteles (ex -conventos) militares en el interior garantizan la defensa de la estabilidad a fuerza de episodios y enfrentamientos de gran violencia urbana. La creación de la Guardia Civil, forma parte de ese escenario de medidas de defensa del orden y la propiedad privada.

A diferencia del desarrollo revolucionario del Estado y de las instituciones en Francia, en Valencia, a fin de mejorar las condiciones precarias de vida de gran parte de la población, se crean institutos asistenciales y asociaciones de Beneficencia. Estos establecimientos se ubican en las zonas próximas a las necesidades, en los barrios obreros, preferentemente al noroeste de la ciudad.

Así mismo, el proceso de institucionalización de la higiene pública municipal en Valencia se produce también durante la segunda mitad del XIX y es posible gracias a la acción de tres instituciones clave: el Instituto Médico Valenciano, la Facultad de Medicina y el Cuerpo Municipal de Higiene y Salubridad de Valencia, como ha señalado Carmen Barona. Este impulso seguía la tendencia general de todas las grandes ciudades europeas en materia de higiene pública, política sanitaria, vacunación y medicina legal, aunque su aplicación fue especialmente necesaria y probablemente excesivamente lenta en un contexto social tan degradado como el que acabamos de describir. En cualquier caso, la lucha común contra las epidemias no sólo de cólera, sino también de lepra, paludismo o viruela incentivó la investigación y la práctica médica. Aunque sus orígenes parten de la organización aislada de servicios e instituciones¹⁰⁵.

Las necesidades de vivienda eran una cuestión determinante, en una ciudad donde los pisos insalubres eran la norma, multitud de casas con alojamientos precarios de 20 o 30 m², una buena parte de los cuales han llegado hasta bien entrado el siglo XX. El

¹⁰⁵ BARONA, Carmen, *Las políticas de la salud. La sanidad valenciana entre 1855 y 1936*, Valencia, Publicacions de la Universitat de València, 2006.

Ensanche y los sucesivos procesos de Reforma Interior fueron una tímida respuesta, pero no era suficiente, sin un impulso decisivo y una voluntad que no parecía extenderse entre la clase dirigente.

La arquitectura hasta la restauración fue dirigida a plasmar el orden del neoclasicismo imperante fruto de las modas de la Revolución Francesa, por modernas y avanzadas a través del Magisterio de Manuel Fornés y Gurrea, director de arquitectura de la Academia de San Carlos¹⁰⁶. A través de manifestaciones culturales, novelas, y escritos que trataban de eludir la realidad y los conflictos, fueron surgiendo tendencias y manifestaciones, minoritarias primero, que derivaron en creaciones que añoraban la historia, el pasado, y hechos de carácter romántico. El Romanticismo, la Renaixença y otras manifestaciones fueron ganando terreno, con una eclosión cultural que subyacía en una ciudad paupérrima y desagradable, para propios y extraños, en la que, paradójicamente, la tasa de analfabetismo superaba ampliamente a la media nacional¹⁰⁷.

En cualquier caso, la eclosión cultural surgida en Valencia y el auge de la literatura valenciana en el último tercio del siglo XIX conllevó una parte de sátira política y denuncia social que nos aporta una estética literaria, aunque de naturaleza realista que nos acerca al ambiente sórdido que caracterizaba al casco histórico de Valencia durante estos años. Especialmente a través de las obras de teatro se reflejaba no sólo el ambiente social de la ciudad y sus oficios, sino también los problemas y deficiencias de las viviendas y los interiores domésticos y un aspecto especialmente interesante para nuestro estudio: el estado material de las calles y las casas, así como la insalubridad dominante¹⁰⁸.

En este punto, remitiremos únicamente a un texto que consideramos sintomático de la realidad cotidiana de la vida urbana de Valencia a finales del XIX, publicado el 26 de mayo de 1877 en el número 3 de la revista *El bou solt*. El artículo se titula, de manera muy gráfica y explícita, “Tápense els nasos” y en él se dice que: *l'estat repugnant*

¹⁰⁶ Véase el perfil de Manuel Fornés realizado por Antonio Bonet Correa. BONET CORREA, Antonio, *Figuras, modelos e imágenes...*, op. cit.

¹⁰⁷ Diferentes textos literarios reflejan perfectamente esta doble realidad social. Véase BLASCO, Ricard, *Els valencians de la Restauració. Estudi sobre la composició de la societat valenciana del 1874 al 1902*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 1986.

¹⁰⁸ *Ibidem*, pp. 146-211.

*qu'han presentat la semana pasá carrers tan públics y concurrirts com el de les Barques, Sant Visent y Senta Tecla, ahon verdaderes montañes d'inmundisia feen tapar els nasos mes que depresa als transeunts*¹⁰⁹. Este texto lo motivó la limpieza de la acequia que hacía las veces de alcantarilla o colector general de las aguas residuales de esta parte de la ciudad, precisamente en el entorno del Barrio de Pescadores, la plaza del Ayuntamiento y la estación del ferrocarril.

La falta de higiene en las calles y en las casas era frecuente en la Valencia del XIX, afectando no sólo a la imagen y percepción de la ciudad, sino también a la propia salud de sus habitantes. Con el fin de paliar estas carencias y en línea con los planteamientos higienistas de la época, se fueron tomando una serie de medidas que paulatinamente fueron paliando los efectos de esta insalubridad general. Especialmente relevante y necesario era mejorar el sistema de alcantarillado de la ciudad e incrementar la comunicación directa con la red de desagües de las casas. A este hecho se le unirían diferentes iniciativas como la construcción en lugares concurridos de mingitorios o aseos públicos, además del saneamiento, desinfección y limpieza de las calles y plazas u otros espacios públicos, como los mercados, el matadero municipal o los cementerios públicos ubicados fuera de la ciudad.

Pese a que la referencia es de carácter literario y debe ser tomada con cautela, nos indica el ambiente insalubre que predominaba en toda la ciudad, y las carencias en los servicios públicos básicos de higiene, limpieza de las calles y alcantarillado, dando pie al siguiente epígrafe de la tesis.

3.1.4. Un espacio de oportunidad. La dotación de servicios públicos y el negocio de las compañías privadas en Valencia

El estado de salud de la población de una sociedad es uno de los mejores indicadores del nivel de vida y bienestar de la misma. La enfermedad y concretamente las epidemias, como fenómeno social, se relaciona directamente con la situación económica, social, política, así como los hábitos de vida y prácticas culturales de las poblaciones, como hemos tratado de remarcar en el apartado anterior. Como

¹⁰⁹ *Ibidem*, p. 163.

acabamos de ver, en la ciudad de Valencia se produjo un proceso de recuperación económica, que vino acompañado de un proceso de polarización social y empobrecimiento generalizado de las clases populares¹¹⁰.

3.1.4.1. Salubridad, higienismo y arquitectura en Valencia

La salud de las poblaciones europeas en el siglo XIX estaba determinada por las enfermedades contagiosas y epidémicas, cuyo medio de propagación principal era la ciudad densificada¹¹¹.

El movimiento higienista que surgió en toda Europa como reacción a esta grave situación, para la mejora de las condiciones de vida de las ciudades, convenció a las instituciones de las ventajas de aplicar políticas de intervención con el fin de atajar las epidemias. Las actuaciones se centraron en dos frentes: la mejora de las condiciones de las infraestructuras urbanas (alcantarillado, agua potable, etc.) y la mejora de la vivienda, para conseguir unas condiciones de vida saludables, junto a la reforma de los núcleos urbanos que permitiera la aireación y el asoleamiento de las calles, abrir nuevas plazas o jardines y construir nuevas viviendas dignas, que tuviesen unas condiciones de habitabilidad razonables.

Las enfermedades de transmisión por el agua (como el cólera, tifus, diarreas, paludismo, difteria, etc., eran muy frecuentes en la ciudad) junto a las de transmisión aérea (como la tuberculosis, el sarampión o la gripe) constituyeron en conjunto el azote de la ciudad industrial, convirtiendo el siglo XIX en un periodo de constante y obligado esfuerzo para la erradicación de estas enfermedades y para las reformas morfológicas y arquitectónicas, que tenían como objetivo complementario la mejora del ornato público.

¹¹⁰ BARONA, Josep Lluís, "Higiene i salut a València en el segle XIX", en VV.AA., *L'aigua domesticada. Els orígens de l'abastiment d'aigua potable a València*, Valencia, Ajuntament de València, 2007, pp. 31-41. BARONA, Josep Lluís (compil.), *Polítiques de salut en l'àmbit municipal valencià (1850-1936)*, Valencia, Seminari d'Estudis sobre la Ciència, 2000. PONS, Anacleto y SERNA, Justo, "Misericordias e indigencias. El orden interior de la ciudad", en VV.AA., *L'aigua domesticada. Els orígens de l'abastiment...*, op. cit., pp. 43-55.

¹¹¹ BARONA, Josep Lluís, "Génesis y dimensiones del higienismo", *Lars. Cultura y ciudad*, 15, 2009, pp. 8-13.

España tuvo un impulso en la mejora de la sanidad municipal con la creación de cuerpos municipales de sanidad, se aprobaron normativas locales para la higiene pública. El Estado creó en 1899 la Dirección General de Sanidad y el Instituto Nacional de Sueroterapia, Vacunación y Bacteriología en Madrid, siguiendo la línea iniciada algunos años antes en París, por el Instituto Louis Pasteur. Se aprobaron leyes para regular el trabajo de mujeres y niños (1901), para implantar la vacunación antivariólica (1904). Se crearon los institutos de medicina municipales en las poblaciones de más de quince mil habitantes. Se construyen los sanatorios marítimos, balnearios, las gotas de leche para los niños lactantes, los sanatorios antituberculosos, las colonias infantiles y campamentos de verano. En definitiva, toda una ofensiva pública para desarrollar una política sanitaria efectiva frente a las epidemias.

La mortalidad infantil en España en la segunda mitad del siglo XIX alcanzaba tasas del 245 por mil, con una esperanza de vida que rondaba los treinta años en 1885, precisamente el año en que tuvo lugar la epidemia de cólera en Valencia. Quince años después, la situación había mejorado sensiblemente, situándose la esperanza media de vida en 34,7 años¹¹².

En 1848, el médico Rudolf Virchow publicó "*Die medicinische reform*", tras investigar la epidemia de tifus en Prusia por encargo del gobierno¹¹³. Su informe recomendaba unir la intervención sanitaria a la acción política, y destinar recursos para obras e infraestructuras que mejorasen las condiciones de vida. Así mismo, Max Von Pettenkofer sostenía las ventajas y rentabilidad económica de las inversiones públicas en saneamiento y salubridad urbana.

El higienismo produjo una respuesta de acción sanitaria y de actuación urbana, para atajar el medio de contagio y el foco de la enfermedad. Produjo un modelo de ciudad en la búsqueda de un espacio de vida más saludable, a través de un mejor control de las aguas, de la higiene en las viviendas y el diseño de las ciudades. En esta línea, Luis Ferreres, en el proyecto de Gran Vía planteado en 1891, por él definido como la base de la Reforma Interior de Valencia sigue estos mismos objetivos: la mejora de la red de

¹¹² GOERLICH GISBERT, Francisco José y PINILLA PALLEJÀ, Rafael, *Esperanza de vida en España a lo largo del siglo XX. Las tablas de mortalidad del Instituto Nacional de Estadística*, Madrid, Fundación BBVA, 2006.

¹¹³ BARONA, Josep Lluís, "Génesis y dimensiones del higienismo...", *op. cit.*

alcantarillado y la traza viaria, que permite la correcta aireación de la ciudad densa, siendo estos los dos canales principales de contagio urbano.

Las iniciativas que produjeron estas políticas en Valencia fueron, por ejemplo, la colonia-sanatorio de la playa de la Malvarrosa, proyecto presentado por Francisco Mora en 1904, el cual nunca llegó a construirse, tras revocarse la concesión al poco tiempo de su adjudicación. Otro ejemplo, el cual sí llegó a buen puerto, lo encontramos en la iniciativa del doctor Moliner, quien fue el inspirador del Sanatorio de Portaceli antituberculoso, dedicado a la atención sanitaria de las clases populares, en 1899.

La ciudad carecía de sistemas adecuados de higiene pública que garantizaran la salubridad de los espacios públicos, la calidad del agua, la eliminación de residuos o la atención de los marginados, contribuyendo a una ciudad de contrastes, en la que la miseria y la indigencia convivían con la opulencia y el confort de la nueva élite burguesa, generando toda una serie de desequilibrios internos que hacían de la ciudad un espacio difícilmente habitable. Era preciso actuar sobre el Valladar y la red de Alcantarillado, las instituciones médicas pedirán una actuación urgente sobre la evacuación de aguas negras¹¹⁴.

Desde este prisma se comprenden mejor determinadas intervenciones urbanísticas, que transformaron la ciudad. La Reforma Interior fue más allá de lo evidente y vino acompañada de una fundamental modernización del subsuelo, a través de la cual se llevó a cabo la dotación de servicios públicos, como el agua potable, el alcantarillado o la distribución de gas. El objetivo básico era el de mejorar las condiciones materiales de todos aquellos que vivían en el seno de la ciudad, al igual que se buscaba con las reformas urbanísticas, pero del mismo modo, detrás de este beneficio común y público se escondían intereses privados, derivados del negocio urbano, controlado por compañías de capital privado.

¹¹⁴ JORDÁ SUCH, Carmen, *Higiene urbana y las infraestructuras de la ciudad de Valencia en el siglo XIX*. Tesis doctoral inédita leída en la ETSAV, 1989.

3.1.4.2. La llegada del agua potable a la ciudad

Ante la necesidad imperiosa por reducir el impacto de las epidemias y contribuir a la higiene pública en la ciudad, el elemento clave era garantizar un adecuado abastecimiento de agua potable y un sistema de desagüe eficaz para dar salida a las aguas residuales. No obstante, y a pesar de la posición estratégica de Valencia junto al cauce del río Turia, ambos servicios tardaron en ponerse en marcha y funcionar eficazmente, a pesar de los esfuerzos de las autoridades. Domesticar el agua y adaptarla a las necesidades de la sociedad valenciana fue un importante desafío que fue alcanzándose en conexión con el proceso de transformación urbanística y modernización de la ciudad¹¹⁵.

La llegada del agua potable a la ciudad de Valencia no se consiguió hasta 1850, pese a que esta aspiración comenzó a forjarse ya en el siglo XVIII, con los primeros proyectos de conducción de aguas salubres promovidos por la Sociedad Económica de Amigos del País. No obstante, no fue hasta 1830 cuando las tentativas comenzaron a tomar forma, gracias en parte al impulso de personajes como el Canónigo Mariano Liñán, quien legó su patrimonio (más de 430.000 reales) a la ciudad con la única condición de que su donación se dedicase a sufragar el coste de las obras de conducción del agua. Pocos años más tarde, concretamente el 19 de Noviembre de 1850, Valencia ponía en marcha este servicio en un acto público al que asistieron los prohombres de la ciudad y múltiples vecinos, el cual tuvo lugar en la Plaza de Calatrava, actualmente denominada Plaza del Negrito, en alusión a la figura que corona la primera fuente pública de la ciudad.

La cuestión puede parecer baladí, pero nada más lejos de la realidad, ya que domesticar el agua era fundamental para la mejora de la vida cotidiana de las gentes y sobre todo para el control de la higiene y las epidemias que esquilaban a la población valenciana durante este periodo. Hasta ese momento, el abastecimiento se realizaba a partir de pozos particulares, que perforaban el subsuelo de la ciudad. Un dato resulta revelador, en 1755, el padre Serrano calculaba que en Valencia existían en

¹¹⁵ VV.AA., *L'agua domesticada. Els orígens de l'abastiment...*, op. cit.

torno a 20.000 pozos. Obviamente, la calidad del agua extraída era muy deficiente y la transmisión de enfermedades más que frecuente.

El 12 de julio de 1844, don Tomás Liñán planteó un proyecto para canalizar las aguas del río Turia y dotar de agua potable a la urbe. Para ello, se formó una comisión municipal, en la que se designó a los concejales Polo, Sanz y Tamarit. El proyecto se dilató, ante la falta de iniciativa privada o inversión suficiente, a pesar del legado dejado por el señor Liñán, muy insuficiente para acometer una obra de este calibre. Gil Sumbiela señala *como no es defecto moderno en nuestra patria chica la falta de iniciativas por el retraimiento del capital a todo lo que no se invertirle en renta fija o cupón seguro*¹¹⁶. Esta situación se desbloqueó gracias a la intervención del alcalde José Campo y la creación de una Sociedad Anónima de conducción de Aguas Potables por 6 millones de reales.

Tras poner en marcha el proyecto, construir dos depósitos de aguas (primero el de Mislata y luego el de Manises) y aplicar diferentes sistemas de filtrado y decantación del agua, se inició un nuevo servicio a comienzos del siglo XX. Proyecto aprobado en 13 de septiembre de 1900, durante el periodo de gobierno blasquista. El periodista detalla todas las obras acometidas y las diferentes infraestructuras aplicadas, concluyendo su opúsculo señalando que a la altura de 1907, que es cuando se publicó, *se han enterrado noventa y un kilómetros de tubería de hierro de diferentes diámetros comprendidos entre 0,500 y 0,040 metros, de ella 13 hasta Valencia y 78 en la capital y poblados marítimos [...] con lo dicho basta para formar juicio de la gigantesca obra realizada por la Sociedad de Aguas Potables y mejoras de Valencia, digna de que sea por todos conocida y sirva de estímulo a otras capitales no menos necesitadas que la nuestra de tan trascendental mejora.*

Resulta sintomática la conclusión de este pequeño opúsculo, en el cual Gil Sumbiela acaba señalando la ingratitud de la ciudad Valencia hacia el canónigo Liñán y el Marqués de Campo, afirmando lo siguiente: *podrá decirse que los valencianos somos poco reflexivos, díscolos y exaltados; que nuestros capitalistas tienen horror a los*

¹¹⁶ GIL SUMBIELA, Luis, *Historia del abastecimiento de aguas potables de Valencia*, Valencia, Imprenta viuda de Emilio pascual, 1907, p. 10. Tengamos en cuenta la contemporaneidad del relato de Gil Sumbiela, quien además de su labor periodística, fue portavoz de la Junta de Sanidad tanto en 1885 como en 1890, con motivo de las dos epidemias de cólera que se declararon en Valencia, por lo que era un conocedor de primera mano de la necesidad de mejorar este servicio público.

negocios mercantiles e industriales, y que los mejores proyectos mueren aquí en flor, si no vienen de fuera a realizarlos¹¹⁷.

Otro folleto más reciente es el publicado por la Sociedad de Aguas Potables y Mejora de Valencia que continúa ilustrando el complejo proceso de abastecimiento de agua potable a la ciudad de Valencia y su creciente población. A comienzos del siglo XX, se planteó la necesidad de sustituir los sistemas tradicionales de aprovisionamiento, a base de pozos y aguadores, por su insuficiencia y los problemas epidemiológicos derivados de su uso.

A pesar de diferentes alternativas, siempre se tuvo claro que la mejor fuente de aprovisionamiento eran las aguas del río Turia, por lo que se construyó una toma en la zona de aguas arribas de la población de Manises, donde sigue estando hoy en día. *La falta de experiencia que entonces existía y la de medios económicos para subsanarla, dieron lugar a deficiencias que obligaron a reconsiderar el problema varias veces y que sólo llegó a resolverse cuando en 1904 se le adjudicó a la Sociedad de Aguas Potables y Mejoras de Valencia el abastecimiento, a base de utilizar como depuración y filtración el sistema de patente francesa, Puech-Chabal*¹¹⁸.

3.1.4.3. Mejoras en la red de alcantarillado. Una reforma pendiente

La mejora de la calidad de las aguas, a través de nuevas técnicas de depuración y decantación vino acompañada de una progresiva extensión de la red de aguas potables en toda la ciudad, aprovechando las transformaciones urbanas de la ciudad antigua para introducir las canalizaciones necesarias en el subsuelo, no sólo de agua potable, sino también de alcantarillado, gas y otros servicios públicos¹¹⁹.

Abastecimiento de agua potable e higiene van de la mano, especialmente en el ámbito urbano, lo que supuso que éste fuese un problema y una preocupación constante para

¹¹⁷ Ibidem, p. 28.

¹¹⁸ VV.AA., *El abastecimiento de agua potable de Valencia*, Valencia, Sociedad de Aguas Potables y Mejora de Valencia S.A., 1964, p. 3.

¹¹⁹ Como veremos, Luis Ferreres en su proyecto de Reforma Interior incluye entre estos servicios el novedoso sistema telefónico y la construcción de acometidas en la red general para dar servicio a las casas particulares, lo que contribuiría enormemente a incrementar el negocio asociado a la distribución de estos servicios básicos hoy en día.

las autoridades políticas. Pese a proyectos anteriores, fue la Sociedad Económica la encargada de promover con mayor intensidad un proyecto de traída de aguas a la ciudad de Valencia, que acabase con el peligroso uso de las aguas de los pozos. A este hecho se le unía, la carencia de un sistema de alcantarillado eficaz, la otra cara de la moneda en cuanto a cómo domesticar el agua, lo que conllevaba constantes filtraciones de aguas residuales y la infección y contaminación de los pozos.

Las acequias que recorrían la ciudad (fundamentalmente la acequia de Rovella) eran las encargadas de arrastrar estas aguas sucias y los desperdicios no sólo humanos, sino también industriales. Con este panorama, se entiende que el agua potable fuese una de las líneas rojas para las autoridades políticas del momento y para personajes tan influyentes en la ciudad como el Marqués de Campo, instigador principal del proyecto de creación de la Sociedad Valenciana para la conducción de las Aguas Potables, y a la postre presidente de la misma.

La red de saneamiento urbano de Valencia ha sido un aspecto básico en la evolución histórica de la ciudad, a pesar de carecer de un estudio pormenorizado sobre esta infraestructura, innegablemente conectada a la mortalidad y las epidemias. La estructura histórica del alcantarillado se basaba en la estructura urbana de la ciudad amurallada, cuyos valladares, además de cumplir una función defensiva, servían de colectores para las aguas pluviales y residuales de la ciudad. Junto a estas grandes vías de desagüe, la red se complementaba, en diferentes niveles, con la acequia de Rovella, un canal de riego que atravesaba el subsuelo de la ciudad intramuros en diferentes ramales, que servían para verter las aguas sucias de las casas e industrias situadas en este espacio urbano. Por último, además de los valladares y esta acequia, la red se complementaba con alcantarillado de diferente diámetro y relevancia (desde las acequias madre de las vías principales, a un sistema de alcantarillados secundarios y terciarios), que trataban de dar salida de manera poco eficiente a las aguas residuales generadas en un espacio urbano densificado e insalubre.

Las deficiencias de esta infraestructura urbana son constantemente denunciadas durante el siglo XIX, y las autoridades tratan de atajar estos problemas con pequeñas intervenciones que en nada mejoran el conjunto, a pesar de los esfuerzos de la Junta de Policía Urbana (que asumió las atribuciones que previamente recaían sobre el

Tribunal del Repeso y la Junta de Murs e Valls). En el periodo que nos ocupa existía en Valencia una intrincada red de “acequias madre” que hacían las veces de alcantarillado, las cuales debían ser limpiadas frecuentemente (monda), aunque casi siempre de manera parcial. La red intramuros de alcantarillas era tan compleja y solapada con la red de acequias que en multitud de ocasiones no se sabía exactamente adonde se vertían las aguas sucias, si a la alcantarilla o a la acequia (de Rovella o de Favara), siendo casi imposible distinguir una y otra red¹²⁰.

El problema principal, a tenor de la opinión de algunos peritos coetáneos, no era de capacidad, sino del mal estado de conservación y la permeabilidad de las mismas. Así mismo, Carsí a comienzos del siglo XX señala que la escasa pendiente producía una importante acumulación de depósitos y unas condiciones de insalubridad inaceptables. Igualmente se denuncia que, a excepción de unos pocos colectores construidos de mampostería y revestidos de cal hidráulica (obras acometidas especialmente en los momentos de intervenciones urbanísticas de calado, como las que abordamos en esta tesis), la mayoría de ramales, sobre todo en la red secundaria, eran de ladrillo y mortero de cal y tierra, por lo que la porosidad y permeabilidad causaba frecuentes contaminaciones, filtraciones, humedades y circulaciones de aguas subterráneas. A ello se le unía que la mayor parte de las calles eran de tierra, y al no estar pavimentadas, los hoyos que generaba el paso de personas y mercancías dejaba al descubierto en muchas ocasiones el sistema de alcantarillado¹²¹.

No resulta difícil forjarse una idea aproximada del ambiente que se respiraba en el interior de la ciudad de Valencia durante todo el siglo XIX, y su conexión directa con las frecuentes y mortales epidemias que se declararon en la ciudad. Las carencias de la red de alcantarillado no comenzaron a subsanarse de manera decidida hasta las décadas finales del siglo XIX, tras el derribo de las murallas en 1865 y especialmente tras la dramática epidemia de cólera de 1885, pese a los intentos previos de mejora del

¹²⁰ Véanse los mapas adjuntos en que se detallan ambas redes, que en realidad formaban una sola, debido al solapamiento y conexión entre los brazos o ramales de las acequias y el valladar o colector general que daba salida a las aguas residuales y las conducía hacia las zonas de huerta recayentes a las acequias de Rovella y Favara. Un agua que pese a su suciedad y mal olor era altamente apreciada por los aportes extra de materias orgánicas y fertilizantes que aportaba.

¹²¹ Cita extraída de BONILLA, Mercedes, *Estudio de la relación...*, op. cit., capítulo III, punto b, nota 34. CARSI, Vicente, “El alcantarillado de Valencia”, *Boletín Sanitario Municipal*, 2, año 1906.

sistema sanitario e higiénico de la ciudad de Valencia¹²². Lo cual se conecta con la puesta en marcha de una organización de la salud pública valenciana y la sanidad municipal, a través de la constitución del Cuerpo Municipal de Higiene Pública y Salubridad, cuyas competencias no se limitaban únicamente al ámbito médico o sanitario, sino que sus recomendaciones influían también sobre el modelo de ciudad que se estaba construyendo y sobre las nuevas leyes urbanísticas que se estaban desarrollando en paralelo a estos procesos transformadores¹²³.

Estas actuaciones sobre la estructura urbana y sobre sus infraestructuras forman parte y, por tanto, no puede disociarse del proyecto de Reforma Interior y ensanche que está construyendo la nueva ciudad. Las autoridades valencianas, dentro de sus limitaciones presupuestarias, su capacidad de endeudamiento público y su interés en incentivar la reforma urbanística y todos sus negocios asociados, contribuyeron lentamente a mejorar las condiciones de vida y habitabilidad del casco antiguo.

¹²² Remitimos a la tesis doctoral de Mercedes Bonilla anteriormente ya mencionada, donde se aborda de manera bastante sistemática la situación del alcantarillado la relación entre esta y otras obras de infraestructura sanitaria en la ciudad y su impacto sobre la reducción de las epidemias.

¹²³ BARONA, Carmen, *Las políticas de la salud, op. cit.*

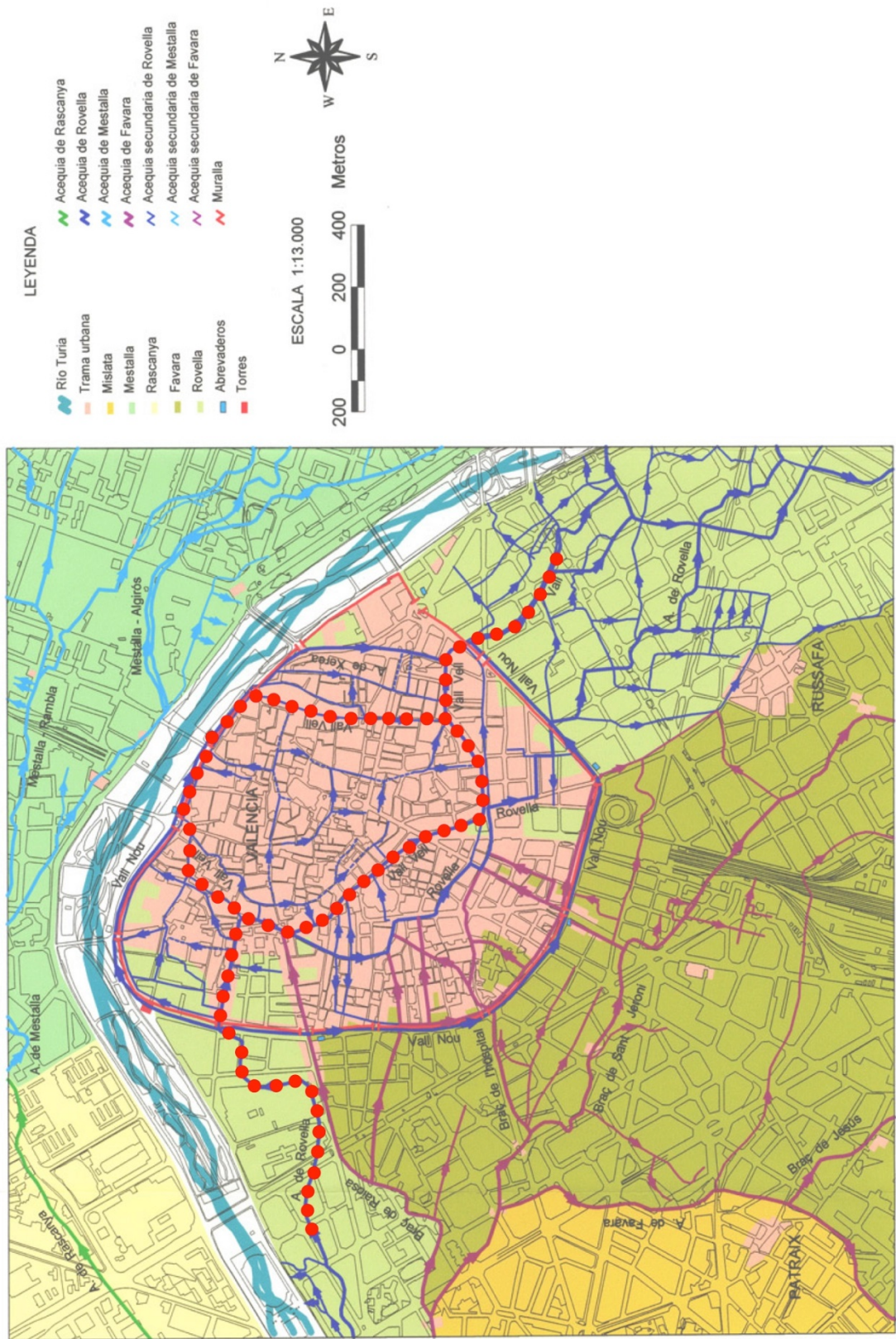


Figura 22. Mapa de la red de acequias en el siglo XV.

<http://www.ciclointegraldelaqua.com/castellano/historia-era-moderna.php>

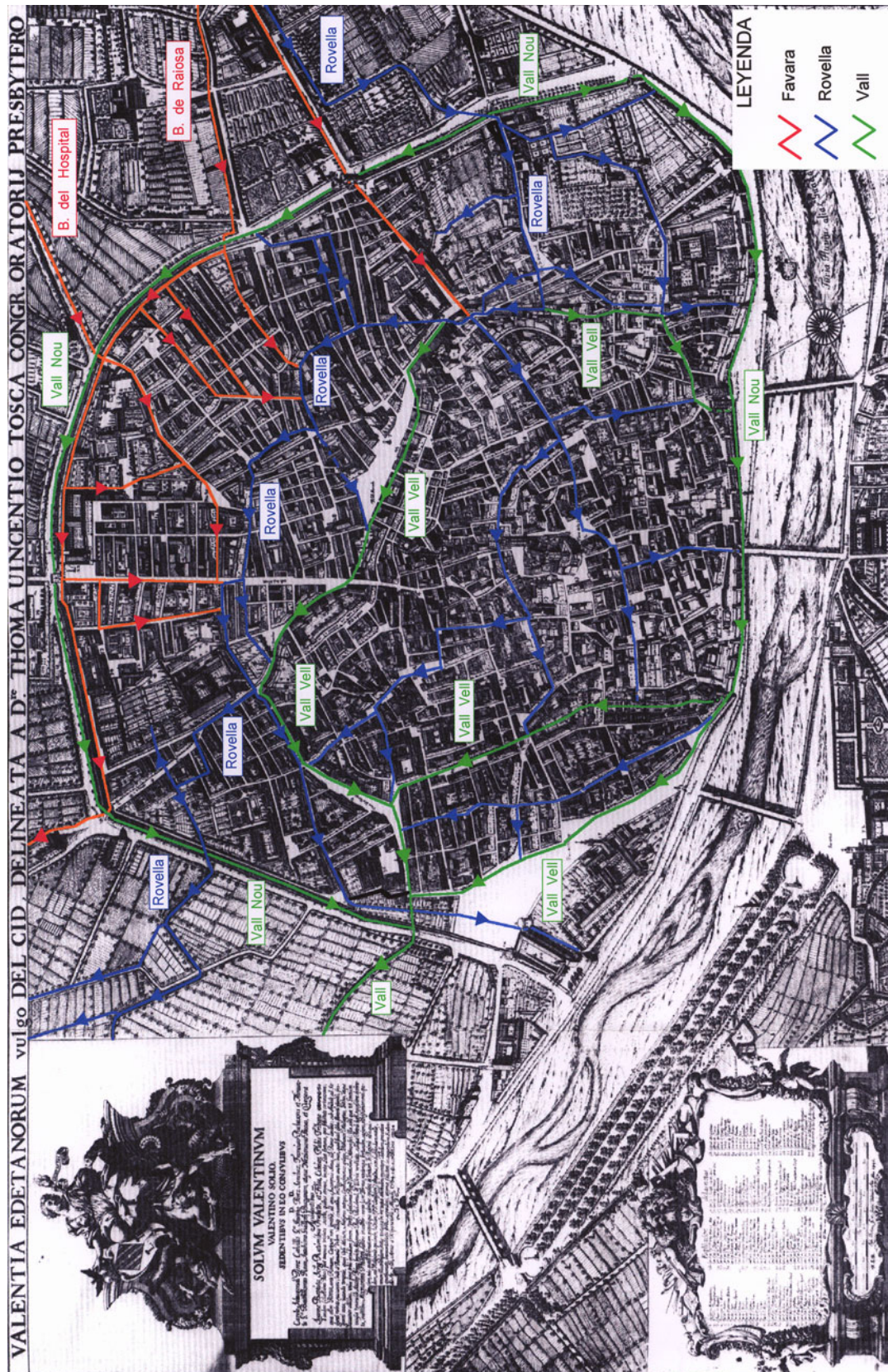


Figura 23. Mapa de acequias y colectores sobre el Plano de Tosca.

<http://www.ciclointegraldelagua.com/castellano/historia-era-moderna.php>

3.1.4.4. La compañía de gas y el negocio del alumbrado público

El último punto a remarcar dentro del apartado de dotación de servicios públicos y el desarrollo de negocios urbanos asociados a ellos e incentivados por la iniciativa privada es el de la compañía del gas y la difusión en la ciudad del alumbrado público. Precisamente este aspecto es uno de los que mejor ilustra la combinación entre intereses públicos y negocios privados dentro de los nuevos sectores de la élite burguesa y, como no podía ser de otro modo, fue el Marqués de Campo la figura clave en el mismo.

Una serie de investigaciones e inventos permitieron la utilización del gas inflamable que se desprendía de la combustión de la madera o de la hulla, sacando de la oscuridad a las ciudades inglesas de la primera revolución industrial, expandiéndose posteriormente por París y la mayor parte de ciudades europeas. En el caso de España, fueron principalmente las compañías de origen francés las que monopolizaron este nuevo servicio y Valencia no fue una excepción. La empresa francesa formada por Charles Lebón y Jules Lecocq presentó un proyecto que fue aprobado el 18 de agosto de 1842 y pocos meses después, el 18 de marzo de 1843 el Ayuntamiento otorgó el monopolio del gas en la ciudad a la “Sociedad Valenciana para el Alumbrado de Valencia” por veinte años.

El rápido crecimiento de la compañía de Lebón se basó en una estrategia financiera particular, que consistía en la alianza con la burguesía local (la cual controlaba el Ayuntamiento), bien como socios capitalistas o bien por arriendo de fábricas, facilitando de este modo la gestión y sobre todo la expansión de la red de distribución de gas por toda la ciudad. De nuevo, el principal socio de la operación fue la sociedad de José Campo.

El 9 de octubre de 1844 se inauguran las primeras farolas a gas en la Glorieta, justo en el límite entre el casco histórico y el ensanche y junto a la fábrica de gas, cuyos terrenos se habían cedido a un precio increíblemente económico por parte del Ayuntamiento.

No obstante, la gestión del alumbrado público en Valencia y el importante negocio privado que tenía asociado se convirtió en un motivo de conflicto y litigio judicial que

se dilató hasta comienzos del siglo XX. Aprovechando la ausencia de Lebón y con José Campo como alcalde, se produjo la venta de la compañía de alumbrado, la cual se incorporó a la Compañía General Peninsular de Madrid bajo la aprobación del Ayuntamiento. Nuevamente, un año después y todavía con José Campo al frente del Consistorio, se obligaba a remitir información sobre el estado de la fábrica de gas y la red de distribución, y ante las carencias y deterioro del sistema, se tomó la decisión (nada casual) de embargar la fábrica de gas y todas las pertenencias de la empresa, que quedaban depositadas en manos de José Maycas Pérez, hombre propuesto por Campo quien acababa de abandonar su función política.

La batalla judicial que se desató se prolongó durante años y tras varios cambios de titularidad, la Compañía General Peninsular vendió a Campo en 1855 definitivamente la fábrica de Valencia, de la que era el principal acreedor, por lo que Campo consiguió hacerse con la propiedad absoluta de la fábrica sin apenas desembolso, aprovechando su influencia política. Gracias a ella también consiguió arrancar al Ayuntamiento una ampliación del monopolio que garantizó este privilegio a Campo hasta 1889.

Pese a los conflictos y litigios, de facto, Campo ejerció casi desde el primer momento de la llegada del gas a Valencia el monopolio efectivo del abasto público y privado de gas, representando éste un volumen de negocio enorme, en el que el control y la influencia política era uno de los pilares del sistema. La industria del gas tenía un carácter particularmente expansivo y precisamente esta expansión de la red de alumbrado se basaba en las concesiones, licencias y cesiones del Ayuntamiento hacia uno de sus hijos predilectos, quien además de acrecentar su patrimonio a través del gas, actuó como benefactor de la ciudadanía, financiando diferentes obras caritativas y benéficas, como el asilo de niños huérfanos.

El carácter conflictivo de estas dotaciones de servicios públicos en Valencia no se limitó al gas, sino que también está presente en el agua potable o el ferrocarril, casualmente sectores en los que José Campo también participó, demostrando su talento para los negocios. No fue el único, pero sí el personaje más emblemático de esta conexión

estrecha entre la dotación de servicios públicos y el desarrollo de negocios privados, derivados de diferentes concesiones políticas¹²⁴.

Estas actuaciones no fueron ajenas a la morfología urbana, sino que discurren en paralelo a la modernización de la ciudad, ya que implican el desarrollo de importantes obras de infraestructura. La funcionalidad de estas dotaciones y su desarrollo mejoraba la vida y el confort de los ciudadanos de Valencia, aunque lentamente. La rentabilidad y el beneficio privado era el que movía el resto de funciones y objetivos de la actividad. Además, estas grandes obras servían para amortiguar las tensiones sociales producidas por el paro obrero, reduciendo éste aunque de manera temporal. Otros factores como el aspecto estético o la influencia parisina deben ser tenidos en cuenta, ya que no sólo se trataba de construir ciudades más higiénicas y salubres, sino también adecentarlas y mejorar el ornato público de las mismas, a fin de hacerlas habitables y agradables.

Una aspiración burguesa que, sin embargo, distaba mucho de la realidad, al menos en Valencia. El escenario que acabamos de describir así lo demuestra, ya que nos encontramos ante una ciudad densificada, sucia e insalubre, con falta de vivienda digna e infraestructuras deficientes e incapaces de absorber el crecimiento poblacional, con fuertes tensiones sociales derivadas del paro obrero, y con numerosos problemas políticos y económicos, derivados de los vaivenes políticos del momento, la crisis sedera y la lenta reconversión económica, las luchas internas en las instituciones locales y la ambición por acaparar los nuevos negocios urbanos que se están poniendo en marcha. En definitiva, una ciudad que tocó fondo a mediados del siglo XIX y que, a partir de este momento, se convierte en un escenario de oportunidades, derivado del proceso de renovación interna que representa la morfogénesis de la Valencia moderna.

¹²⁴ LÓPEZ SERRANO, Alfredo, "El alumbrado de gas y los negocios urbanos en la Valencia del siglo XIX", en *Temas de Historia de España. Homenaje al profesor Don Antonio Domínguez Ortiz*, Madrid, 2005, pp. 305-326. Para el ejemplo de la ciudad de Barcelona, ARROYO, Mercedes, "La articulación de las redes de gas desde Barcelona. Empresas privadas, gestión municipal y consumo particular", en CAPEL, Horacio y LINTEAU, Paul-André (Dir.), *Barcelona-Montreal: desarrollo urbano comparado = développement urbain comparé*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1998, pp. 163-178.

3.2. La morfogénesis de la ciudad moderna. Valencia como caso de estudio

La morfogénesis de la ciudad se ajusta a las geometrías que la componen. La geometría de la ciudad vista a través de la forma, analizada a través de la función y de la tipología. En cuanto a la morfología son de relevancia los cambios de parcela y de manzana, y la agregación de manzanas en su representación bidimensional. Por medio de la función se impulsan los cambios propios de la ciudad industrial hacia la ciudad-jardín, y también, en particular, la propia diferenciación interna provocada por la corriente higienista del siglo XIX. Por último, la tipología engloba el elemento esencial en la producción de la ciudad residencial. Obviamente, estos elementos condicionan la forma de la ciudad de Valencia, siendo ésta un ente variable, al igual que lo ha sido su geometría a lo largo de la historia.

3.2.1. La estructura de la ciudad antigua

En los relatos de los viajeros extranjeros conviven percepción y realidad, siendo difícil en ocasiones discernir entre una y otra. En cualquier caso, a través de ellos se tiene acceso al proceso de construcción de la ciudad imaginada, una representación ideal que vivía en el imaginario colectivo de los viajeros europeos que visitaron la capital del Turia a lo largo de su historia. Conviene resaltar la clarividencia de las palabras del poeta andalusí Al Sumaysir de Elvira, quien allá por el siglo XI afirmó que *Valencia es una ciudad paraíso, pero cuando se conoce bien se ven sus defectos. Por fuera todo son flores, más por dentro todo son charcas de inmundicia*, preconizando la situación del siglo XIX¹²⁵.

Mirando a través de los ojos de los viajeros extranjeros, podemos aproximarnos al imaginario colectivo y a la realidad pretérita de nuestra ciudad, la cual, como capital del reino y gran urbe mediterránea, atrajo la atención de propios y extraños; como puso de relieve el profesor Josep Vicent Boira.

¹²⁵ BOIRA MAIQUES, Josep Vicent, *La ciudad de Valencia y su imagen pública*, Valencia, Universitat de València, 1992.

3.2.1.1. De la ciudad del Renacimiento a la de la Restauración

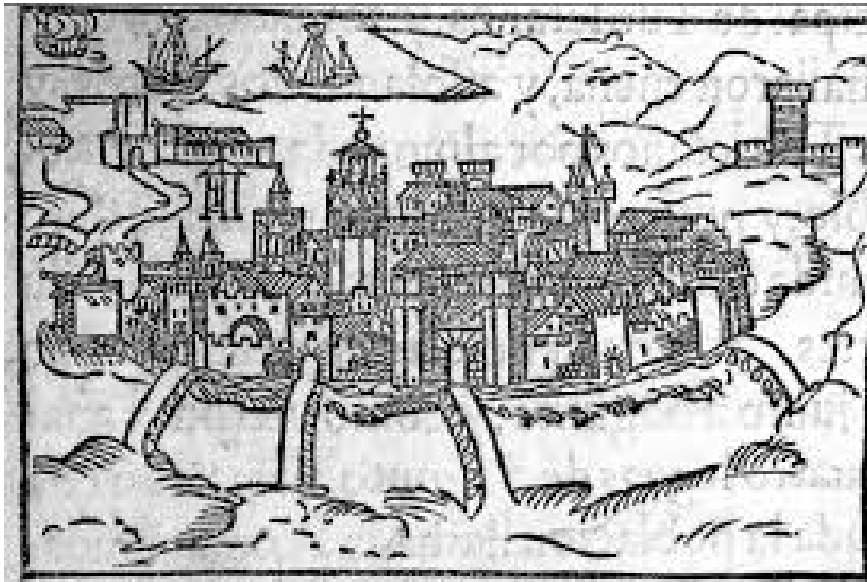
La Valencia del siglo XVI y XVII todavía mantenía la traza medieval, con la impronta de la ciudad islamizada, a pesar de que habían sido hechas algunas reformas interiores propias de la época medieval, reformas urbanas provocadas por la demolición de la muralla árabe y la construcción de la nueva muralla cristiana. En ellas podemos destacar alguna demolición como la puerta de la Boatella (Beit Al-lah), la mejora y ampliación de la calle del Mar, solicitada al Rey Pere “el Ceremonios”, la nueva puerta de Serranos (1392-1398) de Pere Balaguer o la puerta de Quart (1441) de Francesc Baldomar. La nueva muralla, las reformas urbanas puntuales y el trazado y conveniente desvío del suministro de agua para la correcta distribución del ciclo de agua en la ciudad fueron las principales intervenciones urbanísticas entre finales de la Edad Media y comienzos de la Edad Moderna, aunque en esencia no modificaban la estructura y morfología de la ciudad concéntrica.



Figura 24. Portada del libro *Regiment de la cosa pública*. Francesc de Eiximenis. Reedición de 1499, impresa por Christopher Cofman

La primera representación conocida de la ciudad la encontramos en la portada de la reedición del libro del “*Regiment de la cosa pública*” de Francesc Eiximenis, fechada en 1499, edición impresa por Cristopher Cofman. La imagen representa no sólo la ciudad amurallada, sino también su representación y administración política. Los seis Jurats de Valencia permanecen arrodillados delante de la puerta gótica de los Serranos de la antigua muralla de Valencia, recibiendo de manos de Eiximenis su obra, todo ello bajo la atenta mirada del Ángel Custodio, situado a la izquierda de la imagen.

Otra publicación referida a la ciudad nos ofrece una nueva imagen de Valencia a comienzos del siglo XVI. Nos referimos a los grabados que acompañaban las diferentes ediciones de la obra de Pere Antoni Beuter, *Primera parte de la crónica general de España y especialmente del Reyno de Valencia*, impresa inicialmente en 1538, y reeditado en 1546 por Juan Mei. Se observan las torres de Serranos al centro y los puentes del rio, dando lugar a sucesivas representaciones de la ciudad, todas ellas realizadas desde la perspectiva de la fachada Norte de la misma¹²⁶.



¹²⁶ No profundizaremos en este aspecto, analizado en diferentes trabajos. Véase MARÍAS, Fernando, “La arquitectura de la ciudad de Valencia en la encrucijada del siglo XV: lo moderno, lo antiguo y lo romano”, *Anuario del Departamento de Historia y Teoría del Arte*, 12, 2000, pp. 25-38.



Figuras 25 y 26. Grabado y portada de la obra de Pere Antoni Beuter, *Primera parte de la Cronica General de España* (1538). Reedición de Juan Mey en 1546

De 1563 disponemos del trabajo de Anton Van den Wijngaerde, que representa la primera vista de la ciudad completa. Esta representación forma parte de una serie de dibujos que se realizaron por encargo del Rey Felipe II de diferentes ciudades reales españolas, y en el caso de Valencia se realizaron dos vistas (la de la ciudad y la de la Albufera, ambas bajo dominio directo del monarca). La vista principal esta tomada desde lo alto y nos muestra la fachada norte de la ciudad, con la muralla y las grandes puertas y el río como eje vertebrador de la imagen. Gracias a esta vista disponemos por primera vez de una imagen muy aproximada de la estructura urbana de la ciudad, interpretada por el pintor.

De la mirada del dibujo merecen destacarse varias cuestiones, tanto del punto de vista estructural como morfológico. El punto de vista elegido por el pintor incorpora al dibujo central de la ciudad amurallada, los núcleos externos que entonces ya tenían un cierto desarrollo e importancia en el área periurbana. También es destacable la incorporación al dibujo de las acequias, entre ellas las dos que se ven en primer plano

entrelazando el núcleo de Zaidia hasta el Palacio Real, al norte del río Turia. Se pretende plasmar con este punto de vista la intensa actividad urbana de esta ciudad y el tráfico cotidiano de mercancías en dirección a los puentes de Serranos y San José, puertas de entrada al centro urbano. Al otro lado del cauce del Turia, se ve la traza de la acequia de Rovella, también acercándose a la ciudad amurallada por el Oeste, percibiéndose al fondo algunos cauces también de acequias y la Albufera, con una gran presencia paisajística dando cuenta de la importancia que adquiriría en la planicie.

A la izquierda de la imagen, al Este de la ciudad, el puerto con actividad comercial y buena presencia de barcos. En la otra vista que realiza el pintor desde el Este teniendo en primer plano la Albufera y al fondo la ciudad, se puede apreciar la magnitud e importancia del lago y el protagonismo que la desembocadura de la acequia de Rovella tiene junto a la del río Turia poco más arriba junto al puerto, dejando ver un espacio vacío entre los dos cauces. Posteriormente, este espacio aislado servirá como Lazareto, dando lugar al actual núcleo urbano de Nazaret.



Figuras 27 y 28. Vistas de la ciudad de Valencia y de La Albufera, con la ciudad al fondo, realizadas por Anton Van de Wyngaerde (1563)

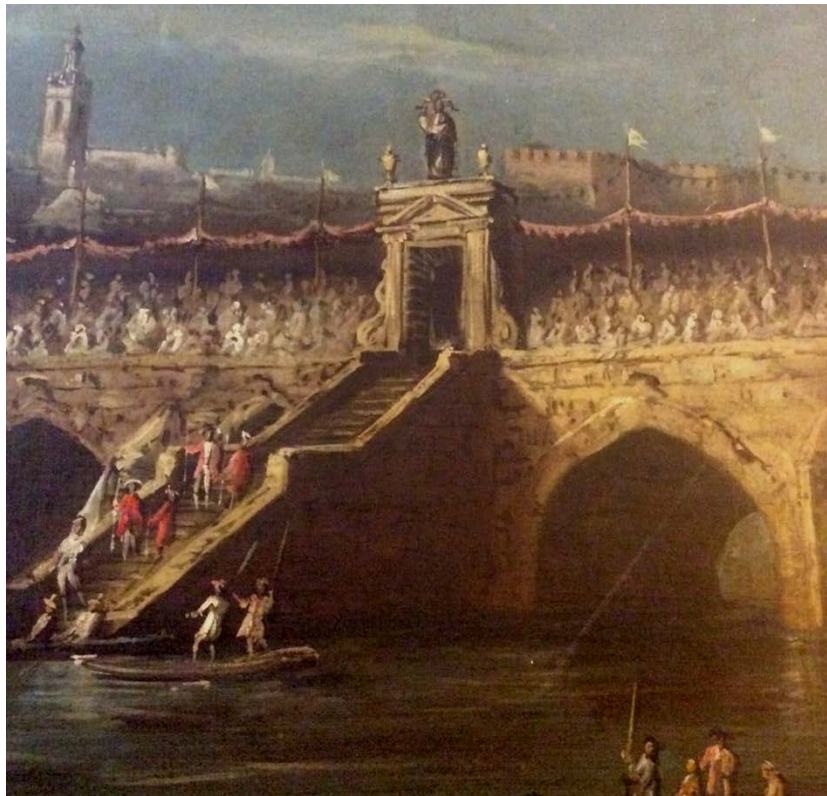
También resultan de gran interés (especialmente por su escasa difusión) los lienzos pintados al óleo por Antonio Martorell durante el último tercio del siglo XIX de la ciudad de Valencia, con un cierto aire romántico como corresponde al uso de la Academia del momento. Se trata de dos óleos, en el que uno de ellos muestra imágenes de la ciudad, siendo el tema principal del mismo la naumaquia de 1755; mientras que el segundo representa una estampa cotidiana del paseo de la Alameda. El primero recrea la Naumaquia Conmemorativa del tercer centenario de la canonización de Sant Vicent Ferrer, celebrada sobre el Turia en 1755. Nos da imagen de la ciudad amurallada y de las iglesias y campanarios existentes en el momento de la realización del cuadro, además de los dos puentes medievales del Real y de la Trinidad. Es una imagen magnífica de la ciudad amurallada, que también toma el punto de vista desde el Norte.

El otro óleo corresponde al paseo de la Alameda, recreando un día de paseo con multitud de personas y carruajes en el encuadre, además del paisaje propio de esta área arbolada y de ocio. A la izquierda del encuadre puede verse una casa posiblemente perteneciente al jardín del *Hort del Santíssim*. En el centro del cuadro se encuentra la fuente de fundición denominada de las Cuatro Estaciones que se instaló en conmemoración del suministro de agua a la ciudad en 1863¹²⁷. Fue adquirida a la Sociedad Barbezat et Cía de la fundición francesa Val d'Osne.

En el lienzo se observa también las torretas de los arrendatarios que el intendente Rodrigo Caballero Llanes encarga construir en 1714, y la presencia de la frondosidad de los árboles y álamos en los jardines que encarga a Lorenzo Llop, obra que se materializa en 1715-1716. También se colocan los bustos del Rey Felipe V y de su familia sobre un pedestal, algunas de estas piezas se han perdido.

¹²⁷ AGUILAR CIVERA, Inmaculada, "El ciclo del agua en la ciudad de Valencia (1850-1900)", en *Historia de la Ciudad IV, Arquitectura y transformación urbana de la ciudad de Valencia*, Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, 2005, pp. 195-218.





Figuras 29-32. Detalles del oleo de Antonio Martorell, recreando la naumaquia celebrada en Valencia en 1755 en conmemoración de la canonización de San Vicente Ferrer (Último tercio del siglo XIX). Patrimonio Nacional



Figuras 33 y 34. Detalles del oleo de Antonio Martorell, recreando las vistas del Paseo de la Alameda en el siglo XVIII (Posterior a 1863). Patrimonio Nacional.

Si bien los cuadros que acabamos de mencionar son posteriores a las representaciones realizadas por Alfred Guesdon para la Valencia del siglo XIX, representan una recreación de la ciudad ilustrada del siglo XVIII, con algunas contradicciones como la presencia de la mencionada fuente, fechada en 1863, y que nos permite datar aproximadamente su realización. Las imágenes de Guesdon, sin embargo, reflejan la Valencia industrial del siglo XIX. Este autor dibujó dos vistas de la ciudad de Valencia igualmente desde el lado Norte del río hacia el conjunto amurallado.

En el dibujo panorámico de la ciudad se observa un primer plano del río y del portal Nou, a derecha e izquierda la muralla y las puertas de Serrano y de Quart, y al fondo el puerto y la Albufera.



Figura 35. Vista de la ciudad de Valencia desde el Noroeste. Alfred Guesdon (1855)

En esta vista panorámica realizada desde el Norte, el autor acentúa la presencia de fábricas y chimeneas, enfatizando la realidad del nuevo ciclo urbano: la ciudad industrial, que se ve dibujada por la actividad fabril tanto en el interior de la muralla como fuera de ella. Igualmente, refleja los nuevos transportes del progreso, a través de la presencia de líneas de ferrocarril y trenes circulando, y al fondo el puerto, donde

se intuye el muelle de Mirallas del siglo XVIII (aún no está hecha la ampliación del puerto de Llovera), y aproximándose un barco de vapor. El conjunto parece querer destacar la realidad de la máquina de vapor aplicada al taller industrial, al transporte por ferrocarril y por barco. También se aprecia la avenida del Puerto y el llano del Real unidos por el paseo de la Alameda a la izquierda.

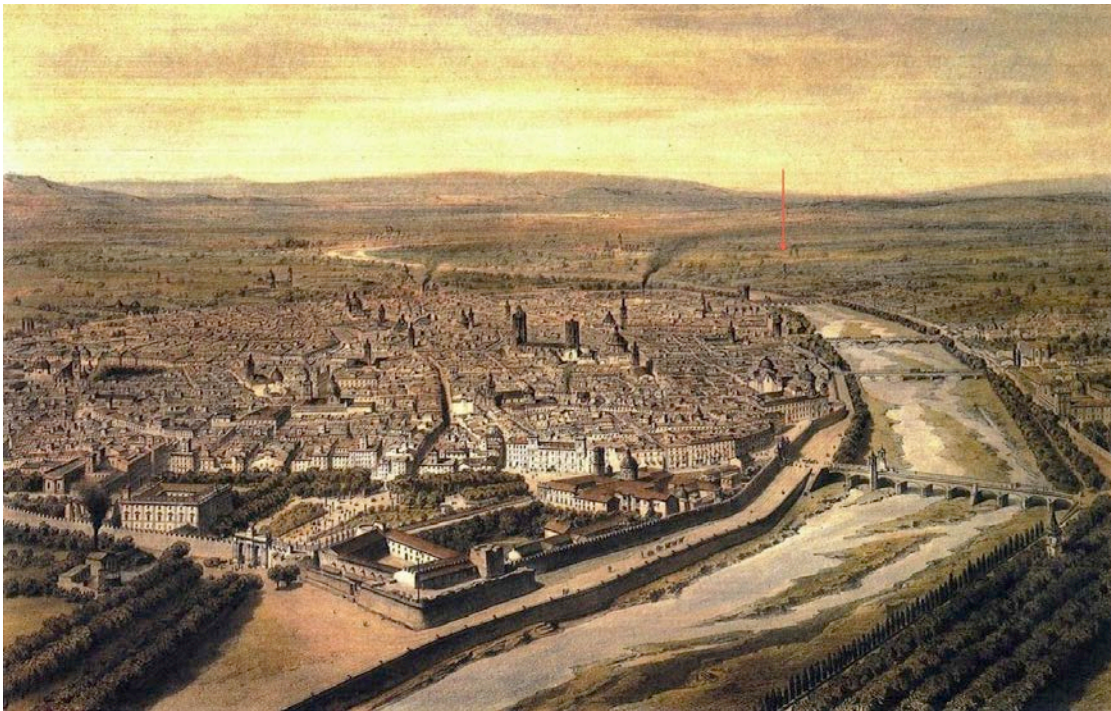


Figura 36. Vista de la ciudad de Valencia desde el Este. Alfred Guesdon (1855)

En la otra vista de Valencia se aprecia en primer plano la puerta del Mar, el paseo del Remei y la fábrica de gas Lebon (instalada en 1844) a la izquierda del paseo. Y a la derecha los puentes de Serranos y de la Trinidad conectando un lado y otro del cauce del río. Al Norte se observa el resto de la ciudad con la extensión urbana extramuros del llano de la Zaidia. En el centro de la imagen, la fábrica de tabacos con la chimenea y la plaza de la Glorieta como protagonista central de la vista.

Si se compara con las vistas de Guesdon de la ciudad de Barcelona, veremos una diferencia apreciable. En ésta última se pueden contar casi veinte chimeneas y en primer plano la Estación de Francia, con un tren saliendo sobre el foso de la muralla y el Puerto. Es indudable la mayor producción industrial a vapor de las fábricas de hilatura de Barcelona. La crisis de la seda en Valencia, agudizada por el éxodo de los

comerciantes franceses, a principios de siglo, había dejado un vacío todavía no resuelto¹²⁸.

3.2.1.2. De la ciudad cerrada a la ciudad abierta

La cartografía como ciencia de la representación del territorio y del trazado de las ciudades es la mejor forma para aproximarse al conocimiento de la ciudad. La configuración de sus calles y plazas, su distribución, la presencia de los principales edificios, etc. Todos los datos gráficos que se aportan en el mapa permiten a través de su análisis conocer y valorar los diferentes pasajes y episodios de la ciudad a través de las diferentes cartografías y de sus cambios a lo largo del tiempo. Por medio de los planos que a continuación se van a exponer podemos conocer episodios urbanos y acercarnos a los cambios y a la historia de Valencia, que han sido plasmados en su cartografía. Comenzamos por los planos más antiguos que definen en detalle la ciudad.



Figura 37. Grabado del plano de Valencia de Antonio Mancelli (1608)

¹²⁸ GÁMIZ GORDO, Antonio, "Paisajes urbanos vistos desde globo: dibujos de Guesdon sobre fotos de Clifford hacia 1853-55", *EGA: revista de expresión gráfica arquitectónica*, nº 9, 2004, págs. 110-117.

El primero corresponde al grabado realizado por Antonio Manceli en 1608. Su diseño ofrece una vista axonométrica con suficiente detalle para reconocer la mayoría de los edificios y dar idea del aspecto que la ciudad tenía a principios del siglo XVII. Es destacable el dibujo del palacio real y otros muchos edificios importantes de la ciudad, las murallas perfectamente dibujadas con la puerta de Serranos en primer plano y el portal Nou, los conventos y una muy buena representación del trazado viario, tanto de la ciudad como la continuidad en el territorio que daban algunos de sus caminos y acequias. Es la representación de la ciudad renacentista.

Sin embargo, la representación cartográfica histórica más conocida es el plano diseñado por el fraile oratoriano Tomás Vicente Tosca (1651-1723), un dibujo muy preciso que se conserva en el archivo histórico municipal de Valencia. El tamaño del plano y la escala 1/840 hace de este plano un documento fundamental para el estudio de los monumentos de la ciudad y el análisis del trazado del viario. Nos permite comprobar la configuración de las manzanas, sus patios, claustros y también los espacios públicos y las acequias. El trabajo parece que tuvo una duración de cuatro años hasta su realización completa y tiene una precisión y rigor mayor que el de Antonio Manceli, sobre todo por su tamaño y escala. En el plano de la ciudad de Valencia del fraile Tosca, de 1704, se puede apreciar el espacio vacío en torno a la aduana, que resultará ser un enclave importante para la inmediata transformación urbana posterior, como analizaron Teresa Hernández y María Jesús Teixidor al referirse a la vieja fábrica de Tabacos de Valencia¹²⁹.

La originalidad y relevancia del plano de Tosca se refleja en su influencia sobre la cartografía posterior, como ha analizado Vicenç Rosselló¹³⁰. Este autor descarta su entronque con el anterior de Mancelli (1608), pese a aparentes coincidencias. La edición reducida e impresa con el encabezamiento de Tosca es una obra póstuma de 1738, debida a sus discípulos.

¹²⁹ TEIXIDOR DE OTTO, María Jesús y HERNÁNDEZ SORIANO, Teresa, "La vieja Fábrica de Tabacos de València", *Cuadernos de geografía*, nº 61, 1997, pp. 77-96.

¹³⁰ ROSSELLÓ i VERGER, Vicenç, "Tomàs V. Tosca y su entorno ilustrado en Valencia: Obra autógrafa y atribuciones", *Eria: Revista cuatrimestral de geografía*, nº 64-65, 2004 (Ejemplar dedicado a: Historia de la cartografía española), págs. 159-176.

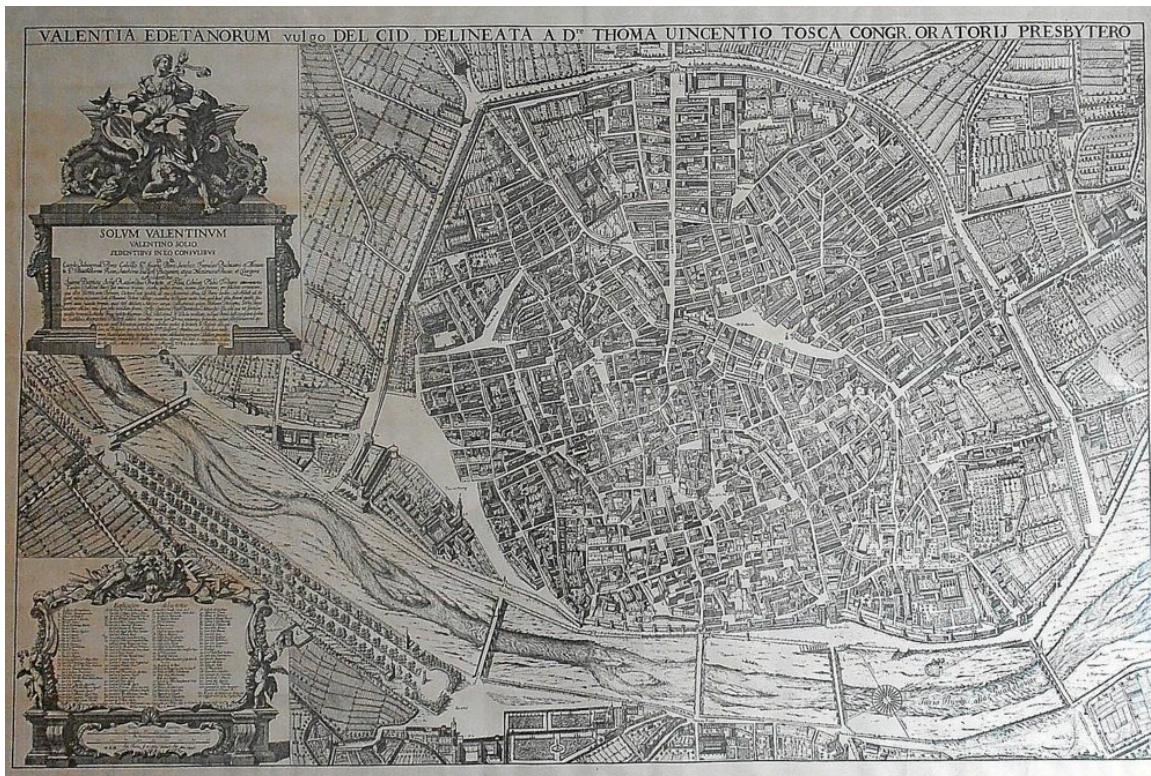


Figura 38. Plano de la ciudad de Valencia de 1738. El plano original fue realizado por el Padre Tomás V. Tosca en 1704

A continuación, enumeramos diferentes representaciones cartográficas de la ciudad de Valencia relacionadas con las transformaciones urbanas vividas por la ciudad durante el siglo XIX y comienzos del siglo XX.

El proceso desamortizador pudo suponer la herramienta necesaria para un cambio profundo en la ciudad, un cambio cultural, económico y político que no se supo aprovechar con racionalidad y con la eficacia necesaria en su momento. La carencia de planos adecuados pudo ser determinante en cualquier caso no ayudó a la mejor toma de decisiones en relación con los cambios y transformaciones que la ciudad necesitaba, ni tampoco sirvió como instrumento para el análisis y preparación de las oportunas reparaciones tan necesarias en el periodo histórico en que la ciudad se encontraba.

Las preexistencias más notables, causa posible de intervención, son los veintiséis conventos de frailes y veinte de monjas que existía en la ciudad, que suponían, junto a los huertos, más de la sexta parte del suelo urbano intramuros. Estos quedaron

reducidos después de la desamortización a veintiocho, y la superficie recuperada por el sector público fue de más de la mitad, con lo que las propiedades del clero quedaron reducidas aproximadamente a un tercio del total. A pesar del esfuerzo realizado por la administración del estado por dotar a la ciudad de suelo sobre el cual desarrollar una política eficaz de transformación y mejora, las expectativas no se vieron cumplidas bien sea por la falta de experiencia en la gestión, por la falta de ideas para su transformación o por razones económicas que permitieran los cambios tan necesarios que la ciudad precisaba.

Los planos siguientes de la ciudad son el primero el Plano General del Ensanche de la ciudad de Valencia de 1858, de Sebastián Monleon, Antonino Sancho y Timoteo Calvo; y el plano topográfico de la ciudad de Valencia del Cid de Vicente Montero de Espinosa, de 1853. Este último contiene una gran precisión y multitud de datos sobre los cuales nos interesa el trazado de la Acequia de Valladar, el pla del Remei con la fábrica de gas y el Barrio de Pescadores junto al camino y puerta de Ruzafa. Y área urbana a partir de la calle de Quart, especialmente la calle de la Corona y los espacios adyacentes, por la importancia de su posición en relación con la entrada de la acequia de Rovella y la implantación industrial en esa zona. También es destacable la incipiente construcción de fábricas y vivienda barata en el Llano de la Zaidía y camino de Burjassot, expansión urbana fuera de las murallas y conectadas con la ciudad a través del puente de San José principalmente.

En cuanto al Plano General del Ensanche antes citado, de 1858, nos ofrece información sobre la primera propuesta ordenada de extensión de la ciudad sobre el territorio. Una propuesta extramuraria que básicamente mantuvo la forma radiocéntrica o en anillo alrededor de la muralla. La solución propuesta por los autores está falta de análisis del territorio y de las necesidades que una urbanización moderna hubiese requerido. Tampoco existe una propuesta de enlace y continuidad con la trama interior de la muralla, por tanto más bien amplía los pequeños enclaves iniciados alrededor de la muralla ofreciendo su ampliación con un relativo orden que recuerda más trazados pintorescos o con sucesiones de plazas en el más puro estilo barroco, totalmente descontextualizados de la realidad que se estaba comenzando a pergeñar desde Madrid y Barcelona, una vez divulgada la teoría de Ildefonso Cerdá "Teoría General de

la Urbanización”, declarada de utilidad para la enseñanza y de aplicación oficial por R.D. de 31 de mayo de 1860¹³¹.



Figura 39. Teoría General de la Urbanización. Ildefonso Cerdà

El trazado propuesto para el exterior de la ciudad contiene las nuevas alineaciones del ensanche, proyectados sobre los caminos y campos de la huerta del Sur y Oeste, sobre las acequias y cubriendo el cauce del Valladar. Desde el puente del mar hasta el camino de Ruzafa y de la plaza de Toros y las vías del ferrocarril hasta el camino de San Vicente, para finalizar la propuesta ordenando el suelo e integrando las construcciones alrededor de la calle Quarte y Quemadero, hasta acequia de Rovella y el río.

Del esquema de la red se puede decir que hay una gran carencia de parques y jardines públicos, las manzanas no son regulares, por lo tanto impide la repetición de la parcelación y en consecuencia dificulta la implantación de una parcelación que permita la repetición del tipo y la consecuenta armonía de las fachadas. Además, no siempre están alineadas las calles. En resumen, parece una propuesta precipitada y oportunista en relación con las posibilidades de aprobación del ensanche pero desconociendo las ideas y los argumentos sobre los que se estaba trabajando desde el gobierno central. En 1860 se aprobó el proyecto y el Ayuntamiento lo remitió al gobernador para su tramitación. La junta consultiva de gobernación presidida por el Ministro Posada

¹³¹ SORIA PUIG, Arturo, *Hacia una teoría general de la urbanización: introducción a la obra teórica de Ildefonso Cerdà (1815-1876)*, Madrid, Turner, 1979.

Herrera denegó la aprobación con un dictamen que propone para el diseño del Plan los siguientes objetivos:

- *Consideración unitaria del proyecto de reforma urbana*
- *Distribución equitativa del bienestar social*

El oportunismo de la administración por disponer de un documento sobre el que producir ciudad de forma rápida y la presión sobre los redactores del Plan, y sobretodo sobre Antonino Sancho fueron la causa para la redacción de un plan que no cumplía las condiciones, normas y criterios que la Teoría de la urbanización, que se venía discutiendo en la capital, exigía¹³².



Figura 40. Plano General del Ensanche de la ciudad de Valencia (1858). Timoteo Calvo, Antonino Sancho y Sebastián Monleón

¹³² VV.AA., *El Ensanche de la ciudad de Valencia de 1884*, Valencia, Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia, 1984, pp. 23-24.

Más tarde y firmado por los arquitectos José Calvo Tomás, Luis Ferreres Soler y Joaquín María Arnau Miramón, fechado en 14 de marzo de 1884, tenemos el Plano General de Valencia y proyecto de Ensanche. En este trabajo se muestra el estado de la ciudad ya derribadas las murallas y sucede al proyecto de Ensanche de 1858 y al de 1868, del cual no se tienen referencias gráficas. Este proyecto sí fue aprobado finalmente. La aprobación definitiva del proyecto tuvo lugar por Real Decreto de 11 de julio de 1887. En las bases del concurso convocado por el ayuntamiento en abril de 1883, para la formulación del proyecto de Ensanche de la ciudad de Valencia, ya se explicita, entre otras cosas “la posibilidad de trasladar una de las grandes vías dentro de unos límites precisos y el respeto absoluto de las alineaciones consolidadas por construcciones levantas con arreglo a determinaciones con dos propuestas de ampliación que no habían recibido la necesaria aprobación oficial”.¹³³



Figura 41. Plano General de Valencia y Proyecto de Ensanche (1884). Joaquín M^a Arnau, Luis Ferreres y José Calvo

¹³³ LLOPIS, Amando y PERDIGÓN FERNÁNDEZ, Luis, *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)*, Valencia, Universitat Politècnica de València, 2010, p. 98.

El Plano geométrico de Valencia (1892-1893) representa con mucho detalle las calles de la ciudad y sus principales edificios. El expediente de contratación se inició en 1876, con la aprobación de las bases para el levantamiento del plano, los trabajos se extendieron durante más de 14 años. Y el encargo comprendía la elaboración del plano en la extensión comprendida dentro de las antiguas murallas. Trabajo que se pretendía de gran precisión que se realizó a escala 1/2000 y acompañado de planos sectoriales de cada zona a escala 1/300¹³⁴.

A la vista del alargamiento de los plazos de entrega de los trabajos y de las dificultades para finalizar el encargo se formó una comisión municipal de tres concejales, señores Téstor, Zavala y Dualde a fin de acortar la finalización y entrega de los planos. Precisamente se trata de los mismos tres concejales que pusieron en marcha el encargo del proyecto general de Reforma Interior de la ciudad a Luis Ferreres en 1890, demostrando la conexión entre ensanche y Reforma Interior.

El detalle y precisión de los proyectos es muy alto. Aparecen dibujadas en sección, las plantas de las iglesias de la ciudad. También se dibujan las parcelas y las medianeras con número de policía. Sobre estos planos posteriormente, se fueron añadiendo actualizaciones de líneas hasta 1945.

Apenas aprobado el primer ensanche del 1887, comenzaron los trabajos de un nuevo proyecto de planeamiento urbanístico que culminó con la aprobación por R.D. de 10 de diciembre de 1912, del Plan de 1907 de Mora y Pichó. Plano que incorpora las curvas de nivel a escala 1/2000, también tiene información de las líneas del ferrocarril y del tranvía completas en el termino municipal, la red viaria, el grado de consolidación urbana de la edificación, las acequias, caminos y jardines.

¹³⁴ *Ibidem*, pp. 100-101.



Figura 42. Plano del Proyecto de Ensanche de Valencia y ampliación del actual de 1907.
Francisco Mora y Vicente Pichó



Figura 43. Plano General de Reforma Interior de Valencia de 1911. Federico Aymamí

Por último, y aunque supera los límites cronológicos de esta tesis, conviene hacer referencia al plano de 1929 firmado por Javier Goerlich y probablemente realizado sobre el trazado previo muy detallado realizado por el excelente arquitecto municipal Carlos Carbonell plantea otra traza sobre la Reforma Interior de Aymami o de Ferreres.



Figura 44. Plano de Nuevas Líneas para la Reforma del Interior de Valencia (1929).
Javier Goerlich y Carlos Carbonell

Una revisión del centro, que sea por la mano de Carbonell o por la acumulación de información previa, plantea una articulación de los ensamblajes entre las calles principales y sus afluentes que sí están impecablemente encajadas. La avenida María Cristina, el último ensanche de la plaza del Ayuntamiento o la solución del cruce de la calle del Hospital con la avenida del Oeste así lo atestiguan.

No puedo cerrar este capítulo sin citar de forma destacada dentro de la cartografía histórica la que se realizó en 1929, el plano catastral de Valencia que recoge todo el término municipal con una gran precisión, recoge huertas, acequias, caminos, y es una fuente de datos muy exacta de las preexistencias del término municipal tanto del territorio como de la ciudad.

El repaso que acabamos de realizar de las representaciones y cartografías históricas de la ciudad de Valencia no pretendía ser exhaustivo o completo, ya que resultaría inabarcable al objeto de la presente tesis, pero refleja, a nuestro modo de ver, la evolución de la morfogénesis de la ciudad entre el siglo XV y el XIX.

Las imágenes recogidas son testimonio de las transformaciones urbanas a lo largo del tiempo, así como de la percepción de la imagen de la ciudad. Destacamos la preferencia en plasmar la ciudad desde su fachada norte, remarcando con ello el lado “bueno” de la ciudad. Es como si la fachada sur de las murallas no tuviera interés de ser recordada o transmitida su imagen. Quizá la presencia del valladar y la acequia de Rovella, una vez recogidas las aguas sucias de gran parte de la ciudad influyó en este escaso interés por representar la parte menos engalanada de la ciudad antigua.

Por su parte, la cartografía histórica de Valencia es escasa hasta el siglo XIX, para una ciudad de la importancia de Valencia. El esfuerzo cartográfico realizado en otras ciudades se vio compensado con proyectos de Reforma Interior y planes de ensanche llevados a cabo sobre cartografías precisas. En el caso de Valencia, esta carencia tampoco ayudó a implementar y mejorar los proyectos urbanísticos de crecimiento y modernización de la ciudad, discutidos durante la mayor parte del siglo XIX. La elaboración de planos cartográficos acompañó a estos proyectos, y en multitud de ocasiones fue un paso por detrás del desarrollo y definición del planeamiento urbano.

3.2.2. Las modalidades de crecimiento en la ciudad moderna

La secuencia de crecimiento de una ciudad es la de un proceso en el tiempo que tiene como fin la transformación interna y la colonización del territorio cercano. En función de la topología y las características del lugar o el medio físico en el que se desenvuelva, dispondremos de mayores oportunidades de utilización de la geometría. El crecimiento de una ciudad es un proceso de consumo energético, su transformación requiere un intercambio de energía en diferentes escalas, en el que diferentes elementos confluyen y configuran el crecimiento de la ciudad.

Ildefonso Cerdá en su Teoría General de la Urbanización contempló multitud de variables urbanas. Sus diseños se explican sobre las ideas que en la cabeza de su autor contenía en relación al funcionamiento de la máquina de vapor. Multitud de elementos que ensamblan y se multiplican en su formidable sistema de la mayor eficacia funcional y estructural. La repetitividad es un concepto de relación entre las partes, de modo que la mayor relación produce mayor armonía. La igualdad de elementos forma parte de la esencia de las formas geométricas puras, la igualdad y la semejanza.

Desde el punto de vista armónico, las relaciones las establecemos entre las partes que sean iguales o que sean parecidas. La proporción de los elementos y su relación de medida en el conjunto. En la práctica de la composición, las proporciones de una malla urbana, así como las de sus partes se establecen primero en virtud de su misión, bien sea de carácter funcional o estructural. Los sistemas de infraestructuras son esenciales en la red y en el proceso del crecimiento, no solo la topología geométrica, sino que otros aspectos son de carácter esencial en las relaciones del juego de la variabilidad en el medio físico. Y la variabilidad en la toma de decisiones va unida a la eficacia y a la habilidad de los agentes urbanos. Se pretende con ello desarrollar la habilidad de resolver “problemas” que nos llevará a situaciones complejas y las “oportunidades” de obtener beneficio y satisfacción en las aplicaciones disciplinarias frente a las propuestas urbanas.

En el caso de Valencia, partimos de un periodo situado en los primeros años del siglo XIX, que comienza en un escenario social trágico, derivado de las revueltas sociales

constantes, que derivan en conatos violentos contra la colonia de franceses asentados en Valencia, cuya principal actividad era el intercambio comercial, que contribuía a la riqueza y a la evolución cultural de la ciudad. Sin embargo, Valencia iniciaba un ciclo en descomposición social, producto de lo que puede ser una crisis preindustrial derivada de la pérdida de valor de los productos manufacturados derivados de la seda. Las hilaturas de seda valencianas famosas desde el siglo XV, no son competitivas en Europa. Y en Valencia, este hecho produce un decaimiento de la producción textil, produce paro y miseria. La precariedad de los obreros urbanos y el empobrecimiento de los talleres de apoyo en la periferia, provocaran un estado de tensiones, violencia y reivindicaciones sociales.

Uno de los problemas más graves de la ciudad era la carestía de vivienda en general, pero sobretodo la necesidad de sustituir un tejido residencial que se encontraba en unas condiciones de decadencia y falta de higiene inasumibles. Estas mejoras necesarias hubiesen requerido un esfuerzo de renovación, un esfuerzo en la producción de vivienda obrera y la mejora de los equipamientos sanitarios y asistenciales en una sociedad influida fuertemente por los principios de la Ilustración del siglo XVIII y por las ideas liberales. La crisis, las carencias, el paro y las enfermedades provocan una multiplicación de los enfrentamientos y un estado de inseguridad.

Nos encontramos ante un medio contaminado, en el que la recurrencia de las epidemias se puede considerar como el principal mal endémico de la ciudad (buena prueba de ello son las seis epidemias de cólera entre 1834, 1855, 1860, 1865, 1885 y 1890, junto a otras enfermedades), pues no cejaba de producir víctimas periódicamente. Precisamente la bacteria del cólera, que produce la enfermedad originaria de la India, se desarrolla en el agua, y en medios de gran densidad y miseria urbana. No se conoce ningún caso de contagio en España hasta 1817, por lo que fue en el XIX, el gran azote de la población, sobretodo de las clases más humildes. Todas estas razones motivaron la conciencia en la sociedad, de la necesidad de una expansión urbana, de la apertura hacia el territorio y del crecimiento de la ciudad. Lo que fue formando parte de la conciencia colectiva ciudadana.

Aunque la contaminación de la enfermedad se centrara en los barrios obreros, como el barrio del Carmen, Mercat y Velluters, el peligro de contagio al resto era un riesgo cierto. Por lo que el problema era general y ofrecía un escenario de oportunidades de renovación y de nueva producción residencial en la ciudad. Por estas razones o si se prefiere por la realidad, entendida en términos marxistas, como la superestructura (Überbau)¹³⁵, se puede identificar un cierto determinismo que ya fue identificado y descrito por el profesor Enrique Giménez Baldrés en su original Teoría de los Ciclos, a efecto de periodificar el desarrollo urbano en fases y ciclos temporales, en este caso, de la ciudad de Valencia¹³⁶.

El primer ciclo analizado en su trabajo parte de 1883, “con la propuesta de ordenar el crecimiento extramuros con el Paseo al Mar y el Plan de Ensanche de 1884”, primer ciclo analizado tras el derribo de las murallas en 1865¹³⁷.

Con el desarrollo realizado en en esta tesis, podemos situar un ciclo anterior al expuesto por el profesor Giménez Baldrés. Justamente podemos identificar un periodo precedente, el de derribo de las murallas a partir de 1865, y otro anterior aún de propuestas y proyectos puntuales de mejora y alineaciones sobre el tejido denso intramuros, es decir desde los años 20 del siglo XIX, que una vez abandonados por los ejércitos de Napoleón, España y en concreto la ciudad de Valencia toma las riendas de su futuro de forma incierta¹³⁸.

Valencia fue protagonista de los episodios políticos más intensos de los años 20 y 30 del XIX, y fue “uno de los Ayuntamientos pioneros, si no el primero, en conformar una corporación municipal sin participación alguna de la nobleza”¹³⁹. Con la desamortización emprendida en 1836 por Juan de Dios Alvarez Mendizabal (1790-1853), Ministro de la regente María Cristina, en Valencia se produjo una transformación muy importante, pues dos tercios de la propiedad de la iglesia, fueron a parar a otras manos. Entre 1815 en que el clero disponía de 976 fincas hasta 1842, en

¹³⁵ MARX, Karl, *Contribución a la crítica de la economía política*, 1859. La superestructura Überbau como función de los intereses de clase de los grupos o clase dominante se ve condicionada por la infraestructura (basis) las fuerzas productivas y las relaciones de producción.

¹³⁶ GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J., *Parcelaciones residenciales...*, *op. cit.*, p. 115 y ss.

¹³⁷ *Ibíd.*, p. 115.

¹³⁸ Este enfoque ya fue incorporado en el desarrollo de otra tesis inédita, complementaria a nuestro enfoque, desarrollada por Rafael Temes Cordovez, *El tapiz de Penélope...*, *op. cit.*

¹³⁹ BOIRA MAIQUES, Josep Vicent, *Valencia. La ciudad...*, *op. cit.*

que se redujo la propiedad a 364 fincas, la reducción de patrimonio fue más que notable¹⁴⁰. 16 Conventos, huertos y más de 563 casas (el 6% de las 9.030 existentes) dejaron de ser propiedad del clero.

En 1836, la ciudad había completado su particular “esponjamiento”, una variante de crecimiento singular y excepcional. La gestión de obtención de aproximadamente un 10% del suelo de la ciudad amurallada. En esta fase se realizaron obras de renovación urbana, como las viviendas en la ciudad, la Plaza Redonda (1839), la Alameditas de Serrano (1837), La Beneficencia en la calle de la Corona. Estas intervenciones representan un primer proceso de transformación y mejora interior, fruto de las oportunidades derivadas de la desamortización, aunque gran parte del suelo susceptible de ser renovado no se llevó a cabo, perdiendo una primera oportunidad de modernización en línea con el esfuerzo desamortizador del Estado dentro de la ciudad de Valencia.

A partir de aquí disponemos de un espacio nuevo para la burguesía conservadora y para el control económico y político bajo la figura de José Campo, elegido alcalde en 1843. Don José Campo Pérez-Arpa y Vela, que resultaría financiador de la Restauración en 1873 y distinguido con el título de Marqués de Campo por Alfonso XII en 1874. Este personaje, al cual ya nos hemos referido en diversas ocasiones, compró los derechos del ferrocarril de la línea Almansa-Valencia en 1850, constituyendo en 1852 la Sociedad del Ferrocarril del Grao a Xativa. Más tarde, en 1860, obtuvo la concesión del ferrocarril Valencia-Tarragona¹⁴¹. Ya siendo alcalde, en 1845, adquirió la compañía de Gas Lebón, que disponía de la concesión de alumbrado público de gas en Valencia. En 1846, creó y presidió la sociedad de aguas potables a la ciudad que fue adjudicataria de la concesión, aun ocupando el cargo de alcalde de Valencia.

El instrumento financiero que soportó su estrategia empresarial fue la Sociedad Valenciana de Fomento, primer banco mixto (comercial e industrial) de España, fundado en 1846. También fue adjudicatario de contratatas municipales de adoquinado de calles y urbanización de barrios nuevos como la Zaidía.

¹⁴⁰ *Ibidem*, p. 251.

¹⁴¹ *Ibidem*, p. 261.

Repasando sus obras y emprendimientos tenemos el mapa del segundo periodo de desarrollo del ciclo que originó el nacimiento de la ciudad moderna en Valencia. La ciudad se encontró con las oportunidades para un desarrollo tranquilo hasta el siguiente ciclo en 1883, fecha de inicio de la planificación correspondiente al siguiente ciclo.

En este primer episodio también fue muy importante la anexión de municipios, a través de la publicación de Decretos, que permitió un crecimiento inmediato de territorio y población, extramuros. Igualmente por el procedimiento de publicación de decretos se consiguió gran cantidad de suelo intramuros y de oportunidades para la reforma de la ciudad antigua. Antonino Sancho fue quizá el arquitecto municipal que influyó con mayor entusiasmo en la necesidad de mejora de la ciudad. Publicó el Plan de Mejora que muestra gran preocupación por la realidad urbana, tratando de ordenar los problemas y fijar un plan de renovación de vivienda, de construcción de vivienda barata y de crecimiento del tejido urbano en ensanche.

Estamos ante un ocasión perdida que hubiera servido para planificar el futuro, resolver los problemas de infraestructura heredados y mejorar las condiciones de vida tan lamentables que la población sufría, a la que, con gran realismo, se define en la “Memoria para el Ensanche de Valencia de 1858”, donde se denuncian las graves carencias de la ciudad en la segunda mitad del siglo XIX¹⁴²:

“Puede confirmarse esta observación, contemplando esa multitud de casas bajas y escalerillas de cuatro y cinco pisos, fundados sobre reducidísimos solares, incrustados entre otros, no permitiendo reciban sus mal distribuidas habitaciones más ventilación ni otras luces que las que puedan proporcionar por las fachadas, recayentes tal vez a calles lóbregas y sucias, jamás iluminadas por los rayos del sol; donde se observa además muchedumbre de viejas casuchas húmedas medio arruinadas cuyo aspecto revela por si solo cuanto puede haber y pasar en el interior”.

¹⁴² AGUILAR CIVERA, Inmaculada, "El ciclo del agua...", *op. cit.* TABERNER PASTOR, Francisco, *Valencia entre el ensanche...*, *op. cit.*, p. 40.

En cualquier caso no consiguió transmitir a la población, acuciada por las urgencias, la necesidad del análisis en profundidad de los problemas, la ventaja de la planificación y de la rentabilidad urbana de las grandes inversiones públicas.

Distinguiremos dos caminos para el devenir en la creación cotidiana de la ciudad moderna. Por un lado: el “plan proyecto”, el planeamiento como método, que comporta análisis, cálculos y plazos. Por otro, el camino del “proceso urbano”, proceso como método de resolver los problemas urbanos, sin la planificación o perspectiva de lo general, en el marco general de la ciudad. No prever las ventajas de la planificación con estudios rigurosos, con planimetría adecuada, condicionó el futuro de la ciudad, la improvisación de este ciclo tendría consecuencias importantes sobre la morfología y el modelo final de la Valencia moderna. Durante la etapa de gobierno republicano, se recuperaron y unificaron diferentes iniciativas heredadas de los ciclos previos, sistematizadas por el arquitecto Federico Aymami. Sin embargo, nuevamente se arrastraron los males de la improvisación, de la falta de infraestructuras, de contaminación, que laminó la ciudad y dificultó el futuro desarrollo de la ciudad, el cual podría haber sido más equilibrado en el siguiente ciclo.

Visto en perspectiva, a partir del derribo de las murallas, la ciudad se convirtió en un espacio de oportunidad, a través de diferentes proyectos urbanísticos de carácter transformador y de la puesta en marcha de diferentes servicios urbanos, a costa de un significativo endeudamiento público y con una falta de previsión urbanística de crecimiento claro y definido. En cualquier caso, algunos agentes urbanos salieron muy beneficiados de este proceso, enriqueciéndose notoriamente. Como contrapunto, la ciudad se empobreció de forma notable. Solo hace falta comprobar los datos estadísticos oficiales, en cuanto al índice de analfabetismo de la población a finales del ciclo (hacia 1884), claramente superior a la media española, y los de esperanza de vida de la población en Valencia, inferiores a la media nacional¹⁴³.

¹⁴³ Datos extraídos de VV.AA., *Blasco Ibáñez: y el periodismo se hizo combativo* [Catálogo de exposición], Valencia, Diputació de València, 1998.

3.2.2.1. Alternativas y modelos de crecimiento aplicados en Valencia

Dejando al margen el crecimiento del continuo urbano a través de la desamortización, que fue una posibilidad inmejorable de intervención sobre los centros históricos, lo cierto es que el crecimiento por extensión, es decir, los ensanches fueron la forma más habitual de estructurar el crecimiento a partir del diseño de un sistema de infraestructuras de enlace con los núcleos existentes en la periferia de la urbe central¹⁴⁴. Un buen ejemplo para el caso de Valencia sería el Ensanche de 1884 proyectado por los arquitectos Calvo, Ferreres y Arnau.

También el crecimiento por anexión fue una fórmula puramente administrativa de incorporación de municipios limítrofes. Esta fórmula era posible en los tiempos en los que se producía una redefinición de las competencias del Estado y de redistribución de funciones a las administraciones locales en el proceso de transformación hacia la ciudad moderna, con el componente añadido de una mayor asunción de la responsabilidad por parte de los ciudadanos frente al Rey y la nobleza.

Una tercera fórmula de crecimiento de la ciudad y creación de suelo urbano la ofrece el crecimiento por enlace, que aprovechando el trazado de una infraestructura lineal (como el ferrocarril o el paseo), conseguía agregar usos residenciales con tipologías generalmente de parcelas ajardinadas. Entre las opciones por enlace que se plantean en el último tercio del siglo pasado encontramos el Proyecto del Paseo de Valencia al Mar (1883) de Casimiro Meseguer (con un trazado sensiblemente paralelo a la Avenida del Puerto). También podemos citar como proyecto no realizado del trazado de Tranvía de Manuel Sorní, que se origina a la altura del Paseo de la Alameda, más al Sur que el anterior.

Los dos planes (ensanche o enlace) tienen la finalidad de colonizar el territorio periurbano para crecer y ampliar la capacidad de urbanización de la nueva ciudad. Tan solo se diferencian por su densidad y tipología. Conceptualmente el Ensanche persigue la integración de una tipología estratificada de propiedad vertical, donde el dueño de la finca se reserva la planta principal y el resto se reparte mediante inquilinato, lo que permitía una estratificación social, por clases. Lo cual propicia una mezcla de tipos que

¹⁴⁴ GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J., *Parcelaciones residenciales...*, op. cit., p. 157.

junta diversos grupos sociales en un mismo espacio¹⁴⁵. En el caso del Paseo de Valencia al Mar, las tipologías anuncian un modelo morfológicamente diferente, pero con más diferencia si cabe socialmente. La propuesta ofrece la posibilidad de plantear una nueva división social del espacio. Este hecho abre la puerta a un debate ideológico sobre las formas de edificación y su eficacia.

Otro criterio fácil de comprender es la densidad que se deriva de la forma física y de la geometría; la morfología derivada de una tipología muy densa y otra con parcela ajardinada de uso individual. Los dos casos tienen un mismo objetivo, crear nuevos barrios extramuros de la ciudad y garantizar el suelo necesario a las demandas del mercado. En el Ensanche se produce un fenómeno nuevo, por un lado se separa el promotor del usuario y poco a poco se va consolidando una burguesía capaz de absorber la nueva oferta de vivienda. Por otro lado, es necesario organizar un sistema de producción de la ciudad que permita independencia al constructor de las infraestructuras urbanas del promotor de la edificación residencial.

El crecimiento de la ciudad en la parte Noreste del río se ve dificultada por la intervención posterior de Mora, con el encargo del gobierno municipal Blasquista de desarrollar el Plan General de Ensanche de 1907 y densificar aun más el Ensanche ofreciendo suelo hasta hacerlo muy asequible para cooperativas, gremios y agrupaciones de agentes mercantiles, etc. Pero estas decisiones postergan el crecimiento hacia el mar y crean la primera periferia propiamente dicha de la ciudad¹⁴⁶.

A consecuencia de ello, el desarrollo del proyecto de Paseo de Valencia al Mar sufrió un nuevo retraso en su desarrollo. También es motivo de fuertes controversias entre los agentes urbanos, por el perfil tipológico que contiene una fuerte carga ideológica. Por tanto se convierte en un espacio de oportunidad donde es posible situar los grandes equipamientos que la ciudad necesita. Los servicios públicos serán, por tanto, las primeras piezas implantadas en esta área, como la Ciudad Universitaria, la Tabacalera, La Exposición Regional o la ampliación de los Jardines de Viveros, etc.

¹⁴⁵ PIÑÓN PALLARÉS, Juan, *Los orígenes de la Valencia moderna. Notas sobre la reedificación urbana de la primera mitad del siglo XIX*, Valencia, Edicions Alfons el Magnànim-Col·legi Oficial d'Arquitectes de la Comunitat Valenciana, 1988.

¹⁴⁶ GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J., *Parcelaciones residenciales...*, *op. cit.*, p. 159.

Tres fueron las modalidades principales de crecimiento aplicadas en el caso de la expansión de la ciudad de Valencia, las cuales se detallan a continuación:

- Las anexiones por decreto de los poblados de L'Horta

Por otro lado, encontramos el crecimiento del espacio urbano de Valencia a través de la anexión, un proceso de carácter virtual, que incorporó por absorción los territorios adyacentes hasta formar la idea de ciudad. Este proceso se produjo en Valencia y sus territorios circundantes en el último tercio del siglo XIX, cuando más de 20 poblaciones fueron incorporadas¹⁴⁷. El municipio de Patraix se anexionó en 1870; Beniferri y Benicalap en 1872; Ruzafa se incorporó a continuación, el más importante de todos los situados alrededor, incluyendo diferentes enclaves, Pinedo hacía el sureste, el Palmar y l'Oliveral en la Albuferas y Castellar, La fuente de San Luis y las Fuentes de En Corts. Hacia el Este, Monteolivete, orilla del Río Turia hasta Nazaret. Un año después de la creación de la Comisión del Ensanche, propuso la anexión de Ruzafa, tras un razonado dictamen, iniciándose el proceso que duraría varios años¹⁴⁸.

Al Norte de la ciudad y del río Turia (en 1882) se incorpora Benimamet, término municipal que termina en el barranco del Endolsa, que actúa de límite geográfico en el borde con Paterna (municipio independiente de Valencia). También en 1882, se incorpora Rascanya y Orriols al Norte de Valencia, y el mismo año Benimaclet. En 1888 se anexiona Borbotó y Carpesa, y 3 años después en 1891 Mahuella, Rafalell y Teuladella, todos enclaves en l'Horta Nord.

- El Ensanche de 1884

El proyecto para la extensión de la ciudad al otro lado de la muralla se inició mucho tiempo atrás de la fecha de convocatoria del concurso convocado por el Ayuntamiento de Valencia en abril de 1883 para elaborar un proyecto de ensanche en la ciudad de Valencia, ya que en el programa ya se incluyó, entre otras muchas condiciones, la

¹⁴⁷ SANCHIS GUARNER, Manuel, *La ciutat de València. Síntesi d'Història i de Geografia Urbana*, Valencia, Círculo de Bellas Artes, Valencia, 1972, p.535.

¹⁴⁸ GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J., *Parcelaciones residenciales...*, op. cit., p. 162.

posibilidad de trasladar una de las grandes vías dentro de unos límites precisos y también la necesidad de atender las alineaciones ya consolidadas por construcciones realizadas sin planeamiento oficial. Los anteriores planes de ensanche nunca fueron aprobados son el proyecto de ensanche de 1858 de (Calvo Monleón y Sancho) y el proyecto de ensanche de 1868, de autor desconocido y que rectifica alineaciones del anterior. El proyecto de ensanche que finalmente fue adjudicado y realizado a los arquitectos Calvo, Ferreres y Arnau fue finalmente aprobado por Real Decreto de 11 de julio de 1887.

En el caso de Luis Ferreres se da la circunstancia que también fue el autor del proyecto de Reforma Interior para la apertura de una Gran Vía en 1891. No obstante, llama la atención la poca relación tenía la estructura principal del viario del proyecto de Reforma Interior en relación con la malla viaria recién aprobada en el proyecto de ensanche, como analizaremos más adelante.

El proyecto de crecimiento de una ciudad debe responder a una variable higienista, a necesidades de movilidad y de mejora en el comportamiento del tráfico, y atajar el problema del alojamiento que era una de las principales necesidades de la población en Valencia. En cualquier caso, se disponía del documento de Ildefonso Cerdá la teoría general de la urbanización que es un tratado excepcional sobre la cuestión.

La regularidad y el isomorfismo del trazado urbano eran exigencias del enunciado del concurso y sorprende también la indefinición en los límites de la actuación y la preferencia por la aplicación de vías o bulevares que permitiesen la extensión o el crecimiento futuro del plan propuesto, más teniendo en consideración el ejemplo del plan ensanche de Barcelona, que tenía unas condiciones para el crecimiento y unas características que pudieron y debieron considerarse desde el primer momento¹⁴⁹. Las grandes vías de circunvalación de 50 metros de anchura tienen una consideración de vías de anillo perimetral pero permiten su extensión indefinida y su transformación en viales radiales que contribuyan a la extensión de la ciudad.

Cabría preguntarse por qué la situación de las trazas de la Gran Vía que en conjunto suman un total de 3.280 metros de longitud (la traza suroeste noreste 1.450 metros y la dirección noroeste sureste 1.830 metros).

¹⁴⁹ GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J., *Parcelaciones residenciales...*, op. cit., p. 165-168.

En cualquier caso, la consideración del ensanche poco tiene que ver con la relación de aproximación al litoral de la ciudad y al puerto. Más bien, resulta un crecimiento en anillo que podría haber permitido la inclusión de paseos perimetrales y que en este caso quedó reducido a la urbanización estricta de la ronda de la calle Colón-Guillem de Castro perdiendo la oportunidad de articular equipamientos y espacios verdes alrededor del primer cinturón y con ello enlazar con un posible plan de Reforma Interior como el que Luis Ferreres planteó, que hiciera posible la transformación profunda del centro urbano de Valencia.

- El crecimiento por Enlace: el paseo de Valencia al mar

El proyecto de paseo de Valencia al mar es un plan de extensión de la ciudad en el área periurbana, fuera de la muralla y sobre un territorio en el que ya existían una cantidad importante de huertos y casas de recreo de la burguesía valenciana.

El primer proyecto que aborda esta expansión hacia el mar en Valencia viene de la mano de Manuel Sorní, el cual propone un primer Paseo al Mar, que enlaza el lugar del Palacio Real con los poblados del Cabañal, en 1865¹⁵⁰. Curiosamente, este personaje tiene un hermano, José Cristóbal Sorní y Grau, Ministro de Ultramar en 1873 durante la primera República.

El proyecto tiene atributos de ensanche, aunque de geometría lineal, estando asociado a la traza del ferrocarril ligero hasta el mar. Se sitúa sobre el escenario de huertos de la burguesía y contiene características funcionales de ciudad jardín (pese a ser anterior a este modelo urbanístico), por cuanto las manzanas proyectadas disponen de patio jardín asociado a la tipología de vivienda unifamiliar económica¹⁵¹. Podemos decir que Manuel Sorní se anticipa con su esquema de extensión o de ensanche lineal a Arturo Soria y también a la ciudad Jardín inglesa de Howard.

Indudablemente el proyecto que se remitió a Madrid para su aprobación meses antes del inicio del derribo de la muralla (1865), es un Proyecto de concesión para la construcción de un tram-Way y caserío entre Valencia y Poble Nou de la Mar, a

¹⁵⁰ BOIRA MAIQUES, Josep Vicent, "Els orígens del Passeig de València al Mar: el projecte de Manuel Sorní de 1865", *Cuadernos de Geografía*, 67-68, 2000, pp. 191-208.

¹⁵¹ VV.AA., *La Universitat i el seu entorn urbà*, Valencia, Universitat de València, 2001.

solicitud de José Salvany de Urgell, director de la “Sociedad Colectiva La Valenciana”. Es un tranvía que discurre entre viviendas unifamiliares económicas, lo que revela la conjunción de las preocupaciones del momento: la escasez de vivienda; vivienda barata y asociada a la tecnología del transporte público. En el diseño se incorpora además un mercado y la plaza, aproximadamente a la mitad del trazado, completando con ello un conjunto residencial, de carácter lineal completo. Toda una barriada extramuros.

Una ciudad lineal, con jardines, infraestructuras, etc. Un trazado de 50 metros de ancho que nace de la confluencia del Paseo de la Alameda con el Real y hasta el Poble Nou, atravesando los huertos de Romero y Ripalda entre otros. Llama la atención que este proyecto naciera sin que la ciudad hubiera conseguido aprobar un proyecto general de Ensanche (a pesar de los intentos de 1858 y 1868). Se tuvo que esperar más de dos décadas hasta que el plan de Ensanche diseñado por Luis Ferreres, Joaquín Arnau y José Calvo fuese aprobado definitivamente en 1887.

Este proceso de extensión urbana o de ensanche, tiene un antecedente en Cuba, concretamente en la Habana. En 1849, el Ingeniero Mariano Carrillo de Albornoz traza el primer Ensanche de la Habana, denominado El Vedado, ya que toma el nombre de la finca contigua a la antigua muralla. Sobre una traza que recuerda la morfología de la ciudad colonial, de manzanas ortogonales de 100 metros, separadas por calles de 20 metros de anchura, tiene la peculiaridad de que este trazado también está asociado a la extensión del tranvía hacia el Carmelo¹⁵². Y es un Plan de extensión extramuros, asociado al concepto de crecimiento por ensanche¹⁵³.

La muralla comienza a ser demolida en 1863, sin embargo el proceso de ensanche es anterior. Ya 1848, coincidiendo con la aprobación del Ensanche, comienza la instalación del alumbrado público de gas en la capital La Habana. El primer ferrocarril de vapor, el trazado de La Habana-Bejucal-Güines, se realizó en 1837, (once años antes que la línea Mataró-Barcelona, considerado el primer ferrocarril español). Sin

¹⁵² En relación con el ensanche de El Vedado, remitimos al artículo CROSAS ARMENGOL, Carles, “Retículas verdes, nuevas ciudades decimonónicas. El paradigma del Vedado, “ensanche jardín” de la habana”, *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, nº 1, 2009, pp. 27-40.

¹⁵³ FORNÉS BONAIVA, Leopoldo, *Cuba, cronología...*, op. cit. Véase también MOYANO BAZZAMI, Eduardo, *La nueva frontera del azúcar: el ferrocarril y la economía cubana del siglo XIX*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1991.

embargo, el primer ferrocarril fue el que se realizó en Cuba, provincia de ultramar, mediante un cuantioso empréstito, obtenido en Londres y a iniciativa de Claudio Martínez de Pinillos, Conde de Villanueva, que la mandó construir para abaratar el transporte de la caña.

Contemporáneo de Claudio Martínez de Pinillos, Vicente Rodrigo y Ros, nacido en Valencia, fue alcalde ordinario de la Habana en 1824. El señor de Berfull, caballero de la Orden de Montesa, de regreso en Valencia, fue nombrado académico de honor en 1833, de la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos junto a su hijo Vicente María Rodrigo i Soto¹⁵⁴. Este personaje falleció en Valencia en 1844, por tanto es contemporáneo del periodo de formación en la Academia de Manuel Sorní, que utiliza argumentos en su defensa del Proyecto de ciudad lineal ajardinada, que se oponía frontalmente a las intenciones de Antonio Sancho de realizar un ensanche a continuación de los terrenos del Pla del Remei y próximo a la calle de la Sequiola, por donde discurría el colector general de las aguas de la ciudad (parte de la acequia de Rovella)¹⁵⁵.

El proyecto de Manuel Sorní es un precedente directo del paseo de Valencia al mar. Este proyecto no se llevó nunca a cabo y en 1883 Casimiro Meseguer presentó un nuevo plan, recogiendo esta vieja idea: el paseo de Valencia al mar.

El paseo de Valencia al mar no se puede entender sin considerar su proximidad al Paseo de la Alameda y al parque del Real. Tres lustros antes Joaquín Belda y Carlos Spain ya habían modificado en 1861 y 1862 respectivamente la sección del Paseo de la Alameda para el que Meseguer propone una ampliación en 1875. Todas estas experiencias están recogidas también en la memoria y en la génesis del Paseo de Valencia al Mar, así como los antecedentes de Manuel Sorní, que revelan en conjunto un deseo de la ciudad por generar un crecimiento hacía el mar.

Como otros aspectos de la planificación en los procesos de creación de la ciudad moderna en Valencia carecen de coordinación entre ellos y no existe el menor indicio de voluntad de generar las iniciativas de forma coordinada. Este hecho refuerza la teoría de la improvisación y de la toma de decisiones en el proceso en función de los

¹⁵⁴ CERDÀ I BALLESTER, Josep "El retrat de Vicente María Rodrigo i Ros, Cavaller de Montesa i Academia de Sant Carles", *Archivo de Arte Valenciano*, Vol. XC, 2009, pp. 141-148.

¹⁵⁵ BOIRA MAIQUES, Josep Vicent, "Els orígens del Passeig...", *op. cit.*

debates políticos y del cruce de intereses en una sociedad en la que ningún grupo aparentemente disponía de mayoría suficiente para abordar un proyecto de ciudad solvente. Tampoco el gobierno parecía tener demasiado interés en abordar los problemas de planificación de la ciudad y el papel de la administración se circunscribe a la supervisión y rechazo o aprobación de los diferentes planeamientos que iban llegando a Madrid, muchos de ellos contradictorios con el anterior. Un ejemplo de contradicción lo tenemos en el propio proyecto de Reforma Interior de Luis Ferreres de 1891 y la modificación del proyecto de la Gran Vía de 1892, pocos meses después de aprobar el primero.

Para terminar este capítulo, podemos decir como resumen gráfico de la relación entre la red viaria o sea, el espacio vacío, y el tejido agregado a la ciudad, bien sea por anexión, extensión o enlace lo siguiente:

- El crecimiento por anexión potencia con carácter inmediato la red viaria radial formada por los caminos y carreteras que unen el territorio determinando con ello la necesidad de mejora de dicha red, asociando la red de tranvía o ferrocarril como primera medida.
- El crecimiento por extensión, los ensanches, asocian los bulevares y la traza ortogonal. En este apartado podemos considerar también las diagonales como viales de segundo orden, generando con ello una jerarquía fácil de comprender que regula el sistema de la malla viaria.
- El crecimiento por enlace, donde los Paseos y los Parques van asociados al sistema de ciudad jardín que acompaña el modelo. En general, soluciones de baja densidad que permiten una mejor integración con el territorio y el paisaje, asociados a este sistema de trazas longitudinales pueden converger el tranvía o ferrocarril. Los paseos permiten soluciones simétricas o asimétricas, en los bordes urbanos cabe la adaptación al entorno, por tanto la adecuación del modelo con el fin de una mejor integración paisajística. El Paseo Marítimo y las soluciones de borde de las nuevas Rondas Norte y Sur de los años 80 podrían ser ejemplos en este caso.

3.2.3 Las centralidades: Redefinición de los centros urbanos

En el diseño de la ciudad es necesario prever espacios donde se produzcan centralidades, para acondicionarlos convenientemente. Son espacios que constituyen nodos de articulación del sistema urbano, cuyas características tienden al reconocimiento formal, a la singularidad; afectan al lugar y a su evolución; disponen de atributos de centralidad; se diseñan bajo aspectos de especialización del nódulo; tienden al aumento de tamaño y escala, así como a la complejidad; tienen autonomía y dinamismo estructural; y, por último, son autosuficientes, debido a la mezcla de usos (de tipo comercial, ocio, etc.), bajo un uso principal significativo.

En la ciudad antigua, la centralidad estaba referenciada casi en exclusiva a la plaza. La plaza como elemento vertebrador junto a la catedral, el poder administrativo o judicial y el mercado. En cambio, la ciudad moderna introduce variables más complejas. El sistema de representación en la administración de la cosa pública por los ciudadanos exige un comportamiento distinto. La sociedad organizada a partir de la Revolución Francesa trata de materializar las conquistas sociales y las responsabilidades. Es necesario disponer de una capacidad de control administrativa mayor, una capacidad de recaudación impositiva con el objetivo de generar equipamientos y servicios públicos suficientes para toda la población. Servicios públicos como escuelas, hospitales, museos, bibliotecas, cárceles, ayuntamientos, mercados, parques, aduanas, red de aguas, transporte público, etc.

Todo ello con el fin de ofrecer una ciudad mejor, más extensa, que permita el acceso a todos los servicios públicos de toda la población en la mejor condición de igualdad posible. Este nuevo objetivo social abre una perspectiva diferente para la concepción de la ciudad moderna. Hemos visto los sistemas para el crecimiento de los núcleos urbanos, y en el carácter de los Ensanches o las nuevas morfologías urbanas características está la capacidad también de generar nuevos escenarios y nuevas posibilidades de centralidad.

Consideramos determinaciones comunes para la identificación de las nuevas centralidades urbanas, la característica estructural como la traza viaria, las redes de transporte, caminos, las acequias, etc. La especialización funcional que determine los

usos tanto si son comerciales o de ocio, o de cualquier otra naturaleza que permita una identificación diferenciada en el conjunto urbano. O la composición arquitectónica que permite o le confiera atributos de centralidad en virtud de la accesibilidad y sobre todo por su singularidad arquitectónica, por su tamaño o escala y por su carácter multifuncional.

En el caso de Valencia es clara la diferencia morfológica entre el Ensanche ortogonal del siglo XIX y el centro histórico, aunque disponga también de matices morfológicos en función del barrio del centro al cual nos estemos referenciando. O la morfología de los poblados marítimos con elementos característicos que le confieren carácter singular como conjunto urbano diferenciado.

La plaza, el espacio singular que origina la malla de la ciudad medieval y de la ciudad colonial, en definitiva tiene unos atributos de singularidad arquitectónica o de escala. En el caso de la plaza de la ciudad, es decir, donde confluye la Generalitat, el desaparecido edificio de la Casa de la Ciudad y la Catedral, junto a la Virgen, es un buen ejemplo de escala. Así como la plaza de la Reina, que en su origen trataba de articular dos vías principales como son San Vicente y la Paz, junto a Santa Catalina.

La plaza tiene un orden superior de escala, que es el parque urbano, el espacio vacío que por sus características morfológicas y tamaño, por sus elementos compositivos, le confiere relación directa con el núcleo urbano y con el territorio. Es un elemento característico de la ciudad, con un grado de complejidad adicional al común, que siempre está compuesto por elementos de la estructura del espacio público, la calle, el cruce, la plaza y el jardín.

El mayor ejemplo de estas características lo encontramos en Londres, debido al Plan Verde de Abercrombie de 1946, que le da el carácter a la ciudad. Y la más fascinante combinación de parque y plaza, el *National Mall* de Wasinghton, un escenario de extraordinario valor por cuanto engloba todos los atributos característicos y le añade la componente de gran escala en la relación territorial.

En las ciudades, los puntos de centralidad tienen atributos que corresponden a la escala, a la funcionalidad que permite la mezcla de usos, a la singularidad arquitectónica y a la conexión con las infraestructuras de transporte público o tráfico.

3.2.3.1. Atributos de centralidad de carácter estructural

La traza formada por la malla, en el Ensanche, está representada por un trazado de espacios públicos de geometría ortogonal. La ciudad antigua, circunscrita a la muralla, está configurada por la propia ronda, testimonio de su preexistencia. A su vez el valladar quedó sepultado y no parece que se adoptarán medidas especiales de encauzamiento de las aguas. Por lo que la traza nueva ortogonal quedó desvinculada completamente de la huella de la red de acequias que había servido de base a la implantación de la ciudad y a la integración en su desarrollo.

El río Turia ha mantenido su posición y envergadura. Temido por sus crecidas y apreciado por las virtudes que hacen de él un elemento indispensable en la imagen de la ciudad de Valencia. Las acequias principales como Mestalla, o por el Norte, el cauce del barranco del Carraixet, y por el Sur, las acequias de Favara y Rovella, entre otras, y el propio río Turia, en su conjunto, se presentan como una malla o red de drenaje sobre el territorio, con una huella característica de ramales de tipo arborescente.

El crecimiento de la ciudad de Valencia a través del Ensanche o por enlace no dispone de estudios al respecto y desde luego no hay acuerdo geométrico que lo relacione. Tan solo el río Turia sigue permanentemente apuntando hacia el mar. El río ha devenido en el tiempo en un Parque Urbano de una especial singularidad y cuya escala le confiere un atributo de centralidad en relación al territorio y al núcleo urbano que lo rodea.

Para el ciclo de crecimiento urbano, la escala territorial, debe desde luego aprovechar el carácter original de la topología territorial, a fin de obtener la configuración morfológica en concordancia con las piezas principales y no con los retales de su mosaico periurbano que está dejando de serlo y que requerirá una intervención de Proyecto y no de Proceso.

La traza del ferrocarril merece una atención especial, por cuanto en algunos casos determina parte del trazado urbano y en otros integra su desarrollo en el planeamiento, como es el caso del Plan de Ensanche de Barcelona, de Ildefonso Cerdá, que incorpora un preciso estudio de trazados de ferrocarril que se confunde en el

desarrollo de la malla y que forma parte de la propia estructura de la morfología característica del Ensanche de Barcelona.

En el caso de Valencia, los agentes que intervenían fueron incorporando sus intereses, el de las compañías, a los procesos de crecimiento. En algunos casos configuraba la traza y en otros contraponían su trazado a la malla viaria. En todos ellos, su presencia forma parte indiscutible de la traza y de la morfología de la ciudad.

Tanto la red ferroviaria como el puerto comercial y la red de caminos y carreteras que garantiza la accesibilidad y la continuidad de la malla urbana a través del territorio con otros núcleos, son los elementos esenciales del crecimiento económico y los protagonistas de las operaciones financieras que tienen escala supramunicipal. La creación de compañías de ferrocarril, de Bancos financieros, comerciales y de contratación de gran volumen de negocio, compitió con las inversiones intraurbanas de desarrollo (ensanche, Reforma Interior, alcantarillado, etc.). Estas últimas no alcanzan por sus empréstitos a reportar obras de envergadura, a contratar estructuras que merezcan la atención de los grandes intereses. Tampoco ayudaba la casi nula interferencia entre las grandes inversiones supramunicipales y su presencia en la ciudad.

Tan solo destacar las operaciones de intercambio como son las estaciones de ferrocarril, que si bien pertenecen a la red de infraestructuras interurbanas, se desarrollan en el ámbito urbano, arrastrando intereses y condicionando funcionalmente las soluciones urbanas, pues son elementos que incuestionablemente contienen atributos de centralidad, que en ningún caso son neutros, y que determinan por su situación, estrategias funcionales, estructurales y compositivas. También las redes de caminos son estructuras que determinan acuerdos de centralidad en la malla, pero no con la rotundidad que lo hacen los nodos creados por las estaciones de ferrocarril en el núcleo urbano.

Valencia es un caso especial, pues hasta cinco estaciones de ferrocarril se ubican en la malla radiocéntrica, en diferentes puntos hasta rodear la ciudad con un cinturón de

hierro. No por casualidad, hasta 200 pasos a nivel originaron cortes en el viario y molestias durante años, según denunció en su informe Vicente Pichó¹⁵⁶.

El tendido de ferrocarriles de vía estrecha que enlazan la ciudad de Valencia con las poblaciones situadas en el noroeste y suroeste de la ciudad completa la red para el transporte de personas y anima a la construcción de segundas viviendas para el veraneo de la clase burguesa. Son el complemento también para el desarrollo de los núcleos urbanos de las poblaciones del entorno de la ciudad. La línea principal es el *Ferrocarril Económico de Valencia a Liria por Paterna*¹⁵⁷.

La sociedad valenciana de tranvías se funda en 1885 y tiene como presidente a Juan Navarro Reverter. La sociedad aborda el tendido de la línea de ferrocarril económico de Valencia a Liria en 1887 por Paterna y como cabecera se construye la estación de Marxalenes. Por otro lado, la línea de ferrocarril hacia Villanueva de Castellón al sur, se inaugura en 1883, comunicando Torrent con la ciudad de Valencia entre otras¹⁵⁸.

3.2.3.2. Atributos de centralidad de carácter funcional

El periodo de ocupación y administración napoleónica en Valencia dio lugar a diversas actuaciones que beneficiaron el estado de la ciudad y contribuyeron a su mejora. Historiadores tan críticos con la actuación del general Suchet (ya que éste no fue nombrado Mariscal hasta 1811), como es Vicente Boix afirmaron que, satisfecha la venganza de las tropas vencedoras, Suchet hizo hermohear la ciudad fundamentalmente en el exterior del recinto amurallado.

La creación de la glorieta, situada en un espacio vacío intramuros, supone una importantísima mejora en el tratamiento del espacio público que se acomete en esos años por vez primera, y aunque ha llegado a nuestros días completamente desfigurada, todavía conserva algunos vestigios de su primitivo esplendor. Algunas actuaciones

¹⁵⁶ AGUILAR CIVERA, Inmaculada, "Valencia y los enlaces ferroviarios: la visión renovadora del ingeniero Vicente Pichó", *Tst: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 12, 2007, págs. 146-167. En relación con este aspecto, remitimos también a TOMÁS LLAVADOR, José María, *Ferrocarril y ciudad...*, *op. cit.*

¹⁵⁷ GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J., *Parcelaciones residenciales...*, *op. cit.*, pp. 213-215.

¹⁵⁸ PUNCEL CHORNET, Alfonso, "Los orígenes del ferrocarril y su incidencia en la configuración de la ciudad de Valencia". *I Congreso de historia de la ciudad de valencia: en trànsit a la ciutat*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 1988, t. I, p.3.

previas, como la demolición del caserío en lo que hoy es el jardín del Parterre y la proliferación del arbolado contribuyeron a crear un ambiente propicio para la introducción de la vegetación, por vez primera, en un espacio público en la ciudad. La influencia del modelo francés es patente y la incorporación de un vacío urbano al espacio público es determinante en el proceso de renovación de este importante enclave de la Valencia de inicios del siglo XIX¹⁵⁹.

Este modelo de creación de parques y espacios para el ocio en el perímetro de las murallas es un modelo de inspiración centroeuropea (el caso del Ring de Viena es un buen ejemplo de ello). Sin embargo, tras el periodo de ocupación, este tipo de actuaciones puestas en marcha por Suchet no tuvieron continuidad y el modelo no se aplicó a otras áreas del perímetro urbano de Valencia, pero sí en el entorno de la Glorieta. El proceso de transformación de los terrenos en un espacio público arbolado, puesto en marcha por Suchet, se amplió en la segunda década del XIX. Sobre el enorme solar resultante, intramuros, el general Francisco Javier Elío concibió la posibilidad de realizar un espacio público arbolado, ornamentado por algunas estatuas que completasen la intervención. La traza del jardín adopta una forma poligonal sumamente irregular, abarcando una extensión superior a la actual, prolongándose hasta las puertas del Convento de Santo Domingo.

El encargado de realizar el diseño de esta ampliación fue el arquitecto Manuel Serrano Insa. Es curioso el hecho de que se hubiera de recurrir a una suscripción popular para poder realizar las obras puesto que los escasos recursos municipales no preveían la financiación de los jardines. La disposición del primitivo jardín nos ha llegado reproducida, por vez primera, en el Plano Topográfico de Valencia con citación de sus principales edificios, grabado por Rocafort en 1825 e incluido en la guía "Valencia en la mano", grafiada con el nombre de Paseo Nuevo.

Pronto adquirió la glorieta un cierto carácter lúdico-festivo. Escenario usual de recepciones reales, era espectacularmente iluminado por las noches en las fiestas señaladas. También era el recinto utilizado, junto con la Alameda, en la celebración del

¹⁵⁹ Remitimos al lector a los magníficos planos que se llevaron a cabo durante estos años por parte de los cartógrafos e ingenieros del Ejército francés. Véase LLOPIS, Amando y PERDIGÓN FERNÁNDEZ, Luis, *Cartografía histórica...*, *op. cit.*

carnaval. Y a mediados del XIX era el principal centro de esparcimiento y relación social con el que contaba la ciudad como describe el propio Boix.

Con la llegada de la industrialización a la ciudad y la implantación del ferrocarril, la ubicación de las Estaciones y el lugar donde se producía la penetración de las vías en la ciudad fueron defensorios de las decisiones urbanísticas que se irían tomando. Frente a la imagen de progreso que aportaba el ferrocarril es cierto que asociadas a él, se generaban unos espacios con unas características especiales de ruido, suciedad, etc. El centro cívico de la ciudad se desplaza hacia la zona de la Glorieta y la Alameda, alejándose ligeramente del ferrocarril y su área de influencia.

Otro aspecto a remarcar dentro de los atributos de funcionalidad básicos de la ciudad sería el uso residencial y las tipologías ya clasificadas y previstas por Durand tras la Revolución Francesa. En la Exposición de 1868 de París se plantea el problema de la vivienda obrera como eje de la discusión sobre la mejora urbana. Se exponen las tipologías y se hace visible la necesidad de dotar a las ciudades de viviendas para abastecer las necesidades de mejora de las familias más necesitadas, familias obreras que con la realización de políticas de colonias de casas baratas se podrían ver beneficiadas, tratando de dar respuesta a las penosas condiciones sociales de las grandes urbes europeas del siglo XIX.

Uno de los objetivos es la aireación y la salubridad de los centros urbanos, mediante la apertura de nuevos viales que asociados a la Reforma Interior, permitiesen crear espacios para higienizar los barrios y construir en solares expropiados conjuntos de casas baratas. Para ello, se planteaba la puesta en marcha de procesos de expropiación de las propiedades urbanas pertenecientes al clero o a la nobleza.

En el caso de Valencia se disponía de una gran cantidad de suelo expropiado, gracias a los procesos de desamortización y a la oportunidad que ofrecían la gran cantidad de conventos existentes intramuros. Fruto de esta realidad, son las diferentes actuaciones urbanísticas de dotación de vivienda llevadas a cabo tras la Desamortización, como La Puridad (1839), el Huerto den Sendra (1850-1859), el convento de la Merced (1848), el barrio de la Zaidía (un operación de promoción y crecimiento urbano promocionada

por el Marqués de Campo)¹⁶⁰. Estas actuaciones preceden a los grandes procesos de expansión y crecimiento urbano que se desarrollarán en las décadas finales del XIX, tales como los ensanches, la apertura de la calle de la Paz o el derribo y reurbanización del Barrio de Pescadores.

3.2.3.3. La comprensión del espacio urbano a través de la especialización compositiva

La concepción del espacio como continente de lo visible, de los objetos, de las estructuras que componen la ciudad, tiene raíz platónica¹⁶¹. Aristóteles distingue el lugar como algo distinto de los cuerpos. Cada cuerpo ocupa su lugar. Y el espacio se basa en medidas y posiciones. Es geometría tridimensional, y es cerrado por sus límites.

La arquitectura moderna presenta una consideración nueva sobre planos horizontales. Una forma diferente y más dinámica de comprender el espacio, libre, con fachadas transparentes. El cristal, las estructuras que permiten grandes luces, los pilares, el escaparate, en definitiva, representa una continuación de la calle.

En el pasaje comercial este concepto alcanza su máxima expresión. El espacio en el interior del edificio, como receptáculo de texturas, de colores y de volúmenes. El pasaje crea un lugar donde antes no existía. El escaparate añade dinamismo y movimiento a la percepción del peatón. El punto de vista es algo cambiante en el recorrido de las calles.

El tiempo y el movimiento, o la velocidad, pusieron en crisis un cierto aspecto de la percepción del lugar. El futurismo planteó muchas dudas en relación a la interpretación del espacio, y la invención de la fotografía y el cine a finales del siglo XIX hicieron del espacio algo exportable, abarcable en un aparato¹⁶².

Podemos comparar escenarios, la fotografía aporta pruebas estáticas que es posible confrontar. Los paisajes de la ciudad, como el parque, el jardín, la calle o los bosques

¹⁶⁰ LLOPIS ALONSO, Amando y BENITO GOERLICH, Daniel, "Valencia entre 1833...", *op. cit.*, p. 57.

¹⁶¹ MONTANER, José María *La modernidad superada. Ensayos sobre arquitectura contemporánea*, Barcelona, Gustavo Gili, 2011.

¹⁶² RAMÍREZ, Juan Antonio, *Historia y crítica del arte: fallas y fallos*, Fundación César Manrique, 1998.

urbanos son creados para el disfrute y la belleza. La belleza se mide y codifica a través de los mecanismos de las Academias de Bellas Artes, herederas del Neoclasicismo y de la Ilustración.

Lo deforme al canon tiende a ser excluido y lo grotesco tiende al desdén. El arte codificado y medido debe perdurar y la obra humana sobrevivir. Nos cuesta entender que la esencia de las ciudades no radica solo en factores estructurales, funcionales o productivos, que también los símbolos y la imagen, o los sueños, son parte de la estructura de la ciudad.

En la civilización de los medios de comunicación de masas, la ciudad se concibe como lugar de tensiones y de multiculturalismo, de representaciones y de intercambio, así como de otras manifestaciones efímeras e instalaciones urbanas, generando mensajes complejos que los ciudadanos perciben. Los equipamientos y las dotaciones forman parte de la percepción que se va conformando sobre la ciudad.

El espacio vacío, el viario o la plaza, pero también el teatro, el pasaje comercial, los cafés o las estaciones del ferrocarril son parte del sistema. La ciudad debe aportar lugares de comunicación, de información, itinerarios lúdicos, etc¹⁶³. La lucha por defender los espacios públicos constituye, en definitiva, un elemento básico de convivencia.

Quizá una figura política de gran fuerza mediática e indudable experiencia en el manejo de la comunicación, como Vicente Blasco Ibáñez, influyó de forma decisiva en el lanzamiento de proyectos y de ideas, más literarias que productivas, para la formalización de un mito: la promesa de crear una ciudad nueva que debiera convertirse en el faro de una sociedad republicana.

La incorporación de algunos elementos como los pasajes comerciales a su proyecto de Reforma Interior de la ciudad de Luis Ferreres, coincide con el regreso de Blasco de su exilio parisino en 1891. Y las decisiones de modificación del plano de Reforma Interior, de disminución del tamaño de las plazas diseñadas junto a las iglesias, el incremento de la plaza del Ayuntamiento que se producirá más adelante, así como la ampliación de superficie para el Mercado Central, se comprenden mejor dentro de este contexto histórico.

¹⁶³ MONTANER, José María *La modernidad...*, *op. cit.*, p. 137.

La voluntad de generar más aperturas viarias, al estilo de París, en el centro urbano, creando una cruz que recuerda en las formas a las actuaciones principales de Haussman en esta ciudad, y la densificación de las manzanas del ensanche, con el fin de abaratar y hacer más accesible la vivienda, se acercan a las escalas de los volúmenes de las manzanas residenciales del centro de París.

Es probable que los conocimientos urbanísticos de Blasco fueran irrelevantes, pero su fuerza como comunicador y el manejo de los mensajes y de los medios periodísticos son innegables. Sirva como ejemplo un pequeño fragmento de su artículo “*La revolución de Valencia*”, en el que Blasco, interpelando al lector, se refiere a sí mismo en tercera persona, a fin de defender su modelo de ciudad:

Desde aquí percibo el pensamiento de muchos lectores:

-¡Muy bonito!... ¡Pero todo ilusiones! Una novela más de Blasco Ibáñez. ¿Quién posee la varita mágica para realizar tales prodigios?... No bastan la imaginación, la buena voluntad y el entusiasmo por Valencia. Se necesita dinero, mucho dinero. ¿Y quién va a darnos ese dinero?...

¡Ah, querido y malhumorado lector! El dinero nos lo dará quien se lo ha dado siempre a París; quien se lo dio a Barcelona, mágicamente transformada: el empréstito. Para vivir a la moderna, para ponerse a la moda rechazando los harapos de la existencia antigua, hay que entramparse.

Dentro de este proceso de modernización de la ciudad y de transformación de su núcleo urbano, juegan un papel central los equipamientos urbanos, como parte de su especialización compositiva. Elementos que han sido ensamblados desde el viario con un objetivo, crear un mecanismo complejo de pequeñas piezas cuyos usos aparentemente diferentes tienen un mismo fin, generar espacios para el intercambio, para el diálogo, para el ocio entre la gente.

Estos equipamientos se hacen necesarios con el inicio del siglo XIX, algunas tipologías de éstos son un ejemplo de equilibrio y de espacios mágicos insertos en la ciudad. Por un lado, las dotaciones, como los Museos, bibliotecas, aduanas, escuelas, hospitales, mercados, etc. Por otro, los espacios públicos para el ocio y la comunicación.

Vale la pena enumerar a continuación diferentes elementos de la ciudad que aportan una significación relevante en cuanto a los nuevos usos y maneras de apropiación del espacio viario.

- El viario, las plazas y los parques

Estos son elementos que forman parte del conjunto del trazado viario de una ciudad, que definen la morfología del conjunto. Existe una absoluta relación entre ellos. Las ciudades nacen del cruce de caminos, que se hace compleja y se transforma en una red jerárquicamente organizada para resolver los problemas de comunicación y de tráfico entre los núcleos urbanos o en el interior de las ciudades.

Las plazas son los elementos con singularidad arquitectónica, que aportan una escala diferente al tejido urbano y que tienen una capacidad de contener actividades diferentes para uso colectivo como son el mercado, ceremonias o liturgias civiles, en definitiva actos de reconocimiento colectivo de los ciudadanos.

Los parques y los jardines, espacios para ocio y disfrute, como escenarios que recrean el campo o nos acercan a la percepción y al disfrute de los sentidos en contacto con la naturaleza.

- El espacio del ocio y la fiesta. El escenario de lo efímero

La identificación del ocio en el espacio urbano, escenario para las clases populares, protagonistas de la fiesta en la calle. La metamorfosis de la fiesta y de la representación de ciertas liturgias festivas comienza a mediados del siglo XIX. El ascenso de las Fallas como fiesta mayor tuvo lugar tras la crisis de la fiesta del Corpus, fiesta grande de la religión católica.

Tras diversos ensayos de las clases dirigentes de la ciudad para crear una fiesta alternativa (Feria de Julio, Carnaval, Fiestas de Mayo...), tuvo éxito la feria de Julio y la Batalla de Flores, se produjo un aumento de popularidad durante los gobiernos

republicanos blasquistas. También se produjo el ascenso de popularidad de las fallas, porque expresaban valores acordes con la nueva estructura social¹⁶⁴.

Asociados a estas fiestas, los espectáculos populares como la “fiesta taurina”, se desarrollaron a partir de la primera metamorfosis urbana, después de la revolución francesa, a principios del siglo XIX, desarrollando su propia tipología de edificio, como son las plazas de toros. En España pasó a convertirse, pie a tierra, en la fiesta popular, los caballeros que alanceaban los toros bravos pasaron a segundo plano. En el caso de Valencia, ésta se ubicó en la parte exterior de la muralla, en la Puerta de Ruzafa. La entrada de mercancías y caballerías a la ciudad, el punto de acceso al mercado, con el complemento de tabernas, teatros y fondas en su entorno.

Ya se manejaba el lugar a los efectos durante la primera mitad del siglo XIX, pero se construyó la actual plaza por el arquitecto Sebastián Monleón Estellés entre 1850 y 1860, materializando una extraordinaria obra del neoclasicismo valenciano y español.

- Los pasajes comerciales

Los pasajes son una adaptación de los bazares orientales, que hoy tienen una continuidad en su adaptación para acoger pequeños comercios que disponen de alguna cualidad que los diferencia de los centros comerciales masificados. Los centros comerciales son tipologías evolucionadas surgidas de las grandes áreas de centralidad urbana. Contienen la mezcla de actividades y usos que son complementarias en toda la ciudad. Pero los pasajes son muy especiales porque atraviesan las manzanas residenciales, se insertan en el tejido urbano tradicional (transgreden el carácter privado de la parcela). Representan una anomalía tipológica en un conjunto urbano homogéneo y ofrecen al ciudadano un espacio distinto, un espacio de uso colectivo entre las arquitecturas urbanas más potentes.

Casi todos los pasajes del XIX despiertan una cierta seducción al visitante, generan sorpresa y estimulan la imaginación. Ofrecen una “confortable” cercanía. El pasaje nació en París a finales del XVIII, y se desarrolla especialmente durante el siglo XIX,

¹⁶⁴ ARIÑO VILLARROYA, Antonio, *La ciudad ritual: la fiesta de las Fallas*, Barcelona, Anthropos, 1992, p. 374.

expandiéndose posteriormente a Londres y a América¹⁶⁵. Nació en el apogeo del comercio textil y los almacenes de novedades parisinos.

El pasaje es también paseo, es la continuidad de los bulevares y es un espacio cubierto, con cristales y estructuras de hierro fundido, que encierran un escenario diferente. “Con las lámparas de gas e incluso las de aceite, fueron palacios de hadas”, decía Walter Benjamin. En definitiva son arquitectura, son ciudad y también emblema del XIX¹⁶⁶. Aportamos algunos ejemplos de galerías o pasajes comerciales significativos:



Figuras 45 y 46. Galería Vivienne de París (1823). Fotos autor¹⁶⁷

¹⁶⁵ PÉREZ i MORAGÓN, Francesc, “Los pasajes. Comercio, paseo y seducción”, *Lars. Cultura y ciudad*, 2, 2005, pp. 30-35. Ejemplos de Nantes o Galería Víctor Manuel en Milán o algún ejemplo de París. Passage Pommeraye, Nantes. En palabras de Walter Benjamin, “la arquitectura más importante del siglo XIX es el pasaje”. Por su parte, Julio Cortázar decía que “los pasajes y las galerías han sido mi patria secreta desde siempre”.

¹⁶⁶ *Ibidem*, p. 32.

¹⁶⁷ La galería Vivienne fue construida en 1823 por el arquitecto Delannoy y abierta al público en 1826, y representa un ejemplo de la tipología de galería, surgida en el ambiente parisino postrevolucionario, junto con otras galerías de la época (Colbert, Marxoux...). La motivación principal era la de unir dos calles y promover una circulación interior de personas y comercio de moda.



Figuras 47 y 48. Galería Pommeraye de Nantes (1840-1843). Fotos autor



Figura 49. Galería Vittorio Emmanuele de Milán (1865-1877). Ejemplo de calle comercial cubierta

Sin embargo, los pasajes comerciales no llegaron a la Valencia del siglo XIX. La estructura comercial de la ciudad seguía concentrándose en torno a la tradicional plaza del mercado, extendiéndose hacia la plaza de la Reina y los nuevos espacios urbanos que surgen a su alrededor, principalmente la calle de la Paz. No obstante, en el segundo proyecto de Reforma Interior de Luis Ferreres se proyectó la construcción de tres pasajes comerciales en la manzana principal del eje de la Gran Vía de 30 metros (comprendida entre las calles de San Vicente, la prolongación de la calle de la Paz y la propia Gran Vía de 30 metros). Este diseño modificaba el proyecto inicial, en el que se planteaba un uso de este espacio bien distinto, destinado a albergar el Palacio Municipal y el Palacio de Justicia.

Resulta sintomática la importancia que este arquitecto le otorga a este espacio central, próximo a la Lonja y la plaza del Mercado, y el giro tan repentino de la funcionalidad y uso del mismo, pasando de una manzana destinada al equipamiento público a un ámbito parcelado de uso residencial burgués, que se complementa con la dotación de estos pasajes comerciales de inspiración parisina, como analizaremos de manera más pormenorizada en el capítulo siguiente.

A modo de epílogo, podemos señalar como la redefinición de las centralidades en la ciudad de Valencia se plasmó en tres niveles: el estructural (con el río y los ferrocarriles como ejes principales), el funcional (con la vivienda y los usos de ocio de los espacios vacíos de la ciudad) y, por último, el compositivo (a través de elementos singulares como los pasajes comerciales, las plazas, los parques, los teatros, etc. que caracterizan la morfología de la ciudad).

A lo largo de este apartado hemos tratado de remarcar aquellos elementos de centralidad de mayor relevancia en la ciudad, y su evolución a lo largo del tiempo, prestando atención a su impacto en la morfología de la ciudad, pero también en las condiciones materiales, de vida y en la mentalidad de aquellos ciudadanos que los habitan.

CAPÍTULO 4.

LAS GEOMETRÍAS ASOCIADAS A LOS PROYECTOS. DOS ESTRATEGIAS DE REFORMA INTERIOR

Una vez definido el marco general y el preámbulo metodológico en los que se inserta esta tesis, pasaremos a analizar el proceso de Reforma Interior de Valencia, a través de las dos estrategias que se pusieron en marcha durante el último tercio del siglo XIX y los primeros años del siglo XX. Por un lado, los proyectos de Reforma Interior del Arquitecto Luis Ferreres; por otro el derribo y reurbanización del Barrio de Pescadores, entendido éste en un sentido amplio, que abarca desde la calle Barcas hasta la ronda de Colón.

Estos dos modelos de actuación, los cuales analizaremos a partir de sus precedentes, su gestión administrativa, sus características formales o las geometrías de ciudad que generaban, se contraponen y enfrentan en un mismo escenario, aportándonos una visión mucho más compleja de la Reforma Interior del centro urbano de Valencia; un tema que, desde luego, no puede considerarse secundario o de menor importancia que el Ensanche, a tenor de los datos que aportaremos.

Pese a ser contrapuestos, ambos tienen sentido. Ambos surgen en un contexto de debate político, de tensiones entre los intereses públicos y privados, de surgimiento de nuevas herramientas doctrinales y legislativas, y de replanteamiento del urbanismo en una ciudad con necesidades imperiosas de crecimiento y regeneración interna. En este caldo de cultivo y en el contexto de una ciudad como Valencia, en proceso de reconversión, una estrategia se demuestra viable y menos arriesgada, mientras que la otra es claramente inviable. No obstante, ambas tienen unas consecuencias sobre la ciudad que trascienden el ambiente exclusivo de su ejecución material, planteando dos modelos distintos y enfrentados de ciudad.

El arquitecto Luis Ferreres representa una figura, probablemente la más autorizada al referirnos a la modernización urbanística de la ciudad que supo entender este

contexto y formar parte de él, participando curiosamente y sin contradicción alguna de una y otra estrategia. Este arquitecto, primero como funcionario municipal y posteriormente como profesional, participó en las expropiaciones de casas en el Barrio de Pescadores, en la confección del Proyecto de Ensanche de 1884, fue el Arquitecto designado por el Ayuntamiento para redactar el proyecto de Reforma Interior en 1890, y construyó edificios emblemáticos en el nuevo tejido urbano del Barrio de Pescadores a comienzos del siglo XX, algunos de ellos tan emblemáticos como el Hotel Reina Victoria¹⁶⁸.

En definitiva, la lógica de la reforma urbana en Valencia, al igual que sucedió en el caso de Barcelona, *descansa en un acto de «destrucción creativa» [...] una estrategia muy meditada de transformación urbana que convertía la ciudad en un bien de consumo [...] Desde 1872 hasta 1896, las discusiones en torno a esta dicotomía ocuparon gran parte de la atención de las autoridades, y de manera más general, la de la opinión pública de Barcelona*¹⁶⁹. Este juego de los agentes y las ambigüedades que dominaron el discurso municipal en torno a la Reforma Interior en Barcelona son equiparables en tiempo y forma al proceso acontecido en Valencia. En referencia concreta al papel jugado por los Ayuntamientos en el mismo se apunta al debate entre dos estrategias contrapuestas, definiendo su papel como *un mediador ambiguo, constreñido por los imperativos del gobierno central, pero también de las corporaciones de la misma ciudad, en especial las de industriales y propietarios*, contribuyendo al abandono del proyecto y el triunfo del proceso de la Reforma Interior.

La voluntad reformadora era compartida por el conjunto de las elites, tanto barcelonesas como valencianas, *donde no existió un acuerdo concreto, fue en considerar si esta «piqueta» debía derribar la ciudad entera, o sólo una parte de ella*¹⁷⁰. Esta encrucijada urbanística en Valencia queda ejemplificada a través de las dos actuaciones que pretendemos analizar en este capítulo, el proyecto de Reforma

¹⁶⁸ TABERNER PASTOR, Francisco, "Trayectoria profesional del arquitecto Luis Ferreres Soler (1852-1926): entre la audacia y la discreción", en *Otra lectura de la Reforma Interior: en torno al proyecto de Luis Ferreres*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 2009, pp. 131-146.

¹⁶⁹ SÁNCHEZ DE JUAN, Joan-Antón, "Lo mejor es enemigo de lo bueno. Las ambigüedades del discurso municipal sobre la reforma urbana del interior de Barcelona (1872-1896)", en CAPEL, Horacio y LINTEAU, Paul-André (Dir.), *Barcelona-Montreal: desarrollo urbano comparado=développement urbain comparé*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1998, págs. 399.

¹⁷⁰ *Ibidem*.

Interior global de Luis Ferreres frente a la renovación de una parte concreta del tejido urbano de la ciudad, el Barrio de Pescadores y su entorno.

4.1. Los proyectos de Reforma Interior de Luis Ferreres. La apertura de nuevas vías

Hace pocos años, Rosario Casao Piquer y Marta García Pastor promovieron una exposición que rescató relativamente del olvido el proyecto de Luis Ferreres, a raíz de sacar a la luz los proyectos de apertura de dos nuevas vías, una de 30 metros y otra de 25 metros, presentados por este arquitecto en 1891 y 1892 respectivamente¹⁷¹. Este proyecto “olvidado”, según sus autoras, representa un hito en la historia del urbanismo valenciano y también una oportunidad, ya que a nuestro juicio esta intervención que nunca llegó a ejecutarse se ha analizado de manera insuficiente, descontextualizada y errónea en algunos aspectos hasta el momento.

Según Rosario Casao, *la preocupación fundamental del Ayuntamiento era el Ensanche, ya que a pesar de no haberse aprobado, no se había desistido del mismo, ni siquiera se había aplazado el comienzo de las edificaciones*¹⁷². Resulta arriesgado afirmar este punto y jerarquizar las prioridades del Ayuntamiento, careciendo de datos fidedignos y relegando a un segundo plano la Reforma Interior del centro histórico de la ciudad. Bajo nuestro punto de vista, la Reforma Interior no era un asunto menor con respecto al Ensanche, aunque sí planteaba muchos más problemas y requería una fuerte inversión económica, especialmente derivada de las expropiaciones.

El análisis del proyecto llevado a cabo por las mencionadas historiadoras nos resulta de enorme utilidad como punto de partida y en él pueden distinguirse dos partes bien diferenciadas. Por un lado, el análisis de la puesta en marcha y gestión del proyecto, en el que nos aportan valiosísima información que trataremos de complementar con nuestra investigación de archivo. Por otro, el análisis del proyecto, del cual no tenemos

¹⁷¹ VV.AA., Otra lectura de la Reforma Interior: en torno al proyecto de Luis Ferreres [Catálogo de exposición], Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 2009. Con anterioridad a este trabajo, otras publicaciones se hacen eco del proyecto de Reforma Interior, pero sin tener acceso a los dos proyectos que lo componen.

¹⁷² CASAO PIQUER, Rosario, “La Reforma Interior de Luis Ferreres. Un proyecto olvidado”, en Otra lectura de la Reforma Interior: en torno al proyecto de Luis Ferreres, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 2009, p. 102.

una opinión tan positiva. De partida, se analizan los dos proyectos, como parte de uno sólo; es decir, de una única intervención urbanística que definía el proceso de Reforma Interior de la ciudad. Sin embargo, este hecho no se corresponde con la verdad, ya que no se trata de uno, sino de dos proyectos diferenciados que definen dos modelos de Reforma Interior muy diferentes entre sí.

El primero de ellos plantea la apertura de una única Gran Vía de 30 metros y la prolongación y ensanche de dos calles preexistente, la de la Paz y la de la Corona. El segundo, en cambio, modifica el primero en su esencia, diseñando una Reforma Interior en cruz, que abandona la prolongación de la calle de la Paz, la reforma de la plaza de la Reina y que modifica la manzana triangular central, el corazón del primer proyecto, que debía albergar las Casas Consistoriales y la Casa de Justicia, sustituyendo esta función pública por diversas galerías comerciales. Un proyecto de ciudad de clara inspiración parisina, que dista mucho del inicialmente proyectado por Luis Ferreres el 11 de Mayo de 1891. Un proyecto promovido por los regidores republicanos y que pretendía introducir modificaciones relacionadas con un modelo de ciudad de inspiración francesa, con grandes bulevares que atravesaban la ciudad.

No puede, por tanto, analizarse los proyectos como parte de un todo, sino como dos intervenciones distintas firmadas por el mismo arquitecto en menos de dos años, fruto de las tensiones sociales, las críticas y el debate en el seno del Ayuntamiento, donde emerge con fuerza una nueva opción política, capaz de romper la alternancia: el republicanismo valenciano (en conexión con la masonería en muchos casos), personificado en figuras como Vicente Dualde, Aurelio Blasco Grajales o José Igual Torres, entre otros. No obstante, todas ellas quedan eclipsadas frente a la influencia de una figura tan carismática como la de Vicente Blasco Ibáñez (regresado precisamente de París en 1891)¹⁷³.

¹⁷³ YANINI, Alicia, MELLADO, Carmen y PONCE, Concepción, "Republicanism and masonry in the Valencia of the Restoration «alfonsina», 1874-1902", in FERRER BEMIMELI (coord.), José Antonio, *La masonería en la España del siglo XIX*, Salamanca, 1987, pp. 553-568. Concretamente, sobre tres destacados miembros republicanos y masones implicados en la transformación urbana de Valencia: VENTURA GAYETE, Empar Eugènia, "Aurelio Blasco Grajales, Vicente Dualde Furió y Vicente Blasco Ibáñez. Masones y periodistas", in FERRER BENIMELI, José Antonio (coord.), *La masonería española en el 2000: una revisión histórica*, Zaragoza, Gobierno de Aragón, 2001, vol. I, pp. 395-408.

En definitiva, el trabajo realizado por Marta García y Rosario Casao es un punto de partida y no de llegada, que dejó muchas líneas de investigación abiertas y que no abordó en profundidad los proyectos de Reforma Interior presentados por el arquitecto Luis Ferreres. Su análisis es meramente descriptivo, y se ciñe a las cuestiones de gestión del mismo, tratadas en las actas municipales, incluyendo algunas erratas. Especialmente significativo es el hecho de que no se estudien en detalle las memorias de los proyectos y los significados que trasciende a la morfología de ciudad diseñada en cada uno de ellos.

4.1.1. Precedentes. Otras actuaciones urbanísticas de comparación

La apertura de nuevos ejes viarios sobre la vieja trama urbana heredada en las grandes ciudades era una de las aspiraciones del siglo XIX, considerando esta intervención como un elemento de saneamiento e higiene, acorde con los tiempos y las necesidades de estos espacios urbanos, pero a su vez una oportunidad de desarrollar nuevas oportunidades de negocio urbano, como vías de penetración de los servicios públicos de agua, gas o alcantarillado. Esta voluntad de penetración en los cascos históricos fue recogida y sistematizada por Ildefonso Cerdà en su *Teoría General de la Urbanización*, pero la herramienta clave para la ejecución de estas iniciativas fue la Ley de Expropiación Forzosa, que a través de la declaración de Utilidad Pública y el derecho de expropiación de zonas laterales, conseguía imponer, aunque no sin resistencias, debates y ambigüedades, la voluntad de los Consistorios Municipales sobre la de los propietarios particulares. Además, aportaba viabilidad económica a los mismos, ya que la intervención debía no sólo ajustarse a las nuevas doctrinas higienistas de la época, sino costear a partir de las plusvalías resultantes de la venta de los solares resultantes de las zonas laterales expropiadas. Veamos algunos de los precedentes al proyecto de Gran Vía de 30 metros de Luis Ferreres.

4.1.1.1. La Reforma Interior de Barcelona

El proceso de Reforma Interior de Barcelona representa un precedente directo y el espejo en el que se miraban las élites valencianas. El proyecto presentado por Ángel José Baixeras promovió el gran debate público en Barcelona, recogiendo las ideas que previamente había planteado Ildefonso Cerdà, cuyo legado urbanístico no se limita al ensanche, pero con una diferencia fundamental: la Ley de Expropiación Forzosa, en la que el propio Baixeras fue el autor del apartado que permitía poner en marcha estos grandes proyectos de Reforma Interior, planteando la Utilidad Pública de sanear el centro antiguo de Barcelona, mejorar las conexiones en el Puerto y abrir la ciudad vieja, haciéndola más permeable. La propuesta inicial partía de la memoria del proyecto de Ensanche de 1859 de Cerdà, en el que la Reforma Interior estaba ya contenida y vinculada a él, al igual que se planteó en Valencia en el proyecto de Ensanche de 1884, firmado por Ferreres entre otros, al que nos referiremos más adelante.

El encargo del proyecto recayó en Ángel Baixeras, aprobado el 12 de abril de 1887, trataba de atravesar la trama antigua por tres nuevas calles o vías A, B y C, y conectar correctamente con la red viaria del Ensanche. Hay que mencionar que en las calles A y B se proyecta la construcción de tres nuevos mercados. Utilidades importantes que junto a escuelas y la conexión con el parque y jardín de la Ciudadella al norte, además de la apertura de otra vía hasta el Paseo del Puerto, son motivo suficiente para autorizar el proyecto. La parcelación de las nuevas calles, sobretudo la Gran Vía B, es sencillamente impecable, las parcelas se adaptan a las necesidades de repetitividad, de tamaño y de profundidad requerida para la condición de viviendas saludables y ventiladas. En esta vía, la única actuación completa que se realizó, permitió incorporar edificios de gran valor y monumentalidad.

La reforma no se llevó a cabo en su totalidad, entre ellos el primer edificio de la nueva vía fue sede del Banco Hispano Colonial, obra de Enric Sagnier. Bien es cierto que se derribaron multitud de palacios y casas medievales de gran valor. Pero la situación económica y social de la ciudad, pese a las protestas, permitió el desarrollo, derribo y construcción de la vía Laietana y afluentes. Los comerciantes y propietarios de la

Rambla y otras, se agruparon en la Sociedad de Defensa de la propiedad urbana y trataron de frenar el Proyecto. Solo se consiguió abrir una de las tres, la vía Laietana. El proyecto fue aprobado por el Gobierno el 16 de julio de 1889, tras incorporar las recomendaciones de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. Las obras comenzaron en 1908 y finalizaron en 1913. Como podemos ver el proceso de ejecución se retrasó casi tanto como en Valencia, sólo que en la ciudad de Barcelona los problemas de salubridad, de miseria y mendicidad, y de paro obrero no eran tan acuciantes como en Valencia. Como tampoco tenía de financiación, ya que este problema quedó resuelto con la firma de un cuantioso empréstito que el Ayuntamiento firmó con la banca, para poder realizar los trabajos de apertura de la nueva calle.



Figura 50. Imagen de las obras de apertura de la vía Laietana de Barcelona. En primer plano se aprecian las secciones del alcantarillado y del metro.

El proyecto de Gran Vía de 30 metros presentado por Luis Ferreres de 1891 (no así el segundo de 1892) se basaba en los mismos principios de saneamiento y dotación de servicios públicos como vía para renovar la ciudad, aunque, como veremos, su puesta en ejecución fue absolutamente inviable. Citando nuevamente a Cerdà, «*lo mejor suele ser muchas veces enemigo de los bueno*». En Barcelona, el proyecto de Reforma Interior de Baixeras consiguió renovar el tejido urbano interior a partir de una Gran Vía, aunque dejando de lado una parte del proyecto inicial y dilatando la actuación más de veinte años. En el caso de Valencia, no se pudo derribar la ciudad entera, ya que se optó por derribar sólo una parte de ella, o mejor dicho varias. Por un lado, el Barrio de Pescadores y su entorno, como vía de regeneración interior y de creación de una nueva centralidad. Por otro, la apertura de la calle de la Paz creó un eje viario de gran dinamismo, social y arquitectónico, que dio lugar a la zona comercial y de ocio burgués, abriendo la ciudad hacia la zona Este y el mar.

4.1.1.2. La apertura de la calle Revolución, actualmente de la Paz

La apertura de la calle de la Paz representa el primer proyecto de calado en la Reforma Interior de Valencia y, al igual que el resto de intervenciones, su desarrollo estuvo marcado por la discontinuidad temporal y el debate político y social, del que tomaron parte activa también los vecinos afectados por esta medida. Diferentes proyectos se fueron sucediendo, de manera paralela a la modificación del marco legislativo que sustentaba la medida.

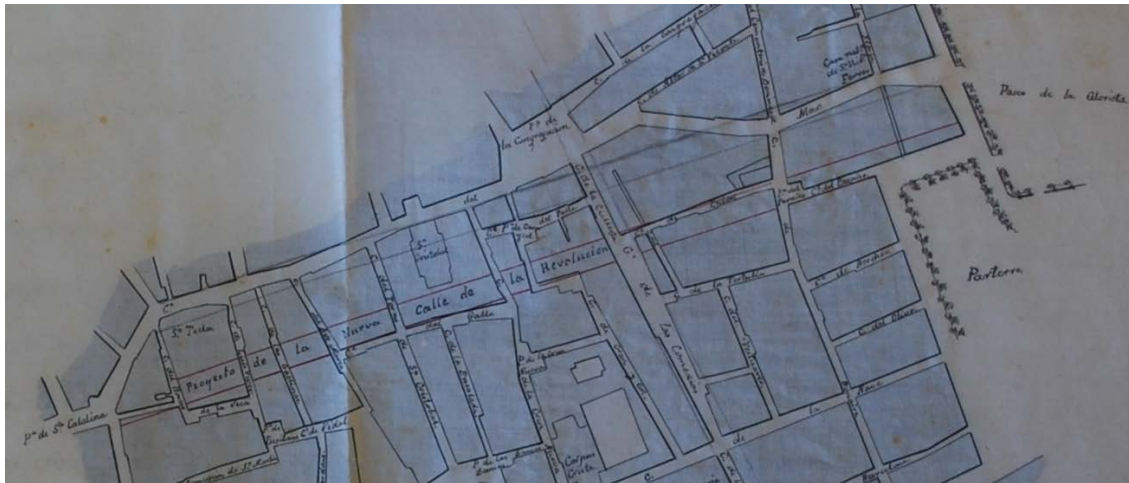
Desde un primer momento, esta decisión generó polémica y el proyecto inicial de 1869, fue muy cuestionado y rápidamente abandonado, ante la oposición manifiesta de los propietarios y de determinados sectores políticos, dando paso a otras propuestas como ocupar los solares de los conventos desamortizados con equipamientos público, con un mercado en el de San Cristóbal y la propuesta de construir un teatro en el de Santa Tecla¹⁷⁴.

¹⁷⁴ AMV, Fondo Emilio Rieta, c. 20 (Año 1869-1870). Proyecto y juicio contradictorio contra la apertura de la calle de la Paz.

Sin duda, este proyecto urbanístico, gestado en el contexto posterior a la Revolución de 1868, “La Gloriosa”, gracias al derribo de los conventos de San Cristóbal y Santa Tecla, representa el primer gran proyecto de saneamiento y mejora interior de la ciudad, aunque su ejecución se ajusta más al modelo de un proceso, marcado por los vaivenes políticos, la discontinuidad y la redefinición del proyecto inicial de apertura de la calle Revolución, diseñado en 1869, retomado posteriormente durante la restauración a través del proyecto de Manuel Sorní y Juan Mercader de 1883, ya bajo la denominación de la calle de la Paz y concluido finalmente en 1903, bajo el signo de un consistorio republicano, tras una última fase expropiatoria y de regulación de las calles adyacentes y los solares resultantes.

La calle de la Paz se preveía como vía para enlazar con el mar y se utiliza como eslabón de conexión del centro de la ciudad, desde la Plaza de la Reina, hasta la Glorieta, el *Pla del Remej*, y desde la Plaza de América hasta el Puerto, a través de la moderna Avenida del Puerto, que sustituyó en el siglo XVIII, con mejoras indudables, al viejo camino hondo del Grao.

Es indudable que la calle de la Paz hoy es una calle emblemática de la ciudad que atraviesa en su gestación un barrio degradado y denso, que no se limitaba al su entorno más inmediato. Ya desde su origen el proyecto se concibe como una vía de apertura del centro urbano, capaz de regenerar un área más amplia, como refleja el plano topográfico de la zona afectada, desarrollado por Joaquín María Calvo en 1870, a fin de justificar la necesidad del proyecto.



Figuras 51 y 52. Plano topográfico (y detalle) de la zona afectada por la apertura de la calle Revolución. Joaquín María Calvo (1870)¹⁷⁵.

¹⁷⁵ AMV, Fondo Emilio Rieta, c. 20, año 1870. Para una visión más detallada de este plano inédito, véase el apéndice cartográfico, plano 2.

Un barrio encerrado en sí mismo, el viejo call, poco higiénico y necesitado de una remodelación fuerte. Pero también encierra una gran complejidad, la gran cantidad de viviendas a expropiar y la falta de un elemento urbano o público al cual asociar la actuación. Por eso, el plan-proyecto inicial se va transformando en un proceso lento de intervenciones parciales, que respondían a un deseo y voluntad general. En el plano se recoge una leyenda explicativa de las condiciones de ordenación y parcelación de manera esquemática, indicando con ello una intención de renovación urbana, no solo de la calle, sino también de su entorno. Una actitud que ya apunta a las intervenciones que se llevaron a cabo en el entorno del Barrio de Pescadores, como analizaremos posteriormente¹⁷⁶. El plano, además del proyecto ya aprobado de la calle Revolución, planteaba una mejora del viario, a través de la ampliación y rectificación de las líneas de la calle del Mar y de la calle Comedias, y plantea la posibilidad de abrir una nueva calle que debía comenzar en la plaza de las Barcas, una primera propuesta de apertura de la calle que se materializó posteriormente en la actual calle de Poeta Querol, cuyo fin era el de conectar la calle de la Paz y el entorno del Barrio de Pescadores. También establece las medidas aproximadas que debían de componer las manzanas resultantes de la nueva malla diseñada, por lo que representa un primer esbozo de ordenanzas para renovar el tejido urbano de esta área.

Es más por la misma época, en este periodo hay acuerdos y decisiones municipales contrapuestas en las decisiones de infraestructuras. Entre Don Juan de Austria y Paz, los dos ámbitos llevaban caminos paralelos. Todos son esfuerzos que conducen a abrir los Barrios del Este, drenar la ciudad hacia el Valladar, y tratar de introducir las mejoras en infraestructuras y servicios públicos que la ciudad tanto necesitaba.

La ejecución de este proyecto, mucho más conocida y estudiada desde un punto de vista principalmente arquitectónico a partir del estudio clásico de María Jesús Teixidor, tuvo una concepción de proyecto, pero un desarrollo en proceso que se ajusta a los mismos parámetros definidos para el Barrio de Pescadores. Los intereses privados y el complejo juego de los agentes retardaron su ejecución material, un hecho al que se

¹⁷⁶ *Ibidem. Notas. 1ª. Desde la calle y plaza de las Barcas, hasta la de la Chufa se miden 284 se miden 284 metros próximamente. 2ª. El terreno ocupado por las ocho calles que comprenden la anterior medida asciende a 45 metros próximamente. 3ª. Resulta una calle por cada 30 metros. Y 4ª. Con la nueva calle en proyecto y rectificación de la del Mar, resulta una vía por cada 28,50 metros próximamente.*

une la escasa capacidad económica del Ayuntamiento para acometer grandes intervenciones expropiadoras y la falta de impulso por parte de la iniciativa privada.

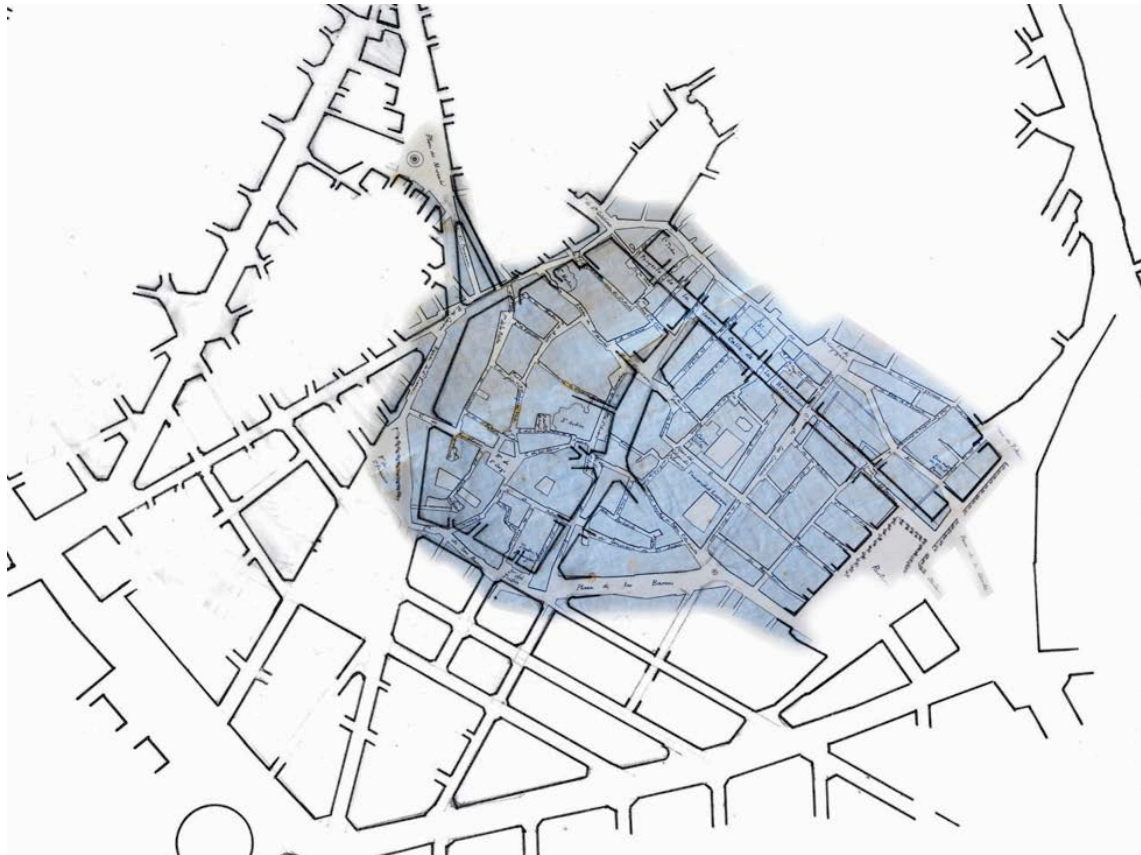


Figura 53. Superposición de las actuaciones sucesivas de Reforma Interior en el cuadrante sudeste de la ciudad, a partir del plano de Joaquín María Calvo (1870). Elaboración propia.

De este modo y sin profundizar en el interesante y complejo proceso de gestación de esta intervención urbanística (ya que no es el tema que nos ocupa en la tesis), podríamos plantear que la apertura de la calle de la Paz representa un precedente del proyecto de Gran Vía de 30 metros de Ferreres en cuanto a su planteamiento y justificación teórica, a los proyectos que le dan cuerpo y a las geometrías resultantes, que plantean una destrucción masiva de la trama urbana preexistente y la apertura de nuevos ejes sobre los que articular el crecimiento urbano y el movimiento general de la ciudad. Sin embargo, en cuanto a su ejecución, sus tiempos y el debate que rodea a esta obra, está claramente conectado con la renovación del tejido urbano en el

cuadrante sudeste de la ciudad, siendo dos intervenciones contemporáneas y que persiguen el mismo objetivo de regenerar el centro urbano de Valencia, a partir del impulso urbanizador y modernizador del Ayuntamiento y sus comisiones de Policía Urbana.

Tanto es así, que una vez concluidas ambas intervenciones, se desarrolla una tercera apertura viaria, que se justifica a partir de la voluntad municipal de conectar los dos nuevos polos de centralidad del interior de la ciudad. Se trata de la apertura de la calle Poeta Querol, iniciada en torno a 1906, con la finalidad principal de favorecer el flujo interno en Valencia y conectar el nuevo centro financiero y político que representa el Barrio de Pescadores, con la dinámica zona comercial y de ocio que representa la calle de la Paz¹⁷⁷.

4.1.1.3. El Ensanche de 1884. Germen de la Reforma Interior

Por último, a pesar de que en sentido estricto no podemos calificar al Ensanche de 1884 como un precedente directo del proyecto de Reforma Interior de 1891, ya que se trata de proyectos urbanísticos de tipología y naturaleza distinta, diferentes factores hacen que pueda y deba ser considerado como un antecedente remarcable. No olvidemos que en ambos casos Luis Ferreres tomó parte activa en su confección y que, como ya planteaba Ildefonso Cerdà en su *Teoría General de la Urbanización*, obra muy referenciada y que influyó claramente en el proyecto, el ensanche y la Reforma Interior eran dos caras de una misma moneda, la urbanización y modernización de las grandes urbes, y no deben concebirse como proyectos inconexos.

El estudio del mencionado proyecto de Ensanche fue abordado por diferentes autores en el centenario de su concepción, a través de una publicación monográfica en la que se transcribieron la memoria descriptiva y las ordenanzas del proyecto. Dentro de esta memoria ya se hace referencia explícita a la necesidad de poner en marcha desde el Ayuntamiento el proyecto complementario de Reforma Interior. Luis Ferreres tenía muy claro que ambas intervenciones formaban parte de un proceso indisoluble para la adecuada transformación de la ciudad.

¹⁷⁷ AMV, Actas Municipales, año 1906.

Los “Datos y Consideraciones Generales del Proyecto” de la memoria del Ensanche incluye un tema fundamental para comprender esta conexión, dentro del apartado B, titulado: “Carácter y desarrollo de la urbanización de Valencia en nuestro siglo”, en el que se hace referencia explícita a la necesidad de transformaciones urbanas en el interior del casco urbano y que podemos considerar como el germen del proyecto de Reforma Interior planteado por Luis Ferreres algunos años más tarde.

Tras referirse a la crisis sedera y la paralización económica y descenso poblacional que conllevó el comienzo de siglo, se señala que este escenario influyó en la urbanización, que durante el periodo se había limitado a desarrollar alineaciones y ensanches de calles. No obstante, los cambios vividos por la sociedad valenciana durante la segunda mitad de la centuria, conllevaron la necesidad de transformar la ciudad, debido en buena medida a la llegada del ferrocarril y el incremento de las exportaciones. El punto de inflexión que da pie al inicio de nuestra investigación, el derribo de las murallas, se remarca también en la memoria como el hito que permitió comenzar a desarrollar una serie de políticas de Policía Urbana eficientes (en conexión con la aprobación de su reglamento en 1844 y los procesos desamortizadores).

Como consecuencia del incremento de las actividades económicas, del número de habitantes y de la circulación en la ciudad, se planteó la necesidad de desarrollar el proyecto de ensanche, el cual no debía de venir sólo, señalando expresamente en la memoria que:

Por ello se hace preciso, indispensable, que obtenga la suma de condiciones que requiere una urbe de importancia y que prescindiendo del ensanche que la obliga su reducida capacidad superficial, se reforme en lo que pudiéramos llamar su casco, para que reúna grandes vías que la crucen en diferentes sentidos, por donde encauzar y dirigir el movimiento general, donde pueda establecerse la red de tranvías y ómnibus de diferentes clases que reclama la comodidad del público y donde se puedan desarrollar con libertad e independencia recíproca los distintos medios de locomoción tan necesarios en las ciudades populosas, sobre todo cuando Valencia es quizá la población de

*España en que, relativamente al número de habitantes, tiene mayor suma de carruajes*¹⁷⁸.

Creemos que esta cita es lo suficientemente elocuente para ilustrar esta necesidad y la conexión entre ensanche y Reforma Interior, dos proyectos cuya gestación estuvo marcada por la polémica y el debate político, aunque cuyo resultado fue muy distinto. El proyecto de Ensanche de 1884, tras ser remitido a Madrid, fue definitivamente aprobado en 1887, poniéndose en marcha con posterioridad, ajustando su trazado en la medida de lo posible a las múltiples construcciones preexistentes. Sin embargo, el previo administrativo y la gestión del proyecto de Reforma Interior, como señalaremos posteriormente estuvo marcado por el signo de la ambigüedad, como detallaremos más adelante, teniendo que ser modificado por el rechazo que generó entre los miembros del Ayuntamiento y de la Comisión de Reforma Interior encargada de evaluarlo.

La participación de Luis Ferreres en la elaboración del proyecto de ensanche fue fundamental y la contraposición de las memorias de uno y otro evidencian que la idea de dar homogeneidad y aplicar los criterios de urbanización propios del ensanche en la Reforma Interior estaba muy presente en el proyecto de Ferreres (y también en la reurbanización del Barrio de Pescadores y también del cuadrante sudeste de la ciudad).

No por casualidad, la memoria y las ordenanzas abordan problemas comunes para ambas intervenciones, como el del alcantarillado, la dotación de servicios públicos y agua potable, la parcelación de los solares resultantes y el desarrollo de unos capítulos que definan con cierta claridad la tipología de las edificaciones, que son prácticamente iguales en el proyecto de 1884 y el de 1891. Es por ello, que planteamos el ensanche como un precedente del proyecto de Gran Vía de 30 metros de Ferreres, existiendo una continuidad temporal y de gestión entre ambas intervenciones, que nos permite considerar el ensanche como una fase inicial (necesaria y complementaria a la Reforma Interior, y también más fácil de ejecutar) dentro de un proceso común de renovación y urbanización de la ciudad de Valencia.

¹⁷⁸ VV.AA., *El ensanche de la ciudad...*

4.1.2. El proyecto de Gran Vía de 30 metros de Luis Ferreres. Características y modificaciones

Las deficiencias manifiestas del casco urbano de Valencia y los problemas que de ello se derivaban (sociales, económicos, de salubridad, políticos...) eran una realidad patente para sus coetáneos, evidenciando el interés o la voluntad general de modernizar y renovar la ciudad, pero también la falta de una estrategia clara, de un modelo de ciudad y de unos agentes urbanos a la altura de las circunstancias.

Una buena muestra de este interés es la confección del Plano Geométrico de Valencia llevado a cabo por el Arquitecto Mayor del Ayuntamiento, Don Vicente Constantino Marzo en la década de 1880, a pesar de que se desconoce su fecha de terminación. Este plano general de Valencia (1:2000) y las 14 secciones que le acompañaban (1:300) sirvieron como planos de trabajo en la sección facultativa del Ayuntamiento hasta mediados del siglo XX, como lo demuestra el hecho de que pese a su antigüedad, se reflejen los cambios en el trazado viario de la calle de la Paz, del Barrio de Pescadores e incluso de la Avenida del Oeste¹⁷⁹.

Este trabajo cartográfico previo, en el que tomó parte el mismo Luis Ferreres como Arquitecto Auxiliar antes de incorporarse como Arquitecto Municipal, sirvió de base para la ejecución de los proyectos que vamos a analizar a continuación, que junto al aparato documental adjuntaba un importantísimo catálogo cartográfico sobre el que basar los trabajos, incluyendo el tan deseado plano geométrico de la ciudad, con indicación de las curvas de nivel, fundamental para redefinir las nuevas rasantes de las calles.

4.1.2.1. La puesta en ejecución del plan-proyecto. Previo administrativo y gestión

La puesta en marcha de este proyecto de Reforma Interior de la ciudad de Valencia se aprobó en el pleno del Ayuntamiento el día 22 de Septiembre de 1890, a propuesta de

¹⁷⁹ TEMES CORDOVEZ, Rafael R., "Las fuentes catastrales y la identificación de las transformaciones en los tejidos urbanos", CT. Catastro, 64, 2008, pp. 55-78.

los regidores Carlos Téstor, Manuel Zabala y Vicente Dualde. Como ya hemos mencionado se trata de los mismos tres regidores que plantearon la propuesta de Ensanche de la ciudad en 1884, conectando de este modo ambos proyectos, cuyo fin último era el de transformar por completo la ciudad. El anteproyecto de Plano General de la Ciudad, relacionado con el Ensanche que había sido definitivamente aceptado en Madrid en 1887, fue puesto en marcha a mediados de 1888, cuando durante el mes de Julio, el Ayuntamiento nombró una comisión que debía ser la encargada de formular el mencionado anteproyecto y proponer los medios y recursos necesarios para crear el plano general y los parcelarios de todas las calles y plazas, que sirviesen de base para reformar el centro urbano.

Frente a la posibilidad de establecer un concurso que plantease una gama de propuestas variada, finalmente se decidió encargar esta tarea a los Arquitectos Municipales, aprovechando los trabajos previos que ya habían sido realizados por la Sección Facultativa, planteando la conveniencia de dar continuidad a las líneas del casco urbano y del Ensanche proyectado. No obstante, parece que esta y otras cuestiones en el seno de la Sección Facultativa generaron malestar entre los tres arquitectos municipales y autores del proyecto del Ensanche, José Calvo, Joaquín Arnau y Luis Ferreres, los cuales presentaron su dimisión en bloque en Septiembre de 1888. Únicamente la dimisión de Calvo no fue aceptada, por lo que éste tuvo que seguir solo al frente de la Sección durante mucho tiempo, retrasando y dificultando la redacción del Plano General, a pesar de las peticiones de colaboración y propuestas a diferentes entes de la sociedad valenciana, especialmente la Sociedad Económica¹⁸⁰. No obstante, los problemas internos y las reformas de la Sección Facultativa conllevaron la dimisión de Calvo en octubre de 1889.

El marasmo en que estaba sumida la sección de Policía Urbana durante este periodo y la inacción era evidente, aunque también lo fue la voluntad política por sacar adelante este proyecto, cuya necesidad se antojaba fundamental para el buen devenir de la ciudad y su saneamiento (tengamos en cuenta la devastadora epidemia de cólera de

¹⁸⁰ ARSEAPV, año 1888, c. 248, leg. XXI, sign. 9. *"Solicitud del Ayuntamiento pidiendo la colaboración en los proyectos reformas interiores. Oficio remitido por el Ayuntamiento de Valencia al Presidente de la Económica, invitándole a cooperar en la información que ha abierto para constituir un plan completo de reformas urbanas interiores, en armonía con el ensanche"*.

1885). La plaza de Arquitecto Mayor quedó vacante hasta Abril de 1890, cuando se adjudicó a Antonio Ferrer, y poco después, el 30 de Julio, se puso en marcha la contratación temporal de diferentes técnicos delineantes. Además, el 28 de Julio, se acordó que el Arquitecto Mayor, con dos auxiliares y los delineantes nombrados para ello, procedieran a la terminación del Plano General de la ciudad, eximiéndoles de cualquier otra tarea¹⁸¹.

A través de las actas se observa como el nuevo Arquitecto Mayor concentró sus esfuerzos en las intervenciones relacionadas con el Barrio de Pescadores y la prolongación de la calle Lauria, es decir, con las intervenciones en el cuadrante sudeste, a través de un proyecto presentado el 30 de octubre de 1890¹⁸². Estas actuaciones siguieron su curso en los años siguientes, planteándose el 25 de enero de 1892 el proyecto del Arquitecto Mayor para la prolongación de la calle Lauria hasta la de Guillem de Castro, pidiendo que pasara a la comisión de Policía Urbana. El dictamen de la comisión llegó el 4 de mayo de 1892, tras los informes positivos del Arquitecto Mayor y del Jefe de la Sección Facultativa, considerando *que la apertura de la citada vía es racional y lógica y con ella se mejorarían las condiciones higiénicas de la citada zona, acordó proponer al excelentísimo Ayuntamiento que por la Sección Facultativa se proceda a la formación del oportuno proyecto, sujetándose a las prescripciones de la Sección 5ª de la Ley de Expropiación Forzosa y capítulo 5º del Respectivo Reglamento*¹⁸³. Una intervención conectada con el proyecto de urbanización de los solares del exconvento de San Francisco, al que nos referimos en otro apartado de este mismo capítulo.

Siguiendo en esta línea de voluntad de transformación urbanística, el 22 de Septiembre de 1890 se había aprobado la proposición del proyecto de Gran Vía presentada por Téstor, Zabala y Dualde, la cual recayó directamente sobre la figura de un buen conocedor de la práctica urbanística en Valencia, el arquitecto Luis Ferreres Soler. Coincidimos con Rosario Casao cuando dice que es muy probable que el mismo

¹⁸¹ CASAO PIQUER, Rosario, "La Reforma Interior...", *op. cit.*, p. 106.

¹⁸² Actas comisión PU. Precisamente estos dos aspectos: prolongación de Lauria y reforma del barrio de Pescadores fueron obviados por Ferreres en su proyecto de Gran Vía, quien los definía como de gran interés para la ciudad, pero no entraba en ellos, a fin de no solaparse con la labor desarrollada por el nuevo Arquitecto Mayor del Ayuntamiento.

¹⁸³ AMV, Actas Municipales y Actas Comisión de la comisión de Policía Urbana. 1892.

Ferrerres participase en la redacción de la mencionada propuesta de Gran Vía de 30 metros. Aunque se desconocen los pormenores de la gestación del proyecto, resulta evidente que el Ayuntamiento lo conocía, teniendo una pequeña partida presupuestaria reservada para el mismo. Sea como fuere, la iniciativa política contaba con el respaldo técnico de Ferreres desde el primer momento y su grado de elaboración y detalle demuestra un buen conocimiento y un trabajo previo de éste en torno a la idea de Reforma Interior de la ciudad.

Se dejaba atrás una situación de caos absoluto en el seno de la Sección Facultativa del Ayuntamiento, recayendo la responsabilidad de la Reforma Interior sobre un Arquitecto privado (aunque no ajeno a los pormenores de la política urbanística de Valencia), en lugar de sobre un funcionario público. Nada se decía de la propuesta de finalización del Plano General de la Ciudad encargada al Arquitecto Mayor y a los delineantes mencionados anteriormente. A partir de este momento, fue Luis Ferreres quien tomó las riendas de este proyecto, con un plazo de entrega de 9 meses que éste cumplió sobradamente, concluyendo el encargo el 11 de Mayo de 1891.

El acuerdo establecía seis objetivos básicos, a los que nos referiremos más adelante, estipulando que el trabajo llevado a cabo por Ferreres y su equipo debía *estar hecho con arreglo a todas las condiciones que para las de ensanche interior de las grandes poblaciones exigen las leyes y reglamentos vigentes y que deberá entregarse en la secretaría de la corporación municipal antes de las 12 de la mañana del día treinta de junio de 1891.*

El Ayuntamiento destinó al proyecto la cantidad global de 50.000 pesetas, a la que unía el el sueldo de tres empleados de la Sección Facultativa de Arquitectos Municipales, los cuales debían de formar parte del equipo de Ferreres de manera obligatoria. Ascendía el montante global a 52.811,75 pesetas. Este grupo de personas estaba encabezado por el ya mencionado arquitecto Luis Ferreres (cuyo sueldo mensual se estipulaba nada menos que en 1.250 pesetas), junto a 2 ayudantes (250 pesetas), 6 auxiliares (200 pesetas), 1 escribiente (125 pesetas) y, por último, 18 peones (con un estipendio diario de 2 pesetas, es decir 60 pesetas mensuales). Ha esta cantidad mensual fija para los nueve meses que debía de durar la confección del proyecto de Gran Vía de 30 metros, habría que añadirle toda una serie de gratificaciones

extraordinarias, que se pagarían únicamente si se cumplía el plazo prefijado, aunque los peones estaban exentos de cualquier compensación extraordinaria.

Las condiciones aceptadas por Ferreres para la ejecución de este proyecto incluían que fuese él quien escogiese a los técnicos y personal subalterno que debían ayudarle en la *tarea con las solas limitaciones de que uno de los ayudantes y dos de los auxiliares por lo menos deberán entresacarlos del personal de la Corporación, sin que se le permita ocupar en este proyecto a más de seis empleados facultativos municipales.* Así mismo, debía crearse una comisión especial compuesta por siete concejales, para que junto al Arquitecto supervisaran los trabajos y los promoviesen en la medida de lo posible, especialmente en la autorización de materiales y relaciones de gastos, los cuales, una vez finalizados los trabajos, pertenecerían al Ayuntamiento.

También se acordó *poner a disposición del señor Arquitecto Director todos cuantos planos y documentación existan en las oficinas municipales y puedan ser útiles o necesarias para la realización del proyecto.* Y que *si fuera necesario introducir en el proyecto alguna variación o enmienda exigida por la superioridad para su aprobación definitiva, realizarán estos trabajos sin exigir por ellos retribución alguna y en el plazo que de común acuerdo fijen el Arquitecto Director y la Comisión Especial previo informe del señor Arquitecto Mayor de esta corporación.*

La propuesta inicial, su presupuesto y los puntos expuestos fueron aprobados en la comisión de Policía Urbana por 13 votos a favor y sólo uno en contra, el del Señor Rubio. La opinión aportada en diferentes informes por un buen número de los regidores públicos no dejaba lugar a duda, coincidiendo en señalar la importancia del proyecto y designando de manera unánime a Luis Ferreres, loando a éste como *arquitecto que fue de esta corporación, en cuya actividad, celo e inteligencia tienen una completa confianza los que suscriben, a quienes al propio tiempo les consta aceptará este encargo con verdadero entusiasmo.*

Puesto en marcha ya el proyecto, el 29 de septiembre de 1891 se formalizó la comisión encargada de supervisar los trabajos, compuesta por *los señores Téstor, Dualde, Zabala, Ribera, Artés, Carrera y Quinzá para formar la comisión especial que ha de entender en todo lo relativo al proyecto de Reforma Interior de Valencia aprobado en la última sesión.*

Los trabajos se completaron dentro del plazo indicado, ganando de este modo las gratificaciones anteriormente señaladas. Se trataba de un proyecto técnicamente muy completo y con una propuesta de diseño que revela una gran ambición disciplinar y también una propuesta de resolución de muchos de los problemas que después analizaremos, que se concitaban a finales del siglo XIX en la ciudad de Valencia. Problema de definición del modelo sobre el que el centro histórico debía ser modificado, cuestiones relativas al tráfico y a la vialidad. Cuestiones que afectan también a la salubridad y al saneamiento y la búsqueda de una referencia singular arquitectónica que acompañe al nuevo modelo. En definitiva, los aspectos básicos del proyecto fueron tres: la vialidad, el higienismo y la composición; precisamente los tres objetivos que las leyes urbanísticas del momento perseguían, al igual que lo hará a partir de 1895 la nueva Ley de saneamiento y Reforma Interior aprobada para las ciudades de más de 30.000 habitantes.

La propuesta llegó al pleno del Ayuntamiento de la mano de tres concejales, los señores Carlos Téstor, Manuel Zabala y Vicente Dualde, precisamente los mismos que habían propuesto la puesta en marcha del ensanche en 1884, evidenciando la conexión entre ambos proyectos urbanísticos. Los promotores del proyecto forman parte del Ayuntamiento como regidores, los dos primeros de ideología liberal reformista (siendo miembros del Partido Liberal Monárquico y Partido Liberal Fusionista respectivamente), mientras que el último, de ideología republicana, miembro del Partido Republicano Progresista. Esta comisión tenía un perfil claramente “progresista”, orientado a la reforma y a la cercanía a las nuevas corrientes higienistas europeas.

Sus miembros estuvieron vinculados activamente a la política urbanística, formando parte de diferentes comisiones, y además fueron miembros de las principales instituciones civiles de relevancia en la ciudad. Manuel Zabala fue presidente del Ateneo Mercantil y Alcalde de Valencia en 1893-1894; por su parte, Vicente Dualde y Furió fue presidente de Lo Rat Penat, director del diario El Mercantil Valencia y decano del Ilustre Colegio de Abogados de la ciudad; mientras que Carlos Téstor Pascual,

probablemente el más conservador de los tres, fue miembro de la Sociedad Económica de Amigos del País y también presidente de Lo Rat Penat¹⁸⁴.

Se refleja en esta comisión las tensiones sociales y el juego de los agentes sociales que operaban en el seno del Ayuntamiento y cómo las diferentes facciones posicionaban representantes que podían promover (y diseñar) iniciativas transformadoras, que al fin y al cabo, decidieron las geometrías de la nueva ciudad. Resulta difícil identificar las tensiones sociales que subyacían detrás de un proyecto de tal envergadura, pero el debate que generó en el Ayuntamiento fue tal que obligó a modificarlo pocos meses después de presentado y, finalmente, se abandonó, probablemente por el rechazo de los sectores conservadores y de determinados grupos de presión. Resulta sintomático el crítico informe que la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia presentó al Ayuntamiento, en el que se oponía de manera frontal a su aprobación y puesta en ejecución.

Con este encargo se pretendía poner en marcha un proyecto viable para la ejecución de una Gran Vía de treinta metros que conectase dos puntos de acceso a la ciudad, las expuertas de Ruzafa y de San José. A esta gran travesía se le unirían las prolongaciones de la calle de la Paz y de la calle Corona y la reforma de la plaza de la Reina. Las dos primeras contribuirían a mejorar el flujo del tráfico viario hacia el Este y el Oeste del eje principal, contribuyendo al mismo tiempo a complementar el sistema de alcantarillado de la ciudad. También permitiera acelerar los cambios necesarios en la densa e insalubre malla viaria heredada, en concordancia con el proceso que se estaba desarrollando en toda Europa de intervención en los centros urbanos, amparado en los informes y políticas higienistas, a los cuales ya nos hemos referido.

La justificación de la conveniencia y necesidad de esta intervención general en el centro urbano de Valencia se entiende a través de estos argumentos y debe de situarse en la etapa inmediatamente posterior a la más dramática de las epidemias sufridas por la ciudad en 1885, la cual supuso la muerte de más de treinta mil personas en una urbe que rondaba las doscientas mil. La estrecha conexión entre arquitectura e higiene se sitúa en la base de este proyecto. En cualquier caso, estas deficiencias en el

¹⁸⁴ Véase MARTÍNEZ GALLEGRO, Francesc, CHUST CALERO, Manuel y HERNÁNDEZ GASCÓN, Eugenio, *Valencia 1900. Movimientos sociales y conflictos políticos durante la guerra de Marruecos, 1906-1914*, Castellón de la Plana, Publicacions de la Universitat Jaume I, 2001.

caso de Valencia se prolongaron durante algunas décadas, como lo atestiguan diferentes publicaciones que combinan la arquitectura y la ciencia higienista, como las de Carlos Carbonell Pañella, presidente de la Asociación de Arquitectos de Valencia y a su vez Arquitecto Mayor del Ayuntamiento en la década de 1920, con una ponencia publicada en 1923, bajo el título “Medios económicos para transformar los barrios insalubres en las ciudades”¹⁸⁵.

La proposición de la comisión municipal que aprueba el Pleno del Ayuntamiento de la ciudad de Valencia el 22 de septiembre de 1891 contiene el siguiente acuerdo, encargar la redacción del proyecto al arquitecto municipal Luis Ferreres, con el programa del proyecto que define las líneas maestras del modelo de ciudad que diseñó Ferreres, estructurándose en seis puntos principales: la apertura de la Gran Vía de 30 metros entre las expuertas de Ruzafa y de San José (1), la prolongación de la calle de la Paz (2) y de la calle de la Corona (3), la reforma de la plaza de la Reina (4), la expropiación de las zonas laterales de las nuevas vías con arreglo a la ley (5), y, por último, la construcción de una manzana triangular en la que se ubicarían las Casas Consistoriales y el Palacio de Justicia de la ciudad, emplazando estos servicios en unos equipamientos dignos y acordes a su función (6).

El apoyo del Consistorio al encargo del proyecto fue casi unánime en un primer momento, con la única excepción de un concejal conservador, el ya mencionado señor Rubio, que planteaba la necesidad de disponer primero de un Plano Geométrico general de la ciudad previo sobre el que proyectar las reformas necesarias. Sin embargo, poco duró este apoyo político general, que se tradujo también en una opinión pública bastante favorable, reflejada en artículos de periódicos e informes, que justificaban la necesidad ante los beneficios higiénicos del proyecto y el acuciante paro obrero. Incluso, aunque con reticencias, la Liga de Propietarios se mostraba proclive (aunque escéptica) hacia el proyecto, definiendo Valencia como *la ciudad de los proyectos, por el gran número de ellos que dormían en el sueño del olvido en los estantes del Archivo*¹⁸⁶.

¹⁸⁵ BERNABEU MESTRE, Josep, “La higiene de la habitación. Arquitectura y salud pública en la España de la Restauración”, *Lars. Cultura y ciudad*, 15, 2009, p. 17.

¹⁸⁶ CASAO PIQUER, Rosario, “La Reforma Interior...”, *op. cit.*, p. 109. Refiriéndose a un artículo publicado el 15 de noviembre de 1890 en el Boletín nº 21 de la Liga de Propietarios de Valencia.

El texto de Marta García y Rosario Casao no aporta información en relación con los debates políticos que se suscitaron durante estos años ni el juego de los agentes urbanos que subyacen detrás, aunque sí que se refieren a los diferentes informes presentados por diferentes instituciones y personas públicas de la ciudad a favor o en contra del proyecto, generándose dos bloques, uno conservador con la Liga de Propietarios de Valencia y la Sociedad Económica al frente que rechazaba la utilidad del mismo y otro encabezado por el Ateneo Casino Obrero y la Sociedad La Constructora Valenciana fomentando su aprobación y puesta en ejecución. Aspectos estos que abordaremos en este capítulo.

La conclusión y presentación del primer proyecto de Ferreres, fechado el 11 de Mayo de 1891, acabó con el consenso. Podemos afirmar que el plan de Reforma Interior de Luis Ferreres no convenció a casi nadie, generando un intenso debate político y de opinión pública que conllevó su modificación total, la elaboración de un nuevo proyecto (muy distinto en esencia al anterior e ideología al anterior) y finalmente su abandono u olvido, ya que no hubo un acuerdo común de rechazo al mismo por parte del Ayuntamiento. Aunque analizaremos las causas de este fracaso en profundidad, conviene remarcar como nuevamente el debate y el enfrentamiento político conllevaba la inacción, remarcando como la voluntad de cambio no fue decisiva a la hora de acometer grandes proyectos urbanísticos en la ciudad. Valencia era y siguió siendo la ciudad de los proyectos olvidados.

La modificación del proyecto inicial no se hizo esperar, poniéndose en marcha a través de la propuesta liderada por el concejal Manuel Fernández Montenegro el 8 de febrero de 1892. Al menos así se deduce del comentario que Ferreres introduce en su propia memoria (aunque de manera velada), cuando se indica que *acompañan a este las reformas para el último que han sido acordadas por el Excelentísimo Ayuntamiento en sesión de 25 de Abril último [1892], en la que al aprobarse el proyecto de calle de 30 metros entre las ex-puertas de Ruzafa y de San José se aprobó también la proposición del Señor Blasco transcrita al principio al consignar el programa que sirve de base a estos estudios.*

Se refiere al programa del proyecto que fue presentado por el mencionado Manuel Fernández Montenegro, regidor republicano. Sin embargo, el inspirador de estas

reformas como se refleja en la memoria fue el señor Blasco, pero no Vicente Blasco Ibáñez (recientemente regresado de su exilio en París), sino otro personaje con el que comparte muchos rasgos, Aurelio Blasco Grajales, ambos republicanos y masones, como también lo fue Vicente Dualde, promotor del primer proyecto. Las disensiones en el seno del republicanismo valenciano comenzaban a ponerse de manifiesto, llegando a un enfrentamiento abierto en los primeros años del siglo XX, como veremos al referirnos al proyecto de reforma del Barrio de Pescadores.

El 25 y 26 de abril de 1892 se trató en el pleno del Ayuntamiento las enmiendas y críticas recibidas por el proyecto de Gran Vía de 30 metros presentado meses antes por Ferreres, a partir del dictamen remitido por la comisión de Reforma Interior, creada ex profeso, con una presencia muy numerosa de regidores municipales. El dictamen planteaba aprobar el proyecto de Reforma Interior, aunque aceptando las modificaciones señaladas sobre el primer proyecto.

Las modificaciones no son mínimas, sino que alteraban el proyecto, politizándolo y desvirtuando su idea original. Las exigencias de la comisión representaban un contraproyecto, que Luis Ferreres se vio obligado a acatar e incorporar en su segundo proyecto. Se pedía que no se ampliase la plaza de la Reina, que se parcelasen los solares de la manzana triangular y se construyesen pasajes comerciales en su interior.

También se apoyaron estas modificaciones en *los siguientes informes que emiten algunas sociedades y corporaciones en virtud de la consulta que les hizo el excelentísimo Ayuntamiento*, entre los que encontramos posiciones a favor (asociaciones obreras e instituciones relacionadas con obra pública) y en contra (afectados por el proyecto y asociaciones civiles de corte más conservador). La Sociedad de Socorros e Instructiva de Maestros Carpinteros, se posicionó a favor, al igual que el Ateneo Casino Obrero, porque ofrecería trabajo inmediato al obrero y embellecimiento a la ciudad, la Constructora Valenciana, que la definió como una mejora fundamental para la ciudad o los dueños de Serrerías mecánicas y almacenistas de ferretería, que pedían su aprobación inmediata y que se reclamase al Estado su puesta en tramitación por las circunstancias que atraviesa la ciudad.

En cambio, Augusto Clavero, apoderado del Marqués de Dos Aguas, expresó su oposición, en base a los perjuicios contra las fincas que afectaba la zona expropiada y

por el desalojo de inquilinos. En conjunto, la Liga de Propietarios lo definió como aceptable, si el Ayuntamiento hubiese podido asegurar su ejecución en un plazo relativamente breve, algo que consideraban imposible y utópico a tenor de la situación económica del Consistorio y del país en general, lo que reducía el proyecto a *una perturbación de la propiedad urbana de Valencia sin objeto ni resultado positivo*. Se dejaba una puerta abierta, en el caso de que se hallasen los medios legislativos y económicos para hacerlo (empréstito y la ley de reforma y saneamiento interior). Por último, la Real Sociedad Económica de Amigos del País fue la más crítica de todas, planteando que el proyecto no respondía a las necesidades reales de la ciudad y de su población. Su demoledor informe, incluido en el apéndice documental de esta tesis, denunciaba que el Ayuntamiento debía dotar a Valencia de las mejoras urbanas de que carecían sus calles y ejecutar los proyectos comenzados y todos los que sean factibles. Intereses del municipio y de la propiedad, pero también de los trabajadores que necesitan la seguridad del trabajo y no *vanas esperanzas de ilusorias empresas que por lo extraordinarios no han de realizarse en mucho tiempo*.

El dictamen, elaborado por el regidor Ribera, fue puesto en discusión entre los regidores, siendo aceptado por la mayoría, especialmente por los miembros del partido republicano. En cambio, otros regidores conservadores, como *propusieron que volviese el dictamen a la comisión puesto que las enmiendas introducidas por la misma modificaban sustancialmente el proyecto primitivo*. Una propuesta secundada también por el Conde de Buñol¹⁸⁷.

Las enmiendas al dictamen de la comisión de Reforma Interior planteadas por Aurelio Blasco Grajales fueron todas ellas aceptadas, y son las siguientes:

La modificación de este proyecto en la parte referente al gran solar triangular situado entre la gran calle y las de SanVicente y prolongación de la de la Paz, cuyo solar deberá parcelarse para la venta pública, pues hallándose afectado por el nuevo proyecto que el excelentísimo Ayuntamiento tiene en estudio de

¹⁸⁷ Una copia del mencionado informe se adjuntó a la memoria del proyecto, impresa en 1891 por el Ayuntamiento de Valencia en el trámite para la aprobación del mismo. La Biblioteca Valenciana conserva tres ejemplares entre sus fondos. Biblioteca Valenciana, Fondo Moderno, Bas Carbonell, 5834.

una calle desde el puente del Real hasta la de San Pedro Pascual, su parcelación debe efectuarse juntamente con este último proyecto.

Igualmente propone al excelentísimo Ayuntamiento que prescinda del ensanche de la Plaza de la Reina, que en este proyecto de gran calle central se incluye y que del propio modo se estudie junto con el nuevo proyecto expresado de calle del Puente del Real a la de San Pedro Pascual la disposición y alineaciones definitivas para dicha plaza de la Reina, puesto que también resulta afecto por él.

También entiende el que suscribe que debe prescindirse y propone que se prescinda de la continuación de la calle de la Paz, en la forma expresada en el proyecto de gran calle central o de treinta metros, puesto que relacionada aquella completamente con la plaza de la Reina e influida por la de veinte y cinco metros, en estudio, en este último tiene lugar propio y en él ha de procurarse la mejor disposición y enlace con las expresadas vías.

Tras ser aceptadas las enmiendas, la votación llevada a cabo fue mayoritariamente favorable a la aprobación del dictamen por parte del Ayuntamiento, por 27 votos contra nueve (Marquina, Salom, Martí, Morote, Royo, Giménez, Vidal, Salazar y Lleó). De este modo Ferreres, tuvo que aceptar las imposiciones políticas, modificando su proyecto inicial, el cual quedó politizado por la iniciativa republicana de Blasco Grajales y Emilio Ribera. Estas modificaciones, en cambio, tampoco contribuyeron a desbloquear esta intervención, que cada vez más se veía como una utopía difícilmente alcanzable para Valencia en ese momento.

También resultó determinante el hecho de que al final de cada uno de los proyectos se incluye su propio presupuesto, siendo el segundo mucho más oneroso para las arcas municipales, pese a las críticas que habían surgido entre diferentes sectores por lo elevado del coste del primer proyecto. No sólo se modifica el proyecto de ciudad, sino que la resultante es todavía más cara, pasando de un coste de ejecución de las obras de 44.736.479 pesetas en 1891 a otro de 67.981.288 pesetas. No obstante, la escasa viabilidad económica del proyecto, remarcado por Reig como la causa fundamental de fracaso del mismo, fue solo uno de los factores que determinaron el abandono de este

plan general de Reforma Interior, teniendo que remarcar la existencia de toda una multiplicidad de factores de índole diversas en el olvido del proyecto de Ferreres. Consideramos que del análisis del proyecto y de los expedientes de tramitación municipal del mismo , se dispone de material de gran valor para comprender los procesos de gestión y de diseño de la ciudad a final del siglo XIX, y comparándolo con el proceso de desarrollo del Barrio de Pescadores y adyacentes se obtiene una foto suficientemente real de los procesos de planificación de la ciudad moderna en Valencia, una imagen que es la de nuestra ciudad actual y que ha ido gestionándose con procesos similares, procesos que arrancan en el ciclo de transformación urbana correspondiente al periodo final del siglo XIX y que incorporó un proceso ligado a la forma de decisión y a la lucha entre los agentes urbanos en la ciudad de Valencia que ha sobrevivido hasta nuestros días.

4.1.2.2. El fracaso del plan-proyecto. Causas coyunturales y estructurales

Marta García y Rosario Casao reconocen *el Proyecto de Luis Ferreres como el primer plan de Reforma Interior de la ciudad, anterior y claro inspirador del elaborado por Aymamí en 1911. En él desembocó medio siglo de intentos frustrados de remodelar esa Valencia musulmana, de calles abigarradas y faltas de luz y aire, mediante proyectos parciales e inconexos, ante los cuales las instituciones representativas de los intereses económicos y de los propietarios comenzaban a exigir actuaciones decididas [...] Los dos proyectos de Luis Ferreres encontrados recientemente en el Archivo Histórico Municipal de Valencia expresan este sueño. Aspiración utópica y ciertamente descabellada, que sólo puede entenderse en el contexto de una sociedad cambiante, entusiasmada por el progreso y por la transformación que en la vida cotidiana habían producido las mejoras en las comunicaciones y en los transportes*¹⁸⁸.

Esta autora plantea que las nuevas técnicas urbanísticas empleadas en la Reforma Interior de París durante el reinado de Napoleón III, a través de la figura de Haussmann sirven como referente e inspiración para las posteriores reformas interiores de las

¹⁸⁸ GARCÍA PASTOR, Marta, "Tras la estela de París", en *Otra lectura de la Reforma Interior: en torno al proyecto de Luis Ferreres*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 2009, pp. 77-100. Cita extraída de la p. 77.

principales ciudades españolas, entre ellas Madrid, Barcelona, Granada o Valencia. Se insiste constantemente en la importancia de la intervención del capital privado, mediante la figura del concesionario, herramienta clave, según García Pastor, en este tipo de intervenciones. La aprobación de la ley de expropiación forzosa de 1879 ponía en marcha esta posibilidad de Reforma Interior tan necesaria para las grandes poblaciones españolas, incluyendo la expropiación de las zonas laterales hasta 20 metros, permitiendo sufragar la obra con la venta de los solares resultantes. Esta nueva ley supuso el punto de partida para la puesta en marcha de procesos de renovación interna de la ciudad de Valencia.

Según García Pastor, cuando se aprobó la Ley de Expropiación Forzosa de 1879, los dos proyectos prioritarios para la Corporación eran la apertura de la calle de la Paz y la reforma del Barrio de Pescadores [...] Fueron dos tentativas frustradas de utilizar las nuevas técnicas de gestión que habían de permitir a los Ayuntamientos rentabilizar las reformas. Al final, estas actuaciones se realizaron lentamente (pues a principios del siglo XX se estaban culminando) y a costa de los fondos municipales.

En nuestra opinión, esta interpretación es excesivamente normativista y simplificadora con respecto a dos intervenciones urbanísticas de gran calado en la ciudad y cuyo fin era conectar la ciudad vieja y el ensanche. A pesar de que, como se indica en el citado texto, la ejecución de los proyectos se dilatase en el tiempo esto no significa que nos encontremos ante “dos tentativas frustradas”. Diferentes factores condicionaban su ejecución en el caso valenciano (recursos económicos, inestabilidad política y social, falta de iniciativa privada, oposición de los propietarios afectados por los proyectos...). Sin embargo, fue la ley de expropiación forzosa de 1879 la que dotó al Ayuntamiento de Valencia de los instrumentos necesarios para acometer estas reformas, que habrían de generar una nueva centralidad en la ciudad y el surgimiento de nuevos espacios urbanos modernos y vinculados a la nueva sociedad burguesa que se estaba consolidando: la calle de la Paz como nuevo eje comercial y de ocio y el entorno del Barrio de Pescadores y la plaza de San Francisco como emergente centro político y financiero, prácticamente conectado a la estación del ferrocarril.

El proceso de gestación de la Reforma Interior de Valencia fue lento y marcado por el signo de la discontinuidad, con un resultado final en el que la función estuvo por

encima de la forma, lo que contribuyó a conferir a la arquitectura valenciana un carácter ecléctico. En él, el resultado final no estaba prefijado o definido de antemano, aunque sí que se definía claramente la voluntad reformadora del Ayuntamiento durante el último tercio del siglo XIX. Es en el seno de esta corporación en la que los proyectos se gestan, debaten, reformulan y readaptan a una realidad convulsa y cambiante. Los proyectos parciales, como el de apertura de la calle de la Paz o de derribo y reurbanización del Barrio de Pescadores y el de Reforma Interior integral presentado por Ferreres en 1891 forman parte de un mismo proceso de transformación urbana, vinculado con los procesos de ensanche y que culminará o tendrá su escenario final durante los primeros años del siglo XX y durante el periodo de gobierno del blasquismo en Valencia, el cual en muchos aspectos tuvo un marcado espíritu revolucionario, de inspiración obrera y anticlerical, y recuperó estos y otros proyectos urbanísticos que provienen del proyecto de mejora de Antonino Sancho de 1859.

Es en este momento cuando las sinergias de las últimas décadas precipitaron, dando lugar a una ciudad moderna, capaz de absorber el crecimiento poblacional, perfectamente conectada tanto con el ferrocarril como con el puerto (motores económicos y elementos de progreso material), bien dotada de servicios públicos (agua potable, alcantarillado, gas, alumbrado público...). La ley de expropiación forzosa de 1879 puede que no se aplicase en toda su extensión, pero fue un elemento catalizador de estos proyectos, que permitió al Ayuntamiento acometer las reformas necesarias. Otras leyes financieras, como las que permitían a los consistorios municipales endeudarse a través de empréstitos, también instigaron estas transformaciones urbanas. En cualquier caso, resulta enriquecedor entender estos procesos como parte de un todo, tanto los ensanches como la Reforma Interior, ya que de otro modo se corre el riesgo de contraponer uno y otro, como si compitiesen entre sí, definiendo uno como exitoso y otro como fracasado. Los debates internos son los que nos permiten comprender el proceso entre partidarios y detractores, sin el cual no se entiende el proceso de construcción de la ciudad que conocemos hoy en día. En definitiva, la función del historiador no es la de determinar el grado de éxito o fracaso de un determinado proyecto urbanístico y arquitectónico en base al resultado final,

sino analizar la multiplicidad de factores que en él intervinieron, tratando de evitar anacronismos y de comprender el complejo proceso de gestación y toma de decisiones que se desarrolló y teniendo en cuenta que la combinación de estos factores es la que produce un resultado final que, por lo general, es fruto de la casualidad o no estaba preconcebido desde el principio.

Los proyectos de Luis Ferreres para la Reforma Interior de Valencia de 1891 y 1892 son un buen ejemplo de esta realidad, como trataremos de analizar posteriormente a partir del escenario en el que se enmarca. Ha sido Ramiro Reig quien ha reflexionado expresamente sobre el contexto social y económico de la reforma de Ferreres, dibujando esta realidad paradójica en la que se enmarca nuestro estudio¹⁸⁹. Diferentes factores, a favor y en contra, chocaban en el debate sobre la conveniencia de este proyecto. En definitiva, dos modelos de Reforma Interior estaban enfrentándose entre sí, el de reforma integral y expeditiva de Ferreres que pudo transformar por completo el casco histórico de la ciudad y el de reforma paulatina y nueva centralidad que representaban las intervenciones sobre determinados espacios de la ciudad (Barrio de Pescadores, calle de la Paz...).

En este debate, los argumentos de Ferreres, según ha remarcado Reig, se pueden clasificar en tres aspectos: 1. El saneamiento y la higiene; 2. Crecimiento y modernización de la ciudad; y 3. la cuestión social y obrera. Pero estos mismos objetivos eran los que perseguían los defensores de una intervención menos agresiva y costosa. Nuevamente chocamos con una realidad palpable, el hecho de que ante problemáticas similares y dentro de un mismo contexto, se plantearon soluciones diversas que fueron debatidas y defendidas por diferentes agentes sociales e institucionales, dentro del escenario urbano de la ciudad de Valencia a finales del siglo XIX y comienzos del XX.

El proyecto de Ferreres era una aspiración que quedó reducida a papel mojado. Sin embargo, esto no le resta ni un ápice de importancia, debido a su relevancia y modernidad en la época en que fue elaborado, el grado de detalle y la perfección técnica del mismo y la inspiración que representó para proyectos de reforma

¹⁸⁹ REIG ARMERO, Ramiro, "El contexto social y económico de la reforma. Por qué se planteó y por qué no se llevó a término", en *Otra lectura de la Reforma Interior: en torno al proyecto de Luis Ferreres*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 2009, pp. 147-160.

posteriores como el de Federico Aymamí. En definitiva, representa un monumento para la historia del urbanismo en Valencia, a pesar de que nunca llegase a ser puesto en marcha.

El contexto en el que se gesta este proyecto es el de una gran urbe que necesariamente debe evolucionar para ser sostenible en el tiempo, tanto a nivel demográfico como de salud e higiene pública (no por casualidad el siglo XIX es el siglo del cólera y otras epidemias principalmente urbanas). Se trata así mismo de construir una ciudad moderna, que supere la herencia urbanística medieval y moderna, abrazando los principios urbanísticos de la reforma parisina de Haussmann. Y sin duda la Valencia decimonónica era una ciudad en la que la modernidad se abría paso, especialmente tras la llegada del ferrocarril y el derribo de las murallas. Por último, nos encontramos ante una ciudad emprendedora en lo económico, en proceso de reconversión productiva tras el declive absoluto de la industria de la seda y las nefastas consecuencias sociales que ello conllevó, además de la introducción de las nuevas ideas socialistas entre la masa obrera, ante las que necesariamente las autoridades públicas debían actuar de manera inmediata, siguiendo las doctrinas del paternalismo político heredado del Antiguo Régimen.

No obstante, no todos los factores contribuían a la puesta en marcha del ambicioso proyecto de Ferreres. La operación de *sventramento* planteada pretendía actuar sobre una superficie urbana interior de nada menos que 143.710 metros cuadrados. Una operación para la cual *se necesitaba decisión y empuje, pero factible*, o al menos así lo afirma Reig, comparándola con operaciones similares en Barcelona (Vía Layetana) o Granada (Gran Vía de los Reyes Católicos). Sin embargo, demasiado ambiciosa para ser llevada a cabo sin la participación privada. Ante la magnitud de tal obra, presupuestada en 44 millones de pesetas, necesariamente se debía recurrir a un gran empréstito y el contexto financiero y comercial valenciano de finales del XIX no era el más adecuado para ello. La consolidación de un modelo económico valenciano basado en la agricultura de exportación tampoco contribuyó a que los grandes ahorradores y empresarios valencianos decidiesen intervenir en la reordenación urbana. No obstante, otras grandes obras civiles como la construcción del puerto de Valencia sí que encontraron las vías de financiación necesarias.

Otro de los factores remarcados era el riesgo que planteaba este tipo de inversiones en Reforma Interior (mucho menos rentables y más conflictivas que los ensanches). Los proyectos de Reforma Interior (todos ellos) revalorizaban los solares resultantes de los derribos, justificando de este modo una inversión inicial que generaría un importante volumen de negocio y plusvalía posterior. Sin embargo, la demanda de suelo urbano en Valencia no tuvo el dinamismo que adquirió en otras ciudades, lo que frenó este proyecto faraónico de Reforma Interior.

Pero la cuestión es, ¿puede o debe justificarse el abandono del proyecto de Ferreres únicamente en clave económica? A tenor de lo expuesto por Reig, este factor fue prácticamente el único a tener en cuenta. Sin embargo, la realidad fue más compleja y otros aspectos como la falta de apoyo de instituciones tan relevantes como la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia o la existencia de proyectos urbanísticos ya puestos en marcha y que se obviaban por completo en el proyecto de Ferreres son elementos a analizar y tener en cuenta, como haremos en capítulos posteriores. Sin duda, la existencia de un proyecto de reforma alternativo, más realista y ajustado a la realidad socio-económica de la ciudad, inclinó los ánimos de muchas de las personas que debían decidir en el seno del Ayuntamiento la posibilidad o no de poner en marcha este proyecto de Reforma Interior, el cual fue descartado prácticamente desde el primer momento. El fracaso del plan-proyecto estuvo marcado por causas coyunturales (el contexto económico, político y social desfavorable a un proyecto de envergadura), pero también por causas estructurales, inherentes al mismo (no respondía a las necesidades reales de la ciudad, tenía algunos puntos técnicamente por resolver, especialmente en el entorno de Santa Catalina y la Lonja y su trazado no conectaba de manera natural con el Ensanche. Unos problemas que, tras las modificaciones y el diseño en cruz, no mejoraron, sino más bien todo lo contrario.

Una cuestión a resaltar es el estado de la ciudad en el último tercio del siglo XIX, debido a las dificultades políticas y económicas y a la precariedad y pobreza de gran parte de la población de la ciudad los progresos urbanos no se produjeron con la debida celeridad ni se soportaron sobre estudios en profundidad que pudieran prever o planificar el futuro de la ciudad moderna que atajasen los graves problemas de

salubridad sobre todo, por encima de cualquier otra consideración funcional o estética.

La ciudad se fue debatiendo entre aprobaciones y suspensiones de proyectos a lo largo de todo el siglo XIX, el sistema de financiación del Ayuntamiento no estaba suficientemente maduro para abordar grandes empréstitos, la Ley de expropiación permitía la concesión a empresas privadas de la urbanización de la ciudad. El caso de Valencia, si no era factible el empréstito público parece que tampoco era factible el empréstito privado salvo operaciones de infraestructura de ferrocarril, de tranvía, portuarias, etc... Y en todo caso se inició un proceso de construcción y urbanización del Ensanche extramurario que permitió la incorporación de capital privado al desarrollo de la ciudad, restando interés inversor al centro, a la Reforma Interior.

Este escenario en la ciudad tenía un reflejo político de confrontación, parejo a la situación. Un sentir de la población radicalizada por la situación social vinculada a partidos republicanos y radicales. Enfrentados, por un lado, (con los partidos obreristas, (socialismo y anarquismo fundamentalmente), entonces aun minoritarios en la ciudad, y por otro a una derecha desacreditada desde el punto de vista de la gestión pública, incapaz de estructurar una oferta laboral y un mínimo nivel de vida para la mayoría de la población que continuaba con un índice de paro extraordinariamente alto, unos partidos ocupados en distraer la atención de la gente ante las continuas epidemias que asolaban la ciudad todos los años, algunas de ellas como la de 1885 extraordinariamente trágica con más 33.000 muertos contabilizados, lo que suponía más de la cuarta parte de la población urbana. Un caso que describe bien el grado de locura y desorden cuando se tomaron decisiones por parte de las autoridades de fumigar con desinfectantes los vagones de los trenes que llegaban a la ciudad con lo que justifican las políticas públicas de sanidad y de combate después de la epidemia del cólera, cuando realmente el problema estaba en la contaminación de las aguas y en la pobreza e insalubridad de miles de casas que se situaban en límites inadmisibles para la vida humana. Como el propio Luis Ferreres cita en la Memoria del Proyecto, el núcleo del problema es el predominio de la edificación sobre la vialidad, señalando que hay casas de poco más de *“seis metros cuadrados”*, de superficie útil. Denuncia de una realidad inadmisibile que gira en el objetivo de alcanzar una

transformación suficientemente profunda que permita el cambio, además del viario, también de la tipología asociada, de la parcelación, hacia la búsqueda de un cambio morfológico. Y por tanto, no solo de apertura o mejora de un vial nuevo. Ejemplos de ello ya tenía, el caso iniciado de la apertura de la calle de la Paz es, sin duda, uno de los más significativos.

Ante esta situación probablemente lo urgente distraía de lo importante y las decisiones que se fueron tomando no conseguían encarrilar el rumbo hacia el horizonte de una ciudad próspera y equilibrada.

Entre los agentes urbanos de referencia en los años 1891-1892 se encuentran las compañías concesionarias del servicio de aguas potables de la ciudad y la contrata del servicio de alumbrado público. Ambas contratas debían sujetarse al diseño prefijado en el proyecto de la Gran Vía de 30 metros y el autor, en relación al servicio de aguas potables dice que la empresa adjudicataria estará:

terminantemente obligada a canalizar y extender el servicio a cuantas calles el Ayuntamiento le designe con arreglo a las condiciones de carácter técnico que constan en el expediente que al objeto fue instruido y en las que minuciosamente se detalla el sistema de tuberías, diámetros, espesores, enchufes, uniones de diferentes clases, válvulas y demás, así como las de las fuentes, bocas de riego e incendios, el modo de ejecución de todas las obras y en una palabra, cuantos detalles pueda exigir el más detenido estudio y siendo además de cuenta de dicha Empresa todo lo concerniente al servicio público de las aguas potables, bajo la inspección del Ingeniero Municipal encargado especialmente de tan importante servicio, nada creemos deber consignar aquí, salvo la advertencia de que la canalización y abastecimiento de aguas así como el servicio de riegos e incendios para las calles del Proyecto, se llevará oportunamente a cabo por dicha Empresa, razón por la cual no figura en el Presupuesto cantidad alguna con que atender a tan necesario objeto¹⁹⁰.

¹⁹⁰ AMV, FER, proyecto 1891, p. 91.

En cuanto al servicio de alumbrado público, igualmente correspondía a la empresa concesionaria la canalización, las tuberías y farolas, siendo de cuenta del Ayuntamiento el suministro de los candelabros. Además, el arquitecto Luis Ferreres incluye en su diseño de galería de servicios la distribución de nuevos servicios como el cable telefónico, e incluso las comunicaciones telegráficas. A nuestro parecer no es este un tema menor, y tampoco lo era así para Ferreres, quien lo equipara al sistema nervioso esencial para el buen funcionamiento de cualquier organismo complejo. Tomando sus palabras:

En efecto, suelen recibir en su interior las cañerías de gas y agua, los hilos telefónicos y en las grandes poblaciones los tubos neumáticos para la circulación de los despachos telegráficos, pudiendo también servir para la transmisión de la fuerza eléctrica, multiplicidad de servicios, cobijados por una misma envoltura, que viene a tener cierta analogía con el organismo de los animales superiores y aún del hombre, en que bajo la capa protectora del tejido conjuntivo más o menos denso, se hallan dispuestas las arterias, las venas y los diferentes nervios, con sus fines diversos y cuyas funciones respecto a la vida de los individuos presentan también cierta semejanza a las que desempeña la red del alcantarillado con relación a la vida de las ciudades¹⁹¹.

Lo mismo se dispone para las calles de la Paz y de la Corona. Las tuberías debían discurrir por el espacio de las nuevas alcantarillas, según lo proyectado. La Gran Vía, junto a la Paz y la Corona, son la base del trazado del primer proyecto de Reforma Interior, que estaba en tramitación durante este periodo.

Cabe suponer que estas compañías verían con recelo y cierto enojo estos cambios en los pliegos de condiciones de su concesión previa, considerando los gastos derivados de la obligatoriedad de acometer estas reformas y el mantenimiento de las mismas. Por lo que probablemente debieron de oponerse a su aprobación con cierta determinación, prefiriendo la instalación de los servicios a través de la apertura de zanjas en la vía pública. Llama la atención que nunca más, al menos hasta la fecha, se

¹⁹¹ *Ibidem*, p. 73.

han puesto en marcha las galerías de servicios en la ciudad de Valencia para la instalación y mantenimiento de todas las instalaciones urbanas (cableadas o en tubería), siendo rechazadas todas las iniciativas que se han planteado en este sentido hasta la actualidad¹⁹².

4.1.3. El proyecto de Vía de 25 metros de Luis Ferreres. El contraproyecto

Un nuevo proyecto de Reforma Interior de Luis Ferreres modificando el anterior aprobado unos nueve meses antes, cuyo título es “Proyecto de una vía de 25 metros de latitud desde el puente del Real a la calle Guillen de Castro con la reforma de sus afluentes y de modificación del proyecto de Gran Vía de 30 metros entre las expuertas de Ruzafa y San José según lo acordado por el excelentísimo ayuntamiento”¹⁹³.

Se trata de un proyecto encargado por el ayuntamiento en sesión de 29 de febrero de 1892, que plantea los siguientes argumentos, a partir de la solicitud presentada en mencionada fecha ante el pleno del Ayuntamiento por Manuel Fernández Montenegro:

1ª Practíquense los estudios de un proyecto de una calle de 25 metros de ancha, que partiendo del eje del puente del Real vaya en línea recta a la calle de San Pedro Pascual y Jurado del Ensanche, utilizando las ventajas de la Ley de 10 de Enero de 1879 para el ensanche interior de las poblaciones, y la enmienda al dictamen de la comisión de Reforma Interior de la Capital sobre el proyecto de apertura de la calle de la expuerta de Ruzafa a la de San José, aprobada por el Excelentísimo Ayuntamiento de sesión de 25 de Abril último, que dice así: “1º La modificación de este proyecto en la parte referente al gran solar triangular situado entre la gran calle y las de San Vicente, y prolongación de la de la Paz cuyo solar deberá parcelarse para la venta pública, pues hallándose afectado por el nuevo proyecto que el Excelentísimo Ayuntamiento tiene

¹⁹² Una de estas iniciativas, bastante reciente, tuvo lugar con el planeamiento y proyecto de urbanización del plan parcial “Ciudad de las Ciencias”, que incluía galerías de servicios separativas de la red alcantarillado, de forma que pudiera ser el origen de un cambio en las nuevas áreas urbanizadas hacia el litoral. En el trámite de aprobación del proyecto de Plan Parcial de la Ciudad de las Ciencias, del año 1994, fue objeto de recurso por parte de las compañías concesionarias, siendo este el motivo de su exclusión del proyecto final. Boletín oficial de la Provincia de Valencia (BOP), 31/03/1994.

¹⁹³ AMV, FER, c. 29. Año 1892. Programa y memoria del proyecto.

en estudio, de una calle desde el puente del Real hasta la de San Pedro Pascual, su parcelación debe efectuarse juntamente con este último proyecto. Igualmente propone al Excelentísimo Ayuntamiento que se prescinda del ensanche de la plaza de la Reina que en este proyecto de gran calle central se incluye; y que del propio modo se estudie junto con el nuevo proyecto expresado de calle de puente del Real a la de San Pedro Pascual, la disposición y alineaciones definitivas para dicha plaza de la Reina, puesto que también resulta afecto por él. También entiende el que suscribe que debe prescindirse, y propone que se prescinda de la continuación de la calle de la Paz en la forma expresada en el proyecto de gran calle central o de treinta metros, puesto que relacionada aquella completamente con la plaza de la Reina e influida por la de veinticinco metros en estudio, en este último proyecto tiene lugar propio y en él ha de procurarse la mejor disposición y enlace con la expresadas vías.

Se trata de un proyecto nuevo, encargado en el periodo de tramitación del anterior, de la Gran Vía central y que tiene como fin ampliar el alcance del primero y sus objetivos, transformando su esencia. Se trata de un proyecto modificativo del primero por el alcance, por el presupuesto que es un 50% del presupuesto anterior y significa un cambio esencial en la estrategia del diseño.

Cuando seguramente lo importante hubiese sido completar el proyecto de Reforma Interior con el proyecto especial de colectores anunciado en el eje central, en el proyecto de la Gran Vía, y continuar el trazado hasta integrar los tejidos de la ciudad dentro de la muralla con el ensanche exterior y aun con el territorio circundante, lo que hubiera permitido ampliar aún más la escala del proyecto. Pero tal como se produce el encargo, el periodo en el que se plantea el proyecto nos acerca a una realidad en la que difícilmente podía encajar una intervención urbanística de esta envergadura.

A través de su memoria podemos conocer la naturaleza del mismo y determinar hasta qué punto complementaba al primero o lo sustituía, a través de una modificación que alteraba su esencia. En la primera parte de la memoria insiste en la alta densidad edificatoria, en la densificación y poco espacio de calle. Y nos ofrece unos datos muy significativos, la superficie de la ciudad al interior de las rondas es de 1.578.097 metros cuadrados, y de ellos 376.298 metros cuadrados comprende el espacio público, calles y

plazas, y 1.201.799 metros cuadrados a la parte edificada o construida. Es decir, la superficie vacía, la vialidad es del 23,81% del total del casco urbano. Es una cifra increíblemente baja, agravada por su dimensión y capacidad de albergue poblacional, empeorado por el sistema de alcantarillado anticuado y colapsado por su tamaño y densidad.

Para el autor los tres aspectos fundamentales de la Reforma Interior siguen siendo:

1. Movilidad, tráfico y locomoción urbana. El transporte en toda su dimensión y las dificultades y flujos internos en la ciudad, y su correspondiente enlace con las redes en el territorio. Es decir, el segundo proyecto insiste en la necesidad de fomentar el comercio, tratando de conseguir el beneplácito de determinados sectores de las élites burguesas. También se señala la relevancia de la conexión directa con la zona de la Alameda, punto principal de ocio y esparcimiento en el siglo.
2. Salubridad. La higiene en la ciudad como elemento esencial para su desarrollo, el objetivo de la planificación al servicio del higienismo y con la previsión de una perfecta estructura que permita la ideación a través de las nuevas calles de todo el núcleo urbano. Generándose unas corrientes de aire a través de las calles anchas y soleadas que mejoren las condiciones de vida, que mejoren el grado de humedad y que saneen los aires contaminados del interior de la ciudad densa.
3. El ornato público, los principios artísticos que deben regir cualquier actuación arquitectónica y de reforma urbana. aquí englobamos tanto la proporción y la escala de las piezas urbanas que maneja el arquitecto como los modelos residenciales que deben ser insertados en las nuevas parcelas del plan, y la creación de los centros direccionales a través de la mejora y ampliación de las plazas incluidas en el proyecto. Y en este caso la aparición de un nuevo elemento que son los pasajes comerciales. Son incorporaciones al proyecto que no figuraban en el anterior proyecto de Gran Vía.

En la memoria de su proyecto define de manera concisa y evocadora el nuevo modelo de Reforma Interior que plantea, apoyándose en los criterios comerciales y ocio, tratando de congraciarse con las élites, alejándose del primer proyecto,

sustancialmente higienista y estricto en cuanto a la necesidad de una gran actuación de saneamiento, a partir de la Gran Vía central y las mejoras generales en el alcantarillado. En este segundo proyecto, sin abandonar las ideas de higiene y ornato, las relega a un segundo plano, priorizando la conexión directa con el puerto, la Alameda y el Jardín del Real. La ciudad diseñada y sus calles se presentan como un teatro, escenario de nuevas fiestas y rituales de naturaleza burguesa, de inspiración parisina, adoptando el modelo en cruz, y a la necesidad de promover el movimiento general de la ciudad:

Las vías públicas urbanas alcanzan en nuestra época considerable importancia y casi puede decirse que han llegado ya al límite extremo. Hoy la calle es centro de vida y movimiento, es paseo en las grandes poblaciones, es teatro donde se realizan los espectáculos que caracterizan las festividades civiles y religiosas, escena donde se desarrollan los más importantes acontecimientos de la historia contemporánea, punto donde se verifican las grandes manifestaciones, por donde tiene lugar la entrada de los ejércitos victoriosos o del jefe aclamado por la nación, sitio destinado al emplazamiento de los monumentos conmemorativos de las grandes acciones y glorificación del genio, lugar geométrico, en una palabra, en donde se desarrolla y se concentra la vida entera de las poblaciones. Por eso necesita capacidad sobrada para contener el incesante movimiento que todo ello produce y por eso es menester que revista un aspecto grandioso y digno, compatible con los altos fines que cumple.

El tráfico moderno, con sus imperiosas exigencias y el desarrollo que en la actualidad alcanza la vida de relación, requieren a su vez esas grandes vías de que Valencia carece y todas las principales poblaciones han conseguido obtener aún a costa de tan considerables sacrificios como los que por ejemplo costó a París la reforma llevada a cabo por Napoleón. [...]

Por otra parte falta a nuestra ciudad una comunicación directa, expedita y desahogada con el principal y aún pudiéramos decir, que único de sus paseos, al en que Valencia entera concurre en determinados períodos, como en las tardes de Carnaval y en los días de las hermosas Fiestas de Julio, con sus

atractivos festivos característicos, y donde de ordinario y cotidianamente afluye el numeroso contingente de coches de nuestra población, los cuales se ven obligados a describir rodeos y sobre todo, a plegarse a las tortuosidades y encrucijadas tan abundantes en la ciudad, siendo un peligro constante y una amenaza continua, no ya para la comodidad, sino para la tranquilidad y seguridad de los transeúntes.

No hay por que esforzarse en ello; tan reconocida es la necesidad de una vía de enlace directo y suficiente capacidad entre la Ciudad y la Alameda, que resulta a todas luces evidente.

Dentro de este nuevo trazado en cruz que presenta Ferreres, se apuntan aspectos novedosos y una idea de ciudad distinta. Se hace eco el autor del proyecto de desviación del río Turia, puesto en marcha como consecuencia de las recurrentes inundaciones que éste generaba, y que finalmente no se ejecutó hasta 1957. De este modo trata de reforzar la idea de necesidad de enlace con la parte norte del cauce del río como futura área de expansión, equiparable al Paseo de Recoletos de Madrid, según su propia memoria.

También se hace un guiño a los propietarios de los solares y reedificaciones que se venían realizando en la calle de San Vicente, definiéndola como la mejor de la ciudad, a partir de *el golpe de vista que desde la calle de 25,00 m presentará la de San Vicente, cuya reforma se halla actualmente en curso de ejecución, convirtiéndose en la mejor de la Ciudad, sobre todo al continuarse hasta ella, sería indudablemente hermoso. Resulta por lo tanto que la realización del proyecto actual, presenta también importantes ventajas bajo el punto de vista del ornato público y aspecto general de la Ciudad, el cual cambiaría por completo, sobre todo al unirse con el de la otra Gran Vía entre las expuertas de Ruzafa y San José aprobado por el Excelentísimo Ayuntamiento poniéndose en condiciones de ostentar formas y disposiciones arquitectónicas en armonía con su importancia, con la riqueza y esplendor de su suelo y con la fama universal de belleza que la distingue.*

El trazado viario que se propone es radicalmente distinto al presentado en el primer proyecto, pasando del peine a la cruz. Si en el de Gran Vía de 30 metros se proponía el ensanche y mejora de calles preexistentes como Corona, La Paz, Lauria o la

prolongación de calle Barcelonina hasta el Hospital General; en este segundo todo quedo ensombrecido por la segunda Vía de 25 metros y el trazado en cruz, abandonando la idea de mejora de las calles adyacentes anteriormente mencionadas y también la creación de plazas, tan fundamental para Ferreres en el primer proyecto, presentado meses antes.

A más abundamiento, la modificación planteada en este segundo proyecto de la manzana triangular que debía destinarse a los palacios Municipales y de Justicia, establece que este gran equipamiento público, emblema del primer proyecto, se transforme por completo, reconvertido en dos manzanas residenciales cuyos bajos se destinan a la construcción de tres pasajes comerciales de seis metros de anchura cada uno, que forman una estructura en Y, siguiendo los modelos de las galerías comerciales “de novedades” parisinas, aplicados también en otras ciudades europeas¹⁹⁴.

Como resumen de las justificaciones y del programa del segundo proyecto, podemos observar una voluntad de acercamiento a los intereses privados o burgueses, en detrimento de los intereses públicos. Claramente reduce las actuaciones para la obtención de espacios y equipamientos públicos (plazas y edificios públicos) y refuerza el papel de la estructura viaria, como soporte de la parcelación de las manzanas con destino a usos residenciales y comerciales (vivienda burguesa y pasajes comerciales). En nuestra opinión, este giro radical en el diseño viario de la Reforma Interior altera la naturaleza del proyecto inicial, permitiéndonos afirmar sin género de duda que no se trata de un único proyecto, sino de dos, que corresponden a modelos de ciudad diferentes entre sí.

El arquitecto Luis Ferreres desarrolló dos voluminosas memorias, acompañadas de un completo anejo de planos, perfiles y descripciones detalladas de las secciones, pendientes, rasantes, etc. En otro de los anejos, relacionado con las expropiaciones necesarias para la ejecución de las vías proyectadas se describe con detalle la estructura y tipología de las viviendas, indicando planta, alturas, zonas, mediciones precisas de sus dimensiones y tasación de las mismas, con arreglo a los precios

¹⁹⁴ PÉREZ i MORAGÓN, Francesc, “Los pasajes. Comercio, paseo y seducción”, *Lars. Cultura y ciudad*, 2, 2005, pp. 30-35.

corrientes. Tengamos en cuenta que Ferreres, como arquitecto municipal participaba frecuentemente en este tipo de operaciones de tasación, como lo demuestran las frecuentes referencias documentales en las expropiaciones de la calle de Don Juan de Austria, Lauria o Pascual y Genís, así como en las del derribo del Barrio de Pescadores, en este momento ya como Arquitecto privado.

La memoria, apoyada en estos materiales, da pie a Ferreres para plantear el modelo de administración del proyecto de Reforma Interior de la ciudad, que en ambos casos (en el proyecto de 1891 y en el de 1892), coincide en señalar la existencia de dos modelos de gestión: la ejecución directa por parte del Ayuntamiento y la contrata o concesión a una empresa constructora. En palabras del autor, *resulta preferible y así lo aconsejamos, el que se lleve a efecto la realización del proyecto, por medio de la cesión de los derechos y obligaciones a un contratista o Empresa Constructora, procediendo a la subasta que establecen los artículos 95 al 98 del Reglamento para la aplicación de la vigente Ley de Expropiación forzosa.*

En ambos casos, se decanta el autor por la segunda como la vía más factible, pese al incremento de coste que ello supone; especialmente en el segundo de los proyectos, que como ya hemos mencionado se acerca más a los intereses privados y al favorecimiento del nuevo negocio urbano inmobiliario, nacido en el contexto de renovación de la ciudad antigua y que cada vez se fortalece más, generando un intenso enriquecimiento de los agentes vinculados al crecimiento urbano y la propiedad inmueble¹⁹⁵.

La base de la Reforma Interior es la aplicación de la técnica expropiatoria, derivada de la ley de 1879. Sin ella, no hay Reforma Interior. En este punto, Ferreres es claro, indicando la necesidad de llevar a cabo la expropiación de una sola vez, favoreciendo así los intereses del Ayuntamiento (tratando de reducir el coste final de la expropiación ya de por sí muy elevado), y al mismo tiempo, asumiendo el compromiso de la ejecución de la Reforma Interior. El arquitecto añade que este modelo evitaría problemas de gestión posteriores, que dilatasen los tiempos de ejecución, y a su vez sería una fuente de rentas para el Consistorio, ya que el derribo no se llevaría a cabo hasta que se iniciasen las obras, percibiendo las arcas municipales los alquileres que

¹⁹⁵ AZAGRA ROS, Joaquín, *Propiedad inmueble y crecimiento urbano...*, op. cit.

esto generase, como se detalla en el apartado de necesidad y justificación de las expropiaciones:

Esto no significa, y también lo hacíamos constar, que los derribos se hayan de llevar a cabo inmediatamente, antes por el contrario, juzgamos preferible que continúen los edificios hasta el momento preciso en que hayan de comenzar las obras de cada zona, porque de este modo no ha de ser tan sensible la falta de habitaciones y tiendas y porque también así han de ser menores las perturbaciones que necesariamente han de introducirse, sin que en el orden económico puedan ocasionarse pérdidas, puesto que las fincas continuarán produciendo sus rentas hasta el día de su desaparición y estas rentas han de pertenecer bien al Municipio, bien a la Empresa Constructora que viniere a subrogar los derechos y obligaciones de la administración.

Uno de los puntos más sensibles a los que dedica su atención Luis Ferreres es el del alcantarillado, siendo el saneamiento urbano una de las justificaciones fundamentales del proyecto. En ambas memorias, se desarrolla un discurso pormenorizado de las dificultades y de las necesidades para resolver el problema del saneamiento de la ciudad, dejando clara la necesidad de completa transformación del alcantarillado, que debía acompañar a la reforma general de la red viaria. Sin embargo, también queda claro que este no es el objeto de la intervención planteada, por lo que Ferreres realiza una disertación teórica, que sobrepasa los límites del encargo municipal recibido y que, por lo tanto, deja la puerta abierta a posteriores encargos de ampliación, postulándose a través de esta memoria, erudita, como experto en la gran escala urbana de la ciudad. Lo mismo sucede con el adoquinado y la dotación de determinadas instalaciones y servicios públicos (estafetas telefónicas, retenes de policía, planchas anunciadores, mingitorios o retretes y recipientes urinarios) a través del alcantarillado y otras galerías registrables. La lectura detallada de las memorias nos induce a pensar que estos apartados son más declaraciones de intenciones futuras y de definición de problemas estructurales de la ciudad (que requerían una mayor inversión y ajustadas a una ciudad moderna y transformadora lejanas aun a la realidad

social de Valencia en este momento), que realidades tangibles a acometer en el corto plazo.

Estos aspectos anteriormente mencionados (administración del proyecto, expropiaciones, alcantarillado, adoquinado y servicios públicos, así como las ordenanzas y tipologías edificatorias ya analizadas en otro apartado) eran comunes a ambos proyectos, lo que probablemente indujo a pensar que se trataba de un único proyecto. Sin embargo, ya hemos mencionado las grandes diferencias entre uno y otro en cuanto al carácter funcional, el trazado viario y las modificaciones de composición y equipamientos, esenciales a uno y otro proyecto, y de signo contrapuesto.

Sin embargo, hay un último factor diferenciador entre los proyectos, no mencionado hasta el momento: el del presupuesto y la viabilidad (o inviabilidad) económica. El primer proyecto de Gran Vía de 30 metros tenía un coste total de ejecución material de 44.736.479,85 pesetas, un coste difícilmente asumible para un Ayuntamiento como el de Valencia en la situación de finales del siglo XIX. El déficit de la obra se situaba en torno a los 20 millones de pesetas (dependiendo de si se llevaba a cabo directamente por el Ayuntamiento o por contrata).

Sin embargo, este proyecto duramente criticado en el seno del Ayuntamiento y que fue modificado por Ferreres no solamente supuso un cambio de la esencia de la Reforma Interior, sino un incremento de coste de la ejecución material de 51,96 %, pasando a situarse en 67.981.288,03 pesetas, lo que evidentemente disminuía notablemente la viabilidad económica de su realización, hasta hacerlo inviable por completo.

Más allá de los datos concretos, desglosados en la parte final de ambas memorias (las cuales se transcriben por completo en el apéndice documental de este tesis), el coste de inversión inicial, el déficit crónico de la obra (que en el caso del segundo proyecto era de más de 28 millones de pesetas), y la previsible cobertura del 15 % de interés sobre el déficit final (más de 4 millones de pesetas) en el caso de la adjudicación por concesión (aquella que Ferreres defendía como la más adecuada) provocaban una situación de bloqueo total del proyecto, que abocaba al Ayuntamiento al colapso financiero, debido al excesivo incremento del endeudamiento que generaría, única vía de financiar esta iniciativa, habida cuenta de que los presupuestos ordinarios

dedicados a expropiación y policía urbana se situaban en torno al medio millón de pesetas en 1881¹⁹⁶.

El primer proyecto de Ferreres generó polémica y movilización por parte de determinados sectores sociales, que veían excesivo e inadecuado la intervención proyectada. Sin embargo, el segundo proyecto fue recibido con un silencio generalizado y el rechazo tácito del conjunto de la sociedad valenciana, pudiendo definirlo como completamente utópico e inadecuado al contexto de la ciudad en la que debía de aplicarse. No abundaremos más en este tema, ya que nos hemos referido a él en las causas del fracaso del proyecto.

4.1.4. Significados trascendentes a la forma en los proyectos de Reforma Interior

Los proyectos de Ferreres que acabamos de describir representan el primer intento de las autoridades valencianas por poner en marcha una transformación radical del núcleo urbano, planteando la apertura de grandes vías como la solución a los problemas estructurales de la ciudad. Sin embargo, al analizar en detalle las intervenciones urbanísticas planteadas se puede decir que se trata de proyectos poco maduros en su análisis y tardíos en su configuración formal.

El modelo de ciudad elegido está fuera de su tiempo, por cuanto las actuaciones de grandes aperturas urbanas, impregnadas por el neoclasicismo ideológico, no eran aplicables en el contexto de finales del siglo XIX en Valencia¹⁹⁷. Este tipo de actuaciones se desarrollaron en las grandes ciudades europeas no a finales, sino a principios del siglo XIX, con ejemplos como el de Regent's Street en Londres de John Nash (1817-1818) o el de Rue Rivoli en París (1805), proyecto de Percier y Fontaine. Sin embargo, a finales de siglo, la aspiración política y ciudadana tiene otro objetivo: el higienismo y, en el caso de Valencia, la funcionalidad están por encima de la composición arquitectónica.

¹⁹⁶ AMV, Actas comisión de Policía Urbana. Año 1881.

¹⁹⁷ BENEVOLO, Leonardo, *Historia de la arquitectura moderna*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 1999 (Edición original: 1974), p. 40.



Figuras 54 y 55. Detalles de la Rue Rivoli de París (2015). Foto autor

La aspiración de generar un centro urbano especializado, que concentre los grandes usos dotacionales, terciarios, financieros, comerciales de una gran ciudad no se ven recogidos de una forma certera en el proyecto lineal de Ferreres, el cual, más bien, por su configuración tiene una funcionalidad residencial y de paseo, con bajos comerciales y amplios escaparates, generando una gran avenida que debía conectar los extremos de la ciudad. El problema es que, en el caso de Valencia, los extremos de la ciudad antigua tiene una escasa conexión con el territorio o con áreas urbanas densificadas. Como consecuencia, a un eje de esta envergadura le faltaría masa crítica poblacional en uno y otro extremo, que en ese momento todavía no existía. Por lo tanto, en este aspecto los proyectos quedaban desequilibrados y sin conexión. A pesar de que Ferreres argumenta que ambos extremos de la vía conectan con las dos estaciones de ferrocarril de mayor importancia en el momento, ésta es una justificación débil e insuficiente, que anticipa la debilidad estructural del proyecto, la falta de masa poblacional y la necesidad de conexión interurbana.

Los proyectos de Ferreres carecen de los atributos para la Reforma Interior que necesitaba la ciudad, ni a nivel estructural ni funcional. Su ejecución no contempla ni

implica la transformación y renovación del tejido urbano colindante, por lo que no aportaba la solución de los problemas urbanísticos de Valencia, sino más bien al contrario, ya que el volumen de gasto y endeudamiento público que generaría lastraría el resto de servicios, dotaciones y equipamientos urbanos, colapsando de este modo las intervenciones urbanísticas en curso y otras futuras que pudieran plantearse durante décadas.

Por otro lado, en el primer proyecto de Gran Vía de 30 metros, desde el punto de vista funcional y estructural, es el esquema viario en peine que le acompaña que hubiera permitido diseccionar los barrios a ambos lados de este eje viario, permitiendo una transformación homogénea de todo el tejido urbano, tan necesaria y demandada. El esquema está también bien pensado para la adaptación del valladar y la acequia de Rovella, que desde la Corona atravesaría el eje central, desaguando a través de Barcas o de calle de la Paz. El primer proyecto es mejor que el segundo, que está politizado, pero aun así no se ajusta a las necesidades de Valencia ni a la evolución de las intervenciones urbanísticas.

Las modificaciones que se incorporan en el segundo proyecto de apertura de la vía de 25 metros todavía empeoran más el contenido conceptual del diseño, por cuanto difumina los aciertos (se anula la ampliación de la plaza de la Reina, la prolongación de la calle de la Paz, suprime la manzana triangular destinada a uso público, afecta a la plaza del Mercado y su entorno) y genera nuevos inconvenientes (el segundo eje, desde el punto de vista patrimonial, el segundo eje afecta a un mayor número de palacios y edificios civiles de relevancia histórica en la zona de Xerea), amén del incremento en los costes de expropiación y ejecución.

Como contrapunto, la incorporación de dos manzanas con pasajes comerciales sí que puede verse como un rasgo de modernidad y acierto en el diseño, por cuanto corresponde a un elemento tipológico de carácter civil y comercial propio del tiempo en el que se planteaba la intervención. Otro aspecto a reseñar en el segundo proyecto es el hecho de que Ferreres da más relevancia a la calle de San Vicente, como eje diagonal que penetra hasta el corazón de la ciudad. Esta es la única novedad que no fue impuesta por la comisión de Reforma Interior, por lo que puede entenderse como replanteamiento propio del autor hacia su primer proyecto.

El gran error de Ferreres fue el de no incorporar la cultura y las necesidades de la población obrera en su proyecto, que se habían convertido en el principal problema urbano a ojos de los nuevos planteamientos higienistas, surgidos en Inglaterra y en Francia durante el XIX, incorporados también al marco legislativo español, a través de diferentes leyes. Una solución arquitectónica tan alejada de las necesidades de la mayor parte de la población estaba condenada al fracaso. El coste económico no era el problema principal del proyecto, sino la consecuencia de un proyecto falto de apoyos y alejado de la realidad demográfica y social del contexto en el que debía aplicarse. Un momento en el que lo importante es la salubridad y la higiene, frente a la monumentalidad neoclásica.

La memoria del Proyecto de Gran Vía de 30 metros es la que diseña inicialmente Luis Ferreres y en ella, por lo tanto, se contiene su idea de ciudad antes, de las modificaciones posteriormente impuestas por parte de la comisión (política) de Reforma Interior. Se trata de un proyecto completo que consta de una memoria descriptiva que incluye justificación y fundamentos, un programa funcional que define el proyecto con todo detalle, desde los viales a las plazas asociadas al trazado, que plantea una ejecución por fases para ejecutarlo de manera razonada incluyendo la comprensión del nuevo alcantarillado necesario de una forma minuciosa. Que incluye también el procedimiento para la expropiación por fases y el sistema administrativo o lo que diríamos en términos actuales, la herramienta técnica de gestión urbanística, a efecto de ejecutar las obras por unidades de actuación, asimilables las previstas en el Reglamento de Gestión de la vieja ley del Suelo de 1975 que permitía la gestión a través de empresas privadas o particulares, en una fórmula híbrida entre las unidades de gestión por expropiación, de iniciativa pública y las unidades de gestión por compensación de inversión privada.

4.1.4.1. Las intervenciones urbanísticas sobre la ciudad heredada

El autor comienza su proyecto haciendo una relación que trata de reflejar el estado general de la población, de los ciudadanos, las deficiencias heredadas y la necesidad imperiosa de mejora urbana, en una ciudad que arrastra un problema de identidad

durante gran parte del siglo XIX. La aparición de los progresos técnicos urbanos supuso un nuevo acicate para la ciudad, que no ha sabido anticiparse y planificar la inserción de todos estos elementos nuevos, y en la que se produjo la irrupción abrupta de las líneas de ferrocarril.

En la memoria de Luis Ferreres se dedica un intenso esfuerzo al estudio y exposición de datos históricos, además de topográficos, geológicos y climatológicos, a través de los cuales se toma referencia de las coordenadas de la ciudad y describe la llanura que constituye la vega de la ciudad, describiendo la suave pendiente que la topografía indica, acusando un desnivel de 16 metros entre los diferentes extremos de la vega.

Entre los datos geológicos es destacable la exposición y descripción que se hace del subsuelo de la ciudad y de la huerta, donde se dice que *el subsuelo de la Ciudad y su huerta, lo constituyen capas alternadas de grava y arcilla, entre las que discurren los diferentes mantos de agua reconocidos a las diferentes profundidades de los pozos que existen en casi la totalidad de las casas y cuyas oscilaciones de nivel coincidiendo con las avenidas y disminución de las aguas*¹⁹⁸. De modo que el terreno sobre el que se asienta la ciudad lo constituyen sedimentos del arrastre del Turia por materiales arcillosos, grava y arena, por consiguiente es un subsuelo de gran permeabilidad. Los datos climatológicos en la época establecen una temperatura media de 17,3º y una humedad alta.

Tanto el programa como el contenido del proyecto no dejan lugar a dudas tanto de la necesidad de la Reforma Interior en la ciudad como del compromiso y claridad en los objetivos a alcanzar con dicho trabajo. La calle de la Paz, con una latitud de 14 metros, la Plaza de la Reina ocupando una posición central, la prolongación de la calle de la Corona y otras vías como Lauria o Barcelonina representaban unas preexistencias que Ferreres intenta encajar dentro de su proyecto a través de una malla viaria en peine que, con algunas sombras, representaba la esencia de la renovación urbanística proyectada para Valencia.

Estos son los componentes estructurantes del trazado de este proyecto de Reforma Interior y verdaderamente tienen en cuenta tanto la conexión con el punto más alto de la ciudad y de accesos de las aguas de la acequia de Rovella al noroeste de la ciudad.

¹⁹⁸ *Ibidem.*

Como el trazado (que ahora analizaremos con más detalle de la Gran Vía), y al sureste de la actuación la utilización de los puntos más bajos del trazado comprendidos por la calle de la paz, calle Barcas y la propia confluencia con la calle de Colón a la altura de la antigua puerta de Ruzafa .

En la memoria del proyecto de 1891, Luis Ferreres fundamenta su proyecto inicial afirmando que:

si la necesidad de reformar la urbanización de Valencia resulta de cuanto llevamos dicho y se halla generalmente reconocida y unánimemente reclamada por la opinión pública y si esta reforma abarcando en su amplio y genérico concepto cuestiones tan diversas como son las que se refieren a la apertura de nuevas vías, ensanches de las actuales y rectificación general de alineaciones, al abastecimiento y distribución de aguas, al mejoramiento de la red de cloacas y alcantarillas, al cambio de sistema en la construcción de los afirmados y empedrados, al traslado de la Estación de la línea férrea de Almansa, Valencia y Tarragona, a la construcción del Mercado Central y de los de Distrito, del nuevo palacio municipal hoy alojado en impropio edificio que ni aún a la corporación pertenece, y de escuelas, casas de socorro, tenencias de Alcaldía, con otros muchos edificios de carácter público indispensables a la importancia de la Ciudad, a la desaparición y sustitución por otras que resultaran higiénicas, de las muchas casas que existen siendo verdaderos focos de insalubridad, al acometimiento de verdaderas obras de saneamiento bajo un plano razonado y conveniente, al estudio y práctica de un buen sistema de limpieza público que acabara con la constante suciedad de nuestras vías, si todas estas cuestiones, muchas de ellas heterogéneas entre sí, dando lugar a problemas muy variados y aún a expedientes sujetos a distintas tramitaciones son a la vez impracticables por su misma complejidad y por el gran coste, que se elevaría a cifras imposibles, dado el estado económico del Exmo. Ayuntamiento, hay que resignarse a acometerlas paulatinamente, aprovechando las circunstancias favorables que puedan presentarse para la resolución de cada una, con la mayor tenacidad y constancia, dando la

preferencia a aquellas que, bien por su carácter de urgencia, bien por la índole de las necesidades que deban de satisfacer, hayan de dar resultados más fructuosos y ejerzan mayor influencia en la transformación urbana”¹⁹⁹.

Ante la imposibilidad de afrontar todas las carencias estructurales de la ciudad en un único proyecto, Ferreres planteaba que la base primordial fuera la reforma de la red viaria y , dentro de esta reforma, la apertura de las grandes calles de que Valencia, las cuales servirían para mejorar y canalizar el creciente movimiento general de la población, fomentar el desarrollo de los transportes urbanos y de la circulación rodada, así como para generar vacíos en un espacio densificado e insalubre, que generasen grandes masas de aires y columnas ventilatorias, beneficiando también con ello el ornato y embellecimiento de la ciudad. En definitiva, el mismo Ferreres era consciente de las limitaciones y dificultades que envolvían a su proyecto, el cual debía de ser la primera piedra de un proceso de mejora urbanística de la ciudad a todos los niveles.

4.1.4.2. Dos modelos de trazado viario. Del peine a la cruz

Se reconoce abiertamente la imposibilidad de acometer una renovación sistemática del tejido urbano colindante a las nuevas vías proyectadas, lo que suponía uno de los puntos débiles del proyecto, admitiendo que este objetivo resultaba inabarcable con los recursos económicos disponibles, por lo que se priorizaba *la apertura de una Gran Vía que cruce la ciudad en el sentido de su mayor longitud y sirva de base a la reforma sucesiva de la red viaria urbana, a un nuevo ensanche de la Plaza de la Reina, para obtener la gran plaza central de que carecemos, a la continuación de la importante calle de la Paz, hasta el Mercado, cruzando aquella Gran Vía y a la prolongación hasta esta, de la de la Corona.*

La vialidad es uno de los puntos centrales del proyecto, que debía suponer una mejora sustancial de la circulación y el flujo de personas y vehículos entre los diferentes barrios del interior de la ciudad y las barriadas al otro lado del río, puesto que la

¹⁹⁹ AMV, Fondo Emilio Rieta, c. 35. Proyecto 1891. Véase Apéndice documental.

comunicación con Burjassot, Godella y Rocafort está muy beneficiada con este trazado y con las industrias establecidas en esa zona del norte de la ciudad. Así como la conexión con la carretera de Barcelona y también la salida hacia el litoral, y la estación de Liria que conecta a través de Paterna. En el otro extremo, en el sureste es de destacar la presencia de la estación de la vía de ferrocarril de Almansa a Valencia y la salida natural a través del camino de Ruzafa hacía el sur.

Es decir, hay una voluntad de conexión de la ciudad densa a través de unas vías modernas y ejemplares con el exterior. Una voluntad de integración y de continuidad de las redes de comunicación, carreteras, vías de ferrocarril con el mundo exterior.

Se hace mención expresa a la importancia del trazado del viario y también resalta el proyectado ensanche de la Plaza de la Reina, que se pretende convertir en el verdadero núcleo y corazón de la ciudad que carece de un centro de la envergadura de la capital. La función de la calle de la Paz es profundizar en la conexión de los flujos de transporte desde el Mercado Central al Grao. Y la prolongación de la calle de la Corona para la mejora de la afluencia a la carretera de Madrid, Mislata y Quart. También es de destacar la voluntad de convertir la Gran Vía en el centro comercial y mercantil de la población. Todas estas características le confieren al proyecto un carácter de centralidad muy acusado.

El arquitecto Luis Ferreres defendía la viabilidad del proyecto, tratando de conectarlo con algunas de las intervenciones urbanísticas ya iniciadas en ese momento, como el del ensanche de la calle de San Vicente, plaza de la Pelota o la del Barrio de Pescadores, al que se refiere admitiendo que el Ayuntamiento pudiera rectificar sus planos con flexibilidad, sin alterar el proyecto general de Gran Vía.

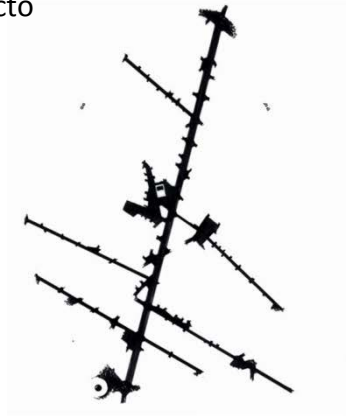
Según sus palabras, con la puesta en marcha de su proyecto *se obtendría una verdadera reforma de la urbanización de nuestra Ciudad, sino la mejor y más grandiosa suficiente a nuestro entender para la satisfacción de las complejas necesidades que la informan y en el grado práctico necesario para que, descendiendo la categoría de soñadas ilusiones de engrandecimiento a que pudiera elevarnos nuestro carácter meridional y el acentuado amor a Valencia, pueda alcanzar la apetecida realidad*²⁰⁰.

²⁰⁰ Ibidem.

El proyecto de trazado de una Gran Vía y otras calles adyacentes atravesando el núcleo de la ciudad es un proyecto urbanístico de gran complejidad. Tiene como primer objetivo la resolución de los problemas de organización de tráfico, los flujos de paso de vehículos, la posibilidad de incorporar el transporte público, el tranvía y la accesibilidad a los barrios más compactos del núcleo histórico de la ciudad. El trazado viario es funcionalmente un colector para la circulación de las personas.

Estructuralmente, la Gran Vía permite el paso de instalaciones urbanas a finales del siglo XIX claramente una necesidad para el conjunto de la población. La conducción de agua potable, la instalación de gas, el alcantarillado, las redes de tranvía, el alumbrado, etc., son todas ellas parte de los avances tecnológicos y también de las necesidades de una población carente de las mínimas condiciones de salubridad y de higiene pública. El autor da una gran importancia al movimiento de los volúmenes de aire que se generarían por efecto de la apertura de estos nuevos canales en la ciudad que son el viario nuevo. Estos nuevos canales permitirían movilizar aire renovado sobre los barrios más compactos y de calles más estrechas, con lo que se obtendría un beneficio de carácter salubre para la mejora de la vida de la población urbana, para evitar epidemias y contagios y reducir el grado de humedad excesivamente alto en la ciudad. De estas consideraciones se deduce que las necesidades de reforma de la ciudad estaban dirigidas hacia la sanidad urbana. Claramente para combatir las epidemias, evitar los contagios y mejorar la esperanza de vida de los ciudadanos. Crear una nueva estructura urbana sobre la vieja ciudad, de un nivel comparable a los previstos en los crecimientos urbanos y ensanches de otras ciudades.

Primer Proyecto
de Ferreres.



Via Layetana.
Barcelona



Entorno Barrio de
Pescadores más
primer Ensanche.



Regents Street.
Londres

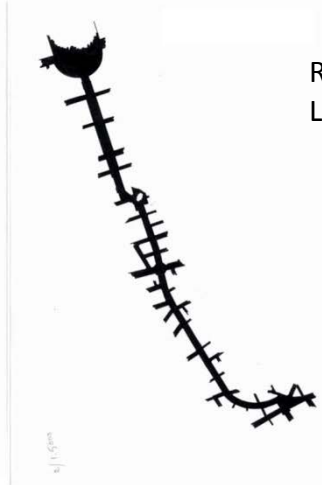


Figura 56. Comparativa de intervenciones urbanas en diferentes ciudades durante el siglo XIX. Elaboración propia

Consecuencia de la importancia de estas cuestiones y otras que iremos analizando más adelante, se diseña una Gran Vía de 30 metros de latitud, *distribuida en 16 metros para el arroyo o paso de carruajes y caballerías, y 7 metros por lado para cada una de las dos aceras o pasos destinados a la circulación pedestre*. Esta gran calle central de la ciudad tendría una longitud de 1.584,05 metros. Además de esta calle principal hay que destacar la prolongación de la calle de la Paz, en proceso de apertura, hasta enlazar con la Gran Vía con el objetivo de que forme parte de su estructura urbana, con la anchura prevista de 14 metros de latitud, con un arroyo central de 9 metros y dos aceras laterales de 2,5 metros.

También es importante destacar la prolongación de la calle de la Corona, al noroeste de la Gran vía, que atraviesa una parte del barrio del Carmen, en este caso con 10

metros de anchura (recordemos que la latitud de la calle D. Juan de Austria también es de 10 metros). El acierto de incluir la calle de la Corona estriba en la posición que permite una buena conexión o mejora en el punto de acceso a la ciudad de la acequia de Rovella, históricamente esencial en el aporte de caudal de agua y en el siglo XIX esencial para el tratamiento y limpieza de los canales de alcantarillado de la ciudad.

Además de estas calles hay una lista de calles adyacentes que se describen en cuanto a la actuación sobre ellas y que remitimos para su lectura al anejo de la presente tesis donde se incluye la memoria del proyecto transcrito y los planos. Tan sólo citaré la sección prevista para la calle de San Vicente y su prolongación hasta la plaza de la Reina, que se prevé de 15 metros (9 metros para el arroyo central y 3 metros de anchura de cada acera lateral). También proyecta Luis Ferreres, una ampliación del espacio que separa la estación de ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona con la Gran Vía proyectada. Se citan por la intención de unir al proyecto viario el conjunto de plazas que existen alrededor y que formarán parte del diseño general del proyecto, y aún más de la estrategia del autor para transformar y modernizar un centro urbano muy denso.

Las plazas citadas son la Plaza de la Reina, la Plaza de la Lonja, la Plaza de la estación del ferrocarril y la Plaza del Carmen. La Plaza de la Reina se convierte para el autor en la plaza esencial del centro de la ciudad, diseñándola con unas dimensiones aproximadas de 94 metros de longitud y una anchura de 63 metros, con una superficie cercana a los 6.000 metros cuadrados. La Plaza de la Lonja se proyecta entre el edificio de la Lonja y el Mercado con una superficie de 7.147,40 metros. Además se citan la Plaza del Carmen y la Plaza de la Estación.

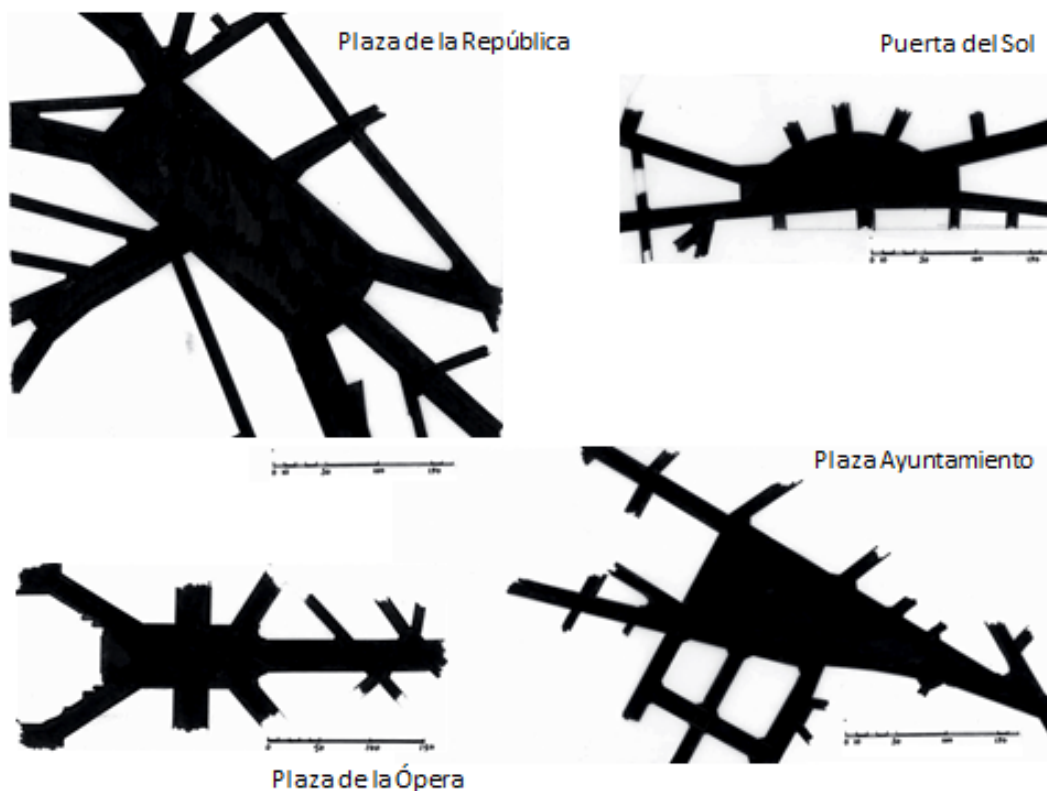
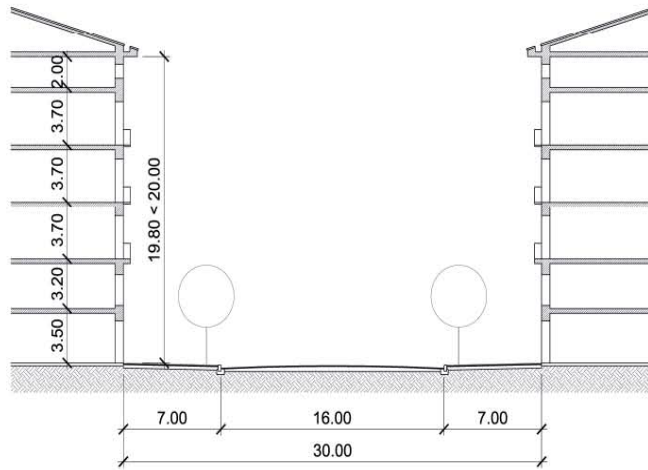


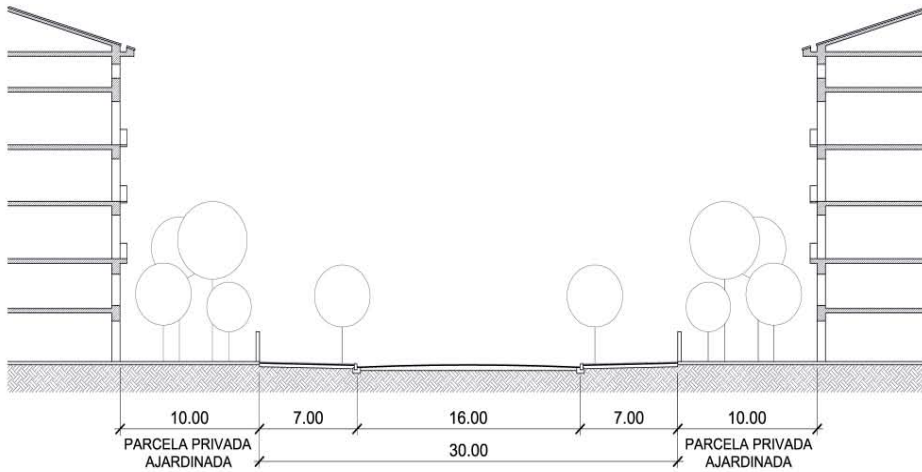
Figura 57. Comparativa de diferentes plazas. Elaboración propia

El objetivo, como hemos dicho, es por un lado la salubridad de la ciudad y por otro el efecto estético, la mejora del ornato de la ciudad. Es importante resaltar que su longitud de más de 1,5 kilómetros la convierte en una pieza urbana de escala monumental y, por tanto, en las consideraciones de carácter estético su preocupación es evidente, y manifiesto el cuidado en el diseño de las futuras edificaciones, que ocuparían los nuevos solares resultantes de la prevista expropiación.

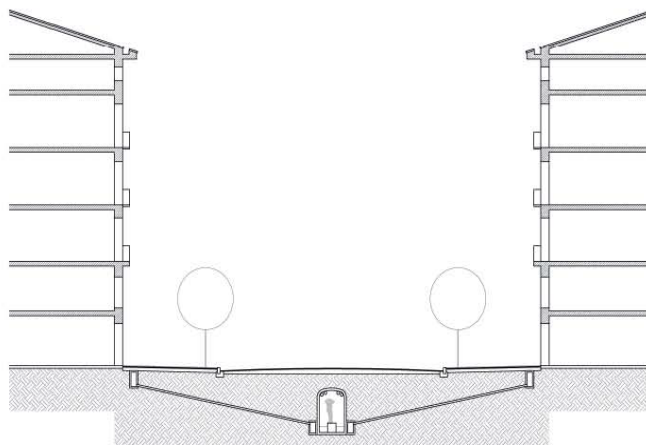
En este punto conviene realizar una comparativa en las secciones de calles planteadas en los proyectos (primero la Gran Vía de 30 metros y posteriormente el segundo eje de la cruz, con la Vía de 25 metros) con aquellas que se están configurando en el otro proyecto urbanístico que nos atañe, el del Barrio de Pescadores. Así mismo, también planteamos una perspectiva de otras secciones de vías desarrolladas en la ciudad, tanto intramuros como en el Ensanche, que pueden ayudarnos a comprender la diferencia de escala y monumentalidad entre el plan-proyecto de Ferreres y el plan-proceso del Barrio de Pescadores; dos proyectos enfrentados y contrapuestos en cuanto a su morfología, alcance y escala.



SECCIÓN CALLE TIPO
 USO RESIDENCIAL. 3 PLANTAS DE VIVIENDAS+ÁTICO
 PLANTA BAJA+ENTRESUELO COMERCIAL



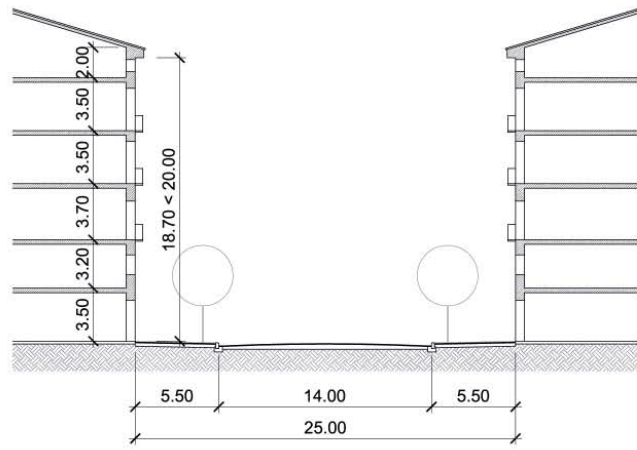
USO RESIDENCIAL HOTEL O CHALÉ CON JARDÍN DELANTERO



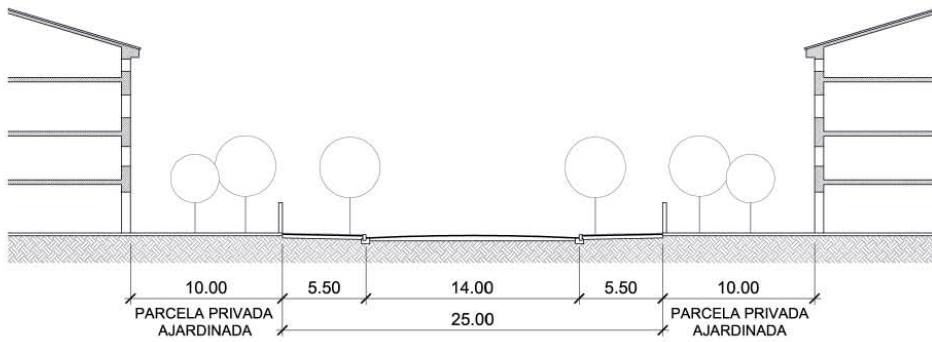
SECCIÓN CALLE CON ALCANTARILLADO/GALERÍA SERVICIOS Y ALBAÑALES

PROYECTO DE GRAN VIA DE 30 M.
 ARQUITECTO LUIS FERRERES



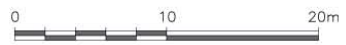


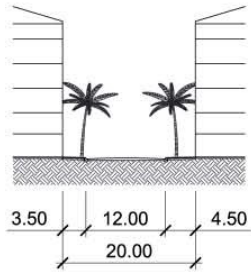
USO RESIDENCIAL



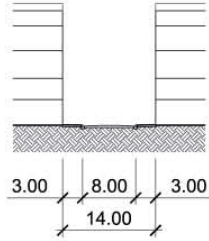
USO RESIDENCIAL

PROYECTO DE GRAN VIA DE 25 M.
ARQUITECTO LUIS FERRERES

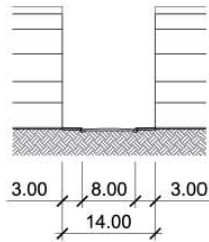




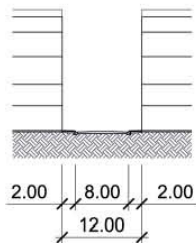
CALLE DE LAS BARCAS



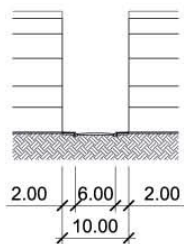
CALLE RUZAFÁ



CALLE CORREOS

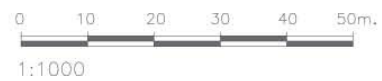


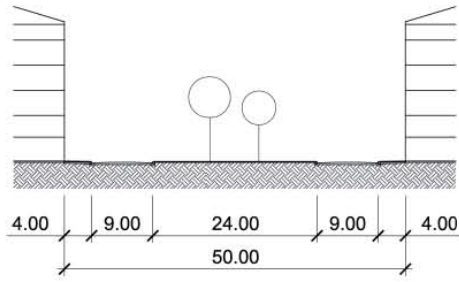
CALLE LAURIA / PÉREZ PUJOL / PASCUAL Y GENÍS



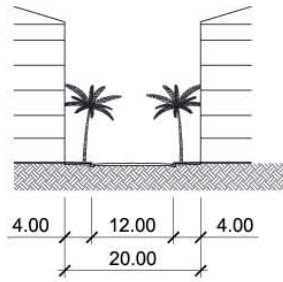
CALLE D. JUAN DE AUSTRIA

PROYECTO DISTINTAS VIAS.
BARRIO DE PESCADORES.

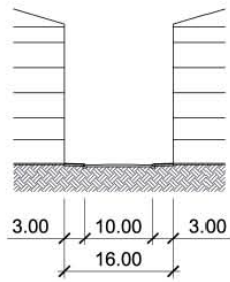




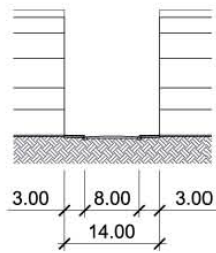
GRAN VÍA GERMANIAS



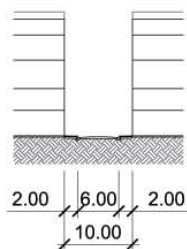
CALLE POETA QUEROL



CALLE SORNÍ / CIRILO AMORÓS / CASTELLÓN

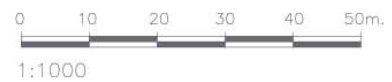


CALLE LA PAZ



CALLE BORRULL / QUART

PROYECTO DISTINTAS VIAS.
OTRAS VIAS RELEVANTES.





Figuras 58 y 59. Planos generales del proyecto de Gran Vía de 30 metros (1891) y de Vía de 25 metros (1892) de Luis Ferreres



Figuras 60 y 61. Montaje de los proyectos de apertura de nuevas vías de Luis Ferreres sobre las vistas de Valencia de Guesdon²⁰¹

²⁰¹ AMV. Este montaje fue realizado con motivo de la exposición dedicada a estas actuaciones urbanísticas en 2009, a la cual ya hemos hecho referencia. Se observa un claro anacronismo, ya que en las imágenes de Guesdon todavía figuran las murallas medievales, las cuales ya habían desaparecido en el momento en que Ferreres proyecta su Reforma Interior, aunque nos permite hacernos una idea aproximada sobre el impacto que pudieron tener esta intervención.

4.1.4.3. Alcantarillado y otros servicios públicos asociados a la Reforma Interior

Una parte fundamental de los proyectos planteados por Ferreres es la del alcantarillado. Así lo demuestra el hecho de que su autor dedicase una buena parte de las memorias a este aspecto fundamental para el buen funcionamiento de la ciudad. Para ello, se desarrolló una disertación teórica y erudita sobre cuáles eran los problemas de la estructura de desagüe y sus consecuencias dramáticas sobre el higienismo y sobre la mortalidad en la ciudad. Ferreres describe en su primer proyecto *el deplorable estado de los afirmados y empedrados que tanto dificultan la viabilidad y tanto contribuyen a mantener la suciedad en las calles, la deficiencia del alcantarillado, en general, la falta de sifones obturadores en los albañales, convertidos hoy en bocas de expulsión de los gases de las cloacas, causa permanente de insalubridad, la carencia absoluta de obras de saneamiento cuya importancia se halla universalmente reconocidas.*

En la segunda parte de la Memoria, que viene a ser la ordenanza del documento, o normativa urbanística, dedica un capítulo largo y prolijo a las alcantarillas. Detalla primero la necesidad, como gran ciudad, de disponer de colectores capaces, que eviten atentados a la salud pública. Propone se realice una investigación sobre el estado del alcantarillado existente, de las acequias y colectores, *“que nos vemos obligados a utilizar”*, y también propone la realización de un Proyecto Especial para el saneamiento de la población, denunciando su necesidad puesta de manifiesto en las epidemias sufridas por la ciudad y recomendadas, preferentemente, por las Juntas de Sanidad. Expone con claridad las carencias de la red de alcantarillado existente, las cuales provocaban constantes filtraciones.

En las consideraciones generales referidas al alcantarillado se dice expresamente *que, de todas estas obras, ninguna tan importante bajo el punto de vista higiénico como la construcción de las alcantarillas destinadas a recoger y evacuar las aguas que se reúnen en las calles y a recibir las sucias procedentes de los edificios particulares.* Sin embargo, la contradicción manifiesta de este proyecto se demuestra en el hecho de que pocas líneas después, el mismo autor afirma que *esto ha de ser objeto de una*

investigación y Proyecto especial que conceptuamos de interés capitalísimo para el saneamiento de nuestra población y que esperamos se realice en plazo no lejano, por su misma necesidad, puesta de manifiesto durante las pasadas epidemias y objeto preferente de los acuerdos adoptados con tal motivo por las Juntas de Sanidad. A nuestro propósito, basta consignar el hecho o existencia de aquellos colectores y la consiguiente necesidad de verter en ellos las alcantarillas que se proyectan, de donde proceden las primeras limitaciones para la determinación de las secciones y pendientes. En definitiva, Ferreres denuncia las carencias del alcantarillado y su papel fundamental para la mejora higiénica de la ciudad, remarcando con un estudio erudito sus planteamientos. Sin embargo, finalmente se aparta del problema, remarcando que no es el objeto de su estudio y por ello no consta el presupuesto de ejecución.

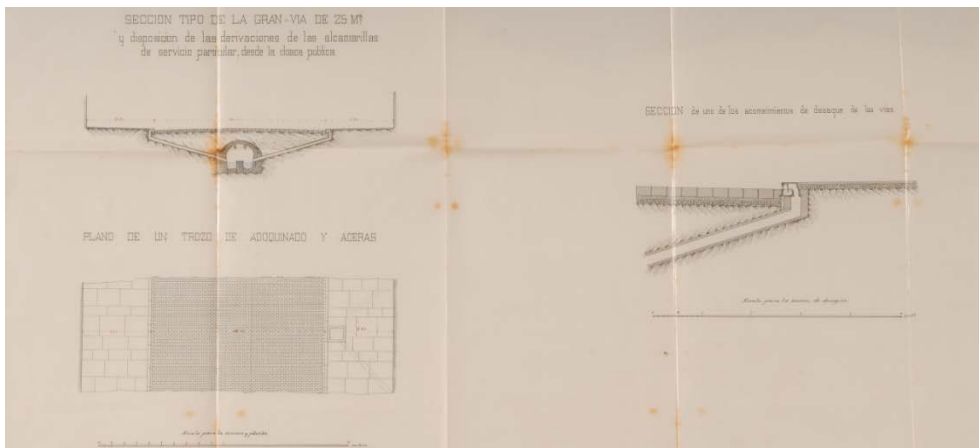
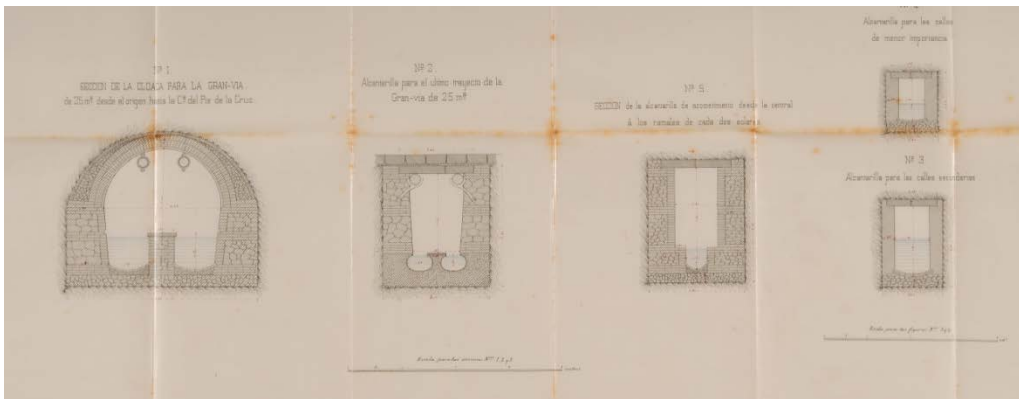
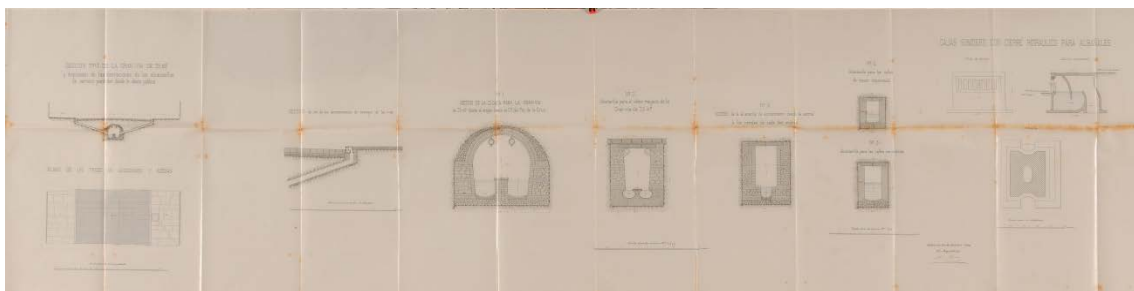
A pesar de ello, se plantea la renovación del alcantarillado en las nuevas vías y algunas de sus adyacentes, haciendo un detallado estudio de rasantes y fijando varios modelos de construcción de alcantarillas (las cuales debían servir para la conducción de servicios como el agua potable o el gas), la limpieza y ventilación de las mismas, el sistema de sifones obturadores para los albañales y la desviación obligada de la acequia de Rovella, base fundamental del sistema de alcantarillado de la ciudad. Se proponía un desvío a la altura del exconvento de San Francisco, pero manteniendo el curso de desagüe y vertido hacia la calle de las Barcas, conectando los brazales de En Roca, así como la incorporación de sifones que resuelvan los empalmes para riego de la huerta al sureste de la ciudad.

Aclara que el alcantarillado de la ciudad es un “sistema de circulación continua” que recibe las aguas negras de los edificios particulares, junto a las aguas de lluvia y las sobrantes del riego o industriales. Hasta el momento, el sistema de limpieza se aprovechaba del caudal de aguas de la acequia de Rovella (denominado coloquialmente como “la mola de sang y foch”), que semanalmente y durante 24 horas limpiaba las alcantarillas gracias a su capacidad de arrastre.

Según sus cálculos la sección necesaria de evacuación de aguas negras sería un cajón de 60 cm x 60 cm, pero al advertir que debe aceptar las aguas pluviales, proponía una sección mayor, de 4,34 m². La sección proyectada debía permitir el paso de una persona para mantenimiento y limpieza y cunetas de recogida de aguas sucias, según

el dibujo . Propone la distribución necesaria de las tuberías de agua y gas a través del alcantarillado, incluso la líneas de telefonía, bajo la bóveda superior de la sección de alcantarillado, lo que en términos actuales, denominamos “galerías de servicios”.

La mejora de las condiciones higiénicas y de habitabilidad se completaba con la recomendación de ejecutar la urbanización completa de las nuevas calles y sus adyacentes, con pavimentación y adoquinado, antes de edificar los solares, con lo que red y acometidas debían quedar terminadas en arquetas de registro a pie de solar, compartida dicha instalación para cada dos parcelas.



Figuras 62-64. Tipos de secciones de alcantarillado previstos en la memoria del proyecto de Vía de 25 metros de Luis Ferreres (1892)

4.1.4.4. La parcelación de los solares resultantes. Una tipología homogénea para la nueva ciudad

El Proyecto incorpora una propuesta de parcelación resultante de la nueva traza viaria, convenientemente ajustadas a la morfología del entorno del trazado principal de la Gran Vía, como ya se ha explicado. Se ha adoptado la extensión de 17 m y 18 m como líneas de fachada más frecuentes en la parcelación nueva de solares que se propone. También debido a la dificultad del ajuste de las parcelas en una trama tan compleja, son tipos a los que ajustar la disposición de líneas de cada uno de los proyectos que han de formularse por los particulares. Luis Ferreres persigue un efecto artístico, en el que las fachadas nuevas determinen, no por la repetición uniforme, sino por la homogeneidad de detalles, armonía de las proporciones y alineación de cornisas a las que debían de sujetarse los nuevos edificios que se levanten en la Gran Vía.

Se adjuntan dos modelos de fachadas en la hoja número 26 de los planos del Proyecto, con diferente carga ornamental como orientación hacia los propietarios y arquitectos particulares para proyectar y construir sus edificios. El planteamiento de Luis Ferreres es de una cierta libertad en la comprensión de la ordenanza en razón a los usos y necesidades de la propiedad. Se adjunta una sección comparativa donde se establecen las alturas entre plantas mínimas permitidas, siendo:

1º. Que el total de la altura de la fachada no supera los 20 metros desde el nivel de la acera a la arista superior de la cornisa; tanto en la Gran Vía como en la Calle San Vicente y las plazas adscritas al Proyecto, y 18 metros de altura de cornisa el resto de calles adyacentes.

2º. Para las casas de ángulo de esquina a dos calles diferentes regirá para ambas fachadas la altura máxima correspondiente a ambas fachadas.

3º. Permite la construcción de hoteles o chalets, del número de pisos y altura que convenga a la propiedad, siempre que se retiren 10 metros de la vía pública, dejando entre esta y la construcción un jardín cerrado por verja o muro situado en la línea de la alineación de parcela.

4º. Las casas que solo dispongan de una fachada destinarán un 20% de la superficie de su área total a patios de luz y ventilación, siempre superior a 9 metros cuadrados.

5º. En las casas que dispongan de dos o más fachadas, la superficie destinada a patios será igual al 12% del área total.

6º. Será obligatoria la colocación de sifones en todos los retretes así como al pie de todo conducto de bajada de aguas sucias.

7º. Será obligatoria la elevación de las tuberías de los retretes dos metros sobre los tejados más altos a fin de que los gases de las cañerías tengan salida libre a la atmósfera y nunca puedan saturar el agua de los sifones.

8º. Los sifones de los retretes podrán sustituirse, cuando así convenga al propietario por inodoros que eviten el retorno de los gases de la alcantarilla a las habitaciones.

9º. Todo ramal de alcantarillado que pase a distancia menor de 3 metros del pozo o pozos que puedan construirse en los edificios, deberá estar constituido por materiales hidráulicos y ser perfectamente impermeable.

10º. No se prohibirá la construcción de sótanos en los edificios, pero sí que estos se destinen a habitaciones en general.

11º. Para el debido cumplimiento de las bases anteriores, el propietario de cada solar, al presentar la solicitud para la licencia de obras, deberá acompañar además del plano de fachada, la de una de las plantas del proyecto, debidamente cumplimentadas por facultativo.

Todas estas condiciones, junto con los modelos orientativos de las fachadas y el establecimiento de una parcelación mínima a la que ajustarse, responden a la necesidad de cumplir con los artículos de la sección Quinta de la Ley de Expropiaciones vigente para la Reforma Interior de las grandes poblaciones.

En el aspecto compositivo las fachadas previstas en la Gran Vía de 30 metros se mantienen, permitiendo una opción tercera en la que desaparece el uso comercial de la planta baja y el entresuelo, destinando todo el edificio a uso residencial, planteando

que la Vía de 25 metros no tiene destino comercial y queda para uso exclusivo residencial reforzando con ello el carácter central de la Gran Vía de 30 metros.

En cuanto a las condiciones de los proyectos y construcciones a realizar que exigen la sección 5ª de la Ley de Expropiación de 1879 que rige la tramitación del expediente de este proyecto no hay alteración ninguna en cuanto a las condiciones volumétricas o de sección de la edificación en las parcelas siendo las mismas condiciones establecidas para el primer proyecto de Gran Vía.



Figura 65. Detalle de la fachada de una casa en la avenida de la Ópera de París (2015).

Foto autor²⁰²

²⁰² Si comparamos la tipología edificatoria elegida por Luis Ferreres y la aplicada en la mencionada calle parisina que se refleja en la foto, se puede apreciar una similitud de anchura de parcela, de escala de proporción de la fachada, de alturas equivalentes (con la salvedad de la solución de cubierta específicamente parisina) y de funcionalidad de usos, combinando la vivienda y el espacio comercial.



Figura 66. Modelo de fachada previsto en la memoria del proyecto de Vía de 25 metros de Luis Ferreres asociado a la parcelación (1892). Tipo 1



Figura 67. Modelo de fachada previsto en la memoria del proyecto de Vía de 25 metros de Luis Ferreres asociado a la parcelación (1892). Tipo 2



Figura 68. Modelo de fachada previsto en la memoria del proyecto de Vía de 25 metros de Luis Ferreres asociado a la parcelación (1892). Tipo 3²⁰³.

²⁰³ Nótese que los bajos en este tercer modelo, añadido en el segundo proyecto de Ferreres, se destinan exclusivamente al uso residencial

4.1.4.5. Los Equipamientos y edificios singulares asociados a la Reforma Interior

El trazado del Proyecto en sí ya es una pieza urbana de escala monumental. Las ordenanzas, la parcelación y las características de la urbanización previstas le confieren un atributo de singularidad esencial para darle a cualquier actuación urbana carácter de centralidad. En el Proyecto se incluye la ampliación y mejora de determinadas plazas próximas entre ellas destaca la plaza de la Reina que por su posición debiera ser la principal de la ciudad a juicio de Luis Ferreres, también prevé la construcción de un nuevo Ayuntamiento en la manzana número 27 prevista en el Proyecto destinada, según el acuerdo del Excelentísimo Ayuntamiento en el futuro emplazamiento de los Palacios Municipales y de Justicia. Como referencia de escala, la manzana prevista para el nuevo Ayuntamiento aproximadamente tiene una superficie del doble que la del viejo Ayuntamiento, está situada frente a Santa Catalina, próxima a la Lonja y al Mercado y rodeada por la Gran Vía y la Calle San Vicente. Otro de los edificios próximos y vinculados al proyecto es el Mercado central previo a la construcción que conocemos actualmente. Y también en la zona primera del Proyecto también es de destacar la articulación con la estación de ferrocarril de la línea Almansa-Valencia-Tarragona.

Desde el punto de vista compositivo no cabe duda que el diseño propuesto por Luis Ferreres es un proyecto armónico y equilibrado en sus partes y en la relación de todas las piezas que contribuyen a formalizarlo. La presencia junto a la Gran Vía de la estación del ferrocarril, la ampliación de la Plaza de la Reina de 6.175,62 m² junto a él, con una presencia central geoméricamente central del gran Palacio Municipal y del de Justicia en los solares que al efecto se designan, la Plaza frente a la Lonja y al Mercado Central que actúa como una articulación más en relación a la gran pieza central que es la Gran Vía. Y la transformación por último de la parcelación para la edificación de viviendas de tamaño y condición higiénica muy superiores a las preexistentes en la vieja y densa malla urbana.

Todas estas cuestiones juntas le confieren al proyecto unas condiciones de escala acordes con la visión a largo plazo de capital y también de centro urbano de un área

territorial mucho más amplia. Creemos que a este proyecto habría que haber añadido un proyecto de ensanche en el que la relación de espacios verdes hubiesen tenido correlación de escala con esta iniciativa, si bien, el ensanche habría sido aprobado 5 años antes y por tanto era previsible la dificultad de acompañamiento y de continuidad entre la estructura viaria de uno y otro trazado. Luis Ferreres deja la relación de ambas estructuras a la organización funcional que la propia ronda de la calle Colón del trazado de la antigua muralla permita articular con el resto.

No obstante, y dentro de la preocupación por el ornato y embellecimiento de la ciudad, Ferreres incluye toda una serie de equipamientos y dotaciones públicas, así como diferente mobiliario urbano, lo que representa una novedad en los proyectos urbanísticos y en el viario de la ciudad. Estos elementos son un signo de modernidad, de inspiración parisina, que se ajustan a nuevas normas de sociabilidad y a una nueva comprensión del espacio público, el cual se concibe como un escenario para la comunicación y el desarrollo de la vida ciudadana, en la que se incluye una mayor seguridad (con pabellones de policía y alumbrado público generalizado). Las planchas anunciadoras y los mingitorios aportan una carga de convivencia y educación urbana y cívica, orientada al cambio de costumbres de los sectores populares de la ciudad. Una realidad especialmente necesaria en el caso de Valencia.

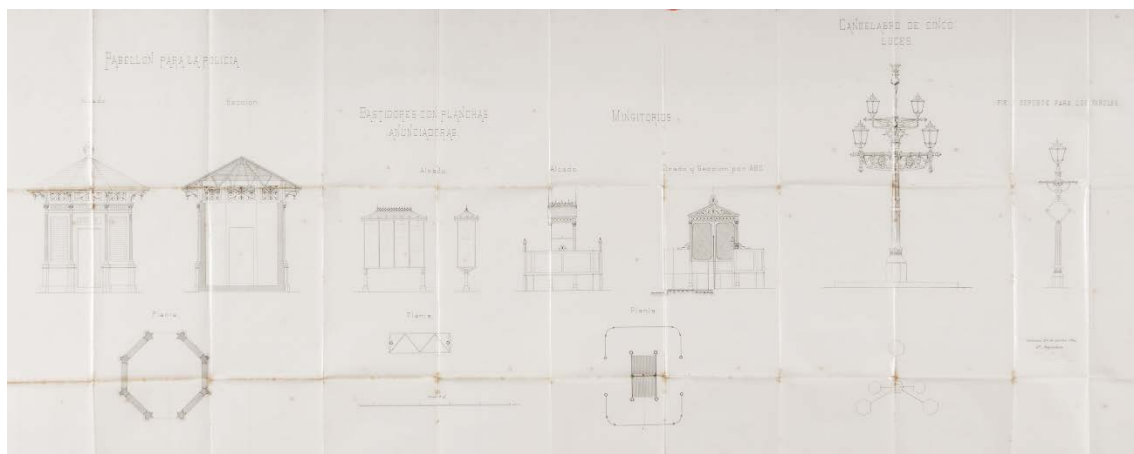


Figura 69. Modelo de equipamiento viario previsto en la memoria del proyecto de Vía de 25 metros de Luis Ferreres asociado a la parcelación (1892)²⁰⁴.

²⁰⁴ Incluye kioskos, estafetas, mingitorios, paneles anunciadores o banderolas y farolas o candelabros.

4.2. El Barrio de Pescadores. Un proceso de renovación del tejido urbano

El antiguo Barrio de Pescadores era un espacio urbano bien delimitado, formado por callejuelas estrechas e irregulares y casas bajas, que se ubicaba en el espacio comprendido actualmente entre la Plaza del Ayuntamiento y las calles de las Barcas, Pascual y Genís y Roger de Lauria. Concretamente, nos referimos al espacio urbano compuesto hoy día por las calles Correos y Pérez Pujol, cuya trama actual está dividida en cuatro grandes manzanas, delimitadas por un trazado viario en cruz.

No obstante, nada tiene que ver el aspecto y la funcionalidad actual de esta área y su entorno en la actualidad (en la que se ubica el edificio de Correos, el Banco de España, el Hotel Reina Victoria, el Teatro Principal, y toda una serie de edificios construidos a comienzos del siglo XX orientados a las clases burguesas más adineradas de la ciudad) con su origen popular. En sentido amplio, el espacio ocupado por el antiguo Barrio de Pescadores se sitúa en un punto estratégico, junto al principal punto de comunicación y tránsito de Valencia, con la estación del Norte (la original y la actual) y en el corazón del nuevo centro político, financiero y de ocio de la ciudad, surgido del proceso de renovación del tejido urbano que se llevó a cabo en las décadas finales del siglo XIX y principios del XX, creando nuevos atributos de centralidad y una mezcla de usos y funciones derivados del proceso de Reforma Interior.

El historiador valenciano Francisco Almela Vives le dedicó un breve folleto en 1954, que refleja los orígenes de este barrio ya por entonces desaparecido, el cual su autor no había conocido personalmente, pero que había llamado su curiosidad y atención. El topónimo que daba nombre a este espacio se remontaba a la conquista de la ciudad por parte de Jaume I, en la cual también tomó parte la marina (*hómens de barca*), con especial mención a una caravana de más de quinientos, capitaneados por Ramón Company, Cosme Beltrán y Jaime de Mora. Según este autor, A todos aquellos el monarca les concedió, en agradecimiento y recompensa por su ayuda, el barrio que se extendía entre la puerta de la Xarea hasta la de Beb-el-oayrach (el portal dels Jueus), además de doscientas jovadas de tierra en las proximidades de Ruzafa. Al parecer estos marineros, que durante el invierno se limitaban a pescar en la no muy lejana laguna de la Albufera y que durante el verano también lo hacían en el mar crearon una

pobla o barrio intramuros en el que se asentaron mayoritariamente, dando lugar al conocido Barrio de Pescadores, que al parecer originalmente se denominó *la pobla de les Parres*, y el cual tuvo unos orígenes algo imprecisos en este momento²⁰⁵. Otros topónimos del entorno también apuntan a este carácter marinero de sus primeros pobladores, tales como la calle de las Barcas o el *carrer de la Nau*, en relación con las actividades y oficios que allí se desarrollaban, con diferentes talleres donde se construían embarcaciones de poco calado. Además, en su entorno también se ubicaba el hospital d'En Bou, situado en la calle de Ruzafa, en la salida natural hacia la Albufera, cuyo actividad asistencial se concentraba exclusivamente en los pescadores pobres, quedando exento de la fusión de hospital que se llevó a cabo en Valencia en 1512 y que dio lugar a la creación del Hospital General y manteniéndose activo hasta comienzos del siglo XIX y cuya estructura gótica se derribó ya bien entrado el siglo XX. En definitiva, el oficio de pescadores de Valencia está perfectamente documentado en el espacio intramuros desde el momento de la conquista, manteniéndose vivo durante toda la Edad Moderna y participando de las manifestaciones cívicas de la ciudad y también religiosas, ya que el Barrio de Pescadores se situaba dentro de la demarcación parroquial de San Andrés, vinculándose además su devoción a la virgen de la Buena Vía, con una modesta capilla situada en la calle del *Comú de Peixcadors*, concretamente en la manzana 22.

Como ya hemos señalado los límites del barrio quedaban perfectamente definidos entre las mencionadas calles, componiendo un cuadrilátero, con un trazado de calles irregulares, poco alineadas y estrechas que puede apreciarse en diferentes representaciones cartográficas de la ciudad hasta su derribo. Entre estas calles, cuyos topónimos fueron modificándose a lo largo de los siglos, encontramos algunas de relevancia como la del *Comú de Peixcadors* (o de Jurados), la de *Mig de Peixcadors* (también conocida como de Entenza), o la de *Forà dels Peixcadors* (la actual Roger de Lauria), además de la calle Timoneda, la de Rey don Pedro o la de Lope de Vega, etc. Todas estas estrechas vías estaban flanqueadas por edificaciones modestas y bastante deterioradas en algunos casos. Que quedaban enmarcadas entre la calle del Sagrario de San Francisco o de los Mártires al oeste, la calle de las Barcas al norte, la de la

²⁰⁵ ALMELA y VIVES, Francisco, *El barrio de Pescadores*, Valencia, 1954, pp. 7-8.

Como señala este autor *el Barrio de Pescadores dejó de albergar a quienes se dedicaban a la pesca y cobijó en buena parte de sus calles y casas a elementos poco recomendables. En los últimos lustros del siglo XIX el Barrio de Pescadores había perdido una “ese” para convertirse en el Barrio de Pecadores. Allí, efectivamente, se concentraron los prostíbulos y allí, asimismo, se multiplicaron los cafetines y las tabernas, donde se bebía, se jugaba y se reñía*²⁰⁷.

De este modo, el autor justifica el derribo que se llevó a cabo a comienzos del siglo XX, siendo esta una idea que se ha reiterado sucesivamente en las publicaciones, pese a no disponer de datos fidedignos al respecto y al hecho de que Almela Vives no vivió en primera persona el sórdido ambiente que en su texto describe. Sin pretender negar el evidente deterioro de este barrio durante las últimas décadas del siglo XIX, cabe remarcar que la situación fue más compleja y que no era el único barrio de la ciudad con prostíbulos y tabernas, aunque sí el más estratégico de todos ellos para la nueva Valencia.

También encontramos diferentes teatros como el Apolo o el Principal y una conexión directa con el ensanche a través de las calles Lauria, Pascual y Genís (anteriormente denominada de la Cofradía de los Sastres) y Don Juan de Austria. Se situaba en el medio del cuadrante que mayores transformaciones urbanas vivió, transformando por completo su funcionalidad, arquitectura y traza viaria.

El espacio de oportunidad que ofrecía todo el cuadrante sudeste del núcleo urbano de Valencia sería aprovechado para plasmar las aspiraciones de las nuevas élites dominantes, desarrollando un debate enconado sobre cómo acometer las intervenciones urbanísticas destinadas a definir el nuevo modelo de ciudad. A través del proceso de Reforma Interior que analizaremos a continuación se desarrolló una nueva centralidad y nuevas geometrías de ciudad, derivadas de las iniciativas de ensanche interior puestas en marcha durante el periodo estudiado, no únicamente a través del derribo de este barrio, sino también a través de la urbanización del espacio ocupado por diferentes instituciones como el Colegio Imperial de Niños Huérfanos de San Vicente, el Convento de Santa Clara, los solares del antiguo Convento de San Francisco y el espacio de la antigua estación de ferrocarriles.

²⁰⁷ ALMELA y VIVES, Francisco, *El barrio de Pescadores...*, op. cit., pp. 17-18.

En definitiva, el derribo y posterior reurbanización del Barrio de Pescadores, que hasta el momento ha sido analizado como una intervención de escasa entidad, representa una de las intervenciones básicas de la Reforma Interior de Valencia, sirviéndose para ello de un proceso de renovación del tejido urbano que transformó por completo el área definida previamente.

4.2.1. Precedentes relevantes de renovación urbana

Pero antes de comenzar el análisis pormenorizado del proceso transformador en torno al Barrio de Pescadores, conviene remarcar algunos precedentes de intervenciones urbanísticas que permitieron renovar áreas urbanas a través de la renovación total de su tejido (viario, manzanas, parcelas...). Todas ellas se enmarcan en el contexto de la España del siglo XIX y del ascenso político de las nuevas élites burguesas, cuyo dominio político tuvo también una plasmación física sobre las ciudades. Probablemente, el precedente que guarda una mayor similitud con el caso del Barrio de Pescadores fue la reforma de la Puerta del Sol en Madrid, aunque también citaremos dos intervenciones previas en Valencia, como son las acometidas en el Hort d'En Sendra y en los solares del antiguo convento de la Puridad, como precedentes a una intervención mucho más general sobre la ciudad, de mayor calado y trascendencia.

4.2.1.1. El Plan de Reforma Urbana de la Puerta del Sol de Madrid y su entorno

A mediados del XIX, Madrid es una capital próspera e ilustrada, en la que el nuevo marco político constitucional la convertía un escenario político de primer orden y en un modelo a seguir para el resto de grandes ciudades españolas. El regreso de los liberales emigrados propiciaba la necesidad de emprender mejoras y reformas urbanas que permitieran proyectar un escenario urbano acorde a las expectativas de prosperidad y modernización que la Corona necesitaba.

Entre los proyectos de mejora que se contemplaron destacamos por su singularidad ejemplar el Proyecto de Ensanche, alineación y ornato de la Puerta del Sol que ampliaba una pequeña plaza inicial de unos 800 metros a otra de 5.069 m, y que

finalmente fue ampliada hasta los 9.344 m, bajo el auspicio político y económico de Isabel II²⁰⁸. El proyecto sufrió numerosos vaivenes a lo largo de su periodo de puesta en ejecución, especialmente derivados de los debates políticos y la voluntad especuladora de determinados sectores o agentes urbanos. En definitiva, se trataba de crear una nueva centralidad política y un nuevo espacio urbano en el entorno de un edificio emblemático: la Real Casa de Correos, sede elegida para ubicar el influyente Ministerio de la Gobernación desde 1847.

Esta intervención urbanística representa, a nuestro parecer, un precedente de la que se acometió décadas más tarde en el Barrio de Pescadores. En primer lugar, por la polémica y ambigüedad en torno a su proyecto y gestión administrativa, en la que tuvo que intervenir directamente la reina Isabel II. En segundo lugar, por su ejecución definitiva, que conllevó la expropiación de decenas de casas y los derribos, que crearon un espacio vacío, una plaza pública a imagen de las plazas parisinas. Tanto es así que un coetáneo, Wenceslao Ayguals de Izco definió el aspecto de los solares resultantes tras el derribo como “otro Sebastopol bombardeado”. Por último, representa un precedente en cuanto a su repercusión sobre la ciudad y la creación de una nueva centralidad, que había motivado intereses particulares y especulación en torno al negocio inmobiliario. Pronto la nueva plaza se convirtió en un centro neurálgico y punto de paso obligado para los madrileños, proliferando la llegada de grandes hoteles, como la Fonda de los Príncipes.

No es en cambio comparable el tiempo de ejecución del mismo, que se circunscribe al periodo 1852-1863. Un periodo de nueve años, iniciado gracias a la puesta en marcha de un proyecto de alineaciones y saneamiento sobre las calles adyacentes a la Puerta del Sol en 1852. Sin embargo, ante la lentitud de este proceso se plantea una primera reforma que proyecta una plaza de unos cinco mil metros, el 19 de octubre de 1853, parte de la Junta Consultiva de Policía Urbana. La necesaria aprobación ministerial llegó a través de la Real Orden de 22 de abril de 1854, que declaró el proyecto de utilidad pública, abaratando el precio de las expropiaciones a acometer²⁰⁹.

²⁰⁸ GARCÍA PASTOR, Marta, “Tras la estela...”, *op. cit.*

²⁰⁹ Probablemente, a pesar del paso del tiempo, el estudio más completo sobre los proyectos de reforma urbana en la Puerta del Sol de Madrid sea el de NAVASCUÉS PALACIOS, Pedro, “Proyectos del siglo XIX para la reforma urbana de la Puerta del Sol”, *Villa de Madrid*, nº 25, 1962, pp. 64-81.

No entraremos a los diferentes vaivenes del proyecto, los diversos concursos y proyectos aprobados por Real Orden pero que a la hora de pasar a subasta no encontraron licitadores y los diferentes modelos de plazas diseñados, que se reflejan en la imagen adjunta²¹⁰. Cada uno de los diferentes proyectos presentados ampliaba el espacio de la plaza y, por lo tanto, las casas que debían expropiarse para su construcción.

La renovación urbana de las grandes urbes y la construcción de la ciudad liberal conllevó el predominio de los nuevos sectores burgueses dominantes y la imposición no solo de un nuevo modelo político, sino también económico y de ciudad, en el que surgirán tensiones sociales muy marcadas, como es el caso de Valencia o Madrid²¹¹. Según Francisco Quirós, refiriéndose a la reforma de la Puerta del Sol, estos sectores dominantes desarrollaran unas reformas urbanas de naturaleza contrarrevolucionaria, siendo el urbanismo una expresión del poder y orden político, tomando a París como ejemplo tras los sucesos revolucionarios de 1848. Las actuaciones urbanas en el centro de las ciudades, obviamente cada una en su nivel y circunstancia histórica concreta, se comprenden dentro de este escenario de tensión social y enfrentamiento político, considerando las grandes reformas como mecanismos de apaciguamiento y control social, además de mejora y saneamiento de las ciudades. También en este punto las similitudes entre el Barrio de Pescadores y la Puerta del Sol son, a nuestro juicio, evidentes, por lo que suscribimos por completo las palabras de Francisco Quirós, quien plantea que:

La reforma pretendía la construcción de un centro urbano que diese al sector un nuevo contenido social y un nuevo valor económico. Objetivo éste que se expresa con toda claridad, sin ninguna clase de rodeos, al afirmar que «no debe omitirse... la necesidad de mejorar la clase de vecindario que ha de

²¹⁰ Además de la obra de Navascués, véase ARNÁIZ GORROÑO, María José, "Un ejemplo de intervención en la ciudad decimonónica: La Puerta del Sol de Madrid", en BONET CORREA, Antonio (Coord.), *Urbanismo e historia urbana en el mundo hispano: segundo simposio*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1985, vol. 2, pp. 967-991.

²¹¹ QUIROS LINARES, Francisco, "Política y especulación en la reforma de la Puerta del Sol (1853-1862)", en BONET CORREA, Antonio (Coord.), *Urbanismo e historia urbana en el mundo hispano...*, op cit., vol. 2, pp. 957-968.

ocupar un punto tan céntrico, y que naturalmente ha de ser el centro del comercio. Esta mejora sólo puede obtenerse construyendo casas con habitaciones que, por su comodidad y desahogo, buena situación y, por consiguiente, de subido alquiler, estén sólo al alcance de familias acomodadas». Se trata, pues, de conseguir la apropiación del espacio central de la ciudad no sólo en cuanto fuente de rentas, sino también en cuanto espacio residencial de superior calidad y expresión del poder de la clase dominante²¹².

Resulta difícil resumir mejor una de las principales motivaciones de las grandes intervenciones de Reforma Interior en las ciudades del siglo XIX. Precisamente esta misma voluntad es la que se aprecia en los sectores sociales dominantes de la sociedad valenciana cuando se insiste en la necesidad de derribo del Barrio de Pescadores (y no de otras zonas degradadas de la ciudad), como intentaremos demostrar al analizar la ejecución de este proyecto.

Volviendo a la Puerta del Sol, el proyecto propone la reforma del centro administrativo y comercial de Madrid. Pero sobretodo se apoya en el propósito de embellecer el entorno del Ministerio de la Gobernación, centro neurálgico de las decisiones y de autorización de los planes de mejora urbana de las ciudades grandes del Reino.

Después de diversas peripecias, en el desarrollo de los concursos de adjudicación de la Reforma. Principalmente la necesidad de disponer de parcelas completas y homogéneas que permitan la repetitividad del tipo y de las condiciones de volumen, altura y de plantas con el fin de conseguir calles anchas y ornamentales.

Finalmente se sustrajo el concurso del proceso municipal y se le encargó a la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando que realizara el Plano. El 23 de marzo de 1856 se aprobó el plano realizado por el arquitecto y académico Juan Bautista de Peyronet. El Barrio de la Puerta de Sol se encaminaba a su mutación, para reaparecer como barrio moderno y europeo.

²¹² QUIROS LINARES, Francisco, "Política y especulación...", *op. cit.*, pp. 965-966. El subrayado ha sido introducido a nuestro criterio, para remarcar las ideas centrales del texto.

El proceso de adjudicación de la concesión para realizar las obras y la ejecución del Plan por expropiación, sufrió diversos avatares, finalmente la Reina Isabel II, recuperó el control y encargó la elaboración del nuevo proyecto, el que sería definitivo, al Ministerio de Fomento. El proyecto elaborado por los ingenieros del Canal de Isabel II, Lucio del Valle, Juan Ribera y José Morer, sería el definitivo y en 1857 iniciaron las obras y en 1860 fue inaugurada la plaza ampliada hasta aproximadamente unos 12.000 metros cuadrados, con la puesta en marcha de una gran fuente artística central.

Cabe destacar que en este proyecto de los ingenieros de la Reina Isabel II, merece destacarse las características que anticipan las condiciones de carácter tipológico, recogidas como condición a las expropiaciones de solares antiguos en la nueva Ley de Expropiación Forzosa de 1879. La obligación de definir tipologías homogéneas de casas sobre parcelas como mínimo de 12 o 16 metro de fachada y con alturas y número de plantas establecidos, con el objetivo de realizar planes que permitan obtener el bienestar social. El objetivo era el de fomentar la instalación de equipamientos públicos y la salubridad de los barrios.

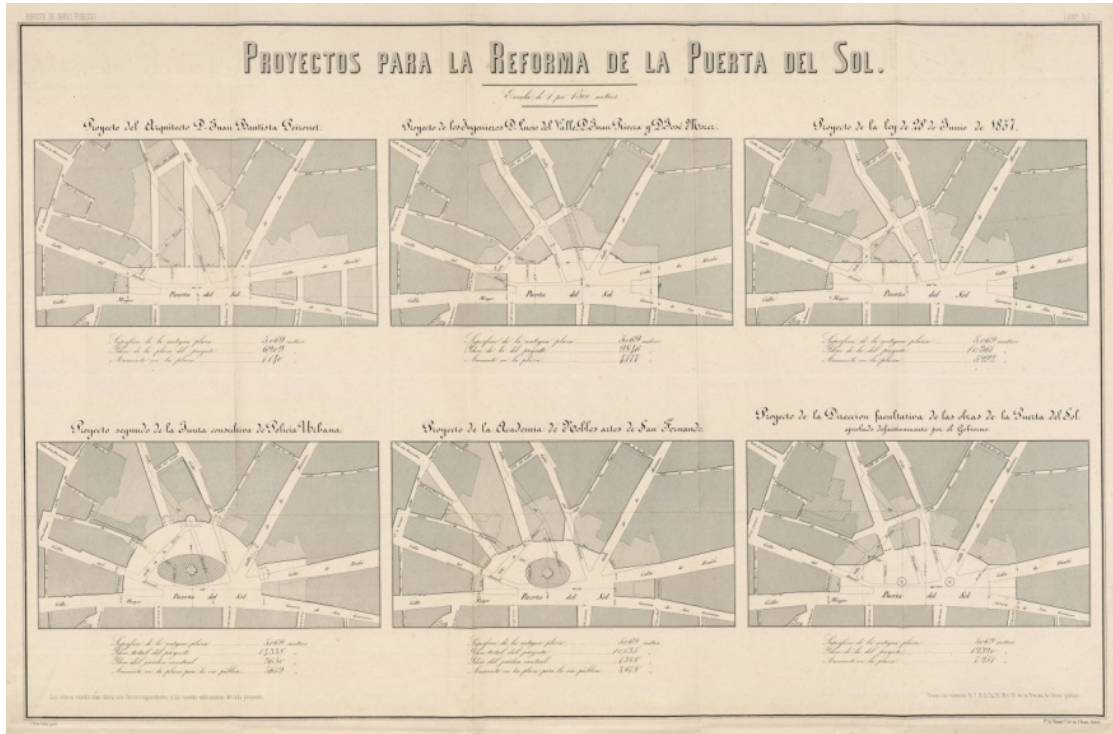


Figura 71. Plano de los diferentes proyectos para la reforma de la Puerta del Sol en el siglo XIX

Así mismo, también llama la atención la “moderna” actitud de especulación que gira en torno a esta intervención (al igual que sucede en el Barrio de Pescadores). Se pretende generar una nueva centralidad y que la ciudad se convierta en un negocio, mejorando no solo la trazabilidad y vialidad de las calles, dando paso a nuevos ejes de comunicación y sistemas de transporte, sino que además se especula con el valor del suelo, otorgándole una forma y funcionalidad al servicio de los sectores dominantes, las élites burguesas.

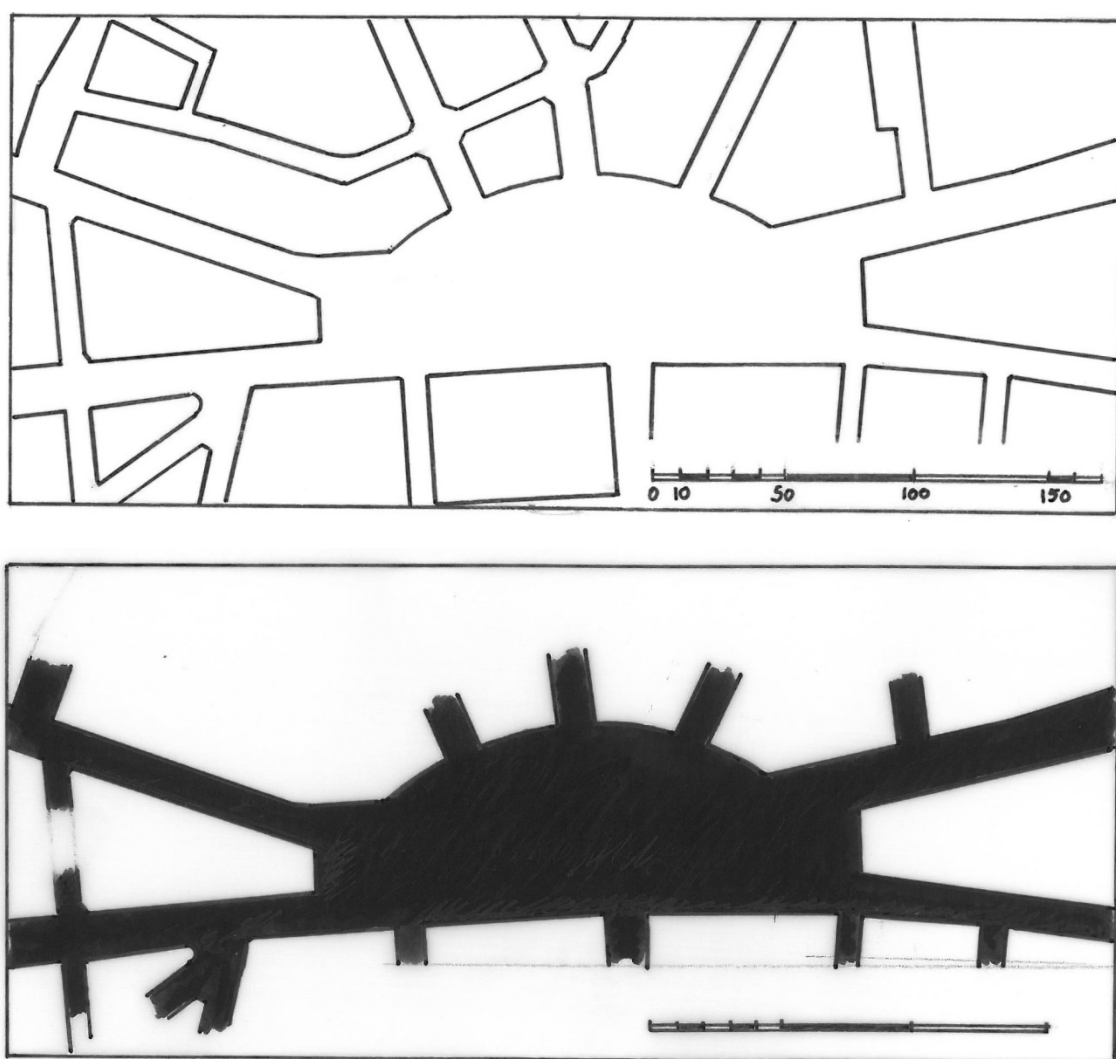


Figura 72. Esquemas de la plaza de la Puerta del Sol de Madrid. Elaboración propia



Figura 73. Fotografía que ofrece el aspecto de la nueva Puerta del Sol hacia 1870. Jean Laurent

Es cuanto menos curiosa la coincidencia en la dotación de servicios, y el hecho de que si bien la Puerta del Sol se diseña tomando como eje invariable la fachada sur de la misma, formada, entre otros, por la línea de la Real Casa de Correos, también en el Barrio de Pescadores se le otorga esta centralidad al nuevo edificio de Correos y Telégrafos, cuyo espacio se le asigna poco después del derribo y comienza a construirse en 1910.

Además del edificio de Correos, esta nueva plaza, al igual que la Plaza del Ayuntamiento de Valencia y su zona de crecimiento urbano en el solar del Barrio de Pescadores acoge otros servicios, equipamientos y elementos de centralidad que se mantienen en el área intramuros (en lugar de llevarse al Ensanche, que tuvo un carácter principalmente residencial). La banca y el sector financiero, los hoteles y teatros, nuevos centros políticos (el Ministerio de Gobernación en Madrid y el Ayuntamiento en Valencia), espacios destinados al comercio en las plantas bajas y entresuelos, etc.

En definitiva, se define el nuevo modelo de ciudad, tanto en Madrid como en Valencia, que pese al crecimiento y ensanche exterior, pretende mantener el eje de gravedad en

el centro urbano, a través de un modelo radiocéntrico. La funcionalidad y la forma se combinan, tanto en la Puerta del Sol como en el Barrio de Pescadores, dando lugar a procesos de ensanche interior, que configuraron la geometría de los centros urbanos de ambas ciudades en el siglo XIX, plasmando en ellas la esencia de la modernidad urbanística que combina la regularidad en los solares, la homogeneidad en la tipología constructiva. La intervención pública, a la hora de sufragar los costes de expropiación e indemnización e urbanización de estas nuevas áreas, cubiertas por el Estado y el Ayuntamiento de Valencia respectivamente, choca con la especulación y el proceso de concentración de la propiedad urbana que se está generando, beneficiando a un sector muy concreto de las nuevas élites burguesas, como se refleja en toda una serie de diferentes estudios²¹³.

4.2.1.2. Primeras operaciones residenciales en Valencia: Hort d'En Sendra y La Puridad

Sin embargo, al referirnos a precedentes directos del derribo y reurbanización del Barrio de Pescadores hemos de remontarnos a las primeras operaciones residenciales y de esponjamiento acometidas en el interior del casco histórico de la ciudad de Valencia, centrándonos en aquellas que representan una primera reconstrucción del tejido urbano de la ciudad y de mejora puntual de su trazado viario. Concretamente, nos referiremos a la La Puridad, como la primera gran promoción privada, y a la reurbanización de los terrenos del Hort d'en Sendra. Dejamos al margen otras actuaciones reseñables, como la construcción de la Plaza Redonda, la actuación residencial sobre el desamortizado Convento de la Mercé o el ambicioso proyecto residencia del Marqués de Campo extramuros en el barrio de la Zaidía²¹⁴.

Fruto de la desamortización de Mendizábal, que permitió la recuperación de una cantidad de suelo urbano edificable, se desarrollaron toda una serie de operaciones de reforma urbana que ya preconizan intervenciones posteriores de mayor calado, así

²¹³ A este respecto, remitimos al trabajo de Joaquín Azagra para el caso de Valencia, en el que se define perfectamente el cambio en la tipología de los sectores propietarios en la ciudad y el proceso de concentración y especulación inmobiliaria que se sitúa en la base de algunas de las grandes fortunas de miembros de la burguesía valenciana. AZAGRA ROS, Joaquín, *Propiedad inmueble...*, op. cit.

²¹⁴ SORRIBES MONRABAL, Josep (coord.), *València 1808-1991...*, op. cit., pp. 30-32.

como la actitud de la nueva burguesía valenciana por aprovechar las posibilidades de negocio que ofrecía la nueva ciudad, contribuyendo a la mejora y saneamiento de la misma, y superando los limitados esfuerzos urbanísticos de alineación y rectificación de trazados²¹⁵.

El trabajo realizado por Juan Luis Piñón sobre la cartografía histórica y el plano del parcelario urbano de la ciudad analiza en detalle los orígenes de la Valencia moderna, poniendo de manifiesto como la reedificación y la renovación de la estructura urbana tuvo que enfrentarse a un contexto histórico claramente negativo y a una visión restrictiva del urbanismo y carente de herramientas legislativas adecuadas durante la primera mitad del siglo XIX, reduciéndose durante este periodo a la sistematización del viario. Sólo los cambios legislativos, ya analizados en el apartado de escenario, y la voluntad burguesa de obtener una mayor rentabilidad y participar del negocio urbano dinamizaron relativamente este sector, siendo Antonino Sancho el primero en sistematizar y reseñar las carencias del urbanismo valenciano y la necesidad de mejorar la estructura urbana de la ciudad y, por consiguiente, las condiciones de vida de sus habitantes.

Previamente al planteamiento de proyectos de mayor calado, como el de la calle de la Paz, el del Barrio de Pescadores, o el proyecto fracasado de Reforma Interior de Luis Ferreres, ya surge en la ciudad el germen de la nueva racionalidad urbanística, al desarrollarse las primeras intervenciones unitarias sobre el parcelario, en las que se establecían relaciones precisas entre el viario y los nuevos tipos edificatorios, aunando función y forma (además de negocio)²¹⁶.

La parcelación del Huerto d'En Sendra es una de estas actuaciones intramuros que, aprovechando uno de los pocos huertos no edificados de la ciudad. Conectando este espacio vacío con el tejido urbano colindante y desarrollando las nuevas teorías de urbanización, se plantea una estructura en cuadrilátero, una gran manzana de 140x135 metros, en la que los elementos que definen la parcelación son las calles de Ripalda, Beneficencia, Na Jordana y Sogueros.

²¹⁵ BRINES BLASCO, Joan, "El desarrollo urbano de Valencia en el siglo XIX. La incidencia de la desamortización de Mendizábal", en *Estudios de Historia de Valencia*, Valencia, Universitat de Valencia, 1978, pp. 387-398.

²¹⁶ PIÑÓN PALLARÉS, Juan, Los orígenes de la Valencia..., *op. cit.*, p. 145 y ss.

Desarrollada sobre propiedades del Conde de Ripalda y del Gremio de Sogueros, en las proximidades del Portal Nou (zona en la que ya se había proyectado la construcción de un barrio burgués a finales del siglo XVIII), su ejecución se prolongó durante el periodo de 1850 y 1859, con promotores y tipologías edificatorias diversas, que en esencia se caracteriza como un barrio artesano-comercial que mantuvo el uso privado del huerto para los sogueros. Se trataba de una intervención mixta en la que se mantiene la combinación de usos (residencial y agrícola), manteniendo el patio interior como huerto, no casando exactamente con el modelo urbanístico burgués que se iba a imponer en la segunda mitad de siglo. De hecho el tipo edificatorio empleado en la parcelación es un antecedente de la vivienda social, que no fue, desde luego, la norma constructiva en el espacio interior de la ciudad.

Por su parte, la intervención sobre el antiguo convento de monjas de La Puridad se ajusta más a la tónica general de las intervenciones urbanísticas posteriores, siendo la primera gran promoción privada de construcción de vivienda en la ciudad de Valencia. Sobre los mencionados terrenos desamortizados, un grupo promotor privado, en el que figuraba el arquitecto Antonino Sancho, promovió en 1839 lo que puede considerarse como el proyecto de reforma urbana de mayor calado en la primera mitad del XIX, con la puesta en marcha de un barrio residencial unitario, que modificó el tejido urbano preexistente.

Su construcción tuvo un carácter eminentemente burgués, tanto en su gestión y puesta en marcha, condicionada por un carácter marcadamente especulativo, como su funcionalidad, orientada a la vivienda burguesa, en un entorno bien situado, entre la calle Caballeros y la plaza del Mercado. La reedificación de la zona sobre la parcelación de los terrenos tuvo que esperar al año 1846, ante la carencia de instrumentos legislativos (en 1844 se había aprobado el nuevo Reglamento de Policía Urbana), así como por el carácter especulativo de la intervención, ya que en un primer momento los terrenos fueron adquiridos por Domingo Skerret para la instalación de una industria.

La apertura de las nuevas calles del Moro Zeit, Conquista y Rey Don Jaime conllevó una funcionalidad y parcelación distinta, orientada a la vivienda, retardando la ejecución de las obras durante un periodo de especulación del suelo, en el cual los terrenos

fueron a parar a manos de Bernardo Lassala y Manuel Martínez y Suárez²¹⁷. Pese a este retraso, la ejecución de las obras fue relativamente rápida, aunando intereses urbanísticos y económicos, entre los años 1846 y 1850, manteniendo el carácter unitario de la intervención por parte del promotor. La ejecución de esta promoción aún la creación de un trazado viario renovado, acorde a la estructura preexistente, y una coherencia y homogeneidad suficiente en las parcelas y las fachadas, que se consiguió, a pesar de las manzanas triangulares.

Estas intervenciones urbanísticas atendían dos objetivos principales: mejorar el trazado viario del entorno aunque fuese de manera puntual; y atender a la nueva tipología residencial, dibujando parcelas homogéneas y ordenadas, sobre las cuales producir viviendas dignas, con una superficie y condiciones de habitabilidad acordes a la nueva demanda y al nuevo modelo de ciudad que se estaba gestando.

Ambas actuaciones demostraban que los tiempos estaban cambiando, aunque lentamente y que ni las autoridades políticas ni la burguesía valenciana tomaron la iniciativa de manera decidida para acometer la transformación urbana de un centro histórico colmatado e insalubre, a pesar de las oportunidades que ofreció la desamortización para transformar en profundidad el carácter conventual de la ciudad, siendo esta una oportunidad desaprovechada.

Los grandes proyectos caían en el olvido o su puesta en ejecución chocaba con una dinámica política y administrativa que frenaba su avance. El plan proceso permitió en cambio ir desarrollando una Reforma Interior que carece de grandes proyectos o intervenciones, pero que consiguió renovar el tejido urbano, mejorar las condiciones materiales de vida en el espacio intramuros y generar pingües beneficios y rentas a un exclusivo sector de propietarios. La nueva élite burguesa fue capaz de crear una nueva ciudad a su imagen y semejanza, rompiendo con el pasado y desarrollando nuevos espacios, ejes y centralidades que manifestaban su poder.

La calle de la Paz es uno de los ejemplos más conocidos, abordados y estudiados de este plan proceso. Sin embargo, otra actuación urbanística de gran calado ha sido hasta el momento infravalorada, a nuestro modo de ver, por parte de los investigadores. El Barrio de Pescadores, al igual que la Puerta del Sol en Madrid,

²¹⁷ *Ibidem*, pp. 156-159. SORRIBES MONRABAL, Josep (coord.), *València 1808-1991...*, *op. cit.*, p. 31.

generaba un nuevo espacio netamente burgués, en el que se combinaba función, forma y negocio.

4.2.2. El proceso de renovación del Barrio de Pescadores y sus características

A diferencia de lo que sucedía al analizar los proyectos de apertura de nuevas vías planteados por Luis Ferreres como ejes de su Reforma Interior, en el caso de la reforma del Barrio de Pescadores no disponemos de un proyecto urbanístico como tal, entendiéndolo por ello un análisis pormenorizado de las condiciones y carencias que justifican la intervención sobre esta área y un programa diseñado de actuaciones urbanísticas, a partir del estudio de un equipo de técnicos. Este hecho dificultó la labor de investigación y nos obligó a desarrollar un rastreo documental más intenso, que aportase datos sobre el dilatado proceso que culminó en el derribo de este barrio y su posterior reurbanización. La puesta en marcha de esta intervención urbanística está formada por diferentes actuaciones parciales, que responden al interés común de las élites valencianas y la necesidad imperiosa de actuar sobre el espacio interior de la ciudad, ante las carencias estructurales de este espacio. La acción lenta de las políticas urbanísticas en la ciudad fue creando una serie de sinergias que permitieron transformar este entorno, sin la necesidad de un proyecto general.

La reforma del Barrio de Pescadores no fue la única intervención urbanística que refleja la dinámica del juego de los agentes en Valencia, que podría apreciarse también si concentrásemos nuestra atención sobre la apertura de la plaza de la Reina y de la calle de la Paz; o la rectificación, prolongación y ensanche de San Vicente. Sin embargo, consideramos que el derribo y reurbanización Barrio de Pescadores refleja este complejo proceso mejor que el resto.

En primer lugar, por el análisis simplificado que se ha hecho hasta el momento de la intervención urbanística sobre esta área, lo que le da un interés añadido para la historia del urbanismo en Valencia. Pero además, por su especial significación ideológica, por la renovación completa del tejido urbano de un área y la transformación absoluta de sus funciones, por su conexión con el nuevo proyecto de Ensanche y con la antigua estación de ferrocarriles de Valencia, y principalmente por el

contacto con la evolución urbanística de los solares resultantes del convento de San Francisco, tras un profundo debate y compleja gestión de este espacio vacío, que definitivamente, y tras desechar la parcelación y venta como parcelas, fue reconvertida en Plaza del Ayuntamiento, gracias principalmente a las iniciativas de determinados sectores del republicanismo valenciano.

En el cuadrante sudeste de la ciudad, encontramos todos los ingredientes necesarios para analizar este proceso urbanístico en Valencia, marcado por las idas y venidas en las decisiones acordadas tanto en las comisiones de Policía Urbana como en el pleno del Ayuntamiento, en función de los apoyos y el equilibrio de fuerzas políticas municipales. Tres fueron los elementos que dan pie a este juego de equilibrios: la ubicación de la estación de ferrocarriles del Norte, el uso de los solares del ex convento de San Francisco y, por último, el derribo del Barrio de Pescadores. Tres intervenciones claves para definir la ciudad moderna, que se influyeron entre sí durante el último tercio del siglo XIX, tambaleándose hasta que finalmente la caída definitiva de una de las piezas desembocó en un efecto-dominó que consiguió renovar todo el cuadrante urbano, generando nuevos usos y atributos de centralidad que transformaron por completo la ciudad. Sin tener en cuenta la evolución conjunta de estas tres intervenciones resulta imposible comprender en toda su dimensión las implicaciones del derribo y reurbanización del Barrio de Pescadores, cuya relevancia, en nuestra opinión, ha sido infravalorada.

4.2.2.1. Previo administrativo y gestión municipal de los proyectos urbanos

El análisis pormenorizado de las fuentes documentales empleadas en esta tesis, alejándonos del estudio de los proyectos definitivos y las obras ejecutadas y acercándonos a la variabilidad de la gestión urbanística, el debate político y la viabilidad económica, nos ha permitido adentrarnos en el complejo juego de equilibrios que se desarrollaba en torno a las cuestiones urbanísticas en la ciudad de Valencia a finales del siglo XIX. En él, observamos cómo la gestión urbanística se combinaba entre políticos y técnicos, entre concejales y arquitectos, siendo este

binomio el que da lugar a la gestión de determinadas intervenciones en las que podemos individualizar las personas que las pusieron en marcha.

El Ayuntamiento es el escenario en el que se desarrollan y gestionan los temas referidos a la ciudad, y entre todos ellos, el de mayor relevancia era la denominada Policía Urbana. Dentro de las atribuciones de los regidores que formaban el Ayuntamiento estaba la de interesarse o formar parte en diferentes Comisiones Permanentes, las cuales eran las encargadas de informar y agilizar las gestiones necesarias en un asunto de interés local. Al inicio de cada año, se nombraban estas comisiones, las cuales iban renovándose con el paso del tiempo, indicando el número de regidores que las componían.

En 1891, la más numerosa es la de Policía Urbana, con diferencia, con 19 miembros, mientras que otras como la de Aguas potables (10), Ensanche (5), Beneficencia y Sanidad (13), Cementerio (11), Hacienda (11), Mercados (11), Paseos, Caminos y Policía Rural (13) tenían un número bastante inferior. En 1904, el número de concejales que componían la comisión de Policía Urbana se había incrementado 22, mientras que la de Ensanche seguía teniendo 5 y la de Aguas potables y la de Beneficencia y Sanidad no pasaban de 9 miembros. Sin duda, las cuestiones urbanísticas referidas a la Reforma Interior eran las que más intereses generaban y era la comisión en la que todos los partidos querían estar representados.

La puesta en marcha de cualquier intervención en torno a un tema concreto debía de partir de la iniciativa de un concejal (o varios). Aunque, este impulso político, por lo general, contaba con el empuje y apoyo técnico previo de algún arquitecto (como sucede en el caso del proyecto de Reforma Interior de Luis Ferreres en 1891). Una vez acordada en pleno el interés y apoyo hacia la propuesta inicial, entraban en juego las comisiones permanentes, encargadas de formar un expediente e informar sobre la materia con la mayor brevedad posible (en ocasiones se fijan plazos concretos, para evitar que los informes se demorasen en exceso).

En materia urbanística, solía intervenir principalmente la comisión de Policía Urbana, que tras poner sobre la mesa un asunto, lo debate en una de sus sesiones. En este punto, si la intervención proyectada es de especial relevancia, a fin de promover los trabajos y agilizar las gestiones, puede crearse una subcomisión especial encargada

exclusivamente de entender sobre un temas (tanto el Barrio de Pescadores como la apertura de la calle de la Paz tuvieron sus propias subcomisiones). Tanto la comisión como la subcomisión se encargan de facilitar los trabajos, siendo el punto de enlace con la Sección Facultativa, los técnicos y arquitectos municipales, al frente de los cuales se situaba el Arquitecto Mayor.

Los proyectos, informes, planos y expedientes de todo tipo confeccionados por estos tenían que pasar diferentes filtros, antes de ser aprobados definitivamente, lo que en ocasiones conllevaba una contaminación política o modificación de los mismos. En primer lugar, debían ser aprobados por la comisión de Policía Urbana, acordando que se elevasen al Pleno del Ayuntamiento. Una vez llevados a esta fase, las iniciativas eran aprobadas por votación o, si existía discrepancia, debatidas abiertamente en la sesión (tanto que no era extraño que los regidores a favor y en contra se enzarzasen en discusiones acaloradas y peleas). Los proyectos especialmente polémicos, aquellos que afectaban directamente a determinados vecinos o que planteaban la expropiación forzosa de determinadas propiedades, solían ser sometidos a una fase de exposición pública en la que los ciudadanos podían realizar sus alegaciones en contra del mismo, dando voz a los damnificados en las sesiones municipales. El Ayuntamiento también solía contar con la sociedad civil en intervenciones de interés público, como la urbanización de los solares de San Francisco o el proyecto de Reforma Interior de Ferreres. Para ello, encargaba informes a diferentes instituciones o fuerzas vivas de la ciudad (la Sociedad Económica de Amigos del País, el Instituto Médico Valenciano, la Liga de Propietarios, el Ateneo Mercantil, Lo Rat Penat, etc.), generando un debate público, que por lo general saltaba también a las calles a través de la prensa escrita y la opinión pública.

Cuando el acuerdo se tomaba y se aprobaba definitivamente un proyecto, no significaba inmediatamente la puesta en marcha del mismo. En este punto, entraban en juego otras secciones del Ayuntamiento, aquellas encargadas de darle viabilidad jurídica (aplicando las herramientas legales que fuesen necesarias, especialmente la declaración de utilidad pública por parte del Ministerio a fin de poder acometer las expropiaciones forzosas) y económica, dirimiendo con claridad si el coste de la intervención debía recaer sobre el presupuesto ordinario, definiendo la partida

presupuestaria concreta, o si bien dependía de un empréstito. También, se debía decidir cómo ejecutar materialmente el proyecto, si bien a través de una gestión directa o por medio de una contrata, para lo cual era necesario fijar un presupuesto y organizar una subasta pública en la que asignar la obra a un contratista concreto, el mejor postor, o bien a través de una concesión directa.

De la importancia de este diálogo entre políticos y técnicos dan buena cuenta la importancia del estudio de las actas municipales y las comisiones permanentes que el Ayuntamiento creó durante este periodo, entre las cuales la de Policía Urbana era, sin ninguna duda, la más importante y la más numerosa (muy por encima de la del Ensanche e incluso la de Sanidad). Las actas de la Comisión de Policía Urbana nos permiten descender un escalón más en el debate, ya que si bien las actas municipales nos aportan una información más “fría” sobre el acuerdo tomado en un determinado asunto, las de la comisión nos alumbran sobre cómo se cocinaban estos acuerdos, quién formaba las comisiones y hacia dónde se orientaban sus dictámenes a lo largo del tiempo, fundamentales en las votaciones que posteriormente se producían para dar validez a los acuerdos y ponerlos en ejecución. Las votaciones en el seno del Ayuntamiento eran la plasmación última de la polémica, aunque la ejecución y puesta en marcha no acababa ahí. Una vez tomado el acuerdo, entraban en juego otras áreas del Consistorio, como las de Contabilidad, Depósito y Caja o el Cuerpo de Letrados, sin las cuales no se podía poner en marcha la medida.

No debemos de olvidar los intereses particulares, ya que muchos de los regidores implicados en las decisiones tenían intereses económicos o propiedades inmuebles afectadas por las decisiones que se estaban gestionando en el pleno. Un equilibrio que empezó a cambiar a finales del XIX, con la llegada del sufragio universal y los nuevos partidos políticos.

El ejemplo del Barrio de Pescadores nos permite ilustrar a la perfección este complejo juego de los agentes, en el cual liberales y conservadores (y las diferentes facciones que en estas posturas tenían cabida) mantuvieron posturas enfrentadas en cuanto al modelo de ciudad, tratando de favorecer o bloquear determinadas iniciativas, contribuyendo a un equilibrio de fuerzas que conllevaba una gran dosis de debate y una pequeña dosis de intervenciones.

4.2.2.2. La ejecución del plan-proceso y el largo debate entre los agentes. De la alineación al derribo

El deterioro de las condiciones sociales e higiénicas del entorno del Barrio de Pescadores no era exclusivo de esta área urbana en el siglo XIX. Sin embargo, la recurrencia de los episodios epidémicos derivados de la falta de salubridad y del hacinamiento influyó de manera determinante en la atención política a las cuestiones de Policía Urbana y Sanidad en toda la ciudad y especialmente en el cuadrante sudeste.

El surgimiento de nuevos atributos de centralidad, como espacios de ocio y tránsito de personas: los teatros, como el Teatro Principal, el Apolo, el de Ruzafa, la Plaza de Toros y, sobre todo, la nueva estación del ferrocarril instalada en 1852, junto al ex convento de San Francisco, destinado a Cuartel Militar en ese momento, y la necesidad de Reforma Interior hicieron que la nueva burguesía prestase más atención a este cuadrante urbano, chocando de frente con el problema de un conjunto de calles degradadas y habitadas mayoritariamente por sectores sociales pobres, lo que representaba una realidad incómoda a los ojos de las nuevas élites y, a su vez, una oportunidad de negocio inmobiliario.

Hasta el derribo de las murallas, las autoridades no habían prestado especial atención a este barrio en cuestiones de Policía Urbana, pero el desencorsetamiento de la vieja ciudad y su expansión y conexión hacia el Ensanche y hacia un territorio mucho más extenso, gracias a los nuevos sistemas de transporte, fueron cambiando esta realidad, otorgándole al Barrio de Pescadores, a los solares del exconvento de San Francisco y al espacio ocupado por la primitiva estación del Norte una posición estratégica para definir la nueva ciudad. Hasta ese momento, las intervenciones urbanísticas sobre el Barrio de Pescadores se limitaban a licencias de obras para la mejora o reconstrucción de fachadas y casas ubicadas en sus callejuelas, que venían acompañadas de pequeños procesos de alineación parcial que en nada mejoraban la estructura abigarrada de estrechas e irregulares calles que formaban el conjunto. Sin embargo, nos aportan importante material cartográfico, así como modelos de las fachadas existentes, que

solían situarse en torno a 20 palmos valencianos (entre los 4 y 5 metros de ancho), con una altura muy irregular (desde 2 a 4 plantas y buhardilla), con escasa luz natural y ventilación debido a lo estrecho de las calles que daban acceso al barrio, evidenciando el precario estado de las viviendas. En el fondo Emilio Rieta se conservan algunas de estas licencias de obras otorgadas por la sección de Policía Urbana desde finales del siglo XVIII, incluyendo modelos de fachadas y planos parciales de las irregulares calles del Barrio de Pescadores, hasta el momento inéditos.

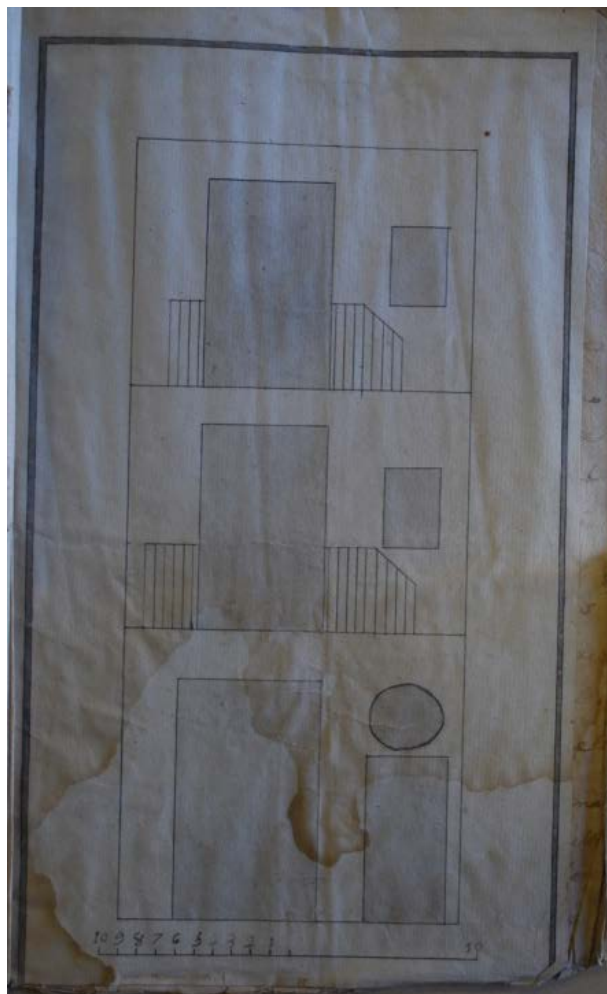
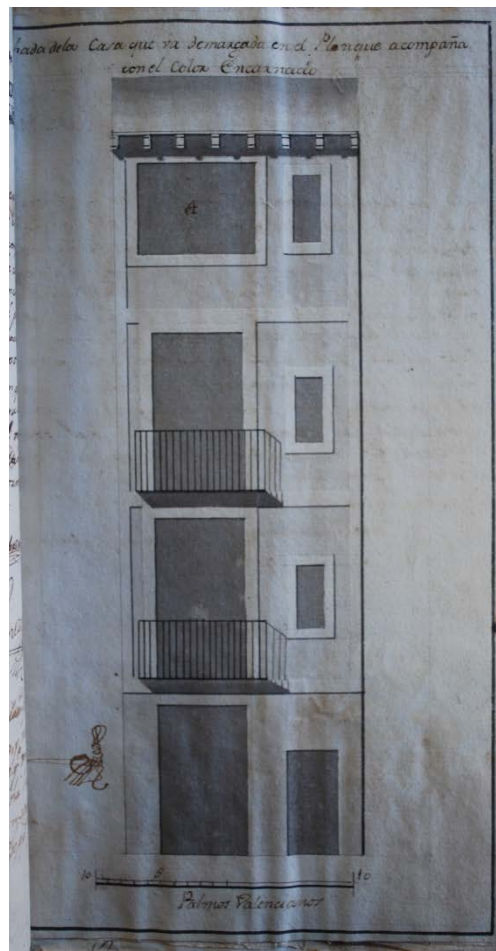
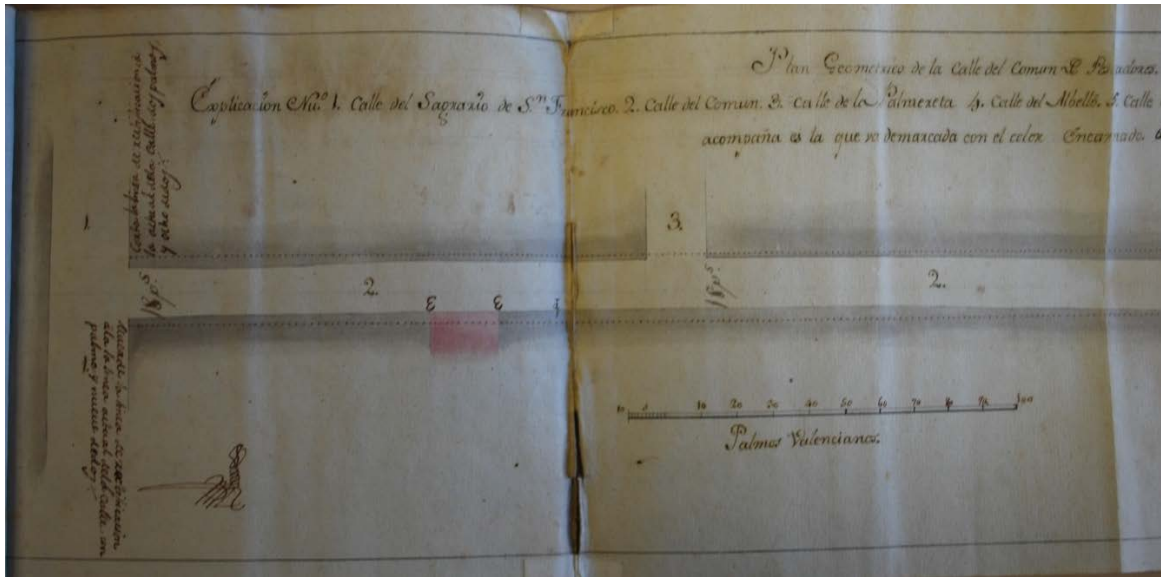


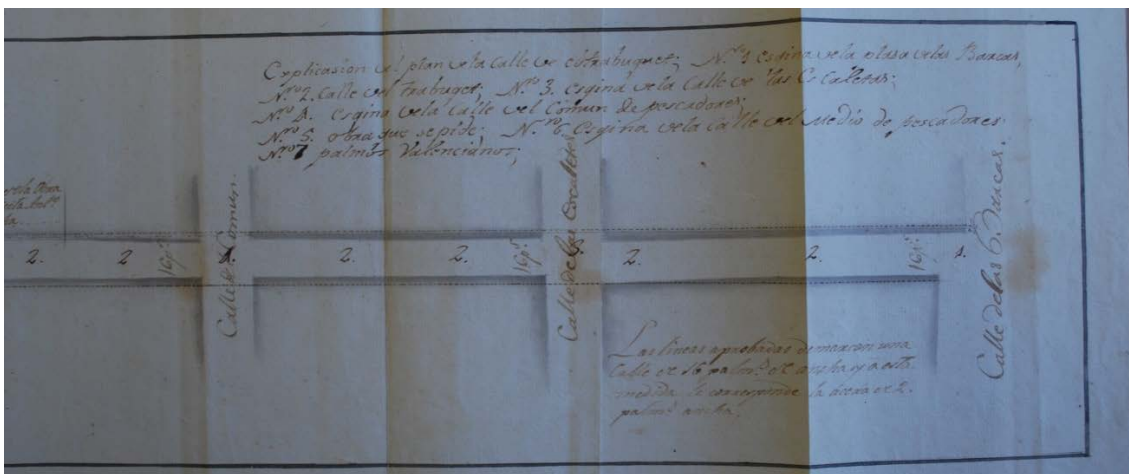
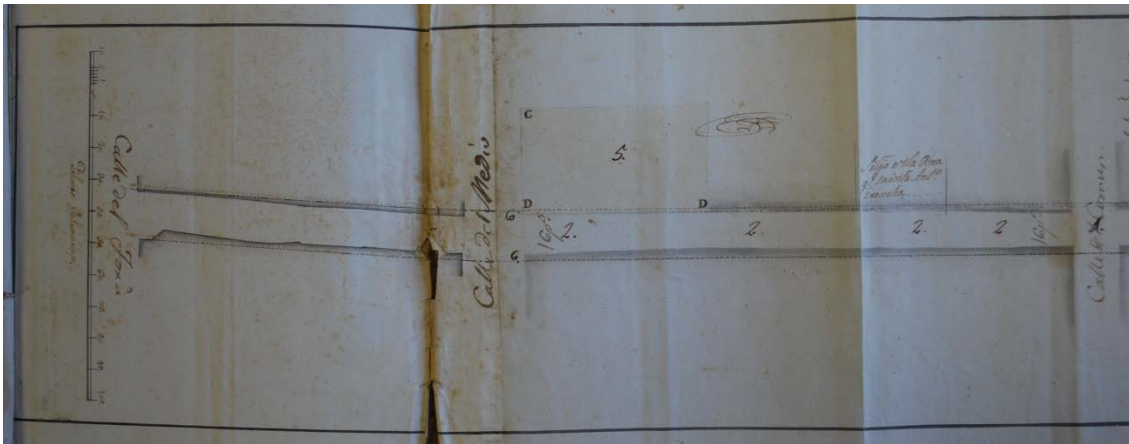
Figura 74. Plano de la fachada de la casa 39 de la calle Entenza, manzana 14 (1791)²¹⁸.

²¹⁸ AMV, Fondo Emilio Rieta, c. 1, exp. 14 (1791).



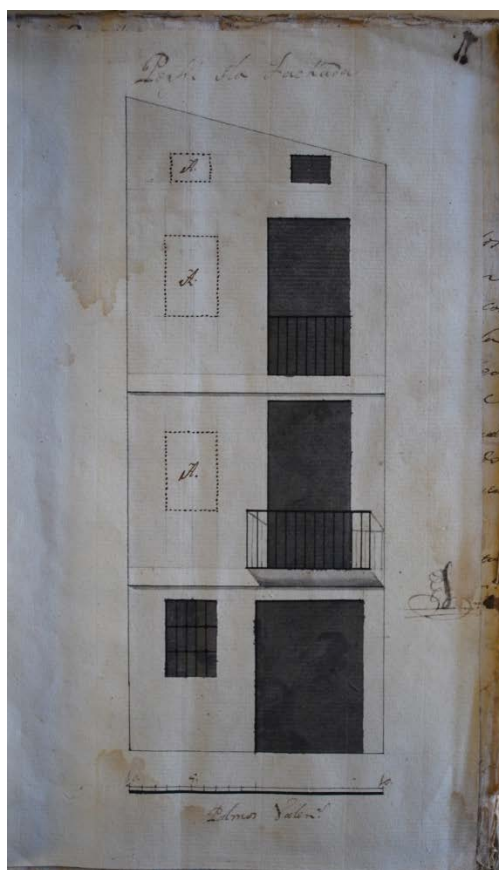
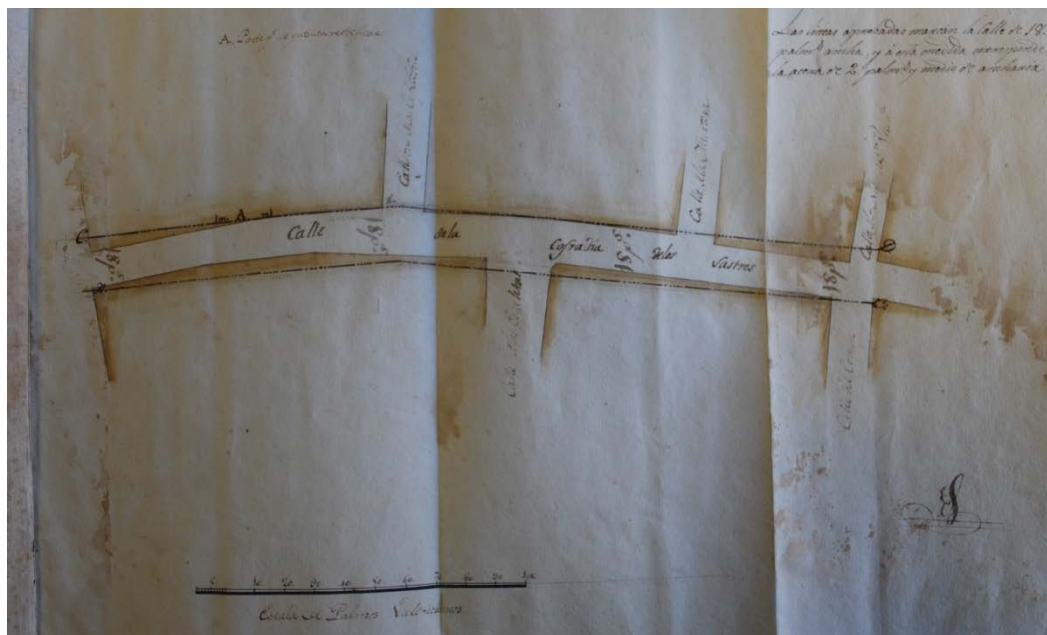
Figuras 75 y 76. Plano y fachada de la casa 67 de la calle Común de Pescadores, Jurados, (manzana 13). Año 1793²¹⁹

²¹⁹ AMV, Fondo Emilio Rieta, c. 1, exp. 24 (1793).



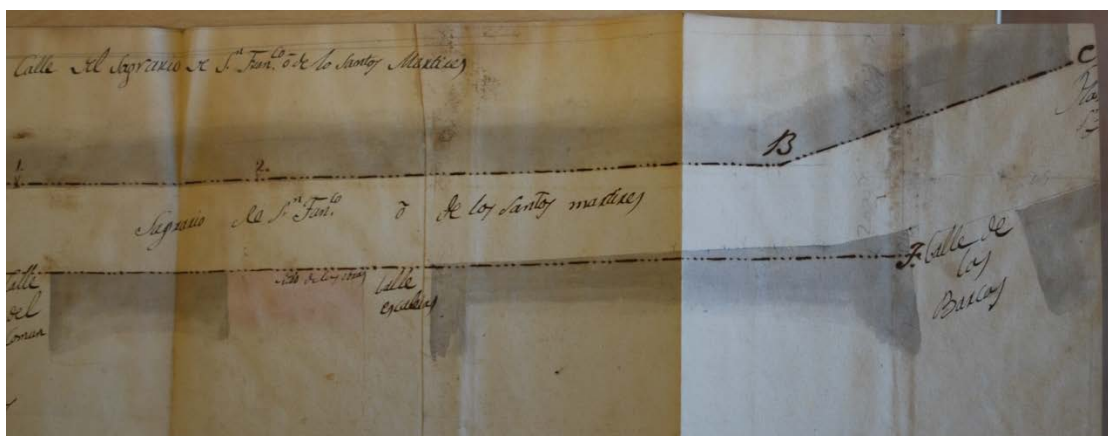
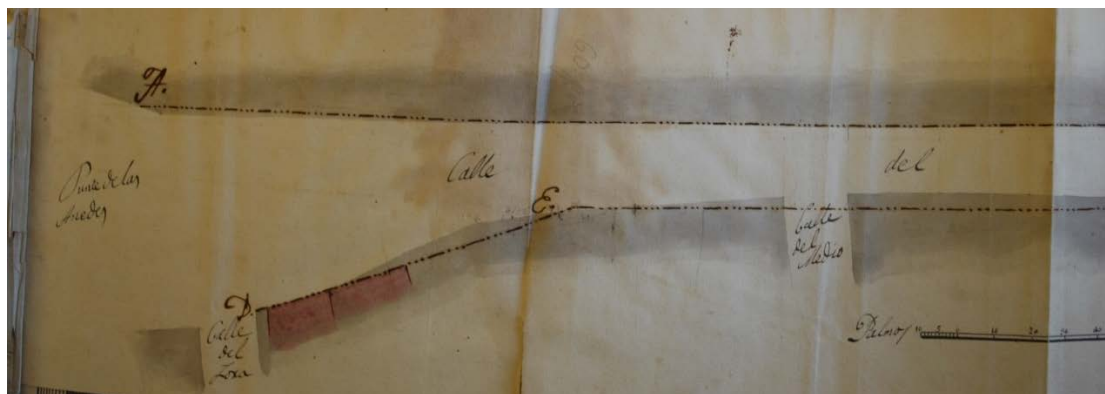
Figuras 77-79. Plano y fachada del expediente de rectificación y ensanche de la calle Timoneda (1805)²²⁰.

²²⁰ AMV, Fondo Emilio Rieta, c. 20, exp. 21 (1805).



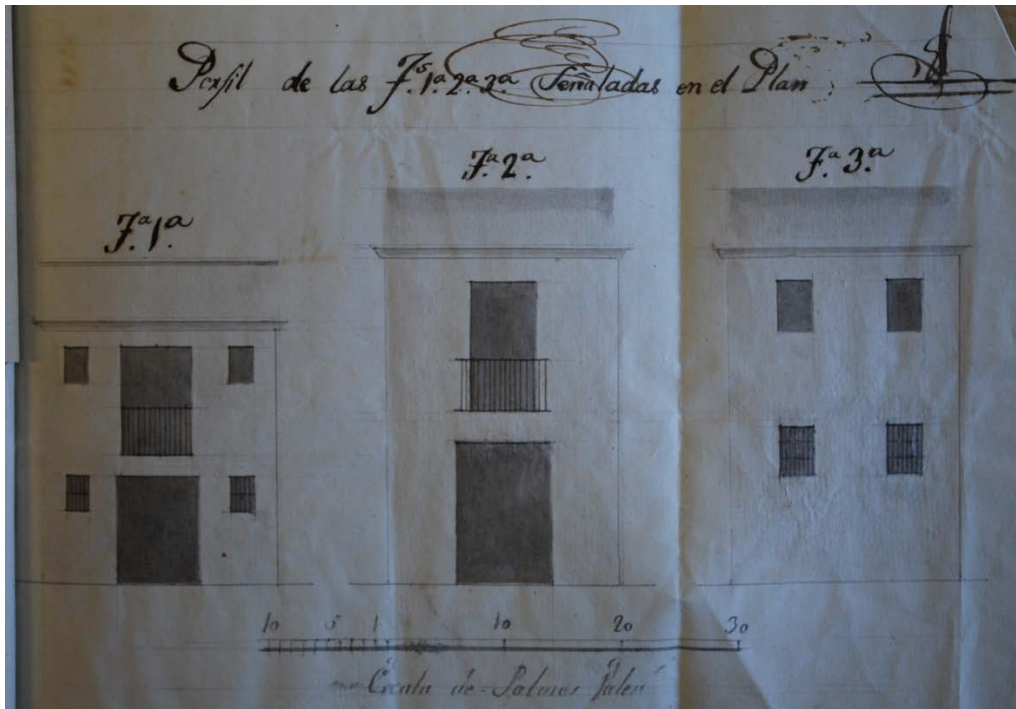
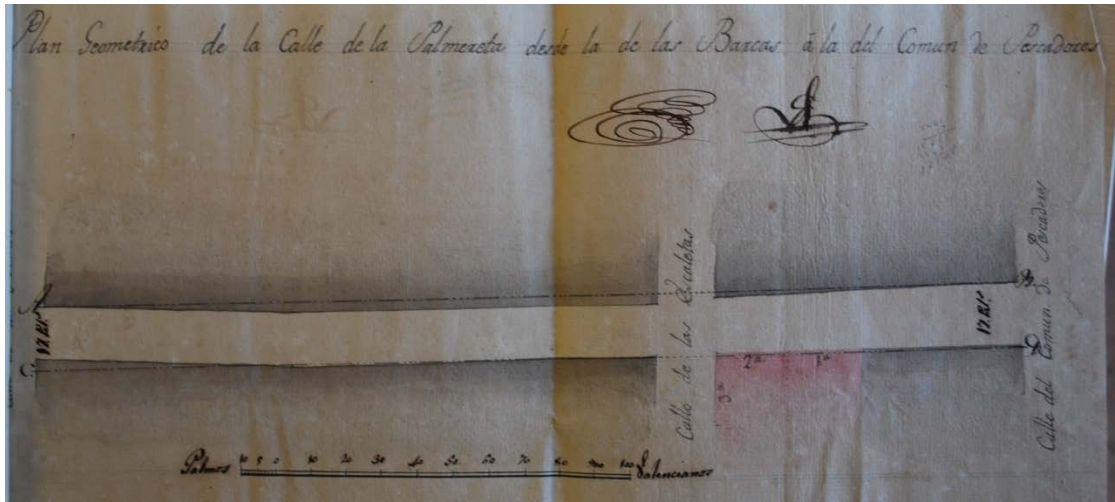
Figuras 80 y 81. Plano de rectificación de la calle de la cofradía de los Sastreros, Pascual y Genís, y fachada de una de las casas recayentes a ella (1809)²²¹.

²²¹ AMV, Fondo Emilio Rieta, c. 3, exp. 16 (1809).



Figuras 82-84. Plano y fachada del expediente de la calle Sagrario de San Francisco y de los Santos Mártires (1812)²²².

²²² AMV, Fondo Emilio Rieta, c. 20 (1812).



Figuras 85 y 86. Plano y fachadas de la calle Palmereta (Lope de Vega), comprendida entre la de las Barcas y Común de Pescadores (1832)²²³.

²²³ AMV, Fondo Emilio Rieta, c. 20, exp. 28 (1832).

Sin embargo, estas intervenciones urbanísticas no eran fruto del interés público, sino que, por lo general, estaban promovidas por las solicitudes de licencias de obras particulares, que, ajustándose a la norma urbanística aplicada desde el siglo XVIII a través de la Junta del Repeso, conllevaban pequeñas rectificaciones y alineaciones de calle. Una realidad que comenzó a cambiar en la segunda mitad del XIX, ante los problemas urbanos acuciantes.

El Reglamento de Policía Urbana (1844), al cual ya hicimos referencia en capítulos previos, representa una mayor voluntad ordenancista y de atención pública sobre el urbanismo y la estructura de la ciudad antigua. Una cuestión que, tras el derribo de las murallas, se convirtió en un constante quebradero de cabeza para las autoridades y un escenario constante de polémicas y debates, las cuales se pueden ejemplificar a través del Barrio de Pescadores. El ambiente cotidiano, descrito por diferentes autores en sus textos, estaba marcado por la suciedad, el barro en sus calles sin adoquinar, la deficiente red de alcantarillado que desaguaba de manera deficiente las aguas residuales de su población acompañan a esta realidad. Fruto del interés renovado sobre este espacio de oportunidad y de la voluntad de regenerar el tejido urbano del barrio y su entorno, en el que, como se aprecia en los planos de la ciudad, existían toda una serie de preexistencias monumentales (fundamentalmente conventos e instituciones asistenciales), susceptibles de generar vacíos en la ciudad intramuros, que la saneasen, homogeneizasen y embelleciesen, se inicia el proceso de intervención urbanística sobre el Barrio de Pescadores, ya desde 1870.

En pocos años se pasa de una actitud de mejora, saneamiento y alineación (en la misma línea que se está produciendo en otras áreas de la ciudad) a una voluntad decidida de expropiación y derribo, que, en nuestra opinión, no respondía únicamente a la existencia de burdeles y degradación social, sino a una estrategia urbanística que recaerá sobre todo el cuadrante Sudeste de la ciudad, con el mencionado barrio en el centro. Un juego de intereses en el que los agentes urbanos intervinieron con el objetivo de crear una nueva centralidad, a partir de un acontecimiento concreto: la aprobación de la Ley de Expropiación Forzosa de 1879, que generaba el instrumento de gestión y viabilidad económica necesario para que los Ayuntamientos implementasen toda una serie de intervenciones en los centros urbanos.

La preocupación política por parte del Ayuntamiento en cuanto al mal estado del Barrio de Pescadores se remontaba algunos años atrás, a comienzos de la década de 1870. Concretamente, el 8 de noviembre de ese año se debate en el seno del consistorio cómo y quién debía sufragar las costas del blanqueo de las fachadas y limpieza de las calles que se había llevado a cabo por el Ayuntamiento previamente, tras obligar al desalojo del mismo. Finalmente, los vecinos fueron eximidos del mencionado pago²²⁴.

Así mismo, el 8 de agosto de 1872 se trató en sesión plenaria la proposición de varios concejales pidiendo el desahucio de todas las casas de prostitución en las calles próximas al Teatro Principal, en alusión a los burdeles que existían en el Barrio de Pescadores. Nuevamente, el tema se debatió en sesión secreta el 16 de agosto, evidenciando la preocupación por sanear no sólo el barrio sino también las actividades poco decorosas que en él se desarrollaban y que no encajaban con el interés por revalorizar este entorno urbano²²⁵.

El deseo de las autoridades por aplicar una política de mejora del núcleo urbano se plasmó también en las peticiones para el levantamiento de un plano de la ciudad, arrabales y paseos, *para la alineación futura de cada calle y plaza*, pese a que este proyecto se fue demorando debido a que *el estado de la caja no permitía soportar los considerables gastos que ocasionaría su realización*, ante la falta de una partida presupuestaria y diciendo que *muy pocas calles de la ciudad que carecen de plano de alineación, por lo que no veía la necesidad inmediata*, en palabras de la comisión de Policía Urbana de 6 de febrero de 1873²²⁶. Esta idea se retomó en 1876, tratando de dotar de los recursos necesarios a la Sección Facultativa para poner en marcha un plano geométrico general de toda la ciudad que sirviese como guía para la necesaria alineación de las calles de la ciudad²²⁷.

En este contexto, el Ayuntamiento se encontraba con las manos atadas, ante las carencias de la legislación vigente y la falta de recursos económicos, que dilataban y

²²⁴ AMV, Actas, D-316. 1870.

²²⁵ AMV, Actas, D-319. Año 1872.

²²⁶ AMV, Actas, D-312. Año 1873

²²⁷ AMV, Actas, D-324. Año 1876.

bloqueaban sucesivamente sus propuestas, pese a mantener la voluntad decidida de llevar a cabo la Reforma Interior, ante las circunstancias ya descritas.

En este contexto, el 3 de octubre de 1877, se plantea la reforma general del Barrio de Pescadores, a partir de un dictamen previo de la comisión de Policía Urbana²²⁸. Se refiere al acuerdo alcanzado en 10 septiembre 1877, por el que se acordaron *las líneas proyectadas para el ensanche, prolongación y apertura de algunas calles del barrio llamado de Pescadores, comprendidas entre la ronda de Ruzafa o calle de Colón, Ruzafa, Mártires, Barcas y Sequiola*, a fin de ajustarlas a lo acordado en 1875 para las nuevas calles proyectadas en su entorno: la posibilidad de prolongar Pascual y Genis hasta la Ronda y alinear la calle de las Barcas. Así mismo, se había acordado proceder al adoquinado de la calle Timoneda en 16 de junio de 1875.

Aprobado por el Ayuntamiento el dictamen de la comisión, el 24 de octubre de 1877 se puso en marcha el juicio contradictorio de 30 días en relación con *las nuevas líneas para el ensanche de las calles de Lauria, Cofradía y Huerto de los Sastres y su prolongación hasta la ronda de Ruzafa, como así mismo las de rectificación y ensanche de las de Entenza, Jurados, Mosén Femares, Timoneda, Rey Don Pedro, Palmas , Albelló, Don Ventura, Empedrado y plaza de los Niños de san Vicente y demás propuesto por esta comisión.*

También al mismo tiempo se estaba planteando la prolongación y ensanche de la calle Don Juan de Austria, clave en todo este proceso de Reforma Interior parcial. La propuesta de comisión no pretendía el derribo, sino la rectificación y realineación de las calles, pero aun así, chocó con la oposición de los propietarios y diferentes instituciones afectadas, especialmente el Colegio Imperial de Niños Huérfanos de San Vicente.

El 2 de enero de 1878, El Ayuntamiento aprobó en todas sus partes el dictamen de la comisión de Policía Urbana referente a las reclamaciones hechas por el señor Marqués de San José, Don José Taboni, Don José María Fuster, Don Vicente Sánchez Enrique y varios vecinos de la calle de Lauria, y de la Junta Administrativa del Colegio de Niños Huérfanos de San Vicente Ferrer, acerca del plan de Ensanche del Barrio de

²²⁸ AMV, Actas, D-325. Año 1877.

Pescadores, aprobando el proyecto definitivo de reforma el 7 de enero del mencionado año, desestimando todas las reclamaciones planteadas.

En este contexto reformador es en el que debemos situar la puesta en marcha de la nueva Ley de Expropiación Forzosa de 10 de enero de 1879, la cual supuso un cambio radical en las prioridades y sobre todo en la gestión urbanística por parte del Ayuntamiento, que a partir de este momento disponía de una herramienta legal más contundente para acometer el proceso de Reforma Interior, pese a carecer de la capacidad económica y la decisión política necesaria para llevar a cabo su voluntad transformadora.

Precisamente, a partir de 1879 observamos un nuevo impulso transformador, que comienza con la aprobación el 22 de octubre del mencionado año del levantamiento del Plano General de Valencia a la mayor brevedad, *en la extensión comprendida dentro de las antiguas murallas en la escala de uno por dos mil*. Además se pide que se haga uno por zonas a escala 1 por trescientos, para la mayor facilidad de su estudio. Los trabajos deben sujetarse a lo expresado por el Arquitecto Mayor y estar aprobados por la comisión. Los gastos y recompensas debían cargarse al presupuesto ordinario y se otorgaran al personal que se emplee, aunque como ya mencionamos, la confección de este plano se retrasó durante años.

Así mismo, el 3 diciembre de ese mismo año se presentaba ante el pleno del Ayuntamiento la proposición del señor Cristóbal Pascual y Genís, jefe del partido radical tras la muerte de José Peris y Valero y de las figuras políticas y sociales más influyentes de la época, para que se comunicase al ministerio de la Gobernación *el plan de los proyectos que existen en aquel Centro Administrativo definitivamente aprobados o en curso relativo al acuartelamiento y demás servicios militares en el término municipal de esta ciudad, a fin de que su Ayuntamiento pueda proceder a la reforma de la población interior y a la del Ensanche en su caso, con pleno conocimiento de antecedentes y estudio de los que puedan servir para defender los derechos de sus administrados*²²⁹. Nuevamente, se ponía de manifiesto que Ensanche y Reforma Interior debían ir de la mano y, desde luego, la renovación intramuros no era una cuestión secundaria.

²²⁹ AMV, Actas, D-327. Año 1879.

El presupuesto asignado a la comisión de Policía Urbana para 1880-1881 ya evidenciaba el cambio radical en la política urbanística, reduciendo drásticamente el presupuesto para reformas y reparaciones e incrementando paralelamente el destinado a expropiaciones. De un presupuesto total de 576.698 pesetas, se destinaron para la calle de la Paz 120.000 pesetas, para el Barrio de Pescadores 75.000, para el ensanche en don Juan de Austria 50.000, y para el ensanche de la plaza de mosén Sorell otras 40.000 pesetas, además de otros gastos menores, como los terrenos del colegio de niños huérfanos de San Vicente Ferrer (25.000). La principal partida es la referida a la calle de la Paz, sin embargo, si unimos al Barrio de Pescadores otras actuaciones en su entorno (Don Juan de Austria y Colegio de Niños Huérfanos) la cosa cambia, evidenciando el interés por renovar el tejido urbano de esta zona²³⁰.

El 16 de junio de 1880 fue presentada ante el Ayuntamiento la propuesta suscrita por cuatro de sus concejales en la que se planteó por primera vez acometer el derribo total del Barrio de Pescadores, fruto del nuevo contexto que acabamos de describir. Los señores José María Sales, José Alapont, Federico Cuñat y José Igual plantearon al Ayuntamiento los acuerdos siguientes²³¹:

1ª. La comisión de Policía Urbana procederá sin levantar mano a practicar los estudios que previene la vigente ley de expropiación forzosa para obtener del Ministerio de Hacienda la declaración de utilidad pública del proyecto de ensanche y saneamiento del barrio llamado de Pescadores.

2ª. Al practicarse el estudio se procurará dar el ensanche de diez y seis metros a la calle Cofradía de los Sastres y también a la de Lauria, acercando esta última cuanto sea posible a la calle de los Ánades.

3ª. También procurará el nuevo proyecto dar más proporcionalidad relativa a las manzanas resultantes, suprimiendo al efecto las calles necesarias a conseguir aquel objetivo.

²³⁰ AMV, Comisión PU, 1880. 17 de abril

²³¹ AMV, Actas, D-328, 1880. Los regidores José María Sales y José Alapont eran miembros del Partido Liberal, mientras que José Igual fue una importante figura del republicanismo valenciano, a la que ya hemos hecho referencia como principal defensor de la utilidad de la plaza sobre los solares de San Francisco. De Federico Cuñat no hemos podido localizar información, aunque no cabe duda de que todos ellos formaban parte del ala progresistas de los regidores del Ayuntamiento de Valencia.

4º. Así mismo, evitará en cuanto sea posible proponer el trazado de calles que tengan menor anchura de ocho metros.

5º. Se adicionará al proyecto la prolongación de las calles de Don Juan de Austria y Ruzafa en línea recta hasta la plaza de San Francisco.

Defendiola el señor Sales, diciendo que el proyecto que existe de reforma del Barrio de Pescadores es un ideal puesto que nunca el Ayuntamiento dispondrá de los dos o tres millones que se necesitan para realizarlo. Que hay necesidad de sanear dicho barrio donde siempre se han cebado las epidemias por sus condiciones antihigiénicas. Que para conseguir el saneamiento hay que abrir calles anchas y que de este modo el Ayuntamiento podrá conseguir buenos resultados, obteniendo además los beneficios de la Ley de Expropiación Forzosa, ingresando en su caja considerables fondos.

El Ayuntamiento aprobó la proposición en su totalidad, dejando clara la necesidad de esta intervención, precisamente en el mismo momento en que se plantea la creación de una gran plaza en los solares de San Francisco por parte de los mismos regidores.

Se ponía en marcha a partir de la comisión de Policía Urbana las gestiones necesarias para estudiar el proyecto y acometer los mencionados derribos, autorizando al Arquitecto Mayor a llevar a cabo las actuaciones necesarias con fecha del 5 de octubre. Por su parte, el 25 del mismo mes la Alcaldía, con Vicente Pueyo Ariño al frente, que *los vecinos que habitan en el barrio llamado de Pescadores permitan la entrada en sus respectivas casas a los arquitectos municipales [...] esperando de su sensatez y cordura no pondrán obstáculo alguno al cumplimiento de este servicio, cuyo objeto es mejorar las condiciones de la zona*²³².

Se iniciaba a partir de este momento un periodo de dificultades para el proyecto ante los recursos de diferentes propietarios e instituciones, que consiguieron paralizar, al menos temporalmente, el derribo del Barrio de Pescadores, ante la resistencia a ceder los terrenos o las peticiones desorbitadas de compensaciones. Este fue el caso del Marqués de San José, quien el 11 de abril de 1881 ofrecía al Ayuntamiento ceder gratuitamente el terreno que habían de ocupar las nuevas calles del Barrio de

²³² AMV, Fondo Emilio Rieta, caja 20. Año 1880.

Pescadores a cambio de que se le abone la cantidad que lleva invertida en la reedificación de su casa sita en dicho barrio, por un valor de nada menos que 125.000 pesetas. Solicitud que fue desestimada en 8 de junio de 1881.

José Guerola reclamaba que se fijasen las líneas edificatorias en el Huerto de en Roca, ubicado en el mencionado barrio, elevando su recurso de alzada contra el acuerdo hasta el Gobernador Civil, quien obligó al Ayuntamiento al señalamiento de líneas pedido por el solicitante. El Colegio de Niños Huérfanos también planteó otro recurso de alzada, el cual fue desestimado por el Ministerio de Gobernación con una Real Orden de 1 de junio de 1880, aunque mantuvo su postura contraria a la cesión de los terrenos para la prolongación de la calle Lauria.

En paralelo a este bloqueo, se habían iniciado y estaban llevando a cabo las actuaciones y expropiaciones necesarias en la alineación de Barcas y la prolongación de Pascual Y Genís y calle Lauria, unas intervenciones menos comprometidas que el derribo de todo un barrio. También comenzaba a debatirse el destino de los solares de San Francisco. Todos estos proyectos perseguían un objetivo común: la renovación del tejido urbano del cuadrante sudeste de la ciudad.

El 7 mayo de 1884, ante la paralización de facto del derribo del Barrio de Pescadores, se autorizó a la alcaldía para nombrar una comisión especial que promoviese estos trabajos de urbanización, a propuesta del concejal Francisco Serrano Larrey, miembro del partido Democrático Progresista y posteriormente del partido republicano centrista. Tras un breve debate, se aceptó la propuesta *para el nombramiento de la comisión especial de que se trata, de individuos pertenecientes a las comisiones de Policía Urbana y Sanidad, y de otros que por sus especiales condiciones puedan auxiliarla en el desempeño de su contenido*. Finalmente, la comisión nombrada por la Alcaldía en 13 de mayo de 1884 estaba compuesta por el presidente de la comisión de Policía Urbana, Don Enrique Tarrasa, el presidente de la de Sanidad, Don Joaquín Salvador, y por el mismo Francisco Serrano Larrey²³³.

No obstante, no parece que su labor consiguiese desbloquear el asunto, ya que el 19 de octubre de 1885, el vicepresidente de la comisión de Policía Urbana, Soriano Plasent, miembro también del partido Democrático Progresista, planteaba que:

²³³ AMV, Policía Urbana, año 1884, exp. 17.

Dadas las malas condiciones higiénicas del Barrio de Pescadores y conocidas las dificultades que ofrece la formación del expediente facultativo y económico para su derribo e inmediata reconstrucción en un breve plazo acomodado a las leyes vigentes y formación de grandes solares, según se exige, la comisión de Policía Urbana tiene el honor de proponer a V.E. se autorice a la Sección Facultativa para formular un ante-proyecto comprendido entre la calle de las Barcas inclusive, calle de Pascual y Genís, acera opuesta a la que se está reconstruyendo en la calle de Lauria y la acera de los Mártires frente a los Cuarteles.

Esta propuesta sentaba las bases de las intervenciones urbanísticas que se llevaron a cabo durante los años sucesivos, en los que los esfuerzos económicos y expropiatorios se concentraban en las calles adyacentes al Barrio de Pescadores, dignificando y mejorando el entorno, pero sin abandonar la idea última y cada vez más necesaria de acometer un nuevo impulso expropiatorio y de derribo del conjunto, como quedó ratificado en el acuerdo del pleno del día 26 de octubre de 1885.

El interés urbanístico del Ayuntamiento se concentró en otros puntos de la ciudad y, a partir del 15 septiembre 1890, en el proyecto general de Reforma Interior que se planteó por parte de los regidores Téstor, Zabala y Dualde, posteriormente encargado a Luis Ferreres. No incidiremos en este aspecto que ya ha sido expuesto en el apartado correspondiente. Únicamente añadiremos que Ferreres no entraba a valorar la conveniencia o no de derribar el Barrio de Pescadores en su proyecto, el cual mantenía el trazado original, aunque se advierte en la memoria que este barrio estaba *mejorado en gran manera, por efecto de las importantes reformas y expropiaciones realizadas, hay necesidad de respetar, con las alineaciones vigentes, a las cuales se hallan ya sujetos los edificios últimamente construidos.* También se planteaba que la parcelación planteada por éste para las manzanas del Barrio de Pescadores, de escaso tamaño y difíciles de vender, *no haya de ser absoluta, sino general, es decir, que se reserve al Excelentísimo Ayuntamiento alguna libertad para reformar la división de solares que establece el proyecto, siempre que no se altere la disposición general y que los nuevos*

solares sean regulares y nunca de superficie menor a la de 300 metros cuadrados, con una línea de fachada de 16,00 m cuando menos, en la Gran Vía.

El proceso de renovación urbanística acometido a lo largo de la década de 1890 en torno al Barrio de Pescadores tiene en la aprobación definitiva de la creación de una gran plaza del Ayuntamiento sobre los solares del exconvento de San Francisco una pieza clave, conectada con la decisión definitiva del traslado de la estación del Norte, lo cual pone en el centro de atención del Ayuntamiento la otra pieza que completa el puzzle de transformación y Reforma Interior de todo el cuadrante sudeste: la expropiación total de todas las viviendas del Barrio de Pescadores y su derribo definitivo, habida cuenta de que las calles circundantes ya habían sido alineadas, ensanchadas y conectadas con la ronda exterior y con el Ensanche. El empréstito de 1894 había servido para sufragar las expropiaciones en la parte final de la calle de la Paz, así como en la calle San Vicente y la acera izquierda de la calle de las Barcas, contribuyendo a completar el proceso que había comenzado a tomar forma a partir de la ley de Expropiación Forzosa de 1879²³⁴.

A este respecto, la imperiosa necesidad de acometer la reforma definitiva del Barrio de Pescadores y posterior reurbanización de los solares resultantes se retomó en 1895, una vez resuelto definitivamente el problema de la plaza del Ayuntamiento y desechados los proyectos de Reforma Interior diseñados por Luis Ferreres en 1891 y 1892.

El 30 de enero 1895 se puso sobre la mesa de la comisión de Policía Urbana una proposición suscrita por el señor Concejal Don Carmelo Navarro Reverter, miembro del partido republicano y hermano del Ministro de Hacienda Juan Navarro Reverter, pidiendo *se proceda al levantamiento del plano de Reforma del Barrio de Pescadores y en vista de que los citados estudios están ya practicándose por la Sección Facultativa*²³⁵. Un año después, el 18 de enero de 1896 se presentaron dos anteproyectos de urbanización del Barrio de Pescadores y el señor Navarro Reverter

²³⁴ Remitimos al fondo de Alineaciones del Archivo Municipal de Valencia, que contiene una información muy detallada a partir de los expedientes relacionados con las intervenciones en calle de la Paz, Barcas, Don Juan de Austria o Ruzafa, entre muchas otras calles.

²³⁵ AMV, Comisión PU, Año 1895.

propuso unas bases sobre las que apoyar este proceso, para el que el Ayuntamiento no disponía de recursos económicos ordinarios suficientes:

1º Que se invite a los propietarios de todos los edificios incluidos en el Barrio de Pescadores a que se proceda de común acuerdo al justiprecio de los mismos, por peritos nombrados por el excelentísimo Ayuntamiento y los particulares y por un tercero en caso de discordia.

2º Que para atender a los gastos de realización de la mejora se emita un papel especial que devengará el interés anual del seis por ciento.

3º Que una vez convenido el precio de las expropiaciones se otorguen las oportunas escrituras, recibiendo los propietarios el precio de la venta en títulos de la mencionada emisión especial.

4º Que el producto de la venta de los solares resultantes se distribuirá proporcionalmente entre los propietarios interesados o tenedores de dicho papel, al efecto de ir amortizando parcialmente los títulos que cada uno de ellos tenga en su poder.

Tomada en consideración la anterior proposición y con objeto de que la urbanización del barrio de que se trata sea un hecho, se acordó nombrar una subcomisión compuesta del señor Presidente, señores Navarro Reverter, Martínez Aloy, y Arquitectos para que estudien el asunto y propongan lo más conveniente para que en el plazo más breve posible pueda llevarse a cabo la reforma del mencionado barrio.

Estas bases planteaban que fuesen los vecinos los que adquiriesen la deuda, y no el Ayuntamiento, a través de la creación de un papel especial o emisión de deuda pública, con un interés anual del 6 %, que pudiese ser amortizado lo antes posible a través de la venta en subasta pública de los solares resultantes de la urbanización de este espacio. La propuesta era difícilmente asumible para los afectados, ya que en su mayoría eran miembros de los sectores sociales más bajos, y difícilmente podían aceptar ceder sus viviendas, a pesar de las deficiencias y falta de condiciones higiénicas de las mismas, a cambio de unos bonos de deuda que no sabrían cuando vendría

amortizados, cuyo valor probablemente tendiese a la baja. En cualquier caso, la propuesta ponía de manifiesto el interés público y privado de llevar a cabo esta intervención.

A tenor de los datos recabados a través de las actas de la comisión de Policía Urbana, el organismo encargado de aconsejar en torno a las cuestiones urbanísticas en la ciudad, podemos afirmar que la voluntad de derribar el Barrio de Pescadores derivó en una actitud coercitiva por parte del Ayuntamiento hacia los propietarios de inmuebles dentro del Barrio de Pescadores. Junto a la voluntad de expropiación, se puso en marcha un mayor control sobre el estado de las edificaciones, acelerando los procesos de declaración de estado de ruina de las mismas cuando se apreciaban deficiencias. Una actitud de coacción hacia los propietarios, que quedaba plasmada en el bloqueo de la concesión de licencias de obras, contribuyendo de este modo a degradar todavía más el entorno del barrio y a acelerar su decadencia. Una situación de bloqueo que curiosamente guarda muchas similitudes con la estrategia política que ha sido aplicada más recientemente y durante años en el otro Barrio de Pescadores de la ciudad de Valencia, el barrio del Cabanyal, tratando de degradar este entorno urbanístico y justificar de este modo la necesidad de su derribo.

Esta práctica perseguía un objetivo claro, el descenso de los costes de las expropiaciones que debían acometerse y, desde luego, no era una novedad. Refiriéndonos al proyecto de alineación de la calle de las Barcas, resulta interesante la alegación que realizó uno de los regidores del Ayuntamiento el 19 de octubre de 1885, quien votó en contra del proyecto de rectificación presentado por la comisión de Policía Urbana, argumentando su postura en el hecho de que *no se oponía a la rectificación de líneas, sino a la forma en que estas se llevaban a cabo, esperando para el derribo de las casas a que estas se encontraran en estado ruinoso*²³⁶.

Esta misma actitud es la que primó en el proceso de expropiación del Barrio de Pescadores, el cual estuvo marcado por la presión sobre los propietarios para que estos cediesen a la voluntad del Ayuntamiento, forzando la interpretación de las leyes vigentes.

²³⁶ AMV, Actas, D-333, 1885.

La expropiación de la casa 44 de la calle Jurados en 1897 ya apunta a este hecho y a como se trató de reducir al máximo la tasación de las mismas. El propietario de esta vivienda, José María Royo, apeló al Ayuntamiento el 7 de abril de 1897, planteando que debe de haber habido alguna equivocación en la tasación ante el precio ofrecido, y que los arquitectos municipales estudiaran nuevamente su caso.

El 4 mayo 1898 se estudió en la comisión la petición del dueño de la casa número 2 de la calle Lope de Vega, quien pedía que le fuese cedido el solar colindante de la casa 8 de Barcas, expropiada por el Ayuntamiento para la reforma del Barrio de Pescadores. Visto lo informado *por los señores Arquitecto, Jefe de Sección y Secretaría, se acordó que no era conveniente a los intereses municipales desprenderse de la mencionada parcela*, por lo que la solicitud fue denegada.

Probablemente, el caso en el que más evidente resulta esta estrategia de bloquear las licencias de obras sobre el Barrio de Pescadores de manera sistemática y promover las declaraciones de estado de ruina es el de la casa número 39 de la calle Entenza. El 20 de julio de 1899, la comisión de Policía Urbana daba un nuevo plazo para el derribo del mencionado edificio antes de llevarlo a cabo de oficio, cargando las costas a su propietario. El 9 de agosto, Manuel Beixer, dueño de la casa, pedía al Ayuntamiento que se le permitieran hacer ciertas obras para evitar la ruina de la casa o se le expropiase la misma. Ante lo cual, la comisión respondió que *oídos los informes del señor Arquitecto, Jefe de Sección y Secretaria, y resultando que la adquisición de dicha casa se considera perjudicial para los intereses municipales, toda vez que está declarada ruinoso y no pueden permitirse las obras solicitadas por hallarse la fachada fuera de alineación exigente la comisión de conformidad con lo informado acordó proponer al excelentísimo ayuntamiento desestimar en todas sus partes la instancia*.

Ante esta situación de bloqueo, nada pudo hacer su propietario y, finalmente, el 8 octubre 1902, *visto el expediente de denuncia de la casa nº 39 de la calle de Entenza y resultando de las diligencias practicadas que se han cumplido todos los trámites que previenen las ordenanzas municipales sin que los propietarios hayan practicado el derribo, la comisión acordó proponer del excelentísimo Ayuntamiento se lleve a efecto dicho derribo de edificio y a costa de los interesados*. Finalmente, la presión del Ayuntamiento surtió efecto y el dueño se vio obligado a aceptar la expropiación de

esta y también la del número 37 de la misma calle y la expropiación se llevó a efecto durante el año 1903.

Lo que queda claro es que la voluntad de derribo del barrio se reactivó a partir de 1895 y que en 1898 el Ayuntamiento había encargado varios informes para acometer ese proyecto cuanto antes. El 11 de mayo la comisión apuntaba a *que cuanto antes se urbanice el Barrio de Pescadores, se acordó recomendar al ponente Señor Royo termine su informe si es posible dentro del plazo de un mes.* Pero no fue hasta el 23 de junio cuando el dictamen del Señor Royo en el asunto del Barrio de Pescadores, quedó sobre la mesa. El 6 de julio *también se acordó recomendar al señor Arquitecto Mayor que para la próxima sesión presente el informe que se le reclamó en el proyecto de urbanización del Barrio de Pescadores.*

Finalmente, el 30 de diciembre, *dada cuenta del proyecto de Barrio de Pescadores se examinaron detenidamente los planos y se convino en que por el señor Arquitecto Municipal se rectifique la línea de los números pares de la calle de las barcas, prolongando la de don Juan de Austria y procurando que los edificios frente al Teatro Principal avancen lo menos posible, y una vez rectificada, sirva dicha línea de base para la formación del Barrio de Pescadores.*

El 1 de marzo de 1899 se presentó ante la comisión de Policía Urbana por parte del Arquitecto Mayor *el anteproyecto de chaflanes en curca frente al Teatro Principal, la comisión aceptó el de mayor radio y acordó que con arreglo al mismo se forme el proyecto de reforma de línea de la acera de la calle de las Barcas números pares y el de las calles de Timoneda y Jurados.* Quedaba de este modo ya perfectamente delimitado el área del nuevo Barrio de Pescadores y se definía una línea clara en la única de las fachadas del barrio que quedaban por definir, por lo que ya sólo quedaba plantear una estructura para la urbanización del mismo.

Esta llegó el 2 de mayo de 1900, momento en que se planteó por primera vez la estructura que debía adquirir el espacio anteriormente definido, pese a que la mayor parte de las expropiaciones no se habían llevado a cabo todavía. La comisión estableció que:

Dada cuenta de los proyectos de reforma de línea de las calles del Barrio de Pescadores y de los informes emitidos en el mismo, la Comisión estudió de nuevo y con

detenimiento el asunto, acordando proponer al excelentísimo ayuntamiento lo siguiente:

1º La aprobación definitiva del proyecto de nuevas alineaciones de la calle de Jurados

2º La supresión de todas las demás calles del llamado Barrio de Pescadores, y el establecimiento de una nueva de 12 metros de anchura entre las de las Barcas y Lauria, que comprenda las de las Flores y Bonilla.

3º La modificación de la línea de la acera derecha de la calle de las Barcas, suprimiendo la acera proyectada frente al Teatro Principal.

4º Y que por la Sección Facultativa se forme un nuevo proyecto con sujeción a lo establecido en los números anteriores, que comprende la reforma, mejora y saneamiento de todo el barrio indicado y se ajuste a lo preceptuado en el capítulo 5º del Reglamento de 13 de junio de 1879.

La comisión, formada por un elevado número de miembros de la comisión de Policía Urbana, entre los que se hallaban José Igual y otros destacados miembros republicanos, ya estableció claramente la formación un trazado ortogonal en retícula, similar al aplicado en el Ensanche, y en el que la única calle que se mantenía era la de Jurados, ampliada a 14 metros de latitud, creándose un nuevo eje perpendicular, que será el embrión de la actual calle de Pérez Pujol.

En este momento, se remitía todavía a la ley de Expropiación Forzosa de 1879, a pesar de que el marco legislativo referido a las Reformas Interiores de las grandes poblaciones españolas había continuado avanzando, con la aprobación de la Ley de Saneamiento y Reforma Interior de 18 de marzo de 1895. Por este motivo, el 6 de febrero de 1901, el Arquitecto Mayor, Rafael Alfaro, planteaba sus dudas legislativas ante la comisión, preguntando si el proyecto de Barrio de Pescadores ha de formarlo con arreglo a la Ley de 10 de enero de 1879 o a la publicada posteriormente en 18 de marzo de 1895, ampliando y modificando aquella, la comisión acordó que el citado proyecto lo forme con arreglo a lo dispuesto en la última citada.

Resuelta la duda, quedaba pendiente poner en marcha las iniciativas políticas pertinentes para llevar a cabo la expropiación, lo que necesariamente debía conllevar la acción pública del Ayuntamiento y la aprobación de un nuevo empréstito, que en esta ocasión se retrasó hasta 1906. Entretanto, el Consistorio continuaba rechazando las peticiones de licencias de obras, o como en el caso de una casa en la calle Lope de Vega, concediéndolas a cambio de que los propietarios renunciasen a cualquier incremento en el valor de las mismas.

El 23 de abril de 1902, se daba cuenta ante la comisión de un expediente de ruina en la pared mediera de la casa número 2 de la calle Lope de Vega recayente a Pintor Sorolla, y resultando que o se ha de expropiar o permitir la reconstrucción de la mediera, *la comisión de conformidad con lo informado acordó autorizar la reconstrucción de la citada mediera, siempre que el propietario de la finca, renuncie al valor de la citada pared el día en que haya de llevarse a efecto la expropiación de la casa de que se trata*²³⁷. A pesar de esta salvedad, finalmente el dictamen de la comisión de 3 de abril desestimó la propuesta y la licencia no fue concedida.

Nuevamente, hasta la aprobación del empréstito, la actividad urbanística relacionada con Pescadores se reduce a pequeñas acciones expropiatorias de casas del barrio declaradas en ruina, y diferentes contratas para mejorar el adoquinado y el asfaltado del entorno. Únicamente cabe reseñar el hecho de que durante estos años se plantea una nueva intervención urbanística de Reforma Interior, la apertura de la calle Poeta Querol, a partir de la prolongación de la calle Ave María, cuyo objetivo era el de mejorar la conexión interior, conectando directamente las dos intervenciones urbanísticas de mayor calado hasta el momento: la llevada a cabo en la apertura de la calle de la Paz, concluida en 1903, y la del Barrio de Pescadores y el proyecto definitivo de la plaza del Ayuntamiento, que se llevó a cabo entre 1906 y 1907. Entre 1905 y 1906 comenzaba a gestarse el mencionado proyecto que alumbró a la irregular calle de Poeta Querol, siendo una vía transversal *que partiendo de la prolongación de la calle del Ave María recientemente aprobada, se dirige a la calle del Pintor Sorolla, cruzando las plazas de Villarrasa, san Andrés y Mirasol y calles de doña María de*

²³⁷ Actas Comisión PU.

Molina, Poeta Querol y Fidalgo, y fectando también la reforma a edificios situados en las calles de Ballesteros y Pintor Sorolla.

Durante el año 1906, comenzó la expropiación sistemática de todas las edificaciones del Barrio de Pescadores, prolongándose esta intervención hasta 1907, con cargo al empréstito concedido con ese fin principalmente, pero también destinado a la apertura de la calle Mayor del Grao y a expropiaciones en la calle de San Vicente. Omitiremos la relación detallada, ya que esta se incluye en el apéndice documental, a partir de la obra impresa publicada por el Ayuntamiento de Valencia tras llevar a cabo las actuaciones mencionadas en 1908. El derribo fue inmediato, habida cuenta del retraso y la dilación que había generado este proyecto, desde el momento en que se concibió por primera vez el derribo del mismo en 1880. Las contratas de derribo se suceden en las actas, intercalándose con las propuestas de expropiación, dándonos una imagen del dinamismo que adquirió la actuación sobre el barrio gracias al dinero del empréstito, a fin de agilizar la posterior reurbanización y la venta de solares, cuyos beneficios debían ir a parar a las arcas municipales y servir para continuar realizando mejoras en la Reforma Interior de la ciudad.

El empréstito no únicamente se destinaba a cubrir las tasaciones de las expropiaciones, sino que también a él se cargaron los honorarios de los peritos encargados de la medición y toma de datos de las fincas a expropiar en el Barrio de Pescadores y en la Calle Mayor del Grao, como se acordó en 14 de mayo de 1906. Los beneficiarios fueron los arquitectos Luis Ferreres, Antonio Martorell, Juan Luis Calvo, Manuel Cortina, Gerardo Roig, Francisco Almenar, Vicente Alcayne, y los maestros de obras Fernando Prósper y Juan Bautista Gozábez, entre otros. Prácticamente todos los arquitectos y técnicos activos en la ciudad tomaron parte de esta intervención urbanística frenética, recibiendo los honorarios correspondientes por ello.

El 29 de diciembre de 1906, se leyó en el pleno del Ayuntamiento un dictamen de la comisión de Hacienda en la que se pedía que *para que no sufran retraso las expropiaciones necesarias para llevar a cabo la reforma del Barrio de Pescadores*, el Ayuntamiento solicitase del Gobierno autorización para contratar una línea de crédito con el Banco de España, entregando en garantía obligaciones municipales del empréstito de 1906, con un tope de crédito que alcanzase la cantidad de un millón y

medio, que es la que se consideraba indispensable. No obstante, el crédito tuvo que ser ampliado sucesivamente hasta llegar a los seis millones de pesetas. Como consta en el impreso transcrito y adjuntado en el apéndice, el volumen del empréstito finalmente superó sensiblemente la mencionada cantidad, de los cuales más de cuatro millones fueron destinados únicamente a sufragar los costes de la expropiación de todo el Barrio de Pescadores, como consta del resumen general aportado por Rafael Alfaro, Arquitecto Mayor, en 22 de septiembre de 1908.

DESIGNACIÓN	PESETAS	Cs.
Calle de San Vicente, gasto definitivo	103.431	81
Calle Mayor, gasto definitivo	905.355	06
Barrio de Pescadores, gasto actual	4.187.822	63
TOTAL	5.196.609	50
Consignado por el empréstito	6.026.660	81
Sobrante actualmente	830.051	31

La cuestión de la financiación generó una gran polémica, especialmente relacionada con la posterior venta de los solares y el destino de este dinero una vez ingresado en las arcas municipales. En cualquier caso, se aprobó, considerándolo indispensable para concluir la intervención.

Los debates constantes y las polémicas formaban parte indisoluble del plan-proceso a través del cual se renovó el tejido urbano del Barrio de Pescadores y su entorno. Una buena muestra de ello se plantea al tratar de definir las diferentes soluciones para la urbanización de los solares resultantes. A pesar de que la división ortogonal y la creación de cuatro manzanas compuestas por parcelas regulares había sido aprobada por el Ayuntamiento ya en 1900 y posteriormente reconocida como proyecto definitivo por parte del Gobierno central con una Real Orden de 1903, el trazado viario seguía siendo un elemento de debate en 1907, justo en la fase final del derribo.

El 20 de Mayo de ese año se planteaba la cuestión ante el Ayuntamiento un dictamen de la comisión de Policía Urbana en el que se acordaba prescindir de la expropiación de diferentes casas en la calle Lauria, *por ser de reciente construcción, estar alineadas,*

*tener solar edificable y no ser necesarias para la reforma proyectada del Barrio de Pescadores, así como expropiar otras solo de manera parcial. A este respecto, se solicitaba que ciertos solares restantes resultan se incorporasen a las parcelas contiguas, a fin de regularizar el conjunto. Relacionado con todo ello, se planteaba la petición de *dejar subsistente parte de la calle de Entenza en una longitud de sesenta y nueve metros que es la comprendida entre las calles de Pascual y Genís y paralela del proyecto, porque siendo su ancho de ocho metros constituye una travesía aceptable y proporciona gran economía a las arcas municipales, evitando la expropiación total de las casas.* Se pretendía, por tanto, dividir la manzana cuatro en dos, manteniendo el trazado de calle mencionado, justificando esta medida en el ahorro que supondría para las arcas públicas.*

También se proponía en este mismo dictamen que el replanteo del trazado del barrio tuviese en cuenta la nueva fachada del Ayuntamiento que se estaba construyendo, estableciendo un eje transversal, alterando sensiblemente la cruz planteada, a fin de que se alinease en paralelo a las líneas de Barcas, por un lado, y de Pascual y Genís, por otro. Varios aspectos del dictamen fueron aprobados, no sin debate, pero el punto relativo a mantener parte de la calle Entenza fue postergado a la siguiente sesión, la cual tuvo lugar el 27 de Mayo. En ella, el regidor José Maestre, miembro del partido Liberal Conservador, alegó que este no era un dictamen propuesto por los concejales, sino por el Arquitecto Mayor, y que su única ventaja era la económica, y puesto que había generado un gran debate la modificación del proyecto original de Barrio de Pescadores, que el tema volviese a la comisión²³⁸.

El 16 de Septiembre de 1907 se planteó una nueva polémica en relación con el trazado viario del barrio, pero en este caso la solución planteada no era una pequeña modificación de la original, sino un replanteamiento totalmente diverso. Un nuevo dictamen de la comisión de Policía Urbana proponía que se acordase la urbanización de los solares resultantes en forma de equis, pidiendo el correspondiente proyecto al Arquitecto Mayor y la apertura de juicio contradictorio sobre este tema.

Se planteaban por tanto tres alternativas de urbanización y parcelación, en las cuales el Arquitecto Mayor tuvo que elaborar los informes pertinentes y las condiciones

²³⁸ AMV, Actas, D-368. 1907

económicas y facultativas de cada uno de ellos, resumidas en el siguiente impreso de resumen de las soluciones planteadas, las cuales ya se habían planteado el 12 de julio de 1907, cuando se publicó el mencionado impreso²³⁹. Ante este dictamen, se opusieron a él abiertamente tres regidores a través de voto particular, el liberal Miguel Paredes, el miembro de Unión Republicana Camilo Urios, y un tercer regidor apellidado Pérez.

Llama la atención que el regidor que más se opuso al protecto fue Camilo Urios, quien denunciaba que tras las difíciles gestiones del Ayuntamiento hasta conseguir fijar el proyecto y acometer las expropiaciones gracias al empréstito, *se inició un proyecto de calles diagonales que fue aceptado por la comisión de Policía Urbana, que destruía en un todo el aprobado, y cuya tramitación había de resultar lenta y difícil, retardando por muchos años la urbanización de los solares*²⁴⁰. Digo que llama la atención, ya que el defensor y promotor del proyecto fue precisamente su compañero de partido José Mira Meseguer, y que este proyecto había sido apoyado por la mayoría de los miembros del partido de Blasco Ibáñez, Unión Republicana. Se evidenciaban así las luchas internas en el partido y como el juego de los agentes condicionaba los debates y las geometrías resultantes, a través de ideologías y modelos de ciudad diferentes. En esta oposición de Urios se señalaba que dos eran los argumentos del nuevo proyecto: el económico y el del ornato. En cuanto al primero, se encarecía el coste final, teniendo que expropiar incluso las edificaciones recientes ya alineadas, pero en cuanto al segundo tampoco era de su gusto, ya que según Urios, *si el Ayuntamiento, importándole poco el coste de la reforma, solo atendía a la belleza y grandiosidad de la obra, era preferible prescindir del trazado de calles, convirtiendo los solares en una gran plaza*, que podía anexionarse a la ya existente frente al Ayuntamiento.

El debate pivotaba entre dos posturas enfrentadas, la que defendía el modelo ya aprobado y los criterios de edificación similares a los aplicados en el ensanche para los solares de Pescadores, frente a los que planteaban las vías diagonales como de mayor utilidad para el comercio de escaparates y venta al detalle, justificando un mayor ornato y embellecimiento de esta área que compensaría los incrementos en el coste.

²³⁹ AMV, Fondo Emilio Rieta, c. 104. Parcelación Barrio de Pescadores, Año 1907.

²⁴⁰ AMV, Actas, D-369. 1907.

José Mira Meseguer, que en 1917 se convertiría en el primer alcalde democrático de la ciudad de Valencia y en este momento concejal del partido Unión Republicana, planteaba la cuestión en los siguientes términos: *que todos habían reconocido la utilidad y ventajas de las vías diagonales como más convenientes para el tránsito, y por lo tanto más favorables para el comercio de tienda abierta; y que las reformas en las grandes poblaciones se realizaban estableciendo vías diagonales que unieran unos confines de la población con otros, apoyando el trazado en equis.*

Una buena parte de los regidores del Ayuntamiento tomó parte en el debate y finalmente se llevó a cabo una votación en la que se dirimía la opción que debía acordarse para la parcelación y venta inmediata de los solares. La votación fue muy ajustada, aprobándose el voto particular presentado por Urios, Paredes y Perez que desestimaba el proyecto de calles diagonales o en equis. En esta votación (20 a favor por 19 en contra), la mayor parte de los miembros del partido Unión Republicana (Suay, Mira, Marzal, Julian, Bort, Coscollà, Fiol, Tomás, Barberà o Miralles), que estaban amparados en la figura de Vicente Blasco Ibáñez votaron a favor del trazado diagonal, sin embargo no pudieron conseguir la mayoría en el pleno debido al voto negativo de cuatro regidores de su partido: el mencionado Camilo Urios, Mariano Cuber Sagols, Joaquín Alcayde y Antonio Cortina²⁴¹.

No era esta una novedad, sino más bien la tónica dominante dentro del republicanismo valenciano, en el que las diferentes facciones que lo componían se enfrentaron durante las primeras décadas del siglo XX, debilitando la postura y el apoyo social recibido, y contribuyendo a la ambigüedad política y el eclecticismo urbanístico. La solución aportada para la reforma del Barrio de Pescadores en equis era una muestra más del modelo de ciudad republicano, que tomaba como ejemplo la ciudad de París y sus grandes bulevares, con amplias calles plagadas de escaparates y pasajes comerciales. Finalmente, triunfó una propuesta urbanística más continuista, que conectaba con los criterios aplicados en el Ensanche y que mantenía una homogeneidad en cuanto a las parcelas y las edificaciones que debían resultar de esta reforma. Al igual que señalaremos al referirnos a la plaza del Ayuntamiento, el Barrio

²⁴¹ Remitimos al cartel de concejales de Unión Republicana para el año 1906, conservado en la Biblioteca Valenciana, y que a grandes rasgos pone cara a los principales agentes urbanos implicados en esta polémica.

de Pescadores también puede considerarse como un proyecto de inspiración republicana, aunque su resultado final estuvo marcado por la división y el enfrentamiento interno.

Una vez definido la estructura del parcelario en los solares resultantes, se inició la puesta en marcha de la subasta de los mismos, repartida por manzanas. Al mismo tiempo, se proyectó la ejecución de alcantarillado para todo el barrio a través de contrata, organizando una subasta que quedó desierta hasta en dos ocasiones, debido al escaso montante global de la cantidad asignada para este fin. El 27 de mayo de 1908 se acordaba, *dada cuenta del informe de la comisión de Hacienda, respecto al proyecto de urbanización del Barrio de Pescadores, se acordó que las obras que comprende se realicen con cargo al Empréstito, anunciando desde luego la subasta de las obras de alcantarillado y dejando las de pavimentado para cuando se considere conveniente*²⁴².

Reforma del Barrio de Pescadores

1.ª SOLUCION

2.ª SOLUCION

PRESUPUESTO

SOLUCIONES		VALOR DE LAS OBRAS				GASTO TOTAL		
		Plano págino		Calculado sobre el plano págino				
Plano	Cm.	Plano	Cm.	Plano	Cm.	Plano	Cm.	
Plano	870.20	17	22.80	38	10.00	2	4.20	102
Plano					10.00	2	270.30	54
Totales					1.000.00		294.50	156

NOTA:—A los anteriores gastos hay que añadir los de menor cuantía que se refieren las capitales de inversión.

SOLUCIONES		SUPERFICIE		Precio medio		Valor total	
		Total de las manzanas	De las manzanas sobrantes	Al metro cuadrado	Al metro cuadrado	para las manzanas	para las manzanas sobrantes
Plano	Cm.	Metros cuadrados	Metros cuadrados	Metros	Precios	Cm.	Cm.
Plano	10.00	30	10.00	21	300	3.000.000	81
Plano	10.00	30	10.00	21	300	3.000.000	81
Totales						6.000.000	162

SOLUCIONES		VALOR				Cantidad total	
		Cadastral		Por el plano		de las manzanas sobrantes	
Plano	Cm.	Precios	Cm.	Precios	Cm.	Precios	Cm.
Plano	10.00	30	10.00	21	300	3.000.000	81
Plano	10.00	30	10.00	21	300	3.000.000	81
Totales						6.000.000	162

NOTA:—Tras haberse de grado de algunas manzanas sobrantes en el Plano de Buitras para el presente de 1.000.000 pesetas, se ha que se convierten en 1.000.000 pesetas.

3.ª SOLUCION

Escala de 1 : 1250
 Valencia 12 de Julio de 1907
[Signature]

²⁴² AMV, Actas Comisión PU, 1908.

PRESUPUESTO

GASTOS

SOLUCIONES	VALOR DE LAS				Calculado para las fincas no justipreciadas aún, descontando el beneficio que su venta pueda producir		GASTO TOTAL	
	Fincas pagadas		Fincas sin pagar del barrio		Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.
	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.				
Primera	3.785.240	07	252.602	56	94.000	*	4.131.842	63
Segunda					247.000	*	4.284.842	63
Tercera					1.162.000	*	5.199.842	63

NOTA.—A los anteriores gastos hay que añadir los de menor cuantía que originen los expedientes de expropiación.

INGRESOS

SOLUCIONES	SUPERFICIE				Precio medio del metro cuadrado	Valor total calculado para los solares	
	Total de las cuatro manzanas		De los solares enajenables			Pesetas	Cts.
	Metros cuadrados	Metros cuadrados	Metros	Metros			
Primera	12.989	83	10.777	17	305	3.287.036	85
Segunda	13.541	83	11.070	35	300	3.321.105	*
Tercera	11.575	85	11.575	85	290	3.357.025	50

ESTADO ECONÓMICO

SOLUCIONES	Existencias en el Banco de España		VALOR				Cantidad total aún necesaria	
			De los fincas justipreciadas y sin pagar del barrio y calle Mayor		Calculado para las fincas sin justipreciar aún			
	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.
Primera	130.232	04	429.151	26	129.000	*	549.151	26
Segunda					459.000	*	888.151	26
Tercera					1.162.000	*	1.591.151	26

RECURSOS.—Tres millones de pesetas en obligaciones municipales pignoras en el Banco de España para el préstamo de 1.500.000 pesetas, de las que son invertidas 1.360.767'96 pesetas.

Figuras 87 y 88. Reforma del Barrio de Pescadores. Diferentes debatidas soluciones para la urbanización y presupuesto comparativo de las mismas²⁴³

Algunos acuerdos continuaron regulando la futura urbanización del barrio. La comisión de Policía Urbana acordó el 3 de junio de 1908, a propuesta del señor Llopis y oído el informe favorable del señor Arquitecto Mayor, que los chaflanes exteriores del modificado Barrio de Pescadores fuesen circulares, en lugar de rectos, con arreglo al plano de dicho facultativo. El señor presidente propuso que, a ser posible, se autoricen como en otras grandes capitales mayores recelos en las construcciones en el Barrio de Pescadores recayentes a la plaza de Emilio Castelar, ya que la amplitud de la misma y el haberse de construir todas de nueva planta prevee aconsejar dicha resolución.

Recabada la opinión del Arquitecto Mayor, apoyó la idea, ya con ello la propiedad ganaba mucho y se mejoraba el aspecto de los edificios y del conjunto.

Tanto es así que, el 1 de julio de 1908 se exponía en la comisión la *la conveniencia de que se faciliten al Estado terrenos en el Barrio de Pescadores para la construcción de un edificio destinado a Casa de Correos y Telégrafos, pagando su importe en 25 años, con*

²⁴³ AMV, Fondo Emilio Rieta, c. 104 (1907). Véase apéndice II, plano 11.

el interés del 5 % anual. Esta decisión, que dio lugar al que probablemente es el edificio más singular e interesante de todo el barrio se continuó tratando en sesiones posteriores, facilitándose el pago y la elección del solar, como se acordó el 23 de Septiembre del mismo año.

Sin embargo, no todo fueron buenas noticias para el Ayuntamiento, ya que las subastas puestas en marcha a lo largo del año 1907 y sucesivos no encontraban postores dispuestos a pagar las cantidades exigidas, lo que supuso un importante descrédito para el gobierno municipal, dominado por los republicanos. Se consideraba *que la falta de licitadores en las subastas y de pretendientes para adquirir solares del Barrio de Pescadores es debido a falta de propaganda, se acordó entablar negociaciones con el Colegio de Corredores para conseguir mayores ventajas.*

Otro aspecto reseñable, una vez concluidos los trabajos de expropiación fueron las gratificaciones que se entregaron a diferentes funcionarios y departamentos del Ayuntamiento, con cargo todas ellas al empréstito. Obviamente, el principal beneficiado fue el Arquitecto Mayor, máximo responsable de la actuación, así como de la parcelación y subasta que se estaba llevando a cabo. Rafael Alfaro ya había recibido una gratificación de 2.000 pesetas el 28 de enero de 1907, pero el 25 de noviembre de 1908 recibió una nueva dádiva, en este caso de 7.000 pesetas, *por su extraordinaria labor realizada con motivo de la reforma de la calle Mayor del Grao y Barrio de Pescadores.*

También se acordó en 12 de agosto de 1908 conceder una gratificación de 12.000 pesetas al Cuerpo Municipal de Letrados, otra de 2.000 pesetas al auxiliar del mismo cuerpo Don Lorenzo Sainz y 1.600 a cada uno de los señores Don Bernardo Castañeda, Don Luciano Burgos y Don Julio Mora, también auxiliares por sus trabajos extraordinarios realizados en el examen de títulos de propiedad de las fincas expropiadas en el Barrio de Pescadores y Calle Mayor del Grao, y que su importe se abone con cargo al presupuesto del empréstito. En total 18.800 pesetas de gratificación al cuerpo de Letrados.

Por su parte, el 16 de septiembre de 1908 fue el turno de la Sección Facultativa, para la que se acordaron las siguientes gratificaciones a las Secciones Facultativa y Administrativa: 2.000 pesetas a Don Francisco Chirona, 1.500 al señor Figuerola, 250 al

señor Castilla, 250 al señor Cortelles y 150 al señor Roca, 1.500 al señor Bastit, 250 al señor Agrait (Don Francisco), 1.250 al señor Montesinos y 1.000 al señor Teruel. Un total de 8.150 pesetas, a las que habría que unir las 9.000 que había percibido el Arquitecto Mayor, pese a la única oposición manifiesta de José Mira (promotor del trazado en equis) a la gratificación, con quien mantuvo un enfrentamiento constante durante estos años a raíz de la discrepancia en la urbanización del Barrio de Pescadores.

Estas gratificaciones eran práctica habitual en los Ayuntamientos, como complementos retributivos a los honorarios (en ocasiones concretas mucho mayores que estos), lo que conllevaba una implicación mayor de los funcionarios por promover y desbloquear las intervenciones urbanísticas. En el derribo del Barrio de Pescadores, el Arquitecto Mayor jugó un papel clave, siendo el artífice de las dos fachadas que recaen sobre la plaza, por un lado la institucional del Ayuntamiento, por otra la del Barrio de Pescadores, un entorno que fusionaba usos terciarios y residenciales, de alta rentabilidad inmobiliaria e inspiración burguesa y republicana.

El 13 de enero de 1909 y ante las dificultades en las subastas, el Arquitecto Mayor propuso que para facilitar la venta de los solares del Barrio de Pescadores se aprobase que los rematantes pudieran abonar el importe del solar en cinco años, al cinco por ciento de interés (el regidor Mira se opuso). Así mismo, se puso en discusión la cesión al Estado de los terrenos para construir el edificio destinado a Correos y Telégrafos. Finalmente, se acordó ofrecerlos con un 30 % de rebaja, pagando su importe al contado o abonando el importe en cinco años, sin intereses, pero sin rebaja.

La dificultad con la que se encontró el Ayuntamiento tras el derribo y parcelación de los solares dilató varios años la reconstrucción completa de este nuevo espacio urbano. En él, se ubicaron nuevos usos y edificios institucionales, encargados de revalorizar el entorno y facilitar de este modo la venta de los solares y su reconstrucción. A parte del Edificio de Correos, en la manzana nº 3 se estableció la sede del Banco de España, el cual había avalado al Ayuntamiento con una línea de crédito de un millón y medio de pesetas, con cargo al empréstito. También, se construyó el Hotel Reina Victoria en la manzana nº 1, aunque su fachada no recaía sobre la plaza, sino sobre la calle Barcas, obras de Luis Ferreres. Otros arquitectos de

prestigio como Francisco Mora o Demetrio Ribes también participaron de la reconstrucción, siendo este periodo un momento muy boyante para los arquitectos valencianos. Junto al Edificio de Correos, en el solar que hacía chaflán en la manzana nº 1, recayendo a la plaza se levantó el edificio Suay Bonora, obra de Mora. Se trata probablemente del solar mejor ubicado del conjunto, y su dueño fue José Suay Bonora, destacado miembro de Unión Republicana, regidor y miembro de la comisión de Policía Urbana encargada de gestionar esta intervención. No fue el único regidor o cargo público que invirtió en esta nueva zona residencial, pero sí que es destacable el hecho de que fue uno de los que se opuso al trazado en cruz, en favor de la equis. Sin embargo, una vez urbanizado, adquirió este solar y levantó el edificio que lleva sus apellidos.



Figura 89. Postal de Calle de las Barcas y Teatro Principal (1908). En la parte izquierda, el Barrio de Pescadores, indicando "Todo esto está derribado". Biblioteca Valenciana

Los pormenores y dificultades asociadas a la parcelación y subasta de los solares fueron recogidos en un expediente pormenorizado que se conserva en el fondo Emilio Rieta del Archivo Municipal, aunque no profundizamos en este aspecto, ya que hemos concentrado nuestro interés en el debate político y urbanístico que conllevó esta actuación. El derribo y la reurbanización del Barrio de Pescadores es el ejemplo evidente del triunfo del plan-proceso en la Reforma Interior de Valencia, marcada por la discontinuidad y el replanteamiento constante de las intervenciones hasta el mismo momento de llevarlas a cabo. El juego de los agentes queda demostrado a través del análisis de la información pormenorizada que nos aportan las actas (municipales y de la comisión de Policía Urbanas), enfrentando no sólo a liberales y conservadores, sino a facciones internas dentro de cada uno de estos movimientos, especialmente enconadas en el caso del republicanismo valenciano. Esta indefinición y las diferentes geometrías de ciudad que representan tuvieron una plasmación en la política urbanística valenciana, contribuyendo a favorecer el proceso por encima del proyecto. Algo que es también evidente en la ejecución de otra de las piezas clave en la renovación del tejido urbano del cuadrante sudeste de la ciudad: el espacio de la actual Plaza del Ayuntamiento.



Figura 90. Cartel del partido Unión Republicana. Nuestros concejales en 1906. Biblioteca Valenciana

4.2.2.3. La plaza del Ayuntamiento. Una conquista del republicanismo valenciano

Mención aparte merecen el debate urbanístico surgido en torno al espacio de los solares del exconvento de San Francisco, por tratarse precisamente de uno de los espacios más singulares de la Valencia moderna. El espacio que actualmente ocupa la plaza del Ayuntamiento fue también escenario del debate urbanístico y del juego de los agentes, claramente en conexión con intervención urbanística acometida sobre el Barrio de Pescadores, a la cual nos acabamos de referir. No podemos entender la plaza sin el barrio y viceversa.

La descripción realizada por Corbin aporta mucha información sobre este proceso de transformación urbanística, aunque ofrece una imagen distorsionada de lo que este autor denomina como *el deseo de la Corporación Municipal, secundando el común sentir de los valencianos*²⁴⁴. Hay que remarcar que la creación de una plaza en los solares de San Francisco no fue un proyecto común de todo el Consistorio, frenado por la resistencia del Ministerio de Hacienda a ceder los terrenos. Más bien no encontramos nuevamente con dos posturas enfrentadas y con el juego de intereses de los agentes, distinguiendo entre una postura conservadora que quiere parcelar y vender como solares estos terrenos; y otra más progresista, encabezada por miembros del republicanismo valenciano, que se oponían a ello, remarcando la necesidad y la oportunidad que este espacio representaba para crear la gran plaza de los valencianos. La plaza del Ayuntamiento de Valencia, inicialmente denominada de Emilio Castelar, es una conquista del republicanismo, amparada en el apoyo social que esta corriente política empezó a adquirir en los años finales del siglo XIX, gracias, en buena medida, a la puesta en marcha del sufragio universal masculino en 1891.

Ese mismo año, el derribo del citado convento de San Francisco, cuyos terrenos fueron dedicados a cuartel de caballería tras la desamortización, generó un importante solar vacío junto a la antigua estación y el Barrio de Pescadores, que representaba un espacio de oportunidad sobre el que influir. La proximidad de la antigua estación del Norte, construida por James Beatty en 1852 y derribada en 1920, así como del edificio

²⁴⁴ CORBIN FERRER, Juan Luís, *Desde la Plaza del Ayuntamiento a San Vicente de la Roqueta. La Reforma Interior y el ensanche extramuros*, Valencia, Federico Doménech, S.A., 1993, p. 75 y ss. —, *La plaza del Ayuntamiento: Antigua de San Francisco*, Valencia, Caja de Ahorros de Valencia, 1988.

designado a albergar el Ayuntamiento (cuya entrada inicial recaía sobre la calle de la Sangre), fue generando nuevos atributos de centralidad y toda una serie de usos funcionales asociados, que le otorgaron la condición de nuevo centro urbano de la ciudad.

La postura sobre qué hacer con este espacio público fue variando según las mayorías, conservadores o progresistas, en el Ayuntamiento durante las décadas finales del XIX, generando una ardua polémica. El destino que finalmente adquirieron estos terrenos, el de gran plaza pública, no siempre estuvo claro, planteándose la alternativa conservadora de la apertura de calles, parcelación y posterior venta de solares. La apuesta urbana de la mayoría conservadora se basó en la prolongación de la calle Lauria hasta Guillem de Castro, como se reflejan en las actas municipales, incluyendo la parcelación y venta en subasta pública de los solares resultantes en la plaza de San Francisco, actual plaza del Ayuntamiento²⁴⁵.

La apertura de la plaza era un proyecto antiguo, enlazado a la ubicación original de la estación de ferrocarril. Coincidiendo con la puesta en marcha de este nuevo sistema de comunicación en 1852, ya se había planteado una primera intervención urbanística sobre los solares de San Francisco, señalando que la alineación propuesta en 1812 para la calle de los Mártires se mostraba insuficiente en este momento (ese expediente ha sido citado anteriormente), *en razón a haberse construido en el presente la estación del ferro-carril del Grao de Valencia a Játiva en el huerto del exconvento de San Francisco [...] dando más ensanche a la misma porque así lo exige la importancia del tránsito de la referida calle*²⁴⁶. Se plantea en este momento, a instancias del Arquitecto Mayor y del Inspector del Cuartel, una rectificación de las líneas de los muros recayentes a la calle de los Mártires y a la primitiva plaza de San Francisco, buscando una alineación recta desde Barcas a la calle de la Sangre, que mejorase el flujo de personas y mercancías que traía asociada la estación. Una primera actuación sobre la futura plaza, que preconiza lo que sucederá en los años posteriores, al convertirse este espacio vacío en un espacio de oportunidad para la transformación urbana de Valencia, conectado con la reforma del Barrio de Pescadores. El plano geométrico que

²⁴⁵ AMV, Actas Municipales, Acta 9 enero 1893.

²⁴⁶ AMV, Fondo Emilio Rieta, c. 20, exp. 59. Año 1852.

acompaña al mencionado expediente indica claramente la línea actual de los muros del cuartel y la línea de rectificación que se plantea, la cual afectaba a la fachada principal del mismo, recayente a la plaza de San Francisco.

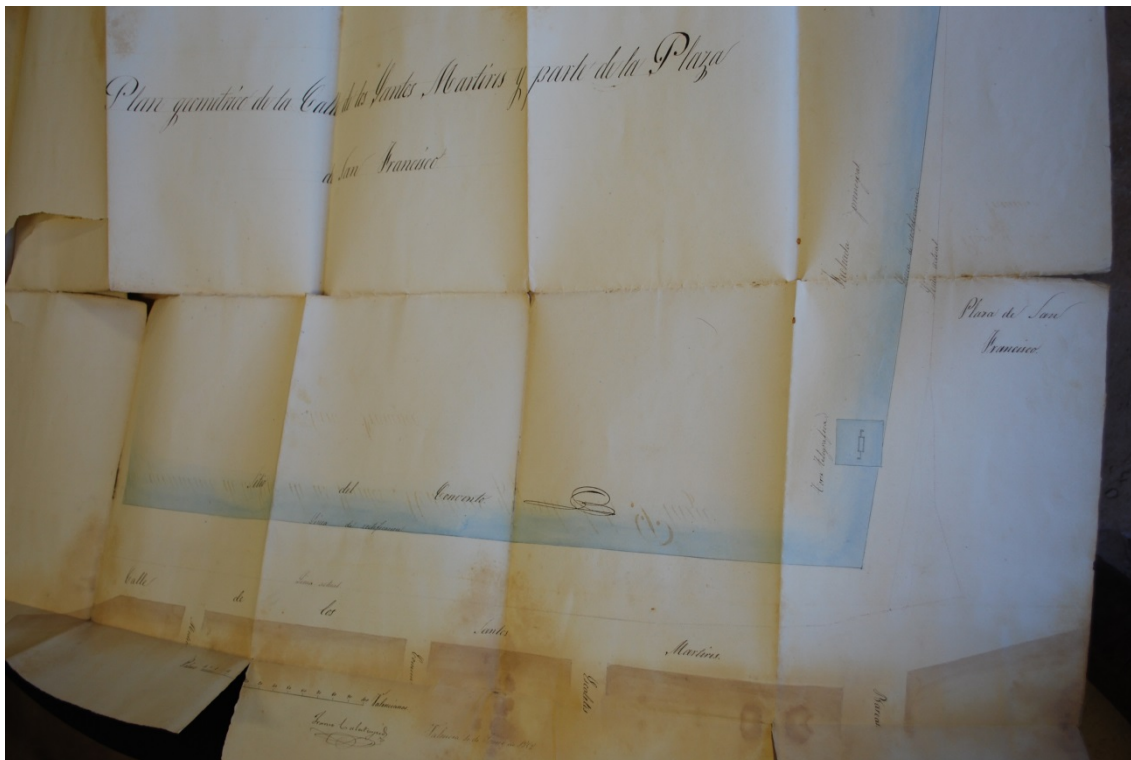


Figura 91. Plano geométrico de la calle de los Santos Mártires y parte de la Plaza de San Francisco (1852)

Pocos años después de la llegada del tren al interior de las murallas de Valencia, el alcalde Jaime Sales, miembro del partido progresista, ya planteaba suprimir el cuartel y aprovechar el espacio resultante para crear un parterre en el vacío de la plaza de San Francisco en 1860, generando con ello un jardín-plaza acorde a las intervenciones de referencia realizadas en el entorno de la Aduana por el general Suchet.

Veinte años más tarde, la idea era retomada por Pedro Fuster Galbis, miembro del partido republicano, además de socio de la Real Academia de Medicina y Ciencias y catedrático de Agricultura en el Instituto de Valencia. El mencionado Fuster, regidor del Ayuntamiento, propuso que se proyectase una avenida con plantaciones y arbolado en el solar que fue convento de San Francisco, prohibiéndose entretanto

toda edificación en el mismo²⁴⁷. Ese mismo año, y en relación con esta área, José María Sales promovió, junto a otros regidores liberales y republicanos entre los que se encontraba José Igual, el derribo del Barrio de Pescadores, una vez que la Ley de Expropiación Forzosa se había puesto en marcha²⁴⁸.

La cuestión seguía viva en 1884, momento en que la comisión de Policía Urbana planteó nuevamente el proyecto para la formación de una gran plaza en los solares del convento de San Francisco, manteniendo viva la propuesta que había realizado el republicano Pedro Fuster años atrás. Sin embargo, la iniciativa no prosperó y este proyecto ya fue rechazado, ante la negativa de Hacienda a ceder los terrenos para el mencionado uso público.



Figura 92. Plano del proyecto de una gran plaza en lo que fueron los solares de San Francisco y calle de los Mártires. José Calvo (1884)

No obstante, los regidores liberales José María Sales y José Alapont, que ya habían participado de la propuesta de 1880 para el derribo del Barrio de Pescadores, insistían

²⁴⁷ AMV, Actas Municipal 7 abril 1880.

²⁴⁸ No parece casual que el mencionado José María Sales, regidor progresista del Ayuntamiento, fuese hijo del ya mencionado Jaime Sales, que había propuesta el parterre en 1860. Acta que recoge la propuesta de Sales, Alapont, Cuñat e Igual del 16 de junio de 1880. D-328.

en la necesidad de proyectar una gran plaza que complementase el proceso de reforma urbana, solicitando a la Sección Facultativa del Ayuntamiento la confección de un plano, el cual fue llevado a cabo por el arquitecto municipal José Calvo²⁴⁹.

Posteriormente, el proyecto de Reforma Interior encargado a Luis Ferreres en 1891, prescindía de la idea de la plaza de San Francisco, reconociendo en su memoria la imposición de este hecho por parte del Ayuntamiento. Luis Ferreres hace referencia a *la circunstancia de imponerse también la edificación de los solares de San Francisco, circunstancia por otra parte independiente de la ejecución de este Proyecto, y la necesidad de distribuir y regularizar las manzanas resultantes del trazado, explican fundadamente tanto la recta prolongación de la calle de Lauria, con la misma amplitud de doce metros que actualmente tiene, como el establecimiento de la calle B en los solares referidos [...]*



Figura 93. Recorte del plano del proyecto de Gran Vía de 30 metros. Incluye la parcelación para la venta previamente acordada por el Ayuntamiento de los solares y plaza de San Francisco

²⁴⁹ AMV, Fondo Emilio Rieta, c. 3. Año 1884.

En relación con plaza de San Francisco existente a la altura de 1891, se señala que *dicha Gran Vía cruza la actual plaza de San Francisco, plaza que resultaría aún más irregular y cuya necesidad desaparece, desde el momento en que se sustituye por aquella Gran Vía, cuyo cubo de aire y condiciones de carácter higiénico son de más importancia, resultando por consiguiente sin aplicación, tanto por los efectos de la viabilidad, como para los del ornato y pública higiene*²⁵⁰.

En el debate urbanístico surgido en este momento, a raíz de los proyectos de Luis Ferreres y otras intervenciones urbanísticas, se plantea de manera más intensa la polémica anteriormente mencionada sobre qué hacer con los solares de San Francisco. Es en este contexto en el que se presenta el proyecto de urbanización y parcelación del mismo, que venía de la mano del Arquitecto Mayor, gozando del apoyo de la mayoría conservadores y, aunque con pequeñas modificaciones, de la Sociedad Económica de Amigos del País²⁵¹.

El tercer agente implicado en este asunto era el Estado, propietario de los terrenos de los antiguos cuarteles, el cual había quedado en manos del Ministerio de Hacienda. Esta institución había rechazado en diversas ocasiones la cesión gratuita de los terrenos que solicitaba el Ayuntamiento. Sin embargo, precisamente la demora en la cesión de los terrenos contribuyó a frenar las aspiraciones urbanizadoras de determinados sectores y a mantener intacto este espacio, aunque probablemente no de manera intencionada.

El proyecto de parcelación fue aprobado definitivamente en el pleno del Ayuntamiento a comienzos de 1893. Esta aspiración plasmada en este caso en la aprobación del acuerdo municipal de venta, movilizó al bloque republicano, el cual a través de una proposición encabezada por José Igual Torres y apoyada por la mayoría republicana²⁵². En esta sesión se produjo un debate político, que acabó en un altercado violento entre el mencionado Igual y los regidores conservadores Ribera y Royo, defensores del proyecto de enajenación de los solares públicos resultantes.

²⁵⁰ Cita extraída de la memoria del proyecto de Luis Ferreres. Véase apéndice.

²⁵¹ ARSEAPV, Año 1892, c. 258, Legajo V, sign. 02. Informe de la Sociedad Económica rechazando el proyecto de Gran Vía de 30 metros de Luis Ferreres.

²⁵² AMV, Actas Municipales, 27 enero 1893.

La propuesta republicana anteriormente mencionada fue rechazada en votación por 15 votos en contra y 9 a favor. Sin embargo, la demora en el tiempo (derivada de las constantes negativas del Ministerio de Hacienda a la cesión gratuita de los terrenos solicitada por el Ayuntamiento) y la oposición férrea del republicanismo valenciano, basado en una mayor presencia política y en un importante apoyo social de parte de los valencianos (no de toda la sociedad valenciana, como plantea Corbín), consiguió revertir el acuerdo de parcelación y privatización de este espacio y mantener la plaza en el destino público que la conocemos. La oportunidad de especulación sobre los terrenos públicos pudo truncarse gracias al empeño de la oposición republicana y urbanizarse tal como la conocemos, como plaza mayor de la ciudad, gracias a las mayorías republicanas de finales del XIX y principios del XX.

El debate enconado que surgió en torno a este tema finalmente se resolvió a favor de los partidarios republicanos, quienes siempre defendieron la utilidad y necesidad de la gran plaza de los valencianos. Una Real Orden de 6 de marzo de 1893 del Ministerio de Hacienda suspendió las subastas anunciadas para ese mes, hasta que se resolviese la solicitud de cesión de los terrenos elevada por el Consistorio. Otra del 7 de agosto de 1893 se accedía a la petición de enajenación de los terrenos, a cambio de una indemnización de 25.590 pesetas. La cuestión estaba ahora en manos del Ayuntamiento y de la sociedad valenciana, pero los tiempos habían cambiado.

La propuesta republicana había ganado adeptos, desechando por fin el impulso urbanizador. Así lo refleja la *Memoria Explicativa*, que acompañó al proyecto de plaza que se pretendía construir en los solares de San Francisco, elaborado por el Arquitecto Municipal Antonio Ferrer Gómez, y presentado el 10 de agosto de 1894, con objeto que fuese aprobado en sesión plenaria²⁵³.

Esta memoria, como ya hemos mencionado anteriormente al referirnos al Barrio de Pescadores, no se refería exclusivamente al espacio que debía ocupar la plaza, sino que en sus justificaciones incorporaba toda la parte sudeste de la ciudad, señalando la importancia de la plaza y la renovación del tejido urbano circundante, especialmente de la zona de Pescadores. Se aducen principios de ornato público, pero especialmente

²⁵³ CORBIN FERRER, Juan Luís, *Desde la Plaza del Ayuntamiento...*, *op. cit.*, p. 81. El arquitecto Antonio Ferrer Gómez realizó diversas obras en la ciudad, entre las cuales destaca el frontón Jal-Alai. Precisamente, en este espacio tuvo lugar un conocido mitin republicano y anticlerical en 1910.

se señala la mejora de las condiciones higiénicas y las necesidades de la población en un área destinada a convertirse en nuevo centro de la ciudad. La plaza y parque de Emilio Castelar fue inaugurada en 1899, evidenciando a través de su nombre su original naturaleza republicana, posteriormente ocultada con nuevas reformas y ampliaciones durante el siglo XX, incluyendo su renombramiento como plaza del Caudillo en 1939.

El proyecto definitivo de urbanización de la plaza se llevó a cabo por el Arquitecto Mayor, Rafael Alfaro, en 1907²⁵⁴. Esta intervención ya incluía la ampliación del edificio destinado a nuevo Ayuntamiento y la construcción de una fachada recayente a la plaza, cuyo eje transversal coincidía con el de la nueva calle Jurados que se diseñó en el proyecto de urbanización del Barrio de Pescadores y con la fuente de bronce dedicada al Marqués de Campo, realizada por Mariano Benlliure.

La nueva trama del barrio también quedaba diseñada; una intervención llevado a cabo de manera simultánea y por el mismo arquitecto. Se evidencia nuevamente la conexión de ambos espacios, los cuales pueden considerarse como proyectos urbanísticos de cuño republicano, a pesar de que en el caso del Barrio de Pescadores, la solución finalmente adoptada dividiese a los miembros del partido de Vicente Blasco Ibáñez, Unión Republicana.

Como se aprecia en el plano adjunto, ya se planteaba la futura urbanización del espacio de la antigua estación, que todavía no se había acometido y la apertura de una calle, inicialmente denominada como Avenida de la Estación, que posterior tomó el nombre de Marqués de Sotelo, en honor al alcalde que promovió nuevas mejoras y ampliaciones en la zona. Es precisamente durante estos años cuando se comienza a gestar el traslado definitivo de la estación de tren a su ubicación actual. La empresa de Ferrocarriles del Norte, propietaria de esta línea, y el Ayuntamiento firmaron un acuerdo que representa el punto inicial de este proceso, el cual se demoró varias décadas²⁵⁵. De este modo, se creaban nuevas expectativas y posibilidades de intervención sobre el espacio vacío resultante de este traslado, un espacio de

²⁵⁴ AMV, Fondo Emilio Rieta, c. 20. Año 1907. Proyecto de urbanización definitiva de los solares de San Francisco.

²⁵⁵ AMV, Ensanche, Traslado de la Estación, año 1890.

oportunidad para la Reforma Interior (aunque de controversia, desconexión y contradicción en el desarrollo del Ensanche)²⁵⁶.

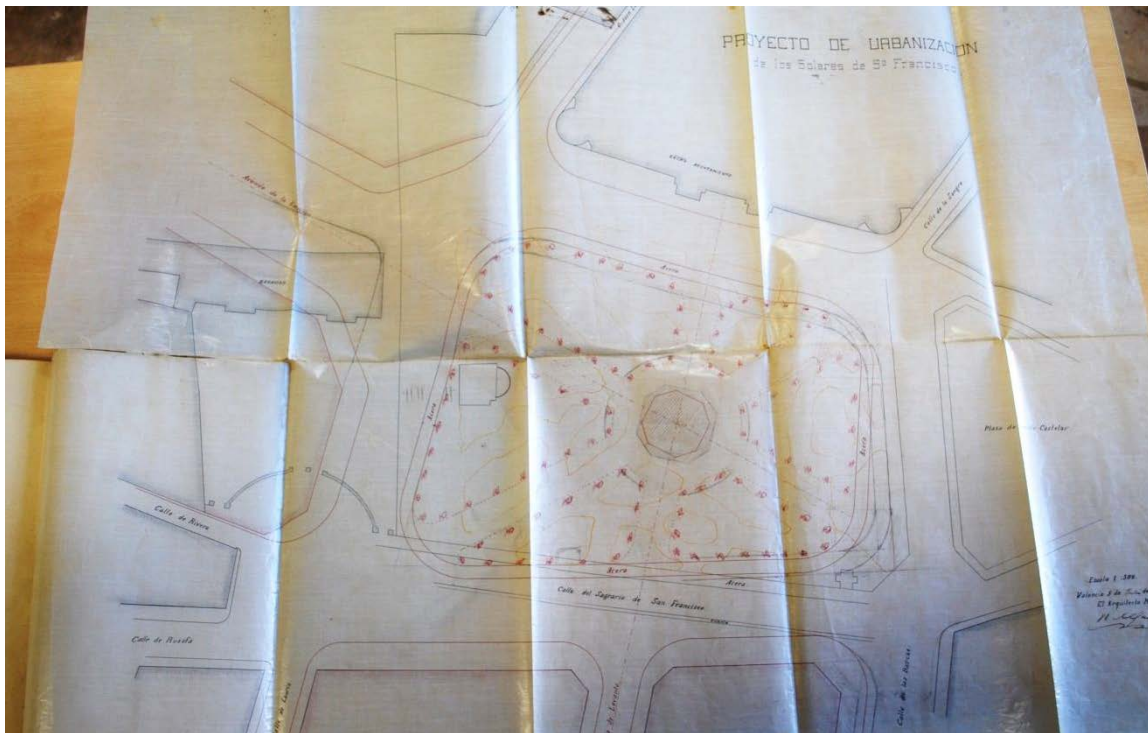


Figura 94. Plano definitivo de urbanización de los solares de San Francisco. Rafael Alfaro (1907)

A lo largo de la década de 1890 es cuando la situación de bloqueo urbanístico en torno a estos tres elementos (solares de San Francisco-Estación-Barrio de Pescadores) se rompe, permitiendo acometer una reforma de todo el cuadrante sudeste, la cual había ido gestándose desde la década de 1870. A la creación de la plaza le siguió el derribo y reurbanización del Barrio de Pescadores y, algo más tarde, del espacio que ocupaba la antigua estación, dando lugar a la apertura de nuevas calles y a un proceso de transformación urbana de todo el cuadrante y de Reforma Interior de carácter esencialmente funcional.

²⁵⁶ TOMÁS LLAVADOR, José María, *Ferrocarril y ciudad...*, op. cit., p. 8.

4.2.3. Significados trascendentes a la forma. El Barrio de Pescadores

El entorno del Barrio de Pescadores es el espacio de arrabales comprendido entre el valladar, la gran cloaca central de la ciudad, y la vieja muralla cristiana. Un área urbana que nunca llegó a colmatarse, puesto que se trataba de la zona baja de la ciudad, con escasa pendiente y huertos fértiles situados en el interior de la muralla. La mayor parte de esta superficie pertenecía a instituciones eclesiásticas, lo que supuso una gran oportunidad tras la desamortización.

Las intervenciones a las que hemos hecho referencia en este capítulo ponen de manifiesto este hecho y el proceso de transformación de un arrabal con escasa edificación en el nuevo centro político, financiero y de ocio de la ciudad burguesa. Una transición que transformó por completo el cuadrante sudeste de la ciudad, conectándolo con el Ensanche, y otorgándole un carácter propio, a partir de la mezcla de usos y de la creación de atributos de centralidad.

4.2.3.1. De espacio degradado a eje de la nueva centralidad en Valencia

La estructura del territorio es la de un área del interior de la muralla, que conserva gran cantidad de espacios vacíos a comienzos del siglo XVIII, como puede observarse en el plano de Tosca, en el que se aprecia esta disponibilidad de suelo susceptible de ser transformado, que hasta el momento se había destinado a huertos y jardines de diferentes instituciones conventuales o clericales.

Este escenario cambia en el siglo XIX de manera radical. Se produce una ampliación de la ciudad, a modo de arrabal, aunque en el espacio intramuros. Es de destacar el paso del valladar y la acequia de Rovella, cuyo trazado se dirige desde el molino homónimo, situado en las inmediaciones de la plaza del mercado, hasta la confluencia del alcantarillado en la calle Barcas, denominada La Morera, continuando en derechura por la actual calle Don Juan de Austria (denominada también como calle de la Sequiola), en dirección a la calle Sorní y al desaparecido *molí de cinc moles*, el cual se situaba en el entorno del Portal de los Judíos y a espaldas de la Casa de la Aduana, el cual se servía de la fuerza motriz de estas aguas residuales.

Se trata, sin duda, de un espacio degradado, de tipología de vivienda mínima, con tabernas, fondas y cafés, de prostíbulos, casas de juego y teatros, como describe Almela Vives. Cerca de este punto se encuentra la plaza de la Pelota y la gallera del Mercado, todos ellos espacios dedicados a determinados entretenimientos populares, que tenían asociado las apuestas y el juego, convirtiéndose en focos de marginalidad. La propia calle de Ruzafa, eje de acceso meridional a la ciudad de los productos de la huerta y del comercio de aprovisionamiento, entrada de mercancías, carruajes y caballerías confluía en el entorno del Barrio de Pescadores, en el punto denominado como el puente de los Ánades, contribuyendo a un ambiente de arrabal, que representaba un problema para las autoridades políticas.

La entrada del ferrocarril al espacio interior de la muralla supone la primera fractura de la impermeable muralla medieval. La primera estación de ferrocarril se situaba a espaldas del antiguo cuartel de Caballería, ubicado en los solares del convento de San Francisco. Esta construcción representa un hito de modernidad, incorporando la máquina de vapor a la vida cotidiana en Valencia, y, a su vez, una puerta de acceso a la ciudad, que amplía su capacidad de proyección sobre el territorio y supone una mejora en el tráfico de mercancías y personas.

Para su implantación es preciso abrir una puerta nueva en la muralla y un paso a nivel en la calle Játiva, junto a la plaza de Toros, creando un eje viario que influyó decisivamente sobre la transformación posterior de la ciudad. No por casualidad, nada más establecer la estación, se planteó una primera intervención de rectificación de líneas y ensanche de la calle de los Mártires y la primitiva plaza de San Francisco, que diese amplitud y facilitase el flujo y movimiento general asociado a esta infraestructura, a la cual ya nos hemos referido al hablar de la creación de la plaza del Ayuntamiento.

Este entorno también traía asociados diferentes equipamientos relacionados con el ocio popular (tabernas, burdeles, etc.), aunque progresivamente se intentó reconvertir en un espacio más acorde a la nueva sociedad burguesa, que demanda la implantación de nuevos equipamientos urbanos, especialmente los teatros. Una de las primeras actuaciones tras la primera desamortización fue la puesta en marcha de la construcción del Teatro Principal, que se construyó a partir de los planos del

Setecientos del boloñés Felipe Fontana, con fachada de 1854 del arquitecto José Zacarías Camaña. También la construcción de la definitiva Plaza de Toros, obra maestra del estilo neoclásico en la ciudad, que a manera de anfiteatro romano fue proyectada y construida entre 1850 y 1859 por Sebastián Monleón (posteriormente finalizada por su colaborador Antonio Martorell)²⁵⁷. Sin duda, estos son dos de los grandes hitos urbanos en el cuadrante de estudio, en estrecha conexión con la primera estación de ferrocarril de 1852, diseñada por James Beatty, infraestructura fundamental y puerta de entrada fundamental que conectó la ciudad con el puerto y con un extenso territorio, junto con la nueva puerta de San Vicente; ambas construcciones ya desaparecidas²⁵⁸. La mencionada puerta, colocada sobre la muralla fue obra de Manuel Fornés, en estilo dórico, construida bajo la supervisión de Timoteo Calvo, arquitecto municipal.

Características de todos ellos es que representan la incorporación de la modernidad a la ciudad, una vez que el jardín de la Aduana había sido construido por Suchet pocos años antes. Son las grandes operaciones urbanas sobre los antiguos distritos parroquiales de San Andrés y San Martín, que van construyendo nuevos atributos de centralidad en el área. La ciudad crece en el cuadrante sur ya en la primera mitad del siglo XIX, aunque en este momento de forma desordenada, aunque aportando una gran carga de singularidad sobre un espacio destinado a transformar la ciudad.

La identificación de grandes solares y piezas urbanas vacías, cuya finalidad será la de ser transformadas, primero por efecto de la desamortización y después por su evolución hacia solares y parcelas de gran valor, cosa que deberá suceder en un intervalo de tiempo coincidente a grandes rasgos con la fase final del primer ciclo y la fase inicial del segundo ciclo de transformación de la ciudad, definida por el profesor Giménez Baldrés, justo en el momento de puesta en marcha de los grandes cambios urbanísticos de finales del XIX²⁵⁹.

²⁵⁷ BONET CORREA, Antonio, *Figuras, modelos...*, op. cit., p. 325.

²⁵⁸ AGUILAR CIVERA, Inmaculada, *Estaciones y ferrocarriles valencianos*, Consell Valencià de Cultura, Valencia, 1995. —, *Historia de las estaciones: arquitectura ferroviaria en Valencia*, Diputación de Valencia, 1984.

²⁵⁹ GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J., *Parcelaciones residenciales...*, op. cit., pp. 115-125. Texto en el que se define la teoría de los ciclos.

El Barrio de Pescadores es un área urbana formada por una red de calles estrechas y tipología de parcela mínima, consecuente con ello la edificación de baja calidad predominante, destinada a usos residenciales y de ocio para sectores sociales modestos. Contiene viviendas de pequeña superficie, con unas condiciones de habitabilidad deficientes y poco salubres. Un barrio construido alrededor de la capilla de la Buena Guía, que gozaba de cierta influencia y devoción.

De la necesidad de la transformación del barrio da fe su posición, situado en el enclave situado en el centro de la ampliación del núcleo urbano interior, circundado por la plaza del Ayuntamiento y otras calles principales (Barcas, Lauria, Pascual y Genís), y del crecimiento iniciado extramurario teniendo como eje la actual calle Colón. Con el derribo de la muralla comienza un proceso imparable para su transformación en un área urbana de grandes posibilidades especulativas, que incrementaran su valor y la posibilidad de obtener fuertes plusvalías.

Es precisamente esta posición estratégica la que confiere al Barrio de Pescadores un papel clave en el proceso de Reforma Interior de la ciudad, siendo la causa profunda de la decisión política de llevar a cabo su derribo y posterior reurbanización. La causa superficial habitualmente alegada, que era el deficiente estado del barrio y su degradación social, no es, a nuestro juicio, el elemento determinante, aunque sí sirve como argumento para iniciar el proceso de expropiación total del mismo.

Los primeros proyectos de mejora urbana y de alineaciones se solapan y se desarrollan para ensanchar primero la calle de las Barcas, así como alinear y conectar con el ensanche las vías de Pascual y Genís y Lauria. Son actuaciones que se asocian a la operación de cubrición y mejora del cauce del valladar, en el que vertían las aguas residuales de toda la ciudad, a través de la acequia de Rovella, también superficial y descubierta en muchos de sus trazados urbanos. El valladar, como gran cloaca o colector general de la ciudad, en el que desembocan las aguas residuales conducidas por las acequias de Rovella y Favara, es en cierto modo el elemento de articulación a ambos lados del núcleo urbano. De este modo, la mejora del alcantarillado y la apertura y ampliación de nuevas vías permiten concentrarse en la ampliación de los bordes de la ciudad hacia el sudeste y la conexión con la avenida resultante del derribo de la muralla, con el nuevo crecimiento interior del núcleo urbano y con el Ensanche.

Se puede explicar la compleja y larga urbanización del Barrio de Pescadores como un proceso largo y complejo de debate, toma de decisiones y ejecución de obras, tanto de urbanización, viales y alcantarillado, como de actuaciones singulares y dotaciones de la ciudad, que alumbran un destacado papel, como centro y eje de la futura Valencia moderna, en la que el centro urbano mantiene su carácter de centralidad frente al Ensanche, gracias a su marcado carácter de especialización funcional.

4.2.3.2. Transformación y continuidad del viario en el Barrio de Pescadores

Bajo el punto de la vialidad, el antiguo Barrio de Pescadores respondía a una traza de calles estrechas e irregulares. La calle del Comú dels Peixcadors, posteriormente denominada de Jurados, era el eje del conglomerado. De forma más o menos ortogonal fluían las callejuelas de Lope de Vega, de Bonilla, de las Flores y de Timoneda, de entre tres y cinco metros de latitud. Y en cuanto a las paralelas a Jurados, encontramos la calle del Rey don Pedro, de Entenza y de Roger de Lauria, ligeramente más anchas, de entre 4 y 6 metros de latitud. La calle Jurados articulaba las diferentes manzanas y en ella se ubicaba uno de los pocos edificios reseñables del barrio, la capilla de la virgen de la Buena Guía, capilla modesta y de carácter popular, al cuidado de la cofradía de Pescadores, origen de la procesión en honor de la virgen.

Este tejido urbano, que tiene su arranque en el siglo XVII y XVIII, con tipologías y parcelación propia del Setecientos, con casas cuya crujía se suele situar entre 4 y 6 metros de ancho, y parcelas de entre 16 y 40 metros cuadrados de superficie total. Con el paso del tiempo, el incremento de alturas y la densificación que ello conllevaba componía un conjunto residencial de escasa habitabilidad y socialmente muy degradado, especialmente durante el siglo XIX, tras el abandono del mismo por parte de los pescadores.

Sin embargo, esta situación descrita no era una excepción en el espacio intramuros de la ciudad, sino que compartía características con otros barrios, igual de densificados e insalubres. En cambio, esta área contaba con una posición privilegiada, al encontrarse en el corazón del espacio de expansión y crecimiento urbano interior a lo largo del

siglo XIX, siendo un enclave estratégico para el desarrollo viario del cuadrante sudeste de la ciudad y su conexión con el Ensanche extramuros.

Su transformación, por ello, era imparable, tras la llegada del ferrocarril, el derribo de las murallas medievales, y además viene asociado a la mejora y remodelación de la acequia de Rovella y el valladar. También se hace evidente su ubicación estratégica en relación con la decisión de construir las dotaciones urbanas anteriormente citadas, tales como el Teatro Principal, la Plaza de Toros y, especialmente, la estación del ferrocarril (tanto la antigua como la nueva).

Su hoja de ruta estaba decidida y la cuestión es cómo se abordó el cambio y sustitución del tejido urbano y si las actuaciones que se acometieron respondían al interés general o a la utilidad privada. Ya desde finales del siglo XVIII se llevan a cabo diferentes proyectos parciales de alineación dentro del Barrio de Pescadores, pero que no alteraron su morfología. Fue a partir de la década de 1870 cuando se trazó un plan general de alineación y mejora de todo el barrio, el cual parece que no llegó a ejecutarse, ya que poco después de la aprobación de la nueva ley de expropiación forzosa de 1879 se abandonó la idea de la reforma y se decidió llevar a cabo el derribo, como hemos detallado en el apartado previo.

Siguiendo esta línea de transformación urbana en el entorno de esta área, se acometen otras intervenciones de alineación fundamentales para definir el nuevo Barrio de Pescadores. En la década de 1880 se desarrolla la prolongación de las calles Pascual y Genís y Lauria, hasta conectarlas con la ronda exterior. Durante la década de 1890 se lleva a cabo la alineación de la calle Barcas (en su fachada izquierda, dejando la derecha en su estado original, habida cuenta de que el derribo del conjunto sería una realidad cercana ya decidida). También en estos años se mejora la red de alcantarillado en las calles Pascual y Genís, Don Juan de Austria y plaza de las Barcas, en el punto de confluencia de los dos ramales de alcantarillado que atravesaban la ciudad y confluían en el enclave denominado como La Morera, antes de abandonar la ciudad, en dirección al Valladar y el molino de cinc moles, hacia la huerta.

Este proceso contribuye decididamente a configurar la centralidad ampliada que caracteriza la Valencia moderna, conectando este espacio con la plaza del Ayuntamiento y sus calles adyacentes. Una vez puesto en marcha el proceso de

expropiación y posterior derribo del barrio, que no concluyó hasta 1907, se plantea la creación de una nueva red viaria sobre los solares del derribo. Las calles que envuelven el nuevo barrio son Barcas, Pascual y Genís y Lauria, todas ellas ya con sus nuevas alineaciones definitivas, con una latitud de 20 metros para la primera y de 12 metros para las dos restantes (pese a que inicialmente se propuso que su anchura fuese de 16 metros, coincidiendo con los criterios aplicados en las principales calles del Ensanche). La fachada recayente al convento de San Francisco quedaba delimitada por la nueva plaza del Ayuntamiento y la calle Ruzafa, afluente a ésta, también fue rectificadas y ampliada a 14 metros, siguiendo la escala del entorno.

En cuanto a la nueva trama viaria del barrio finalmente se optó por un trazado reticular, adaptando la morfología del Ensanche a la disposición espacial de esta área, creando cuatro nuevas manzanas de entre 65 y 70 metros de lado, delimitadas por dos ejes perpendiculares, la calle Correos y la calle Pérez Pujol, de 14 y 12 metros de latitud respectivamente.

En el largo debate de definición y aprobación de esta red viaria cabe destacar el hecho de que, incluso después de iniciada la reconstrucción del barrio, se seguía debatiendo sobre su forma, presentando una propuesta de varias soluciones de trazados alternativos. Destaca entre ellas el trazado en forma de equis, que hubiese conllevado manzanas trapezoidales, con parcelación irregular, alejándose del modelo del ensanche. Una solución que fue rechazada por un solo voto de diferencia en el pleno municipal encargado de debatirlo y que hubiera incidido todavía más en el carácter ecléctico de la arquitectura y el urbanismo de la ciudad.

Con el nuevo trazado se aplican los criterios derivados de la Teoría General de la Urbanización de Ildefonso Cerdà, en cuanto a las necesidades funcionales del viario de la ciudad, el tránsito de carros y mercancías, y el transporte público y peatonal. Junto a las necesidades de inclusión de los nuevos servicios públicos e infraestructuras como la instalación de tuberías de gas, agua potable y cableados de electricidad y telefonía, además del alcantarillado al que haremos referencia más adelante.

Este barrio también es estratégico en este aspecto. A través suyo se estructura la vía de acceso de las instalaciones de las compañías de gas, alumbrado público, agua potable, etc. al resto del núcleo urbano. La calle Don Juan de Austria, anteriormente

denominada de la Sequiola, representa no sólo el eje de evacuación de las aguas residuales, a través de la red de alcantarillado, sino también el punto de acceso de estos nuevos servicios, especialmente el del gas, dado que la fábrica del Marques de Campo se encontraba situada entre la calle Sorní y el Pla del Remei, siendo este su vía natural de penetración y distribución en la ciudad, conectando fácilmente con los nuevos espacios edificables y, por consiguiente, con los nuevos puntos de demanda.

El propio Ferreres en la memoria del proyecto de Gran Vía de 30 metros aconsejaba la continuidad de una de las calles del trazado, la de Lauria, que ya conectaba con el Ensanche extramuros y para la cual se recomienda su continuidad hasta la calle San Vicente y, a ser posible, Guillem de Castro. Esta vía representa una cierta continuidad morfológica del ensanche en el espacio interior, cuyo principal referente fue el nuevo Barrio de Pescadores. Así mismo podría haber constituido, como señaló Luis Ferreres, un eje Este-Oeste, en cruz con la Gran Vía proyectada, que hubiese contribuido enormemente al movimiento general de la ciudad, más aun teniendo en cuenta que discurría junto a la antigua estación del ferrocarril.

Así mismo, y aunque no afecta directamente al Barrio de Pescadores, este mismo arquitecto también planteó, como parte de su primer diseño de Reforma Interior de malla en peine, la posibilidad de prolongar la calle Barcelonina, hasta conectar con el entorno del Hospital General, siguiendo un trazado prácticamente paralelo al de la prolongación de Lauria, aunque ésta nunca llegó a ejecutarse.

Por último, y aunque excede los límites cronológicos de este estudio, cabe reseñar que la red viaria resultante del derribo y reedificación del Barrio de Pescadores se completó a través de la apertura de la calle Poeta Querol, puesta en marcha a comienzos del siglo XX, y cuya motivación principal era la de conectar las dos intervenciones urbanísticas de Reforma Interior llevadas a cabo en la ciudad hasta ese momento, la calle de la Paz y el Barrio de Pescadores, dando continuidad al proceso de mejora y de cambio morfológico, pese a carecer de un proyecto de intervención general.

4.2.3.3. La preocupación higienista. Alcantarillado y otros servicios públicos

La densificación de la vivienda es el principal problema del Barrio de Pescadores. Las tipologías del siglo XVIII fueron reduciendo su tamaño (con pequeñas parcelas de hasta 16 metros cuadrados) e incrementando su altura. Las calles estrechas, de tres y cuatro metros de anchura, junto a la presencia fondas, tabernas y burdeles no ayudaban a mejorar las condiciones higiénicas de este entorno, ya de por sí degradado y en decadencia. En la exposición de motivos del Ensanche de 1884 se cita la necesidad de llevar a cabo el Ensanche por la alta densificación del núcleo urbano. Se llega a cuantificar en 25,56 metros cuadrados de superficie media por unidad de vivienda, lo que nos da una idea del alcance del problema²⁶⁰.

En el caso de Pescadores, la media era todavía inferior, al igual que sucedía en otros barrios de la ciudad, con unas condiciones higiénicas peligrosas, que obligaron a intervenir a las autoridades políticas durante largo tiempo. No por casualidad, la primera intervención localizada a este respecto fue el desalojo obligatorio de todos sus vecinos para proceder al encalado del barrio, tratando de evitar con ello la difusión de enfermedades y epidemias²⁶¹.

La decisión final de acometer el derribo total del barrio se justificó en base a estos problemas higiénicos, de hacinamiento y de salubridad, los cuales no eran exclusivos del Barrio de Pescadores, aunque sirvieron para justificar esta intervención. A los problemas en superficie se sumaban las deficiencias de la infraestructura de alcantarillado y agua potable. En el entorno del Barrio de Pescadores confluía la caudalosa acequia del valladar, cuyos ramales convergían en la plaza de las Barcas. El alcantarillado del Barrio de Pescadores era de poca profundidad y escasa pendiente, y salía a través de la calle Rey Don Pedro a la de Pascual y Genís, desaguardo desde este

²⁶⁰ VV.AA., *El ensanche de la ciudad, op. cit.*, p. 176-177. Se llega incluso a calcular, a partir de la superficie total de la ciudad interior (1.023.786 metros cuadrados) y el número total de habitantes del recinto urbano de Valencia (fijado aproximadamente en 120.056 individuos), que *medida la superficie general del perímetro indicado corresponden 14,89 m² a cada uno de aquellos individuos para área urbana. El citado recinto comprende 6.788 edificios con 21.059 habitaciones resultando por lo tanto 0,876 de habitación por vecino, o lo que es lo mismo, viene a estar ocupada cada habitación por cinco personas y siete décimas.*

²⁶¹ AMV, Actas Municipales, año 1870.

punto a través de don Juan de Austria y hasta Colón, dando salida a las aguas residuales de toda la ciudad.

Tengamos en cuenta la ubicación del Barrio de Pescadores, situado en la parte más baja de la ciudad y al final de todo su sistema de arrastre de aguas residuales, lo que dificultaba todavía más el saneamiento de la zona. A este respecto, hemos localizado un expediente de obras que trató de mejorar la situación en el punto crítico del sistema, el paraje de conocido como La cuesta o el salto de la Morera (por el desnivel existente en este punto, ubicado justo en el actual emplazamiento del Banco de Valencia). El 27 de enero de 1891 se presentaba un informe, firmado por el arquitecto del Distrito, Gerardo Roig, en relación con el proyecto de rasantes y obras subterráneas de las calles Pascual y Genís, Don Juan de Austria, Rey Don Pedro y plaza y calle de las Barcas²⁶².

A través de este informe podemos conocer el deficiente estado de la red de alcantarillado en este punto y sus carencias crónicas, refiriéndose a ella como *alcantarillas de poca profundidad y escasa pendiente para conseguir la buena emisión de sus aguas, [...] cargada de inmundicia, de régimen desigual, sin aguas abundantes y sin carga alguna*²⁶³. El problema derivaba del salto o pendiente que producía en este punto, debido a las diferentes rasantes de las calles confluyentes. La solución inicialmente planteada fue la de un sifón que diese salida a las aguas hacia la alcantarilla de Don Juan de Austria, aunque esta fue descartada por los problemas que generarían los arrastres de las aguas residuales y el sobrecoste que implicaría su mantenimiento. Finalmente, se optó por rebajar a través de una pequeña pendiente constante a la calle de Colón que suavizase, sin llegar a eliminar la pendiente por completo, para lo cual se expropió una de las casas que se situaban en este punto. A partir de esta intervención, se consigue *el espacio necesario para las obras y la mayor facilidad para la pronta ejecución de las mismas. Dicho se está que la modificación de la pendiente de la alcantarilla por medio del salto de treinta centímetros que arriba apuntamos, lleva consigo la construcción de la misma a partir desde dicho punto hasta la plaza de Colón, trasladándola al eje de las calles por donde pasa, obteniendo de este*

²⁶² AMV, Policía Urbana, año 1891. Proyecto de rasantes y obras subterráneas en el entorno del barrio de Pescadores. Memoria transcrita se incluye en el apéndice documental.

²⁶³ *Ibidem*.

modo además del cambio necesario de vía para poderse hacer el desmonte, la necesaria regularidad de su trazado y la buena construcción de la misma en toda su longitud, condiciones ambas de que carece la hoy existente.



Figuras 95 y 96. Planos de la intervención sobre las rasantes del alcantarillado en el entorno del Barrio de Pescadores (1891)²⁶⁴.

²⁶⁴ Ibidem

Este proyecto, coetáneo al primero de Luis Ferreres, insiste igualmente en la necesidad de obligar a las compañías interesadas a dotar galerías de servicios que evitasen los dispendios y molestias que producía en la ciudad, derivados de *la continua remoción que en el pavimento se hace en nuestras calles, que se obligara a las entidades interesadas en la colocación de tuberías para gas, agua, etc, alojar dichos conductos en mortajas de fábrica construidas al efecto debajo de las aceras, por ser estas fácilmente removibles, evitando de este modo la escandalosa destrucción del adoquinado que hoy se viene haciendo, y que por más que se trate de recomponerlo después de removido nunca puede quedar en el perfecto estado que tiene cuando se hace de primera intención*²⁶⁵.

Al referirnos a la reurbanización del Barrio de Pescadores tras su derribo ya hemos señalado que se priorizó el alcantarillado por encima del asfaltado de la zona, aunque asignando una cantidad muy pequeña para la contrata de la obra (en torno a 31.000 pesetas). Tras quedar desierta la subasta en dos ocasiones, estos trabajos finalmente fueron asignados de urgencia. El 10 de marzo de 1909, finalmente se elevó al Ayuntamiento la propuesta de adjudicación definitiva de la construcción del alcantarillado del Barrio de Pescadores a favor de José Martínez con el 1 % de rebaja en el tipo de subasta. No obstante, tras la consignación de las obras el 9 de junio del mismo año, recibidas por los señores Suay y Mira, en unión al Arquitecto Mayor, las quejas por deficiencias en su construcción y en la calidad de los materiales no se hicieron esperar. Por lo que fue necesario nombrar una comisión de regidores a la que se unen dos arquitectos, Federico Aymamí y Carlos Carbonell. La escasa inversión puede relacionarse con el hecho de que se pensase en este alcantarillado como provisional, ante las deficiencias generales de la red y la necesidad de desarrollar un proyecto general de reforma del alcantarillado.

Así mismo, la pertenencia de todos los solares al Ayuntamiento y la falta de propietarios que contribuyesen a las mejoras hacia más onerosas estas actuaciones para las arcas públicas. De este modo, el asfaltado del Barrio de Pescadores no se ejecutó hasta la década de 1910, momento en que ya se habían subastado la mayor parte de los solares y se estaban construyendo diferentes promociones y obras. Pese a

²⁶⁵ Ibidem

que el 11 de febrero de 1908 ya se había planteado la posibilidad de acometer el asfaltado, una vez concluidas las expropiaciones y decididas las calles, llegando a establecerse toda una serie de condiciones facultativas para la ejecución de esta obra, cuyo valor ascendía a más de 90.000 pesetas, finalmente se decidió postergar esta intervención, priorizando el alcantarillado. El asfaltado se postergó, tratando de que los nuevos propietarios contribuyeran económicamente a sufragar las costas derivadas de la mejora de los servicios y dotaciones del entorno, como se venía practicando desde el siglo XIX. Al fin y al cabo, eran los principales interesados en estas contrataciones, ya que a través de ellas se revalorizaba sus inversiones inmobiliarias iniciales²⁶⁶.

4.2.3.4. Las tipologías elegidas. Análisis del parcelario y edificios singulares

Como ya hemos mencionado, la malla elegida para el desarrollo del área es de carácter ortogonal y en retícula, entre 60 y 70 metros de lado. La parcelación de los solares resultantes se llevó a cabo a partir de un principio de homogeneidad, tratando de otorgar una regularidad edificatoria al conjunto. El tamaño de las fachadas solía estar entre 16 y 20 metros, lo que permitía una organización en torno a cinco huecos en fachada, regularizando la altura de cornisa y el número de plantas, siguiendo el modelo de fachadas establecido en las ordenanzas de los proyectos de Reforma Interior de Luis Ferreres o los aplicados en las ampliaciones de la calle de San Vicente.

El uso residencial se destinaba a viviendas de alta calidad y gran superficie, dirigidas principalmente a los sectores sociales más pudientes. A diferencia del Ensanche, por el menor tamaño de las manzanas, no hay patio interior de manzana, por lo que no hay alineación interior en cuanto a su profundidad. Aprovechando estas características y su centralidad en la nueva área de crecimiento urbano se genera un gran negocio urbano a partir de las elevadas rentas que generaban.

Pero, junto al uso residencial, se aprovechó el espacio vacío generado para ubicar en este barrio (y potenciar con ello la centralidad del mismo) diferentes equipamientos y edificios singulares, como el Edificio de Correos, el Banco de España y el Hotel Reina Victoria (construido por Luis Ferreres en 1910), que ocuparon buena parte de los

²⁶⁶ AMV, Fondo Emilio Rieta, c. 17.

solares disponibles en tres de las cuatro manzanas resultantes. Incluso durante los años previos al inicio de las obras se plantearon diversas licencias que solicitaban aprovechar este espacio para el establecimiento de un pabellón cinematógrafo provisional.

En cualquier caso, la ubicación y funcionalidad de este espacio urbano renovado aconsejaba el establecimiento de elementos de singularidad y atributos de centralidad que aportasen un valor añadido y revalorizasen las rentas que éste producía. Por este motivo, las autoridades contribuyeron a la cesión de suelo para el establecimiento del Banco de España, así como para el establecimiento del edificio de Correos y Telégrafos, estableciendo condiciones de cesión y pago de los solares muy convenientes. Se pretendía de este modo revalorizar la zona, y evitar el hecho de que las subastas iniciales para la venta de solares que se habían realizado quedasen desiertas, con la consecuente depreciación del valor inmobiliario y el descrédito que suponía para el Ayuntamiento, como ya hemos apuntado.

El traslado a las nuevas dependencias del Ayuntamiento, inicialmente provisional, se convirtió en permanente, siendo objeto de una importante transformación iniciada en 1906 y terminada pocos años antes de la Guerra Civil. La principal modificación consistió en ampliar el edificio primitivo dotándole de una nueva fachada, recayente a la nueva plaza de Emilio Castelar, que fue diseñada por los arquitectos Carlos Carbonell y Francisco Mora. Este edificio aportó un gran valor ornamental, convirtiéndose en punto de referencia de la plaza central, de carácter monumental, y también del Barrio de Pescadores, cuyo eje transversal se prolongaba hasta el centro de la nueva fachada, según los diseños y pequeñas modificaciones planteadas por Rafael Alfaro en 1907. Se están configurando, de este modo, un atributo de gran centralidad en la ciudad de Valencia, construyendo las dos fachadas singulares con una plaza monumental en el centro. El entorno urbano renovado y el traslado de la Estación complementaban un proceso de transformación urbanística que otorgó un nuevo carácter y una nueva centralidad a la Valencia burguesa.

Por último, complementaremos este análisis de los significados trascendentes a la forma a partir de los edificios singulares que finalmente se ejecutaron en las cuatro manzanas resultantes. La arquitectura del nuevo barrio responde a criterios modernos,

de mezcla de actividades y usos, donde aparecen los primeros usos de oficina, que anticipan y definen el carácter terciario que este barrio ha mantenido hasta la actualidad, combinándose con los usos residenciales en uno de las zonas más distinguidas de la ciudad. Las cornisas y cubiertas de algunos de estos edificios también remarcan la voluntad de monumentalizar su arquitectura, dándole un carácter de referencia a nivel de conjunto de la ciudad, significando la voluntad de centralidad que tiene en todas sus partes.

Entre ellos, destacamos seis, a los cuales nos referimos a continuación²⁶⁷:

- Edificio de Correos y Telégrafos (Manzana 2)²⁶⁸

La monumentalidad que presenta este edificio responde a la arquitectura oficial del momento, que está conformando un nuevo centro urbano de la ciudad en el entorno de la hoy plaza del Ayuntamiento. Repite el mismo esquema de la nueva fachada del edificio del Ayuntamiento al que enfrenta, obra de Martorell y Carbonell.

El edificio, construido entre 1915-1922, fue diseñado por el arquitecto zaragozano Miguel Ángel Navarro Pérez e inaugurado en el año 1923. Aunque tiene planta irregular, la composición de la fachada principal aparenta total simetría con una marcada centralidad acentuada por el cuerpo de acceso y los grupos escultóricos del tímpano, rematada con la esbelta torreta metálica para comunicaciones, repuesta tras la reciente rehabilitación, colocando una reproducción de la original en piedra y acero con escalera de caracol de acceso al mirador rematado por una esfera armilar. Todo el edificio es símbolo del progreso que significan las comunicaciones postales y telegráficas en las primeras décadas del s. XX. Los grupos escultóricos presentan alegorías de las comunicaciones: las esculturas del tímpano representan a los cinco continentes, las figuras de los remates junto al reloj portan cartas y símbolos telegráficos.

²⁶⁷ La información aportada en las fichas siguientes ha sido extraída en su mayor parte de la VV.AA., *Guía de Arquitectura de Valencia*, CTAV, 2007. También pueden encontrarse referencias, planos y alzados de algunos de estos edificios en BENITO GOERLICH, D., *La arquitectura del eclecticismo...*, *op. cit.*

²⁶⁸ Año Construcción: 1915. Situación: Pza. del Ayuntamiento 24. Autor: Miguel Ángel Navarro Pérez.

- Edificio del Banco de España (Manzana 3)²⁶⁹

La Sucursal del Banco de España en Valencia inicia sus operaciones el 18 de junio de 1858, dos años después de que el Banco Español de San Fernando se rebautizara con el nombre de Banco de España y se facultara a la banca a emitir billetes, con la limitación de un solo banco emisor por plaza. Es entonces cuando el Banco de España abre sus primeras sucursales en Valencia y Alicante, ciudades donde no habían surgido iniciativas privadas para el establecimiento de bancos emisores. Durante su historia ha ocupado diversos emplazamientos. La sede actual, inaugurada el 11 de marzo de 1918, se encuentra en la zona comercial y financiera más importante del centro histórico de la ciudad.

La construcción del edificio del Banco de España en Valencia, cuyo proyecto original es obra del arquitecto D. José de Astiz Bárcena, finaliza en 1917. El resultado es un edificio de piedra caliza labrada en el que destaca la decoración a partir de cardinas, animales enfrentados de inspiración plateresca y rejería de D. José Guillot. El edificio ha sido sometido a diferentes reformas, hasta llegar a su configuración actual. Consta de semisótano, planta baja, tres plantas en altura y cubierta, en la que se distribuyen hasta siete patios interiores. De ellos destacan dos, provistos de vidrieras traslúcidas, que permiten la iluminación del patio de operaciones.

- Hotel Reina Victoria (Manzana 1)²⁷⁰

Edificio concebido inicialmente como residencial, excepto las plantas bajas que se proyectaron como oficinas para el banco del Río de la Plata, se transformó de inmediato en hotel (función que ha desempeñado hasta fechas recientes), completándose al año siguiente con un pequeño edificio anexo recayente a la calle de Correos. De todas las obras de Ferrer es, es la que muestra una mayor ostentación, con lujosas marquesinas, cerrajería de generosas secciones, y un cuidado tratamiento de los revestimientos, convirtieron al edificio en una pieza singular que en 1912 fue

²⁶⁹ Año Construcción: 1917. Situación: Calle de las Barcas, 6. Autor: José de Astiz Bárcena.

²⁷⁰ Año Construcción: 1910. Situación: c/ Barcas 4, c/ Pérez Pujol 2. Autor: Luis Ferreres Soler.

objeto de una distinción municipal "por reunir condiciones artísticas merecedoras de aplauso". El hotel Reina Victoria abrió sus puertas en abril de 1913 y estaba considerado el más antiguo de la ciudad. Construido en 1910 por el arquitecto valenciano Luis Ferreres, atrajo a personalidades del mundo del cine, teatro, deportes o toros, atraídos por el confort con que se promocionaba el establecimiento en sus inicios.

- Edificio Suay Bonora (Manzana 1)²⁷¹

En la línea de la Casa Noguera del mismo autor y colindante a ella, se asienta este edificio neogótico donde el mirador que abarca tres plantas (protagonista y ensalzador del chaflán) manifiesta cierto corte medieval en los arcos lobulados. El lenguaje de esta logia tiene referencias también en el Palacio de la Exposición, la Casa Ordeig y la casa en la calle Palma del mismo autor. Al igual que en el resto de proyectos de la etapa neogótica de Mora, en el conjunto se combinan elementos góticos de distintas procedencias, llevando el detalle ornamental a puertas y antepechos. A pesar del tono medievalizante del conjunto, como decoración interior del gran mirador surge una reproducción de las columnas modernistas con mosaico empleadas por Doménech i Montaner en el Palacio de la Música Catalana y que también recuerdan a las columnas del vestíbulo de la Estación del Norte de Ribes. Pináculos en el chaflán y remate almenado completan el conjunto ornamental de la fachada, con un lenguaje que no trascendió al interior. También en 1909 se reforma el proyecto inicial de 1907 de la Casa Ordeig emplazada en la plaza del Mercado nº 1 esquina a la calle Ramilletes. El proyecto inicial, perteneciente al periodo modernista de Mora, fue sustituido por otro en la línea del revival gótico foral con referencias a la cercana Lonja de la Seda.

²⁷¹ Año Construcción: 1909. Situación: Pza. del Ayuntamiento 23, c/ Correos 1. Autor: Francisco Mora Berenguer.

- Edificio Noguera I (Manzana 1)²⁷²

El solar fue resultado de la remodelación del Barrio de Pescadores, para el que tras varios intentos de reforma se aprobó un proyecto de cuatro manzanas en cuadrícula en 1907. Primer edificio ejecutado en la plaza, adoptó como estilo el historicismo neogótico que había sido introducido en las obras civiles por Joaquín Arnau. La Casa Noguera, junto con el Palacio de la Exposición, la Casa Suay, la Casa Ordeig y el edificio de la calle Palma, constituyen la obra de la época neogótica de Mora tras abandonar el modernismo de su primera etapa. Mora pretendía un homenaje al gótico local que, en sus propias palabras, era la expresión plástica del “momento más glorioso de la historia de Valencia”, y quiso inspirarse en los “bellísimos monumentos que posee Valencia de su época de mayor esplendor, modelos de arte ojival que el pueblo admira y venera, como genuinamente propios”. Sin embargo, en contradicción con su entusiasmo por el gótico valenciano, la realidad es que fundió elementos vernáculos con otros procedentes de monumentos góticos de otros lugares e, incluso, neogóticos: el mirador de obra parece inspirado en el edificio de la Diagonal de Barcelona nº 373 proyectado por Puig i Cadafalch y en elementos del gótico isabelino; el remate se asemeja al coronamiento del Paseo de Gracia nº 35 de Doménech i Montaner.

- Edificio Bigné (Manzana 4)²⁷³

Edificio modernista en la corriente de la Sezession vienesa, construido para D. Ramón Bigné en el renovado Barrio de Pescadores. Proyectado por el arquitecto Demetrio Ribes Marco en el año 1911, sería ejecutado por el maestro de obras Adolfo Bueso Mallol, quien siguió hasta el más mínimo detalle todas las indicaciones contenidas en el proyecto. Destaca en su fachada el verticalismo, la decoración suspendida y los motivos ornamentales como la rosa de Mackintosh de la escuela de Glasgow. Su sobriedad, la geometrización de diferentes elementos y su tratamiento modulado, nos acerca a los pioneros del hormigón, Garnier y Perret, y hacen que el inmueble se

²⁷² Año Construcción: 1909. Situación: Pza. del Ayuntamiento 22. Autor: Francisco Mora Berenguer

²⁷³ Año Construcción: 1911. Situación: c/ Pérez Pujol 5. Autor: Demetrio Ribes Marco.

aproxime al lenguaje racionalista. El piso principal está destinado a oficinas, en un primer momento a La Equitativa de los Estados Unidos del Brasil, y los pisos superiores a viviendas. Estas, una por planta, presentan una distribución muy clara, con diferenciación de la zona de noche y la zona de día e incorporan todas las comodidades y adelantos higiénicos conocidas en aquel momento. El trabajo del hierro, la madera y la cerámica (las llamadas artes menores) se integra en la obra como un elemento más de la arquitectura, demostrando así la minuciosidad por el diseño de su autor. Ejemplo de esto es el zócalo del zaguán rematado con una franja de cerámica de colores contrastados diseñados por el propio Demetrio Ribes. En la actualidad los huecos del bajo han sido alterados y una marquesina distorsiona y afea el conjunto. Destaca por su pureza arquitectónica y su proximidad a la vanguardia europea, con referencias a Garnier y Perret, los pioneros del hormigón.

4.3. Significado común y comparativa entre las dos estrategias enfrentadas de Reforma Interior

El transcurso del siglo XIX fue el marco de las transformaciones urbanas de Valencia, hasta configurar el modelo de la ciudad moderna, que ha sobrevivido hasta hoy. La necesidad de crecimiento de la ciudad antigua se dirigió hacia el exterior, a través del Ensanche, pero, en paralelo y vinculado a este crecimiento extramurario, se produjo un cambio sobre las viejas estructuras urbanas, que modificó su configuración y morfología: la Reforma Interior.

La extensión del espacio público, viales, calles en un lado y otro de la ronda, ocupando el área de la desaparecida muralla (entre las que tenemos Cirilo Amorós, Sorní, Pizarro, en el Ensanche, y Lauria, Pascual y Genís o Don Juan de Austria, en el interior) ofrecen una imagen de continuidad en una ciudad en la que las intervenciones parciales de Reforma Interior se anticipan a la aprobación definitiva del proyecto de Ensanche, aplicando los criterios de éste (como la sección de las calles y su trazado) en el espacio intramurario.

La Valencia moderna no sólo es fruto del crecimiento, sino también de un proceso interno de regeneración, un cambio operado en un tiempo largo, con un impacto funcional y estructural sobre el tejido urbano heredado de la Valencia del siglo XVIII. Estudiar este proceso no resulta una tarea fácil, debido a la multiplicidad de escenarios urbanos en los que se fue desarrollando y a los vaivenes derivados del juego de los agentes. Para ello, hemos confrontado las dos intervenciones urbanísticas que mejor reflejan las dos estrategias de Reforma Interior planteadas. En definitiva, cómo se planteó dar respuesta a las necesidades imperiosas de mejora del casco urbano, una realidad patente no sólo en los proyectos de Reforma Interior, sino también en la misma memoria del Ensanche, que la considera complementaria y necesaria. El punto de partida es común en ambos casos; las estrategias y las geometrías son las que diferencian dos proyectos que respondían de manera distinta a una misma realidad urbana.

Por un lado, el proyecto de Reforma Interior de Luis Ferreres; por otro, el proceso de intervención sobre el Barrio de Pescadores y su entorno. El primero inviable por su

envergadura y riesgo, mientras que el segundo viable, pero de aplicación lenta, acumulativa y que no ataja las carencias estructurales desde la raíz. A través del análisis de los planos se observa que a cada proyecto le corresponde una malla viaria diferenciada. Su estructura nos permite leer de una forma inmediata las ventajas e inconvenientes de cada una de ellas, partiendo de una escala que nos permite observar la ciudad en su conjunto, así como la conexión entre el interior y el ensanche, a partir de los elementos estructurantes principales.

Ambos quedan reflejados en los planos adjuntos de elaboración propia, los cuales reflejan la diferente morfología de cada uno de los proyectos (los dos de Ferreres y las actuaciones urbanísticas en el entorno del Barrio de Pescadores). Estos planos han sido realizados a escala 1:500 y, por un lado, reflejan los espacios llenos, que corresponden con las manzanas y parcelación del núcleo urbano; mientras que, por otro, representan los vacíos, que se corresponden con la estructura viaria y la red de espacios públicos, plazas y parques.

El primer proyecto de Ferreres de 1891 muestra claramente un trazado en malla en peine, o espina de pez, en torno al eje principal estructurante, representado por la Gran Vía de 30 metros. Este trazado está íntimamente ligado al recorrido del valladar, la gran cloaca de la ciudad, e incluía los ajustes y transformaciones necesarios para mejorar el trazado viario y, al mismo tiempo, resolver problemas de higiene, salubridad y ornato público.

En cambio, el segundo proyecto de Vía de 25 metros de 1892 modificaba de forma sustancial el primero, como ya se ha indicado. Este no se rige a partir de una lógica funcional, sino que plantea una ciudad que imita los grandes ejes parisinos a partir de la cruz formada por estas dos vías principales. El resultado no responde a las necesidades de la ciudad, planteando una morfología que modifica por completo la estructura de la ciudad, sin resolver los problemas estructurales de la misma, ni concebir la renovación del tejido urbano de las calles adyacentes, ya que grandes áreas del núcleo urbano quedaban fuera de la actuación, viéndose condenadas al deterioro urbano y a una continuidad de las condiciones de insalubridad preponderantes, con todo lo que ello conllevaba. Además de ello, su ejecución hubiera significado una importante merma en el patrimonio edilicio histórico de la ciudad. Sin embargo, los

proyectos se vieron relegados ante un proceso urbanístico singular, el del derribo y reurbanización del Barrio de Pescadores y su entorno, que conllevó la renovación de todo el cuadrante sudeste de la ciudad. En Valencia el proceso se antepone a los planos, y la continuidad de una visión territorial global hace que las soluciones formales de transformación y crecimiento se parezcan y sean producto del juego de intereses privados, y no de la necesidad de transformación por iniciativa pública.

Como se plasma a través de los planos, el proceso de reforma del Barrio de Pescadores no se limitó al espacio comprendido entre la calle Lauria y Barcas, sino que afectó a un área urbana mucho más amplia, asociada a la Estación del ferrocarril, a la futura plaza del Ayuntamiento y a las calles Pascual y Genís, Lauria y Don Juan de Austria, vías de conexión y enlace con el Ensanche.

Si establecemos una comparación superficial y de densidades entre el Ensanche burgués, cuyo eje principal es la Calle Cirilo Amorós, y el entorno de la plaza del Ayuntamiento y Barrio de Pescadores podemos observar que el segundo, el del espacio intramuros, es un espacio mucho más denso, rentable y con unos atributos, equipamientos y una mezcla de usos que hacen que mantenga su centralidad, frente a un Ensanche netamente residencial y complementario.

En cuanto a su extensión sorprende si comparamos el área del Ensanche burgués, situado al Este del núcleo urbano, que ocupa aproximadamente unas 32 hectáreas, en las que los patios de manzana ocupan en torno a un 35-40 % del total de la superficie de manzana. Por su parte, el área sujeta a planes y proyectos de renovación urbana y de Reforma Interior en el cuadrante sudeste del núcleo, aprovechando los múltiples espacios vacíos generados tras la desamortización, ocupa un área de en torno a 41,5 hectáreas de manzanas compactas, en las que no existen patios de manzanas, debido al menor tamaño de las mismas. Estos datos globales nos permiten hacernos una idea de la relevancia adquirida por este espacio urbano interior renovado, al cual se le otorgó una posición estratégica como punto de nexo entre los ensanches, derivada de la ubicación de la estación de ferrocarriles, que reforzó su centralidad y funcionalidad frente al Ensanche.

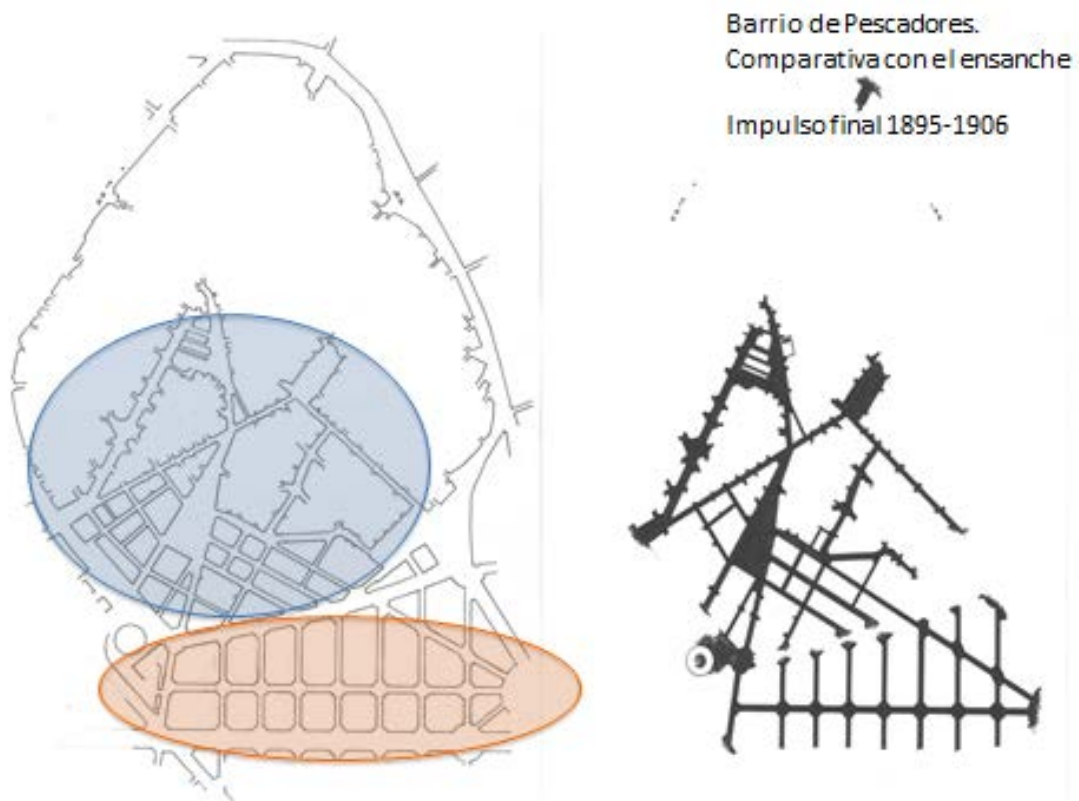


Figura 97. Comparación dimensional del primer Ensanche y la Reforma Interior del cuadrante sudeste de Valencia. Elaboración propia.

Los planos reflejan claramente la menor dimensión del Ensanche burgués, en relación con el área de renovación urbana del núcleo intramuros, así como su enlace y continuidad a través de la malla viaria. No por casualidad, la renovación del Barrio de Pescadores tiene un carácter híbrido, que incluye criterios urbanísticos del Ensanche dentro del espacio intramurario.

El proceso de Reforma Interior que se lleva a cabo puede definirse como incompleto en cuanto a sus estructuras, excluyendo aspectos tan necesarios como la reforma general de la red de alcantarillado o la construcción de vivienda barata. Sin embargo, consigue crear una nueva ciudad burguesa, con un centro urbano funcionalmente ordenado y con una fuerte implantación sobre el territorio. El espacio interior de Valencia se consolida y adquiere una nueva centralidad fruto de la Reforma Interior, que aporta una gran mezcla de nuevos usos, con calles especializadas (financieras, comerciales, terciarias, etc.), con nuevos equipamientos, edificios singulares y espacios

públicos de representatividad e identificación colectiva. Además, este proceso consigue generar una fuerte actividad especulativa y unas plusvalías enormes para aquellos sectores burgueses más acomodados, que supieron acercar sus intereses a los nuevos negocios urbanos.

En definitiva, la Reforma Interior de Valencia se produjo, desarrollándose como proceso. Desde el punto de vista funcional fue un éxito, aunque desde un enfoque estructural o geométrico dejó muchos aspectos inacabados, debido a la ausencia de un modelo general de ciudad, la falta de medios económicos con los que llevar a cabo aquellos proyectos más ambiciosos, y el debate de intereses entre los diferentes agentes urbanos que contribuyó al inmovilismo, a la neutralización de muchas de las iniciativas y a la falta de una restructuración de mayor calado, como la propuesta por Luis Ferreres, o posteriormente por Federico Aymamí o Javier Goerlich.

El resultado es un centro urbano transformado a partir de una multitud de intervenciones urbanísticas que se superponen en el tiempo y en el espacio, enormemente costosa para las arcas públicas y, a su vez, muy beneficiosa para un sector minoritario de la sociedad. A consecuencia de este proceso, se generó una ciudad ecléctica desde el punto de vista compositivo, producto de las vacilaciones y la suma de actuaciones de diferente índole y diseño. Valencia es una ciudad ecléctica en el proceso urbanístico, en el debate político y en su arquitectura, con raras excepciones, como el caso de Demetrio Ribes, vinculado a otros parámetros artísticos y constructivos, además de a otras redes financieras, más allá del conservador ámbito local.

La calle de la Paz, el Barrio de Pescadores y su prolongación en las calles adyacentes o la calle de San Vicente dan buena muestra de estas geometrías resultantes, que definen la ciudad moderna, caracterizando el conjunto no por su homogeneidad arquitectónica, pero sí por sus criterios urbanísticos y tipologías constructivas que en su conjunto forman un mosaico de piezas diferentes, con un encaje general armónico y equilibrado. El espacio urbano denominado como Barrio de Pescadores, situado en el cuadrante sudeste de la ciudad, representa un área geoméricamente central y estratégica, que jugó un papel clave en las operaciones de renovación del tejido urbano de Valencia. Partiendo de un entorno previo muy degradado, surge la mayor

operación urbanística de transformación en el interior de la ciudad durante el siglo XIX y buena parte del XX. El diseño de un nuevo centro urbano y la continuidad a través suyo hacia el crecimiento exterior del Ensanche refuerza su centralidad, concentrando fuertes componentes de usos terciarios, que en sentido amplio caracterizan el centro de Valencia, convirtiéndolo en referente y área complementaria del Ensanche.

Por su parte, el proyecto de Gran Vía de 30 metros de Luis Ferreres, acompañado de una malla en peine, y su contraproyecto de vía de 25 metros, diseñando un trazado en cruz, representan, pese a sus diferencias internas, una iniciativa diferente a la aplicada en el Barrio de Pescadores, con puntos comunes, aparte del hecho de estar firmados ambos por el mismo arquitecto. La intervención común sobre el tejido urbano, la renovación completa del viario, como sistema de renovación, saneamiento y ornato de la ciudad, es el principio básico que motivó estos proyectos, utópicos e irrealizables en el contexto y forma en el que fueron concebidos. A pesar de que su memoria define una ejecución en plazos, que, en definitiva, también representan un proceso, su concepción global de la Reforma Interior les otorga un carácter muy distinto al anteriormente señalado.

El plan-proyecto fracasó en cuanto a su ejecución y viabilidad, frente a las ventajas relativas derivadas del plan-proceso. Sin embargo, sobrevivió como aspiración y anhelo de determinados sectores sociales que han condicionado (y siguen haciéndolo) la evolución urbanística de Valencia a lo largo del siglo XX.

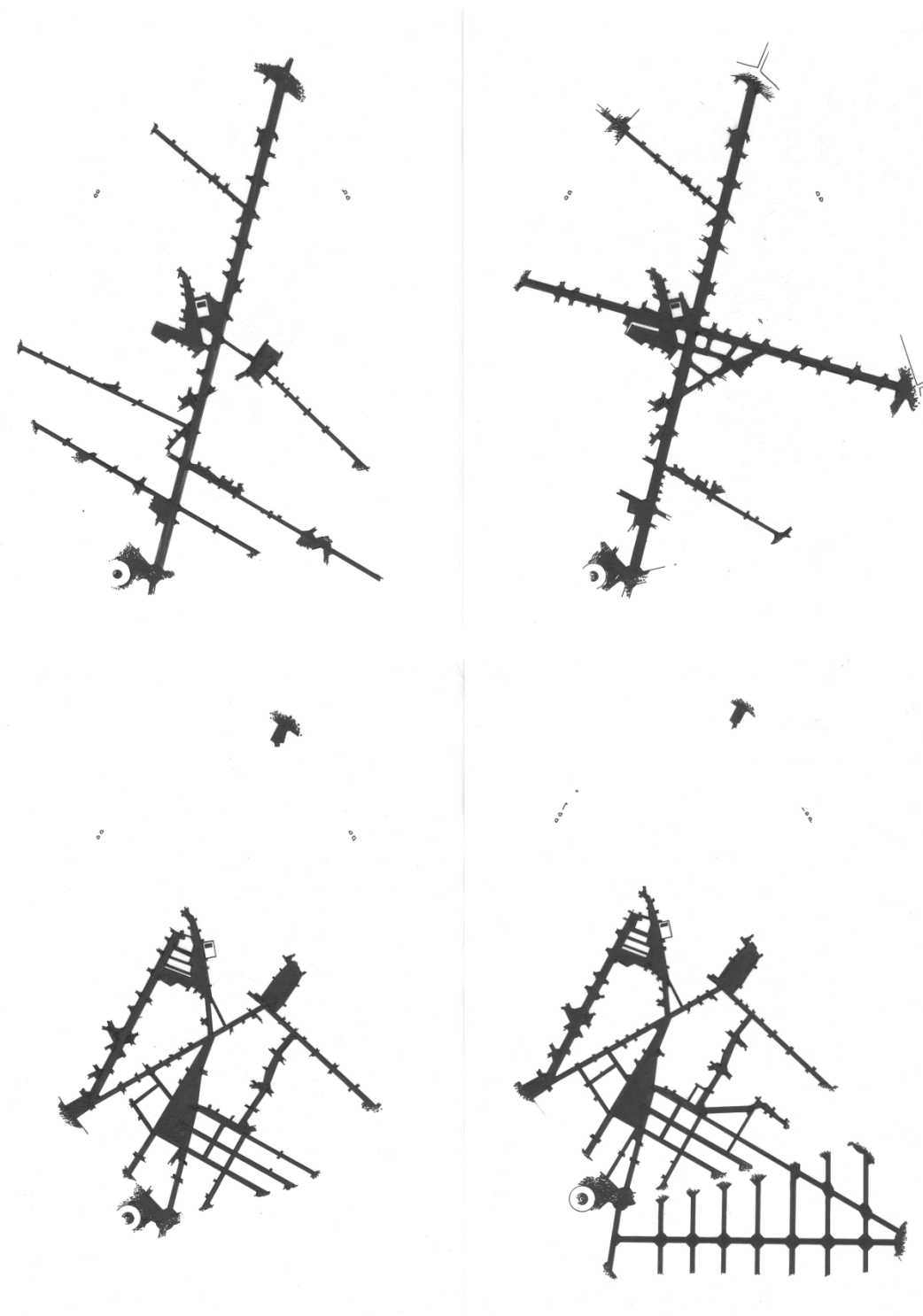


Figura 98. Composición comparativa entre los esquemas de mallas urbanas resultantes de las propuestas de Reforma Interior de Valencia en el siglo XIX

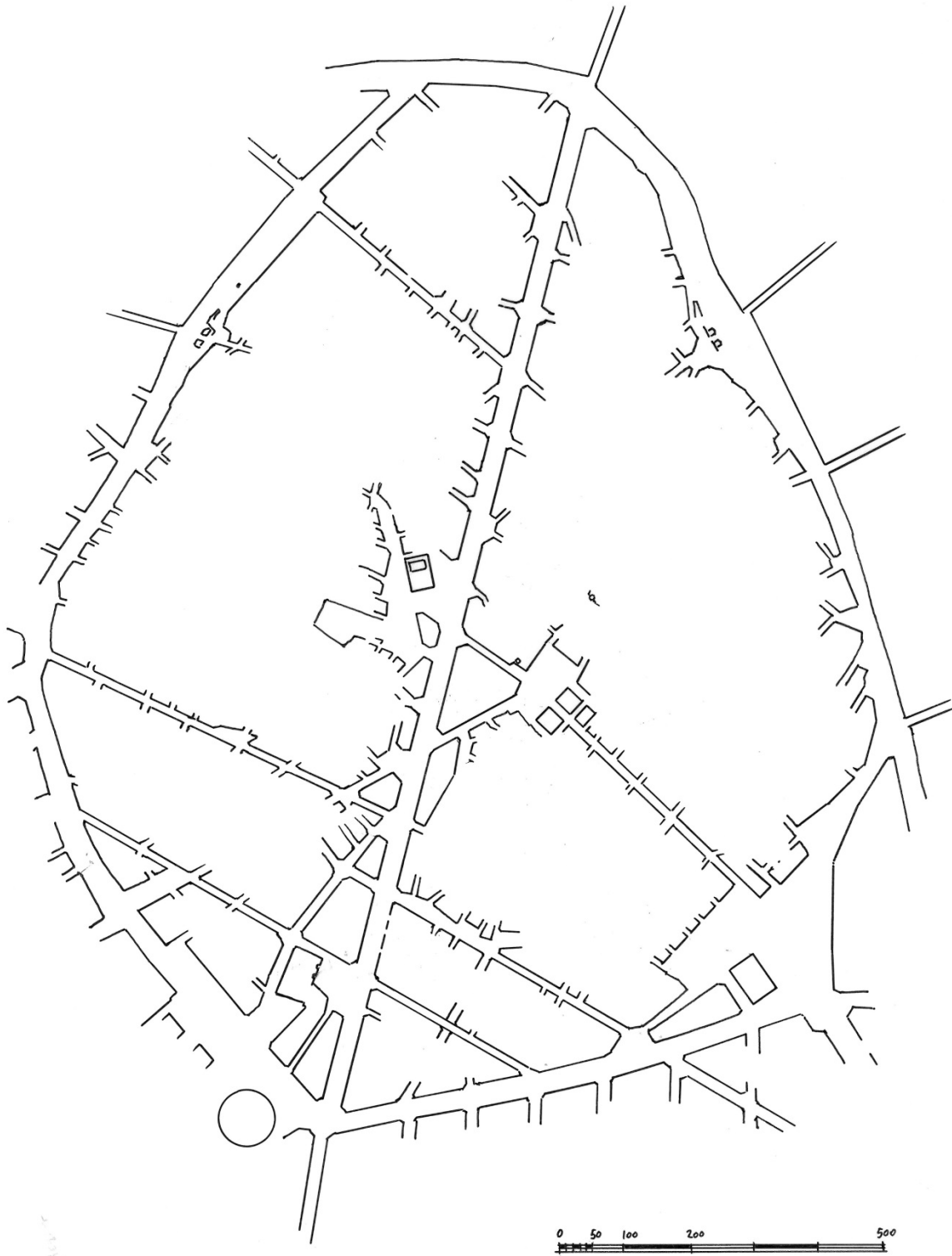


Figura 99. Plano del proyecto de Gran Vía de 30 metros de Luis Ferreres (1891). Malla en peine. Elaboración propia²⁷⁴.

²⁷⁴ Todos los planos incluidos son de elaboración propia y han sido dibujados a escala 1: 5.000. Sirva como referencia para todos ellos la escala gráfica que se adjunta en el primero.

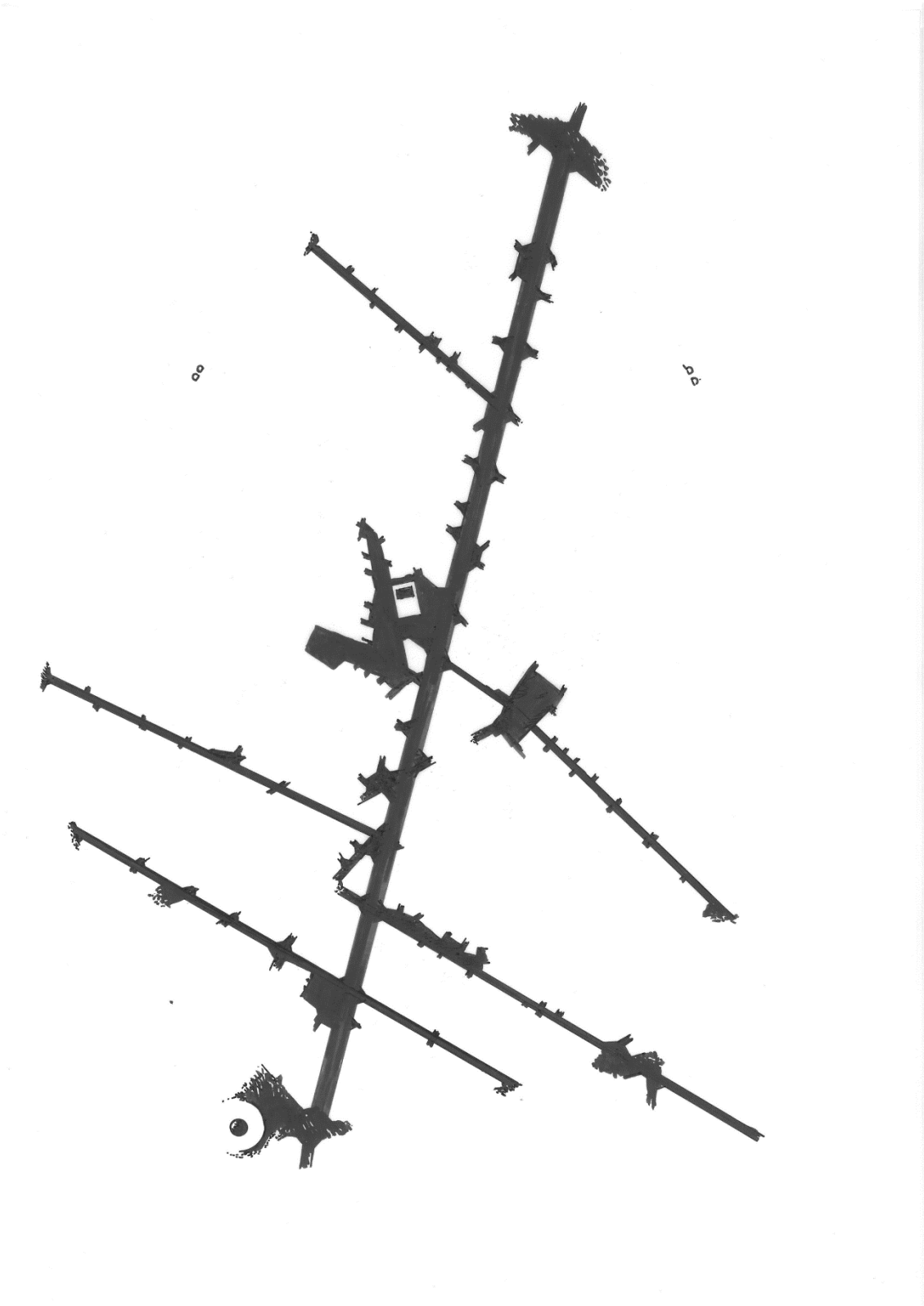


Figura 100. Plano del proyecto de Gran Vía de 30 metros de Luis Ferreres (1891). Malla en peine. Elaboración propia.

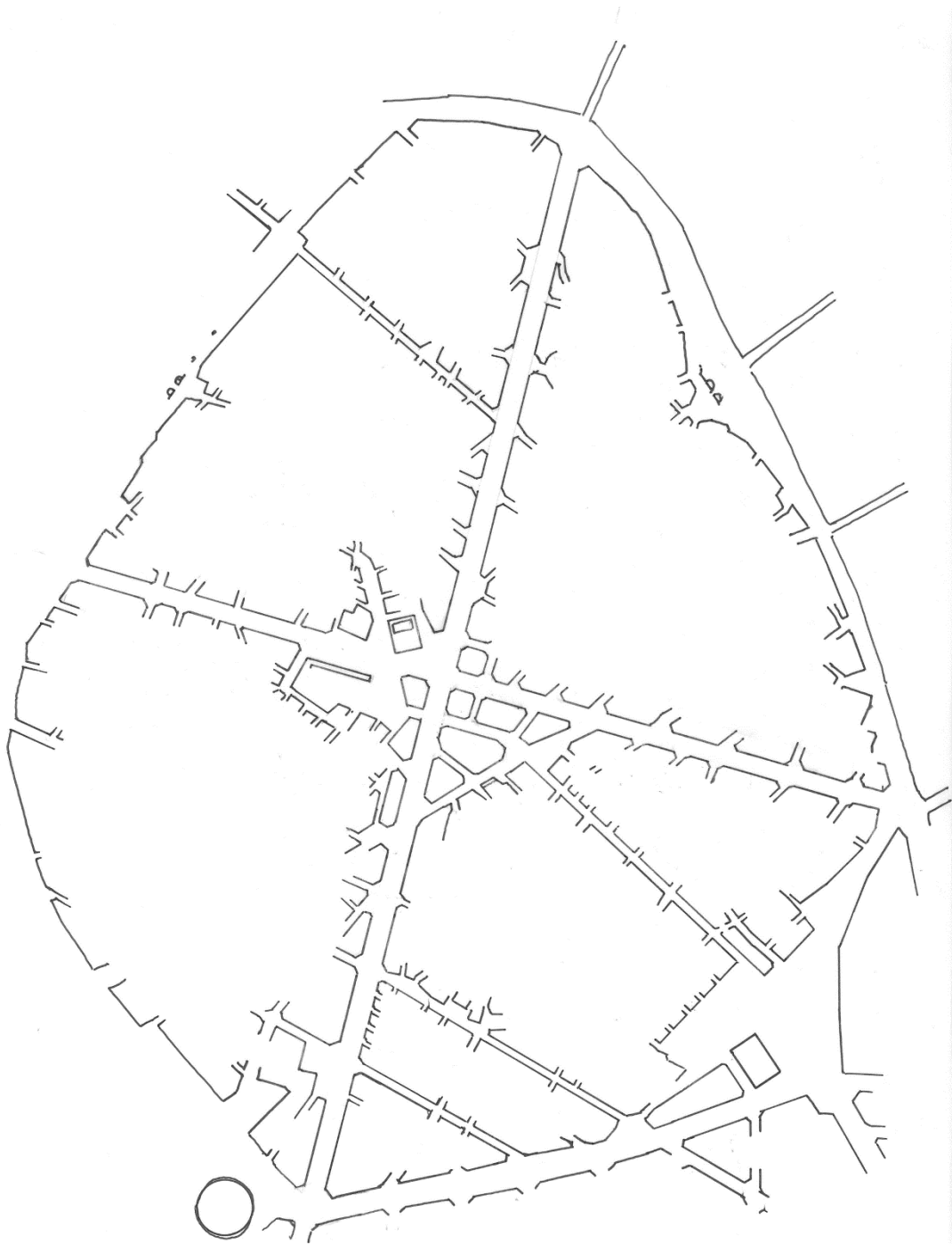


Figura 101. Plano del proyecto de Vía de 25 metros de Luis Ferreres (1892), modificando el inicial. Trazado en cruz. Elaboración propia.

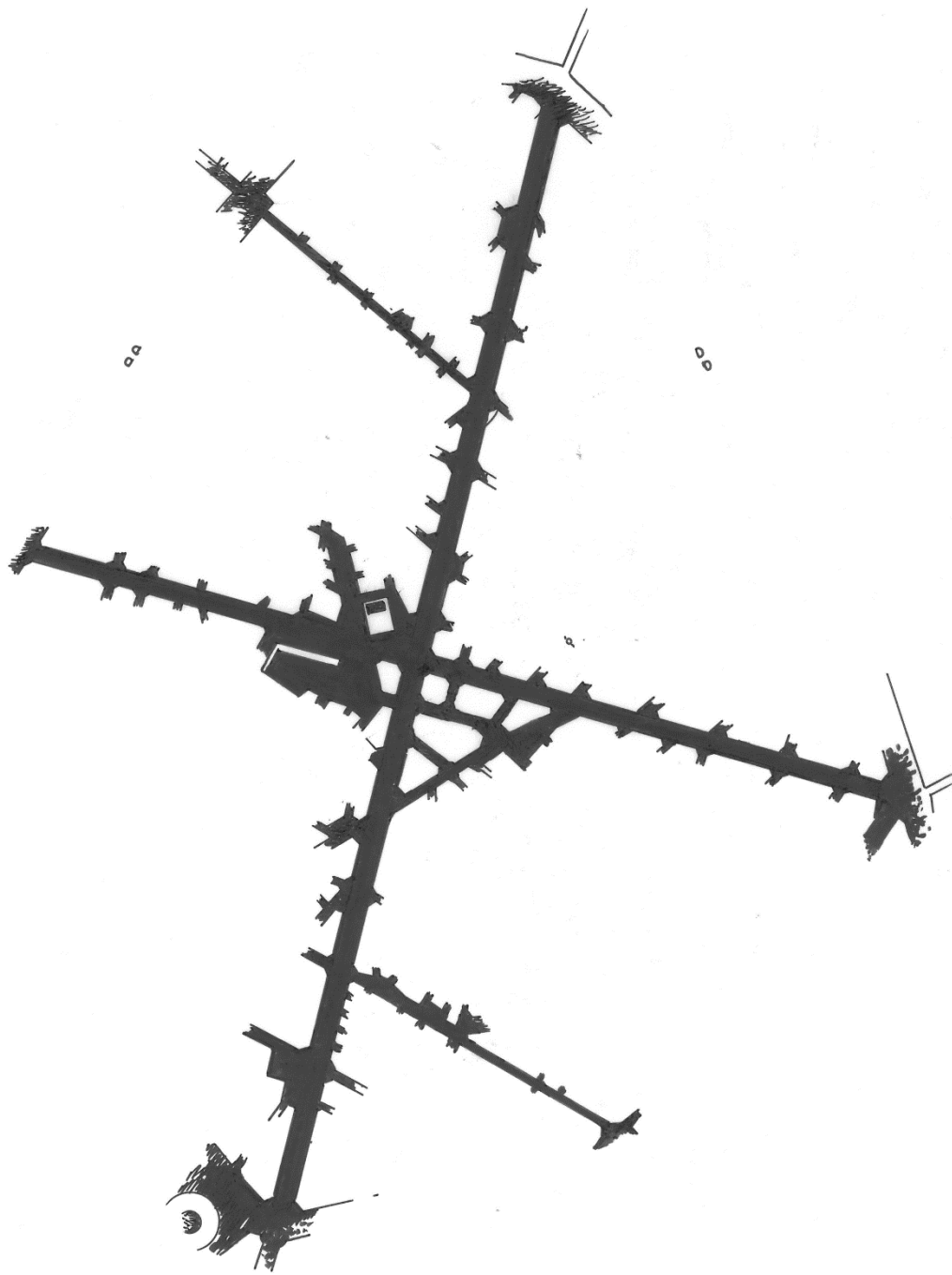


Figura 102. Plano del proyecto de Vía de 25 metros de Luis Ferreres (1892), modificando el inicial. Trazado en cruz. Elaboración propia.



Figura 103. Plano de las intervenciones urbanísticas en el Barrio de Pescadores y su entorno, a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX e inicios del XX. Elaboración propia.

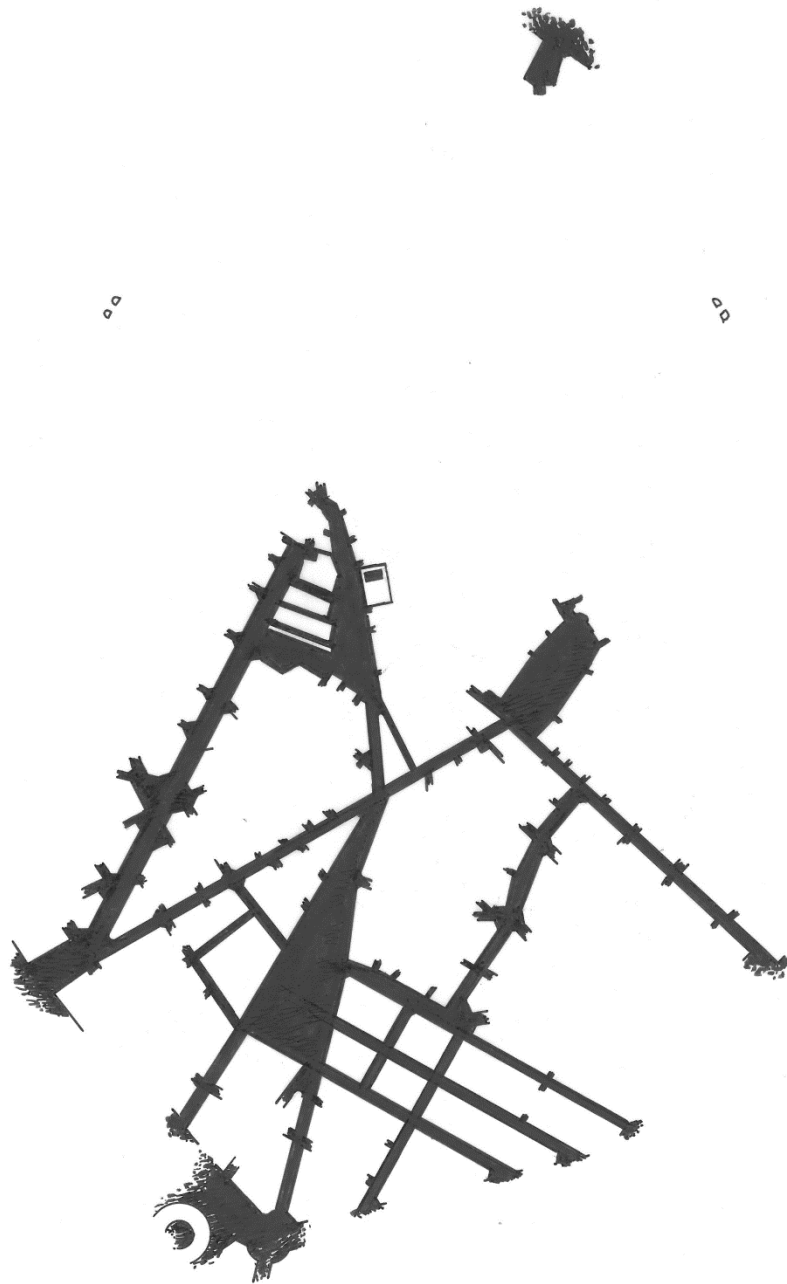


Figura 104. Plano de las intervenciones urbanísticas en el Barrio de Pescadores y su entorno, a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y comienzos del XX. Elaboración propia.



Figura 105. Plano de las intervenciones urbanísticas en el Barrio de Pescadores y su entorno, en contraposición con el primer Ensanche burgués. Elaboración propia.

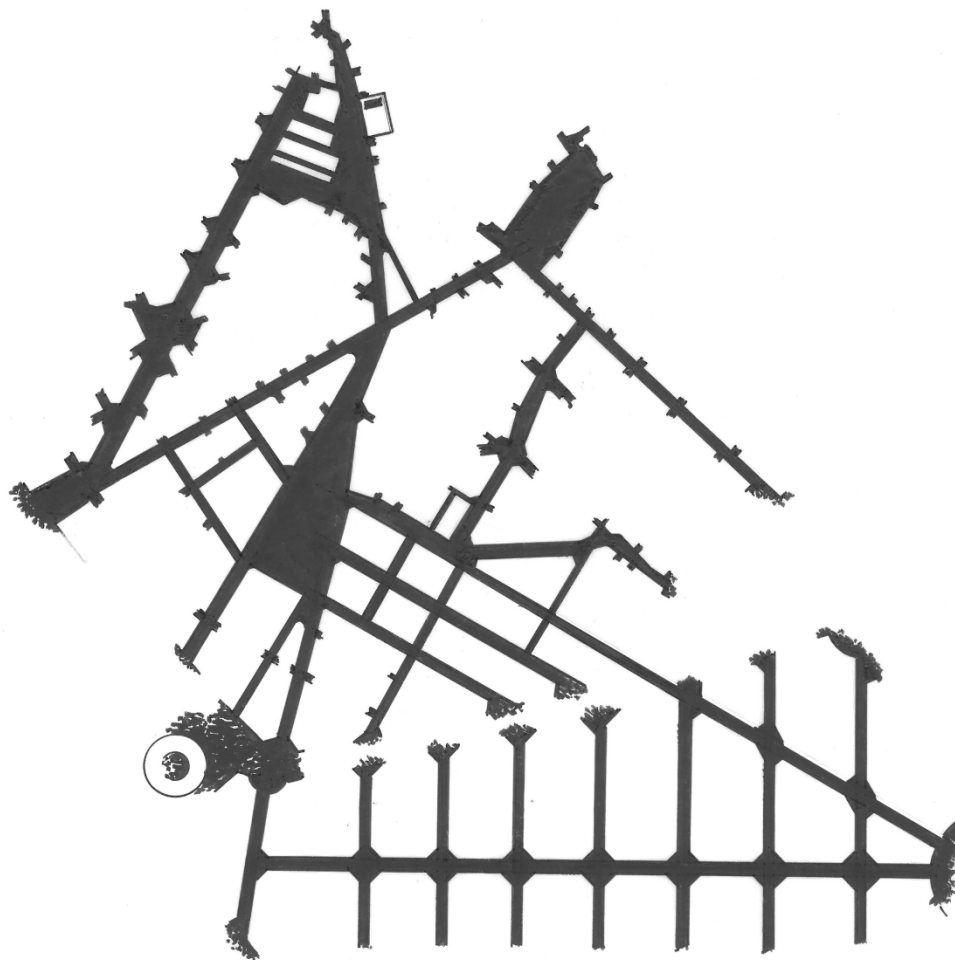


Figura 106. Plano de las intervenciones urbanísticas en el Barrio de Pescadores y su entorno, en contraposición con el primer Ensanche burgués. Elaboración propia.

CAPÍTULO 5.

CONCLUSIONES

Como se planteaba al comienzo de esta investigación, nuestro objetivo principal era el de comprender la elaboración urbanística que dio lugar al nacimiento de la Valencia moderna. Cabía preguntarse si hubo un proyecto global que pretendió transformar la ciudad heredada en una gran ciudad, o por el contrario, sólo se realizaron cambios contingentes y, a lo sumo, coherentes con las tácticas y conveniencias de determinados agentes urbanos.

Como cuestión central, las preguntas expuestas en la introducción de la presente tesis nos confrontaron con la duda de si hubo una verdadera Reforma Interior comparable a la realizada en otras ciudades. Hay que concluir que sí. Sí la hubo, aunque no fue desarrollada a partir de un único proyecto global. Hubo operaciones puntuales de transformación urbana que se fueron sumando a lo largo del tiempo, lo que constituyó un proceso largo, marcado por la discontinuidad. En Valencia, de forma clara y consistente, la Reforma Interior no fue un proyecto formal de ciudad, sino una estrategia al servicio de intereses inmobiliarios que explotaron las ventajas de la concentración de nuevos usos terciarios.

Esa transformación de la ciudad triunfa. El Barrio de Pescadores, expropiado y demolido totalmente en 1907, es un ejemplo de proceso, en el que el área circundante también se renueva y se beneficia de su transformación y que, en conjunto, es complementario al Ensanche, constituyendo un Ensanche en sí mismo.

A fin de comprender este proceso, nos hemos interrogado en torno al juego de los diferentes agentes urbanos y a la puesta en marcha de intervenciones enfrentadas (viables e inviables), que configuraron los nuevos espacios de centralidad que han perdurado hasta la actualidad, concentrando nuestra atención en el proceso de renovación del espacio interior del núcleo urbano, a fin de hacer una serie de reflexiones que nos conducen a las conclusiones que exponemos ahora, imprescindibles para entender la realidad de la ciudad actual.

1. La prevalencia y singularidad en el caso valenciano de las cuestiones higienistas

Para comprender y definir el proceso de Reforma Interior acometido en Valencia hemos de tener en cuenta el punto de partida. **La ciudad del XIX, fruto del crecimiento demográfico, densificación poblacional e insalubridad generalizada, es el escenario de graves epidemias y de una importante carestía de vivienda habitable y digna, pero que se define como un espacio de oportunidad, iniciada con los procesos desamortizadores** que transformaron el orden de la vieja ciudad conventual y ofrecieron posibilidades inmediatas de dotación de suelo e intervenciones urbanísticas de calado.

Producto de esta situación se hace preciso abordar dos objetivos prioritarios: la dotación de nueva vivienda y la mejora de las infraestructuras (el servicio de agua potable, la red de alcantarillado, pero también el suministro de gas y con él, el alumbrado público y posteriormente el suministro eléctrico). En un contexto de emergencia, el Ayuntamiento se convirtió en el órgano responsable y encargado de gestionar la mayor parte de las políticas encaminadas a la mejora de las condiciones materiales de la nueva ciudad liberal. Pero en la confrontación de intereses privados o públicos se impusieron los primeros, relegando la solución de los problemas infraestructurales y favoreciendo aquellos que tenían como objetivo simple la optimización del negocio inmobiliario.

Esta situación generalizada impulsó una voluntad política de iniciativas públicas que supuso un gran esfuerzo de modernización a todos los niveles, desarrollándose, tanto a nivel local como estatal, sucesivas normas y leyes orientadas a atajar los problemas estructurales de las grandes urbes españolas. Sin embargo, la inestabilidad política general del siglo XIX, la debilidad de las instituciones representativas y la lucha de intereses que se fraguaba en su interior condicionó la evolución de las transformaciones urbanas. Iniciativa pública y negocio privado fueron de la mano durante este periodo, dando lugar a personajes en el panorama político que, como el

Marqués de Campo, participaban de ambas facetas, favoreciendo sus intereses particulares desde su posición política.

Se favorecía un modelo de ciudad burguesa, en el que las nuevas élites se nutrían de la capacidad de generar nuevos negocios urbanos, tratando de plasmar su reciente dominio político a través de la definición de nuevos espacios de centralidad. En el caso de Valencia esta estrategia tuvo una ocasión sin igual en la definición del centro cívico alrededor del nuevo Ayuntamiento, con una operación de enorme complejidad, decisiva para la morfología urbana de la ciudad en su conjunto. Dentro de este nuevo escenario, diferentes agentes sociales tomaron parte de los debates, influyendo en la toma de decisiones y en la puesta en marcha de determinados proyectos. Estos conflictos se acentuaron en Valencia a consecuencia de las fuertes tensiones sociales y la lucha obrera latente, de la crisis sedera y del lento proceso de reconversión económica de esta región.

La política urbanística valenciana persigue el objetivo de mejorar las condiciones de la vida urbana en el núcleo de la ciudad antigua, como una fórmula de renovación del tejido urbano complementaria a la del Ensanche, que se manifiesta con más fuerza si cabe que aquel, que emula sus planteamientos, limitándolo y redefiniendo la ciudad desde la reorganización de su centro histórico. Pero en este proceso transformador y revitalizador de una sociedad liberal en formación también se necesita una imagen y un modelo urbano en el cual las nuevas élites se sientan representadas, construyendo un marco de proyección hacia el futuro y en competencia con otras sociedades y núcleos urbanos.

2. La existencia de dos enfoques metodológicos precursores en la urbanística

El nuevo marco normativo y legislativo implementado durante la segunda mitad de la centuria otorga las herramientas administrativas necesarias para la intervención en las ciudades. El reglamento de Policía Urbana de 1844, las leyes de Ensanche, con el primer proyecto de Posada Herreda de 1861 y sucesivos, la ley de Expropiación Forzosa de 1879 y la ley de Saneamiento y mejora interior de las poblaciones de 1895,

conocida como ley de Reforma Interior, fueron algunos de los más relevantes instrumentos del cambio urbanístico en España.

En este contexto reformador, diferentes comisiones municipales, como las de Policía Urbana, Saneamiento o Reforma Interior, plantearon iniciativas y proyectos de mejora y de nuevas alineaciones para la transformación interior de Valencia, distinguiendo dos estrategias y modelos de ciudad confrontados. Por un lado, Valencia demuestra su capacidad de definir un proyecto formalmente potente en su definición, adecuado a las posibilidades de las prácticas urbanísticas del momento, pero que limitan su alcance y ambición a un deliberado ajuste a lo posible.

Se acometieron un conjunto de iniciativas parciales que plantearon mejoras de determinadas calles o infraestructuras, careciendo de un planteamiento global acorde a la gravedad de las necesidades urbanas. Un planteamiento táctico que se engloba dentro de un proceso acumulativo y en constante redefinición de intervenciones, que podemos categorizar como Plan-Proceso, en la medida que busca ajustarse estrictamente a las conveniencias particulares y a la resultante final del conflicto de intereses.

Por otro lado, Valencia se define como la ciudad de los proyectos olvidados, entendiendo como tal una serie de planes teóricos de urbanización de gran alcance y complejidad, disciplinariamente correctos, ajustados en su literalidad a las nuevas leyes y al contexto urbanístico del momento, pero que chocaron con la realidad política, social y económica de Valencia, que los hizo inviables. La subordinación de la Administración local a los intereses particulares anuló toda ambición de mayor alcance, que pudiese materializar una idea global de ciudad, como demuestra el fracaso del proyecto de Reforma Interior de Ferreres, estudiado en esta tesis.

El debate continuo y el equilibrio neutralizador de las fuerzas políticas contrapuestas impidieron el desarrollo de una estrategia a largo plazo, con unas propuestas morfológicas predefinidas que habrían determinado el carácter y la imagen de la ciudad moderna. Es el triunfo de las geometrías que se acomodan a los huecos y que dirimen, a lo sumo, los llenos y los vacíos frente a aquellas otras de mayor ambición que hubiesen sido capaces de redefinir la ciudad entera.

Entre los proyectos que podrían haber cambiado totalmente la estructura y la imagen urbana, sobresale el proyecto de Luis Ferreres de 1891, que se anticipa a la ley de Reforma Interior de 1895 y que se nutre de la propia experiencia del autor en el proyecto de Ensanche de 1884 y de los principios de la Teoría General de la Urbanización de Ildefonso Cerdà, referenciada en diversas ocasiones en las memorias justificativas de los proyectos. Ferreres adaptó esos principios a la realidad del núcleo urbano de Valencia, a través de sus propuestas de Reforma Interior.

El proyecto general de Reforma Interior de Ferreres se divide en dos etapas y en dos proyectos. El primero de ellos plantea la apertura central de una Gran Vía de 30 metros de latitud, que tenía asociada la creación de una gran plaza central (la plaza de la Reina) y la ampliación de calles laterales preexistentes (como la de la Paz, Corona o Lauria). No obstante, este proyecto fue muy criticado y rápidamente sustituido por otro de signo distinto. El nuevo encargo suponía la proyectación de una vía de 25 metros, transversal a la anterior de 30 metros, anulando la ampliación de la plaza de la Reina y la creación de una gran manzana central de uso público, reconvertida en dos manzanas con tres pasajes comerciales.

Este nuevo diseño modificaba la naturaleza del anterior, aproximándolo más a los intereses privados a través de su caracterización comercial y de ocio burgués, frente al primero que priorizaba los intereses públicos y un modelo diferente de ciudad, como se concluye en el capítulo cuarto. Pese a las modificaciones, el proyecto de Ferreres finalmente se abandonó, centrando los esfuerzos municipales en un proceso de mejora urbanística que se concentró en el cuadrante sureste del centro urbano. La lectura pormenorizada de las memorias de los proyectos, nos permite afirmar que eran intervenciones mucho más complejas de lo que hasta ahora se había sostenido, distanciándonos de aquella interpretación inicial de la cruz viaria, imprecisa y excesivamente simplificadora.

Sin embargo, la intervención urbanística sobre el Barrio de Pescadores y su entorno, la cual se prolongó durante décadas, representa el plan-proceso y es el mejor ejemplo de “ensanche interior”, acometido a partir de un proceso de transformación de todo el área que fue modificándose en el tiempo y no llegó a estar definido ni tan siquiera una vez ya iniciadas las obras. Podemos concluir que en el caso de la Reforma Interior de

Valencia, la confrontación se decantó a favor del plan entendido como proceso, en detrimento del plan-proyecto de Luis Ferreres.

3. El modelo con especificidades propias de la Reforma Interior en Valencia

Podemos afirmar que la Reforma Interior es el medio por el que la ciudad ha sido renovada. El caso de Valencia tiene un proceso de desarrollo peculiar y prolongado. Tras un largo proceso de debate de planes y proyectos de mejora y reforma, el resultado final es de una fortaleza incontestable. Un proceso de transformación urbana que modifica y define nuevos atributos de centralidad, que, sin embargo, se mantienen dentro del núcleo, reafirmando la Reforma Interior por intervención en las funciones urbana. La reforma es equilibrada y consigue crear una nueva centralidad alrededor de la plaza del Ayuntamiento, que se ha mantenido hasta la actualidad.

En el caso estudiado, el activo principal que respalda la iniciativa de la Reforma es el de las funciones urbanas singulares. El terciario de ocio, comercial, el burocrático asociados al reconocimiento del valor de los nodos de transporte, serán decisivos. La irrupción de las funciones urbanas distintas de la residencia o el espacio productivo en el debate de la forma, implica una necesidad de geometría variable que sólo queda fijada al final de su ejecución.

Valencia muestra una ordenación sustentada en la disposición de las funciones urbanas de extraordinaria fuerza, una vez que ha sido consolidado el proceso a lo largo de varios decenios como producto del debate entre grupos y de las tensiones entre los agentes urbanos concurrentes, sus contradicciones y sus alianzas. Pero, el éxito de esta operación de nueva centralidad se sitúa en la capacidad de la ciudad heredada de mantener su valor frente a la extensión del extrarradio. El resultado en el caso de Valencia es la fijación de los valores de ese entorno con una enorme eficacia económica y una diferenciación social del espacio no menos importante.

El nuevo centro urbano será el lugar de confluencia, la “rótula” entre los dos ensanches extramurarios: el noble al Este, en el que habitará la burguesía, y el de clase media y trabajadora al Oeste, destino coherente con el perfil social de los barrios

aledaños del centro, Velluters y la Seda, de población obrera. Su geometría asegura su éxito.

Esta centralidad social y funcional sustentará un modelo urbano radiocéntrico que fue reconocido en el plan de Ensanche de 1907, que se sostuvo hasta hoy no sólo en los valores de esa nueva centralidad, sino también en la derivada de la disposición de las infraestructuras ferroviarias que ha impedido hasta ahora mismo la conectividad transversal entre los Ensanches. La superación de esas dificultades y condicionantes solo pudo ser planteada en la segunda mitad del siglo XX, resolviendo el crecimiento urbano al otro lado del río, en la zona Norte, con un planteamiento completamente distinto, pero no menos conflictivo.

Se trata de un camino lento en el tiempo, cuyos objetivos básicos han sido cubiertos, como es la implantación del área comercial central, la incorporación de los usos administrativos-institucionales, el establecimiento de espacios para el ocio y de lo que llamamos hoy día actividades terciarias, oficinas, agencias, etc. No es casual el hecho de que las operaciones de uso y actividades más rentables económicamente estén en el núcleo urbano y lo hayan estado durante decenios.

Es importante la interpretación que sostenemos en relación con **la caracterización global de la operación sobre el cuadrante sur-oriental del casco antiguo, y que pone el acento en el carácter mixto del modelo al que responde, ya que es a la vez una Reforma Interior y un Ensanche a la manera de la extensión de la ciudad.** Podemos afirmar, por ello, que es también un “ensanche interior”, lo que supone una contradicción en el modelo; una contradicción ideológica que nos permite comprender el funcionamiento de la Valencia moderna. La escala de la ciudad, con uno de los centros urbanos de mayor dimensión en España y un Ensanche inicial de carácter radiocéntrico, obligado por multitud de condicionantes en el proyecto de 1884, que se plantea como una simple extensión del centro urbano y una regularización de las ocupaciones materializadas más allá de la ronda generada por el derribo de las murallas.

En consecuencia, podemos afirmar que son procesos híbridos, derivados de la falta de una estrategia de ciudad clara. El resultado, en cambio, es el de una ciudad funcionalmente equilibrada que apurará durante casi un siglo, hasta el límite de lo

posible su capacidad de mantener la ciudad antigua como el único centro urbano. Este equilibrio forzoso del modelo radiocéntrico encontrará dos aliados determinantes en el obstáculo de las vías del ferrocarril en su acceso hasta la Estación del Norte y en la persistencia del valor del acceso fácil y el prestigio social de la residencia en el cuadrante sur-oriental y el Ensanche adyacente.

Como hemos establecido, las funciones son el Plan y no el resultado del Plan. Se apuesta por las funciones por encima de las formas. La estructura funcional de la ciudad aparece con estos proyectos como la substancia justificadora de la forma urbana, por encima de los requerimientos académicos.

4. Invariabilidad estructural y reformulación de los elementos

Las funciones y la forma que adquiere el centro urbano de Valencia durante la segunda mitad del XIX y principios del siglo XX redefinen la ciudad y responden al proceso de gestión y ejecución de diferentes proyectos que se van acumulando, mejorando el conjunto, aunque sin una estrategia general de ciudad como hemos dicho. Se desarrolla una centralidad muy fuerte, apoyada en diferentes usos y actividades (administrativa, financiera, institucional, comercial y terciario), frente al vacío de funciones distintas a la residencial en el Ensanche, directamente vinculado a las operaciones de transformación del centro. El área de centralidad de la ciudad de Valencia está situada en el perímetro de esta área, focalizada en la especialización de diferentes ejes viarios contiguos, tales como calle Barcas, Colón, San Vicente, Lauria, Don Juan de Austria, Poeta Querol y Calle de la Paz.

Los Ensanches supusieron, para ciudades como Barcelona o Bilbao, el desarrollo de nuevas centralidades, funcionales y formales, deslocalizando ciertos servicios desde el centro histórico hacia las nuevas zonas de expansión urbana. Sin embargo, en el caso de Valencia se produjo un proceso contrario que reforzó la ciudad histórica. Y en este proceso, encontramos dos elementos clave. Por un lado, la lógica especulativa, es decir, **el aseguramiento del valor gracias a la accesibilidad y la concentración de usos, frente al riesgo de las funciones nuevas. Por otro, como ya hemos apuntado, la prevalencia de la función frente a la forma, reducida a aspectos en ocasiones**

decorativos, y a la densificación como argumento principal. Como corolario, se puede decir que la estructura de las funciones terciarias pasa a ser la dominante en el centro histórico en un proceso de especialización por calles, que dan fuerza y carácter al conjunto.

La Reforma Interior en su conjunto da cohesión a la ciudad a través del encaje funcional resultante de la especialización por calles contiguas: la calle Barcas y Pintor Sorolla de carácter financiero; la calle Don Juan de Austria, de carácter comercial y de restauración; Pascual y Genís y Lauria, de negocios; Plaza del Ayuntamiento y Correos, predominantemente institucional, con el Edificio Telefónica-Correos y el Ayuntamiento construido a comienzos del siglo XX, representando la máxima capacidad jerárquica de la política local y un referente en la gobernación de los valencianos. El Mercado, San Vicente y la Plaza de la Reina, que se encaminaba a ser la gran plaza de la ciudad, según el proyecto de Gran Vía de Ferreres, pero que finalmente quedan relegadas a un segundo plano, permanentemente inacabada e indefinida. Este espacio urbano, todavía en debate, representa la plaza de la ciudad antigua, en contraposición con la plaza del Ayuntamiento, que se asocia a la nueva ciudad burguesa. La calle de la Paz se especializa como eje comercial de tiendas de moda, grandes almacenes y cafés, que tienen una cierta inspiración cosmopolita y parisina, siendo el lugar de esparcimiento preferido para la nueva burguesía valenciana del siglo XIX.

Valencia consigue a través del plan-proceso, aplicado al cuadrante suroriental y que genera la ciudad moderna, componer un mosaico de tejidos y geometrías distintas y complementarias en el centro urbano. Fruto de este proceso, la ciudad tiene un carácter ecléctico muy marcado, así como la arquitectura que acompañó a estas actuaciones. Sin ánimo de exhaustividad, podemos identificar geometrías diferenciadas en las áreas de transformación urbanística. En el Barrio de Pescadores se aplica una geometría de retícula ortogonal, propia de los crecimientos del Ensanche, con el que conecta a través de diferentes vías. La apertura de la calle de la Paz, que representa el primer proyecto de Reforma Interior, diseña un nuevo eje lineal, con una parcelación homogénea y una tipología edificatoria predefinida (en cuanto a las alturas y cornisas), que determina la singular escala de la calle, concebida como área comercial y de ocio burgués, aprovechando las plantas bajas y grandes escaparates.

En Valencia, la Reforma Interior, como concepto amplio y desde un punto de vista funcional, consiguió transformar y modernizar el centro histórico. Es la gran operación que fortalece la imagen de la ciudad, otorgándole carácter. Una ciudad que durante décadas había concedido licencias, sin alineación oficial, sin plan de ordenación, sin un parcelario definido. El proyecto de Ferreres fija claramente el parcelario y las tipologías edificatorias; lo mismo que sucede en la reurbanización del Barrio de Pescadores. En Valencia, la función principal del Ensanche es la de barrio residencial, incluyendo las plantas bajas, que en muchos casos también cumplían esta función, en contraposición a lo que sucede en el espacio intramurario, donde se explota su funcionalidad comercial, a partir de la renovación del tejido urbano derivado de la Reforma Interior. A pesar de que el proyecto de Ferreres finalmente no se ejecutó, el análisis de su geometría nos permite afirmar que los estudios existentes hasta el momento aportan una visión insuficiente y un análisis que desconoce o deja sin incorporar aspectos que revelan su naturaleza y alcance, concluyendo que Ferreres diseñó dos proyectos diferentes. El primero, el proyecto de la Gran Vía Central de 30 metros era de una gran rotundidad, mientras que el segundo era una modificación, que invalida la actuación global por cuanto aumenta mucho el coste de expropiación y urbanización. Si ya antes era difícil alcanzar un empréstito de tal magnitud, luego lo inviabiliza completamente.

La tesis prueba que el proyecto inicial de Gran Vía central de 30 metros define un esquema de malla en peine, frente a la cruz del segundo proyecto. El eje central vendría acompañado de vías transversales afluentes, como la calle de la Corona, de la Paz y Lauria, que debía sobreponerse a la vieja trama medieval, con el fin de resolver el problema de salubridad y falta de vivienda digna que existía. Una relación formal de conjunto, suficiente para singularizar y monumentalizar el centro, que le hubiera conferido una gran potencia compositiva y arquitectónica.

En definitiva, el resultado de esta discusión es que la Reforma Interior se ha materializado, creando una nueva centralidad reforzada en torno al cuadrante urbano que circunda el Barrio de Pescadores, Plaza del Ayuntamiento y calle de la Paz, donde se desarrollan la mayor parte de intervenciones urbanísticas durante la segunda mitad

del XIX, concentrando las actividades de mayor valor funcional que puedan asociarse al uso residencial en una ciudad.

5. El Barrio de Pescadores. Más que una nueva centralidad, una nueva geometría del conjunto urbano

La relevancia de la intervención urbanística acometida sobre el antiguo Barrio de Pescadores estriba en el hecho de que se desarrolla toda una actuación urbanística global, que configura una nueva centralidad en la ciudad. Por encima de ello, **esta intervención urbanística impone una geometría forzosa, al servicio de los intereses de los agentes que la promueven, mediante la obligada conectividad transversal entre los Ensanches (Este y Oeste) a través de ese nuevo centro.** De este modo, la ubicación de la estación de ferrocarril crea un efecto cuña sobre la estructura urbana, el cual es deliberadamente coherente con los intereses de la nueva élite burguesa, no solo por incrementar la centralidad de ese nuevo centro, sino por impedir la configuración de cualquier otra.

Una actuación que no es el resultado de un proyecto único de Reforma Interior, sino que representa la voluntad de cambio, incorporando una ideología urbana, y supone la suma de sinergias agregadas. Son actuaciones de origen liberal y republicano las que promueven la necesaria transformación de una parte degradada de la ciudad vieja, bajo un concepto moderno de calles comerciales, con escaparates, incorporando usos dotacionales, terciarios y de ocio, que le otorgan los atributos necesarios de centralidad.

Además, tras un largo proceso de configuración y ajuste de líneas, se consigue conectar al Ensanche exterior, por medio de las calles de Don Juan de Austria, Lauria y Pascual y Genís, creando una continuidad en el tejido urbano a ambos lados de la ronda, a pesar de que en el exterior de la muralla el desarrollo urbano se ajusta a la ley de Ensanche, mientras que en el interior responde primero a la Ley de Expropiación Forzosa y luego a la Ley de Reforma Interior. Desde el punto de vista arquitectónico, finalmente el eje de la calle Correos, la vía central de los nuevos solares, se alinea con el punto central de la fachada del nuevo Ayuntamiento, con el balcón como punto de

referencia. Esta alineación, llevada a cabo por el arquitecto de ambos proyectos, Rafael Alfaro, materializa una conexión previa entre ambos espacios que era un hecho ya en las décadas precedentes.

El derribo y reurbanización del antiguo Barrio de Pescadores, cuyo resultado fueron las cuatro manzanas formadas por las calles Correos y Pérez Pujol, ha sido analizado desde un punto de vista reduccionista, de lo que en realidad fue una actuación determinante para todo el proceso de renovación del tejido urbano en el cuadrante sudeste de la ciudad, convirtiéndose en el núcleo del nuevo espacio de centralidad.

La Ley de Expropiación Forzosa de 1879 es la herramienta y la aspiración o el deseo de acometer la Reforma Interior en Valencia se convierte en un proceso, carente de un proyecto global, que fue desarrollando de forma acumulativa. Este proceso se convierte en una Reforma Interior ecléctica, promovida desde el Ayuntamiento, y que anticipa las unidades de actuación de gestión propia municipal (un sistema actualmente aplicado a las necesidades de las ciudades modernas). El compromiso del Ayuntamiento con la Reforma Interior fue claro. Sin embargo, el juego de los agentes y el debate de intereses particulares demoraron la puesta en marcha de este proceso de transformación urbana, como ejemplifica a la perfección el caso del Barrio de Pescadores.

Una de las aportaciones principales de esta tesis es la de redimensionar esta intervención urbanística, reivindicando como el Barrio de Pescadores (junto a la Plaza del Ayuntamiento) fue un campo de batalla entre conservadores y republicanos, siendo la causa y el punto de origen de la principal intervención de Reforma Interior de Valencia.

6. La plaza del Ayuntamiento. Una conquista republicana

A tenor de los datos inéditos aportados en esta tesis y el análisis de las intervenciones urbanísticas en el entorno del Barrio de Pescadores (desarrollado en el apartado 4.2.), podemos afirmar que **la plaza de San Francisco (que con pequeños ajustes a lo largo del siglo XX compone la actual plaza del Ayuntamiento) fue una conquista**

republicana, tras un enfrentamiento político frente a las posturas más conservadores que planteaban la parcelación y venta de estos terrenos.

La necesidad de dotar a una ciudad como Valencia de un espacio público de representación popular, suficientemente relevante y de una singularidad arquitectónica laica, que representaba el futuro, integrando los usos y las actividades civiles que nacen en la ciudad burguesa, son la punta del iceberg de un modelo urbano, cuya esencia se plasma en el proceso de regeneración del tejido urbano del Barrio de Pescadores y su entorno, convirtiéndolo en el eje de la renovación urbana y la Reforma Interior de Valencia.

Consideramos una de las conclusiones más relevantes de esta tesis, la reinterpretación de la naturaleza de la intervención urbanística Plaza de San Francisco-Pescadores, a la luz de las diferentes propuestas, iniciativas y proyectos presentados al respecto a lo largo de la segunda mitad del XIX, en los cuales siempre jugaron un papel clave agentes urbanos progresistas y especialmente republicanos. No podemos obviar el hecho de que el primer nombre que recibió esta plaza una vez ampliada y urbanizada fue el de plaza de Emilio Castelar, líder del partido Democrático Progresista, al cual pertenecía su principal defensor, José Igual. Denominación que mantuvo hasta la finalización de la Guerra Civil (1939).

7. Los proyectos de Reforma Interior de Ferreres. Desconocimiento y singularidad

Esta tesis ha desvelado la naturaleza del proyecto de Reforma Interior diseñado por Luis Ferreres en 1891, determinando su naturaleza y dimensiones, hasta ahora desconocidas. **El proyecto planteado inicialmente es una malla en peine, no una cruz, y su diseño incluía motivaciones higiénicas, funcionales y de conectividad, además de servir como soporte para una futura mejora de la red de alcantarillado** (la acequia de Rovella), que penetraba en la ciudad por la calle Corona y salía por la de Don Juan de Austria.

La investigación demuestra que el trazado en cruz le fue impuesto a Ferreres por parte de determinados miembros (en su mayoría republicanos) de la comisión de Reforma

Interior, modificando y politizando su proyecto inicial, dando como resultado el proyecto de 1892 en cruz. Un claro ejemplo fue el cambio de uso asignados a la gran manzana triangular resultante, inicialmente destinada a usos públicos y, finalmente, reconvertida en pasajes comerciales.

Ambos proyectos fracasan porque carecen de los atributos que necesitaba la ciudad, a nivel estructural y funcional. Su ejecución no contemplaba la renovación del tejido urbano colindante, por lo que no aportaba la solución de los problemas urbanísticos de Valencia. Además de ello, su planteamiento es anacrónico en cuanto a su configuración formal. El modelo de ciudad elegido está fuera de su tiempo, por cuanto las actuaciones de grandes aperturas urbanas, impregnadas por el neoclasicismo ideológico, no eran aplicables en el contexto de finales del siglo XIX en Valencia, donde el principal problema y objetivo político era el higienismo y donde la funcionalidad estaba por encima de la composición arquitectónica.

El gran error de Ferreres fue el de no incorporar la cultura y las necesidades de la población obrera en su proyecto, que se habían convertido en el principal problema urbano a ojos de los nuevos planteamientos higienistas. Una solución arquitectónica tan alejada de las necesidades de la mayor parte de la población estaba condenada al fracaso. El coste económico no era el problema principal del proyecto, sino la consecuencia de un proyecto sin apoyos y alejado de la realidad demográfica y social del contexto en el que debía aplicarse. Un momento en el que lo importante es la salubridad y la higiene, frente a la monumentalidad neoclásica.

Por lo tanto, tenemos dos proyectos enfrentados: el proyecto de Reforma Interior de Ferreres que está fuera de su tiempo, conceptual e ideológicamente, y no responde a las necesidades de la población; y, por otro, una actuación ajustada a los tiempos, ideológica y culturalmente coherente y ajustada al contexto, acorde al marco legislativo (sanitario, expropiatorio y urbanístico) y con un horizonte de creación de un nuevo centro urbano de carácter funcional, desarrollado a partir de un concepto arquitectónico ecléctico, asociado a la creación de una plaza de gran singularidad, y puesto en ejecución a partir de actuaciones urbanísticas complementarias entre sí, ya que persiguen un mismo objetivo de renovación del tejido urbano de todo un cuadrante. La falta de un proyecto único desde el principio del diseño forma parte la

tónica general de este proceso urbanístico, cuyo final fue la puesta en marcha de una Reforma Interior de carácter funcional, tan importante que ha marcado el devenir de la centralidad de la ciudad durante todo el siglo XX.

No obstante, la singularidad de estos proyectos, técnicamente muy cuidados y perfectamente elaborados, así como la idea de transformar por completo la ciudad heredada (como ha sucedido en otras grandes urbes europeas), hicieron que la idea de Ferreres subsistiese como aspiración, influyendo en proyectos de Reforma Interior posteriores, como el de Federico Aymamí (1911) o el de Javier Goerlich (1929). No obstante, como ya sucedió a finales del XIX, la proyectación de grandes intervenciones urbanísticas en Valencia (el plan-proyecto) siempre chocó con varios inconvenientes fundamentales: el de la viabilidad económica del mismo, el inmovilismo derivado del juego de los agentes urbanos y sus intereses contrapuestos, y, por último, la falta de una estrategia clara de ciudad.

8. La viabilidad económica como principio esencial de la Reforma Interior

Una vez planteado el desarrollo de la Reforma Interior, a través de un proceso que redefine la ciudad, **conviene remarcar la naturaleza de esta transformación urbana, ajustada estrechamente a las oportunidades de negocio que ofrecían las nuevas funciones urbanas y el aseguramiento de su viabilidad económica.** Los proyectos de Reforma Interior expresan la idea de ciudad, cuantificando su coste y plazos de ejecución, pero no resuelven la financiación del mismo, en definitiva su viabilidad económica.

El debate y el juicio contingente basado en las alianzas o contradicciones de los agentes, es el que ofrece la garantía y el compromiso de la viabilidad económica. La dialéctica constante de los agentes y sus contradicciones y alianzas constituyen el planeamiento, con independencia de las condiciones formales del mismo. El plan es la punta del iceberg de un complejo conjunto de intereses contrapuestos, de carácter público y privado, que hay que atender y regular.

El proceso de selección definitiva de las soluciones formales resuelve el conflicto de intereses y aborda de una forma concisa la viabilidad de las operaciones, aunque

condicionando los tiempos, los objetivos y el alcance a los intereses particulares, mientras que lo público queda relegado a una tutela flexible y de mínimos en muchos casos.

En buena medida, la viabilidad condicionó el modelo de ciudad en Valencia, siendo el principio básico que decanta la balanza a favor del plan proceso, más flexible, funcional y que minimiza los riesgos, frente al plan proyecto, que exige un compromiso firme, un riesgo financiero y de negocio mucho mayor. A nuestro juicio, ésta es una de las principales conclusiones de esta tesis.

9. La Reforma Interior como el puente entre ciclos de ideación y construcción de la ciudad

La Reforma Interior en Valencia se sitúa a caballo entre la primera y segunda fase de construcción de la ciudad, siguiendo el encuadramiento fijado en la teoría de los ciclos. Podemos señalar que **la Reforma Interior es el puente entre los ciclos, conectando su evolución con el Ensanche, gracias a su carácter híbrido. No se trata de un proyecto puro de renovación urbana, sino que estuvo marcado por una naturaleza mixta, que combinó criterios de renovación urbana y de Ensanche.** Concretamente, se desarrolla entre el derribo de las murallas (1865) y el derribo y reurbanización del Barrio de Pescadores (c. 1906-1910), es decir entre el periodo final del primer ciclo y el inicial del segundo, ajustándose con coherencia a la mencionada teoría.

La Reforma Interior, finalmente, tiene éxito por la concentración de usos y por la mezcla de actividades, todas ellas atributos configuradores de la centralidad urbana. El proceso hasta la completa redefinición del centro se basa en la búsqueda de resultados y, por tanto, se trata de un ajuste permanente. Tiene de positivo un equilibrio en la organización de la actividad terciaria, que quizá sea su mayor valor. En cambio, tiene de negativo el debate constante y la lentitud de toma de acuerdos y puesta en ejecución. Se abre, a nuestro parecer, una línea de investigación específica que permitirá evaluar el comportamiento y evolución de las funciones urbanas en esta parte de la ciudad, asociadas a las intervenciones de urbanización y a las infraestructuras.

Hay una dialéctica constante y prolongada por la urbanización y por las infraestructuras de la ciudad, hasta el punto de que solo la gran riada de 1957 decanta la decisión de acometer las grandes inversiones en infraestructura, proponiendo el desvío del río, la necesidad de grandes colectores que no dependan de la obsoleta red de acequias, planteando el inicio de un cambio de centralidad.

El problema de las infraestructuras y la urbanización, el conflicto del agua, la evacuación de las aguas residuales y la red de acequias, foco de las infecciones epidémicas del XIX, fue un debate paralelo al de transformación urbanística. Unido a este y al contexto, la gran epidemia de cólera de 1885 puso en marcha una voluntad de mejora y la toma de acuerdos necesarios. No obstante, no se tomó la decisión de implementar los grandes proyectos de mejora de las infraestructuras urbanas, que podían haber afrontado el problema.

Sin embargo, en este momento la ciudad y sus agentes urbanos no estaban preparados para acometer los cambios profundos que requería la ciudad (vivienda y mejora de infraestructuras), rehuyendo a través del teatro de la política estos grandes proyectos y compromisos. No por una cuestión de desconocimiento, ya que el proyecto de Reforma Interior de Luis Ferreres señala todos ellos y denuncia su necesidad imperiosa, sino más bien por el juego de los agentes y la superposición de los intereses privados al interés público general. Se apostó por mantener el sistema de utilización del agua para mover molinos en la ciudad y regar los campos al sur, lo cual permitía una más fértil cosecha, aún a pesar de los graves problemas de contaminación e infecciones que se derivaban de este proceso.

Finalmente, y a pesar de los acuerdos y compromisos adquiridos, esta lucha entre agentes e intereses, acabó traicionando el objetivo de la salud pública, retardando la tan necesaria renovación infraestructural del alcantarillado, que impermeabilizara y saneara la ciudad. Una mejora sustancial que tuvo que esperar hasta la llegada al gobierno municipal de Ricard Pérez Casado en 1979, quien puso en marcha un ambicioso plan de mejora de la red de alcantarillado de la ciudad.

10. El juego de los agentes como invariante del conflicto de intereses en la Valencia del siglo XX

Las tensiones y enfrentamientos de grupos se posicionan y plasman dentro del nuevo Ayuntamiento Constitucional, así como en el nuevo escenario de la opinión pública y de las instituciones civiles. Además de las tensiones políticas y partidistas, que son el escenario principal del juego de los agentes, también en estas instituciones consultivas se sitúan representantes de los grupos, como método de acercamiento de las decisiones a los intereses particulares de cada facción. Lo mismo sucede en la prensa de la época, y su vertiente mediática politizada.

El juego de los agentes se sirvió de estos grupos, instituciones y medios de comunicación como elemento de presión constante sobre las decisiones urbanísticas. Nunca se cierran los proyectos hasta que se ejecutan, y ni aun así, puesto que suelen ser modificados, a través de cambios puntuales en el propio proceso de desarrollo. El proceso subyacente se debate constantemente, como demuestra la ejecución del Barrio de Pescadores, cuya forma aún no estaba decidida definitivamente, pese a haberse iniciado su urbanización.

En los periodos progresistas se incrementa el gasto público, se producen mejoras en el espacio de lo colectivo, en infraestructuras, en mejoras de plazas, equipamientos y dotaciones. El advenimiento del sufragio universal masculino quebrantó el equilibrio y la alternancia en el juego político valenciano, con el ascenso de nuevos partidos, entre los que destacó el republicano, personificado en la emblemática figura de Vicente Blasco Ibáñez.

Este personaje y el periodo de predominio del blasquismo en el gobierno de la ciudad fueron un catalizador de las transformaciones urbanísticas que se habían gestado en los decenios anteriores, desde el Sexenio Revolucionario, en el que se puso en marcha el proyecto de apertura de la calle Revolución (posteriormente de la Paz) al periodo de la Restauración, en el que se debate mucho sobre urbanismo, pero se hace poco.

Como conclusión, podemos afirmar que **el avance social y democrático, que rompió la política de alternancia e introdujo nuevos agentes e ideologías más progresistas al debate político, contribuyó a desbloquear las transformaciones urbanísticas en**

Valencia. El apoyo popular al movimiento republicano y la irrupción de un líder carismático, como Vicente Blasco Ibáñez, condicionó y modificó el rumbo de la ciudad hacia la búsqueda de un nuevo modelo.

El blasquismo absorbe y se apropia de muchas de esas iniciativas anteriores, haciéndolas suyas y corrigiéndolas en base a su posicionamiento ideológico. Blasco Ibáñez reviste este proceso de un carácter mediático y, en buena medida, cautivador y utópico, aprovechando el amplio respaldo de las clases populares en determinados distritos de la ciudad. En Valencia, hay una participación amplia de los agentes sociales porque es una ciudad radicalizada y con muchas tensiones internas, canalizadas a través de los partidos políticos y las movilizaciones sociales.

Sin embargo, la revolución urbana que plantea Blasco Ibáñez, a través de una posición rupturista que pretende ser hegemónica al menos dentro de la ciudad, no cuenta con los apoyos suficientes, ni la complacencia de las elites financieras valencianas, retrasando la gran transformación urbanística y desfigurando el modelo de ciudad republicano concebido en estos años.

Esta dinámica política marcada por los vaivenes políticos en la definición urbanística ha sido práctica habitual e invariable hasta la actualidad, salvando los dos procesos de planificación urbanística general de la ciudad de 1946 y 1964. El juego de los agentes y la práctica operativa en la gestión de la ciudad y sus necesidades urbanas ha estado siempre caracterizada por estos mismos patrones, condicionando su desarrollo y hurtando al debate público las grandes estrategias de ciudad. Se plantea de este modo otra posible línea de investigación futura, que compare la evolución este sistema invariante durante el siglo XX.

A modo de epílogo, podemos señalar como esta tesis profundiza en el estudio de la Reforma Interior de Valencia, redimensionando este proceso, infravalorado hasta el momento y definido como un fracaso; una idea que queda completamente desterrada gracias a las aportaciones de esta tesis doctoral. A partir de un nuevo enfoque y de unas fuentes documentales más ricas en información hemos podido profundizar y

contextualizar mejor los proyectos, teniendo en cuenta factores como el contexto político, económico y social de la ciudad, así como el complejo proceso de gestación de la Valencia moderna, fruto del juego de los agentes urbanos que se situaban detrás de las decisiones políticas en el siglo XIX.

Las actas municipales no reflejan la realidad y complejidad del plan-proceso gracias al cual se desarrolló la Reforma Interior en Valencia. El análisis de la gestión urbanística, a través de las actas de las comisiones y subcomisiones de Policía Urbana, junto a otros expedientes de Policía Urbana, Ensanche y el riquísimo fondo Emilio Rieta, nos aportan la información necesaria sobre la que se sustentan las conclusiones que acabamos de exponer, en las que se contienen las aportaciones principales de esta investigación doctoral.

Las conclusiones plantean un análisis complejo de la génesis del urbanismo en el interior de la ciudad de Valencia, planteando un punto de partida que pretende tener una proyección hacia el futuro. Dada la madurez alcanzada por la sociedad civil valenciana y la situación económica de grave crisis actual, esta mirada hacia el pasado nos aporta unas cuantas lecciones aprendidas sobre la relación entre el proyecto de ciudad y el juego de los agentes que lo hacen posible. En definitiva, constituye la base para entender lo ocurrido a lo largo del siglo XX y, por ende, el escenario que debemos enfrentar hoy.

BIBLIOGRAFÍA GENERAL DE LA TESIS

- AGUILAR CIVERA, Inmaculada, "Valencia y los enlaces ferroviarios: la visión renovadora del ingeniero Vicente Pichó", *Tst: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 12, 2007, págs. 146-167.
- AGUILAR CIVERA, Inmaculada, "El ciclo del agua en la ciudad de Valencia (1850-1900)", en *Historia de la Ciudad IV, Arquitectura y transformación urbana de la ciudad de Valencia*, Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, 2005, pp. 195-218.
- AGUILAR CIVERA, Inmaculada, "La arquitectura industrial en la obra de Demetrio Ribes. Hacia una arquitectura racionalista", *Fabrikart: arte, tecnología, industria, sociedad*, 5, 2005, pp. 10-25.
- AGUILAR CIVERA, Inmaculada, *Demetrio Ribes: arquitecto (1875-1921)*, Valencia, Consellería d'Infraestructures i Transport, 2004
- AGUILAR CIVERA, Inmaculada, *Estaciones y ferrocarriles valencianos*, Consell Valencià de Cultura, Valencia, 1995.
- AGUILAR CIVERA, Inmaculada, *Historia de las estaciones: arquitectura ferroviaria en Valencia*, Diputación de Valencia, 1984.
- AGUILÓ LÚCIA, Lluís, "Notas sobre la historia política de la ciudad de Valencia (1876-1939)", *Cuadernos de la Cátedra Fadrique Furió Ceriol*, 1, 1992, pp. 59-65.
- ALCAIDE GONZÁLEZ, Rafael, "El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana: El caso de Barcelona, 1848-1900", *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. IX, núm. 194 (65), 2005. <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-65.htm>
- ALCAÑIZ MOSCARDÓ, Mercedes, *Cambio social, territorios y actores sociales: la configuración del área metropolitana de Valencia*, Valencia, Consell Metropolità de L'Horta, 1996.

- ALDANA FERNÁNDEZ, Salvador, *Valencia, la ciudad amurallada*, Valencia, Consell Valencià de Cultura, 1999.
- ALMELA y VIVES, Francisco, *El Barrio de Pescadores*, Valencia, 1954
- ARCINIEGA GARCÍA, Luis, “Miradas curiosas, temerosas e intencionadas a los vestigios del pasado en la Valencia de la Edad Moderna”, en ARCINIEGA GARCÍA, Luis (ed.), *Memoria y significado, uso y recepción de los objetos del pasado*, Valencia, Universitat de València, 2013, pp. 61-94.
- ARDIT LUCAS, Manuel, *Revolución liberal y revuelta campesina: un ensayo sobre la desintegración del régimen feudal en el País Valenciano: (1793-1840)*, Barcelona, Ariel, 1977.
- ARIÑO VILLARROYA, Antonio, *La ciudad ritual: la fiesta de las Fallas*, Barcelona, Anthropos, 1992.
- ARMIÑO PÉREZ, Luis Alonso de y PIÑÓN PALLARÉS, Juan Luis, “La formación de Valencia moderna”, *Storia Urbana. Rivista di studi sulle trasformazioni della città e del territorio in età moderna*, 37, 1986, pp. 89-113.
- ARNÁIZ GORROÑO, María José, “Un ejemplo de intervención en la ciudad decimonónica: La Puerta del Sol de Madrid”, en BONET CORREA, Antonio (Coord.), *Urbanismo e historia urbana en el mundo hispano: segundo simposio*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1985, vol. 2, pp. 967-991.
- ARROYO, Mercedes, “La articulación de las redes de gas desde Barcelona. Empresas privadas, gestión municipal y consumo particular”, en CAPEL, Horacio y LINTEAU, Paul-André (Dirs.), *Barcelona-Montreal: desarrollo urbano comparado = développement urbain comparé*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1998, pp. 163-178.
- AYUNTAMIENTO DE VALENCIA, *Memoria para el ensanche de Valencia*, Valencia, Imprenta de Ignacio Boix, 1859.
- AZAGRA ROS, Joaquín, *Propiedad inmueble y crecimiento urbano: Valencia 1800-1931*, Madrid, Síntesis, 1993.
- BARONA, Carmen, *Las políticas de la salud. La sanidad valenciana entre 1855 y 1936*, Valencia, Publicacions de la Universitat de València, 2006.

- BARONA, Josep Lluís, “Génesis y dimensiones del higienismo”, *Lars. Cultura y ciudad*, 15, 2009, pp. 8-13.
- BARONA, Josep Lluís, “Higiene i salut a València en el segle XIX”, en VV.AA., *L’aigua domesticada. Els orígens de l’abastiment d’aigua potable a València*, Valencia, Ajuntament de València, 2007, pp. 31-41.
- BARONA, Josep Lluís (compil.), *Polítiques de salut en l’àmbit municipal valencià (1850-1936)*, Valencia, Seminari d’Estudis sobre la Ciència, 2000.
- BENEVOLO, Leonardo, *Historia de la arquitectura moderna*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 1999 (Edición original: 1974)
- BENITO DOMÉNECH, Fernando, “Un plano axonométrico de Valencia diseñado por Mancelli en 1608”, *Ars Longa. Cuadernos de arte*, nº 3, 1992, pp. 29-37.
- BENITO GOERLICH, Daniel, *La arquitectura del eclecticismo en Valencia: vertientes de la arquitectura valenciana entre 1875 y 1925*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 1983.
- BERNABEU MESTRE, Josep, “La higiene de la habitación. Arquitectura y salud pública en la España de la Restauración”, *Lars. Cultura y ciudad*, 15, 2009, 14-19.
- BLASCO, Ricard, *Els valencians de la Restauració. Estudi sobre la composició de la societat valenciana del 1874 al 1902*, Barcelona, Institut d’Estudis Catalans, 1986.
- BLAT, Juan, *Vivienda obrera y crecimiento urbano (Valencia, 1853-1936)*, Valencia, Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes-Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, 2000.
- BOIRA MAIQUES, Josep Vicent, *Valencia. La ciudad*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2011.
- BOIRA MAIQUES, Josep Vicent, “Els orígens del Passeig de València al Mar: el projecte de Manuel Sorní de 1865”, *Cuadernos de Geografía*, 67-68, 2000, pp. 191-208.
- BOIRA MAIQUES, Josep Vicent, *La ciudad de Valencia y su imagen pública*, Valencia, Universitat de València, 1992.
- BOIX, Vicente, *Historia de la ciudad y reino de Valencia*, Valencia, Albatros, 1978. 3 vols. [Reproducción facsímil. de la 1ª ed.: Valencia, Imprenta de Benito Monfort, 1845].

- BONET CORREA, Antonio (eds.), *La ciudad del futuro*, Madrid, Instituto de España, 2009.
- BONET CORREA, Antonio, “Los cafés históricos”, *Lars. Cultura y ciudad*, 9, 2007, pp. 46-53.
- BONET CORREA, Antonio, “Una tipología urbana: la calle de Caballeros en España”, *Boletín de Arte*, 20, 1999, pp. 9-30.
- BONET CORREA, Antonio, *Figuras, modelos e imágenes en los tratadistas españoles*, Madrid, Alianza Editorial, 1993.
- BONET CORREA, Antonio, “La Plaza Redonda de Valencia y la perfección del círculo”, *Diario ABC*, 27 de abril de 1989, p. 25.
- BONET CORREA, Antonio (Coord.), *Urbanismo e historia urbana en el mundo hispano: segundo simposio*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1985 (2 volúmenes)
- BONET CORREA, Antonio, *Morfología y ciudad. Urbanismo y arquitectura durante el Antiguo Régimen en España*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1978.
- BONILLA, Mercedes, *Estudio de la relación entre la evolución de las obras de infraestructura sanitaria y la epidemiología de enfermedades hídricas en la ciudad de Valencia en el siglo XIX*. Tesis doctoral inédita, Universidad Complutense de Madrid, 1992.
- BRINES BLASCO, Joan, “El desarrollo urbano de Valencia en el siglo XIX. La incidencia de la desamortización de Mendizábal”, en *Estudios de Historia de Valencia*, Valencia, Universitat de Valencia, 1978, pp. 387-398.
- BURDIEL BUENO, Isabel y PÉREZ LEDESMA, Manuel (Coords.), *Liberales, agitadores y conspiradores. Biografías heterodoxas del siglo XIX*, Madrid, Espasa Calpe, 2000.
- CALATAYUD GINER, Salvador, “Economía en transformación. Agricultura e industria en la época contemporánea (1800-1950)”, en PRESTON, Paul y SAZ, Ismael (eds.), *De la revolución liberal a la democracia parlamentaria, Valencia (1808-1975)*, Madrid, Biblioteca Nueva, Universitat de València, 2001, pp. 163-200.
- CANI, Fabio, *Giuseppe Terragni en el espejo de la ciudad. Arquitectura racionalista en Como en el siglo XX*, Valencia, Iseebooks, 2009.

- CAPEL, Horacio, *La morfología de las ciudades. III. Agentes urbanos y mercado inmobiliario*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 2013.
- CAPEL, Horacio, *Capitalismo y morfología urbana en España*, Barcelona, José Batlló, 1977.
- CAPEL, Horacio y LINTEAU, Paul-André (Dir.), *Barcelona-Montreal: desarrollo urbano comparado=développement urbain comparé*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1998.
- CARIDAD SALVADOR, Antonio, "Los carlistas de Valencia. La reacción de una ciudad liberal", *Brocar*, 26, 2012, pp. 161-183.
- CASAO PIQUER, Rosario, "La Reforma Interior de Luis Ferreres. Un proyecto olvidado", en *Otra lectura de la Reforma Interior: en torno al proyecto de Luis Ferreres*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 2009, pp. 101-130.
- CASTILLO GARCÍA, José Vicente, *La política de los camaleones. Los conservadores valencianos durante la Restauración (1875-1923)*, Valencia, Universitat de València, 2002.
- CERDÀ, Ildefonso, *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*, Madrid, 1867.
- CERDÀ I BALLESTER, Josep "El retrat de Vicente María Rodrigo i Ros, Cavaller de Montesa i Academia de Sant Carles", *Archivo de Arte Valenciano*, Vol. XC, 2009, pp. 141-148.
- CLEMENTE, Joaquín, "Valencia: el último eslabón. Entrevista con José María Tomás", *Lars. Cultura y ciudad*, 10, 2008, pp. 26-33.
- COLLINS, Peter, *Los ideales de la arquitectura moderna. Su evolución (1750-1950)*, Barcelona, Gustavo Gili, 1971.
- CORBÍN FERRER, Juan-Luis, *Origen e historia de las calles del centro histórico de Valencia*, Valencia, Federico Domènech, 2001.
- CORBÍN FERRER, Juan Luís, *El Ensanche noble de Valencia. Entre Colón y Gran Vía Marqués del Turia*, Valencia, Federico Domenech S.A., 1996.
- CORBIN FERRER, Juan Luís, *Desde la Plaza del Ayuntamiento a San Vicente de la Roqueta. La Reforma Interior y el ensanche extramuros*, Valencia, Federico Domènech, S.A., 1993.

- CORBÍN FERRER, Juan Luís, *La plaza del Ayuntamiento: Antigua de San Francisco*, Valencia, Caja de Ahorros de Valencia, 1988.
- CROSAS ARMENGOL, Carles, “Retículas verdes, nuevas ciudades decimonónicas. El paradigma del vedado, “ensanche jardín” de la habana”, *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, nº 1, 2009, pp. 27-40.
- CRUILLES, Joaquín Montserrat, Marqués de, *Guía urbana de Valencia Antigua y Moderna. Dedicada a la Sociedad Económica de Amigos del País en el Centenario de su instalación, por el Marqués de Cruilles, socio de mérito de la misma*, Valencia, Imprenta de José Rius, 1876. 2 vols.
- CUCÓ, Alfons, *El valencianisme polític, 1874-1939*, Valencia, Editorial Afers, 1999.
- DAUKSIS ORTOLÁ, Sonia y TABERNER PASTOR, Francisco, *Historia de la Ciudad. Recorrido histórico por la arquitectura y el urbanismo de la ciudad de Valencia*, Valencia, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, 2000.
- DE TERÁN, Fernando, *Ciudad y urbanización en el mundo actual*, Madrid, Blume, 1969.
- DIEGO GARCÍA, Emilio de, “El ferrocarril: La Habana-Güines”, *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, 4, 1983, pp. 59-77.
- DOMÉNECH CARBÓ, Antonio, *Los Tranvías de Valencia. Transporte y estructura urbana 1876-1970*, Conselleria d'Infraestructures i Transport, València, 2007.
- DURAND, Jean-Nicolas-Louis, *Compendio de lecciones de arquitectura. Parte gráfica de los cursos de arquitectura*, Madrid, Pronaos, 1981
- ESCLAPES DE GUILLÓ, Pascual, *Resumen historial de la fundación i antigüedad de la ciudad de Valencia*, Valencia, 1738 (Edición facsímil publicada por el Ayuntamiento de Valencia en 2004).
- ESTEBAN NOGUERA, Juli, *Elementos de ordenación urbana*, Barcelona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 1987.
- FONT, Antonio, *Planeamiento urbanístico: de la controversia a la renovación*, Barcelona, Diputació de Barcelona, 2003.
- FONT, Antonio, “Anatomía de una metrópoli discontinua: La Barcelona metropolitana”, *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 26, Enero 1997, pp. 9-19.

- FORNÉS BONA VIA, Leopoldo, *Cuba, cronología: cinco siglos de historia, política y cultura*, Madrid, Verbum Editorial, 2003.
- GÁMIZ GORDO, Antonio, "Paisajes urbanos vistos desde globo: dibujos de Guesdon sobre fotos de Clifford hacia 1853-55", *EGA: revista de expresión gráfica arquitectónica*, nº 9, 2004, págs. 110-117.
- GARCÍA-BELLIDO GARCÍA DE DIEGO, Javier, "Ildefonso Cerdá y el nacimiento de la Urbanística. La primera propuesta disciplinar de su estructura profunda", *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, núm. 61, 2000.
<http://www.ub.edu/geocrit/sn-61.htm>
- GARCÍA MONERRIS, Encarna, "La ciudad liberal. El marco jurídico-político del municipio valenciano del ochocientos", en PRESTON, Paul y SAZ, Ismael (eds.), *De la revolución liberal a la democracia parlamentaria, Valencia (1808-1975)*, Madrid, Biblioteca Nueva, Universitat de València, 2001, pp. 93-115.
- GARCÍA PASTOR, Marta, "Tras la estela de París", en *Otra lectura de la Reforma Interior: en torno al proyecto de Luis Ferreres*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 2009, pp. 77-100
- GARCÍA PASTOR, Marta, *La gestión urbanística de las operaciones de Reforma Interior: los programas de actuación integrada de renovación urbana*. Tesis doctoral inédita, Universitat de València, 2005.
- GASCÓ CONTELL, Emilio, *Genio y figura de Vicente Blasco Ibáñez, agitador, aventurero y novelista*, Valencia, Ajuntament de València, 2012 (Edición original: Madrid, 1957).
- GIL SUMBIELA, Luis, *Historia del abastecimiento de aguas potables de Valencia*, Valencia, Imprenta viuda de Emilio pascual, 1907.
- GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J., *Parcelaciones residenciales suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia*, Valencia, Generalitat Valenciana-Universidad Politécnica de Valencia-Colegio de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, 1996.
- GOERLICH GISBERT, Francisco José y PINILLA PALLEJÀ, Rafael, *Esperanza de vida en España a lo largo del siglo XX. Las tablas de mortalidad del Instituto Nacional de Estadística*, Madrid, Fundación BBVA, 2006.

- GRAULLERA SANZ, Vicente, “Valencia amurallada, evolución urbana”, en *Otra lectura de la Reforma Interior. En torno al proyecto de Luis Ferreres*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 2009, pp. 15-33.
- GRAVAGNUOLO, Benedetto, *Historia del Urbanismo en Europa, 1750-1960*, Madrid, Akal Arquitectura, 1998.
- HENARD, Eugene. Estudios sobre la transformación de París, Barcelona, Fundación Caja de Arquitectos, 2012.
- HERMOSILLA, Jorge (Coord.), *La ciudad de Valencia. Historia, geografía y arte*, Valencia, Publicacions de la Universitat de València, 2009. 2 vols.
- HERNANDO SIERRA, María Pilar, *El Ayuntamiento de Valencia y la invasión napoleónica*, Valencia, Servicio de Publicaciones de la Universitat de València, 2004.
- HERNANDO SIERRA, María Pilar, *El Ayuntamiento de Valencia a principios del siglo XIX: tres modelos de organización, 1800-1814*. Tesis doctoral. Universitat de València, 2002.
- HIDALGO GUERRERO, Adriana, *Morfología y actores urbanos, formas de crecimiento en la periferia urbana. El caso de Tunja, Boyocá*. Tesis doctoral inédita. Universidad Politécnica de Madrid, 2010.
- HUGUET CHANZÁ, José, *La plaza del Ayuntamiento de Valencia, 1890-1962*, Ayuntamiento de Valencia, 2013.
- JORDÀ BORRELL, Rosa M^a, *La industria en el desarrollo del área metropolitana de Valencia*, Valencia, Universidad de Valencia, 1986.
- JORDÁ SUCH, Carmen, *Higiene urbana y las infraestructuras de la ciudad de Valencia en el siglo XIX*. Tesis doctoral inédita leída en la ETSAV, 1989.
- LAVEDAN, Pierre, *Histoire de l’urbanisme: époque contemporaine*, Paris, Henri Laurens, 1952.
- LEFEBVRE, Henry, *The urban revolution*, University of Minnesota, 2003 (ed. Original, Gallimard, 1970).
- LLOPIS ALONSO, Amando y BENITO GOERLICH, Daniel, “Valencia entre 1833 y 1900”, en DAUKSIS ORTOLÁ, Sonia y TABERNER PASTOR, Francisco, *Historia de la Ciudad. Recorrido histórico por la arquitectura y el urbanismo de la ciudad de*

Valencia, Valencia, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, 2000, pp. 164-190.

- LLOPIS, Amando y PERDIGÓN FERNÁNDEZ, Luis, *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)*, Valencia, Universitat Politècnica de València, 2010.
- LÓPEZ HERNANDO, Juan José, "Hisenda municipal i reforma urbana (1885-1920)", *Recerques: Història, economia i cultura*, nº 15, 1984, pp.125-131.
- LÓPEZ HERNANDO, Juan José, *Hacienda local en Valencia 1880-1930: Presupuestos, reforma urbana y deuda municipal*. Tesis doctoral inédita, Universitat de València, 1983. 3 vols.
- LÓPEZ HERNANDO, Juan José y PONS ALBENTOSA, Leopoldo, *El papel del sector público en el desarrollo económico del País Valenciano*, Valencia, 1980.
- LÓPEZ SERRANO, Alfredo, "El alumbrado de gas y los negocios urbanos en la Valencia del siglo XIX", en *Temas de Historia de España. Homenaje al profesor Don Antonio Domínguez Ortiz*, Madrid, 2005, pp. 305-326.
- MAGRINYÀ, Francesc, "El Ensanche y la Reforma de Ildefons Cerdà como instrumento urbanístico de referencia en la modernización urbana de Barcelona", *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. XIII, nº 296 (3), 2009. <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-296/sn-296-3.htm>
- MARÍAS, Fernando, "La arquitectura de la ciudad de Valencia en la encrucijada del siglo XV: lo moderno, lo antiguo y lo romano", *Anuario del Departamento de Historia y Teoría del Arte*, 12, 2000, pp. 25-38.
- MARTÍ, Manuel y ARCHILES, Ferran, "Liberalismo, democracia, Estado-nación: una perspectiva valenciana (1875-c. 1914)", en PRESTON, Paul y SAZ, Ismael (eds.), *De la revolución liberal a la democracia parlamentaria*, Valencia (1808-1975), Madrid, Biblioteca Nueva, Universitat de València, 2001, pp. 143-162.
- MARTÍN ZEQUEIRA, María Elena y RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Eduardo Luis, *La Habana colonial: Guía de arquitectura, 1519-1898*, Sevilla-La Habana, Junta de Andalucía, 1995.
- MARTÍNEZ GALLEGO, Francesc, CHUST CALERO, Manuel y HERNÁNDEZ GASCÓN, Eugenio, *Valencia 1900. Movimientos sociales y conflictos políticos durante la*

- guerra de Marruecos, 1906-1914*, Castellón de la Plana, Publicacions de la Universitat Jaume I, 2001.
- MARTÍNEZ RODA, Federico, *La División Provincial y el final del Reino de Valencia 1810-1833*, Valencia, Real academia de Cultura Valenciana, 2011.
 - MARTÍNEZ RODA, Federico, *Valencia y las valencias, su historia contemporánea: (1800-1975)*, Valencia, Fundación Universitaria San Pablo-CEU, 1998.
 - MESTRE, Joël, "Museo de Arts et Métiers de París. Entre la memoria y la imaginación", *Lars. Cultura y ciudad*, 11, 2008, pp. 30-35.
 - MILLÁN, Jesús, "La revolución liberal y la remodelación de la sociedad valenciana", en PRESTON, Paul y SAZ, Ismael (eds.), *De la revolución liberal a la democracia parlamentaria, Valencia (1808-1975)*, Madrid, Biblioteca Nueva, Universitat de València, 2001, pp. 49-74.
 - MONLLEÓ PERIS, Rosa, *La Gloriosa en Valencia (1864-1869)*, Valencia, Institución Alfons el Magnànim, 1996.
 - MONLLEÓ PERIS, Rosa, *La burguesía valenciana en el Sexenio democrático: librecambismo y cuestión social*, Castellón de la Plana, Universitat Jaume I, 1996.
 - MONTANER, José María *La modernidad superada. Ensayos sobre arquitectura contemporánea*, Barcelona, Gustavo Gili, 2011.
 - MORENO VILLA, José, *Función contra forma y otros escritos sobre arquitectura madrileña, 1927-1935*, Valencia, Iseebooks, 2010. (Recopilación de textos e introducción a cargo de Humberto Huergo).
 - MOYANO BAZZAMI, Eduardo, *La nueva frontera del azúcar: el ferrocarril y la economía cubana del siglo XIX*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1991.
 - NADAL, Francesc, "El desenvolupament de la cartografia topogràfica a Barcelona i a Mont-Real, 1855-1925: un estudi comparatiu", en CAPEL, Horacio y LINTEAU, Paul-André (Dirs.), *Barcelona-Montreal: desarrollo urbano comparado = développement urbain comparé*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1998, pp. 315-330.
 - NAVASCUÉS PALACIOS, Pedro, "Proyectos del siglo XIX para la reforma urbana de la Puerta del Sol", *Villa de Madrid*, nº 25, 1962, pp. 64-81.

- ORELLANA, Marcos Antonio de, *Valencia Antigua y Moderna*, Valencia, Acció Bibliogràfica Valenciana, 1923-1924. 3 tomos.
- OSTERHAMMEL, Jürgen, *La transformación del mundo: una historia global del siglo XIX*, Barcelona, Crítica, 2015 (Edición original: Munich, 2010).
- PANIAGUA, Javier y PIQUERAS, José A. (dirs.), *Diccionario biográfico de políticos valencianos, 1810-2003*, Valencia, Institució Alfons el Magnànim, 2003.
- PÉREZ i MORAGÓN, Francesc, “La Exposición Regional Valenciana de 1909, luces y sombras”, *Lars. Cultura y ciudad*, 2, 2009, pp. 18-23.
- PÉREZ i MORAGÓN, Francesc, “Los pasajes. Comercio, paseo y seducción”, *Lars. Cultura y ciudad*, 2, 2005, pp. 30-35.
- PÉREZ PUCHE, Francisco, *La Valencia de 1898*, Valencia, Ajuntament de València, 1998.
- PEVSNER, Nikolaus, *Historia de las tipologías arquitectónicas*, Barcelona, Gustavo Gili, 1979.
- PIÑÓN PALLARÉS, Juan, *Los orígenes de la Valencia moderna. Notas sobre la reedificación urbana de la primera mitad del siglo XIX*, Valencia, Edicions Alfons el Magnànim-Col·legi Oficial d'Arquitectes de la Comunitat Valenciana, 1988.
- PLOSSU, Bernard, *American West movie theaters*, Valencia, Iseebooks, 2008 (Textos de Bernard Plossu, Stuart Alexander y José María Tomás Llavador).
- PLOSSU, Bernard y FUENTES, Marcelo, *Ciudades y paisajes*, Valencia, Iseebooks, 2006.
- PONS, Anaclet y SERNA, Justo, “Misericordias e indigencias. El orden interior de la ciudad”, en VV.AA., *L'aigua domesticada. Els orígens de l'abastiment d'aigua potable a València*, Valencia, Ajuntament de València, 2007, pp. 43-55.
- PONS, Anaclet y SERNA, Justo, *La ciudad extensa. La Burguesía comercial-financiera en la Valencia de mediados del XIX*, Valencia, Diputació de Valencia, 1992.
- PRESTON, Paul y SAZ, Ismael (eds.), *De la revolución liberal a la democracia parlamentaria, Valencia (1808-1975)*, Madrid, Biblioteca Nueva, Universitat de València, 2001.

- QUIROS LINARES, Francisco, “Política y especulación en la reforma de la Puerta del Sol (1853-1862)”, en BONET CORREA, Antonio (Coord.), *Urbanismo e historia urbana en el mundo hispano: segundo simposio*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1985, vol. 2, pp. 957-968.
- RAMÍREZ, Juan Antonio, *Historia y crítica del arte: fallas y fallos*, Fundación César Manrique, 1998.
- RAMOS SABATER, Víctor, *Análisis de la “Calle de la Paz” de Valencia*. Proyecto Fin de Grado Inédito. Escuela de Ingeniería de Edificación, Universitat Politècnica de València. Junio 2013.
- RECIO ALFARO, Carles, *La Valencia de 1900*, Valencia, Ajuntament de València, 2000.
- REIG ARMERO, Ramiro, “El contexto social y económico de la reforma. Por qué se planteó y por qué no se llevó a término”, en *Otra lectura de la Reforma Interior: en torno al proyecto de Luis Ferreres*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 2009, pp. 147-160.
- REIG ARMERO, Ramiro, “Vicente Blasco Ibáñez (1867-1928). Promotor de rebeldías”, en *Liberales, agitadores y conspiradores. Biografías heterodoxas del siglo XIX*, Madrid, Espasa Calpe, 2000, pp. 331-362.
- REIG ARMERO, Ramiro, “Ideología y política de la reforma”, en DAUKSIS ORTOLÁ, Sonia y TABERNER PASTOR, Francisco, *Historia de la Ciudad. Recorrido histórico por la arquitectura y el urbanismo de la ciudad de Valencia*, Valencia, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, 2000, pp. 192-204.
- REIG ARMERO, Ramiro, *Blasquistas y clericales. La lucha por la ciudad en la Valencia de 1900*, Valencia, Institució Alfons el Magnànim, 1986.
- RIDAURA CUMPLIDO, Concha, *Vida cotidiana y confort en la Valencia burguesa (1850-1900)*, Valencia, Generalitat Valenciana, 2006.
- ROJAS MIX, M. “El urbanismo español como política de colonización en América Latina”, en *La Ville Coloniale en Amerique Spagnole au XVIII siecle*, Universidad de París III, 1984.

- ROMEO MATEO, Mari Cruz, *Entre el orden y la revolución: la formación de la burguesía liberal en la crisis de la monarquía absoluta:(1814-1833)*, Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil Albert, 1993.
- ROSSELLÓ i VERGER, Vicenç, “Tomàs V. Tosca y su entorno ilustrado en Valencia: Obra autógrafa y atribuciones”, *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*, nº 64-65, 2004 (Ejemplar dedicado a: Historia de la cartografía española), pp. 159-176.
- ROSSI, Aldo, *La arquitectura de la ciudad*, Barcelona, Gustavo Gili, 1971.
- SALVADOR ESTEBAN, Emilia, “Distritos urbanos en la Valencia moderna. Un proceso de secularización, racionalidad y concreción”, *Saitabi*, 51-52, 2001/2002, pp. 361-377.
- SÁNCHEZ DE JUAN, Joan-Antón, “Lo mejor es enemigo de lo bueno. Las ambigüedades del discurso municipal sobre la reforma urbana del interior de Barcelona (1872-1896)”, en CAPEL, Horacio y LINTEAU, Paul-André (Dir.), *Barcelona-Montreal: desarrollo urbano comparado=développement urbain comparé*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1998, págs. 399-412.
- SÁNCHEZ MUÑOZ, David, “La Avenida del Oeste de Valencia. Historia de un proyecto inacabado”, *Ars Longa*, 22, 2013, pp. 229-244.
- SANCHIS GUARNER, Manuel, *La ciutat de València. Síntesi d’Història i de Geografia Urbana*, Valencia, Círculo de Bellas Artes, Valencia, 1972.
- SANCHIS IBOR, Carles, *Regadiu i canvi ambiental a l’Albufera de València*, Valencia, Universitat de València, 2001.
- SCHLÖGEL, Karl, *En el espacio leemos el tiempo. Sobre historia de la civilización y Geopolítica*, Madrid, Ediciones Siruela, 2007 (Edición original: Munich-Viena, 2003).
- SERRA DESFILIS, Amadeo, *Eclecticismo tardío y Art Déco en la ciudad de Valencia (1926-1936)*, Valencia, Ajuntament de València, 1996.
- SIRERA MIRALLES, Carles, *Cuando el fútbol no era el rey. Los deportes en el espacio público de la ciudad de Valencia (1875-1909)*, Valencia, Publicacions de la Universitat de València, 2008.
- SOLER, Vicent, *Guerra i expansió industrial: País Valencià (1914-1923)*, Valencia, Institució Alfons el Magnànim, 1984.

- SORIA PUIG, Arturo, *Hacia una teoría general de la urbanización: introducción a la obra teórica de Ildefonso Cerdá (1815-1876)*, Madrid, Turner, 1979.
- SORRIBES MONRABAL, Josep (coord.), *València 1808-1991: en trànsit a gran ciutat*, Valencia, Biblioteca Valenciana, 2007.
- SORRIBES MONRABAL, Josep, "Creixement econòmic, burgesia i creixement urbà a la València de la Restauració (1874-1931)", *Recerques: Història, economia i cultura*, 15, 1984, pp. 99-124.
- SORRIBES MONRABAL, Josep, *Crecimiento urbano y especulación en Valencia*, Valencia, Almudín, 1978.
- TABERNER PASTOR, Francisco, "Representaciones cartográficas de la ciudad de Valencia: del manuscrito a la reproducción seriada", *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, núm. 77, juny 2014, p. 275-297.
- TABERNER PASTOR, Francisco, "Trayectoria profesional del arquitecto Luis Ferreres Soler (1852-1926): entre la audacia y la discreción", en *Otra lectura de la Reforma Interior: en torno al proyecto de Luis Ferreres*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 2009, pp. 131-146.
- TABERNER PASTOR, Francisco, "La arquitectura valenciana en la época de Sorolla", en DE LA CALLE, Román (coord.), *El arte valenciano en la época de Sorolla, 1863-1923*, Valencia, Real Academia de Bellas Artes de San Carlos, 2008, pp. 34-49.
- TABERNER PASTOR, Francisco, *Valencia entre el ensanche y la Reforma Interior*, Valencia, Edicions Alfons el Magnànim-Col·legi Oficial d'Arquitectes de la Comunitat Valenciana, 1987.
- TABERNER PASTOR, Francisco y BROSETA PALANCA, María Teresa, "Arquitectura y desarrollo urbano. Notas sobre el Ensanche de Valencia de 1884", *Archivo de Arte Valenciano*, 95, 2014, pp. 181-200.
- TAFURI, Manfredo y DAL CO, Francesco, *Architettura contemporanea*, Milán, Electa, 1976.
- TEIXIDOR DE OTTO, María Jesús y HERNÁNDEZ SORIANO, Teresa, "La vieja Fábrica de Tabacos de València", *Cuadernos de geografía*, nº 61, 1997, pp. 77-96.
- TEIXIDOR DE OTTO, María Jesús, *València, la construcció d'una ciutat*, Valencia, Insitución Alfons el Magnànim, 1982.

- TEIXIDOR DE OTTO, María Jesús, *Funciones y desarrollo urbano de Valencia*, Valencia, Insituación Alfons el Magnànim, 1976.
- TEIXIDOR DE OTTO, María Jesús, “La calle de la Paz (Valencia)”, *Cuadernos de geografía*, 8, 1971, pp. 83-103.
- TEMES CORDOVEZ, Rafael R., “Las fuentes catastrales y la identificación de las transformaciones en los tejidos urbanos”, *CT. Catastro*, 64, 2008, pp. 55-78.
- TEMES CORDOVEZ, Rafael R., *El tapiz de Penélope. Transformaciones residenciales sobre tejidos sin valor patrimonial*. Tesis doctoral inédita. Universidad Politécnica de Valencia, 2007.
- TOMÁS LLAVADOR, José María, *Ferrocarril y ciudad, historia de una contradicción. La implantación del ferrocarril como elemento determinante del desarrollo urbano en Valencia*. Trabajo de investigación inédito. Universidad Politécnica de Valencia, Julio 2011.
- UNWIN, Raymond, *L'étude pratique des plans de villes. Introduction à l'art de dessiner, les plans d'aménagement et d'extension*, L'Equerre, Paris, 1981.
- VENTURA GAYETE, Empar Eugènia, “Aurelio Blasco Grajales, Vicente Dualde Furió y Vicente Blasco Ibáñez. Masones y periodistas”, en FERRER BENIMELI, José Antonio (coord.), *La masonería española en el 2000: una revisión histórica*, Zaragoza, Gobierno de Aragón, 2001, vol. I, pp. 395-408.
- VICENTE DOMINGO, Ricardo de, *Los planes de Reforma Interior. Evolución histórica y regulación en el derecho urbanístico valenciano*, Wolters Kluwer, Bilbao, 2010.
- VILANOVA RIBAS, Mercedes y MORENO JULIÀ, Xavier, *Atlas de la evolución del analfabetismo en España de 1887 a 1981*, Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, 1992.
- VV. AA., *Grandes estaciones del siglo XXI: Reinventando el centro de la ciudad*. Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, València, 2010.
- VV.AA., *Otra lectura de la Reforma Interior: en torno al proyecto de Luis Ferreres* [Catálogo de exposición], Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 2009.
- VV.AA., *Los espacios de la ficción. La arquitectura en el cine*, Valencia, Iseebooks, 2008.

- VV.AA., *Historia de la ciudad. V Tradición y progreso*, Valencia, ICARO-CTAV Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, 2008.
- VV.AA., *Guía de arquitectura de Valencia*, Valencia, ICARO-CTAV-COACV, 2007.
- VV.AA., *L'aigua domesticada. Els orígens de l'abastiment d'aigua potable a València*, Valencia, Ajuntament de València, 2007.
- VV.AA., *Historia de la ciudad. IV Memoria urbana*, Valencia, ICAROCTAV Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, 2005.
- VV.AA., *Historia de la ciudad. III Arquitectura y transformación urbana de la ciudad de Valencia*, Valencia, ICAROCTAV Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, 2004.
- VV.AA., *Historia de la ciudad. II Territorio, sociedad y patrimonio*, Valencia, ICAROCTAV Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, 2002
- VV.AA., *La Universitat i el seu entorn urbà*, Valencia, Universitat de València, 2001.
- VV.AA., *Blasco Ibáñez: y el periodismo se hizo combativo* [Catálogo de exposición], Valencia, Diputació de València, 1998.
- VV.AA., *El cólera de 1885 (110 años después)*, Valencia, Hermandad del Santísimo Cristo de los Afligidos, 1995.
- VV.AA., *Visiones urbanas. Europa 1870-1993. La ciudad del artista. La ciudad del arquitecto*, Madrid, Electa, 1994.
- VV.AA., *Ciutat Vella: materiales para el urbanismo* [Catálogo de exposición], Valencia, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, 1992.
- VV.AA., *El ensanche de la ciudad de Valencia de 1884*, Valencia, Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia, 1984.
- VV.AA., *Els nous districtes de la ciutat de València. Comissió Municipal per a la Redistribució Territorial i Administrativa*, Valencia, Ajuntament de València, 1981.
- VV.AA., *El abastecimiento de agua potable de Valencia*, Valencia, Sociedad de Aguas Potables y Mejora de Valencia S.A., 1964.
- VILANOVA RIBAS, Mercedes y MORENO JULIA, Xavier, *Atlas de la evolución del analfabetismo en España de 1887 a 1981*, Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, 1992.

- YANINI, Alicia, MELLADO, Carmen y PONCE, Concepción, “Republicanismismo y masonería en la Valencia de la Restauración «alfonsina», 1874-1902”, en FERRER BEMIMELI (coord.), José Antonio, *La masonería en la España del siglo XIX*, Salamanca, 1987, pp. 553-568.

APÉNDICES

APÉNDICE I.

TRANSCRIPCIÓN DE DOCUMENTOS HISTÓRICOS REFERIDOS AL PROCESO DE REFORMA INTERIOR DE VALENCIA

ÍNDICE

Documento 1. Memoria para el ensanche de Valencia. Redactada por Antonino Sancho (1859).	401
Documento 2. Ley de Expropiación Forzosa por causa de Utilidad Pública, de 10 de enero de 1879. Sección V. “De la Reforma Interior de las grandes poblaciones”.	411
Documento 3. Acuerdo de la comisión de Policía Urbana para el derribo del Barrio de Pescadores. Formación de la subcomisión encargada de entender exclusivamente de urbanizar y dar las necesarias condiciones de higiene y salubridad (1880-1885). AMV, Fondo Emilio Rieta, c. 20 y AMV, Policía Urbana, Año 1884, exp. 17.	413
Documento 4. Memoria descriptiva y ordenanzas del Proyecto de Ensanche para la ciudad de Valencia. Memoria Descriptiva. Apartado B. Carácter y desarrollo de la urbanización de Valencia en nuestro siglo. Arquitectos José María Arnau, José Calvo y Luis Ferreres (1884).	415
Documento 5. Proyecto de rasantes y obras subterráneas de las calles de Pascual y Genís, D. Juan de Austria, Rey D. Pedro, plaza y calle de las Barcas (1891). AMV, Policía Urbana, Año 1891, exp. 184.	417
Documento 6. Proyecto de apertura de una Gran Vía entre las ex –puertas de Ruzafa y San José, prolongación de las calles de la Paz y de la Corona, nuevo ensanche de la plaza de la Reina y reforma de las calles afluentes a las indicadas. Arquitecto Luis Ferreres (1891). Archivo Municipal de Valencia. Fondo Emilio Rieta, c. 35	420
	407

- Documento 7.** Proyecto de una Vía de 25 m de latitud desde el puente del Real a la calle de Guillem de Castro con la reforma de sus afluentes y de modificación del proyecto de Gran Vía de 30 m entre las ex – puertas de Ruzafa y San José según lo acordado por el exmo. Ayuntamiento. Arquitecto Luis Ferreres (1892). Archivo Municipal de Valencia. Fondo Emilio Rieta, c. 29 518
- Documento 8.** Informe sobre el proyecto de Reforma Interior de Luis Ferreres de 1891, rechazando el proyecto de Gran Vía de 30 metros. Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia. 9 de Marzo de 1892. Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del Pais, Año 1892, c. 258, Legajo V, sign. 02 612
- Documento 9.** Artículo “La Revolución de Valencia”. Vicente Blasco Ibáñez. Diario El Pueblo 6-11-1901 618
- Documento 10.** Inversión del empréstito en las expropiaciones de 1906. Ayuntamiento de Valencia (1908). 623
- Documento 11.** Venta de solares procedentes del sobrante de las casas expropiadas del Barrio de Pescadores para ensanche de la vía pública. Bases para las condiciones facultativas y económicas especiales de la manzana nº 1. Archivo Municipal de Valencia, Fondo Emilio Rieta, c. 12 631

Documento 1

MEMORIA PARA EL ENSANCHE DE VALENCIA
1859.

IMPRESA DE LA REGENERACION TIPOGRÁFICA, DE D. IGNACIO BOIX, IMPRESOR DEL
ESCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO, Sagrario de Sta. Cruz, 1

Excmo. Sr.:

Introducción. Conocida es de nuestros contemporáneos la importancia política, comercial é industrial que Valencia ha adquirido en España de treinta años á esta parte, á pesar de los sacudimientos frecuentes y terribles, que durante este largo período la han agitado: su renombre ha aumentado de proporciones, á medida que se ha desarrollado su incesante vitalidad; y en ella han fijado su atención los diferentes gobiernos, que vienen rijiendo la monarquía, á través de los varios principios de su política.

Hace algunos años que esta bellísima ciudad de la Edetania, encerrada en el vasto recinto de sus estensos jardines, bañada en la luz de su sol y adormida al blando murmullo de sus brisas, no era mas que un pueblo alegre, amenísimo, tranquilo, dotado de imaginación oriental y siguiendo lánguidamente el lento desarrollo de sus artes, de su agricultura y de sus costumbres tradicionales. Le bastaba su vida propia para ser feliz; y esta Atenas del Mediterráneo escuchaba, sin envidia, al viajero, que le anunciaba los grandes progresos de la civilización actual. A pesar de su aparente quietismo, sentía sin embargo la necesidad de dilatarse, de extenderse, de dejarse arrebatar por el grande impulso que este siglo imprime á todas sus obras, á despecho de los obstáculos y resistencias. Circunstancias imprevistas, sucesos inesperados vinieron á sacudir el delicioso apaciguamiento de la Reina del Turia; y Valencia se levantó y se presentó en el estadio, á donde la inteligencia ha llamado hoy á todos los pueblos del mundo.

Aquellos sucesos, aquellas mismas circunstancias dejaban señalada su huella en la soledad de grandes monumentos religiosos, que acababan de ser barridos por el soplo de la revolución. Dejaban un vacío aquí y allá y en cien partes mas; y la muchedumbre los llenó, porque Valencia se hallaba ya entonces aplastada por su misma multitud. Buscábanse en ella la alegría, la suavidad de su clima y los dones de su galante y deliciosísima naturaleza. Su riqueza reanimó las artes y su genio salió al encuentro del extranjero, para detenerle y mostrarle que Valencia podía mucho; y lo probó.

[...]

Razones higiénicas en que se apoya el proyecto de ensanche. Hasta aquí la parte histórica de las diferentes vicisitudes que esta hermosa Capital ha sufrido en el transcurso de los siglos; y elevándonos ahora a otras series de consideraciones, que nuestra época juzga indispensables siempre para formar un juicio exacto, haremos observar el estado en que se encuentra el caserío de la Capital.

Sus casas han aumentado y mejorado efectivamente en pocos años y es innegable que la clase acomodada y la clase media viven también mejor que antes y con algunas comodidades; pero estas dos clases juntas, al paso que residen en los barrios más nobles y encitrados, ocupando más de la mitad de la superficie del terreno habitable, componen apenas la tercera parte del vecindario; mientras que otra clase tan numerosa como necesitada, constituye sus dos terceras partes, replegada en la otra mitad de la superficie del suelo, a donde no han penetrado sino débilmente las transformaciones y las mejoras. Mientras se multiplica la población ha crecido al mismo paso la dificultad de aposentarse con holgura, por la estrechez de locales y por los subidos precios de los alquileres, que no les es dado soportar, si no viviendo a espensas de las mayores privaciones.

Muchos propietarios, teniendo en cuenta solos sus intereses privados, han desdeñado la comodidad de los inquilinos de sus casas, atentos únicamente a la utilidad que se proponen,

esté o no sujeta a la capacidad de la finca, al sitio que ocupa, al barrio a que pertenece y a su importancia relativa. Unos consiguen su objeto con la mal entendida economía de no reparar los deterioros, por graves que vayan siendo; otros verificando remiendos o mezquinas mejoras, que aumentan el número de viviendas a fuerza de estrecharlas, pero que sirven de pretexto para subir escesivamente los alquileres; y no pocos aprovechando los terrenos con construcciones de las más perjudiciales circunstancias.

Puede confirmarse esta observación, contemplando esa multitud de casas bajas y escalerillas de cuatro y cinco pisos, fundados sobre reducidísimos solares, incrustados entre otros, no permitiendo reciban sus mal distribuidas habitaciones más ventilación, ni otras luces que las que pueden proporcionarse por las fachadas, recayentes tal vez a calles lóbregas y sucias, jamás iluminadas por los rayos del Sol; donde se observan además muchedumbre de viejas casuchas húmedas y medio arruinadas, cuyo aspecto revelan por sí solo cuanto puede haber y pasar en su interior.

Así se cree sin embargo, que se puede vivir; así viven con efecto muchas pobres familias, agobiadas por la miseria y ahogadas en un recinto oscuro, estrecho, sin ventilación y casi sin luz.

Consecuencia de las malas condiciones de las viviendas, de la mucha pobreza y del alto precio de los inquilinatos, es el pernicioso abuso de los hospedajes y de los subarriendos de esas mismas habitaciones que, por lo reducidas, con dificultad pueden contener a los inquilinos naturales; pero estos a fin de conseguir un pequeño ahorro, no vacilan en vivir peor y en compartirlas con otros más miserables todavía, asociándose muchas veces con quien no conocen y resultando de esta aglomeración, que solo tiene por objeto el interés, incesantes reyertas, relajación en las costumbres y una amovilidad de domicilios, que burla a la vigilancia que se debe ejercer sobre las gentes sospechosas de mal vivir.

Muchas son las calles que se pudieran citar donde se encuentran esos reducidos albergues, en que se hacían seis o más individuos de diferente edad, sexo y procedencia, que duermen juntos, y respirando con frecuencia las emanaciones de los lugares comunes, abiertos en la misma habitación. Solo así hemos sido testigos de grandes cuadros de desolación y de espantosa miseria en los tres últimos períodos de cólera, cuando llevábamos el consuelo a esas cuevas practicadas en medio de un gran pueblo culto e ilustrado. Por eso hemos visto calles enteras, cuyos habitantes fueron devorados por la terrible epidemia, y en cuyas habitaciones no se podía entrar sin peligro.

El atractivo del lucro hace reemplazar esas localidades inmundas con otras construcciones; pero su precio sube sin mejorar la capacidad, y los más pobres huyen de ellas para recojerse en las guaridas que acabamos de recordar. ¿A dónde irán después? Al paso que los alquileres suben de precio, los pobres y los trabajadores con numerosa familia no tienen donde vivir, y al encerrarse en puntos determinados, aumentan el foco de corrupción.

Las clases más acomodadas que las proletarias, no dejan de experimentar también las consecuencias de la estrechez de nuestro caserío. A precios subidos tienen que pagar la localidad, sin experimentar mayor holgura en esas viviendas, que valían hace poco tiempo la mitad de su inquilinato. Esto añadido al aumento que han tenido los alimentos, hace menos desahogada la suerte de estas clases, a quienes la sociedad actual impone deberes que no pueden eludir. De aquí nacen tantas necesidades ocultas, que el mundo no ve, pero que tienen por término fatal la desesperación o la deshonra.

La higiene pública, pues, la comodidad de los moradores y la moralidad exigen imperiosamente el ensanche que se proyecta. La población no decrece, y tomando el término medio del progresivo aumento más que el corto número de mil almas por año, es posible que los muros contuvieran dentro de veinte, más de cien mil habitantes, excluyendo el aumento de los arrabales.

Proyecto de nuevo ensanche. Reasumiendo por consiguiente cuanto acabamos de indicar acerca del rápido acrecentamiento de la población; de la incesante construcción de nuevas fábricas y edificios; teniendo en cuenta el terreno, cercenando al caserío para ensanchar las calles a medida que se ha ido renovando aquel; las extraordinarias alturas que es preciso adoptar para compensar sus pérdidas y la completa escasez de solares, por estar ya casi llenos todos los espacios de huertos, jardines y terrenos vacantes que existían dentro del recinto de las murallas, forzoso es convencerse de que Valencia no cabe ya en sí misma, y que la conveniencia y la necesidad exigen su desarrollo fuera de esos muros, débiles para defensa militar, y que van derrumbándose por sí mismos, oprimidos por el tiempo.

Para ocurrir a las necesidades que se trata de remediar, y a las exigencias que la verdadera higiene pública reclama en esta época de discusión y de pruebas, ha sido preciso escoger de los alrededores de la Capital el terreno y la posición que se ha creído más conveniente, para verificar el deseado ensanche con las condiciones que se deben exigir, atendida su particular topografía.

Zona señalada para la nueva población. Según el plano del ensanche, el trazado de líneas principia sobre el rio dando frente al Norte, sigue circunvalando por Poniente y termina a mediodía sobre el rio, no lejos de su desembocadura. La superficie del terreno es llana y sin notables accidentes; parte de él está sin trabajar en lo que ocupan la ronda y los arrabales; pero por otra parte ofrece en su cultivo una huerta frondosa, regada por tres acequias. La parte de esta huerta, que mira hacia el Poniente, ofrece tendencias de mayor sequedad, no solo por los aires que suelen dominar en este punto y por el sol que la evapora más, sino también porque carece de humedad natural. No sucede lo mismo en la parte que mira al mediodía, mas espuesta á los aires de Levante; pues el terreno es más húmedo, tanto por su descenso propio y vertientes que filtran y traspiran, cuanto por la proximidad al lago de la Albufera, cuya evaporación aumenta la humedad de las zonas inmediatas. Valencia se halla sin embargo a una legua distante del lago, cuyo desagüe común, denominado Perelló, está mucho más distante, y por consiguiente la proximidad de este gran depósito de aguas no es tanta, que pueda influir en la salubridad de la Capital, por ser muy raros los vientos que vienen de aquella parte. En otro punto hemos indicado que los vientos dominantes son los de Levante, del Norte y alguna vez el Poniente: unos y otros descienden desde las inmediatas colinas no cubiertas jamás por las nieblas, ni azotadas nunca por vientos cargados de vapores densos ni heterogéneos. Las revoluciones atmosféricas están en armonía constante con los cambios de estación: lluvias en el invierno que no son destructoras, renovadas en primavera que la hace más brillante por una animada vegetación, sequedad en verano, suavizada por la brisa del mar, y consistencia en otoño que equivale a una segunda primavera, que retarda la entrada del invierno.

Observaciones higiénicas. Hay sin embargo en el plano de este cuadro topográfico una circunstancia geológico-higrómetro-sanitaria que debe tenerse en consideración al recorrer la parte de huerta correspondiente al mediodía, que se extiende hasta el lago de la Albufera y que se denomina de Ruzafa. Frecuentes son en ella las calenturas intermitentes de todos tipos; y podía dudarse, si prolongándose el ensanche hacia este punto, recibiríase también en herencia esta enfermedad. Permítasenos ser francos en este punto médico.

Admitimos que los gérmenes morbíficos, cuando son simples, es decir, cuando su actividad es limitada, no son capaces de irradiarse a distancias mayores, sino que se limitan a atmósfera muy reducidas en razón a la fuerza de su índole natural: por consecuencia, si se aglomeran, si se hacinan efectos o productos morbíficos en mayor suma, claro está que por la cantidad, ya que no por la actividad propia, será más intensa la esfera de su acción y por consiguiente más dilatada. En punto á intermitentes es aplicable suficientemente la teoría anterior; pues si en lo

antiguo eran endémicas en la Ribera baja de este país y aun en determinados pueblos de ella, las intermitentes que siempre padecieron sin llegar a estenderse ni trasportarse hacia los Pueblos altos, montuosos y lejanos, hoy extendidos los focos que los albergan, se diseminan ya por los sitios salubres, aunque en menor escala, hay proporción y hasta aparecen trasportadas por las personas mismas, que entregadas al trabajo del cultivo del arroz regresan a sus pueblos con la utilidad de sus sudores y la reata de las intermitentes adquiridas. Las constelaciones epidémicas que por causas ignoradas influyen en algunas épocas bajo diferentes formas, toman también el tipo remitente intermitente; y aunque en rigor no sean siempre calenturas iguales a las intermitentes de la Ribera, no conviene sin embargo despreciar los focos, que ausilian el orden de las intermitentes bien endémica, bien epidémicamente.

Indicadas ligeramente estas ideas higiénico-pato-génicas, se infiere que no pasamos desapercibida la influencia que las frecuentes cotidianas o cuartanas de la huerta de Ruzafa puedan ejercer sobre la nueva población, que va a aproximarse al foco que las prepara o determina; pero téngase presente que la superficie que por el mediodía ha de estender el caso de Valencia es la más estrecha de toda el área marcada, pues no llega al poblado de Ruzafa y termina sobre el rio a corta distancia de la puerta del Mar. En las chozas o barracas y alquerías diseminadas en el espacio de esta porción de huerta son tan raras las fiebres intermitentes, como en el interior de esta población, salvas las épocas de influencias atmosféricas que las esparcen generalmente. El sitio que las anida en la huerta de Ruzafa, que es la partida de Pinedo, Brosquil, Tremolar y otros limítrofes, está distante una o dos horas, siendo el que las da desarrollo el género de vida miserable de sus colonos en las faenas, sobre todo del cultivo del arroz, que no es de su terreno. El vasto lago de la Albufera, cuyas perenes humedades pueden contarse como preparación constante, va estrechando de día en día sus límites antiguos, teniendo además su natural desagüe en el Perelló. Cierto es que al paso que se estrecha el lago, se aumenta el cultivo del arroz, acumulando también grandes masas de agua; pero también lo es que sus límites están marcados por la parte de Valencia de la que distan una legua, sin vientos dominantes, que trasporten sus efluvios. Esta observación motivó el establecimiento del cementerio general en la parte del mediodía desde 1806, hallándose en el mismo puntos los de los apestados, del Hospital general y el de coléricos en sus épocas respectivas.

Hechas estas reflexiones, que son otras tantas salvedades de la duda propuesta, se resuelve ésta fácilmente, infiriendo que la parte de nueva población, que se proyecta, no ha de estar más amenazada de las intermitentes, que lo está hoy la parte de Ciudad próxima a Ruzafa, mayormente modelando la higiene la moderna construcción.

Sobre este punto de ejecución higiénica, que es la última mano, que va a poner el sello a las reglas del arte, y va a ser una verdad cuanto se consigna en las mejores obras de higiene pública y privada, es natural descansar en la pericia y celo que distinguen a los entendidos directores de la nueva construcción. Ellos saben, y la higiene lo prescribe, que las casas que van a edificarse, han de tener la conveniente capacidad total y parcialmente para el número de personas que han de habitarlas; y si bien no pueden olvidar el número distribuible de locales para sus moradores en los usos, servicios y objeto a que sean destinados; la mira principal es la salubridad por medio de suficiente ventilación, buenas luces, proporcionada elevación de pisos en cada estancia, sin que la total de estos llegue a estorbar las corrientes de los vientos, que han de barrer las calles y purificar la atmósfera.

En los usos del servicio doméstico, los sumideros, cloacas y letrinas estarán á distancias competentes de los pozos y al aire libre con su cañón ventilador o respirador: para las últimas especialmente su formación será sin ángulos, para que no se alojen en ellos los vapores; su mampostería o albañilería muy sólida e incapaz de infiltraciones: su dimensión bastante para lo que exige el uso respectivo del establecimiento o casa, refundiéndose en ellos una parte de las aguas pluviales que arrastran y limpian sus productos, además del descenso al centro

común del vallado, cuyos ramales se continuarán en diferentes direcciones. Los dormitorios se comunicarán con las estancias para más expansión del aire ambiente; habrá azoteas para usos y depósito de objetos de inferior condición; descubiertos de desahogo que ensanchen las columnas de aire, y por donde penetren más ampliamente los rayos del sol y la claridad de la luz. La dimensión y dirección de ventanas y balcones será proporcionada para ocurrir al aseo indispensable a cada piso; y el conjunto de estos que formarán el edificio unirá la sencillez arquitectónica a la seguridad higiénica apetecible. Ciertos edificios por su extensión u objeto, y por el mayor coste o gusto que se emplee en su construcción, abrirán a los artistas un gran campo, para desplegar sus talentos; en este caso se hallarán las grandes fábricas, las tiendas, los bazares, las casas opulentas, lavaderos y baños públicos, gratuitos y de especulación, los templos y demás obras grandes; pero en todas ellas la higiene presidirá su edificación con tanta más exactitud, cuanto más fácil es secundar ahora sus reglas importantes.

Formarán 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, a fin de que el jornalero, el artesano y el ciudadano de cortos recursos encuentren un albergue sano y barato, imitando, aunque en menor escala, los establecimientos de este género que existen en algunas ciudades de Alemania, Prusia, Rusia e Inglaterra, iniciándose en el ensanche de Valencia este filantrópico pensamiento. 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 solo la administración municipal que la tomará a su cargo y por su cuenta, prestaría, sin perjuicio propio ni de los intereses públicos, un gran servicio a esa clase menesterosa, conservando su verdadero carácter de padre de la patria y protector del pobre. La higiene se acomoda a todas las clases, desde la más alta opulencia hasta la más sensible miseria; y lo que hoy no es fácil ejecutar en calles estrechas y reducidas, podrá verificarse en el nuevo ensanche bajo las prescripciones de la más estricta higiene.

El plano de la nueva población ofrece cuantas condiciones se reclama en anchura, dirección, secciones, orientación, arbolado, paseos y plazas, facilitando por medio de grandes plantaciones de acacias gran cantidad de oxígeno que aumente la salubridad de la atmósfera; y habiendo tenido presentes las corrientes más constantes de los vientos saludables en toda la extensión de sus vastas construcciones.

Nueva población. Para comprender más fácilmente la exactitud de las anteriores observaciones, bastará presentar en globo el aspecto material de la nueva población.

El nuevo ensanche abraza toda la zona comprendida desde el puente del Mar hasta el punto llamado de la Pechina, en una longitud de 3400 metros. Esta zona tiene una figura semejante a la de una estola estendida, de modo que comprendiendo la antigua y nuevas población, formará la Ciudad un polígono casi regular de 2300 metros en su mayor diámetro. El espacio que quedará entre las casas antiguas y la línea de las nuevas, ocupado hoy por la muralla y ronda interior y exterior, formará una ancha calle o boulevard de 25 metros de latitud y 2600 de longitud, desde la ciudadela hasta el torreón de Santa Catalina. Este espacioso boulevard quedará decorado con la puerta y torres de Cuarte, y las puertas de San Vicente, Ruzafa y del Mar, como otros tantos monumentos históricos, que legamos al respeto de la posteridad.

La masa nueva de construcciones se dividirá en 64 calles, 4 plazas y 131 manzanas.

Estas sesenta y cuatro calles se pueden dividir en dos de primer orden, siete de segundo, treinta de tercero y veinte y cinco de cuarto.

Las dos de primero y las siete de segundo orden tendrán diez y seis metros de latitud, las treinta de tercero diez y las veinte y cinco restantes siete.

Las dos calles de primer orden no serán en realidad más que una que corta la línea del ferrocarril, para dividirla en dos: la primera comenzará en el puente del Mar y terminará en el ferro-

carril, corriendo una longitud de mil metros; y la segunda arrancando de la vía férrea, termina en la plazuela de San Sebastián, marcando una extensión de 1400 metros.

Esta magnífica calle de 2400 metros atravesará cuatro plazas que formarán los grandes centros necesarios en la nueva población.

La primera plaza es circular de 120 metros de diámetro y estará cruzada por tres calles, que la dividen interiormente en sus costados o frentes próximamente iguales: en el centro se elevará un obelisco dedicado a nuestra Soberana actual.

La segunda es un cuadrilátero de 51 metros de longitud y 45 de latitud, cruzada en su centro por una calle de tercer orden formando cuatro ángulos iguales: en el centro de esta plaza y de las dos siguientes se construirán grandiosas fuentes monumentales.

La tercera es un romboide de 53 metros de lado, cruzada por otra calle de tercer orden, que forma cuatro frentes iguales.

Y la cuarta es un polígono de ocho lados y setenta y ocho metros de diámetro, cruzada por la calle principal o de primer orden y por cuatro de tercero, formando de este modo los ocho lados casi iguales.

Para la formación de las nuevas calles se ha tenido presente el enlace con muchas de las interiores, para que con el tiempo puedan estas mejorarse y continuar las líneas que forman las nuevamente trazadas en el ensanche; respetándose en el proyecto la demarcación de jurisdicciones de Ruzafa y de Valencia, cuyos derechos respectivos quedan incólumes.

Cierra la nueva población una muralla, cuya ronda interior es de doce metros de latitud y de veinte la exterior. La muralla está protegida en todos los ángulos salientes, lo mismo que sus puertas y portillos, por pequeños baluartes parecidos en su construcción al torreón de Santa Catalina.

Cinco son las puertas principales y cuatro los portillos.

Las puertas principales ocuparán los puntos siguientes:

1ª La de Cuarte al extremo del convento de San Sebastián.

2ª La de San Vicente en el abrevadero, que existe antes de llegar a San Vicente de la Roqueta.

3ª La de Ruzafa al pie de la rampa del nivel del ferro-carril.

Y 4ª La del Mar a la cabeza del puente del mismo nombre con cinco entradas nobles y una barrera, constituyendo el principal ingreso a la parte baja de la Ciudad.

Quedan por consiguiente encerrados dentro de los nuevos muros los conventos que fueron de San Sebastián y del Socorro, y los actuales de religiosas de Corpus Christi, de Belén y de Jerusalén, y contiguos al boulevard los de las religiosas de San José, Santa Úrsula, Encarnación, iglesias del Pilar y San Agustín, y los conventos de Capuchinas y Santa Catalina de Sena.

En el punto extremo de la Pechina se establece un puente sobre el Turia de 113 metros de longitud y 14 de latitud, sostenido por siete arcos, con dos avenidas circulares de 45 metros de diámetro, enfilando la calle de los Gitanos.

Desde la salida del puente hasta el nuevo camino de Liria se levantará un malecón con su andén y camino de 400 metros de longitud y 17 de latitud, con el objeto de regularizar el cauce del río en cuanto abraza la nueva Ciudad, defender de las inundaciones las tierras contiguas de Campanar, y facilitar la comunicación a la carretera del puerto.

Dividiendo el extenso perímetro del ensanche en tres zonas continuadas, la posición topográfica de cada una parece indicar el destino a que pudiera consagrarse.

La primera desde el puente del Mar hasta la calle de San Vicente, parece propia para los centros comerciales por la proximidad del mar y del camino de hierro de la línea de Madrid y de la futura de Barcelona.

La segunda desde San Vicente a San Sebastián, no sería más que la prolongación de los barrios llamados de las Torres, donde existe el gran foco de nuestra fabricación sedera.

Y la tercera, desde San Sebastián a la Pechina ofrece preciosas localidades para habitaciones de recreo, añadiendo otra serie de jardines a los que actualmente existen en esta región.

Tal es, Excmo. Sr., la historia de la población material de la Capital, su estadística y sus vicisitudes; y tales son también las razones higiénicas que reclaman imperiosamente el ensanche, cuyo plano y situación topográfica acabamos de delinear. Resta solo ofrecer a la consideración de V.E. la parte facultativa y económica en sus detalles principales, según se demuestra en los siguientes datos del

PRESUPUESTO RAZONADO DEL PROYECTO DE ENSANCHE DE VALENCIA.

	Reales vellón.
Se considera como obra esencial en la primera época del ensanche, el derribo de la muralla actual y de sus baterías desde la ciudadela, siguiendo por las puertas de Ruzafa, San Vicente y de Cuarte, hasta la batería de Santa Catalina, así como el relleno del foso que hoy circuye esta parte de la Ciudad, debiéndose cubrir los cauces que contiene, y en que se recogen gran parte de las aguas sucias, haciéndose cajeros de fábrica y bóveda de ladrillo; cuyas obras, según mediciones practicadas, se ha calculado importarán próximamente	1.352,900
La construcción del muro de la nueva línea de circunvalación con sus baluartes, desde el puente del Mar hasta la Pechina; en el concepto de que se aprovechen los materiales, que resulten de la demolición del actual, se ha juzgado ascenderá á	3.462,520
En la segunda época entrará la demolición de los lienzos de la muralla primitiva y de sus once torreones, comprendidos entre la batería de Santa Catalina y la ciudadela, siguiendo la margen del rio; cuya longitud viene a ser de 5,800 palmos valencianos (1,305 metros), debiéndose terraplenar el foso, después de hechos los cajeros de fábrica y bóveda de ladrillo del cauce, que recoge las aguas sucias, en la longitud de 2,400 palmos, o sean 540 metros: cuyas obras valdrán próximamente	469,600
Para la construcción de las puertas principales de entrada y la de los portillos y barreras indicadas en el plano, se han graduado próximamente necesarios	2.150,000
La esplanacion y afirmado de la ronda exterior con sus tageas, muretes, cunetas y demás obras necesarias para los desagües, en toda la parte del mediodía, que comprende desde el puente del Mar hasta la Pechina, se ha conceptuado importarán	900,000
En la distancia de 11000 palmos valencianos o sean 2475 metros, que comprende la línea del rio, desde la barrera del puente que ha de construirse en la Pechina, hasta el puente del Mar, debe formarse un andén con banquetta coronada de sillería y correrse el pretil del rio con un sencillo enverjado; cuyas obras con las del afirmado de la vía, que se deje entre el andén y el caserío, importarán, incluso las tageas y barbacanas para los desagües, la cantidad de	1.770,000
El cauce del valladar o cloaca máxima, que tiene la Ciudad, deberá regularizarse, construyendo cajeros y cubriendo de bóveda de ladrillo en la distancia de 2800 palmos valencianos, o sean 630 metros, que mediarán entre el punto de la salida actual y el portillo proyectado, enfrente del camino que deberá dirigir a Monte-Olivete, conviniendo se dirija dicho cauce en el nuevo barrio, del puente del Mar, por medio de las calles, que avocará ya descubierto y según se halla, á desaguar al rio. Los trabajos necesarios para ello, contando con los registros convenientes para hacer las mondas, ascenderán próximamente a la cantidad de	1.050,360
Para cajeros y cubiertas de cauces de 2º orden de varias acequias que en distintas direcciones cruzan el terreno en que debe verificarse el ensanche, componiendo en junto la lonjitud de 5,700 palmos valencianos (1282 metros) se presupuestan	600,000
Para los cajeros y cubiertas de los cauces de 3º orden de las varias ramificaciones de dichas acequias, que componen la total lonjitud de 15000 palmos valencianos (3375 metros), se calculan necesarios	821,000
Para la construcción de la cloaca madre en la parte nueva de la Ciudad, que debe recoger todas las aguas, siguiendo la dirección de las dos calles principales hasta empalmar con el valladar, que desagua al rio, y cuya lonjitud vendrá a ser de 12500 palmos valencianos, (2812 metros), se han graduado necesarios	1.972,540

Para las excavaciones, cajeros y cubiertas de las cloacas o tageas que componiendo la total lonjitud de 82300 palmos valencianos (18517 metros) deben hacerse en la parte nueva para encaminar las aguas a la cloaca principal	2.880,500
Para el malecón del rio y camino que se deben construir en la orilla izquierda, desde el extremo del puente proyectado junto a la Pechina, hasta el de San José; se calculan necesarios próximamente, atendida la naturaleza de las obras	1.274,700
Construcción del citado puente proyectado compuesto por 7 arcos, con pilas y estribos, formados de mampostería con revestimientos de sillería y ladrillo	2.500,000
Obelisco o monumento que debe situarse en el centro de la gran plaza circular del nuevo barrio del cuartel del Mar, dedicado a S.M. la Reina	800,000
Tres fuentes monumentales en las principales plazas	900,000
Cuatro fuentes aisladas de 2º orden para las más subalternas	600,000
Para 30 fuentes o caños de vecindad distribuidas en los distintos barrios proyectados	180,000
Para los tubos de hierro, piezas sueltas de fundición, plomo, koc, cuerda y mano de obra, para estender las aguas potables por la parte nueva de la población, abrazando las cañerías la lonjitud de 24000 varas valencianas equivalentes a 21600 metros	1.040,000
Para la canalización del alumbrado de gas, construcción de un nuevo gasómetro e indemnizar la traslación del actual, se han calculado	3.600,000
Para el adoquinado, con aceras, de todas las calles y plazas proyectadas que tendrán alguna importancia, y arreglo y consolidación del piso en las travesías menos transitadas, se han graduado	6.800,000
Para plantaciones, paseos, obras sueltas de ornato, arreglo de los caminos y avenidas en las inmediaciones de la Ciudad, se consideran precisos	800,000
Para la expropiación de 50 hanegadas de tierra huerta que se deberán ocupar en la orilla izquierda del rio, para la formación del malecón y caminos proyectados a 3500 reales la hanegada	175,000
Por la ocupación de 820 hanegadas valencianas (68 hectáreas de tierra huerta de 1ª clase, que se deben expropiar, hecha deducción de las 275 hanegadas 2285 áreas), que componen las superficies de los terrenos que abrazan el jardín botánico, la plaza de toros, los edificios sagrados, los talleres y dependencias del ferro-carril, el matadero, la actual ronda exterior, la muralla, foso, calles y plazas de los arrabales, caminos y cauces de las acequias y brazales, a razón de 4000 reales la hanegada	3.280,000
Para la expropiación de las alquerías y barracas de la huerta y de cuantos edificios particulares puedan afectar la realización del proyecto de ensanche, tal como se propone, se han calculado alzadamente	4.500,000
Por el aumento del 3 por 100 que marca la ley sobre los 7.955,000 reales vellón, a que debe ascender el total importe de la apropiación de los terrenos y edificios, que se han de ocupar	238,650
Importe de obras y de las expropiaciones	44.117,770
Aumento del 10 por 100 para gastos imprevistos, trabajos facultativos, administración, etc.	4.411,777
Importe total	48.529,547

Asciende el total importe de las obras que abraza el ensanche proyectado a la cantidad de *cuarenta y ocho millones, quinientos veinte y nueve mil quinientos cuarenta y siete reales vellón*.

Cálculo de los productos.

En el barrio comprendido entre el rio y la prolongación de la calle de Cuarte, abrazarán las edificaciones la superficie de 2.136,592 palmos valencianos cuadrados (109,500 metros), de los cuales rebajando 986,070 palmos cuadrados (50,535 metros) correspondientes al jardín botánico, al matadero, y al convento de monjas	3.451,566
---	-----------

de Corpus Christi, quedarán enagenables 1.150,522 palmos cuadrados que a tres reales el palmo, producirán	
En el otro barrio proyectado entre la calle de Cuarte y la del camino viejo de Torrente, ocuparán las edificaciones proyectadas 2.052,900 palmos cuadrados (105,211 metros), y rebajando 71,520 palmos (3,665 metros), que pertenecen a los conventos de San Sebastián y Socorro, cuyas iglesias deben quedar para el culto, se podrán enagenar 1.981,380 palmos cuadrados (101,546 metros) que á 4 rs. Ascenderán á	7.925,520
En el barrio comprendido entre dicha calle del camino viejo de Torrente y la de San Vicente, resultarán ocupados por los edificios 1.243,790 palmos cuadrados (63,744 metros), y rebajados los 59,100 palmos (3028 metros), que abrazaba la manzana del convento y huerto de las monjas de Belén, quedarán vendibles los 1.184,690 palmos restantes, equivalentes a 60,716 metros cuadrados, que a 5 rs. Palmo, darán	5.923,450
En el barrio que se formará entre la calle de San Vicente y la de Ruzafa, ocupará la parte edificada la superficie de 1.027,717 palmos cuadrados (52,670 metros), de los que rebajando 542,000 palmos pertenecientes al convento de monjas de Jerusalén, a la plaza de toros y al ferro-carril y sus dependencias, resultarán enagenables 485,717 palmos cuadrados (24,892 metros), que á razón de 6 rs. Palmo, valdrán	2.914,302
En el gran barrio que constituirá la parte noble de la Ciudad, proyectado entre el camino de Ruzafa y el llano del Remedio y puente del Mar, resultarán, una vez regularizados y cubiertos, según se ha indicado, todos los cauces que atraviesan por la huerta, 3.682,019 palmos valencianos cuadrados (188,703 metros); los cuales se podrán todos enagenar por término medio al precio de 7 rs. cada palmo cuadrado, debiendo producir la venta	25.774,133
En la distancia que media entre la batería de Santa Catalina y la puerta de la Trinidad, se podrán edificar como adición al proyecto general de ensanche, siete manzanas de casas, después de derribada la muralla y de rellenarse el foso, en la disposición que marca el plano, cuyos solares pertenecientes al Ayuntamiento comprenderán una superficie de 228,251 palmos cuadrados (11,697 metros cuadrados de terreno), que se podrán enagenar á 6 rs. palmo, importando	1.369,506
Calculando que de los 4.500,000 rs. destinados a las expropiaciones de edificios, llegue a utilizarse el 25 por 100 por el valor que tengan los materiales que produzcan los derribos, y por las ventajas que se obtengan en las cesiones de las partes que puedan algunos particulares utilizar	1.125,000
Por el valor de la piedra sillería y demás materiales que podrá resultar de los pretilos del foso, torreones, muralla, graderíos y otras obras pertenecientes a la Municipalidad, se gradúan	100,000
Importe total	48.583,477

Asciende el total importe de los productos a la cantidad de *cuarenta y ocho millones, quinientos ochenta y tres mil cuatrocientos setenta y siete reales vellón.*

Comparación del coste con los productos.

Total importe de los productos probables	48.583,477
Valor de las obras proyectadas, expropiaciones, administración e imprevistos	48.529,547
Diferencia	53,930

Por los cálculos que anteceden y por las mediciones del plano, puede venirse en conocimiento que abrazando el ensanche proyectado, con inclusión del terreno comprendido entre la muralla actual y el rio, desde la Pechina al puente del Mar, la superficie total de 18.775,850 palmos valencianos cuadrados (962,262 metros cuadrados), ocupan los establecimientos públicos y edificios sagrados que se deben respetar 1.658,690 palmos cuadrados (85,008 metros cuadrados), los terrenos que son propiedad del Ayuntamiento 3.697,134 cuadrados

(189,478 metros); cuyas dos superficies, deducidas de la superficie total, dan por resultado ser el terreno expropiable de 13.420,026 palmos cuadrados (687,776 metros cuadrados), de los cuales deben quedar para beneficio público o sea destinados a las rondas, calles y plazas proyectadas 4.707,447 palmos cuadrados (241,256 metros cuadrados), quedando enagenables los 8.712,579 palmos cuadrados restantes (446,519 metros).

Resulta de todo esto demostrado, que el Ayuntamiento solo puede sacar productos de las dos terceras partes del terreno, que tiene que espropiar, o sea próximamente de la mitad de la superficie total que abrazará el ensanche, necesitando por lo tanto ceder en beneficio del público la otra mitad que en su mayor parte será de su pertenencia, con lo que se acredita que el ensanche proyectado no lleva en sí la mira de una especulación, sino la de satisfacer una imperiosa necesidad del vecindario.

Los rendimientos de los edificios o utilidades que se obtengan en los que el Escelentísimo Ayuntamiento construya de su cuenta, las ventajas que se consigan en las licitaciones de las ventas de solares, y lo que se saque de algunas porciones de terreno que hoy son del dominio público, podrán aplicarse á las obras de los enlaces de las calles antiguas con las que se construyan de nueva planta; á la prosecución del empedrado en lo interior de la Ciudad; á estender por ella las canalizaciones del gas y de las aguas potables; a mejorar algunas calles y plazas defectuosas, y a otros muchos objetos de pública utilidad, á que no se puede atenderse por la escasez de fondos y de recursos, y por las graves obligaciones á que ha de acudir el Ayuntamiento.

La Comisión cree haber llenado su cometido, si no con el acierto que fuera de desear, con la intención al menos de acertar en un negocio de tamaña importancia. Sírvase V. E. acoger esta franca manifestación relativa a unos trabajos, que serán acaso incompletos, porque no alcanza más la Comisión que tiene el honor de suscribir. Pero permítasela concluir su tarea felicitando a V. E. por un proyecto de grandes é inmensos resultados que honrará sobremanera á V. E. que lo ha iniciado y a los que en su día lo realizarán. Valencia conservará un recuerdo eterno de esta obra colosal, y añadirá a los de los célebres Jurados de 1356 los nombres de los Patricios, que en el siglo actual han dado a la Capital el rango que le corresponde entre las ciudades más cultas de la España.

Valencia 22 de Diciembre de 1858. – El Conde de Almodóvar. – Juan Ángel de Llano. – Joaquín Márques y Guerau. – El Marqués de Cruilles. – Felicísimo Llorente. – Sebastián Moleño. – Pascual Falcó. – Ignacio Zacarés. – Manuel Encinas. – Antonio Sancho, arquitecto. – El Cronista de la Ciudad, Vicente Boix. – Excmo. Ayuntamiento Constitucional de esta Ciudad.

AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DE VALENCIA

29 de Diciembre de 1858.

Se dio lectura á la memoria y presupuesto de las obras para el ensanche de esta Ciudad, que presenta la Comisión del ramo, suscrita en 22 del corriente mes, y cuyos trabajos se deben en la parte histórica al cronista de la Ciudad D. Vicente Boix, en la higiénica al concejal D. Manuel Encinas y en la de arquitectura al concejal también D. Sebastián Moleño, con el ausilio de los arquitectos D. Timoteo Calvo y D. Antonio Sancho. Puesto a discusión se acordó por unanimidad haber oído con gusto los trabajos que se ofrecen, dándoles la más cumplida aprobación y que se impetere la oportuna autorización del Sr. Gobernador de la Provincia para que pueda imprimirse y circularse a las corporaciones y demás personas que deben emitir su parecer en este asunto, antes de elevarlo al Gobierno de S. M. – El Conde de Almodóvar. – José Gabriel Terol, Secretario habilitado.

Documento 2

LEY DE EXPROPIACIÓN FORZOSA POR CAUSA DE UTILIDAD PÚBLICA, DE 10 DE ENERO DE 1879

Don Alfonso XII, por la gracia de Dios, Rey constitucional de España.

A todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed que las Cortes han decretado y nos sancionado lo siguiente:

TÍTULO PRIMERO

Disposiciones generales

Art. 1º. La expropiación forzosa por causa de utilidad pública...

SECCIÓN QUINTA

De la Reforma Interior de las grandes poblaciones

Art. 45. Las expropiaciones necesarias para la mejora, saneamiento y ensanche interior de las grandes poblaciones se regirá por las prescripciones siguientes.

Art. 46. Los Ayuntamientos de las grandes poblaciones que reunan por lo menos 50.000 almas, que necesitan su Reforma Interior, formarán los planos totales o parciales de las obras que deban hacerse en el casco de las mismas, ya sea para ponerlo en armonía con su ensanche exterior, si lo hubiere, ya para facilitar la vialidad, ornato y saneamiento de las poblaciones.

En los planos se fijarán con toda precisión las calles, plazas y alineaciones que se proyecten, y los terrenos o solares que exija la realización de la obra, e instruido el expediente de expropiación por los trámites establecidos en esta ley y reglamento para su ejecución, se remitirá al Ministerio de que dependan las construcciones civiles, a fin de que recaiga la correspondiente declaración de utilidad pública de la obra.

Art. 47. Estarán sujetas en su totalidad a la enajenación forzosa para los efectos previstos en el artículo anterior, no sólo las fincas que ocupen el terreno indispensable para la vía pública, sino también las que en todo o en parte estén emplazadas dentro de las dos zonas laterales y paralelas a dicha vía, no pudiendo sin embargo exceder de 20 metros en el fondo o latitud de las mencionadas zonas.

Art. 48. Cuando para la regulación o formación de manzanas convenga hacer desaparecer algún patio, calle o trozo de ella, estarán también sujetas a la enajenación forzosa las fincas que tengas fachadas o luces directas sobre las mismas, si de los propietarios de ellas no consiente en su desaparición.

Art. 49. En las enajenaciones forzosas que exija la ejecución de la obra será regulador para el precio el valor de las fincas antes de recaer la aprobación al proyecto.

Art. 50. Las expropiaciones que tengan lugar por los conceptos expresados en los artículos de esta sección se harán en absoluto, esto es, incluyendo en las mismas los censos, dominios y toda clase de gravámenes y servidumbres que afecten directa o indirectamente al derecho de propiedad, de modo que hecha la expropiación de la finca no puedan revivir por ningún concepto para los nuevos solares que se formen, aun cuando el todo o parte del terreno de los mismos proceda de finca o fincas que se hallaren afectas a dichas cargas.

Art. 51. Los Ayuntamientos, para atender a estas obras declaradas de utilidad pública, podrán contratar los empréstitos necesarios, guardándose las formalidades que establecen las leyes.

Art. 52. A los efectos del art. 115 de la Ley general de Obras públicas de 13 de Abril de 1877, se declara que además de la exención de los derechos reales y traslaciones de dominio que se concede a los Ayuntamientos para las fincas que deban adquirir a fin de llevar a cabo la realización de las obras de reforma, se concede igual exención al otorgarse por los mismos la venta de los nuevos solares regularizados que resulten por razón de las fincas expropiadas con dicho objeto.

Art. 53. Podrán asimismo ejecutar por sí o por medio de compañías concesionarias las obras de que se trata con autorización del gobierno, pero llevando cuenta separada exclusivamente por todo lo relativo a las mismas.

Art. 54. Para la ejecución de los proyectos de las obras a que se refieren los precedentes artículos, se ajustarán en todo a las reglas y prescripciones que establece la presente ley, y con respecto a parcelas a lo que se previene en las leyes de 17 de junio de 1864 y a la de ensanche de poblaciones.

Documento 3

Excelentísimo Señor.

Los que suscriben tienen la honra de proponer al Excelentísimo Ayuntamiento se sirva formar los siguientes acuerdos:

1º La Comisión de Policía Urbana procederá sin levantar mano a practicar los estudios que previene la vigente ley de expropiación forzosa para obtener del Ministerio de Fomento la declaración de utilidad pública del proyecto de ensanche y saneamiento del Barrio llamado de Pescadores.

2º Al practicarse el estudio se procurará dar el ensanche de diez y seis metros a la calle Cofradía de los Sastres y también a la de Lauria, acercando esta última cuanto sea posible a la calle de los Ánades.

3º También procurará el nuevo proyecto dar más proporcionalidad relativa a las manzanas resultantes, suprimiendo al efecto las calles necesarias a conseguir aquel objeto.

4º Asimismo evitará en cuanto sea posible proponer el trazado de calles que tenga menor anchura de ocho metros.

5º Se adicionará al proyecto la prolongación de las calles de D. Juan de Austria y Ruzafa en línea recta hasta la plaza de S. Francisco.

Sin embargo V. E. resolverá como siempre según juzgue procedente.

Casas consistoriales de Valencia, 16 junio 1880

José María Sales. José Alapont. Federico Cuñat. José Igual.

Ayuntamiento de 16 Junio 1880

Visto: Aprobado.

El Alcalde accidental Emilio Florian.

El Secretario accidental E. Vercher.

Comisión de Policía Urbana.

Valencia 5 octubre 1880.

Aprobada por el Excelentísimo Ayuntamiento la reforma proyectada por el Barrio llamado de Pescadores, se acordó pasar atento oficio al Señor Alcalde a fin de que se sirva autorizar a los Arquitectos Municipales para que puedan introducirse en los edificios cuando lo crean necesario a fin de proceder a los trabajos preliminares para la realización del proyecto.

El Vicepresidente José María Sales.

Diligencia. Certifico: Que con esta fecha se pasa al Señor Arquitecto Mayor la siguiente autorización "Policía Urbana. Esta Alcaldía ruega a los vecinos que habitan en el Barrio llamado de Pescadores permitan la entrada en sus respectivas casas a los Arquitectos Municipales, encargados por el Excelentísimo Ayuntamiento para la rectificación del plano de dicho Barrio, esperando de su sensatez y cordura no pondrán obstáculo alguno al cumplimiento de su servicio cuyo objeto es mejorar las condiciones en la zona expresada". Valencia 25 octubre 1880. El Alcalde Vicente Pueyo y Ariño.

Valencia veinte y cinco octubre de mil ochocientos ochenta. Vercher.

Comisión especial nombrada para entender exclusivamente de urbanizar y dar las necesarias condiciones de higiene y salubridad al Barrio llamado de Pescadores.

En sesión ordinaria del Ayuntamiento de 7 de mayo de 1884 se acordó:

“El señor Serrano Larrey, en vista de la constante alarma que ofrece a la ciudad el llamado Barrio de Pescadores, propuso se nombrara una comisión especial que entendiera exclusivamente de su urbanización, a fin de dar al mismo las necesarias condiciones de higiene y salubridad. Ligeramente surgió sobre este particular, en la que tomaron parte los señores Solano, Cortés y Abarque, después de lo cual fue aprobada la proposición del señor Serrano Larrey, autorizándose a la Alcaldía para el nombramiento de la comisión especial, de que se trata de individuos pertenecientes a las comisiones de policía urbana y sanidad, y de otros que, por sus especiales condiciones, puedan auxiliarla en el desempeño de su cometido...”

Comisión nombrada por la Alcaldía en 13 de mayo de 1884:

- Presidente de la Policía Urbana, Don Enrique Tarrasa
- Presidente de la de Sanidad, Don Joaquín Salvador
- Concejal Don Francisco Serrano Larrey

Se certificó la aceptación y creación de dicha comisión.

Comisión de Policía Urbana.

Excelentísimo Señor.

Dadas las malas condiciones higiénicas del Barrio de Pescadores y conocidas las dificultades que ofrece la formación del expediente facultativo y económico para su derribo e inmediata reconstrucción en un breve plazo, acomodado a las leyes vigentes y formación de grandes solares, según se exige, la Comisión de Policía Urbana tiene el honor de proponer a V.E. se autorice a la Sección facultativa para formular un anteproyecto, comprendido entre la calle de las Barcas inclusión, calle de Pascual y Genís, acera opuesta a la que se está reconstruyendo en la calle de Lauria y la acera de la calle de los Mártires, frente a los cuarteles.

V.E. no obstante acordará como siempre lo que se crea más procedente.

Valencia, 19 octubre 1885

El Vicepresidente
Soriano Placent

Documento 4

PROYECTO DE ENSANCHE PARA LA CIUDAD DE VALENCIA. MEMORIA DESCRIPTIVA Y ORDENANZAS. AÑO 1884

B

CARÁCTER Y DESARROLLO DE LA URBANIZACIÓN DE VALENCIA EN NUESTRO SIGLO

Las continuas vicisitudes y las generaciones que se fueron sucediendo, no podían dejar de ejercer su poderosa influencia en la urbanización de la Ciudad. Por eso Valencia, al desenvolver su laboriosa historia y al atravesar los agitados periodos de continuas luchas que han tenido lugar en la península, tuvo, como se ha visto, que constituirse desde muy antiguo en plaza fuerte y amurallar su recinto. Esta condición, esencialísima, común y hasta necesaria, dado el espíritu de las diferentes épocas anteriores a la nuestra, era la que principalmente determinaba el modo de ser de la urbanización.

Conservando mucho de las costumbres y en cierto modo algo del carácter de la raza árabe que tanto tiempo la dominó, sujeta a los rigores de un clima meridional y encerrada dentro del cerco de piedra que la oprimía, no es extraño que abunde en calles estrechas y tortuosas, que carezca de plazas despejadas y que la edificación se haya ido condensando hasta el extremo que existan casas de muy reducida superficie.

A principios de siglo, la Ciudad de Valencia, no alcanzaba de mucho la importancia que en la actualidad ha tomado por causas que luego analizaremos. Más reducida la industria, el censo de población más corto, más pequeño el movimiento de circulación, particularmente de carruajes, eran menores las exigencias que tenían que satisfacer las vías públicas; el gusto general más limitado, cuidaba poco el ornato, las necesidades todas eran menos numerosas y no tan perentorias y como las huellas de anteriores urbanizaciones, habían quedado tan permanentes, se explica la disposición general de las calles que constituyen el casco urbano, y que conservando bastante del carácter morisco, es en general muy parecido al de la mayor parte de las ciudades de España, particularmente a las que durante más tiempo sufrieron la influencia de la raza árabe.

Esta urbanización, a pesar de sus muchos defectos, se ajustaba en cierto modo al espíritu dominante a principios del siglo y por eso subsistía. Pero cambió la sociedad; las nuevas ideas se fueron filtrando por todas partes, comenzaron a tener aplicación en la vida práctica los portentosos descubrimientos de la Ciencia y al adquirir gran importancia las cuestiones de Policía Urbana, fue preciso tratar de mejorar una urbanización inconveniente, tomando quizá ejemplo del buen resultado obtenido con la realización de la plaza de la Aduana, hoy del Príncipe Alfonso.

Establecida la primera vía férrea que puso en comunicación nuestra ciudad con el mundo entero y emprendida la construcción del puerto, la industria comenzó a desarrollarse, el comercio adquirió nueva vida y aumentó notablemente, al par que el número de habitantes, la vida que puede llamarse de relación, el tránsito y el movimiento circulatorio.

Pero las ciudades no se transforman fácilmente, sobre todo en las combinaciones urbanas o disposición de los agrupamientos de edificios, que forman la red de la viabilidad. Valencia sentía la necesidad de expansión y desarrollo, pero continuaba presa detrás de sus sólidas murallas. Así que si bien el núcleo urbano en su generalidad no podía variar el trazado de las vías y si apenas le era posible modificar sus latitudes, se adoptaban, sin embargo, alineaciones que algo las fueran mejorando y reconocida la importancia de atender a todas las cuestiones que con Policía Urbana se relacionaban, aprobaba el Municipio el Reglamento aún vigente, cuando apenas existían disposiciones de carácter general y sobre todo, cuidaba de beneficiar las condiciones propias del establecimiento de las vías. De este modo fue como pudieron éstas

adoquinarse, se construyeron aceras en las que tenían latitud suficiente, se constituyó la limpieza pública a cargo de la Corporación Municipal, se cuidó el ornato exterior de los edificios y se fue desarrollando en cierto modo la urbanización.

La supresión de las órdenes religiosas y la desamortización de los bienes de comunidades, vino a favorecer aquel desarrollo. A consecuencia de ello, pasaron a ser de propiedad particular los extensos territorios que dentro de la ciudad poseían aquellas y esto aumentó la zona urbana, condensándose la población.

Entonces pudieron abrirse cierto número de calles nuevas, como las de la Conquista y Rey Don Jaime primero y Ripalda y Beneficencia después, se ensancharon notablemente otras como la importante plaza San Francisco y calle de los Mártires, se urbanizaron grandes huertos y espacios descubiertos, se construyeron populares barriadas donde encontraron albergue multitud de familias y la urbe experimentó algún desahogo.

Ello no obstante, la superficie ocupada por la Ciudad no bastaba a atender las necesidades cada vez crecientes y en aumento siempre y si bien determinadas causas y ciertas industrias fomentaban la edificación fuera del casco y hacían extender los suburbios, tampoco éstos eran suficientes. De aquí que se pensara en la necesidad del ensanche de una población demasiado densa, y de aquí los proyectos y tentativas para conseguirlo, sin resultado satisfactorio, como después veremos.

A pesar de todo hay que reconocer que la urbanización de principios de siglo se halla transformada y aun cuando sólo puede decirse que se ha iniciado el periodo de una nueva evolución, las circunstancias con su fuerza fatal e imperiosa, impulsan el movimiento de desarrollo y producen esa suma de construcciones que rodean la ciudad, esas populosas barriadas, cuyo acordamiento, obsérvese bien, constituye necesariamente el principal estudio del proyecto de ensanche, acordado por el Excelentísimo Ayuntamiento.

El considerable aumento en el número de vecinos, la grandísima importancia que nuestro puerto viene adquiriendo, ya por efecto de la exportación de los ricos proudcots de nuestra floreciente agricultura, hoy más que nunca consecuente en aceptar los modernos adelantamientos y de la importancia de otros; el creciente desarrollo de la industria que patentizan las veinte y una licencias concedidas por la Alcaldía durante el pasado año para la instalación de máquinas de vapor, que suman una fuerza de más de cien caballos aplicada a la fabricación y que pone de manifiesto el error de considerar a Valencia como población meramente agrícola; los centenares de viajeros que diariamente conducen las vías férreas y la actividad constante que todo esto produce convierten a Valencia en un verdadero foco de vida social y hacen que rápidamente vaya adquiriendo la importancia de una gran ciudad.

Por ello se hace preciso, indispensable, que obtenga la suma de condiciones que requiere una urbe de importancia y que prescindiendo del ensanche que la obliga su reducida capacidad superficial, se reforme en lo que pudiéramos llamar su casco, para que reúna grandes vías que la crucen en diferentes sentidos, por donde encauzar y dirigir el movimiento general, donde pueda establecerse la red de tranvías y ómnibus de diferentes clases que reclama la comodidad del público y donde se puedan desarrollar con libertad e independencia recíproca los distintos medios de locomoción tan necesarios en las ciudades populosas, sobre todo cuando Valencia es quizá la población de España en que, relativamente al número de habitantes, tiene mayor suma de carruajes.

Pero dejando aparte estas consideraciones, que sólo indicamos con objeto de hacer ver la importancia de la urbe tal cual se halla hoy constituida y la dependencia que debe existir entre su iniciado desarrollo y las necesidades que lo originan, pasemos a exponer la serie de datos generales que son el fundamento del proyecto de ensanche y forman la primera parte de esta Memoria.

Documento 5

AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
AÑO 1891. POLICÍA URBANA

Proyecto de rasantes y obras subterráneas de las calles de Pascual y Genís, D. Juan de Austria, Rey D. Pedro, plaza y calle de las Barcas.

MEMORIA. DOCUMENTO Nº 1

Excelentísimo Señor: Al proceder al estudio del presente proyecto se ha atendido a la realización de una mejora de interés público, reclamada largo tiempo por la opinión, mejora que se hacía cada vez más imperiosa, a medida que se van regularizando las líneas y las construcciones en las calles confluentes al sitio en donde aquella se ha de efectuar.

Desde tiempo inmemorial, la cuesta o salto de la Morera ha sido un sitio que ha ofrecido dificultades al tránsito público ya por lo repechado de su paso, ya por lo angosto de la vía, originando más de una desgracia y el susto e intranquilidad consiguiente a quien por necesidad o por cualquier otra causa tiene que pasar por tan importante sitio de la población.

A corregir tan gran inconveniente ha ocurrido en más de una vez la Municipalidad, pero sea porque las circunstancias no le han exigido formalmente o por otras causas que por el momento no nos es dado determinar, es lo cierto que siempre sus buenos y laudables propósitos han quedado en proyecto. Pero alguna vez había de llegar el momento de tomar este asunto en verdadero empeño, siendo dado a nuestro juicio el presente el más oportuno, puesto que modificándose la población de un modo radical parece venido como impuesto por la fuerza de las cosas. Basta observar el cambio radical de nuestra ciudad en el espacio de veinte años para convencerse de ello. A una ronda desierta y abandonada ha sustituido un barrio suntuoso y despejado cual es el de Colón, y a las callejuelas tortuosas, estrechas y malsanas a aquella afluentes, cuales eran las de la Sequiola, Huerto de los sastres, etc., han seguido las rectas y anchurosas de D. Juan de Austria y Pascual y Genís, la confluencia de estas dos con la de las Barcas era antes de poca importancia, tanto por su movimiento como por su urbanizado, hoy para el crecimiento de tan importantes vías ha crecido su magnitud bajo todos conceptos, y lo que fue una estrecha encrucijada, hoy en virtud de las nuevas alineaciones y ensanches proyectados, se convierte en una verdadera plaza. É aquí porque nos atrevemos a decir que el proyecto de reforma de rasantes de tal sitio viene impuesto por las circunstancias. Empero, para precisar las ideas importa reseñar la extensión y necesidad del trabajo que nos ocupa.

Según puede verse en el plano icnográfico del proyecto, las calles de D. Juan de Austria, de Pascual y Genís y plaza de Barcas, confluentes en el sitio conocido vulgarmente por la Morera, se hallan a diferentes alturas relativamente a un plano de comparación dando lugar el encuentro de sus rasantes a una superficie alabeada, irregularísima y de salto brusco en su desemboque de la plaza de Barcas. La desaparición de este salto, sino imposible, es de difícil obtención por cuanto para conseguirlo habría que rebajar desde lejos las rasantes de las dos primeras calles mencionadas hasta acordar con la de la plaza de Barcas, y aún así, sería necesario tomar en cuenta la de esta calle por lo desigual e irregular que se presenta en su sección desde la calle de Timoneda hasta la esquina de la de Pascual y Genís.

Añádase a esto, escollo principal de la mejora, las diferentes vías subterráneas de agua que corre por estas calles y se comprenderá la dificultad de la realización de la reforma, porque no teniendo sus soleras pendientes pronunciadas y relacionadas estas paralelamente con las

rasantes de las calles, la alteración de sus pendientes es un problema arduo y de tal importancia que llega a afectar manzanas enteras de casas, apareciendo de punto la magnitud de la empresa, y por consiguiente las sumas que a ella habría que dedicar.

A simple vista se ve en el dibujo, por los trazos azules, que por las calles de Barcas pasa la caudalosa acequia del Valladar interior, embrancando con ella su afluente, la alcantarilla que baja por la calle de Pascual y Genís, así mismo se observa que por esta calle pasa también la alcantarilla que sale de la del Rey D. Pedro y entrando por la Morera en la de D. Juan de Austria desagua en la ronda de Colón, después de haber recogido unas y otras los albañales de las numerosas casas de las calles por donde circulan. La existencia de estas alcantarillas de poca profundidad y escasa pendiente para conseguir la buena emisión de sus aguas, patentiza la dificultad de poner mano en ellas y lo complejo que es el problema del explanamiento de la Morera tal como debía ser.

Para resolver en parte esta dificultad se formularon diferentes opiniones más o menos acertadas con el fin de obtener un resultado práctico y, entre todas ellas, parece que prevaleció últimamente la construcción de un sifón para el paso por la Morera de la alcantarilla de D. Juan de Austria. Ciertamente que esta solución es la más factible y la más propia en el terreno científico pero a nuestro entender la más inaplicable por sus ulteriores resultados. Y decimos esto porque sabida es la teoría de los vasos comunicantes, las condiciones de pureza de los líquidos que han de pasar por ellos, la presión necesaria para arrastrar los sedimentos, etc, etc, y bien sabido es también que si para la conducción de aguas potables o de riego son insustituibles, para una alcantarilla en las condiciones de la que se trata, cargada de inmundicia, de régimen desigual, sin aguas abundantes y sin carga alguna, la aplicación del sifón sería inconveniente, no tan solo bajo el punto de vista material, sino del económico, puesto que su entretenimiento ocasionaría un continuo gravamen para el tesoro Municipal.

Inadmitida esta solución por lo que acabamos de manifestar, creímos que lo más natural y más procedente sin forzar las cosas, era buscar otro medio para conseguir lo que buscábamos, modificando en lo que cupiera las vías de agua hoy existentes. Después de numerosas catas y tanteos se vio la posibilidad de rebajar la solera de la alcantarilla de la calle de D. Juan de Austria, y al efecto modificada esta se tenía ya suavizada la confluencia de las calles mencionadas, rebajando en parte las rasantes de todas ellas.

Para dar una breve idea del proyecto, baste decir que bajando la solera de la alcantarilla en el desemboque de la calle del Rey D. Pedro a la de Pascual y Genís unos treinta centímetros, obtenemos una pendiente constante hasta la plaza de Colón, permitiéndonos rebajar la calle de Pascual y Genís a partir de la de los niños de S. Vicente, la de D. Juan de Austria frente al teatro de Apolo hasta la Morera y la de la calle de Barcas hasta frente de la esquina de la casa número [en blanco], y la plaza de Barcas terraplenándola ligeramente hasta su encuentro con las rasantes de las tres vías que acabamos de citar, obteniendo de este modo un rebaje sino absoluto al menos bastante suave para el paso de peatones, carruajes y demás medios en transporte.

Previamente a estas obras debe practicarse el derribo de la casa nº 35 de la plaza de Barcas, o sea el actual chaflán de esta vía con la de D. Juan de Austria, consiguiendo de este modo el espacio necesario para las obras y la mayor facilidad para la pronta ejecución de las mismas. Dicho se está que la modificación de la pendiente de la alcantarilla por medio del salto de treinta centímetros que arriba apuntamos, lleva consigo la construcción de la misma a partir desde dicho punto hasta la plaza de Colón, trasladándola al eje de las calles por donde pasa, obteniendo de este modo además del cambio necesario de vía para poderse hacer el desmonte, la necesaria regularidad de su trazado y la buena construcción de la misma en toda su longitud, condiciones ambas de que carece la hoy existente.

Complemento de estas obras serán el adoquinado y acerado de la calle de Pascual y Genís en toda la sección en que se rebaja la rasante, mejora importantísima por ser de gran tránsito la porción de vía que nos ocupa. Importa no obstante advertir que sería muy necesario para evitar la continua remoción que en el pavimento se hace en nuestras calles, que se obligara a las entidades interesadas en la colocación de tuberías para gas, agua, etc, alojar dichos conductos en mortajas de fábrica construidas al efecto debajo de las aceras, por ser estas fácilmente removibles, evitando de este modo la escandalosa destrucción del adoquinado que hoy se viene haciendo, y que por más que se trate de recomponerlo después de removido nunca puede quedar en el perfecto estado que tiene cuando se hace de primera intención.

Del mismo modo se hace extensivo el adoquinado a las porciones de vía comprendidas en esta reforma y que hoy carecen de él, como así mismo el readoquinado en aquellos sitios que por consecuencia de las obras se haya de remover.

Tales son en mi concepto, Excelentísimo Señor, las obras que integran el plan de reforma de rasantes de la Morera y calles afluentes, plan que por su naturaleza técnica no nos permite entrar en discusiones prolijas, puesto que siendo constructivo y no artístico se comprende mejor a la vista de los planos que en relaciones mencionadas en números y letras que nada dicen sin el concurso de aquellos.

Valencia, 27 Enero de 1891.

El Arquitecto del Distrito

Gerardo Roig.

Documento 6

CIUDAD DE VALENCIA.

Proyecto de apertura de una Gran Vía entre las ex-puertas de Ruzafa y San José, prolongación de las calles de la Paz y de la Corona, nuevo ensanche de la plaza de la Reina y reforma de las calles afluentes a las indicadas. Memoria. Volumen I.

PROGRAMA DEL PROYECTO.

Constituye el Programa del Proyecto que hemos tenido la satisfacción de estudiar en cumplimiento del honroso encargo al efecto recibido, el acuerdo del Exmo. Ayuntamiento de la Ciudad, adoptado en sesión del día 22 de Septiembre próximo pasado, aprobando la proposición de los Señores Téstor, Zabala y Dualde, en la que se pedía que se adoptaran los siguientes acuerdos.

1º La apertura de una calle de treinta metros de ancha que, partiendo de la ex -puerta de Ruzafa, termine en la de San José sin cambio alguno de línea y de cuyos treinta metros se destinen siete a cada una de las aceras y los diez y seis restantes a arroyo central, para tranvías y carruajes.

2º Que se continúe la calle de la Paz con el ancho que tiene hoy hasta el Mercado Central, aprobado por V. E. (el Excelentísimo Ayuntamiento) tomando como base para el cambio de línea la arista del Campanario de Santa Catalina recayente a la calle de la Sombrerería.

3º Que se termine la plaza de la Reina en la forma proyectada por V. E. hasta la calle de Zaragoza, prolongándola hasta la calle de la Capilla de la Comunión de San Martín, en la forma indicada en el croquis (al efecto se acompañaba la disposición general).

4º Que se prolongue la calle de la Corona, con el ancho proyectado para esta, desde la Plaza de Mosén Sorell hasta la gran calle objeto de este proyecto.

5º Que todas estas reformas se proyecten en la forma prevenida para las interiores y grandes poblaciones, con la expropiación de las zonas laterales que la Ley autoriza.

6º Que se expropien todas las casas comprendidas entre la gran calle en Proyecto y la de San Vicente y prolongación de la de la Paz, destinándose el solar resultante para la construcción de un edificio monumental donde poder instalar, con el decoro que debe hacerlo la tercera Capital de España, las casas Consistoriales y el Palacio de Justicia y quizás algún otro servicio público si las dimensiones y distribución interior del edificio lo permitiera.

MEMORIA.

PRIMERA PARTE.

Datos y consideraciones generales.

Ligera reseña histórica de la urbanización de Valencia. Sabido es, que al abordar las costas Valencianas los atrevidos navegantes griegos y fenicios, encontraron algunos grupos de pueblos y ciudades a los que Estrabón y Plinio atribuyen exagerada antigüedad, dando con ello lugar a errores, al remontar la fundación de Valencia a las primitivas épocas de la humanidad y a asegurar, como lo hacen Diago, Escolano y otros eruditos historiadores, que su primitivo nombre fuera Roma, de Romo capitán, rey o señor de esta región en el año 968 después del diluvio, o sean 1349 años antes de la era cristiana, errada denominación que, al decir del Maestro Fray Enrique Flores, no tiene más fundamento que la acepción dada a una palabra griega que puede significar fuerza o valentía.

Masdeu, en su historia crítica de España, apoyándose en un texto de Festo Avieno, juzga que el primitivo nombre de la Ciudad fue Tyrsis y Tgris, el del río a cuyo margen se asienta, opinión que siguen también otros autores.

Otro parecer que se cree acertado es el de que el nombre de Valencia deriva de las raíces Bel o Bal y Eutia o Autia, equivalentes a sol y ciudad, en lenguaje antiguo. El Excelentísimo Señor Marqués de Cruilles entiende que “Valencia desde su fundación, tal como históricamente se prueba, no ha tenido ni se le dio otro nombre que el elegante y significativo que lleva”.

Este mismo, siguiendo al ya citado Maestro Flores y al doctor D. Miguel Cortés, que así lo demuestra en un erudito artículo publicado en 1841, opina que la Ciudad de Valencia debe su origen al Cónsul Décimo Junio Bruto, el Calaico, habiendo sido fundada un año después de la muerte de Viriato, el 140 antes de la era Cristiana, en una pequeña meseta de junto al río Turia, opinión corroborada por las terminantes palabras de Tito Livio compendiado por Lucio Floro, en el epítome 55 que dice “Junio Bruto, cónsul, estando en España, dio a los soldados que habían militado a las órdenes de Viriato unos campos y una población, a la que impuso el nombre de Valencia”.

Según Cortés, el primer asiento de la Ciudad fue muy reducido, teniendo por centro el punto de mayor altura de nivel que presentaba la topografía de la margen derecha del río sobre que está fundada, la cual aún se demarca por los sensibles, aunque suaves declives que se forman en la bajada del Palau, en la calle de la Marina, en la del Reloj viejo a la de las Cocinas y en la llamada Subida del Toledano, conservándose en la anterior (al tiempo de escribir Cortés) un arco y restos de una torre en cuya rústica arquitectura está bien expresado la edad y la gente que edificó los primeros muros de Valencia.

Al parecer más verídico, la primera línea amurallada medía unos 830 metros y la extensión comprendida era aproximadamente de 16550 metros cuadrados. Dicho perímetro se calcula que quedaba encerrado a partir de la actual Iglesia de San Esteban, por la plaza y calles del Almudín, calle de les Corts y de la Bailía, daba frente a poniente por las de las Cocinas, Reloj Viejo, subida del Toledano y calle de Bordadores a la Correjería, desde donde se inclinaba al sur atravesando la calle de Zaragoza y comprendiendo los modernos edificios construidos sobre el solar del Convento de Santa Tecla, por la acera izquierda de la calle de las Avellanas, hasta la de los Baños del Almirante y por el extremo de la bajada del Palau, por la Plaza del Conde de Faura y

calle del Barón de Petrés, volvía al punto de partida. Este perímetro afecta forma irregular y desde luego indica la falta de un trazado geométrico que regulara la planta de la población, vicio de origen, que al sucederse después ha influido siempre en la estructura y disposición del trazado.

Dentro del recinto amurallado se han encontrado abundantes lápidas y se ha reconocido la existencia de templos a Diana, Júpiter, Esculapio, Hércules y Baco, lo cual demuestra que ya en la época romana tuvo Valencia importancia bastante.

Pero la destrucción de Sagunto, que según Polibio tuvo lugar 216 años antes de Jesucristo, fue causa del engrandecimiento y mejora de la Ciudad, en cuya época, Cayo Guco Scipión, ensanchó el ámbito de sus primitivos muros, levantando en él notables edificios y quizás el aumento de población o el deseo de atraerla, o quizás también la influencia del clima, dando origen a enfermedades palúdicas y el ejemplo de Roma, metrópolis del mundo, dio lugar a que entonces se construyeran las primeras cloacas cubiertas pro bóvedas resistentes y de tal capacidad que al decir de los historiadores, permitían la marcha por ellas de un hombre a caballo. "Más de 1700 años (escribía Escolano en 1609) que se hicieran y aún permanecen con entereza". Su existencia ha sido corroborada al practicarse excavaciones en 1526 en la Plaza de las Yervas y más recientemente en la calle de las Cocinas, siendo de suponer que la dominación árabe y las vicisitudes y constantes luchas en que vivió la Ciudad, dieron lugar a la destrucción o a que se cegasen algunas.

De todos modos, parece probable y así lo aseguran la mayor parte de los historiadores, que las cloacas de la Ciudad fueran de gran importancia y de origen romano y que los árabes, probablemente en tiempo de los Omeías, continuaran su construcción, terminándose en épocas posteriores por los cristianos, los cuales debieron reconocer sus ventajas.

La Ciudad de Valencia, si bien de poca importancia en su origen, existía ya cuando la destrucción de Numancia y las disensiones de Mario y Sila, aun cuando no se hace mención de que figurara directamente en aquellas luchas.

Más tarde cuando Quinto Metello Pío se dirigió a la Contestania en contra de Sertorio y antes de ocupar a Suero, tuvo lugar un gran combate bajo los muros de Valencia en la que vencido Perpenna y Eurenio, generales de Sertorio, fue tomada y saqueada la Ciudad. Según Diago, allí estableció Sertorio su Corte, reconstruyendo el templo a Diana y encerrando la Ciudad con altos y sólidos muros que se conservaron hasta el tiempo de los árabes. En opinión de Lucio Floro, la ocupación de la Ciudad no fue definitiva sino que recuperada y desolada por Perpenna, fue entregada de nuevo cuando el gran Pompeyo venció a Sertorio, cerca de Denia.

La destrucción de Valencia al término de la guerra contra Sertorio no debió ser completa en sentir de Flores y debió restaurarse luego.

En las guerras civiles acaecidas poco tiempo después del nombramiento de Pompeyo para Gobernador de las Españas y a la venida de Julio César, vióse también comprendida Valencia, la cual mereció el dictado de Colonia *Juris Italici*, con el consiguiente derecho de batir moneda. Octavio Augusto, sucesor de Cesar, distinguió también a Valencia creando en ella la dignidad de Sevros, como atestigua una de las lápidas descubiertas al construirse la Capilla de Nuestra Señora de los Desamparados, incrustada en el zócalo de este edificio.

Obsérvese que el crecimiento y mayor importancia de la Ciudad se desarrollaba en un perímetro de si reducido y que forzosamente hubo de ser mayor en época no bien determinada, como lo atestiguan la inscripción del sodalicio o gremio de los Vernas, hallada en 1759 y los restos romanos encontrados en el derruido convento de Santa Tecla, y sobre todo, la desviación del río por el cauce actual llevado a efecto por los romanos, que demuestra, cuando menos, la importancia que debieron adquirir las afueras de la población. “Es muy aventurado (dice el Señor Marqués de Cruilles) fijar el límite amurallado de la ciudad durante la época de la caída del Imperio Romano y no tránsito a poder de los generales de Ataulfo, pero atendida la costumbre de los antiguos de no dar a sus ciudades más recinto que el indispensable, es posible que estos nuevos dominadores hallasen aún el primitivo perímetro como centro y algunos arrabales en sus afueras y principales avenidas. De manera que ya de antiguo empezó a constituirse el elemento principal de la urbanización, el condensamiento o densidad de la población y como consecuencia inmediata, el predominio de la edificación sobre la viabilidad.

La invasión de las tribus del Norte puso fin a la dominación romana. Conquistada la primera por los godos se apoderaron también de Valencia y en tiempo de Teodoro, se reedificó la ciudad separando los estragos que había sufrido en los sitios anteriores, particularmente en la defensa que de ella hicieron los alanos.

Destruída y vuelta a reedificar, durante los trescientos años en que la dominaron los godos sobrevino la invasión mahometana que ejerció poderoso influjo en la urbanización de la Ciudad, imprimiéndola un carácter y una estructura más en armonía con el clima y con las creencias de sus moradores e imponiendo formas y disposiciones que aún en cierto modo, subsisten. Efectivamente, la dominación árabe señaló el principio de una larga época de transformación urbana, y aun cuando sea sensible la falta de noticias históricas en que poder fundar el estudio de la de nuestra Ciudad, es lo cierto que vino a imponerle tal carácter general y a tomar, si puede decirse así, tal carta de naturaleza, que todavía conserva la población infinidad de encrucijadas, callejuelas estrechas y tortuosas y una complicada tracería en su planta, que traducen perfectamente el carácter reconcentrado, receloso, soñador y sensual del pueblo árabe, que encerraba la familia tras impenetrables muros, faltos de huecos a la vía pública, que creaba sus casas por medio de grandes corrales o por magníficos patios interiores y para los que la calle eran tan solo un lugar de tránsito.

Esta tendencia que para él constituía verdadera necesidad, tenía que desarrollarse en el perímetro amurallado de la Ciudad, utilizando solares de si pequeños, que se agrandaban estrechando las calles y dando lugar al mayor acumulamiento y densidad de la población y al decrecimiento del espacio viable.

Ello, no obstante, en esta época se inició la urbanización rurizada de la huerta que aún subsiste y se extendieron los suburbios o arrabales de la Ciudad y en tiempo de Abderraman y de su hijo Alhakem, se construyeron los notables canales de riego, alma de la fertilidad de la vega, aumentó muchísimo el número de habitantes de su rica huerta y se erigieron multitud de mezquitas, baños y palacios que contribuyeron a acrecentar la fama e importancia de la población. Durante este tiempo sufrió Valencia las vicisitudes propias de la época y confederados los moros de la Ciudad con los almorávides, sostuvieron el cerco que puso el Cid, quien la rindió después de varios asaltos.

Muerto el legendario caudillo, volvió Valencia a la dominación árabe y “este postrero y último periodo (escribe el Señor Marqués de Cruilles) vino a restaurar, si puede decirse así, el tinte musulmán que tantos siglos de posesión había impreso en el país y en la Ciudad que la señorea. Su clima y los hábitos que dejaron como vinculados en la populosa clase labradora, la sobriedad distintiva de los hijos del desierto y la facilidad de satisfacer sus necesidades, les hicieron contentarse con poco o repartir entre muchos su propiedad, por lo que, la ciudad no alcanzó nunca la considerable extensión de otras de sus épocas. La mezquita principal no pasaba de la rotunda, capilla mayor y cimborrio de la catedral, si consideramos las restauraciones y ensanches que ha tenido y debiendo suponer incluidos en aquel espacio los patios y zaguanes de que el rito mahometano las rodea, deduciremos su reducida extensión. Y cuando pasado apenas un siglo de la conquista, vemos adquiridas hasta once casas para construir el Miguelete, aún dado que se dejara para terreno público gran parte del solar de aquellas, no puedo desconocerse la pequeñez y exigüidad general de las viviendas que los árabes dejaron y la consiguiente y especial estrechez y tortuosidad de las calles que aún no ha podido borrarse”.

Los árabes extendieron la Ciudad casi concéntricamente en torno del primitivo recinto, hasta la orilla misma del río, ensanchando su perímetro murado, al cual adosaron diferentes torres y perforaron con varias puertas y portillos. Se cree que la línea de fortificación comprendía unas 3200 varas con una extensión aproximada de una milla de circunferencia y se extendía desde la Plaza de Trinitarios a cortar la calle del Horno del Vidrio y plaza de la Congregación, desde donde, cruzando diagonalmente la plaza de Comedias y la de la Nave, iba a buscar la plaza de las Barcas, atravesaba la calle del mismo nombre, torcía a buscar la bajada de San Francisco por la de la Barcelonina y por la plaza de Cajeros y calle de San Vicente, atravesaba las del Trencho, Creilla, Hierros de la Lonja, Cordellats y En Colom, para entrar en las Caldererías y Calle de Caballeros, y desde donde se dirigía por la de Salinas, al Arco o Portal de Valldigna y plaza del Horno Quemado, entrando en la de Roterros por la de Santa Cruz y cortando la Plaza de Serranos por la derecha de las Torres llegaba a la orilla del río cuya dirección seguía hasta la Plaza del Temple.

Reconquistada Valencia por el Rey Don Jaime I de Aragón, la dotó de grandes privilegios y dispuso la construcción de algunos importantes edificios contribuyendo a su mayor importancia, lo cual dio por resultado el aumento de su población acrecentando ya con los muchos árabes que en ella permanecieron y con la multitud de judíos que se atenían a las franquicias concedidas, imponiéndose el nuevo ensanche del recinto fortificado, el cual tuvo lugar en 1536 reinando D. Pedro II, formando el último perímetro amurallado que durante más de cinco siglos ha impedido el libre desenvolvimiento de la Ciudad y que por haber llegado hasta nuestros días, es de todos conocido.

La disposición de las últimas murallas benefició algún tanto la planta de la población sin que por ello perdiera su irregularidad, puesto que al fijar el nuevo recinto, parece que solo se atendió al propósito de incluir en el circuito los arrabales ya existentes. Sin embargo, el cambio de costumbres, la construcción de nuevos edificios particularmente de carácter religioso y, más que todo, la importancia cada vez mayor de la ciudad, hubo de dejarse sentir en la urbanización y por eso experimentó alguna transformación, abriéndose algunas nuevas calles como la del Milagro y reformando

otras, pero como la planta del nuevo perímetro conservaba los mismos vicios de origen y era tema obligado del nuevo trazado, los diferentes arrabales que aquel abarcaba, no fue posible modificar la disposición general de la red viaria, impuesta por las mismas causas que determinaban el forzoso ensanche. Y como por lo demás, la tendencia comunicativa de la vida cristiana y el fraternal espíritu que había originado el nuevo y mayor ensanche de la urbe, para comprender en ella sus arrabales, había necesariamente de restringirse ante la imperiosa necesidad de no extender tanto la línea de fortificación que imposibilitara la defensa de la Ciudad, lo cual reducía la superficie disponible para su transformación y desarrollo y como, por otra parte, el espíritu general de la época era más propio para audaces empresas belicosas que para atender al progreso material, la urbanización particular de Valencia no pudo borrar el sello arábigo de origen con que ha venido influida hasta nuestros días y del que ya Ponz se lamentaba en su tiempo.

Ha sido preciso que llegara la época moderna con su amplio espíritu y su gran suma de conocimiento, para decretar el derribo de las pétreas murallas que aprisionaron la Ciudad y que como ya se ha dicho, impidieron su desenvolvimiento, para que la urbanización sufriera trascendental reforma.

Hasta de ahora, si bien hay que reconocer como muy plausibles cuantas tentativas se han hecho y reunir el debido tributo a reformas tan importantes como la conversión en hermosa plaza de la mezquina barriada que existía junto a la puerta del Mar, la apertura de la calle de San Fernando, la del Moro Zeit y otras que pudiéramos citar, estas solo fueron circunstancias modificativas de la urbanización que no alteraban el carácter general. Derruidas las murallas pudo ser un hecho el ya en ocasiones anteriores intentado ensanche de la Ciudad, e iniciarse la nueva transformación urbana que auxiliada con las reformas interiores, algunas tan importantes como las del antiguo Barrio de Pescadores, la de la calle de San Vicente y otras que con plausible acto se van realizando y con los diferentes proyectos aprobados y en estudio, señalan el principio de una radical transformación de la urbe.

Carácter de la urbanización de nuestra Ciudad. Las continuas vicisitudes propias de los agitados períodos de constante lucha que constituyen la laboriosa historia de nuestra península, la misma serie de generaciones que han ido sucediéndose, en condiciones tan variadas, con caracteres tan diversos y tan diferentes civilizaciones, ejercieron, como no podía menos, poderoso influjo en la forma y condiciones de la Ciudad y por consiguiente en su urbanización particular, porque esta responde siempre a una ley general, resultante de multitud de concausas, síntesis de las complejas necesidades que integran y caracterizan las urbes y que, con todos los que pudiéramos llamar coeficientes diversos, dependientes de nuevas y sucesivas exigencias, acaban por determinar la forma peculiar y propia.

La Ciudad de Valencia, constituida desde muy antiguo, según hemos visto, en población murada, ha tenido que sufrir grandes dificultades para su desenvolvimiento y su consecuencia inmediata ha sido, como era natural, el condensamiento de la población en sus diferentes épocas. Al romper en distintas ocasiones el cerco de piedra que la oprimía obedeciendo a la imperiosa Ley de la impenetrabilidad de la materia y cuando ya su crecimiento había llegado al mayor de los límites posibles, sufría una ligera expansión, pero como por las condiciones peculiares de la época nuevos muros cerraban el perímetro ensanchado, la población continuaba oprimida y el desarrollo

nunca era libre, ni aún lo suficientemente extenso, porque la nueva línea de fortificaciones, ya por su coste intrínseco ya por los principios estratégicos a los que se asignaba especial importancia, venía obligada a huir de grandes perímetros de defensa, no siempre posibles de cubrir.

Si a esto se añade que el movimiento viario era relativamente pequeño, escaso el tráfico y circulación rodada y completo el abandono de las cuestiones de Policía Urbana, se comprenderá fácilmente que la característica de nuestra urbanización haya tenido que ser fatalmente el condensamiento y excesiva densidad. La larga permanencia de los árabes, con sus costumbres y su especial civilización y, sobre todo, con la poderosa influencia que en todos los órdenes ejercieron en el país, imprimiendo parte de su carácter al pueblo valenciano, sembró la Ciudad de calles estrechas y tortuosas, complicando su planta, en términos que apenas han logrado alterar cuantas reformas y modificaciones ha experimentado posteriormente la urbe.

Resulta, por consiguiente, que esta ha sido y es aún en la actualidad, sumamente densa, carece de grandes vías y espacios descubiertos para la circulación y existe un notable desequilibrio entre el área edificada y la viable, dominando notablemente la primera. En prueba de ello, citaremos los siguientes datos: En 1769, época en que se formó el primer padrón para el régimen del alumbrado público y la rotulación de calles y plazas, resultaron 428 calles y 131 plazas que limitaban las 411 manzanas constituidas por 9030 casas. Al estudiarse en 1884 el Proyecto de Ensanche vigente y según se consignó en la Memoria, el número de los edificios que comprendía el casco antiguo, los arrabales de la derecha del río, el barrio de Ruzafa y la parte ya construida era de 6788. Compárense ambas cifras y la diferencia de tiempo transcurrido y se comprenderá cuales pudieron ser las dimensiones de aquella. Hay que tener también en cuenta que, en las primeras de las anteriores cifras se comprendían los numerosos arrabales y que las más de las citadas calles tan solo eran subdivisiones de una misma, porque allá donde cambiaba su dirección y los ángulos eran muchos, cambiaba también la denominación, terminando una calle y comenzando otra, y por último que se daba y se da todavía, el nombre de Plazas a espacios que ni aún el de plazuelas merecen, a verdaderas encrucijadas o cortas secciones de calle de alguna poca mayor latitud que lo ordinario, por todo lo cual hay que reducir muchísimo el número de las primeras y, más aún, el de las segundas, para juzgar con acierto. Obsérvese así mismo que la latitud de las calles era, y continúa siendo, muy escasa y que apenas existían verdaderas plazas y se comprenderá con cuanto motivo puede afirmarse la densidad de una población encerrada en un perímetro cuyo desarrollo era de 4624 metros, según la medición practicada por D. Manuel María Azofra en 1840.

Predominio de la edificación sobre la viabilidad y sus inconvenientes. Actualmente subsiste parecida densidad, basta fijar la atención en los planos y documentos que se acompañan y observar que hay casas de poco más de seis metros cuadrados de superficie, para comprenderla, pero se demuestra mejor del siguiente modo. La superficie del casco urbano propiamente dicho, o sea el área circunscrita por las antiguas rondas, mide aproximadamente 1.578.097 metros cuadrados, de los cuales pertenecen a vía pública:

- En calles: 272.318 metros cuadrados
- En plazas: 90.640 metros cuadrados
- En el paseo de la Glorieta: 13.340 metros cuadrados

- En suma: 376.298 metros cuadrados

Y comprenden los edificios 1.201.799 metros cuadrados, es decir, que la superficie viable es tan solo el 23,84 % de la que comprende el casco urbano.

Resulta por consiguiente excesivo el predominio de la edificación sobre la viabilidad.

Este predominio es siempre de deplorables efectos para la vía pública, que falta de espacio en donde desarrollarse, no puede alcanzar ninguna de las condiciones esenciales a su funcionamiento, ya se le considere como elemento del tráfico, bajo el punto de vista utilitario, ya como depósito de aire y órgano de saneamiento, bajo el de la higiene, ya finalmente como lugar propio a representar y traducir el grado de civilización, riqueza, cultura y gusto artístico de la población, bajo el del público ornato. Es sin embargo un hecho común a muchas de nuestras poblaciones, como lo es también el injustificado atraso con que se atiende a satisfacer las necesidades generales de la urbanización, particularmente la de la viabilidad, cuando todas ellas revisten importancia trascendental, si bien tiene su explicación en lo costoso de las grandes obras necesarias al efecto, en el grado crecientemente complejo de cuantas cuestiones con ella se relacionan y sobre todo, en las enormes dificultades que provienen de los vicios constitutivos y originarios de la actual urbanización.

Necesidad de la reforma general de Valencia. Valencia, sin embargo, particularmente en nuestro tiempo, viene realizando importantes trabajos al objeto de mejorar sus condiciones materiales, habiendo logrado convertir calles tan angostas y deficientes como las de Pascual y Genís, Lauria, D. Juan de Austria y otras que pudieran citarse, en las hermosas vías actuales, pero esto mismo hace resaltar más la necesidad de una reforma general de la Ciudad, puesto que, si bien al desaparecer en plazo aún reciente, las antiguas murallas, la población ha podido dilatarse y extender en perímetro, poniendo en ejecución de Proyecto de Ensanche, el casco antiguo, salvo parciales reformas siquiera algunas lo hayan sido de importancia, pero siempre aisladas, subsiste con los mismos generales defectos que se han apuntado. El crecimiento de la población ha sufrido sin embargo, notable impulso, el tráfico y movimiento viario se multiplica cada vez más, las líneas de tranvías extienden su red venciendo obstáculos y recurriendo a curvas de pequeñísimo radio, solo consentidas por la necesidad, y todo este movimiento, toda esta exuberancia de vida ha de desarrollarse en vías tortuosas, insuficientes y mezquinas, sin que pueda desenvolverse con la indispensable libertad, sin que su mismo crecimiento, producto de la extraordinaria actividad de un pueblo que, al extender sus principales fuentes de riqueza, se afana por seguir el concierto de las sociedades modernas, pueda desarrollarse cómoda y desembarazadamente, más aún, sin el espacio necesario para la utilidad y economía del movimiento.

Por todo ello, y porque en tales condiciones no es posible que el ornato público alcance el grado de decoro indispensable a las grandes poblaciones modernas, porque es un problema irresoluble la elección de puntos para el emplazamiento de los monumentos conmemorativos de las glorias de la Ciudad, o de estatuas en tributo a sus preclaros hijos, y porque, además, y en otro orden de ideas, con la urbanización actual no es posible que la población reúna las condiciones higiénicas y de saneamiento trascendentales para la pública salubridad, por todo ello, en fin, se impone la reforma general de Valencia.

El estado actual de la Ciudad, aun cuando sea triste confesarlo, se halla muy distante del que debiera ser, atendida su importancia y condiciones, si se la compara, no ya con

otras poblaciones del extranjero, sino con las mismas de nuestro propio país y de análoga o menor importancia. Basta un ligero examen para comprender, no solo lo defectuoso del trazado general de sus vías, que ya se ha hecho notar, sino el deplorable estado de los afirmados y empedrados que tanto dificultan la viabilidad y tanto contribuyen a mantener la suciedad en las calles, la deficiencia del alcantarillado, en general, la falta de sifones obturadores en los albañales, convertidos hoy en bocas de expulsión de los gases de las cloacas, causa permanente de insalubridad, la carencia absoluta de obras de saneamiento cuya importancia se halla universalmente reconocidas²⁷⁵, las malas circunstancias en que se encuentran barrios enteros faltos de aire, de sol y de luz, elementos indispensables para la vida, la carencia de edificios públicos y defectuosas condiciones de los existentes, la deficiencia en el abastecimiento de aguas, la falta de presión que impide alcancen a los últimos pisos de los edificios, y las inutiliza para efectuar verdaderos baldeos que limpien las vías públicas y sobre todo, la mala calidad y los peligros inherentes a las de que se sirve la Ciudad, puestas desgraciadamente de manifiesto durante la pasada epidemia colérica, y en una palabra, otra multitud de defectos que corregir y faltas que subsanar, con los que se formaría una larga relación de todos conocida.

Dificultades que ofrece la reforma general de la Ciudad. En sentido lato, la reforma general de Valencia, si bien necesaria, es de ardua importancia y prácticamente considerada la cuestión, imposible de resolver mancomunadamente o de una sola vez. Aún la sola transformación de su red viaria para responder a las complicadas necesidades del tráfico, de la higiene y del ornato, al exigir cuantiosas expropiaciones y la realización de importantísimas obras, daría lugar a presupuestos extraordinarios, muy difíciles, cuando no imposibles, de cubrir y requeriría un largo período de tiempo para su estudio y desarrollo, aparte de lo complejo de las cuestiones que habrían de resolverse y de que no puede dejar de reconocerse el diferente grado de urgencia dentro de la misma necesidad para la realización de las reformas indicadas, todas y cada una de ellas de la mayor cuantía.

Hay que convenir por lo tanto, en la imposibilidad de acometer de una vez la reforma general de Valencia y tratar de obtener lo que siendo demás urgente necesidad sea también práctico y posible, que por algo se ha dicho tantas veces, ser lo mejor enemigo de lo bueno.

Fundamentos del Proyecto. Ahora bien, si la necesidad de reformar la urbanización de Valencia resulta de cuanto llevamos dicho y se halla generalmente reconocida y unánimemente reclamada por la opinión pública y si esta reforma abarcando en su amplio y genérico concepto, cuestiones tan diversas como son las que se refieren a la apertura de nuevas vías, ensanches de las actuales y rectificación general de alineaciones, al abastecimiento y distribución de aguas, al mejoramiento de la red de

²⁷⁵ A este propósito conviene tener presente el resultado obtenido por M. Durand Claye, al estudiar las estadísticas de higiene de Berlín, cuyo resultado demuestra que la transformación higiénica de los barrios coincidía con el mejoramiento sanitario, sobre todo, en lo referente a las fiebres tifoideas y que en las casas unidas a la red general de alcantarillado, los casos típicos de dichas fiebres, bajaban de 1 a 2 por 100, y las defunciones de 0,4 a 0,7 por 100, mientras que en las casas que no comunicaban con las cloacas públicas se elevaba de 6 a 11 por 11 de casos típicos y 1,4 a 2,3 para las defunciones, resultados que se expresan también así: una casa atacada por cada 49,3 unidas a la alcantarilla, una casa atacada por cada 9,3 de las no ligadas al alcantarillado; una defunción sobre 137,50 casas del primer caso y una muerte sobre 43,00 del segundo.

cloacas y alcantarillas, al cambio de sistema en la construcción de los afirmados y empedrados, al traslado de la Estación de la línea férrea de Almansa, Valencia y Tarragona, a la construcción del Mercado Central y de los de Distrito, del nuevo palacio municipal hoy alojado en impropio edificio que ni aún a la corporación pertenece, y de escuelas, casas de socorro, tenencias de Alcaldía, con otros muchos edificios de carácter público indispensables a la importancia de la Ciudad, a la desaparición y sustitución por otras que resultaran higiénicas, de las muchas casas que existen siendo verdaderos focos de insalubridad, al acometimiento de verdaderas obras de saneamiento bajo un plano razonado y conveniente, al estudio y práctica de un buen sistema de limpieza público que acabara con la constante suciedad de nuestras vías, si todas estas cuestiones, muchas de ellas heterogéneas entre sí, dando lugar a problemas muy variados y aún a expedientes sujetos a distintas tramitaciones son a la vez impracticables por su misma complejidad y por el gran coste, que se elevaría a cifras imposibles, dado el estado económico del Exmo. Ayuntamiento, hay que resignarse a acometerlas paulatinamente, aprovechando las circunstancias favorables que puedan presentarse para la resolución de cada una, con la mayor tenacidad y constancia, dando la preferencia a aquellas que, bien por su carácter de urgencia, bien por la índole de las necesidades que deban de satisfacer, hayan de dar resultados más fructuosos y ejerzan mayor influencia en la transformación urbana.

Concentrada así la cuestión, es indudable que la base primordial sea la reforma de la red viaria y, dentro de esta reforma, la apertura de las grandes calles de que Valencia carece, para constituir y encauzar las arterias principales del movimiento, para contener el tráfico creciente y el incensante desarrollo de la circulación rodada, tanto más importante cuanto los modernos adelantamientos hacen indispensable el uso de los tranvías, para obtener grandes masas de aire y columnas ventilatorias, para cambiar en una palabra, el aspecto general de la población, beneficiando el ornato público e influyendo con ello en el mejoramiento del gusto general, para seguir las evoluciones de nuestra sociedad, traduciendo el espíritu de progreso que la informa.

Pero aún la reforma general de la red viaria urbana de Valencia, dado lo complicado de su planta y la irregularidad de las islas o manzanas en que se halla dividida, efecto como hemos visto de la urbanización eminentemente densa y el carácter marcadamente árabe que todavía conserva, es también un problema de grandísima importancia, cuya resolución, a parte de las dificultades que habría de llevar en sí, exigiría cuantiosas expropiaciones de muy difícil, cuando no imposible, acometimiento con los recursos de que puedan disponerse.

Por ello pues se ha creído necesario reducir más aun la cuestión y concretarla a lo indispensable y de más urgente necesidad, es decir, a la apertura de una Gran Vía que cruce la Ciudad en el sentido de su mayor longitud y sirva de base a la reforma sucesiva de la red viaria urbana, a un nuevo ensanche de la Plaza de la Reina, para obtener la gran plaza central de que carecemos, a la continuación de la importante calle de la Paz, hasta el Mercado, cruzando aquella Gran Vía y a la prolongación hasta esta, de la de la Corona.

Con ello, que así restringido resulta a nuestro juicio de no imposible realización, y con los proyectos ya aprobados, algunos en curso de ejecución, como el del ensanche de la Calle de San Vicente y plaza de la Pelota (todos los cuales se demarcan en el plano general con rayado de color verde entre líneas de carmín de trazo y punto) se

obtendría una verdadera reforma de la urbanización de nuestra Ciudad, sino la mejor y más grandiosa, suficiente a nuestro entender para la satisfacción de las complejas necesidades que la informan y en el grado práctico necesario para que, descendiendo la categoría de soñadas ilusiones de engrandecimiento a que pudiera elevarnos nuestro carácter meridional y el acentuado amor a Valencia, pueda alcanzar la apetecida realidad.

Para cumplimentar ahora sino lo terminantemente prescrito en el Capítulo 5º de la Ley de Expropiación vigente, que trata de la Reforma Interior de las grandes poblaciones, lo que por analogía con lo prescrito en la ley de Ensanche y Reglamento que para su ejecución rige, se previene, respecto a la topografía, constitución geológica, climatología y meteorología de la localidad, datos por otra parte de gran conveniencia para juzgar las soluciones propuestas a las diferentes cuestiones a que da lugar el proyecto, creemos debe consignar, siguiera sucintamente, los siguientes:

Datos topográficos. La Ciudad de Valencia se halla emplazada a unos tres kilómetros del Mediterráneo, a la margen derecha del río Turia o Guadalaviar, y en la llanura que se extiende desde las montañas de Sagunto a las de Cullera y desde el Collado a Torrente, comprendiendo las estribaciones de Paterna y Moncada y las de más allá del llamado Llano de Cuarte. La magnífica torre de la Catedral está situada a $39^{\circ}28'24''$ de latitud y a los $5^{\circ}49'59''$ de longitud, con respecto al meridiano del Observatorio de San Fernando y a una altura de nivel con relación al mar de ochenta metros y ochenta centímetros.

El 16 de Julio de 1879 a las diez de la mañana, la declinación de la aguja magnética era de $16^{\circ}9'84''$ calculándose su decremento anual en $7'6$.

La llanura que constituye la vega de la Ciudad, baja suavemente y en la dirección general del noroeste al suroeste, hacia el mar, y las lagunas de la Albufera, sin notables accidentes topográficos ni grandes diferencias de nivel. Las ligeras ondulaciones de la Ciudad y su huerta, son en general debidas a la aglomeración de los materiales procedentes de los arrastres del río. La nivelación por curvas de nivel de dos en dos metros, que se consignó en el plano general del Proyecto de Ensanche, acusa un desnivel de 16,00m en el pavimento que comprende y que se extiende a algunos kilómetros superficiales, y de los diferentes perfiles longitudinales de dicho proyecto se deduce una diferencia de nivel de 7,515 m entre el cruce de la Gran Vía de circunvalación con la calle de Cuarte y la hita colocada junto al torreón de la Ciudadela, cuya hita, a su vez, se encuentra 10,596 m más alta que el nivel de las aguas del mar en el puerto, el día 12 de Mayo de 1881.

Datos geológicos. Tampoco presenta notables accidentes geológicos la orografía de Valencia y sus alrededores, considerada en general y en una zona de circunvalación de unos cuatro kilómetros. El suelo sobre que se halla fundada la Ciudad, corresponde a la parte más baja del recinto de sedimento y aluvión comprendida entre el mar y las montañas y estribaciones anteriormente indicadas, las cuales constituyen la divisoria entre el monte y el llano, marcando el límite de las distintas formaciones. En esta región se encuentran algunos bancos de caliza y cantos rodados ya sueltos ya conglomerados, los cuales disminuyen hasta desaparecer, cuando se desciende a la llanura y se aproxima el mar, para dar lugar al légamo y arena fina que forman la playa. El subsuelo de la Ciudad y su huerta, lo constituyen capas alternadas de grava y arcilla, entre las que discurren los diferentes mantos de agua reconocidos a las diferentes

profundidades de los pozos que existen en casi la totalidad de las casas y cuyas oscilaciones de nivel coincidiendo con las avenidas y disminución de las aguas, demuestran corrientes subterráneas del río, por cuya razón, la formación geológica de aquel subsuelo se atribuye a la acción sedimentaria de materiales de la época moderna o posterior a la diluviana, verificada en periodos tranquilos. Se cree que el principal y probablemente único agente funcional de esta formación de acarreo han sido las corrientes del Turia, como corroboran los continuos sedimentos que han vendido a constituir un verdadero delta en su desembocadura en el mar.

El terreno de acarreo se extiende bastante más allá del cauce del río, acusando idéntica composición diferentes sondeos practicados en una zona de cuatro kilómetros a la derecha de la corriente natural, cuyos arrastres cargados con gran variedad de principios que el río comienza a tomar al atravesar las margas y arcillas de los terrenos terciarios y cretáceos de la provincia de Teruel, y las calizas y arcillas de Chelva y que aumentan al paso por las areniscas del Syas de Gestalgar y Bugarra y las calizas marmóreas de Ribarroja y Villamarchante, y el mantillo prodecente de la descomposición de los elementos orgánicos que a su paso van recogiendo las aguas del río, contribuyen en gran manera a la feracidad de la vega Valenciana.

De modo que en resumen, el terreno sobre que asienta la Ciudad, lo mismo que el de sus alrededores, es de sedimento o acarreo, debido a los arrastres del Turia y viene constituido por arcillas, gravas y arenas, es por consiguiente de gran permeabilidad.

Datos climatológicos y meteorológicos. Siempre se ha dicho que el clima de Valencia es sumamente templado y benignos los inviernos, a lo que contribuye su posición geográfica y la proximidad al mar, que como es sabido, ejerce funciones reguladoras y en alto grado beneficiosas con la absorción e irradiación del calor solar. En estos últimos años, no obstante, se observa cierto recrudescimiento en la estación invernal, acentuando los fríos con su séquito de hielos y escarchas, más de lo que conviene al destino agrícola de los terrenos de la vega y de la provincia en general. Sin embargo al verano extrema más sus rigores y es de bastante duración, puesto que pueden llamarse realmente cálidos los meses de Junio, Julio, Agosto y Septiembre.

El cambio de los vientos determina, si bien con no mucha frecuencia, bruscas transiciones en la temperatura, en invierno los vientos del norte y en verano los del Oeste y suroeste, producen siempre constante disminución o aumento en la temperatura. Sin embargo, dominan los vientos de levante (este, sureste y noroeste). Tampoco son frecuentes las nieves ni la temperatura suele descender a cero.

El resumen de las observaciones meteorológicas practicadas por esta Universidad literaria durante uno de los últimos decenios arroja los siguientes resultados.

Temperatura media	17 ⁰ 3
Temperatura máxima al sol	50 ⁰ 0
Temperatura máxima a la sombra	43 ⁰ 0
Temperatura mínima al aire	2 ⁰ 5
Temperatura mínima en el reflector	3 ⁰ 0
Oscilación media	10 ⁰ 0

La evaporación solar de los numerosos cursos de agua que corren por la superficie del suelo, aumentada con las del mar, las del próximo lago de la Albufera y las del inmediato río, mantienen en la atmósfera una humedad relativa constante que se elevó a 64 y descendió hasta 16.

La evaporación y tensión dio los siguientes resultados.

Evaporación media	8,4
Evaporación máxima	36,0
Evaporación total	30850,3
Tensión media	11,7 mm
Tensión máxima	29,8
Tensión mínima	2,2

Finalmente, la presión atmosférica suele ser bastante constante, por cuya razón no abundan en la localidad los días borrascosos ni las temperaturas alcanzan la mayor violencia. Tampoco suele ser excesiva la velocidad de los vientos.

En resumen, si bien se califica de templado el clima de Valencia y durante el invierno suelen observarse días verdaderamente crudos, predomina el calor que en su largo verano se desarrolla con bastante intensidad, si bien la constante brisa del mar lo hace más soportable, la humedad es constante, las lluvias y los vientos son moderados y raras las nieves, los hielos y las temperaturas inferiores a cero.

Extremos que comprende el proyecto. Como ya hemos indicado y como terminantemente expresa la proposición de los Señores Téstor, Zabala y Dualde, aprobada por el Exmo. Ayuntamiento y transcrita al principio de estos trabajos, puesto que ella constituye el programa del Proyecto que tenemos la honra de estudiar, comprende este los siguientes extremos.

1º La apertura de una calle de 30 metros de latitud y de una sola alineación recta, que una las expuertas de Ruzafa y la de San José.

2º La prolongación de la calle de la Paz hasta la plaza del Mercado, tomando como base para el cambio de línea la arista del campanario de Sta Catalina.

3º El nuevo ensanche de la Plaza de la Reina, extendiéndola hasta la calle de la Capilla de la Comunción de San Martín.

4º La continuación de la calle de la Corona, con el ancho proyectado para esta, desde la Plaza de Mosen Sorell hasta la gran calle central de 30 metros.

5º Como consecuencia de todo ello, la reforma de las calles afluyentes a las expresadas y la apertura o cambio de lugar de algunas de aquellas en los puntos en que así lo exige la regularidad del trazado y las necesidades del movimiento viario.

Respecto a la disposición general de los cuatro primeros extremos no cabe discusión, puesto que se hallan perfectamente determinados por las mismas prescripciones del Programa que sirve de base al Proyecto. La gran calle central se halla fija de posición y magnitud. La de la Paz ya se dice que ha de ser prolongación de la actual, con la misma latitud de 14 metros, si bien cambiando de rumbo por la necesidad de respetar la parroquial Iglesia de Santa Catalina, pero estableciendo que ha de servir de base al cambio de alineación, la arista saliente de aquella torre, es decir que solo es potestativo variar el extremo recayente al Mercado, lo cual poca influencia ha de ejercer en el trazado de la calle, sobre todo si, como es natural y conveniente bajo todos conceptos, ha de procurarse que el ángulo que las dos alineaciones hayan de formar sea lo más obtuso posible, aproximándose en cuanto sea posible a los 180°.

El ensanche de la Plaza de la Reina queda asimismo determinado, lo propio que la prolongación de la calle de la Corona. De modo que únicamente cabe discusión en el trazado de las calles afluyentes que se reforman, pero como para ello sería preciso comenzar por hacer su descripción detallada, la cual tendría también que incluirse en

la general del Proyecto, juzgamos preferible evitar repeticiones, siempre enojosas y más claro y metódico el suspender el estudio de esta parte del trazado para la segunda de la Memoria.

Longitud y dimensiones de las vías. Gran calle central. La longitud de la gran calle central, la más importante del proyecto, si se considera en la extensión que habrá de comprender la línea edificada, es decir, la distancia del eje entre las intersecciones con el mismo de las líneas que unen los vértices externos de los chaflanes proyectados para las calles de Colón y Játiva, por una parte, y Guillem de Castro y Blanquerías, por otra, es de mil quinientos ochenta y cuatro metros cinco centímetros (1584,05 m). Esta longitud se eleva a mil seiscientos treinta y dos metros diez centímetros (1632,10 m) para los efectos de la explanación y aumenta a mil seiscientos cincuenta y dos metros treinta centímetros (1652,30 m) si se considera entre los puntos determinantes o sea el cruce del eje de la calle de Colón con el de figura de la de Ruzafa exterior y la intersección de los ejes del Puente de San José y calle de Guillem de Castro. La latitud de esta vía es de treinta metros (30,00 m) distribuida en diez y seis metros para el arroyo o paso de carruajes y caballerías y siete por lado para cada una de las dos aceras o pasos destinados a la circulación pedestre.

Prolongación de la de la Paz. La calle prolongación de la Calle de la Paz, desde la fachada correspondiente de la Plaza de la Reina hasta el encuentro de la primera línea de edificaciones de la Gran Vía, o sea el trayecto natural de dicha calle, es de ciento treinta y seis metros setenta centímetros (136,70 m) y su ancho el de catorce metros (14,00 m), los que se subdividen en un arroyo central para la circulación rodada de nueve metros, y en dos aceras laterales para la gente de a pie de dos metros cincuenta centímetros cada una.

Continuación de la de la Corona. La continuación de la calle de la Corona desde el punto C de los planos, medianería o vértice del ángulo que forman las fachadas de las casas nº 1 y 2 hasta el encuentro con la línea de edificación de la calle de treinta metros, comprende ciento once metros cinco centímetros (111,05 m), con una latitud de diez metros (10,00 m) de la cual pertenecen siete metros a la zona del centro que se destina a los carruajes y metro y medio a cada una de las aceras.

Sección de la calle de San Vicente. La sección de la Calle de San Vicente comprendida entre la Gran Vía del Proyecto y la Plaza de la Reina, mide una longitud, entre las alineaciones de aquellas, de ciento treinta y siete metros setenta centímetros (137,70) con una latitud de quince metros (15,00 m). El arroyo central es de nueve metros y el ancho correspondiente a cada una de las dos aceras de tres metros.

Calle A. La calle, demarcada en los planos con la letra A, recta prolongación de la de Lauria, abraza una extensión de ciento cuatro metros treinta centímetros (104,30 m) desde la alineación correspondiente a la replaza que se proyecta en la parte anterior de la Estación del ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona, hasta encontrar las construcciones del otro extremo, límite del proyecto actual, con un ancho de doce metros (12,00 m) subdividido en un arroyo de ocho y aceras laterales de dos metros cada una.

Calle B. La calle B del proyecto, desde la A a la C, tiene una longitud de ciento diez metros sesenta centímetros (110,60 m) con una latitud de doce metros (12,00 m), distribuidos en una zona de ocho metros para la circulación ecuestre y rodada y otras dos contiguas a ella de dos metros para el tránsito de peatones.

Calle C. La calle C mide sesenta y dos metros treinta centímetros (62,30 m) de línea, con una amplitud de doce metros (12,00 m) como las anteriores, distribuida también de igual modo, entre el arroyo de ocho metros y las aceras de a dos cada una.

Calle del Vallet. La calle llamada del Vallet, travesía entre las de Barcelonina y de las Barcas, comprende una extensión de noventa y seis metros veinte centímetros (96,20 m), con una latitud de ocho metros (8,00 m) de la que seis pertenecen al arroyo central y un metro a cada una de las aceras.

Calle E. Frente a la de la Barcelonina y al otro lado de la Gran Vía central o de treinta metros, se dispone una nueva calle, travesía a la de San Vicente, señalada en los planos con la letra E. Su longitud es de sesenta y cuatro metros diez centímetros (64,10 m) y la de su continuación, es decir el trayecto de Calle de Barcelonina comprendido entre la Gran Vía del Proyecto y el ángulo de la edificación más distante en la calle de Moratín, veinte y nueve metros quince centímetros (29,15 m). La latitud de esta calle es de diez metros (10,00 m) y asignándose para cada una de las aceras la amplitud de metro y medio, quedan para el arroyo del centro siete metros.

Calle F. Esta calle, travesía entre las de Calabazas y San Vicente, alcanza una extensión de ciento veinte y tres metros, ochenta centímetros (123,80 m) con una latitud de ocho metros (8,00 m) de los cuales, comprendiendo uno cada una de las aceras, quedan seis para el paso de carruajes y caballerías.

Calle de las Calabazas. La sección de la Calle de las Calabazas, comprendida entre las F y la Gran Vía de treinta metros, es decir, el trozo de aquellas que experimenta notable mejora, mide veinte y ocho metros noventa y cinco centímetros (28,95 m), con una amplitud de diez metros (10,00 m). Las aceras tienen respectivamente una anchura de un metro cincuenta centímetros y de arroyo central siete metros.

Calle del Liñán. La calle de Liñán, entre las plazas de la Merced y del Mercado, comprende una longitud de cuarenta metros veinte centímetros (40,20 m) con una latitud de once metros (11,00 m) y con aceras de metro y medio y ocho de paso para la circulación rodada.

Calle de Cadirers. La de Cadirers, desde la de Belén a la Gran Vía del Proyecto, mide cuarenta y cinco metros veinte centímetros (45,20 m), su latitud es de diez metros (10,00 m) correspondiendo metro y medio a cada una de las dos aceras.

Calle de la Corregería. La calle de la Corregería, desde la de treinta metros a la de Embou, comprende cincuenta y ocho metros treinta centímetros (58,30 m), el ancho es también de diez metros (10,00 m) y las aceras igualmente de metro y medio cada una.

Calle de Valencians. La de Valencians, desde la Plaza de San Nicolás a la Gran Vía proyectada, alcanza una extensión de cuarenta metros ochenta centímetros (40,80 m), con una latitud de diez metros (10,00 m) como las anteriores y aceras del mismo modo, de un metro cincuenta centímetros.

Nueva calle de Santo Tomás. La calle que ha de sustituir a la de Santo Tomás, desde la llamada Alta a la intersección con la línea de los edificios de la Gran Vía de treinta metros, presenta una línea de sesenta y cinco metros diez centímetros (65,10 m) bajo un ancho de diez metros (10,00 m) y aceras de metro y medio, como en todos los casos análogos.

Calle Alta. El trayecto de la Calle Alta desde frente a la actual de Santo Tomás a la Gran Vía del Proyecto, tiene una longitud de ciento cincuenta y seis metros noventa

centímetros (156,90 m) y una latitud de diez metros (10,00 m) distribuida, como de ordinario, en un arroyo de siete metros y aceras de metro y medio a cada lado.

Calle H. Por último, la calle H que une la plaza del Carmen frente a la Iglesia de Santa Cruz con la Gran Vía central que se proyecta, comprende una alineación recta de veinte y nueve metros (29,00 m), con diez de latitud, siete de arroyo y metro y medio para cada acera.

Calles restantes. Las demás vías a que se refiere el Proyecto lo son o de importancia secundaria, o las mismas afluyentes actuales que se reforman únicamente en su desembocadura en la Gran Vía proyectada, estas tienen generalmente diez metros de latitud, distribuida en la forma tantas veces repetida. Sin embargo, en puntos especiales en que su importancia lo requiere, como por ejemplo en la unión de dicha Gran Vía con la Plaza del Mercado en la parte sur de esta, se adoptan mayores latitudes que alcanzarán hasta veinte metros en el caso citado.

Las longitudes a que se refiere la reforma varían según las condiciones especiales de cada una, y como su determinación numérica careciendo de importancia general, resultaría muy prolija, creemos conveniente suprimirla, con tanto más motivo, cuanto que ya se consigna en los diferentes estados del presupuesto, que es para lo que verdaderamente interesa.

Dimensiones de las Plazas. Plaza de la Reina. La plaza de la Reina, supuestos realizados sus dos ensanches, es decir, el ya aprobado que señalan los planos con rayado de color verde y el que ahora se propone, presentaría una planta que si no geoméricamente regular, se aproxima mucho al rectángulo. El término medio de sus dimensiones resulta determinado por una longitud de noventa y cinco metros cincuenta centímetros (95,50 m) y una latitud de sesenta y tres metros (63,00 m).

El ensanche que comprende nuestro proyecto, aisladamente considerado, reduce aquellas dimensiones a una longitud máxima de noventa y cuatro metros cuarenta centímetros (94,40 m), con otra mínima de cuarenta y nueve metros cuarenta centímetros (49,40 m) y un ancho medio de sesenta y tres metros (63,00 m).

La superficie en el primer caso, es de seis mil ciento setenta y cinco metros sesenta y dos centímetros (6175,62 m) y en el segundo de cuatro mil veinte y ocho metros ochenta y nueve decímetros (4028,89 m).

Plaza de la Lonja. La plaza que se proyecta frente a la Lonja tiene una longitud de noventa y ocho metros sesenta centímetros (98,60 m) y una latitud mínima de cincuenta y un metros ochenta centímetros (51,80 m), desde el ángulo saliente del edificio de la Lonja a la línea de las fachadas opuestas, alineación al propio tiempo de la Gran Vía. La superficie de esta plaza en su totalidad, es decir, comprendiendo el trozo de dicha Gran Vía que a la vez forma parte de las calles y de la plaza, medida hasta la línea de edificaciones de la del Mercado, es de siete mil ciento cuarenta y siete metros cuarenta decímetros cuadrados (7147,40 m) de los cuales, pertenecen exclusivamente a la plaza cuatro mil ciento ochenta y tres metros cuarenta decímetros cuadrados y los restantes dos mil novecientos sesenta y cuatro metros cuadrados constituyen la superficie común a ambas vías.

Plaza frente a la Estación. Frente a la estación del ferrocarril de Almansa se dispone otra plaza cuya longitud media es de setenta y cuatro metros (74,00 m) y cuya latitud es de trece metros para la plaza exclusivamente, los que, sumados a los treinta de amplitud de la Gran Vía, forman un ancho total de cuarenta y tres metros (43,00 m). La

extensión superficial de esta plaza en totalidad es de tres mil doscientos diez y siete metros setenta y cinco decímetros cuadrados (3217,75 m).

Plaza del Carmen. La actual plaza del Carmen sufre importantes modificaciones en el proyecto, quedando reducida a una longitud de cincuenta y un metro (51,00 m) por diez y nueve cincuenta de latitud (19,50 m) y un área de mil ciento cincuenta y un metros cuarenta y cuatro decímetros cuadrados (1151,44 m).

Justificación general de las dimensiones anteriores. En general, las longitudes de las calles vienen determinadas por su misma disposición y por la distancia entre los puntos de principio y fin de ellas, los cuales no son arbitrarios, sino resultantes de las necesidades que originan la calle y como este estudio de detalle, digamos así, tiene lugar propio en la segunda parte de la Memoria, nada creemos deber añadir aquí en apoyo o como razón general de las referidas longitudes.

La latitud de las vías es resultante principalmente de dos factores a cual más importante, la longitud de sus alineaciones, de gran interés para el efecto estético y para la salubridad - que ordinariamente suelen resultar perfectamente armónicas, las formas propias o adecuadas para satisfacer las necesidades de ornato y las que requiere el saneamiento de las urbes - y la importancia particular de la calle, que determina y establece la suma del movimiento circulatorio que por ella ha de tener lugar y su ordenada y metódica distribución que ha de facilitar el movimiento.

Una calle de más de kilómetro y medio de extensión, de sola una alineación recta, destinada a contener una gran suma de movimiento, a constituir la mayor arteria de la Ciudad, calle que ha de caracterizarla y desempeñar funciones tan principales y variadas como llevamos indicado, la calles más importante del Proyecto había de tener considerable latitud, esta sin embargo, debía reducirse al límite prudente para no afectar ningún edificio público de reconocida importancia, no atentar en contra de ningún monumento o construcción de valor artístico y no obligar a extraordinarias expropiaciones de la propiedad particular. Por estar razones, conceptuamos perfectamente establecido el ancho de treinta metros que le asigna el acuerdo del Exmo. Ayuntamiento.

Las calles de San Vicente y continuación de la de la Paz, de quince y catorce metros de amplitud respectivamente, correspondiendo a las adoptadas en los proyectos aprobados y en curso de ejecución, son desde luego lógicas e imposibles de alterar sin destruir los esfuerzos, gastos y sacrificios empleados en la realización de las secciones existentes.

Los diez metros que se asignan a la prolongación de la calle de la Corona responden igualmente a la latitud aceptada en el proyecto aprobado y por lo que respecta al ancho de las demás calles, hemos procurado que responda siempre a las necesidades de cada una, dentro de las dificultades consiguientes a una población ya constituida, en forma tan intrincada como lo es la nuestra.

Se acepta, en general, para las calles afluyentes a la Gran Vía, la latitud de diez metros, que entendemos es la conveniente tratándose de calles de orden secundario, puesto que ella permite el paso simultáneo de dos carruajes que se crucen, en el caso más difícil, o sea cuando haya un tercero detenido junto a la acera, quedando de este modo asegurado el movimiento viario y, al propio tiempo, el ancho de diez metros para la vía, dada la altura ordinaria de los edificios de la ciudad (sin contar las limitaciones que en este sentido convendría que impusiera el Reglamento u ordenanzas de Policía

Urbana) asegura la entrada franca y expedita del sol, reúne un cubo de aire de suficiente capacidad y al propio tiempo se recuerda con la latitud de la Gran Vía y calles de primer orden, todo ello, dentro del límite racional y prudente que impela a no extender las zonas de expropiación más allá de lo necesario.

La amplitud propuesta para los tranvías, de siete y ocho metros según los casos, responde también a razones análogas, y por último, la de algunas muy pocas calles en que es inferior a estos límites, depende de la necesidad de sujetarse a las alineaciones vigentes con arreglo a las cuales se han construido y a limitar la zona de reforma para que, de unas en otras, no llegara a extenderse a toda la población, falseando la índole del Proyecto y haciéndose irrealizable, por su misma importancia. Esta misma razón ha obligado a reducir la extensión de la reforma de las calles afluyentes a la del Proyecto propiamente dicho a lo estrictas o convenientemente necesario.

División del Proyecto en zonas para la ejecución. De todos modos, dicho Proyecto resulta vasto y de gran importancia, por cuyo motivo se impone la división en zonas para la ejecución. Efectivamente, basta considerar el trastorno que resultaría al derribarse simultáneamente los muchos edificios que han de ser objeto de expropiación, no solo por la multitud de familias que tendrían que abandonar sus viviendas, trasladándose a otras que generalmente faltarían en el momento preciso, sino también por los muchos establecimientos comerciales indispensables a la vida de la Ciudad que, faltos de alojamiento, se verían obligados a desaparecer, siquiera lo fuera temporalmente. Por otra parte, las enormes cantidades de escombros y materiales procedentes de aquellos derribos, a los que no bastaría la zona que comprende el Proyecto porque sabido es la gran extensión que estos ocupan y la increíble multiplicación de volúmenes que parecen adoptar al ser removidos y realmente adquieren algunos, como los componentes de las fábricas de albañilería y los que producen la remoción de tierras, el aumento de movimiento a que necesariamente daría lugar la ejecución de las obras y más que todo, la inmensa perturbación que para la viabilidad general de la urbe, originaría la división de ellas, en dos zonas separadas de uno a otro extremo, por la que comprendieran las obras, todo ello daría lugar a un conflicto imposible de resolver y por lo mismo de absoluta imprescindible necesidad de evitar.

Al objeto entendemos que debe dividirse el Proyecto en tres zonas, una la Sección comprendida desde la ex –puerta de Ruzafa a la calle de San Vicente, otra desde ésta a la de Caballeros y la tercera desde aquella al puente de San José.

La primera zona, comprendida la Sección correspondiente de la Gran Vía central o de treinta metros, la plaza de frente a la Estación de la línea de Almansa, la urbanización de los solares y plaza de San Francisco, la apertura de las calles de del Vallet y la designada con la letra E del Proyecto.

La sección segunda abarca un perímetro mayor y a parte de la extensión correspondiente de la Gran Vía, comprende la apertura o prolongación de la calle de la Paz, el Ensanche de la plaza de la Reina, el de la de San Vicente entre aquellas y la Gran Vía, la formación de la plaza frente a la Lonja, la apertura de las de Cadirers y F de los planos, y la reforma de otras algunas tan importantes como las de Calabazas y Liñán.

La división entre las dos primeras zonas se establece por la normal a las alineaciones de la Gran Vía por el punto correspondiente al perfil transversal nº 50, hasta encontrar

la línea oeste o que corresponde a los números pares de la edificación en la calle de San Vicente.

A la tercera zona pertenece la sección correspondiente de la Gran Vía, la apertura de la continuación de la Calle de la Corona, la de la nueva que ha de sustituir a la de Santo Tomás, la que se dispone desde la plaza del Carmen, a la vía Central frente a la Iglesia de Santa Cruz, la reforma de dichas plazas del Carmen y las de las diferentes calles afluyentes, entres las que merece especial mención el trayecto de la llamada Alta, desde la de Santo Tomás a la Gran vía.

El límite entre esta tercera zona a sección y la anterior se establece por la normal a las alineaciones de la Gran Vía que corresponde o pasa por el perfil transversal nº110 del Proyecto.

Dimensiones de las zonas. La longitud de estas zonas, medida a lo largo de la Gran Vía, es como sigue:

Entre las intersecciones con los ejes de las rondas o puestos determinantes de la Gran Vía.

Primera sección	591,10m		
Segunda sección	508,85m	}	1652,30m
Tercera sección	552,35m		

Longitud de la explanación.

Primera sección	591,10m		
Segunda sección	508,85m	}	1632,10m
Tercera sección	532,15m		

Longitud de la edificación.

Primera sección	561,85m		
Segunda sección	508,85m	}	1584,05m
Tercera sección	513,35m		

Razones de aquella división. Las razones en que se apoya la división propuesta consisten, por una parte, en la ventaja de sujetarla a puntos notables del trazado como son la intersección de la Gran Vía con la de San Vicente, la más importante de cuantas encuentra, y el cruce con la de Caballeros, punto de mayor altura de nivel, y por otra, la conveniencia de efectuar la parcelación en zonas de longitud aproximada para que divididas así por terceras partes la extensión de la Ciudad, sea más fácil en su día y mientras dure la ejecución de las obras, el enlace de movimientos entre una y otra de las dos grandes secciones en que la divide la gran calle objeto del Proyecto.

Al mismo tiempo, se ha tenido presente para establecer las indicadas zonas que resultara perfectamente práctico y posible la construcción en cada una de los diferentes servicios necesarios al establecimiento de las vías, entres ellos, la ejecución del alcantarillado, cuyo desagüe pudiera interrumpirse a no tener lugar, según fuera la distribución de las zonas, pero tal cual estas se proponen, no presenta dichos inconvenientes puesto que, como se consigna en los perfiles correspondientes, los puntos de desagüe general del alcantarillado lo son la cloaca que circula por la Calle de Colón, la que atraviesa la de Barcelonina y que es la máxima o mayor de la Ciudad, ambas comprendidas en la primera sección, y el Valladar o gran cloaca que atraviesa la

calle del Portal de Valldigna y cruza la Gran Vía que se proyecta y que se halla emplazado en la tercera de las indicadas secciones.

A estas cloacas se dirigen las vertientes de todas las alcantarillas que proyectamos y como las pendientes en general, se originan desde la calle de Caballeros, punto más alto del trazado vertical, resulta que construyendo primeramente las secciones extremas, para cuya relación aristada ningún inconveniente se ofrece, como demuestra la inspección de los perfiles longitudinales, y dejando para la última, la central, para lo cual existen otras razones que se indicarán más adelante, queda asegurado el desagüe de todas las alcantarillas que se vayan construyendo.

Subdivisión de las zonas. Por más que en términos generales conceptuamos ser suficiente la división, en las tres mencionadas, de toda la zona que comprende el Proyecto, para la ejecución, es posible que aún sea necesario nueva subdivisión de cada una, puesto que como ya se ha dicho, es indispensable asegurar la no interrupción del movimiento viario y la sustitución de las viviendas llamadas a desaparecer, interin se llevan a efecto las que han de reemplazarlas y para ello, es evidente la conveniencia de no acometer en absoluto y de una sola vez, la construcción de todas las obras que comprende cada zona. Pero como esta subdivisión puede ser central y en último resultado, se halla sujeta a las circunstancias particulares en que se ejecuten, como por ejemplo, la estación del año en que se acometan, puesto que en verano son más y en mejores condiciones las horas disponibles para ciertas obras (los derribos desde luego), determinadas festividades que exigen ciertos movimientos en sentido dado (las grandes corridas de toros que se celebran en cuatro días consecutivos del mes de Julio) y otras que no es fácil preveer, creemos que deba resolverse aquella subdivisión al tiempo de acometerse la realización de las obras, estableciéndose por medio de conciertos entre la Empresa constructora y la Administración municipal o la Alcaldía, a quien incumbe todo lo concerniente al buen servicio de las vías públicas y la que seguramente dictará, llegado el caso, las disposiciones convenientes al objeto, las cuales vendrá el contratista especialmente obligado a respetar y obedecer.

La expropiación deberá llevarse a efecto de una sola vez. Conviene sin embargo hacer aquí una salvedad por lo que a las expropiaciones se refiere. Para ellas entendemos que no debe seguir la división y mucho menos, las subdivisiones en zonas que se acaba de indicar. La razón es obvia, desde el momento en que sea cualquiera el punto de la población que se elija, se realizan determinadas expropiaciones en un punto dado y se ensancha, reforma o abre un trayecto de calle, adquieren más valor los edificios contiguos que comienzan a disfrutar de la mejora, ejemplo de ello, muy elocuente, se tiene en lo que ocurre en la calle de la Paz, en donde el Exmo. Ayuntamiento se ve obligado por aquella circunstancia a abonar por los edificios que va expropiando, cantidades excesivas y superiores al verdadero valor que tenían antes de comenzarse la mejora.

Este supuesto, no es de ningún modo justo que la Administración municipal pague dos veces un mismo inmueble, o por lo menos, tenga que hacer efectivo el beneficio que aquel experimente precisamente a conveniencia de los sacrificios y trabajos realizados por la misma Administración en aras del mejoramiento material de la Ciudad, y de la misma manera que se faltaría a los más elementales principios de justicia abonando al propietario particular una cantidad menos al verdadero valor en venta del edificio de

que se le priva, de igual modo sería en alto grado injusto que este pretendiera exigir por él un precio superior, dependiente precisamente de los gastos y obras realizados para cambiar su situación, si por el tiempo necesario para el desarrollo de aquellas importantes obras, o por cualquier circunstancia imprevista, tuviera que dilatarse la realización de aquellas.

Tampoco por otra parte sería justo que el propietario particular cuya finca se halla sujeta a expropiación, se viera indefinidamente con aquella amenaza, que desde el momento en que se impone, y esto es fatalmente necesario para la realización de los proyectos de la clase del que nos ocupa, introduce de hecho una perturbación y un perjuicio real, puesto que ya se ofrecen dificultades para la enajenación y aún para obtener de ella créditos hipotecarios.

Para conciliar tan encontrados intereses y para disminuir en lo posible, ya que no lo sea el evitar en absoluto los inconvenientes expuestos, juzgamos que la expropiación deba ser total y previa a la realización del Proyecto. Adquiera primeramente la Administración o Empresa constructora la propiedad de todos los edificios que se hayan de expropiar y realícense después las obras por secciones o zonas, según queda determinado y quedarán seguramente evitados los inconvenientes a que primeramente nos referíamos.

Llévese a efecto dicha expropiación en el plazo más breve que se pueda, a ser posible inmediatamente después de la declaración de utilidad pública y aprobación del Proyecto por los trámites legales y no experimentará perjuicios la propiedad particular. No quiere decir que hayan de efectuarse en seguido los derribos, antes al contrario será conveniente que subsistan los edificios y sean habilitados interin no llegue el momento de realizar las obras de cada zona y aún de cada sección en que estas puedan subdividirse, porque de esta manera no será tan sentida la necesidad de nuevas habitaciones, ni tan grande la perturbación que necesariamente ha de experimentar la Ciudad. Con ello tampoco han de ocasionarse pérdidas económicamente hablando, puesto que las rentas de cada finca subsisten hasta el instante de su desaparición y estas rentas, representativas del interés capital empleado para su adquisición, claro es, que han de pertenecer al adquirente, sea este el Municipio seálo, como entendemos preferible para evitar los inconvenientes de la Administración, la Empresa constructora.

Por lo demás, juzgamos que todo ello se halla perfectamente de acuerdo con las prescripciones de la vigente Ley de Expropiación forzosa y del Reglamento que rige para la ejecución de la misma.

Sistema administrativo que conviene adoptar para llevar a objeto la ejecución del Proyecto. El Proyecto que nos ocupa, se compone principalmente de dos partes muy distintas. Las expropiaciones necesarias para obtener la propiedad de los edificios existentes y sucesivamente la de los terrenos que han de constituir las vías públicas y solares enajenables, y la ejecución material de las obras de demolición primero y de construcción para el establecimiento de las vías públicas después.

La primera es la más importante y ha de sujetarse estrictamente a los procedimientos que establece la Ley vigente. La segunda ha de ser objeto siempre de una o varias contrata, puesto que su importe excede de la cantidad según la cual es legalmente obligatoria para la corporación Municipal.

De todos modos, la realización del proyecto puede llevarse a objeto de dos maneras, o bien ejecutándola directamente el Ayuntamiento, o bien encargándose de ello un contratista o empresa particular, previa la oportuna concesión.

En el primer caso, una vez terminada la expropiación y adquirida por el Exmo. Ayuntamiento la propiedad de los edificios y solares que sea necesario ocupar, previa la declaración de utilidad pública y necesidad de dicha ocupación, habría que recurrir a la contratación de las obras necesarias para cada zona y a la enajenación en pública subasta de los solares resultantes después de la construcción de aquellas, así como a la adjudicación y venta de las parcelas, según se previene en las disposiciones vigentes.

En el segundo caso, una vez aprobado el proyecto procedería la subasta con arreglo a lo prescrito en los artículos 95, 96, 97 y 98 del Reglamento para la aplicación de la Ley de expropiación vigente.

El primer sistema ofrece a nuestro juicio inconvenientes de importancia, tanto por las dificultades de administración y tramitación de mayor número de expedientes, como por el más tiempo que exige a consecuencia de las subastas para la ejecución de las diferentes obras, las cuales requieren determinados periodos para la convocatoria, inserción de los correspondientes anuncios en la Gaceta y Boletín oficial, plazos para la inspección del proyecto y demás formalidades necesarias, las cuales habrían de repetirse diferentes veces, puesto que parece natural que se comenzara por contratar las demoliciones, siendo objeto de nueva subasta la construcción de las obras y esto refiriéndose cada vez a una de las zonas en que se ha dividido el proyecto, cuando no resultara conveniente mayor subdivisión por las mismas razones que puedan aconsejar la de las expresadas zonas, trámites, formalidades y tiempo consiguiente, que se reducen a uno solo para el segundo sistema, puesto que entonces solo habría necesidad de proceder a una subasta.

Pero, sobre todo, la razón fundamental en apoyo de la realización del Proyecto por medio de la concesión a un contratista o Empresa particular, consiste en la cuantía misma del capital necesario para la ejecución, capital de que no es fácil pueda disponer el Exmo. Ayuntamiento en un momento dado y cuya amortización en un determinado período de años es muy probable que pueda conseguir, sin detrimento de los importantísimos servicios a que necesariamente ha de atender al mismo tiempo.

En efecto, el valor total en que se calculan las expropiaciones se eleva a 43.232.293 pesetas y el importe de la ejecución material de las obras asciende a 1.504.186 pesetas 85 céntimos, de los cuales corresponden 14.351.350 pesetas 50 céntimos a las expropiaciones de la primera zona, 21.360.655 pesetas a las de la segunda y 752.287 pesetas 50 céntimos a la tercera, presupuestándose las obras de la primera zona en 523.911 pesetas 21 céntimos, las de la segunda en 543.779 pesetas 01 céntimos y las de la tercera en 436.496 pesetas 63 céntimos, es decir, que se necesita un capital disponible de 44.736.429 pesetas 85 céntimos distribuido en 14.875.361 pesetas 71 céntimos para la primera zona, 21.904.434 pesetas 01 céntimos para la segunda y 7.956.784 pesetas 13 céntimos para la tercera, por más que estas cifras representen el verdadero coste del realización del proyecto, puesto que de ellas han de ser baja las que se constituyen los ingresos, según detalladamente expresan los diferentes estados que se acompañan y en virtud de las cuales, el coste efectivo o déficit resultante es de 17.712.854 pesetas 09 céntimos, de las cuales corresponden 4.668.630 pesetas 48 céntimos a la primera zona, 11.196.551 pesetas 77 céntimos a la segunda y 1.847.671

pesetas 84 céntimos a la tercera. Es decir, que para un coste real de poco más de 17 millones de pesetas hace falta un capital efectivo de 44.736.479 pesetas. Esto de por sí es indudable que ha de constituir una verdadera dificultad para la administración municipal, que no puede desatender los complejos e importantes servicios a que viene obligada y aún cuando para ello recurriría a un empréstito, vendría en último resultado a encontrarse en parecidas cuando no peores condiciones a las que resultara, si cediendo los derechos que le da la Ley, contratara la realización del proyecto en totalidad.

Por otra parte, dicha realización exige un largo periodo de tiempo y los productos que ha de ofrecer la enajenación de los solares resultantes, así como el valor de los materiales aprovechables, se hallan sujetos a multitud de contingencias que si bien pudieran ser favorables y determinar mayores cantidades que las calculadas, podrían también disminuir, aumentando entonces el déficit y creando quizás un conflicto para la corporación, al paso que subastándose de una vez, no solo se parte de datos fijos, no susceptibles de aumento, en los cuales funde el Exmo. Ayuntamiento su resolución, sino que la posibilidad de ejecución del proyecto se calcula fijamente de antemano, se sabe precisamente el coste real y efectivo, se establecen los planos y condiciones en que haya de efectuarse el pago y entregando desde luego al contratista los solares y materiales aprovechables por el valor calculado, se disminuye el coste en esta cantidad y sobre todo, se evitan futuras contingencias, sin perjuicio de que siendo probable el supuesto de obtenerse mejoras o rebajas en la subasta, los cálculos en que se haya fundado el acuerdo resultan desde luego beneficiados en la cantidad a que ascienda dicha mejora. Por todas estas razones, entendemos preferible que se ceda a un contratista a Empresa particular la realización del Proyecto en su totalidad. Ello no obstante el Exmo. Ayuntamiento llegado el caso, estudiará detenidamente la cuestión y es indudable que ha de resolverla en el sentido que mejor convenga a los altos intereses que le están confiados y al plausible deseo que le informa de dotar a la Ciudad de las mejoras materiales que su importancia requiere.

Orden de preferencia y plazos para la ejecución de las obras. Dada la división del proyecto en zonas, es natural que se establezca un orden de preferencia para la ejecución de cada una. Para ello, conviene no olvidar cuales sean los objetivos y necesidades que principalmente ha de satisfacer para deducir el grado de urgencia relativo de cada sección. Con aquellas de carácter utilitario o referentes al movimiento viario y de carácter higiénico en cuanto ha de ser factor importantísimo del saneamiento local. Atravesar con la Gran Vía barriadas llenas de calles estrechas y tortuosas en donde la circulación es difícil y peligrosa, y llevar hasta todos los rincones del suelo los rayos del sol, tales son los más importantes fines que persigue el Proyecto.

Al tratar de ejecutarle, la consecuencia es evidente. Desde luego, que ha de convenir comenzar por allá donde sean más pronunciados aquellos defectos, donde más inconvenientes se ofrezcan al movimiento, donde más sentida sea la necesidad de mejorar las condiciones higiénicas. Por lo tanto, es racional y es lógico, que se inaugure la realización del Proyecto por la tercera de las expresadas zonas, que corresponde precisamente a la parte de la Ciudad más defectuosa, bajo todos conceptos, de las que comprende la reforma que se proyecta, y a la vez la más desatendida hasta el presente.

Hay además otra razón de orden económico que aconseja dicha conveniencia. Los solares de aquella parte de la población son indudablemente los de menos valor y también los que, supuesta la completa realización del Proyecto, conservarían menor precio puesto que se refieren a la zona de la Ciudad más distante de los diferentes centros, y en este supuesto, interesa favorecer las circunstancias que tiendan a aumentar los productos que de ellos puedan obtenerse y en este sentido claro es que se les pone en condiciones beneficiosas, desde el momento en que hayan de ser los primeros que resulten enajenables, porque existiendo entonces importantes capitales por colocar en poder de los particulares a quienes se acaben de expropiar los edificios llamados a desaparecer, se asegura el concurso de numerosos postores y ha de ser mayor la demanda.

Construida la tercera zona, consideramos que debiera acometerse la realización de la primera tanto por la razón general ya indicada, o sea por la necesidad de dejar completamente terminadas todas las obras necesarias el establecimiento de las vías y la consiguiente precisión de asegurar expedito desagüe a las alcantarillas de cada zona, como por la conveniencia de separar en lo posible las secciones que ocupan las obras para que de esta manera, no sufra tanto entorpecimiento la marcha general de los movimientos viarios y también porque siendo la sección segunda o central en la que más abundan los establecimientos comerciales, importa asegurarles alojamiento previo, como sucederá si se ejecutan primeramente las secciones extremas.

Aparte de todo ello, la misma situación de la segunda zona ocupando el lugar intermedio y correspondiendo a los puestos más céntricos de la Ciudad, ha de ofrecer más inconvenientes al tráfico y circulación mientras se construyan las obras, y requiere en consecuencia, que se asegure más la libertad del movimiento, disminuyendo en cuanto sea dable los perjuicios generales dependientes de la perturbación que necesariamente ha de originarse, y esto ha de ser más fácil de obtener construidas que sean las dos secciones extremas, porque el movimiento que afluya a la primera podrá en tal caso, repartirse entre ambas, viniendo en cierto modo a promediarse.

Plazos para la ejecución. Calculada la importancia y extensión de las diferentes obras que comprende cada sección y por consiguiente el tiempo necesario para la ejecución de todas y cada una de ellas, entendemos ser prudente la designación de los siguientes plazos para la construcción y terminación de todas las obras propias del establecimiento de las vías, como son, demoliciones, explanación, apertura de zanjas y construcción de alcantarillado y albañales, pavimentado de las vías y construcción de las islas o burladeros en la de 30 metros, colocación de las tuberías de gas y agua, emplazamiento de candelabros y faroles, mingitorios, etcétera, es decir para la realización de todas las obras que comprende el Proyecto, excepción hecha de la edificación de las casas particulares o edificios públicos.

En la primera sección	Tres años
En la segunda sección	Cuatro años
En la tercera sección	Tres años

Contándose estos plazos, como es natural, a partir de la fecha en que se halle por completo terminada la expropiación y adquiridos todos los edificios a ella sujetos.

Las circunstancias especiales en que han de desarrollarse los expedientes de expropiación, los incidentes a que puedan dar lugar y las dificultades que en todo caso

se originene, impiden poder determinar desde luego el plazo prudencial necesario al efecto.

El tiempo necesario para la edificación de los solares resultantes del proyecto tampoco es fácil de fijar, ni aun aproximadamente, porque dependerá de las condiciones económicas generales a la localidad en la época a la que corresponda la terminación de las obras de cada sección, por más que creamos que hayan de experimentar notable impuesto, tanto porque a ella es probable que vuelvan a destinarse en su inmensa mayoría, los capitales procedentes de la expropiación de los primitivos edificios, como porque ya de algunos años se viene observando en la Ciudad la falta de solares en buenos puntos y por lo mismo, ha sufrido forzosa disminución el movimiento de obras de la misma.

Ventajas generales del Proyecto. 1º Bajo el punto de vista de la viabilidad. Veamos finalmente y para terminar esta primera parte de la Memoria, cuales sean las ventajas generales al trazado del Proyecto.

Su parte más importante es sin duda la gran calle central que en dirección sensiblemente de norte a sur, cruza la ciudad y une puntos extremos tan importantes y poblados como el barrio de Ruzafa y aquella parte del Ensanche, la más rica y de mayor circulación, y el puente de San José al cual afluye el movimiento de gran parte de las populosas barriadas del otro lado del río y de las numerosas villas de aquellas inmediaciones, algunas de tan frecuente comunicación con la capital como Burjasot, Godella y Rocafort, verdaderas colonias veraniegas de la localidad, y otras en continua relación con la misma, por las diferentes industrias en ellas establecidas y cuyo principal mercado es la Ciudad. Además allí afluyen carreteras tan importantes como la de Barcelona, entre otras, y si a ello se añade que a ambos extremos de la vía se encuentran, al uno, la importantísima estación de la vía férrea de Almansa a Valencia y Tarragona y al otro, la de Liria pasando por Paterna, a la que tanto movimiento da la circunstancia de haberse constituido allí el gran campamento militar del distrito, se comprenderá la suma de movimiento probable de la Gran Vía en cuestión y sus funciones bajo el punto de vista de la viabilidad general.

Si, como dice muy bien el Señor Cerdá en su Tratado de Urbanización y Ensanche de la Ciudad de Barcelona, “la ronda exterior que limita nuestra urbe es el lugar geométrico artificial de los puntos de partida y de término de la gran viabilidad exterior universal, de la propia suerte que la onda adosada a la parte interior del muro de cercamiento militar o fiscal lo es a su vez de todo el sistema viario que se desarrolla dentro del recinto urbano”, la calle que establezca una comunicación recta entre puntos importantes de dichas rondas, como sucede a la de que nos ocupa, será también el lugar geométrico natural del tráfico y movimiento directo entre ellos, cumplirá por consiguiente un fin natural, lógico y de verdadera utilidad y constituirá, en una palabra, una de las grandes arterias a las que se refiere igualmente el Señor Cerdá al afirmar que “la población encerrada en una urbe, por grande que fuera su recinto, arrastraría una vida miserable, raquítica, en la que moriría de inanición sino estuviera en comunicación, más o menos directa, con el resto de la humanidad por medio de esas grandes vías que la naturaleza ha ofrecido primero en un estado salvaje, pero grandioso siempre, y que más adelante el hombre ha perfeccionado y explotado con mayor esmero”.

Tiene en su consecuencia fundada justificación el trazado de la calle en sí considerado. Desde el momento en que un punto extremo de gran importancia, responde a un fin utilitario para el tráfico, pero considerado en sus relaciones con la red viaria general, la existencia de esta calle al dividir en dos el casco de la ciudad, precisamente en el sentido en que esta presenta mayor extensión, viene a constituir la base del trazado de sucesivas reformas, bien se refieran estas a nuevas aperturas de calles, bien al ensanche de las existentes, puesto que vendría a ser algo así como la Rambla de Barcelona, un eje de enlace común a los diferentes movimientos de la Capital.

El ensanche que para la plaza de la Reina se proyecta, llena también un vacío que experimenta Valencia, la existencia de un centro capaz y desahogado, verdadero núcleo viario que, situado en el corazón de la urbe, sea el foco al cual converjan el movimiento eminentemente urbano.

A este propósito conviene no olvidar la diferente índole del movimiento de las ciudades, susceptible de dos grandes agrupaciones, uno que pudiéramos llamar del tráfico o movimiento utilitario, industrial o comercial y otro que, si cabe expresarse así, es más civil, más urbano, más propio y exclusivo de las ciudades, el de relación social o de los habitantes entre sí. Por más que ambos se compenetran y confunden con frecuencia, el primero tiene como elemento propio para la circulación rodada, la carretería y los ómnibus, el segundo, el carruaje particular o de lujo y las líneas de tranvías, el primero es expansivo, necesita para un desarrollo grandes arterias y líneas de movimiento, el segundo tiene cierta tendencia a la agrupación que se satisface de manera propia y adecuada en la plaza pública.

Las líneas de movimiento utilitario en Valencia, tienen una dirección preferente, la que conduce al puerto del Grao, pero viene establecido por las afueras o rondas, unas veces porque ellas son las vías de unión más directa y que más pronto se encuentran al venir por las carreteras, otras por ser los caminos de tránsito establecidos por la Administración de los artículos sujetos al impuesto de consumos, completamente inútil entrar en Valencia para volver a salir a tomar el camino del Grao.

Después de este, la dirección de movimiento más acentuada, como puede verse a poco que se fije la atención en el de nuestra Ciudad y como acreditan las líneas de los tranvías, es la que pudiéramos llamar diagonal entre los puntos extremos, siendo más notable el que se verifica desde las expuertas de Ruzafa y de San José en dirección al Mercado, en corroboración de lo cual, basta observar la gran circulación que a todas horas tiene lugar por las calles del Sagrario de San Francisco y la Bajada del mismo nombre por una parte, y las calles Alta y de la Bolsería por otra, pues bien, a contener y dar el necesario desarrollo a tan importante línea de movimiento ha de responder la gran calle Central del Proyecto.

El movimiento de relación social que afluye siempre, en todas las poblaciones, al centro, tiene como consecuencia y a la vez premisa necesaria, la existencia en él de los establecimientos comerciales, la vida mercantil de la población.

El comercio se establece en los puntos más concurridos y las tiendas, con sus escaparates adornados y su brillante iluminación, atraen a la multitud originándose así las corrientes del movimiento eminentemente urbano. En Valencia, el centro comercial primitivamente situado en la llamada plaza de Santa Catalina, ha de trasladarse indudablemente a la de la Reina, tanto por su proximidad a aquella, como

porque ya se halla iniciado así y esa la plaza actual, reúne los cafés más concurridos y algunos de los más lujosos establecimientos comerciales de la Ciudad.

Pero esta plaza es pequeña y de exiguas dimensiones para la importancia de una población de 170.000 almas. Su superficie actual es de unos 1500 metros cuadrados y aún con el ensanche ya aprobado, según el cual obtendría la plaza un área aproximada de 2100 metros cuadrados, resultaría insuficiente para constituir la gran plaza central de Valencia y contener el movimiento que a ella afluye, si grande siempre, extraordinario en determinados días. Pero aún hay más, según hemos hecho notar repetidas veces, la vista expansiva de relación y eminentemente sociable de nuestra época, hace que sea indispensable el uso de los tranvías y si las líneas de estos han de obtener la condición, quizás más importante a su conveniencia y a la del público, la de itinerarios claros, fácilmente comprensibles y al alcance de todos, necesitan de un punto común de convergencia, de un origen central para la partida y llegada que solo puede conseguirse con la existencia de una gran plaza central y a llenar este vacío de la mayor importancia para el movimiento viario urbano, esta llamada en nuestra ciudad la plaza de la Reina, actual núcleo de su urbanización, siquiera este se encuentre aún en el periodo de elaboración consiguiente al estado de transición que actualmente experimenta la transformación urbana.

Resulta por consiguiente justificado el nuevo ensanche que se proyecta dar a la Plaza de la Reina bajo el punto de vista utilitario y de viabilidad, como resulta igualmente probada la necesidad que bajo este concepto vendría a satisfacer la gran calle central de 30,00m.

Al continuarse hasta la plaza del Mercado la calle de la Paz, se satisfaría igualmente el desarrollo de una de las más importantes líneas del movimiento de la Ciudad, porque comprendiendo esta calle en sí una de las principales direcciones, la que desde el camino del Grao y los paseos se dirige al centro afluyendo directamente a la Plaza de la Reina, y teniendo la del Mercado por su índole peculiar un movimiento propio y constante, es evidente la necesidad de unir directamente puntos tan importantes.

La prolongación de la calle de la Corona hasta la Gran Vía del Proyecto se impone desde el momento que pasa ésta a corta distancia de la plaza de Mosén Sorell, principio de la primera y sobre todo, si se atiende a que esta significa en la localidad un punto de concurrencia de bastante importancia y a que la calle de la Corona y la del Quemadero que la continua, por su afluencia directa a la carretera de Madrid a Castellón y a los inmediatos pueblos de Mislata y Quart, de gran relación con la capital, constituye de por sí, otra línea importante de movimiento hoy completamente desatendido y obligado a esparcirse por las numerosas e intrincadas calles de aquellos barrios, con las pérdidas de tiempo y dificultades consiguientes.

La reforma de las vías contiguas a las que comprende el Proyecto tiene también, entre otros objetos, el de facilitar la viabilidad y establecer el debido enlace y relación de unas y otras.

2º. Bajo el punto de vista higiénico. Bajo el punto de vista higiénico no son menos importantes las ventajas que haya de reportar la ejecución del Proyecto. Efectivamente, al darse gran capacidad a la plaza de la Reina, se obtiene un gran depósito de aire en el centro de la urbe el cual, recibiendo directamente la acción de la luz y el calor solar, ha de ser notablemente más puro que el de las calles contiguas y ha de venir a desempeñar las funciones que en la ventilación general ejercen, como es

sabido, las plazas públicas, funciones tanto más sensibles y beneficiosas cuanto mayor sea el cubo de aire y más en el interior de la Ciudad se encuentren.

La acción solar, dejándose perfectamente sentir en las grandes calles y plazas, caldea las capas inferiores del aire, a lo que contribuye también la reverberación de las superficies pavimentadas, y al aumentar la temperatura, perdiendo en densidad, se elevan siendo sustituidas por las de las calles contiguas, cuyo fenómeno, tanto más sensible cuanto mayor sea la desproporción entre las dimensiones de unas y otras, establece las corrientes de renovación.

La masa de aire de la plaza de la Reina vendrá también empujada de ordinario por los frecuentes vientos de levante conducidos directamente por las calles del Mar y de la Paz, y aún cuando se produzcan diferentes reflexiones en dichas corrientes, es seguro que han de contribuir al movimiento iniciado por la causa natural antes indicada, con cuyo movimiento ha de ocasionarse sin duda una ventilación enérgica en las calles contiguas y al determinar con la renovación del aire de estas, nuevas corrientes, ha de extender de unas en otras su beneficiosa influencia hasta puntos relativamente distantes, contribuyendo al oreo general de la población.

Continuado el movimiento de la columna de aire a través de la prolongación de la calle de la Paz hasta la Gran Vía y encontrando allí una nueva plaza, la que se establece delante de la Lonja, ha de poner en agitación el de esta, repitiéndose aquí análogos efectos a los de la plaza de la Reina, llegando la acción a la del Mercado para producir idénticos resultados.

La gran calle central será a su vez una nueva columna de aire de grandes dimensiones y al par que otro depósito purificador, ejercerá, por ser creada por las causas naturales que hemos expuesto y por las corrientes del movimiento que la impulsen, promovidas por el gran número de calles afluyentes cuya dirección sigue la de los vientos dominantes, funciones de ventilación parecidas a las que hemos indicado.

La orientación de ella no es quizás la mejor que pudiera haberse adoptado, pero aparte de que las calles vienen a ser determinadas por multitud de causas de orden muy complejo, que no siempre es posible armonizar, por sensible que sea, esta misma orientación tiene ventajas particulares. Desde luego, la circunstancia de atravesar toda la Ciudad, comenzando y terminando en puntos extremos de la misma, donde hay grandes espacios libres de edificación directamente comunicados con las afueras, es de por sí beneficiosa, pero además conviene tener presente que si bien cuando una calle sigue la dirección de los vientos reinantes, se halla constantemente ventilada, no sucede tanto con el interior de las casas, cuyo eje es siempre sensiblemente normal a la dirección de la calle, y que por el contrario cuando, como sucedería en nuestro caso, la dirección del eje de los edificios coincide con el de los vientos dominantes, al abrir los huecos de aquellos se barre perfectamente el interior y el oreo resulta más completo. Los inconvenientes a que esto pueda dar lugar para la salud de los habitantes pertenecen ya a la higiene privada y a la prudencia individual concierne prevenirlos y evitarlos.

Por otra parte, si bien la exposición al norte es terrible en los países fríos, se atenúan extraordinariamente sus efectos en aquellos en que el calor extrema más sus rigores, como sucede en Valencia, porque tratándose de temperaturas en cierto modo elevadas, las transiciones no son tan sensibles al organismo humano, sobre todo cuando la acción fría del viento norte ha de templarse por la solar, aquí muy poderosa,

y esta ha de dejarse sentir en la calle que nos ocupa, cuya despejada latitud ha de ser causa de que alternativa y constantemente se vena bañadas por el sol, una u otra de sus aceras.

El cambio de todo ello, los vientos del norte alcanzan un grado higrométrico que sin llegar a la extrema sequedad de los del oeste y suroeste, son de resultados beneficiosos para el saneamiento local, dada la constante humedad del clima y el efecto debilitante que para los sujetos que le soportan ejerce el calor húmedo. En este concepto no puede lamentarse que llegue al interior de la Ciudad la influencia del viento norte.

En general, conocida es la beneficiosa acción solar y las ventajas de procurar que inunde en lo posible las poblaciones, para destruir por medio de la desecación y oxidación lenta pero continuada, los detritus y restos orgánicos que tanto abundan en ella.

El hacinamiento produce sombra y esta a su vez entretiene la humedad del suelo, las capas inferiores del aire recogen aquella humedad y con el calor estival, de larga duración en este país, origina temperaturas húmedas y cálidas de influencia debilitante, por el contrario, cuando las grandes masas de edificación se sustituyen por plazas y calles bañadas por el sol, las capas de aire cálido y húmedo se cambian por otras secas y excitantes de la sustracción. El sudor abundante y permanente promovido por temperaturas constantemente tibias y húmedas del primer caso, que origina la pérdida de fuerzas y la debilidad, se sustituye en el segundo por la transpiración insensible y el aumento de la circulación superficial, excitante y productor de las energías vivas. En prueba de ello recuérdense las consecuencias que tales condiciones higiénicas producen sobre las grandes funciones animales y que tan conocidas son de los higienistas.

Conocidos son también, los modernos estudios mesológicos que demuestran la alta y beneficiosa influencia que tiene la luz solar para la nutrición y desarrollo de los seres vivos, comprobada hasta la evidencia en el crecimiento y fructificación de las plantas y en el aumento de volumen, de peso, y de las energías de los animales.²⁷⁶

Por último, debemos citar aquí una observación que sentimos no poder comprobar con las estadísticas, las cuales no hemos podido conocer, pero que aseguran médicos de reconocida pericia, y es la de que desde que se derribaron las murallas y se iniciaron las reformas urbanas de esta Ciudad, ha disminuido el número de los tuberculosos, es decir, que desde que se dilatan los pulmones de la urbe, reciben mejor nutrición los de sus habitantes y hay mayor resistencia a la tuberculización pulmonar.

Por consiguiente, todo cuanto sea disponer grandes calles y plazas es de gran importancia y trascendencia, pero lo es más aún, en nuestra Ciudad, en la que tan abundantes son las callejuelas estrechas y tortuosas a las que no llegan los rayos solares, donde tan sentida es la falta de grandes plazas convenientemente distribuidas

²⁷⁶ Son curiosas, aunque no de este lugar, las recientes investigaciones sobre la influencia de la luz de distintos colores en el crecimiento, desarrollo y reproducción de los animales y de las plantas, que ha venido a comprobar la verdad del antiguo refrán "donde no entra la luz, penetra el médico". Compárense sino el aspecto de miserias fisiológicas del hombre confinado en cualquier edificio público de beneficencia, sanidad o corrección, con el individuo que vive en libertad y disfruta la beneficiosa influencia de la luz y del calor solar y recuérdese la diferencia de energías que indica el solo desarrollo del pigmento cutáneo, considerado en general.

y donde tan densa es la población y tan frecuentes los barrios en que calles y edificios se apiñan en apretado grupo, faltos del espacio necesario para su natural desarrollo.

Por todo ello y porque no siempre es posible obtener lo mejor, sino que en muchas ocasiones lo bueno constituye de por sí el desiderátum práctico, por todo ello, repetimos, es por lo que entendemos que la realización de las vías proyectadas había de ejercer grande y beneficiosa influencia en la higiene pública de la Ciudad, acentuando la gran transformación que en este sentido es no menos importante que bajo el punto de vista de la viabilidad y condiciones utilitarias del movimiento y de la circulación.

Y 3º. Bajo el punto de vista del ornato público y aspecto general de la Ciudad.

Finalmente, por lo que al ornato público y al aspecto general de la población se refiere, basta no ya la inspección de los planos, sino la simple enumeración de los extremos que abraza el Proyecto, para comprender el notable cambio que su realización produciría en el aspecto general de una población como Valencia, falta de esas grandes vías que dan, si cabe decirlo así, expresión individual a las mismas y que por su grandiosidad más que por los edificios que puedan embellecerla, acusan un carácter de magnificencia y revisten un sello de grandeza que promoviendo la emoción estética, producen el efecto de lo bello.

La existencia de una calle de 30,00m de latitud y 1632 de longitud en una sola alineación resta, la primera que encontraría inmediatamente al penetrar en la Ciudad por la estación de la línea de Almansa, precisamente la que corresponde a la más importante de sus vías férreas, el extranjero o el que por primera vez la visitara, daría gran idea de su importancia, corroborando la fama de una belleza universalmente entendida y que en justicia corresponde perfectamente a su cielo, a su luz, a la exuberante vegetación de su rica vega, a la majestad del inmediato mar, a la eterna poesía que la circunda, a todo, mejor que a la Ciudad en si propia.

La erección de una gran plaza central de planta sensiblemente rectangular de 6175,62 metros cuadrados de superficie y afluyentes tan notables como las calles de San Vicente y de la Paz, contribuiría indudablemente a la grandiosidad de la población y sería de por sí un nuevo elemento de belleza, sobre todo realizándose la construcción del gran Palacio Municipal y del de Justicia en los solares que al efecto se designan en el Proyecto y que circunscritos por aquellas calles y la Gran Vía central, constituirían una isla o manzana verdaderamente monumental si, como es de suponer, ofrecieran la masa, forma, disposición y carácter propios a su elevada categoría.

La otra plaza que se dispone frente al artístico y hermoso edificio de la Lonja (quizás el mejor y más importante de los monumentos de nuestra ciudad) a la que recaería la fachada de la Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús y desde la que abarcaría la vista del espectador situado en el centro, allá en los fondos, el Palacio del Municipio por una parte y el Mercado Central, cuyo proyecto se halla aprobado, por otra, presentaría a no dudar cierto carácter de monumentalidad y grandeza que daría soberbia idea de la Ciudad, llenando el vacío en que la tiene la falta de ese aspecto de grandiosidad, riqueza y desahogo que caracteriza las grandes poblaciones modernas.

No es necesario insistir en ello, fácil de comprender es el cambio que bajo el punto de vista moral produciría la realización del Proyecto, cuya influencia llegaría hasta modificar las estructuras, desarrollando el espíritu franco, expansivo y esencialmente sociable de la vida moderna, así como es evidente la gran transformación que

experimentaría el aspecto público de la misma, no solo por la reforma consiguiente a la disposición general del Proyecto y las grandes vías a que daría lugar, si que también por el efecto exterior de los mismos edificios que en ellas se construyeran y que vendrían a convertir las estrechas líneas de fachada, acusadoras de habitaciones reducidas, en donde la vida no puede efectuarse con desahogo y comodidad, por otras de mayor extensión en que, aún prescindiendo del grado de ornato que pudieran alcanzar, se traduciría la existencia de edificios despejados y ricos, por su propia capacidad.

La misma importancia del Proyecto, demuestra mejor que nada la gran transformación que en este sentido habría de experimentar la Ciudad y que unido a los conceptos anteriormente expresados, la pondría al nivel de las grandes poblaciones de nuestra época, como reclaman de consumo, el censo de población que la eleva a la tercera de España, su posición geográfica, el grado de creciente desarrollo del comercio y de la industria y las imperiosas, cuanto complejas necesidades que requiere el establecimiento de la urbe moderna, verdadero foco de vida de las sociedades.

SEGUNDA PARTE.

Descripción del proyecto.

Plan general de esta segunda parte. Como ya oportunamente indicamos, constituye la base, digamos así, fundamental del Proyecto la apertura de la Gran Vía que corta a Valencia de uno a otro de sus extremos, precisamente en el sentido en que la Ciudad presenta mayor extensión, son factores importantes unos e integrantes de él, el nuevo ensanche de la Plaza de la Reina y la prolongación de la calle de la Paz y de la Corona, y consecuencias inmediatas, la reforma más o menos completa de toda la red de calles y callejuelas que afluyen a unas y otras de las expresadas vías.

Complejas y variadas son las cuestiones que necesariamente ha de comprender un Proyecto de tanta importancia, todas y cada una de las cuales hemos tenido necesidad de estudiar, debiendo consignar aquí los resultados y con la descripción de los sistemas o procedimientos que juzgamos preferibles y tenemos la honra de proponer, las razones o fundamentos de cada caso. Con objeto de que la exposición resulte clara, en lo posible concisa, sin omitir ninguno de los extremos importantes o directamente influidos por el Proyecto, entendemos deber comenzar por hacer la descripción del trazado horizontal y vertical para ocuparnos después de todas las obras y cuestiones necesarias al establecimiento de las vías y dejar para el fin, o última parte de este trabajo, todo lo concerniente al presupuesto y particularmente a las expropiaciones que constituyen el más importante de sus factores.

Enumeración de los planos que comprende el Proyecto. Los planos que comprende el Proyecto y que se acompañan son los siguientes:

Formando parte de los documentos anejos a esta Memoria son adjuntos.

1º Un plano de conjunto en escala de 1/2000 que abraza toda la zona a que se refiere el Proyecto y en el que se consigna el trazado horizontal.

2º El perfil longitudinal general de la Gran Vía central o de 30,00m en escala de 1/2000 para las horizontales y 1/200 para las alturas.

3º El perfil gráfico número 1 de esta vía cuyas escalas son 1/1000 para las horizontales y 1/400 para las verticales.

4º El perfil gráfico nº 2 de la misma vía a escala de 1/1000 para las distancias horizontales.

5º Los perfiles gráficos número 1 de las calles continuación de la de la Paz y de la Corona.

6º Perfiles gráficos nº 2 de estas mismas calles.

7º Perfiles gráficos nº 1 de las calles A, B, así como F, J, y de las calles Nueva de Santo Tomás y Alta.

8º Perfiles gráficos nº 2 de las calles de estas en que hay desmontes.

Además de ello, la carpeta de planos contiene los que a continuación se expresan:

Hoja nº1. Plano general.

Hoja nº 2. Plano de detalle de la primera zona.

Hoja nº 3. Plano de detalle de la segunda zona.

Hoja nº 4. Plano de detalle de la tercera zona.

Hoja nº 5. Perfil longitudinal de detalle de la Gran Vía central, en la extensión de la primera zona.

Hoja nº 6. Perfil longitudinal de detalle de la Gran Vía central, en la extensión de la segunda zona.

Hoja nº 7. Perfil longitudinal de detalle de la Gran Vía central, en la extensión de la tercera zona.

Hoja nº 8. Perfiles transversales correspondientes a la primera zona de la Gran Vía de 30,00m.

Hoja nº 9. Perfiles transversales de la Gran Vía en su segunda zona.

Hoja nº 10. Perfiles transversales de la Gran Vía en su tercera zona.

Hoja nº 11. Perfil longitudinal de las calles A, B, C, D, E y Calle del Vallet, que corresponden a la zona 1ª.

Hoja nº 12. Perfiles transversales por las calles A, B, C, E y calle del Vallet, que pertenecen a la zona 2ª.

Hoja nº 13. Perfiles longitudinales de las calles de Mosén Femades, Lauria (actual), Entenza, Jurados, Rey Don Pedro y calle de las Barcas, correspondientes a la zona 1ª.

Hoja nº 14. Perfiles transversales de las calles de Mosén Femades, Lauria (actual), Entenza, Jurados, Rey Don Pedro y calle de las Barcas, zona 1ª.

Hoja nº 15. Perfiles longitudinales de las calles F, de la Paz, G y J. Zona 2ª.

Hoja nº 16. Perfiles transversales de las calles F, de la Paz, G y J. Zona 2ª.

Hoja nº 17. Perfiles longitudinales de las calles de San Vicente, Calabazas, Liñán, plaza de San Nicolás a la Gran Vía, calle de Calatrava y calle de Caballeros. Zona 2ª.

Hoja nº 18. Perfiles transversales de las calles de las Calabazas, Liñán, plaza de San Nicolás a la Gran Vía, calle de Calatrava. Zona 2ª.

Hoja nº 19. Perfiles longitudinales de la continuación de la calle de la Corona, de la Nueva de Santo Tomás, de la Alta y de la calle H. Zona 3ª.

Hoja nº 20. Perfiles transversales de las calles de la Corona, Nueva de Santo Tomás, Alta y H. Zona 3ª.

Hoja nº 21. Perfiles longitudinales de las calles Maravilla, del Museo, transversal calle Maravilla y transversal del Museo. Zona 3ª.

Hoja nº 22. Plano económico de la primera zona, segunda zona y tercera zona.

Hoja nº 25. DETALLES:

Sección tipo de la Gran Vía central.

Secciones de los cuatros tipos de alcantarillas.

Plano de un trozo de vía adoquinada y con aceras.

Plano de un sifón.

Plano de las cajas sumideros con cierre hidráulico para la obturación de los albañales.

Hoja nº 26. Tipos o modelos de fachada.

Hoja nº 27. Candelabros y faroles para el alumbrado. Proyecto de retén para la policía y estafetas telefónicas.

En rigor, el plano general que compone la hoja número 1 de la carpeta de planos debiera constituir el anejo número 1 de la Memoria para acomodarse estrictamente a los formularios vigentes, pero como su volumen le haría molesto y en cierto modo parece impropio como anejo, por lo mismo dificultad en manejarle, nos hemos permitido esta pequeña alteración, que en nada afecta a la forma intrínseca del Proyecto, ni mucho menos a su esencia y estudio.

Explicación de la hoja nº 1 o plano general. Forma la hoja primera de la carpeta de planos el general de Valencia con el ensanche aprobado y la inclinación de algunas de las barriadas constituidas al otro lado del río Turia, dibujado en escala de 1/2000 según previene la Real Orden de 19 de Diciembre de 1859, corroborada por la de 1º de Junio

de 1880. En él se consigna por tinta y rayado negro, el estado actual de la población, demarcando con líneas llenas de color carmín las del Proyecto, con rayado amarillo la zona que comprenden las expropiaciones y con rayado de carmín la de las superficies o solares que han de resultar edificables.

Los edificios públicos se determinan por medio de rayado de color bermellón y los religiosos por el de color morado, el rayado de color siena expresa los edificios inmediatos a la zona que abraza el Proyecto y cuya expropiación, si bien no se propone, por no conceptuarla de necesidad, pudiera sin embargo llevarse a efecto, de acordarlo así la superioridad. Por medio de líneas carmín de trazo y punto y rayado verde se fijan las alineaciones aprobadas y vigentes para las principales calles de la población, las cuales se consignan para que se vea la relación y enlace que tienen con las del Proyecto.

Finalmente, se determina también en dicho plano el perímetro general del Mercado central cuyo proyecto, objeto de público concurso, se halla ya aprobado, por la importancia de este edificio y porque de él se hacen algunas veces mención en el curso de la presente Memoria, como también el curso de las grandes cloacas de la población por medio de líneas de puntos azules.

Explicación de las hojas nº 2, 3 y 4 de las carpetas de planos. Las hojas números 2, 3 y 4 de las carpetas de planos comprenden los geométricos de detalle de cada una de las tres zonas en que se divide el Proyecto. Su escala es la de 1 por 300 que es la que la misma Real Orden de 19 de Diciembre de 1859 establece para los planos de alineaciones.

En ellos se fijan con toda precisión las calles, plazas y alineaciones que se proyectan, marcando por medio del rayado amarillo los terrenos y edificios que ha de ocupar la realización del Proyecto y por medio del rayado de color carmín, los solares resultantes para las nuevas edificaciones. También se marcan con tinta negra las diferentes fincas que comprende la apertura de nuevas calles y las zonas laterales a que se refieren los artículos 47 y 48 de la vigente Ley de expropiación forzosa, consignando la posición relativa y dimensiones de las medianerías respectivas, para determinar el perímetro de cada casa, advirtiéndole que este, si bien se ha tomado en los diferentes pisos, cuando por efecto de las involucraciones de la propiedad urbana, tan frecuentes en esta Ciudad, cambiada de forma aumentando o disminuyendo en algunos de ellos, solo se consigna el plano en planta baja de dichos edificios, para evitar confusiones.

Las líneas llenas de color carmín, indican las alineaciones que se proyectan, así como las de trazo y punto las de ejes de calles y límites de las zonas laterales a que se refiere el Artículo 79 del Reglamento para la ejecución de la ley de Expropiación vigente y las de trazo y dos puntos, todas ellas de color carmín, las que en la actualidad rigen para las diferentes calles en que se consignan.

En estos planos se dibujan igualmente los cursos de agua subterránea si bien limitados a las grandes cloacas y riegos que tienen alguna importancia (para evitar la confusión que de otro modo hubiera podido resultar) por medio de líneas azules de trazos y el trazado de las alcantarillas que se proyectan, por líneas de puntos de color carmín. La modificación o variación proyectada para la Acequia llamada de Robella, se marca por medio de líneas de puntos azules.

Finalmente, se consignan también en estos planos las aceras existentes en las calles actuales por medio de líneas llenas de color negro y las que se proyectan para las

nuevas vías, por líneas finas y llenas de carmín, así como las islas, burladeros y salvavidas de la gran calle central y los retenes para la policía y las farolas y candelabros para el alumbrado público por pequeños círculos azules.

También el color bermellón se usa para deslindar los edificios públicos, como el morado para los religiosos y se emplea el rayado de siena para los mismos en que así se determinan en el plano general.

Explicación de las hojas números 5, 6 y 7 de los planos. Las hojas números 5, 6 y 7 de los planos comprenden el perfil longitudinal de detalle de la Gran Vía de 30,00m de latitud, en cada una de las tres zonas en que se subdivide, según la división adoptada para el Proyecto. Sus escalas son las de 1/300 para las horizontales y de 1/30 para las verticales. En dichos perfiles se consigna el relieve actual del terreno por medio de líneas negras y por líneas de carmín las rasantes que se proponen, demarcando según los formularios vigentes, por aguadas de carmín los desmontes y por aguadas amarillas los terraplenes. Asimismo, se fija en ellos la sección de las diferentes alcantarillas y cursos de agua que encuentra la traza y el nuevo alcantarillado que se proyecta, debiendo advertir que en algunos puntos se ha creído conveniente dibujar por líneas de puntos, la proyección sobre el plano del perfil de las cloacas de desagüe o valladares existentes, a fin de poder estudiar mejor la disposición general de rasantes y pendientes de aquel alcantarillado.

Hojas números 8, 9 y 10. Las hojas números 8, 9 y 10 de la carpeta de planos comprenden los diferentes perfiles transversales correspondientes a la Gran Vía, tomados a las distancias que se ha juzgado conveniente para la exactitud de los cálculos de desmontes y terraplenes y dibujados con arreglo a los formularios vigentes.

Hojas números 11 al 21 inclusive. En ellas se consignan todos los diferentes perfiles longitudinales y transversales de las demás calles que comprende el Proyecto, de un modo análogo a lo que se acaba de manifestar para los de la Gran Vía.

Debe únicamente advertirse que tratándose de un Proyecto en cuyas obras tienen relativamente menor importancia las del movimiento de tierras, predominando el correspondiente a las expropiaciones, se ha creído poder prescindir de acompañar perfiles gráficos para todas las calles, lo cual hubiera complicado más el ya de sí considerable número de documentos que constituyen dicho Proyecto, por cuya razón solo se trazan los de las calles más importantes prescindiendo como es natural, del segundo, en aquellas en que no apareciendo desmontes o siendo esto insignificantes, no tiene absolutamente importancia el estudio de la compensación de volúmenes.

Igualmente, ha de hacerse presente que siendo el estudio del alcantarillado uno de los importantes del Proyecto, se añaden a las líneas horizontales de la planta de los perfiles longitudinales, cuatro más para las cotas y ordenadas que llamamos azules y sirven para el cálculo de desmontes y terraplenes de las zanjas que se han de abrir para la construcción de dichas alcantarillas.

Explicación de las hojas números 22, 23 y 24 de los planos. Dada la gran importancia de las expropiaciones que han de realizarse para llevar a efecto el Proyecto así como de la cifra en que se calcula su importe y la extensión de los terrenos que divididos en solares han de enajenarse para la construcción de edificios y el valor en que estos se aprecian, siguiendo un criterio análogo al que para estos casos se previene en la Ley de Ensanche vigente, se ha juzgado deben acompañar planos de detalle, en escala de 1/300, destinados exclusivamente a consignar más particularmente lo referente a las

expropiaciones y a la distribución de los solares y parcelas resultantes. Para estos planos se adoptan en cuanto son aplicables las mismas líneas y colores que los ya indicados para los números 2, 3 y 4, debiendo no obstante advertir que para dar alguna idea de la clase y estado de los diferentes edificios sujetos a expropiación, se los considera subdivididos en cuatro grandes grupos por más que para la determinación del cálculo de su valor, se hayan estudiado detenidamente las circunstancias y condiciones particulares de cada una. Estos grupos son: 1º Edificios de construcción superior o de gran lujo y en buen estado, que se marcan por medio de una aguada azul que comprende a todo el muro de fachada. 2º Edificios de buena construcción y en bueno o regular estado, es decir, en el primero o segundo tercio de su vida, que se indican con análoga aguada de color carmín. 3º Edificios de construcción regular en bueno o regular estado, que se determinan por el lavado negro de su muro de fachada. Y 4º edificios de mala construcción, muy deteriorados o próximos a la ruina, para cuya designación se adopta la aguada amarilla.

Asimismo se dibuja en estos planos la parcelación de solares y los números y letras correlativos para los estados correspondientes, por medio de líneas de siena y numeración de igual clase.

Por último, se marca con aguada de este color (siena) los edificios que pudiéramos llamar de expropiación eventual, o sea aquellos en que no conceptuándola por nuestra parte necesaria, pudieran sin embargo, considerarse comprendidos dentro de las prescripciones de la Ley o entienda la superioridad que fueran convenientes.

Planos de detalles. Hojas nº 25, 26 y 27. No siendo menester el uso de tintas ni líneas convencionales para el dibujo de los planos de los detalles del Proyecto y habiendo de procederse más adelante a su descripción, en los lugares oportunos, solo debemos manifestar que hemos adoptado para ellos escalas grandes que permitan apreciarlos con la necesaria minuciosidad.

Condiciones y necesidades de las vías públicas urbanas. Sabido es que las vías públicas de las ciudades tienen que satisfacer a necesidades muy complejas para que respondan al par que a las exigencias de la locomoción, a las del organismo social y urbano, y como de ello dependen los principales fundamentos del trazado, entendemos deber recordarlas de un modo siquiera sucinto y abreviado.

Dichas necesidades pueden resumirse en las que experimenta la vía en sí, como elemento del tráfico, las de la circulación, sea esta pedestre, ecuestre o rodada, y las de la Administración y del vecindario con relación a ella.

Considerada la calle como punto donde ha de desarrollarse el tráfico, es necesario que tenga capacidad en relación con su importancia, particularmente en nuestra época en que tanto se ha desarrollado aquel movimiento, que permita establecer sin entorpecimiento para las diferentes clases de circulaciones que han de verificarse, las líneas de tranvías hoy indispensables en las grandes poblaciones y que tenga la disposición conveniente para la debida independencia de los distintos movimientos.

Las necesidades de la circulación se refieren al libre tránsito de peatones, jinetes y carruajes, movimiento que puede ser directo en plena calle y articulado en las encrucijadas, habiendo de desarrollarse con facilidad unos y otros en los dos sentidos opuestos de ida y vuelta y permitir las múltiples combinaciones que entre ellos se establecen. El movimiento articulado es sumamente complejo y para no ser violenta y ocasionado a peligros, ha de verificarse sobre una curva de más o menos radio y si bien

la generalidad de los carruajes se prestan a todas las variaciones que caben en su zona, hay que tener presente que la locomoción en los tranvías ha de realizarse por líneas fijas cuyo cómodo establecimiento hay que procurar.

Finalmente, las necesidades de la Administración y del vecindario con relación de la Administración y del vecindario con relación a la vía pública urbana, responden, por una parte, a la vigilancia que aquella ha de ejercer y auxilios que ha de prestar y, por otra, a la libertad de comunicaciones entre cada casa y las demás de la población y por lo tanto a que los distintos movimientos que esto origine, se realicen sin riesgos ni inconvenientes algunos.

Modo de satisfacer aquellas necesidades. Todo ello exige condiciones de amplitud para las vías, variables según su importancia y la del movimiento que han de contener, alineaciones en lo posible rectas y de la mayor longitud, prescindiendo de cambios bruscos para una misma calle, acordamientos suaves de dichas alineaciones, allá donde sea necesario o no puedan evitarse los ángulos, establecimiento de rasantes apropiadas sin grandes pendientes, con el menor número posible de quiebros y estos sin transiciones bruscas, distribución conveniente para el paso independiente y seguro de los peatones, jinetes y carruajes ya con carga ya sin ella, disposición de chaflanes que faciliten los movimientos articulados en las diferentes encrucijadas y finalmente el establecimiento de retenes para los puntos de Policía y el de las islas o burladeros en las calles de gran amplitud e importancia, que sirvan a la seguridad de los cruces o paso de los peatones, en el número y situación convenientes, principios todos ellos que hemos procurado establecer para satisfacer así las complejas necesidades que se han apuntado, según se pasa a describir.

Descripción del trazado horizontal. Gran vía central y calles afluyentes y contiguas. La gran calle central del Proyecto presenta, como ya en diferentes ocasiones se ha dicho, una sola alineación recta, quedando determinado el eje por la unión de los puntos siguientes, la intersección de la calle de Colón con el de figura del trayecto de la de Ruzafa comprendido entre ella y la del Puerto, para un extremo, y la del cruce de los ejes del puente de San José y la calle de Guillem de Castro, para el otro. Su latitud es, como también se ha dicho, de treinta metros, distribuidos en 16 para el arroyo central y 14 para las dos aceras laterales.

La disposición de un paseo central, dos arroyos contiguos a este para la circulación ecuestre y rodada y aceras junto a los edificios, hubiera exigido mayor amplitud que la que era posible disponer y por consiguiente, excluye que se discutan aquí sus ventajas e inconvenientes con relación a la adoptada.

A partir del origen o calle de Colón, las primeras afluyentes que concurren a dicha vía son las de Ribera, Mosén Femades y Lauria, que vienen a agruparse frente a la Estación de la línea de Almansa, circunstancia que unida a la disposición particular de la primera, cuya supresión no es posible, obliga a disponer el ensanche de la vía pública en aquel punto, ensanche que a su vez se halla justificado por la mayor suma de movimiento y que ha de producirse a la salida y llegada de los trenes y obligado por la detención de los carruajes de alquiler que allí se vienen situando.

En dicho trayecto y entre las calles de Ruzafa y de Ribera, existen actualmente dos pequeñas travesías sin importancia que se suprimen por exigirlo así la nueva disposición de la manzana correspondiente, cuyas dimensiones y escaso fondo no aconsejan la subdivisión, sobre todo no resultando excesiva la longitud y tratándose de

una calle como la de ribera, que no tiene importancia para el movimiento viario. Por esta razón y porque a mayor abundamiento la generalidad de los edificios que la componen son de moderna construcción, no se alteran las alineaciones aprobadas y para ello vigentes, circunstancias que se repiten para la calle de Mosén Femades.

La calle de Lauria es una de las dos principales del Antiguo Barrio de Pescadores, hoy puede decirse que totalmente transformado, se halla directamente unida al Ensanche recibiendo gran parte del movimiento de la zona correspondiente, razón que desde luego puede explicar la prolongación en línea recta que proyectamos para la extensión que comprenden los solares de San Francisco, pero a ello induce también la falta de medios de comunicación, que actualmente existen el extremo de la importante calle de San Vicente y el ensanche de aquella parte, en la zona que nos ocupa y particularmente con la estación de ferrocarril, para llegar a la cual hay que dar necesarios rodeos o bien por las afueras, cruzando entonces el paso a nivel de la vía férrea con todos los inconvenientes, pérdidas de tiempo y peligros que ofrece, o bien remontando la calle de San Vicente hasta la de la Sangre y buscar la plaza de San Francisco.

La necesidad de establecer esta comunicación, la circunstancia de imponerse también la edificación de los solares de San Francisco, circunstancia por otra parte independiente de la ejecución de este Proyecto, y la necesidad de distribuir y regularizar las manzanas resultantes del trazado, explican fundadamente tanto la recta prolongación de la calle de Lauria, con la misma amplitud de doce metros que actualmente tiene, como el establecimiento de la calle B en los solares referidos.

Dicha prolongación se limita, sin embargo, a la zona que aquellos comprenden, única extensión que nos es permitido abarcar, para no excedernos de la idea fundamental del Proyecto y prescripciones del Programa, pero es tal el convencimiento de la necesidad imperiosa que requiere el establecimiento de la comunicación directa antes indicada que conceptuamos ser este el primer paso que en tal sentido responda a la idea general y que el Exmo. Ayuntamiento no ha de poder evadir la continuación de la calle hasta la de San Vicente, cuando no hasta la de Guillem de Castro, para favorecer en su día la urbanización de los terrenos que comprenden las cárceles y presidio de San Agustín, en la que tan interesado se halla, sobre todo, cuando a ello no se opone más obstáculos que las expropiaciones de diferentes edificios, todos ellos de propiedad particular y en general de no gran importancia.

De todos modos, la prolongación en el corto trayecto propuesto, no ha de ofrecer dificultades porque tiene lugar generalmente por terrenos actualmente libres de edificación y la parte en que afecta a la Estación, no comprende al edificio propiamente dicho, sino a un pequeño pabellón destinado a retretes de fácil sustitución.

La calle B de los planos serviría también para continuación de la D y para disminuir el recorrido de los viajeros a la llegada de los trenes, puesto que afluye directamente a la puerta de salida desde el salón cubierto o punto donde se detienen aquellos.

Desde la de Lauria a la de las Barcas se encuentran, afluyendo a la Gran Vía por la parte de levante, las calles de Entenza, Jurados y Rey Don Pedro, que formando parte esencial del llamado Barrio de Pescadores, hoy como se ha dicho, mejorado en gran manera, por efecto de las importantes reformas y expropiaciones realizadas, hay

necesidad de respetar, con las alineaciones vigentes, a las cuales se hallan ya sujetos los edificios últimamente construidos.

La calle de las Barcas, una de las principales vías de la Ciudad, tanto por su gran movimiento como por los puntos que comunica, converge también a la Gran Vía proyectable, acomodándose el trazado a las alineaciones que para ella rigen.

Dicha Gran Vía cruza la actual plaza de San Francisco, plaza que resultaría aún más irregular y cuya necesidad desaparece, desde el momento en que se sustituye por aquella Gran Vía, cuyo cubo de aire y condiciones de carácter higiénico son de más importancia, resultando por consiguiente sin aplicación, tanto por los efectos de la viabilidad, como para los del ornato y pública higiene, razón por la cual se dispone la manzana comprendida entre la indicada Gran Vía y las calles C y D cuyo valor en algo a de disminuir el coste general y cuya superficie compense en una pequeña parte la gran área edificada que ha de convertirse en viable.

Más allá de esta plaza, abraza la Gran Vía toda la calle llamada Bajada de San Francisco, para cruzar después la de San Vicente. En este trayecto recibe como afluyentes la de Barcelonina por el lado de levante y la designada con la letra E por el opuesto, como continuación de aquella y travesía a la de San Vicente. El trazado de dicha calle E no es, sin embargo, arbitrario, sino que su dirección se ha estudiado de modo que a la subdivisión y regularización de las manzanas uniera la facilidad de poderse continuar sin grandes obstáculos ni coste hasta la plaza de Pellicers, como puede verse en el plano general, para constituir en su día una arteria de comunicación directa entre la Gran Vía y el Hospital general y Facultad de Medicina, a través de la indicada plaza y la calle del Hospital.

A la de Barcelonina afluye la de Moratin, frente a la cual se presenta actualmente la de San Vicente de la Chamorra y la del Vallet un poco más allá, constituyendo ambas a dos de estas últimas, uno de los focos de miseria moral y material de la Ciudad, que importa a toda costa evitar y para lo cual se han efectuado diferentes tentativas, de acuerdo con la opinión pública, máxime en reclamarlo. Esta sin embargo es la ocasión propicia y como por otra parte, la existencia una travesía entre la Plaza de la Pelota y la calle de las Barcas tiene bastante importancia para la viabilidad, puesto que constituye una corriente de movimiento perfectamente marcada, a poco que se fije la atención en el de esta Capital, hemos creído resolver estas necesidades, trazando la calle que aparece en los planos, cuya latitud de ocho metros es la suficiente dada su longitud e importancia secundaria y las funciones que como travesía, ha de desempeñar.

La disposición actual y lo reducido de las manzanas que circunscriben las calles de San Vicente, Cotanda, Zapata, Rojas Clemente y la Bajada de San Francisco, inmediatas a la Gran Vía, aconsejan la supresión de las calles de Zapata y Rojas Clemente para regularizar, en lo posible, las manzanas que determina el establecimiento de la calle E, cuya apertura viene impuesta por las consideraciones arriba indicadas y por la conveniencia de disponer su desembocadura en la Gran Vía frente a la de Barcelonina y acordar y facilitar así el movimiento de relación entre ellas, habida cuenta de que si este es hoy importante por la última de las citadas, ha de serlo mayor el día en que siendo un hecho la Gran Vía extienda a todos sus contornos la mayor circulación que necesariamente ha de contener la principal de las calles de la Ciudad.

Inútil es advertir que la supresión de la calle de Zapata se limita a la sección comprendida entre las de Rojas Clemente y Cotanda, subsistiendo el trozo restante hasta la del Lobo, según indican los planos.

La calle de San Vicente corta oblicuamente a la Gran Vía del Proyecto, lo cual da lugar al acuerdo de ambas por medio de los correspondientes y grandes chaflanes que se consignan en el trazado y que no solo han de facilitar la articulación de los movimientos entre ellos, a la vez que los directos de ambas, unos y otros en los dos sentidos opuestos de ida y vuelta, sino que dando lugar a mayor espacio viable, han de evitar en lo posible la necesaria confusión del movimiento, que se efectúa siempre que se cruzan dos calles de primer orden como las indicadas.

Inmediata a esta parte de la calle de San Vicente y desde la de la Linterna a la de Calabazas, se agrupan diferentes calles que originan varias manzanas de reducido tamaño y que notablemente modificadas por el trazado de la Gran Vía, implican una reforma de disposición que al propio tiempo evite la tortuosidad de la llamada Plaza del Porchets y la angostura de aquellas calles. Después de diferentes tanteos y estudios encaminados a obtener este resultado, suprimiendo el menor número de vías y respetando el estado actual, adquirimos el conocimiento de su imposibilidad y por consiguiente la necesidad de abordar radicalmente la cuestión, proyectando la apertura de la calle F entre las de la Linterna y Calabazas, y suprimiendo las de Ribalta, Colchoneros, Fuentes y de las Rosas, para obtener de esta manera una manzana regular y de proporcionadas dimensiones, en cuanto lo permite la disposición general, regularizando al propio tiempo la de las calles subsistentes o que se proyectan y acordando por medio de chaflanes los movimientos articulados que por ellas hayan de tener lugar.

La oblicuidad de la calle de San Vicente con relación a la Gran Vía y a la F que se proyectan paralela a ella, daba lugar a un punto de difícil solución del trazado en la unión de la última y la primera, solución que a nuestro humilde entender, solo es posible disponiendo la plaza que allí proyectamos como indican los planos y que aparte de regularizar la disposición general viene a llenar un vacío que experimenta la Ciudad en esta zona, cual es la de un punto desahogado que pueda servir de parada y estancia a los carruajes de alquiler, falta que si hoy es ya sentida, ha de serlo indudablemente más aún y con mayor motivo, cuando se halle realizada la Gran Vía.

La calle de Liñán viene a ser continuación de la de Gracia, hoy de bastante movimiento y destinada a aumentar su importancia, cuando, en plazo que ha de suponerse corto, se urbanicen los terrenos que comprende el correccional de San Agustín concedido por el Estado para con sus productos contribuir a las obras de las nuevas cárceles, cuya construcción se halla ya comenzada. Dicha calle (la de Gracia) tiene aprobadas modernamente nuevas alineaciones que ensanchen su latitud y rectifiquen las existentes, por cuyo motivo y porque la de Liñán, que la continúa, afluye directamente al Mercado, se ha creído debe continuar la última de aquellas hasta la indicada plaza, dándoles mayor ensanche en armonía con sus funciones como elemento viable y con la crecida importancia que necesariamente ha de alcanzar en lo sucesivo por las circunstancias apuntadas.

El trazado de la Gran Vía, por efecto de su latitud y el sentido oblicuo con que acomete a la de San Fernando, cuya desaparición evidentemente resulta, reduce notablemente la manzana actualmente comprendida entre aquella calle y las de San Vicente,

Calabazas y Flasers, obligando también a suprimir esta última con lo cual puede obtenerse una manzana de dimensiones proporcionadas y la posible regularidad cual es la proyectada.

Al llegar a este punto de su trazado, la Gran Vía central pasa muy próxima a la plaza actual del Mercado, plaza llamada a desaparecer y ser sustituida por una calle de 20,00m de latitud, en cuanto se ejecute el proyecto de Mercado Central que el Exmo. Ayuntamiento tiene proyectado y aprobado y cuyo perímetro general de la planta consignamos en los planos, tanto por la importancia de este edificio, cuanto por la influencia que una vez construido ha de ejercer en la urbanización de aquella parte de la Ciudad.

La recta continuación hasta la Gran Vía de la calle que, como decimos, ha de sustituir a la plaza del Mercado, cortando también muy oblicuamente a la dirección de dicha Gran Vía y concurriendo sensible o muy aproximadamente al punto de cruce con la de San Vicente y afluencia de la de Calabazas, daría lugar a una encrucijada, de imposible solución, a no extender muchísimo el área destinada a la vía pública, y aún cuando esto, en general sea siempre conveniente, ofrece en nuestro caso, la dificultad de la gran irregularidad que necesariamente originaría, lo mismo para el espacio viable, que para las manzanas y solares que se destinaran a las nuevas edificaciones, inconveniente de importancia en sí, pero además imposible de admitir si, como no puede menos, hay que sujetarse a las prescripciones de la Ley que en estos casos impone la regularización de los solares.

Existe además otra razón de carácter económico, que induce también a prescindir de aquella prolongación recta. No es posible disponer con tal amplitud el trazado que nos ocupa, que reduciendo más y más la superficie que pueda destinarse a la edificación, haga aumentar notablemente el déficit de si ya importante que resulta. Esta razón tiene carácter general y puede explicar algunas de las deficiencias que puedan encontrarse en nuestro estudio, pero su fuerza práctica es grandísima, puesto que de nada sirven el más excelente de los proyectos si después ha de resultar irrealizable.

Sin embargo, hemos procurado siempre, y así creemos haberlo conseguido, obtener soluciones perfectamente aceptables en armonía con las múltiples necesidades y circunstancias de cada caso y volviendo al que nos ocupa, debemos añadir que la proximidad al Mercado de la Gran Vía central y sobre todo, la constitución de la plaza que se dispone frente a la Lonja, con arreglo a las prescripciones del Programa, plaza que por presentarse frente a la calle de la Paz prolongada y por ser cruzada por la Gran Vía en cuestión, ha de constituir seguramente el ingreso natural a la plaza o calle del Mercado y marcar la corriente o línea de movimiento que a ella afluya, bien desde el poblado o huerta de Ruzafa, bien desde el Camino del Grao, y vecinas poblaciones marítimas, excluyendo por completo así los inconvenientes que para la viabilidad pudiera ofrecer, en otras circunstancias, el dejar de prolongarse hasta la Gran Vía, la calle que ha de sustituir a la Plaza del Mercado, sobre todo, cuando tanto el expresado y natural ingreso que se acaba de indicar como el que al fin de dicha calle se proyecta, tienen grandes condiciones de capacidad y la disposición de chaflanes necesarios para garantizar el libre desenvolvimiento de cuantas curvas y articulaciones pueda adoptar el más complicado movimiento.

Pasada la plaza de frente a la Lonja continúa la Gran Vía, siempre en línea recta, atravesando la tortuosa calle Angosta de la Compañía (que ha de desaparecer) para

cortar la de Cadirers e intersecar la de Calatrava y recibir como nueva afluente la de la Correjería, calle que, aunque de segundo orden y con multiplicidad de ángulos, es una de las de mayor movimiento actual de la población, a causa de conducir directamente desde el centro a los Juzgados establecidos en el edificio llamado "Asilo" el cual viene interceptado por la Gran Vía y ha de ser objeto de expropiación en su caso, circunstancia que si bien ha de modificar aquel movimiento no ha de quitarle importancia por la razón que más adelante se dirá.

De todos modos, las alineaciones propuestas para la calle de la Correjería en la estación que comprende la correspondiente zona lateral del Proyecto, se han estudiado teniendo en cuenta que puedan completarse, para reformar las condiciones actuales de dicha calle, cuando el Exmo. Ayuntamiento lo juzgue oportuno.

La disposición de la calle de Calatrava, cuya afluencia a la Gran Vía viene a coincidir con la de la Correjería y la gran oblicuidad con que aquella se presenta, obligan a adoptar los chaflanes propuestos para el acordamiento de los movimientos, así como el que une las calles de la Correjería y Calatrava a fin de evitar que frente a la Gran Vía presentara la edificación un ángulo saliente cuyo efecto había de ser desastroso. Con ello, se obtiene un pequeño ensanche de la superficie viable, justificado por la afluencia y disposición de las indicadas calles y siempre conveniente, por la mayor concurrencia que generalmente acude a las encrucijadas, sobre todo de calles de alguna importancia como las que nos ocupan.

La calle de Cadirers, a pesar de ser muy transitada, presenta también multiplicidad de alineaciones y ángulos, siendo uno de los notables el que ofrece al encontrarse con la Gran Vía, el cual se corrige con la nueva disposición adoptada para el trazado del proyecto y tiene a su vez la ventaja de enlazar perfectamente su desembocadura en la Gran Vía con la de la calle de la Correjería que se halla enfrente, facilitando así, la relación del movimiento entre ambas, circunstancia tanto más digna de tenerse en cuenta cuanto que la circulación por ellas constituye una de las corrientes secundarias de más importancia de la población, corriente que aún cuando viniera a disminuir por la traslación de los Juzgados, sería siempre de consideración, dado el emplazamiento relativo y puntos de la Ciudad que comunican dichas calles. Esto determina la supresión y sustitución del mencionado trayecto de la de Cadirers según indican los planos, y como la calle de Marsella, pequeña travesía sin importancia alguna, entre aquella y la de Valencians resulta perfectamente inútil para el tránsito, e impediría la formación de una manzana proporcionada y regular y siempre la expropiación había de extenderse a la única casa que forma la manzana actual entre las calles de Enroca y Marsella, se proyecta la supresión de esta, justificada por la que se acaba de indicar.

La simple inspección de los planos basta a demostrar la necesidad de continuar hasta la Gran Vía, la llamada Plaza de San Nicolás, para constituir una buena calle afluyente, ensanchando la pequeña sección de la de Valencians que entre ellas subsiste, como también la de la supresión que para el resto se propone, al objeto de evitar la pequeñísima manzana que de otro modo resultaría entre ella, la de Calatrava y la Gran Vía.

Esta abarca después toda el área de la Plaza del Correo Viejo y calle de Álvarez, viniendo a cortar la de Caballeros, una de las importantes de la población, cuyas nuevas alineaciones modernamente aprobadas en toda su longitud y en relación con la de Cuarte que la continua y a las cuales se han ajustado los edificios últimamente

construidos, son las que se consignan en el trazado y vienen respetadas tanto por aquella circunstancia, como porque su disposición se acuerda bien con las de la Gran Vía.

La cual comprendiendo la llamada plaza del Conde de Buñol y toda la calle de Valldigna, interseca dos grandes secciones de la del Portal del mismo nombre y de Salinas, para cortar también la mencionada Baja. La calle de Salinas, afluye oblicuamente a la Gran Vía y dada su situación y trazado es lógico suponer que nunca ha de tener, como actualmente no tiene, importancia, porque jamás pasará de ser una corta travesía entre la Gran Vía y la inmediata calle de Caballeros, dispuesta en forma que no acortando el trayecto, no ha de obtener más circulación que la de su vecindario por regla general. No era, sin embargo, posible suprimirla porque ello obligaría a extender más de lo necesario la zona de expropiación, por cuyo motivo nos hemos limitado a proyectar el ensanche consignado para la extensión que aquella comprende y el chaflán que, evitando el ángulo agudo de la manzana situada entre ella y la Gran Vía, contribuya al buen efecto de esta y favorezca el ingreso o salida de aquella calle.

Frente a la desembocadura en la Gran Vía de la calle del Portal de Valldigna, cuyo ensanche impuesto por esta misma afluencia se proyecta en su mayor parte por uno de sus lados, el del sur y solo en la extensión de que puede disponerse o a que se refiere la zona correspondiente de expropiación para relacionarla mejor con la dirección resultante con la prolongación de la calle de la Corona, se encuentra esta, de cuyo trazado nos ocuparemos más adelante, en párrafo aparte, puesto que es factor esencial del Proyecto.

La tortuosidad que presenta la calle Baja en la parte de su trayecto comprendido entre la plaza del Árbol y la continuación de la calle de la Corona, interceptado por el trazado de la Gran Vía, obliga a suprimir dicho trayecto por las condiciones mismas del trazado, como demuestra la sola inspección de los planos. La sección de dicha calle Baja desde la plaza del Árbol hasta la calle de Roterros, donde termina, subsiste, si bien aumentando su latitud a diez metros, porque está llamada a constituir una importante travesía entre la última de las citadas, hoy ya de bastante movimiento y la Gran Vía. El acometimiento oblicuo de dicho trayecto de calle y su confluencia con la del Sagrario de Santa Cruz, también oblicuo, aunque en opuesta dirección, precisamente a muy pequeña distancia de la Gran Vía, constituye un obstáculo o dificultad para el trazado, puesto que desde luego se hace imposible extender aquellas calles que se encuentran y confunden antes de llegar a la Gran Vía. Tampoco hubiera sido factible cerrarlas y por ello ha habido necesidad de recurrir a la solución adoptada, es decir, a recoger las dos en una y disponer el acometimiento a la Gran Vía por medio de la combinación de chaflanes que se proponen y que armonizando las distintas alineaciones en tan diferentes sentidos y permitiendo el desarrollo de las curvas necesarias, constituye en nuestro concepto la única solución práctica, por lo demás adoptada después de muchos tanteos y en detenido estudio del trazado. Esta parte de la Ciudad es, seguramente, la que de cuantas afecta el Proyecto, ofrece peores condiciones de urbanización, tanto por las de los edificios en sí, como por la disposición y angostura de las vías públicas. Así se observa que inmediata a las calles citadas se encuentra la de las Tenerías, de mezquina latitud, con ángulos muy pronunciados y una de cuyas ramas viene a constituir un callejón sin salida. Ahora bien, desde el momento en que el Proyecto que nos ocupa es algo más que una simple apertura de calle y se extiende

hasta mejorar en cuanto, dentro del círculo en que ha de desarrollarse, sea posible las condiciones generales de saneamiento e higiene y que del aspecto general de la población, es de absoluta, precisa necesidad, el cercamiento o desaparición de callejuelas como la de las Tenerías, que acabamos de mencionar.

Y esta, unida a la gran conveniencia de regularizar en cuanto se pueda la forma y dimensiones de la manzanas edificables, es una razón general que debe aplicarse antes y después y siempre que se trate de la supresión de la generalidad de los callejones cuya desaparición proyectamos, porque es común a todos.

Se propone igualmente suprimir las dos callejas de Raga y Morella para las que, a más de la general indicada, existe otra razón particular, como veremos al ocuparnos del trazado de la prolongación de la calle de la Corona.

La disposición de la red viaria de la Ciudad, en la zona comprendida desde la calle actual de Santo Tomás, a la del Museo y desde la Plaza del Carmen a la Calle Alta, es ahora sumamente intrincada, abusando en callejuelas estrechas, mezquinas y tortuosas y ángulos y rincones lóbregos, a muchos de los cuales no pueden llegar, en modo alguno, los rayos solares. Al cortar la Gran Vía todo este barrio, obliga necesariamente a la reforma y reforma radical (como hasta la evidencia resulta con solo la inspección de los planos) de tan laberíntica disposición.

La calle Alta hoy de gran circulación, por continuar la de Liria y extenderse hasta las Caldererías a enlazar con la Bolsería y afluir al Mercado, converge en esta sección, a la Gran Vía cortándolas en ángulo muy agudo y presentando sinuosidad que importa corregir. No es, sin embargo, posible intentar su total rectificación, si aún la de grandes trayectos, porque ello nos llevaría fuera de los límites de nuestro cometido, a parte de las dificultades mismas de la cuestión, pero en la extensión inmediata al trazado de la Gran Vía y a que se refiere la barriada a que antes se hizo mención y cuya reforma viene impuesta, como indicábamos, no solo por la particular disposición viaria que presenta, si que también porque la apertura de una calle tan importante como la Gran Vía central del Proyecto obliga necesaria e indefectiblemente a reformar más o menos todas sus inmediaciones, en esta sección repetimos, era necesario estudiar un nuevo trazado para la calle Alta. La continuación recta del trayecto anterior ofrecía dificultades, no solo porque exigía mayores expropiaciones, sino porque venía a concurrir al final de la Gran Vía, y lejos de mejorar la disposición actual de manzanas, las irregularizaba más aún, por otra parte, venía interceptando la calle de la Jordana, cuya desembocadura en la Gran Vía debe naturalmente relacionarse con la del Museo que se presenta al lado opuesto, y como así se encuentra el edificio en que se hallan instalados la Escuela de Bellas Artes, Academia de San Carlos y Museo provincial, edificio que ha de venir a tener fachada a la Gran Vía, entendimos que era este un punto conveniente para disponer la afluencia de diferentes calles, adoptándola para la terminación de la llamada Alta, con tanto más motivo, cuanto que de hacerlo así desaparecerían los inconvenientes de la recta prolongación del tramo anterior, a ello se acomodaba bastante bien la disposición actual del expresado trayecto de dicha calle, y el cambio de alineación que esto supone, se desarrolla en un ángulo bastante aproximado a los 180^o que por consiguiente no ha de ser muy sensible.

La actual calle de Santo Tomás, principio del pequeño barrio en que según se ha visto es necesaria una notable reforma, afluye también a la Gran Vía, pero por efecto de la extensa latitud de estas se queda corrida a un lado, con relación a la afluyente, que por

el opuesto recoge las del Sagrario de Santa Cruz y el tramo que permanece de la calle Baja, faltando por lo tanto el conveniente enlace que facilite el movimiento entre ellas. Por otra parte, el acometimiento de la de Santo Tomás a la plaza de Mosén Sorell, se efectúa del modo inconveniente que acusan los planos, y con el cambio de dirección que presenta al llegar a la Alta. La plaza de Mosén Sorell es una de las buenas que actualmente existe en la Ciudad, y centro importante de movimiento, por tener allí lugar uno de los Mercados de Distrito, por cuyo motivo, importa completar sus condiciones, sobre todo, si se tiene en cuenta la mayor importancia que ha de recibir al realizarse la construcción de la Gran Vía para la cual, importa que desaparezca el defecto que para la viabilidad general y para el público ornato, ofrece la disposición o acometimiento de la Calle de Santo Tomás según se ha dicho.

La conveniencia de subsanar este defecto y los anteriormente expuestos y la necesidad de relacionar directamente el enlace de las afluentes a la Gran Vía, por uno y otro de sus lados, con las consideraciones que acaban de indicarse, justifican el cambio de situación que se proyecta para la calle de Santo Tomás, corriéndola unos cuantos metros hacia la parte sur para que la desembocadura en la Plaza de Mosén Sorell sea franca y la confluencia a la Gran Vía se presente frente a las opuestas travesías, facilitando de este modo la viabilidad y regularizando el trazado general en armonía con las necesidades que le informan.

Ya se ha hecho constar la precisión de transformar radicalmente la barriada contigua a la Gran Vía, desde las calles de Santo Tomás a la del Museo. En ella, existen multitud de callejuelas de próximas condiciones intrínsecas, cuya disposición general en relación con la Gran Vía, obliga desde luego a suprimir, para estudiar una nueva disposición de manzanas, de acuerdo con la mayor importancia que el proyecto a de dar a aquella parte de la población y a las condiciones generales que esta necesita.

Al objeto, se propone la desaparición del Callejo de Corredores, actualmente sin salida, la de las tortuosas calles de Palma de Fos y del Cabrito, así como la de Juan Plaza, Mirto, travesía de la Palma, Fenollosa y Pineda, proyectando en su lugar las manzanas que constan en los planos o sean, la que limitan la nueva calle de Santo Tomás, la Alta y la Gran vía, la comprendida entre esta, la H, plaza del Carmen y calle Baja y la que circunscriben la calle del Museo, plaza del Carmen, calle H y Gran Vía, cuyas formas y dimensiones, si bien impuestas por las condiciones en que se desarrolla el trazado, resultan regularizadas, en cuanto es posible, dada la disposición general de las calles que han de subsistir, y son también de las dimensiones necesarias a permitir la constancia de edificios capaces y desahogados. La primera, podría haberse dividido en dos, pero, aparte de que la falta de importancia de las Calles del Poyo y de Jardineros, calles de último orden, que se presentan al otro lado de la Alta, excluye la necesidad de su prolongación hasta la Gran Vía, a nada tampoco conduciría el establecimiento de una travesía entre las últimas, puesto que ni la manzana es de excesivas dimensiones, ni se hallan tampoco a gran distancia los puntos de afluencia de las calles Alta y la que llamamos nueva de Santo Tomás.

También hemos dicho, que es bastante acentuado el movimiento de la calle de Rotereros, que une directamente la de Serranos y la Plaza del Carmen, movimiento que no es de suponer disminuya con la realización del proyecto, por cuyo motivo se ha creído conveniente facilitar su continuación hasta la Gran Vía de un modo más directo al que da lugar la calle del Museo, trazando en su consecuencia la calle H, por lo demás

indicada para la subdivisión de las manzanas correspondientes y que, permitiendo que pueda verse desde la Gran Vía la hermosa fachada de la iglesia de Santa Cruz, ha de contribuir al embellecimiento general.

Los inconvenientes de las callejas sin salida, harto conocidos, nos han movido a suprimirlos cuanto fuera posible, dentro de los límites del trazado, razón por la que proyectamos la supresión del de las Amorosas, que afluye a la calle Alta.

Entre las calles de la Jordana y de los Huertos existe en la actualidad una manzana de muy poco fondo, que quedaría inmediata a la Gran Vía y resultaría de muy mal efecto, obligando a una distribución de solares para las zonas expropiadas, deficiente por necesidad. Para obviar estos inconvenientes precisa la supresión de la calle de los Huertos y así se consigna en el Proyecto.

Por último, para la terminación de la Gran Vía, hemos adoptado las mismas alineaciones que hoy rigen para las calles de Guillem de Castro y de las Blanquerías, de igual modo que en su principio aceptamos las de la calle de Colón, permitiéndonos sin embargo la pequeña modificación indicada en los planos para la de Játiva, porque hallándose comprendida en la zona de expropiación mejora a nuestro entender las condiciones de la calle y del solar correspondiente, al evitar el ángulo saliente que actualmente presenta la edificación.

Ensanche de la plaza de la Reina. La actual plaza de la Reina ha de extenderse hasta la calle de Zaragoza, según el Proyecto ya aprobado, como indica el rayado verde del plano general (hoja nº 1 de las que se acompañan), pero creyendo el Exmo. Ayuntamiento que ni aun así ha de obtenerse la gran plaza central que necesita Valencia, como oportunamente demostramos en la primera parte de esta Memoria, acordó el estudio del nuevo ensanche de dicha plaza, que forma parte integrante del Proyecto que tenemos la honra de formular.

El trazado de las alineaciones que determinan este ensanche viene constituido por la prolongación recta de las fachadas de los nuevos edificios construidos entre las calles del Mar y de la Paz, hasta la de la Capilla de la Comunión de San Martín, por la fachada a dicha calle, de la Iglesia del mismo nombre y por la recta continuación de la línea de los edificios de la calle de Zaragoza que han de formar parte de la plaza, según el proyecto aprobado y que rige, hasta encontrar las alineaciones vigentes para la de San Vicente, con lo cual y supuestos realizados ambos ensanches, se obtendría una plaza de suficiente capacidad y forma sensiblemente regular.

El trazado de aquellas alineaciones resulta tan natural que no hay porque pretender justificarlo.

La angostura de la calle de la Capilla de la Comunión de San Martín no podía subsistir desde el momento que se convirtiera en afluyente directo a la plaza más importante de la Ciudad, y por esta razón ha sido necesario proyectar el ensanche que manifiestan los planos, dispuesto en forma que facilitando por de pronto el tránsito o acceso a la Calle de Vidal, pueda luego continuarse con el ensanche de esta y establecerse una importante travesía entre las plazas de Villarrasa y de la Reina.

Prolongación de la calle de la Paz. Forma también esencial parte del Proyecto, según repetidas veces hemos dicho, la prolongación de la calle de la Paz hasta la Plaza del Mercado. Esta prolongación no puede efectuarse en línea recta, porque afectaría entonces a la importantísima Iglesia de Santa Catalina Mártir, de marcado sabor artístico, particularmente en su plateresca torre, por ello ha habido necesidad de

disponer el quiebro o cambio de alineaciones al otro lado de la plaza en cuestión, que no ha de ofrecer inconveniente alguno al movimiento viario ni afectar tampoco a las condiciones generales de ornato y saneamiento a que ha de responder el trazado.

Este viene determinado por lo que respecta a la acera norte, por la recta que une la arista saliente de la torre de Santa Catalina, con la de las fachadas del edificio de la casa Lonja, recayentes a la Plaza del Mercado y a la calle de la Lonja de la seda y por su paralela a catorce metros de distancia, para la acera opuesta, resultando por consiguiente una sola alineación recta para todo el trayecto.

Debiendo, según el acuerdo del Exmo. Ayuntamiento que constituye el programa del Proyecto, formar una sola manzana, la extensión de terrenos comprendida entre la calle de la Paz así prolongada, la Gran Vía central y la de San Vicente, la primera recibe como único afluyente la mal llamada plaza de la Virgen de la Paz, de cuyas alineaciones, dejando subsistente la correspondiente a la fachada de dicha Iglesia, se reforma la opuesta, trazándola normal a la calle de la Paz, con objeto de regularizar la manzana y solares resultantes y obtener mayor espacio viable, facilitando el ingreso a la misma, por más que es de suponer que nunca haya de tener la mayor importancia.

Plaza frente a la Lonja. La existencia del bello edificio llamado “Lonja”, uno de los más importantes monumento arquitectónicos de la Ciudad, contiguo al trazado de la Gran Vía central, su disposición con relación a la última calle, la afluencia allí de la de la Paz y la conveniencia de despejar las inmediaciones de los grandes monumentos para que estos tengan puntos de vista que permitan apreciarlos en conjunto, son las principales circunstancias determinantes de la Plaza que se proyecta y que como ya en otra ocasión se dijo, ha de reunir condiciones de grandeza y hermosura que contribuyan al embellecimiento general de la población.

El trazado de las alineaciones que constituyen la plaza queda fijado por la acera este de la Gran Vía central, la recta prolongación hasta ella de la fachada principal de la Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús, la acera sur de la calle de la Paz y la misma Lonja que se presenta, digamos así, en perspectiva, lo cual, si bien ocasiona la irregularidad de la plaza, no ha de ser chocante por su misma capacidad y sobre todo, queda con exceso compensada por el más artístico efecto que ha de presentar el edificio “Lonja” al poder dominar la vista del espectador situado en la plaza en conjunto y a la vez dos de sus fachadas, hoy encerradas en estrechas calles que no permiten admirarlas en buenas condiciones.

A parte de la calle de la Paz y Gran Vía, que como acabamos de indicar convergen a la plaza que nos ocupa y del espacioso acometimiento que la une con la del Mercado, determinada por el gran chaflán o alineación paralela a la fachada de la Lonja actualmente recayente a la calle del mismo nombre, y a treinta y cinco metros de distancia o latitud, afluye a la plaza que nos ocupa, la pequeña sección de calle que viene a recoger y conducir directamente a la Gran Vía, la de la Zapatería de los Niños y de Embou, convenientemente ensanchadas por la parte que comprenden las expropiaciones y solares disponibles. Esta disposición impuesta por la que afectan aquellas calles, obedece a análogas causas y responde a idénticas razones y necesidades que las ya manifestadas, al ocuparnos de las del Sagrario de Santa Cruz y trayecto de la Baja, desde la Plaza del Árbol a la de Roterros, por lo que no repetiremos aquí las consideraciones indicadas.

Continuación de la Calle de la Corona. Finalmente, el trazado de la continuación de la calle de la Corona hasta la Gran Vía, se reduce a prolongar en línea recta las alineaciones aprobadas y vigentes para la acera sur de la Plaza de Mosén Sorell y las del trayecto de calle comprendido entre dicha plaza y la Alta, con la cual se obtiene una sola alineación recta desde la plaza indicada a la Gran Vía.

Como afluente a esta, solo se presentan las calles Baja y Alta por la acera sur, constituyendo en realidad la que nos ocupa, el término de la primera de estas y conservando para ambas las alineaciones últimamente aprobadas. Para la otra sección de la calle Alta, se conforma el trazado según llevamos dicho y con la supresión de las calles de Raga y Morella, queda aquella como única afluente.

La supresión de estas últimas viene justificada, además de su escasa importancia y de la irregularidad y exiguas dimensiones de las manzanas que dividen, por la mayor altura de nivel de las rasantes adoptadas para la continuación de la Calle de la Corona y calle Nueva de Santo Tomás, particularmente de la primera, que hace elevar 0,48m y 0,68m por término medio del piso de las de Morella y Raga respectivamente, lo cual obligaría, cuando menos, a determinadas indemnizaciones a los propietarios de las casas que las constituyen o a defectos chocantes y en cierto modo peligrosos, si se conservara el nivel actual, al realizar la apertura de las calles extremas especialmente la de la Corona.

Chaflanes. En teoría puede decirse que si las exigencias de la viabilidad imponen a cada calle una determinada superficie, síntesis de sus necesidades individuales, el lugar de concurrencia de varias determina como resultante un área equivalente a la que por unidad superficial corresponde a la suma de las afluyentes. Sin embargo, este raciocinio que en rigor es exacto, viene no obstante modificado en la práctica por multitud de coeficientes de que no es posible prescindir, pero subsistiendo siempre el principio fundamental, la expansión de la superficie viable en los encuentros de dos o más calles, para contener la mayor suma de movimiento que allí concurre y la disposición adecuada para que se desarrollen libremente las complejas y variadas articulaciones de aquel.

Tal es la razón esencial que motiva la construcción de chaflanes en los edificios en ángulo o fachada a dos calles distintas, disposición sumamente racional, muy puesta en uso modernamente, y de excelentes resultados prácticos. El convencimiento de tan importante verdad y las ventajas del sistema bajo todos conceptos y de todas conocidas, nos ha inducido a proyectarlos en todos los puntos de concurrencia de las diferentes calles que comprende el trazado.

Los recayentes a la Gran Vía son de doce metros de línea por regla general, si bien se aumentan hasta 20,00m en los puntos de confluencia notables como los de las calles de San Vicente y de la Paz, en la gran manzana que se destina a la construcción de los palacios municipal y de justicia y afectan distinta extensión allá donde la oblicuidad de los acometimientos, dando lugar a ángulos o muy agudos o muy obtusos, exige aquellas modificaciones.

En general también el trazado obedece al principio de que la línea del chaflán sea normal a la bisectriz del ángulo que forman las dos alineaciones que acuerda, con lo cual se obtiene gran regularidad, y la razón de fijar en doce metros la longitud dominante consiste en que, aparte de obtener así el mayor espacio viable que requiere la circulación y de que su dimensión, debiendo proporcionarse con la importancia de

las calles respectivas, no podía ser exigua, era conveniente que la línea de fachada que determinan fuera suficiente a permitir la construcción de tres huecos en los edificios, con lo cual se contribuye al buen aspecto de estos y por consiguiente al ornato general.

Descripción del trazado vertical. El trazado vertical de las vías públicas urbanas tiene por objetos principales: 1º Facilitar la viabilidad evitando entorpecimientos, particularmente a la circulación rodada, y ganar sin grandes esfuerzos de tracción, o peligrosos descensos, las diferentes alturas de nivel que presenta la topografía de la localidad. 2º Permitir el libre curso de las aguas de lluvia o riego y conducir las suavemente a los albañales o puntos de desagüe, sin que se estanque o produzcan corrientes que impidan el tránsito. Y 3º contribuir al mejor establecimiento de la red de alcantarillas, necesarias al saneamiento y limpieza de la urbe.

Por consiguiente, hay que evitar en lo posible las pendientes exageradas y procurar que estas se ajusten a las necesidades de los diferentes géneros de locomoción empleados en las poblaciones, entre los que merecen especial mención las líneas de tranvías. Hay que evitar los cambios de rumbo por el desarreglo que introducen en el modo de efectuarse la tracción y las pérdidas de efecto útil, sobre todo cuando las quiebras son bruscas, de las cuales ha de prescindirse a toda costa, o coinciden con un cambio de dirección, y no olvidar, como dice muy bien el Señor Cerdá en su Tratado de urbanización, que la recta es la más conveniente de las líneas “para unir entre sí dos puntos que se encuentran a diferente altura, siempre que su diferencia no sea tal que haga incómodo, caro o peligroso, el acceso entre los dos puntos de cuyo enlace vial se trate”, y que siendo necesario fijar puntos de sujeción intermedios para las pendientes, cuando no es posible ir con una sola rasante de uno a otro extremo, ha de tenerse en cuenta, en el trazado vertical, el desarrollo parcial de las pendientes y su angulación e inclinaciones que dependen de la situación que ocupen los puntos de quiebra de las rasantes.

Tampoco conviene prescindir o dejar de tener presente que las rasantes a nivel, sea cualquiera su longitud o trayecto, presentan gravísimos inconvenientes, por cuanto dificultan el desagüe de las lluvias o riegos, originan lodazales, lagunas y verdaderos atolladeros, que interrumpen o hacen muy difícil la circulación, y porque dadas las naturales variaciones de nivel comunes a todas las topografías, su establecimiento daría lugar con frecuencia a rampas o fuertes pendientes en los extremos, o en los puntos de enlace con las calles afluyentes.

Tales son los principios generales a que hemos procurado sujetar la traza vertical de nuestro Proyecto y que pasamos a describir, advirtiendo que por ahora limitamos la cuestión a lo que pudiéramos llamar trazado vertical del suelo de las vías, puesto que de la parte correspondiente al alcantarillado, hemos de ocuparnos después en párrafo aparte.

Rasantes de la Gran Vía Central. Comenzando por la más importante, o sea la Gran Vía Central que se proyecta, debemos manifestar que la primera rasante tiene su origen en el punto de intersección del eje de las calles de Colón y Játiva, con el de dicha Gran Vía y termina en la plaza de frente a la Estación de la línea de Almansa, sobre la acequia de Robella, rebajando unos 0,16m el piso y dejando 0,37m de espesor en la bóveda, para que la rasante no resulte horizontal.

La segunda rasante termina en el cruce con la calle D frente a la de las Barcas, cortando el brazal de Roca, derivación de la acequia de Robella a 0,46m de profundidad, esto es necesario por efecto de la gran pendiente que afecta a la calle de las Barcas, como se ve en el perfil longitudinal que de la misma se acompaña (hoja nº 13 de los planos) y la importante diferencia de nivel que actualmente existe, entre la desembocadura de esta última calle en la Plaza de San Francisco y la acera de junto a los solares de este nombre, por donde discurre aquel riego y que obliga a formar los peldaños que en la actualidad presenta dicha acera, lo cual es un inconveniente que desde luego se comprende haya de evitarse. Resulta, por consiguiente, preciso que la nueva rasante de la Gran Vía pase al nivel actual en la confluencia de la calle de las Barcas y muy conveniente la modificación del perfil transversal de dicho punto, para que la superficie viable se presente toda en un mismo plano, evitándose los peldaños que ahora existen en la acera indicada. Esto se obtiene con el establecimiento de un sifón para el paso de las aguas por el riego o brazal de Roca, sifón que se dispone en forma que pase 0,60m por bajo del enchado de la alcantarilla de la Gran Vía y que comenzando en la calle de la Sangre, punto de mayor altura de nivel y principio de la derivación o bifurcación del repetido brazo, donde se proyecta el pozo de entrada, termine a la entrada de la calle de las Barcas actual, presente en todo su trayecto solo dos alineaciones, si bien oblicuas con relación a los ejes de las calles, a causa de la disposición general y con objeto de evitar mayor número de alineaciones como resultarían de pretender llevar por aquellos el trazado del sifón.

La tercera de las rasantes adoptadas tiene por objeto salvar la verdadera cuenca u hondonada que forman la plaza de San Francisco y bajada del mismo nombre, uno de los sitios más bajos de nivel de la ciudad, justificándose el trazado de la rasante proyectada a la altura propuesta, por hallarse más altas todas las calles que allí concurren, como puede verse en los diferentes perfiles longitudinales que acompañamos, particularmente en el de la calle E desde la de San Vicente a la Gran Vía y que comprende también parte de la de Barcelonina (hoja nº 11 de los planos).

Obsérvese también el perfil longitudinal de la Gran Vía y se verá como el terreno desciende desde el principio de la plaza de San Francisco en la unión con la calle del Sagrario del mismo nombre, hasta la bajada de idéntica denominación para desde allí elevarse rápidamente hasta la Plaza de Cajeros, siendo de notar que no solo las calles de la Sangre y de San Vicente pasan a mucha mayor altura de nivel, determinando la fuerte rampa de la calle de Rojas Clemente, que une aquellas con la Bajada de San Francisco y es una de las más pronunciadas de la Ciudad, sino que también la calle de Barcelonina se presenta en descenso desde la plaza de San Jorge, lo cual reduce la cuenca a la relativamente pequeña sección afectada por el Proyecto y por consiguiente explica la solución adoptada para que ya no tenga razón de ser.

La cuarta hubiera podido ser una sola rasante desde la calle de San Vicente a la de Caballeros, en una longitud de 1099,95m y rampa de 0,01002, pero se elevaba demasiado al paso por las calles del Trench, Nueva, Derechos y Creilla, obligando a formar pendientes exageradas hacia el Mercado, algunas hasta del 2 por ciento, lo cual dificultaba o hacía inconveniente el trazado vertical de las dos grandes comunicaciones proyectadas para la unión de tan importantes puntos. Para evitarlo se divide dicha longitud en dos rasantes, terminado la número cuatro en la calle de Creilla a 0,40m sobre el piso actual del arroyo.

La quinta rasante termina a nivel en la calle de Caballeros, constituyendo el punto más alto del trazado vertical. Dicha calle de Caballeros se presenta sensiblemente horizontal o con muy escasas pendientes, lo cual impide toda modificación de las rasantes, e una de las importantes de la población, una puntos notables de la misma y recibe diferentes afluentes, circunstancias todas ellas que contribuyen a crear nuevas dificultades para cualquier reforma que pudiera intentarse y que por lo mismo justificaran el que la hayamos considerado como punto invariable de nivel al estudiar el trazado vertical de la Gran Vía.

La rasante número seis se extiende desde el punto anterior a la calle de Santo Tomás y con objeto de disminuir la hondonada que forma el terreno al cruce por las calles de Salinas, Portal de Valldigna y Baja, bajamos la rasante, haciéndola terminar sobre la losa de cubierta de la acequia de riego que circula por el subsuelo de la expresada calle de Santo Tomás. El pequeño desmonte a que con ello se da lugar para esta última, se justifica con solo la inspección del perfil longitudinal correspondiente. Conviene también tener en cuenta los resultados que ofrecen los perfiles longitudinales de las calles Baja, Portal de Valldigna y Salinas que se acompañan y que acusan un descenso a la Gran Vía.

La séptima rasante termina en la calle del Museo, como punto de sujeción dependiente de la acequia de riego que pasa por dicha calle, y la octava, desde dicho punto al final del trazado que se relaciona con el plan terreno de la Ronda y calle de Guillem de Castro, evitando el defecto que actualmente presenta la calle de Liria, calle que ha de suprimirse por abarcarla la Gran Vía, puesto que a partir del interior de la Ciudad desciende hasta el punto del perfil llamado "puerta del convento" para subir a alcanzar la altura del Puente de San José con una pendiente de 2,50 por ciento.

Como se ve son poco numerosos los puntos de quiebra que resultan de las rasantes proyectadas para la Gran Vía, no son aquellos bruscos, las rampas y pendientes, sin ser exageradas, se determinan siempre por líneas rectas, se evitan las rasantes a nivel y se satisfacen todos los principios generales a que, como indicamos al principio, ha de obedecer el trazado vertical de las vías públicas urbanas.

Trazado vertical de la calle prolongación de la de la Paz. Las rasantes existentes en la plaza de la Reina responden, por una parte, al proyecto aprobado, y por otra, se hallan debidamente relacionados con las de las distintas e importantes calles afluyentes por cuyo motivo hay que considerarlas invariables. En su consecuencia, las rasantes que se proyectan para la continuación de la Calle de la Paz, vienen impuestas por los puntos de sujeción extremos, cuales son: la confluencia de la calle de San Vicente a la plaza de la Reina y la altura de nivel adoptada para la Gran Vía.

No se resuelven, sin embargo, en una sola rasante porque existe otro punto de sujeción intermedio, la altura de nivel del piso de la Iglesia de Santa Catalina, hoy ya más bajo que el de la calle de la Sombrerería a la que recae una de sus puertas, la cual habría que elevar, aumentando además la indicada diferencia de nivel entre los pisos de la calle y de la Iglesia, de adoptarse una sola rasante para la continuación de la calle de la Paz, y como el objeto útil sería menor que los inconvenientes a que daría lugar se proyectan dos rasantes, una desde la plaza de la Reina a terminar al nivel actual del terreno, frente a la calle o travesía de acceso a la plaza del Cid, y otra desde él a la Gran Vía, estableciéndose el punto de quiebra en el indicado para obtener alguna pendiente en la segunda de aquellas rasantes, dadas las dificultades que ofrece la

disposición del terreno, puesto que es de advertir que si bien la primera de aquellas rasantes aparece en los planos determinando un pequeño terraplén delante de la torre y puerta de Santa Catalina, este tiene por objeto ganar la acera de la Iglesia que se encuentra a mayor altura que el arroyo de la calle actual, según puede verse en los perfiles transversales correspondientes.

Rasantes de la continuación de la calle de la Corona. Entre la Gran Vía proyectada y la Plaza de Mosén Sorell se encuentran las calles llamadas Alta y Baja, que pasan a un nivel más bajo que el de aquellas, razón que impide unir con una sola rasante los puntos extremos de la calle que nos ocupa, y como las otras dos citadas, han de subsistir, la reforma que en ellas se introduzca se ha de limitar a poderse desarrollar dentro de la zona que comprende la expropiación y esto impidiendo levantar mucho el terreno en el cruce de las expresadas calles, constituye una verdadera limitación para el trazado, que obliga a subdividir las rasantes proyectadas en la forma propuesta y que son tres. La primera tiene origen frente a las casas números 1 y 2 al mismo nivel actual y termina en el cruce de la calle Alta a 0,445m del piso. La segunda se extiende hasta la intersección de la calle Baja cuyo nivel eleva 0,486m y la tercera, une este punto con la Gran Vía que se proyecta.

Resultan un poco acentuadas las pendientes pero sin que de mucho puedan calificarse de inconvenientes, sobre todo si se tiene en cuenta la pequeña extensión de ella y particularmente de la primera, que es la más pronunciada.

Rasantes de las calles A, B, C y D. Para la calle A, proyectada en los solares de San Francisco, se adopta una sola rasante, uniendo por medio de una recta el punto correspondiente de la Gran Vía con el de intersección de los ejes de esta y de la calle B a su nivel actual, y para esta última, se disponen dos, la primera que une la intersección de ejes citada, con el punto llamado C o sea el de encuentro del eje de la calle con el edificio actualmente existente al mismo nivel del piso, y la segunda, que se extiende desde este al eje de la C también a la misma altura.

Estas calles se cruzan en ángulo sensiblemente recto y las rasantes indicadas se refieren a la mayor extensión de ellas, debiendo advertir que para las pequeñas secciones que se extienden más allá del cruce se conservan las mismas del terreno, tanto porque desde luego no resultan defectuosas, cuanto porque en realidad su estudio debe efectuarse cuando se proyecte la continuación respectiva, puesto que entonces se tendrán los datos necesarios para relacionarlas debidamente con los puntos extremos y vías que puedan resultar afluyentes.

Los pequeños desmontes a que dan lugar las rasantes de las calles A y B vienen impuestos por la disposición misma del terreno y se explican fácilmente. La calle C solo tiene una rasante, la recta que une el nivel natural de la calle de la Sangre con el de la Gran Vía central, determinando una pendiente en descenso hacia la última que apenas excede del uno por ciento.

La calle D es de cuantas comprende el Proyecto la de peores condiciones para el estudio de las rasantes, puesto que actualmente se presenta ya en acentuada pendiente para bajar desde la Calle de la Sangre al nivel actual del principio de la Calle Bajada de San Francisco, y este se eleva bastante por las razones expresadas al describir el trazado vertical de la Gran Vía, hallándose sujetos al nivel actual de la calle los edificios existentes en la Plaza de San Francisco, que luego han de quedar formando parte de la calle en cuestión y a los que no se extiende la expropiación por

cuanto se hallan fuera de las zonas laterales que autoriza la Ley. Es, sin embargo, necesario ganar la mayor altura de la Gran Vía central y esto sin afectar notablemente a las puertas o ingresos de aquellos edificios. De aquí dependen las dificultades indicadas, las cuales hemos podido sortear con la disposición de rasantes que proyectamos y que si bien deficiente, viene impuesta por las circunstancias expresadas. Como el nivel de la calle es aún actualmente bajo, las aceras se presentan con bastante pendiente y los lindares de las puertas de los edificios se encuentran altos, como queda consignado en el perfil longitudinal, según se ve, a su situación respectiva hemos procurado ajustar el trazado de rasantes. La única puerta que se queda realmente baja es la más próxima a la Gran Vía, pero es de advertir que esta no es la de entrada principal del edificio sino una de las dos laterales que dan acceso a lo que aquí se llaman casas bajas y en último resultado, los perjuicios que por ello se irrogan al propietario, serían objeto de indemnización.

La mejor rasante para la calle que nos ocupa hubiera sido la unión entre las calles de la Sangre y la Gran Vía. Sin embargo al tiempo de la ejecución podrán corregirse algunos de los defectos inherentes a las rasantes propuestas, con solo disponer a mayor altura la acera correspondiente a los nuevos edificios, dejando para cuando se efectúe la reconstrucción de los existentes, la elevación de su acera y regularización del perfil transversal.

Esto supuesto, las rasantes de que se trata, o sea las de la calle D, son tres, la primera desde el nivel de la calle de la Sangre a la altura del lindar de la casa nº 15, la segunda desde este al del nº 2 y la tercera de él a la Gran Vía proyectada.

Rasantes de la calle E y de la de Barcelonina. Para la calle E, travesía entre las de San Vicente y la Gran vía, se proyecta una sola rasante que une el nivel de ambas y determina una ligera pendiente hacia la última que pasa un poco baja, reformándose también las del tramo de la de Barcelonina inmediato a dicha Gran Vía, según indica el perfil longitudinal.

Rasantes de la calle del Vallet. Para la calle que llamamos del Vallet se proyecta una sola rasante en descenso hacia la calle de las Barcas y desde el nivel actual de esta a la altura proyectada para el piso o arroyo de la de Barcelonina. Su pendiente apenas excede del uno por ciento.

Rasantes de la calle F. También para esta proyectamos una sola rasante uniendo el nivel que se establece para la calle de Calabazas con el actual de la de San Vicente, donde termina.

Rasantes de la calle Nueva de Santo Tomás y trayecto de la Alta que se reforma. Se adopta una sola rasante para la nueva calle de Santo Tomás desde la Alta a la Gran Vía, uniendo el nivel actual de la primera con el que para la segunda se proyecta, y otra rasante para la continuación de esta calle, al otro lado de aquella, o sea para la vía del proyecto que recoge las del Sagrario de Santa Cruz y Baja, uniendo el nivel actual de esta en la intersección con el de la repetida Gran Vía.

Para el trayecto de la calle Alta comprendido entre las de Santo Tomás y la Gran Vía, se establecen dos rasantes, la primera desde aquella al punto de intersección de la calle con la fachada actual de la casa número 53 a 0,591m sobre el nivel de aquella y la segunda desde dicho punto a la Gran Vía.

Todas estas rasantes determinan ligeras pendientes sin inconveniente alguno.

Rasantes de la calle H. Para la proyectada calle que se designa con la letra H se propone el establecimiento de una sola rasante que una el nivel adoptado para la Gran Vía con la altura actual de la Plaza del Carmen, puesto que ambos puntos constituyen el principio y fin de dicha calle.

Rasantes de las demás vías afluyentes o comprendidas en el proyecto. Las rasantes adoptadas para las demás que comprende el Proyecto, afluyentes por lo común a la Gran Vía, no ofrecen circunstancia alguna especial digna de particular mención, reduciéndose en general a unir el piso actual de las respectivas calles con el proyectado para aquella y extendiéndolas únicamente lo necesario para determinar la mayor suavidad en las pendientes, habiendo procurado que la reforma quedara comprendida dentro de los límites a que se refiere la expropiación o que caso de ser necesario excederla no afectara a los edificios ni a las calles que han de subsistir.

Como por otra parte son de importancia secundaria y además quedan perfectamente determinadas en los perfiles longitudinales y estados que se acompañan, creemos inútil proceder a su descripción.

Estudio y descripción de las obras necesarias para el establecimiento de las vías. Descrita la traza horizontal y vertical del Proyecto y expuestas las razones que la justifican, siquiera con la concisión que conviene a esta clase de trabajos, debemos proceder al estudio de las diferentes obras necesarias al establecimiento de las vías públicas urbanas que proyectamos, a fin de seguir el método propuesto para la exposición.

Alcantarillas. Consideraciones generales. Ahora bien, de todas estas obras ninguna tan importante bajo el punto de vista higiénico como la construcción de las alcantarillas destinadas a recoger y evacuar las aguas que se reúnen en las calles y a recibir las sucias procedentes de los edificios particulares, puesto que, de su acertada disposición y buen funcionamiento, depende el alejamiento o neutralización de los miasmas nocivos que necesariamente han de desarrollar y la desaparición de los malos olores, los cuales a parte de la natural molestia, tan pobre idea dan de la cultura y grado de adelantamiento de las poblaciones que no consiguen evitarlos, porque ya la moderna ciencia higiénica reconoce en efecto que todo olor que molesta a nuestro órganos nos es perjudicial y por ello M. Milles en su Memoria sobre el saneamiento de las Ciudades de Inglaterra, sienta como principio que en las poblaciones todo mal olor entraña un atentado a la salud pública, como supone en el campo, una pérdida de grasas que pudiera utilizar la agricultura.

Diferentes y muy interesantes son las cuestiones a que da lugar el establecimiento o estudio del alcantarillado de las ciudades, sobre todo el referente al desagüe general o vertedero, predominando modernamente la opinión de utilizar las aguas sucias en la irrigación de los terrenos, sistema puesto en práctica en Inglaterra, en algunas partes de Francia, notablemente desarrollado en Alemania, particularmente en Berlín y de muy antiguo y antes que en ninguna de aquellas naciones, aplicado en nuestra Ciudad, pero no es este lugar propio para el objeto, ni tiene tampoco importancia desde el momento en que más o menos defectos generales y en mejor o peor estado de conservación, existe en Valencia una red general de alcantarillas, con grandes cloacas colectoras a las que necesariamente han de verter las que se estudien para las diferentes calles objeto del Proyecto.

No es de nuestra incumbencia discutir aquí las condiciones de dicho alcantarillado y aún los de los colectores que nos vemos obligados a utilizar. Esto ha de ser objeto de una investigación y Proyecto especial que conceptuamos de interés capitalísimo para el saneamiento de nuestra población y que esperamos se realice en plazo no lejano, por su misma necesidad, puesta de manifiesto durante las pasadas epidemias y objeto preferente de los acuerdos adoptados con tal motivo por las Juntas de Sanidad. A nuestro propósito, basta consignar el hecho o existencia de aquellos colectores y la consiguiente necesidad de verter en ellos las alcantarillas que se proyectan, de donde proceden las primeras limitaciones para la determinación de las secciones y pendientes.

Como condiciones generales una buena alcantarilla debe ser impermeable para evitar la filtración de las materias impuras y consiguiente infección del suelo, debe también tener la sección necesaria en cada caso para permitir la fácil evacuación de las materias que a ella acudan, no solo las aguas sucias sino las grandes cantidades de lluvia que pueden afluir en determinados momentos. Al objeto conviene tener presente el sistema adoptado en la localidad o de fosas fijas para la detención de las materias sólidas, en vigor en muchas ciudades, como ocurre generalmente en Francia y aún en gran parte del mismo París, o si de circulación continua, puesto en práctica en Berlín por consejo del sabio profesor Virchow, así como en Londres y en Bruselas y en virtud del cual la alcantarilla recibe las aguas de lluvia, las sucias de las cocinas y fregaderos, los restos de todas clases y las materias sólidas o líquidas procedentes de los retretes, sistema dicho sea de paso, a nuestro juicio preferible, no tanto por las menos operaciones o trabajos a que da lugar, sino porque se ha reconocido modernamente que la mezcla de tan diferentes sustancias produce determinadas neutralizaciones que disminuyen las causas de infección y porque resulta de mayor utilidad para la irrigación de los campos, destino útil y a la vez el más ventajoso para la higiene pública y saneamiento local que puede darse a las aguas de las alcantarillas. En general, si se tratara simplemente de que las alcantarillas fuesen tan solo evacuadoras, bastarían secciones muy reducidas, pero como en muchas ocasiones cumplen otros destinos, y siempre es conveniente que puedan ser fácilmente registrados, las secciones son de ordinario grandes con relación al caudal de aguas que ha de contener.

Las alcantarillas de nuestra ciudad reciben los productos de todas clases procedentes de los edificios particulares y las aguas de lluvia o riego excesivo de las vías públicas, pudiendo por consiguiente decirse que se halla establecido el sistema de circulación continua, si bien con deficiencias y defectos que no son de este lugar. Para favorecer el arrastre de aquellas materias y facilitar la limpieza, dispone la Ciudad de una parte del caudal de aguas de la acequia de Robella que semanalmente y durante 24 horas se conducen y barren las alcantarillas constituyendo aquel caudal la llamada "mola de sanc y foch", dispuesta con este objeto desde el establecimiento del citado canal y del de Fabara, y que demuestra el grado de adelantamiento que alcanzó Valencia en cuestiones tan importantes como poco atendidas en otras partes durante las pasadas épocas.

Una alcantarilla, sobre todo si es colectora o recibe otras, es un curso de agua ordinariamente corriente cuyo caudal aumenta según se aleja del origen. Es por consiguiente racional disminuir la sección en la parte superior y aumentarla

progresivamente a medida que se va haciendo mayor el volumen del agua, con lo cual se obtiene la economía del coste y así se halla hecho en Londres. Para que el sistema fuera completamente racional, habría también que disminuir la pendiente aguas arriba y aumentarla a medida que la alcantarilla o colector recibe nuevos afluyentes, pero este reparto de pendientes viene a ser absolutamente imposible en la práctica como hace constar Mr Belgrand en su notable obra sobre los trabajos subterráneos de París. De todos modos, como la sección libre no puede disminuir de ciertos límites, según hemos indicado, a causa de las diferentes funciones que ha de desempeñar la alcantarilla, la sección variable o creciente a partir del origen que ha de ser uniformemente progresiva, ofrece dificultades de construcción, disminuyendo la diferencia de coste y por consiguiente no siempre resulta aplicable.

Para la sección de las alcantarillas se han adoptado formas muy variables, desde el tipo de galerías circulares que presentan el máximo de área por el mínimo de perímetro y rozamiento, muy generalizado en Londres, al ovoide que según demuestra Mr Dupuit (*Traité sur les eaux*, 1854) resiste mejor al empuje de las tierras, aún con espesores reducidos que las forman rectas o primitivas, pero en realidad, la forma de la sección transversal de la alcantarilla, depende muy especialmente de las condiciones peculiares a los casos en que ha de desarrollarse y de las funciones particulares que han de cumplir, además de la general como evacuadora de las aguas sucias.

Otra de las condiciones que ha de reunir una buena alcantarilla es la mayor pendiente posible en su zameado, puesto que las alcantarillas de muy escasa o ninguna pendiente sobre todo si carecen de abunda agua y aún de la carga necesaria para la limpieza, se convierten en grandes pozos ciegos en forma de largas galerías que constituyen verdaderos focos de infección del terreno, cuando no son completamente impermeables y de las calles y edificios cuando lo son, porque el exceso de gases que desarrollan, saturando el agua de los sifones, escapan por los albañales y conductos particulares, para infectar la urbe, efecto que solo puede evitar el mayor esmero y excelente conservación del alcantarillado y su gran oero por medio de ventosas o chimeneas ventilatorias en número suficiente, las cuales conduzcan aquellos gases a gran altura de la atmósfera.

Sin embargo, dependiendo siempre la pendiente de la topografía especial de la población, en la práctica suelen ofrecerse verdaderas dificultades y la escasez de desnivel del terreno impone limitaciones fatales a las que no es posible sustraer el estudio del trazado.

En Londres se considera como límite mínimo de pendientes para las alcantarillas según manifiesta M. Mille, la de 0,40 m por kilómetro, constituyendo dicha pendiente por la aspiración, cuando no es posible alcanzar aquel límite; aspiración que se produce por medio de juegos de bombas convenientemente dispuestos y que llegan a determinar saltos de seis y siete metros.

El colector general del alcantarillado de París en sección de aguas abajo, ofrece una pendiente uniforme de 0,50 por 1000, y el de Bievre la de 0,309 por kilómetro, siendo de observar la circunstancia de que el colecto des quais d'aval, en la galería prolongación de aquella (la de la Bievre), presenta un recorrido horizontal sin pendiente alguna en su zameado de 1100 metros, verificándose el derrame por la pendiente de la superficie que se regula ella misma, según la cantidad de agua disponible, como puede verse en la obra citada de Mr. Belgrand.

Finalmente, son también cuestiones de gran conveniencia para el buen alcantarillado la ventilación u oreo del mismo, si ha de contribuir al saneamiento general de la población y la facilidad en los medios de limpieza, que aseguran el libre funcionamiento. Varias y muy notables son las disposiciones y procedimientos para ello empleados en las principales poblaciones del extranjero, que han realizado verdaderas obras de saneamiento por más que no creamos oportuno hacer aquí el análisis y estudio.

Pasemos, por consiguiente, a la descripción de las alcantarillas que se proponen en el proyecto, estudiando sucesivamente su trazado, pendientes y perfil transversal.

Trazado de las alcantarillas. Gran Vía. A todo lo largo de la Gran Vía o calle de 30,00 m de latitud del Proyecto, se traza una alcantarilla a la cual afluyan en general las de las calles restantes y gran parte de las de las transversales y de las que cruzan con dicha vía. Para el desagüe de dicha alcantarilla se aceptan las diferentes cloacas colectoras o ramas del llamado Valladar, que encuentra o pasan por las inmediaciones del trazado. Este se proyecta en una sola alineación recta de una misma dirección, aún cuando interceptada y dividida en tres por la interposición de la Acequia de Robella, en la plaza frente a la Estación de la línea de Almansa por una parte, y el colector o Valladar que atraviesa la calle de Barcelonina por otra, cuyo colector es precisamente el más grande y el general de la Ciudad. La necesidad de utilizar este para desagüe de la mayor extensión de la alcantarilla tanto por sus condiciones como por ser el que discurre a nivel más bajo, y la circunstancia de no cortar al trazado de la Gran Vía, sino de pasar inmediato a ella, hace que en rigor no sea exacta la afirmación que antes hicimos, al considerar como una sola alineación recta la de la alcantarilla en cuestión sino que esta dirección general se cambia en dos alineaciones curvas de 14,60m y 16,30m de radio, para la unión conveniente de aquellas ramas con dicho Valladar.

Por la calle de Colón discurre otra alcantarilla colectora que marcha a lo largo de la antigua ronda para unirse al colector general de desagüe. Aunque sus dimensiones aparecen pequeñas en los planos hay que observar que no es en rigor así, puesto que dichas dimensiones, si bien exactas en el punto de referencia, lo son tan solo allí, en un pequeño trayecto, a causa de haber tropezado con las antiguas murallas, al tiempo de la construcción y ofrecerse entonces verdaderas dificultades para obtener mayor latitud, aceptando como provisional la que aparece en los planos.

En todo el recorrido restante, las dimensiones son mayores y ya en los momentos actuales al tiempo de terminarse estos trabajos, parece que se trata seriamente de remediar aquel defecto que, por otra parte, no ha constituido inconveniente para el paso de las aguas en el tiempo que lleva de construido.

La existencia de la acequia de Robella, importante canal de riego que atraviesa la población siguiendo diferentes sinuosidades desde la calle de la Corona por donde penetra en la Ciudad, a la de Pascual y Genís por donde sale a buscar el Ensanche y sucesivamente los campos laborables de más allá de aquella zona, acequia que cruza el trazado de la Gran vía frente a la plaza de la Estación, precisamente a una altura de nivel que por necesidad había de determinar el encuentro o cruce con la alcantarilla proyectada, obligaría a construir un sifón para aquella acequia, pero como por una parte las alturas de nivel del terreno obligaban a utilizar el desagüe de la calle Colón y a penas si se modificaban las condiciones generales del trazado, al extender esta primera sección de la alcantarilla más allá del cruce de la indicada acequia, y por otra,

el coste del sifón que aumentaría el presupuesto podía economizarse con la solución adaptada, hemos creído conveniente establecer una alcantarilla independiente para el trayecto de calle comprendido entre el punto de origen que consideramos sea el cruce de las calles de Colón y Játiva y la referida plaza de frente a la Estación. El trazado de esta sección se dispone por el centro de la Gran Vía en una sola alineación recta de 210,90m y con la pendiente y sección transversal que se consigna más adelante.

La necesidad de utilizar el colector o cloaca máxima que atraviesa la calle de Barcelonina, como desagüe, el más beneficioso de que puede disponerse para la alcantarilla de que nos ocupa, según ya hemos dicho, determina también otras dos de las que pudiéramos llamar secciones en que aparece dividido el trazado de la misma. Este se proyecta en ambas por el centro de la calle, estableciendo dos grandes alineaciones rectas, si bien con diversas pendientes para la segunda, y las alineaciones curvas necesarias para torcer el rumbo y llegar a las cloaca donde vierten, que como queda indicado pasa por la calle de Barcelonina, muy próxima al trazado. El radio de la primera curva, es decir, de la sección comprendida entre la plaza de la Estación y la calle de Barcelonina, es de 14,60m y su desarrollo de 20,00m, la longitud de la alineación recta correspondiente a esta sección es de 231,85m sin que en todo el trayecto se presente circunstancia digna de mención.

El siguiente tramo de alcantarillado resulta ser el mayor de cuantos se proyectan y si bien con distintas pendientes alcanza una extensión de 624,90m comprendida entre las calles de Barcelonina y de Caballeros, punto más alto del trazado, como ya repetidas veces se ha dicho, y en donde no solo cambia la pendiente sino que también la dirección para ir a verter las aguas en otra cloaca, la que cruza a la Gran Vía entre las calles de la Corona y Portal de Valldigna, disposición a que obliga la del terreno y que permite utilizar toda la diferencia de nivel entre los puntos extremos para obtener las mayores pendientes.

Siempre el trazado de la alcantarilla tiene lugar por el centro de la calle y el radio de la alineación curva del gran tramo comprendido entre las calles de Caballeros y Barcelonina es de 16,30m, con un desarrollo de 22,60m. En este trayecto, a parte de las diferentes alcantarillas de las calles transversales que convergen a la que nos ocupa, se presentan como principales afluentes las que se proyectan para la prolongación de las calles de la Paz y de la Corona y como circunstancia especial el cruce o encuentro con la alcantarilla colectora general de la Ciudad, a la que corta formando un ángulo de 161° medido a la izquierda del trazado y cuya solera pasa 0,80m más baja que la de la alcantarilla en proyecto. La bóveda del Valladar o cloaca general se encuentra actualmente también más baja que la cubierta de la alcantarilla, por cuya razón habrá que demoler aquella en la sección que comprende el cauce y sustituirla por la de la que se proyecta.

Este encuentro determinará un cambio en el movimiento de las corrientes líquidas siguiendo la dirección del colector, la de la alcantarilla o dividiéndose entre ambos, según sea el caudal y condiciones de limpieza de unas y otras, pero nunca podrá ofrecer inconvenientes para la evacuación puesto que en último resultado, este colector es el mismo que pasa por la calle de Barcelonina y el que vierte la alcantarilla que se proyecta, no existiendo razón que se oponga a que este derrame sea preferible en un punto a otro, puesto que no destruye las rasantes o pendientes adoptadas que son las que del estudio practicado resultan más convenientes. Debe, sin embargo, advertirse,

que al objeto de evitar obstáculos a la corriente en el espacio que comprende la intersección de esta cloaca, se suprime la banqueta o paso central de la que proyectamos y a que se hará referencia al estudiar la sección transversal, sustituyéndola por un tablón que fácilmente se tienda cuando haya necesidad.

A continuación del expresado, se presenta otro tramo de pequeña longitud, 103,45m en alineación recta, que se dirige, cambiando la dirección de la pendiente, a verter a la cloaca que pasa por la calle del Portal de Valldigna, atravesando la Gran Vía en proyecto, sin que en todo el trayecto se presente ninguna particularidad.

Finalmente, entre el extremo del trazado o sea la unión de las calles de Guillem de Castro y Blanquerías, frente al Puente de San José y la última de las citadas cloacas, en donde desagua, se proyecta el último tramo de la alcantarilla, en una sola alineación recta de 418,60m, emplazándola también por el centro de la calle y cruzando dos pequeñas acequias de riego en las que tendrán que construirse los correspondientes sifones, aunque sin importancia, una frente a la calle de Santo Tomás y otro en la prolongación de la del Museo.

Prolongación de la calle de la Paz. La actual plaza de la Reina tiene su alcantarilla, recta prolongación de la construida hace poco para la sección existente de la calle de la Paz cuya alcantarilla se extiende hasta muy cerca de la calle de San Vicente y dirige la pendiente de su zampeado hacia la parte de Levante o más baja de la población, es decir, en sentido opuesto al del trazado de que vamos a ocuparnos y que se propone para la prolongación de la referida calle de la Paz que forma parte del proyecto actual.

A partir, pues, de la esquina de la calle de San Vicente hasta la Gran Vía, en cuya alcantarilla vierte o desemboca se dispone la que proyectamos para la continuación de la calle de la Paz, emplazándola por el centro de dicha calle con solo una alineación recta de 151,90 m sin que en todo el trayecto se presente circunstancia alguna sobre que llamar la atención. Únicamente debe advertirse y esta observación tiene carácter general porque el hecho se repite allá donde hay paridad de circunstancias que análogamente a lo expresado al tratar del cruce de la alcantarilla de la Gran Vía con el valladar o cloaca general, también aquí en la afluencia de la alcantarilla que nos ocupa a la de la Gran Vía, se suprime la banqueta central de ésta en la distancia horizontal que comprende la intersección, para que las aguas de aquella puedan dirigirse a ambas de las dos cunetas de la última.

Debe así mismo advertirse que la circunstancia de pasar la cloaca general de la ciudad entre la Gran Vía y la plaza del Mercado y de que a mayor abundamiento, este tiene también su alcantarillado correspondiente, hace innecesaria la construcción de nueva alcantarilla para el trayecto de la calle de la Paz entre la Gran Vía y aquella plaza, como desde luego se desprende con la sola inspección de los planos de detalle que se acompañan.

Continuación de la calle de la Corona. También la plaza de Mosén Sorell y calle de la Corona tienen establecido su alcantarillado por cuyo motivo comenzaremos a proyectar la de la continuación de la última en el origen del trazado, dirigiendo la pendiente a la de la Gran Vía, donde ha de verter, emplazándola por el centro de la calle y disponiendo una sola alineación recta de 151,80 m, sin que tampoco se presente circunstancia alguna particular en todo el trayecto.

Calles restantes. El trazado de las alcantarillas que se proyectan para las demás calles se dispone también por su centro utilizando siempre las mayores pendientes de cada

caso particular y vertiendo en general a la alcantarilla proyectada para la Gran Vía, excepción hecha de aquellas ocasiones en que, como ocurre en la calle del Vallet, se encuentra más pronto la cloaca máxima a otra a la que resulta más conveniente el desagüe, y en que la calle a que se hace referencia no afluya a aquella como sucede a la F, cuya alcantarilla dirige la pendiente y vierte sus aguas en la de la calle de Calabazas.

Por lo demás no se presenta en ninguna de estas circunstancias alguna digna de particular mención ni obstáculo sería para el trazado, como demuestran los planos respectivos.

Pendientes de las alcantarillas. Gran vía. El primer tramo de la alcantarilla que se proyecta para la Gran Vía a partir del origen, o sea el trayecto comprendido entre la cloaca de la calle de Colón en donde desagua, y la plaza frente a la Estación, resulta con una pendiente uniforme de 0,002 en los 210,90m que comprende.

El segundo tramo, desde dicha plaza a la cloaca general que pasa por la calle de Barcelonina y a la que vierte sus aguas, tiene una pendiente continua de 0,003014 en los 251,85m de longitud que comprende.

En el trayecto de alcantarilla comprendido entre las calles de Barcelonina y de Caballeros se produce un quiebro de la pendiente, resultando dos rampas distintas, una de 0,0074363 en 335,92m de longitud y otra de 0,009352 en 263,23m de extensión.

El tramo siguiente de esta alcantarilla es el de pendiente más rápida, puesto que alcanza a 0,0144 en los 103,45m que comprende, vertiendo a la cloaca de la calle del Portal de Valldigna.

Por último, la sección de alcantarilla desde la indicada cloaca, a la que también vierte, hasta el final del trazado, se presenta con una pendiente continua de 0,0023889 en los 418,60m de su extensión.

Como se ve, estas pendientes exceden de mucho a los tipos mínimos aceptados en París y Londres y aún a muchos de los adoptados para el Proyecto general de Ensanche de esta Ciudad, que debidamente aprobado, se halla en curso de ejecución.

Prolongación de las calles de la Paz y de la Corona. Las alcantarillas proyectadas para la prolongación de las calles de la Paz y de la Corona ofrecen pendientes uniformes de 0,003 en los 125,90m que comprende la primera y de 0,004 en los 126,25m de longitud de la segunda, pendientes que pueden considerarse aceptables y que por lo demás vienen impuestas por el desnivel entre los puntos en que se desarrollan.

Calles restantes. Las pendientes de las demás alcantarillas varían entre 0,0252 que es la máxima que se presenta para una longitud de 70,56m en la calle C y 0,005 que es la menor correspondiente a la calle de Santo Tomás, pendientes que como se ve, son lo bastante acentuadas para asegurar el libre funcionamiento de dichas alcantarillas.

Sección transversal de las alcantarillas proyectadas. Al hablar en general de las condiciones que suelen determinar la sección transversal de las alcantarillas, apuntamos la idea de que esta es siempre mayor de la necesaria como simple evacuadora de las aguas sucias, porque la alcantarilla sirve en muchas ocasiones a otros objetos. En efecto, suelen recibir en su interior las cañerías de gas y agua, los hilos telefónicos y en las grandes poblaciones los tubos neumáticos para la circulación de los despachos telegráficos, pudiendo también servir para la transmisión de la fuerza eléctrica, multiplicidad de servicios, cobijados por una misma envolvente, que viene a

tener cierta analogía con el organismo de los animales superiores y aún del hombre, en que bajo la capa protectora del tejido conjuntivo más o menos denso, se hallan dispuestas las arterias, las venas y los diferentes nervios, con sus fines diversos y cuyas funciones respecto a la vida de los individuos presentan también cierta semejanza a las que desempeña la red del alcantarillado con relación a la vida de las ciudades.

La mayor parte de aquellos servicios se hallan establecidos en nuestra población, aunque no en la disposición indicada, pero sin duda por lo mismo ofrecen verdaderos inconvenientes. La red telefónica, muy extensa y de gran uso, tiende sus numerosos hilos por encima de los tejados, irrogando perjuicios a la propiedad particular al fijar los soportes y elementos de sostenimiento, no siempre bien dispuestos para evitar resentimientos de las torrecillas de salida a las terrazas o de otras fábricas generalmente débiles en donde suelen colocarse, y a causa del paso frecuente de los operarios por los tejados, sin hacer mérito de las contingencias a que pudiera dar lugar una solución de continuidad, fácil de efectuar, aún inconvenientemente.

Las tuberías de agua y gas se hallan aquí colocadas inmediatamente debajo del adoquinado, lo cual es causa permanente de remoción del mismo puesto que hay que levantarle con frecuencia, tantas cuantas veces se presenta la necesidad de tender un ramal para la derivación particular, lo cual, aparte del embarazo que ofrece al movimiento de circulación, afecta grandemente en daño de la conservación y buenas condiciones del pavimento de las vías públicas.

Convencidos de la absoluta necesidad que existe de evitar las causas de remoción del adoquinado para que este pueda tener las necesarias condiciones de estabilidad en el sentido de permanencia de la solidez y seguridad adoptadas para la construcción, entendemos que deben conducirse las tuberías de agua y gas por el interior de las alcantarillas, como juzgamos igualmente que estas puedan recibir también los hilos de la telefonía eléctrica.

Pero aún hay más, no basta que aquellas tuberías circulen por la alcantarilla, es menester evitar que en absoluto se remueva el adoquinado y para ello, partiendo de la base de que para realizar el Proyecto que tenemos la honra de estudiar, han de construirse las obras necesarias al establecimiento de las vías, antes que la edificación de los solares resultantes y puesto que la división o parcelación que para estos se acepte, ha de ser permanente, nos atrevemos a proponer que desde la alcantarilla general y al frente de cada medianería o divisoria entre dos solares, se construya una alcantarilla de acometimiento normal a las fachadas y que se extienda hasta debajo de las aceras. La sección de esta alcantarilla, según puede verse en la hoja de detalles de los planos, ha de permitir el paso de una persona y por ello precisamente habrán de efectuarse las derivaciones de agua, de gas o de los hilos telefónicos hasta el correspondiente registro situado como queda dicho bajo de la acera y desde donde cada propietario construirá su derivación particular y el ramal de menor sección para el desagüe de los diferentes servicios de su casa. Con ello seguramente se evitarán los inconvenientes expuestos, sin que el coste de los expresados acometimientos tenga influencia en el presupuesto general, puesto que es lógico y así lo entendemos, que el valor de la alcantarilla de acometimiento, desde la general a la acera y del correspondiente registro que en ella deberá disponerse, sea satisfecho por mitad entre los propietarios de los dos solares que hayan de utilizarla, por más que la ejecución se

halle a cargo de la Empresa constructora, con arreglo a los planos y condiciones del Proyecto y el pago se efectúe a los tipos en el mismo estipulados.

Sección tipo nº 1. De lo anteriormente expuesto se deduce la necesidad de que la sección de las alcantarillas permita la marcha de una persona con relativa comodidad, y por consiguiente, que tenga suficiente altura y que se halle provista de una o varias cunetas para la circulación de las aguas sucias.

Generalmente se dispone en estos casos una cuneta central y banquetas laterales para el paso de los operarios, pero esta disposición exige gran altura por lo que se reduce la del paso, a consecuencia del arco que describen las bóvedas que para la cubierta hay necesidad de emplear, dada la luz que indispensablemente ha de alcanzar la alcantarilla. En nuestro caso, siendo puntos obligados, por una parte, las rasantes adoptadas para el terreno y las del lecho o solares de las cloacas en que la alcantarilla ha de desaguar, por otra, se reduce mucho la altura disponible, razón que obliga a proyectar para la mayor y más importante de las alcantarillas o sea para la de la Gran Vía, la banqueta central y la consiguiente división en dos cunetas, para las aguas sucias. De esta manera el paso de los operarios ha de efectuarse por el centro donde la altura libre es mayor y no hay inconveniente en aceptar para la generación de la bóveda de cubierta el arco de medio punto, lo cual siempre es una ventaja bajo el punto de vista de la construcción.

También esto permite que las tuberías vayan colocadas a la mayor altura posible, con lo cual, se imposibilita el contacto de las aguas sucias con agua de las tuberías y se evitan los fenómenos de endosmosis y exosmosis de los líquidos, que pudieran ocasionar el temor de que se llegasen a infeccionar las corrientes de agua potable, cuando por efecto de grandes lluvias, creciera notablemente el caudal de las alcantarillas.

Aun cuando, como asegura el Sr. Belgrand en su citada obra (*Les travaux souterrains de Paris-Deuxieme partie-Les Egouts*), la aplicación del cálculo a la determinación de las secciones de las alcantarillas solo pueden ofrecer groseras aproximaciones, calcularemos la sección que necesita la alcantarilla para poder efectuar el derrame de las grandes lluvias. Al objeto tomaremos por base el tramo de mayor extensión de la citada alcantarilla que alcanza una longitud de 602,15m y aun cuando en este trayecto se presenta un quiebro de rasantes, adoptaremos la menor de las pendientes, para aplicar la fórmula de Mr. Dupuit:

$$\omega = 0,1 \cdot \frac{S}{\sqrt{i}}$$

En la que ω representa la sección de la alcantarilla, S la superficie en hectáreas cuyas aguas ha de recibir, e i la pendiente por kilómetro, advirtiendo que esta fórmula se ha obtenido suponiendo la posibilidad de una lluvia continua de 0,045 por hora, lluvia que se aproxima a la mayor de cuantas en la localidad han podido observarse a juzgar por los datos que nos han sido suministrados por el distinguido ingeniero y catedrático encargado de la Estación meteorológica de esta Universidad, según los cuales de 9 a 11 de la mañana del 27 de Febrero de 1890 cayeron 55 milímetros de lluvia y que, por consiguiente, resulta de aplicación al caso²⁷⁷.

²⁷⁷ En efecto, según puede verse en la página 215 de la obra de Mr. Belgrand "*Les egouts*", dicha fórmula se ha obtenido del modo siguiente: llamando φ al perímetro de una alcantarilla supuesto lleno y u a la velocidad del agua, se tiene la conocida relación

Ahora bien, para determinar el valor que corresponde a S supondremos que se dirigen a la alcantarilla todas las aguas de la calle en aquel trayecto, más las de dos zonas laterales de 30 metros, es decir:

$$602,15 \times 90 = 54193,50$$

Cantidad que ha de aumentarse por las que afluyen a la alcantarilla de la prolongación de la calle de la Paz, en:

$$151,90 \times 90 = 13671,00$$

Lo cual da una suma de 67864,50 que elevaremos en números redondos a 100.000 por las aguas que puedan conducir las demás alcantarillas afluyentes, en cuyo caso la fórmula dará:

$$\omega = 0,1 \frac{10}{\sqrt{7463}} = 0,1 \frac{10}{2732} = 0,366$$

Es decir, que bastaría una sección de 36 decímetros cuadrados o sea de 0,60m x 0,60m, pero como a las aguas de lluvia hay que añadir las sucias que constantemente corren por las alcantarillas, los sedimentos que en ella se depositan y que reducen la sección, la mayor densidad de las aguas sucias y otras causas accidentales que tienden a modificar la pendiente y disminuir la velocidad, la sección de las alcantarillas ha de ser realmente mucho mayor y por eso cada una de las dos cunetas del tipo que proyectamos para la de la Gran Vía es ya mayor que la sección determinada por aquel cálculo.

Pero como la sección de la alcantarilla proyectada hasta la tangente inferior a las tuberías mide 4,34m, resulta demostrada la imposibilidad de que a causa de grandes lluvias lleguen a ponerse en contacto con dichas tuberías las aguas de la alcantarilla, que es lo que principalmente nos habíamos propuesto.

Sección tipo nº 2. El tipo de sección nº 2 que se aplica a un pequeño tramo de la Gran Vía en su principio y que se propone para las alcantarillas de la prolongación de las calles de la Paz y de la Corona, es más reducido y tiene una sola cuneta central, con banquetas laterales, habiéndose adoptado el arco de tres centros para la generación de la bóveda de cubierta, a fin de obtener mayor altura libre en toda la sección transversal y poder disponer lateralmente las tuberías de agua y gas según se indica.

Sección tipo nº 3. Para aquellas calles de menor importancia y en que la altura disponible para el trazado de las alcantarillas se halla reducida proyectamos la sección tipo nº 3, la cual tiene por exclusivo y único objeto la evacuación de las aguas sucias y de lluvia o riego que a ellas afluyan.

Tipo nº 4. Aún proyectamos otra sección tipo, que se designa con el número 4, para aquellas calles en que disponiendo de muy poca altura ha sido precisa su aplicación, según demuestra el estudio de los perfiles que se acompañan.

$$\frac{\omega}{\varphi} i = 0,33 u^2$$

Observando que en las secciones propuestas $\frac{\omega}{\varphi} = \frac{1}{2}$ aproximadamente, y que $u = \frac{0,125}{\omega}$ se obtiene por los valores precedentes

$$\omega = 0,1 \cdot \frac{S}{\sqrt{i}}$$

Fórmula que según observa Mr Belgrand, supone que todas las aguas de lluvia llegan a las alcantarillas y que por consiguiente determina un máximo de sección.

Sección de los acometimientos desde la alcantarilla central a los edificios. Tipo nº 6.

Finalmente acompañamos también la sección que conceptuamos conveniente para la alcantarilla de acometimiento, desde la central a los edificios, en la Gran Vía y prolongaciones de las calles de la Paz y de la Corona, dispuesto para que, según se ha dicho pueda efectuarse por ella la derivación de las tuberías de gas y agua potables, para el abastecimiento particular de cada dos edificios y el servicio de teléfonos, cuya sección presenta la cuneta necesaria para la corriente de las aguas, y dos pequeñas banquetas laterales, sobre las que apoyando un pie en cada una, podrá marchar un hombre dada la latitud de 0,40m de dicha cuneta y la altura libre de 1,50m desde las banquetas a la parte inferior de la losa de cubierta.

Construcción de las alcantarillas. Ya dijimos que una de las condiciones más convenientes a toda alcantarilla es la de su impermeabilidad, y a fin de obtenerla proyectamos el revestimiento de paredes de medio ladrillo de espesor que se construirán con cementos hidráulicos y cuyas juntas irán perfectamente retundidas. Abierta la zanja se procederá a construir un lecho de hormigón de cal hidráulico de 0,18m a 0,20m de altura, sobre el cual se replantearán los muros y banquetas, los cuales serán de mampostería con verdugadas de ladrillo y mortero de cal hidráulica formando también de ladrillo los revestimientos indicados, los cuales vendrán a constituir una especie de cadenas continuas en sentido vertical. Las bóvedas serán de ladrillo, empleando el cemento para la rosca inferior, así como para la de tabique que ha de constituir la cimbra y que dada la práctica de los operarios de la localidad ha de ejecutarse fácilmente y con solo el auxilio de algunas cerchas y listones.

Las cunetas se pavimentarán con ladrillo de buenas condiciones, empleando cementos hidráulicos y retundiendo perfectamente las juntas, disponiendo este solado sobre una capa de hormigón hidráulico a base de cemento, previamente construido y que afectará la forma cóncava indicada en las secciones.

Sobre las bóvedas de la cubierta se extenderá otra capa de hormigón en la forma que indican las secciones respectivas y cuyo objeto es de preservación para las mismas y en cierto modo de refuerzo en los riñones.

Limpieza y ventilación de las alcantarillas. Por mucha que sea la importancia de esta cuestión, y grande en efecto la reconocemos, poco nos ha sido posible hacer en este sentido, puesto que sin las disposiciones que pudieran adoptarse han de dar resultados verdaderamente prácticos, sería preciso que fueran generales y comunes a toda la red del alcantarillado de esta ciudad y aún que las condiciones de este se cambiaran, completando sus deficiencias y subsanando sus defectos.

Sin embargo, a fin de procurar la primera, hemos dispuesto cuantas comunicaciones han sido posibles con la acequia de Robella y sus riegos derivados, para que en los días a que dan derecho las atribuciones de la Ciudad, o cuando circunstancias especiales así lo exijan, puedan conducirse aquellas aguas a las alcantarillas y facilitar su limpieza.

La disposición adoptada para la sección de la alcantarilla de la Gran vía simplifica también la limpieza a brazo, o por medio de peones, que en determinadas horas extraigan o arrastren los sedimentos y depósitos, único medio que auxiliado con el barrido de las corrientes de agua en ocasiones remansadas de intento, suele emplearse por ahora en la Ciudad, puesto que dejando a determinadas distancias algunos mechinales o mejor, verdaderos boquetes que atraviesan la banqueta central, podrán conducirse a voluntad las aguas por una u otra de sus cunetas y quedando la

otra en seco, recoger o arrastrar con palas los sedimentos o depósitos de materias sólidas.

Más difícil es aún obtener la necesaria ventilación de las alcantarillas, sobre todo no tratando de resolver la cuestión en conjunto, como demérito del saneamiento general y sin referirse a toda la red de cloacas de la Ciudad, pero desde el momento en que, sea en una, sea en otra forma, el Exmo. Ayuntamiento ha de venir a enajenar los solares resultantes para la edificación y por lo tanto, puede imponer condiciones para la venta, pudiera obligarse a los propietarios de aquellos a que colocarán tuberías ventilatorias en todos los ramales o acometimientos a las alcantarillas, las cuales se elevarán cuatro o seis metros sobre la mayor altura de los edificios y podrían determinar corrientes de expulsión de los gases de las alcantarillas en algunos casos, y favorecerían en otros, la entrada del aire atmosférico, y como esta especie de chimeneas ventilatorias existirían en gran número, alguna función verdaderamente útil podrían prestar, sin que el coste fuera excesivo y en rigor, beneficioso siempre al propietario particular, porque cuando no otra cosa, desempeñaría el papel de ventosa para el ramal o alcantarilla de su casa.

Sifones obturadores para los albañales. En la hoja de detalles nº 25 en que se dibujan las secciones transversales de las alcantarillas a que se ha hecho referencia, constan también los planos de la caja sumidero con cierre hidráulico o sifón que proponemos establecer para los albañales o desagües de la vía pública y cuyo principal objeto es evitar la salida de los gases que aquellas desarrollan.

Son de fundición de hierro, de poco coste y fáciles de limpiar, o de extraer las arenas, barro u otras materias sólidas que puedan atravesar la rejilla, la cual se dispone de costado y por consiguiente, ha de colocarse en el mismo plano vertical del rastrillo o la acera, o sea coincidiendo con el paramento de esta, opuesto a los edificios, disposición que juzgamos preferible al otro sistema de cajas en que la rejilla se halla sobre el plano del arroyo, porque aparte de que en este caso es más fácil que penetren el barro, arenas o las basuras de la calle, se hallan también más expuestas a la rotura, puesto que es más fácil que reciban golpes.

Desviación de la acequia de Robella. La acequia de Robella, uno de los canales de riego que fertilizan la vega después de haber servido para la irrigación de una parte de la huerta del oeste de la Ciudad, cruza a esta para surtir igual efecto en algunas partidas de la parte del sureste, atravesando los solares del exconvento de San Francisco en la forma sinuosa que indican los planos, obligando al desvío que se proyecta a todo lo largo de las calles B y A para unirse de nuevo al curso actual, en la plaza de frente a la Estación y librar de este modo a los solares enajenables de aquella enojosa y molesta servidumbre.

Al mismo tiempo, el nuevo cauce que para la acequia se construye, servirá de alcantarilla puesto que la comunidad de regantes ningún inconveniente ofrece para que viertan a ella las alcantarillas de las casas contiguas, o a las que cruza y así viene efectuando desde mucho tiempo en la Ciudad.

La desviación proyectada disminuye el recorrido, por consiguiente aumenta la pendiente entre los puntos obligados extremos. La sección actual de dicha acequia varia con frecuencia en su paso a través de la Ciudad y es también distinta entre los puntos de principio y fin de la desviación. Para ella, sin embargo, adoptamos la mayor, o sea la del principio, aún cuando un poco más abajo se bifurca, o deriva, el llamado

brazal de Roca, tanto porque siempre juzgamos preferible pecar en estos casos más bien por exceso que por defecto, como porque en realidad ha de aumentar la afluencia de las aguas sucias con las nuevas edificaciones. Dicha sección es la demarcada en los planos con el número 4 y para que el acordamiento entre la diferente latitud entre las dos secciones de dicha acequia no pueda ofrecer inconvenientes se proyecta el acordamiento, haciendo que a 32,00m antes de llegar al fin de la desviación, los nuevos cajeros en vez de ser paralelos, presentan la pequeña convergencia necesaria para que al fin del desvío se unan a los existentes, sin solución de continuidad en sus parámetros.

Sifones. La necesidad de respetar las acequias de riego que cruzan por el interior de la Ciudad obliga, como ya se ha indicado, a construir algunos sifones. Al objeto acompañamos el plano del más importante, o sea el que corresponde el brazo llamado de Roca o Enroca, si bien la sección transversal y sistema de construcción se adopta también igualmente para los otros dos casos que se presentan, uno frente a la calle de Santo Tomás, y otro frente a la del Museo, porque los riegos que los motivan tienen aproximadamente las mismas dimensiones e importancias.

El brazal de Roca se continúa por la calle C hasta el encuentro con la Gran Vía, donde se constituye el sifón el cual termina a la entrada de la calle de las Barcas, empalmando con el riego actual. Los otros dos sifones se reducen al cruce del arroyo de la Gran Vía, colocándose los registros que corresponden a los pozos de entrada y salida en las aceras junto al rastrillo.

El sistema constructivo que propone para estos sifones es análogo al de las alcantarillas y riegos, un encachado de mampostería hidráulica para los cajeros, cubriéndose con losas de piedra caliza, sobre las cuales se construirá una capa de hormigón y otra de mampostería hidráulica. Los muros de los pozos serán de ladrillo y los registros de sillería.

Por lo demás, los detalles de los planos dan perfecta idea del modo como se proyecta atender al cumplimiento de este importante servicio.

Pavimentos. Difícil cuestión es la del firme o pavimento de las vías públicas urbanas, hoy planteada en todas las grandes poblaciones y a cuya solución concurren diferentes sistemas ensayos y tentativas de más o menos importancia, pero ninguna por completo satisfactoria bajo los tres aspectos más interesantes del problema: el utilitario o de condiciones adecuadas para el tráfico interior, el higiénico y el económico.

Condiciones generales. Sabido es, en efecto, que para que una calle resulte bien pavimentada, es necesario que presente una superficie lisa, para evitar el estancamiento de las aguas fluviales, pero con las pequeñas asperezas generalmente producidas por las juntas, indispensables para evitar el resbalamiento de las caballerías particularmente en los tiros, es preciso que el material que constituya el pavimento sea cualquiera su naturaleza se disponga de modo que no aparezcan juntas longitudinales en la dirección del movimiento, que pueda resistir sin alteración las grandes presiones y los choques que origine el tráfico, que esta resistencia sea uniforme en toda la superficie y por último, es también muy conveniente bajo el punto de vista higiénico, que el área pavimentada resulte impermeable para evitar que las materias orgánicas que tanto abundan en las calles, sobre todo las que depositadas en las juntas del pavimento resisten el arrastre de los escobones o máquinas barrenderas,

se estanquen, entren en putrefacción, o bien, filtrándose a través de aquellas juntas, se descompongan con tanta más facilidad, cuanto se han de ver privadas del oxígeno de las aguas pluviales o de riego, rápidamente absorbido por ese polvo negrozco que se fija en la parte superior de dichas juntas y que según los recientes análisis, se han demostrado ser sumamente ávido de aquella sustancia, con lo cual resulta una causa constante de infección del suelo.

Es por otra parte de necesidad que el coste del pavimento resulte prácticamente posible y aún económico, puesto que es grande la superficie de las vías públicas, sobre todo en las ciudades modernas en que existe la debida relación entre las áreas edificadas y viables.

Principales sistemas de pavimentos para las vías públicas urbanas. De tan encontradas condiciones nace precisamente la dificultad expuesta y de aquí también los diferentes sistemas propuestos y ensayados, todos los cuales pueden reducirse a tres grandes grupos, empedrados de adoquines, pavimentos de madera y firmes bituminosos o asfálticos, pues que hay que desterrar desde luego los firmes a la Mac-Adam, para el interior de las poblaciones, siquiera se hallen admitidos y existan en la mayor parte, por las razones siguientes: 1ª porque en tal caso requieren una conservación muy esmerada, la cual es difícil y exige además el constante depósito de acopios de piedra machacada, los que ocupan mucho lugar y son un embarazo para el movimiento. 2ª Porque dicha conservación ha de obtenerse por medio de un riego frecuente y ordenado, necesario también para evitar el polvo, lo que si no siempre es posible ha de ofrecer verdaderas dificultades en nuestra ciudad y sería por otra parte, inconveniente, dada la constante humedad del clima. 3ª Por el barro que se produce con las lluvias y aún inmediatamente después del riego. 4ª Por los muchos acarreo que acuden a las alcantarillas, la facilidad de obstruirse los albañales y la consiguiente detención de las corrientes, cuando no se dispone de grandes pendientes ni abundante caudal de aguas, como desgraciadamente ocurre aquí. Y 5ª, por su gran permeabilidad y por la facilidad que prestan a la descomposición de las sustancias orgánicas que pululan en las calles por efecto de la humedad y del calor de nuestro país.

Tampoco hay que ocuparse de los empedrados con cantos rodados, por su misma naturaleza impropios para las calles de poblaciones importantes y con muchos de los defectos de los firmes macadamizados, la falta de resistencia a la presión y las continuas reparaciones que habrían de exigir, ni tampoco de los firmes cerámicos ensayados empleando ladrillos o sardinel en Holanda y que aún cuando propuestos por Polonceau y Brosser en forma de prismas hexagonales de arcilla cocida, no han llegado a generalizarse. Además de que es de suponer que deban tener mucho desgaste y resulten forzosamente caros, si se procura que reúnan las condiciones necesarias a un buen pavimento de calles²⁷⁸.

²⁷⁸ A este propósito conviene citar el ensayo practicado de reciente en Berlín con pequeños ladrillos que reunidos previamente en una envoltente se les hacía perder el agua y el aire creando el vacío, se producía la absorción de ciertos productos bituminosos y adquirían la elasticidad necesaria para resistir las presiones, el choque y la humedad, sentándolos después sobre una capa de hormigón de 0,15m cimentándolos con breá líquida. Se colocaron en calles en que circulaban más de 1000 carruajes por hora y aún cuando por el pronto daban buen resultado, parece que el definitivo no fue satisfactorio.

Queda por consiguiente reducida la cuestión a los tres grandes grupos que se han indicado y cuyas ventajas o inconvenientes generales importa determinar para deducir cual sea el más conveniente aplicación al caso presente.

Asfaltados. El empleo del asfalto como cimiento natural si bien conocido desde muy remotos tiempos, solo en nuestra época ha tenido aplicación al pavimento de las vías públicas urbanas, habiéndose efectuado en Londres los primeros ensayos, con poco éxito, y habiendo tomado después gran importancia en el mismo Londres, en París y en Berlín, donde actualmente parece tener la supremacía sobre los demás pavimentos, aún el de madera. Dos son los procedimientos puesto en práctica para su ejecución, partiendo la roca asfáltica y empleándola en frío de modo análogo al Mac- Adam, o bien empleando en caliente el betún que se extrae de aquellas rocas, combinado con otras materias para recubrir la superficie previamente afirmada por los métodos ordinarios. Este parece más propio para la construcción de las aceras, aquel para la de los arroyos o partes de la calle destinada a la circulación ecuestre y rodada.

Las ventajas generales a los pavimentos asfaltados, consisten en producir menos ruido y disminuir la trepidación que perjudica a los edificios, presentar superficies lisas de muy buen aspecto, ofrecer uniformidad de resistencia, no ser rígidos, facilitar la tracción, cuyo coeficiente no llega a ser el de los empedrados, no resultar de gran coste²⁷⁹, ser impermeables, producir poco barro y polvo, sobre todo cuando el lavado frecuente de la calle arrastra el lodo en cierto modo grasiento y las arenas que origina el desgaste.

En cambio de estas ventajas tienen los siguientes inconvenientes. Desde luego las reparaciones bastante frecuentes y muy embarazosas cuando se emplea el betún en caliente, a pesar del uso de calderas locomóviles para fundir el mástic, efectuando la mezcla de arena en los talleres para transportar al pie de obra la materia ya líquida, y por los entorpecimientos que originan a la viabilidad y a la necesidad de acopios o dificultad y consiguiente encarecimiento de los transportes en los afirmados con roca asfáltica partida.

Otro inconveniente que se atribuye a estos pavimentos consiste en que por el desgaste natural se alisan demasiado las superficies y se hace peligroso el tránsito, sobre todo, en días húmedos y de hielos, hasta el punto de que recientemente, el 6 de Julio de 1878, Lidney dijera públicamente en el Times “todos los propietarios de carruajes de alquiler, de ómnibus y empresas de transportes de ferrocarriles, han protestado en contra de los peligros y crueldades originados por estos pavimentos. Las caídas producidas por el asfalto no tan solo son más frecuentes, sino también de un carácter más peligroso que el producido por cualquier otro pavimento. Los cirujanos veterinarios tropiezan con fracturas de pelvis y de las costillas, las cuales eran anteriormente desconocidas.

En Londres, el asfalto se ha aplicado repetidas veces al pavimento de las calles. Sin embargo, los resultados no han sido satisfactorios aún cuando atribuyéndolo a falta de espesores de las capas, se llegó a dar hasta 0,28m a las de hormigón y asfalto, con lo cual el coste se elevó a 28 francos por metro cuadrado.

²⁷⁹ Según M. Homberg en su “*Notice sur les voies empierrées et asphaltées de Paris*” el metro cuadrado de asfalto comprimido de 0,04m de espesor sobre una capa de hormigón de 0,10m importa 14 francos, valiendo un franco más por metro, por cada centímetro de aumento en el espesor, lo que eleva el precio, para las vías más frecuentadas, a 15 francos.

En los peores ensayos que de este pavimento se han practicado en nuestro país, se ha puesto de relieve un defecto de gran importancia, el reblandecimiento por la acción del calor.

A pesar de todo ello, el sistema se desarrolla modernamente en Alemania, lo cual prueba por lo menos la preponderancia de las ventajas sobre los inconvenientes, pero aparte de la diversidad de condiciones de climas y países, a nuestro pobre entender, creemos que no ha de ser aplicable a esta localidad y sobre todo que no es prudente aceptarle desde luego, faltos como estamos de verdaderos ensayos y pruebas técnicamente dispuestas, preparadas y observadas con el cuidado y detención necesaria para el exacto conocimiento de su resultado. Por consiguiente, nos vemos obligados a dejar de proponer el procedimiento.

Pavimentos de madera. La aplicación de la madera al pavimento de las vías urbanas es moderna y viene tomando notable incremento en la mayor parte de las poblaciones del extranjero y aún en nuestro país se va extendiendo, como ocurre en Barcelona, en donde en estos últimos años, han sido pavimentadas así alguna de sus calles más principales. Como prueba de su importancia, podemos manifestar que de los 8.483.900 metros cuadrados de vías pavimentadas que existían en París en 1883, 65.500 lo eran de madera, aumentándose desde entonces esta cifra con las muchas y grandes vías a que se ha aplicado. En Londres los pavimentos de esta clase miden más de 800.000 metros cuadrados.

Y es que realmente presenta grandes ventajas. En primer lugar, es elástico y por lo tanto resiste perfectamente a los choques y a las presiones sin que se produzcan baches, ofrece gran suavidad para los arrastres disminuyendo notablemente el coeficiente de la tracción, no produce barro ni polvo, ni trepidaciones sin que la falta de ruido de los carruajes que ruedan sobre él pueda considerarse como un peligro serio, en vista de los resultados prácticos obtenidos allá donde se ha aplicado, reúne por determinadas preparaciones ciertas condiciones de impermeabilidad que tienden a evitar la infección del suelo, pero a la vez que tan positivas ventajas presenta inconvenientes de consideración.

En efecto, las investigaciones que sobre dicho sistema de pavimentos se vienen practicando, ponen de manifiesto defectos que contrarrestan con exceso aquellas ventajas y que son inherentes a la naturaleza misma del material, refiriéndose “a lo insalubre de sus emanaciones por efecto de las alternativas de la humedad y de la sequedad y tanto más en climas cálidos y calles no muy ventiladas” como ya muy oportunamente hizo notar en 1857 el distinguido ingeniero y arquitecto D. Carlos María de Castro, opinión de que participa otro notable ingeniero, especialmente dedicado a esta clase de estudios, M. Mailo, quien aconseja el empleo de la madera en calles anchas y bien aireadas, para evitar que el poder absorbente de la humedad ocasione perjuicios a la higiene pública, observación esta última de grandísima importancia en nuestro caso, por la constante humedad del clima.

En corroboración de lo expuesto observamos que en Sidney (Australia) una comisión técnica encargada del estudio del pavimento de madera empleado en la Ciudad, hizo constar el estado de humedad de la capa de hormigón que le servía de lecho, encontrando en muchos casos un lodo con olor amoniacal y sin embargo, los bloques de madera y las juntas permanecían intactas. Una observación más minuciosa

demostró que los tarugos estaban irregularmente impregnados de materias orgánicas, por todo lo cual, dicha comisión concluyó por considerar el sistema inaplicable para el clima de aquel país.

M. Elliott, miembro de la Sociedad de Artes y por muchos años diputado del consejo comunal de la Ciudad de Londres, entiende “que el entarugado absorbe y retiene la humedad. Colocadas verticalmente las fibras de la madera, se desgastan por la parte superior, formando una como brocha de pintar y están constantemente sucias”, añadiendo que su estructura se adapta admirablemente para absorber y devolver por la evaporación las materias malsanas que inficionan la atmósfera y por lo tanto, perjudican la salud.

Por esta misma opinión participa Mr. P. Le Neve Foster el cual cree que aunque la impregnación de la madera con materias minerales para evitar su destrucción disminuya o pueda disminuir aquellos peligros, nada de lo ensayado impide que se esparzan las fibras y que estas absorban el estiércol pulverizado por la tracción de las ruedas de los carruajes, y el profesor de higiene francés Fonssagrives quien en un informe dice así: “El higienista no puede mirar favorablemente las superficies de calles cubiertas con materias porosas, capaces de absorber las orgánicas que por su propia descomposición dan origen a miasmas nocivos, sobre todo cuando procediendo de grandes superficies no pueden considerarse insignificantes”. “Estoy convencido” añade “que una Ciudad con un clima húmedo y entarugada se convertiría en una Ciudad de fiebres palúdicas”.

Ello no obstante parece que estos inconvenientes se evitan por medio de una preparación antiséptica que tiene por objeto neutralizar el efecto de las variaciones de temperatura y cerrar los poros de la madera a fin de impedir la filtración de las sustancias susceptibles de descomponerse, preparación que constituye el privilegio y secreto de la Compañía inglesa que ha construido los establecidos últimamente en París y Londres, pero interín dicha preparación no sea conocida, y reconocida su eficacia, siempre cabrá el temor de que los pavimentos de madera hayan de ofrecer inconvenientes para la higiene de una población como la nuestra, en que la atmósfera se halla siempre cargada de humedad y en que, a mayor abundamiento predominan las temperaturas elevadas.

Por otra parte, el coste de estos pavimentos que en París viene a ser de 23 francos metro cuadrado, y que según nuestras noticias ha sido mayor para Barcelona, constituye otro inconveniente de carácter económico digno de tener en cuenta si se compara y obtiene la diferencia con un buen sistema de empedrado de adoquines.

Pero, sobre todo, aún reconociendo las ventajas del pavimento de madera, algunas positivas y realmente superiores a las de los demás y aún admitiendo la fuerza que le da el ser, entre los modernos sistemas, el que lleva la preferencia general, hay una razón análoga a la expuesta al tratar de los asfaltados que nos impide aceptarle para nuestro proyecto, cuya misma importancia obliga a ser prudente y no permite aconsejar desde luego un pavimento falto de los bien entendidos ensayos locales que deben preceder a su adopción, sino quiere exponerse a resultados negativos o a nuevos inconvenientes, que es posible hubieran podido corregir experimentos previos y parciales oportunamente dispuestos y estudiados.

Adoquinados. El empedrado de adoquines constituye el sistema de pavimentos más generalizado y extendido para las vías públicas urbanas, habiendo imperado casi

exclusivamente en todas partes durante muchos años. Conocidas son sus ventajas e inconvenientes, algunos de estos últimos de gran importancia, pero como sus propiedades dependen no tan solo de la dureza, estructura, forma y dimensiones de la piedra que constituye el adoquín, sino que también de los materiales y procedimientos empleados para su construcción y como según se desprende de lo anteriormente dicho, vamos a tener que proponer esta clase de pavimentos para las vías del Proyecto, importa estudiar las condiciones de los que en nuestra Ciudad existen y del análisis de sus defectos, deducir el nudo de evitarlos, perfeccionando los procedimientos, hasta obtener en lo posible las condiciones según indicamos al principio al principio, debe reunir un buen pavimento de calles.

Adoquinados de esta Ciudad, sus deficiencias e inconvenientes. Las próximas canteras de Puzol, a unos 22 kilómetros de esta capital, suministran abundante cantidad de roca arenisca dura, compacta, de estructura uniforme, que si bien ofrece alguna dificultad para la labra con el puntero, permite construir muy buenos adoquines, aún de diferentes formas y tamaños, y de dichas canteras proceden no solo los que se emplean en la Ciudad, si que también los que sirven a los adoquinados de las principales poblaciones de la provincia y aún de las inmediatas, porque el coste de arranque y labor resulta económico, sin que por otra parte el trayecto sea de importancia.

El material en sí es bueno y sería tan resistente como el granito de Aberdeen que se ha usado en Londres, ni aún quizás como el de igual clase empleado en Madrid, reúne sin embargo condiciones de resistencia suficientes, dado el tráfico de la localidad, como acredita la experiencia de muchos años. Obsérvense las calles de nuestra Ciudad y dejando por un momento a parte el desastroso efecto de sus adoquinados, dependiente del vicioso procedimiento de construcción y de otras causas que luego estudiaremos, fíjese la atención en los adoquinados, pocos se encontrarán partidos ni desgastados, sobre todo desigualmente, el desgaste en todo caso se observa en algunas de sus aristas, respondiendo siempre a la disposición de los frecuentes baches, o bien depende de los golpes y efectos del palanqueo para arrancarlos en las continuas remociones del piso.

No obstante las buenas condiciones intrínsecas de los adoquines, nuestros adoquinados son de los peor entre lo malo y esto depende, como acabamos de indicar, de la por todos conceptos defectuosa construcción. Nivelado el terreno y sin más consolidación que algún que otro perezoso golpe de pisón, se disponen las regladas y sobre un lecho de mortero de cal y arena de unos cinco o seis centímetros, se procede a arreglar los adoquines por hiladas normales al eje longitudinal de la calle y se procede al asiento por medio de fuertes golpes de pisón, hasta hacer refluir el mortero por todas las juntas. No es necesario discutir el procedimiento para reconocer sus vicios y su deficiencia.

Si a esto se añade que la remoción del adoquinado de nuestras calles es constante, puesto que pasando las cañerías por bajo del arroyo, cada vez que las empresas de gas o las de aguas potables han de tender un ramal, lo que ocurre con la mayor frecuencia, se ven obligadas a levantar el adoquinado y por otra parte las líneas de los tranvías repiten a cada momento la operación, unas veces para instalar nuevas vías, otras por las modificaciones a que obliga la intrincada disposición viaria de la Ciudad, y las más de ellas por los asientos que experimentan debidas a la falta de un subsuelo firme y

sobre todo, para corregir las verdaderas ranuras que constantemente se forman a los lados de los raíles, por efecto de las malas condiciones del adoquinado y consiguiente hundimiento de los adoquines contiguos, si a todo esto se añade, repetimos, el vicioso procedimiento constructivo, se comprenderá sin esfuerzo la razón fatal de los continuados hundimientos, baches y adoquines sueltos, que a cada paso de encuentran, de la falta de superficies adecuadas, del estancamiento de las aguas de lluvia o riego, del barro y suciedad que cubre las calles, y en una palabra, de las pésimas condiciones de nuestros pavimentos, si malas bajo el punto de vista de las necesidades del tráfico, peores aún por el aspecto que dan a la población y por la desgraciada influencia que necesariamente ejercen en la salubridad pública, al favorecer la fermentación de las materias orgánicas, imposibles de arrastrar por el barrido o el lavado e influidas a su vez por la humedad y el calor del clima.

Es, por consiguiente, de precisa absoluta necesidad mejorar las condiciones del adoquinado y ya que este no pueda ser perfecto, que reúna al menos la mayor suma de ventajas posibles.

Fundamentos del sistema de adoquinados que se proyectan. Ya hemos dicho que un buen adoquinado debe presentar una superficie lisa para la fácil circulación, si bien con ciertas asperezas o disposición de las juntas que evite el resbalamiento, es decir, que debe carecer en absoluto de baches y hundimientos. Estos se producen por dos causas principales: por la falta de elasticidad del adoquín que le impide resistir a los choques cuya falta de elasticidad no se halla contrarrestada por la transmisión lateral de las presiones y por la ausencia de un verdadero cimiento o fundación del adoquinado, que impida la depresión del mismo, y así sucede que es absolutamente imposible a un pavimento falto de aquellas condiciones, resistir las enormes presiones que originan los carros de gran carga y que se ejercen en la pequeña superficie de contacto del pavimento y de las llantas de las ruedas.

Es por lo tanto necesario disponer de consolidación artificial del suelo y obtener ciertas condiciones de elasticidad para el pavimento de adoquines. Así se reconoce desde hace mucho tiempo y entre las diferentes tentativas hechas para conseguirlo merece especial mención la efectuada por M. William Taylor en la estación de Custon Square del ferrocarril del North-Western primero y en algunas calles de Londres después, por ser el primero que, aunque no muy acertadamente en su resolución, hizo notar las ventajas y procuró obtener una base elástica para el asiento y aunque, como decimos no llegó a conseguirse por completo y el material empleado (grava y arena mezclando la segunda capa de aquella, que era más menuda, con una pequeña cantidad de cal) más bien tendía a sustituir un firme rígido, como aseguró M. Holland en una discusión del Instituto de ingenieros de aquella capital, merece citarse el hecho de que después de apisonado convenientemente aquel empedrado no dejara impresión ninguna el paso de un carruaje de dos ruedas cargado con 10 toneladas inglesas (10.150 Kg).

En París se han solido emplear los adoquines viejos para la construcción del cimiento o fundación de los nuevos adoquinados y en muchas partes se hace tan solo uno de una capa de arena, que se extiende sobre el terreno convenientemente preparado y apisonado. “El cimiento formado por arena, colocada sobre terreno fuerte y perfectamente encajonada y estribada por los lados”, dice el ingeniero Señor Felip en uno de sus artículos sobre los pavimentos de Barcelona, “constituye una excelente fundación, por ser la arena pura, ya seca o ya mojada, un material incompresible que

tiene la propiedad de transmitir las presiones lateralmente, impidiendo que los adoquines que se hallan encima, cedan por efecto de dichas presiones”, pero este mismo Señor hace notar el mal resultado que en la práctica produce el sistema, por cuanto la arena acaba por descomponerse a causa de la filtración por las juntas de los adoquines del agua impura y de la fermentación de los corpúsculos orgánicos, debida más que nada a la especie de barniz con que aquellas se cubren y que impide el paso del óxido.

Difícil, o quizás imposible, es evitar este efecto porque no basta rellenar con buen mortero hidráulico las juntas para hacerlas impermeables, porque los choques y trepidaciones del tráfico darían lugar muy pronto a grietas y desprendimientos de aquel material, desapareciendo la impermeabilidad, cuando no tenderían a la rigidez, pero en nuestro humilde concepto puede reemplazarse el cimiento de arena por una capa de hormigón o bien de piedra machacada convenientemente consolidada por medio del cilindro compresor que resulta más barata porque entonces, subsiste siempre una fundación de resistencia uniforme que ha de impedir los baches y hundimientos. Si bien es cierto que la rigidez de este cimiento podrá tener algunos inconvenientes, siempre ha de resultar incomparablemente mejor que la carencia de toda fundación. La existencia de esta capa firme bajo del adoquinado, augura por lo menos su conservación en buenas condiciones desde el momento en que impide los hundimientos, desaparecen los baches y, por consiguiente, subsiste la forma adoptada para la superficie del pavimento, conserva este su buen aspecto, las aguas discurren libremente y la tracción se verifica sin los esfuerzos y movimientos bruscos que determina la existencia de aquellos.

Sentando después sobre el cimiento así constituido los adoquines con arena, se obtienen las condiciones de elasticidad necesarias, porque como es sabido la arena goza la propiedad de obrar como semifluido y transmitir en todas direcciones la presión que sobre ella se ejerce. Habrá el peligro de la descomposición o pérdida de estas propiedades por el fermento de las materias orgánicas de la vía pública, pero indudablemente que ha de retardarse este efecto, cuando la seguridad de conservar el alisamiento de la superficie pavimentada permite verificar una limpieza esmerada que evite la saturación de las juntas con materias impuras.

De todos modos y en nuestro caso, este es un problema sin solución porque para ello sería preciso obtener la impermeabilidad de la superficie pavimentada y ya hemos indicado los inconvenientes y razones que nos impiden proponer los pavimentos que por su naturaleza lo son, como el asfalto o que convenientemente preparados pudieran serlo, como la madera.

La dimensión del adoquín es importante. Por una parte, conviene que sea pequeña, porque entonces presentando el pavimento mayor número de juntas, favorece el tiro de las caballerías y permitiendo que el contacto de las ruedas tenga más fácilmente lugar sobre dos adoquines, se reparten mejor las presiones. Por otra parte, el adoquín pequeño ofrece mayores superficies para la labra, lo que le hace más costosa la repetición de juntas, produce más trepidación y ruido más molesto y no es susceptible de reparaciones, exigiendo mayor cuidado en la colocación por cuanto es más fácil que se pierda la trabazón de las juntas.

También conviene observar que un adoquín de gran tamaño, sobre todo en longitud, por bien sentado que esté tiende a girar sobre uno de sus extremos, lo cual es causa de deterioro o descomposición del pavimento.

Las juntas que más padecen son las que se presentan en el sentido de la longitud de la vía y son también las que más desgasta el rozamiento, de manera que cuando menos existan, mayor será la duración del adoquín, pero como de dar a este mucha longitud habría facilidad en que girara sobre el centro de su base al cargar sobre una de las aristas superiores, hay que limitar esta dimensión a lo que la experiencia aconseja.

De todo ello, se deduce la conveniencia de que las dimensiones de los adoquines no excedan de determinados límites y, sobre todo, de que haya cierta relación de proporcionalidad entre ellas.

En su consecuencia y habida cuenta del coste de adquisición y labra como factor importante, hemos adoptado las dimensiones siguientes: 0,14m de latitud, 0,28m de longitud y 0,20m de altura.

En cuanto a la forma, conceptuamos ventajosa la del prisma que se aproxime mucho al paralelepípedo, tanto cuanto sea posible, por la necesidad de que la cara inferior del adoquín sea algo más pequeña que la superior para adaptarse al bombeo que presenta la sección transversal de la calle.

Respecto a la disposición, entendemos preferible la más generalizada y que mejores resultados produce en la práctica, es decir, la formación de hiladas normales de eje longitudinal de las calles, porque siendo esta la dirección del tráfico se presentan juntas transversales, en donde agarran los cascos de las caballerías, evitando el resbalamiento, y colocados además los adoquines a juntas encontradas no han de ofrecer a los carruajes huecos en el sentido del movimiento, facilitando así la circulación, particularmente de los vehículos pesados o con grandes cargas.

Descripción de los adoquinados que se proponen para el arroyo de las calles. En consecuencia de todo lo dicho creemos deber aconsejar el empedrado con adoquines de la arenisca dura de Puzol, para los arroyos de la Gran Vía central, para la prolongación de la calle de la Paz y de la Corona, para las plazas de la Reina, la de frente a la Lonja y para las demás calles más importantes que comprende el Proyecto, según detalladamente expresan los citados correspondientes del presupuesto, adoquinando los restantes, o sea las secundarias, con los adoquines procedentes de las calles que se suprimen o reforman. Según la medición practicada y que bajo el correspondiente estado se acompaña, la superficie de adoquinado que ha de levantarse a consecuencia del Proyecto es de 29.049 metros 44 decímetros cuadrados, la de aceras 8.809 metros 50 decímetros cuadrados y la extensión del rastrillo o bordillo 8.208,60m. La superficie de empedrados con adoquines procedentes de las calles que se suprimen o reforman, que comprende el proyecto, es de 13.382 metros 52 decímetros cuadrados, de modo que resulta un sobrante de 15.666,92m. De las losas de aquellas aceras se emplean nuevamente 3.175,25m, y del rastrillo 2.428,90m, sobrando 5.634,25m de las primeras y 5.779,90m del segundo.

Conviene que resulten estos sobrantes, tanto porque los desperfectos de este material han de ser mucho, como para poder elegir de entre los utilizables lo mejor y reservar la parte que en todo caso pueda resultar aún aprovechable para las reparaciones que constantemente hay que hacer en la Ciudad.

Para la construcción del adoquinado proponemos el siguiente procedimiento. Hecha la explanación y construidas todas las sobras del subsuelo, se procederá a preparar el terreno marcando el arroyo y dando a la sección transversal la forma de los planos inclinados que presenta en su centro la arista saliente con objeto de iniciar el bombeo que ha de darse al adoquinado, apisonado perfectamente las tierras con el auxilio del riego. Hecho esto, se extenderá una capa de piedra machacada, compacta y dura de 0,15m para que se reduzca a 0,10m después de comprimida fuertemente por el cilindro de vapor. Formado así el cimientado o fundación del adoquinado, se procederá a verter una capa de arena y a la colocación de los adoquines por hiladas perpendiculares al eje de las calles y a las juntas encontradas, sentándolas después por medio de fuertes golpes de pisón.

La disposición de acometimientos a la alcantarilla de frente de cada una de las medianerías o división de los solares y la colocación de las tuberías de gas y agua, según se ha descrito al ocuparnos del alcantarillado, evitará la remoción del pavimento así construido, asegurando la estabilidad y duración.

Aceras. La estructura de otra variedad de la piedra arenisca a que se ha hecho referencia permite obtener con facilidad y a precios económicos, losas perfectamente planas y de estructura uniforme, grano fino y de espesores variables, cuyas condiciones las hacen muy a propósito para el embaldosado de las aceras. A pesar de ello tampoco pueden citarse como modelo las que existen en la Ciudad y esto depende del poco espesor unas veces y de la falta de consolidación del suelo otras, cuando no influya también la mala calidad del mortero empleado para la colocación y aún las pequeñas o excesivas dimensiones, circunstancias que se explican teniendo en cuenta que la construcción se efectúa por los propietarios al tiempo de terminar los edificios. Pero dando a dichas losas las dimensiones convenientes y el grueso necesario y sentándolas sobre una pequeña capa de hormigón ordinario (mejor aún si fuera hidráulico) después de haber apisonado previamente el terreno, empleando para su colocación buen mortero de cal y arena, se evitaría la rotura y hundimiento de las losas.

Esto es precisamente lo que conceptuamos deber proponer con tanto más motivo cuanto el mucho ripio que han de dar las demoliciones ha de simplificar y disminuir el coste de la capa de hormigón sobre que asienten las losas.

Pero como hay que procurar el mejor aspecto para la Gran Vía, para las plazas y para las calles más importantes del proyecto, creemos que las aceras deban construirse con losas cuadradas de 0,45m de lado y 0,06m de espesor colocadas de modo que las juntas formen ángulos de 45° con relación a la línea del rastrillo y de los edificios, empleando para las de las calles restantes las procedentes de aquellas que se suprimen o reforman, excepto en las más importantes en que se colocarán losas nuevas, aunque de dimensiones variables.

Islas, burladeros o salvavidas. Sabido es que en las calles que exceden de cierta latitud y asumen gran movimiento resulta expuesto el cruce de una a otra de sus aceras, sobre todo, para determinada clase de personas, dependiendo los riesgos principalmente de la circulación de carruajes, sobre todo cuando se cruzan o marchan en opuestos sentidos. Para evitar los peligros que de ello proceden, proyectamos en la Gran Vía el establecimiento de diferentes islas, emplazándolas como indican los planos de detalle (hojas nº 2, 3 y 4) al frente de las distintas encrucijadas y a la distancia

media de las aceras correspondientes, habiendo tenido también especial cuidado de que nunca y en ningún caso, hayan de servir de obstáculo al paso de las líneas de tranvías que puedan establecerse y que es de suponer se coloquen junto a las aceras, puesto que de este modo se facilitará el acceso del público a los vagones o bien al descenso desde ellos a la calle.

Al mismo tiempo y siempre que a ello no se han opuesto razones de otro orden, se ha procurado aprovechar el emplazamiento de las indicadas islas, los espacios libres que suelen quedar entre los cruces de las líneas del movimiento directo en combinación con el articulado, con lo cual, a parte de la función propia que cumplan, han de contribuir a regular el movimiento ecuestre y rodado, obligando a los carruajes a tomar la dirección que verdaderamente les corresponda.

Sirven también para el emplazamiento de los retenes destinados al servicio de policía y para la colocación de los grandes candelabros del alumbrado.

Servicio de aguas potables. Cedido a una empresa particular el servicio de abastecimiento de aguas potables de la Ciudad y viniendo ésta terminantemente obligada a canalizar y extender el servicio a cuantas calles el Ayuntamiento le designe con arreglo a las condiciones de carácter técnico que constan en el expediente que al objeto fue instruido y en las que minuciosamente se detalla el sistema de tuberías, diámetros, espesores, enchufes, uniones de diferentes clases, válvulas y demás, así como las de las fuentes, bocas de riego e incendios, el modo de ejecución de todas las obras y en una palabra, cuantos detalles pueda exigir el más detenido estudio y siendo además de cuenta de dicha Empresa todo lo concerniente al servicio público de las aguas potables, bajo la inspección del Ingeniero Municipal encargado especialmente de tan importante servicio, nada creemos deber consignar aquí, salvo la advertencia de que la canalización y abastecimiento de aguas así como el servicio de riegos e incendios para las calles del Proyecto, se llevará oportunamente a cabo por dicha Empresa, razón por la cual no figura en el Presupuesto cantidad alguna con que atender a tan necesario objeto.

Alumbrado. Contratado también el servicio de alumbrado público, corresponde a la Empresa en virtud de las condiciones estipuladas, la canalización y colocación de las tuberías y faroles, siendo de cuenta de la corporación Municipal los candelabros que han de soportar a estos últimos. Al objeto proyectamos dos tipos cuya distribución se indica en los planos por medio de unos pequeños círculos de color azul, uno sencillo o para un solo farol, combinado con una plancha donde fijar anuncios, como ya actualmente existe, produciendo algún ingreso el arbitrio correspondiente, y otro más importante, para grupos de cinco luces, que se colocarán en el Centro de las islas de la Gran Vía, sirviendo al ornato y contribuyendo a su buen aspecto, a la vez que a la iluminación de la parte central de tan espaciosa calle.

En ella, lo mismo que en la continuación de las de la Paz y de la Corona, las tuberías deberán ir por las alcantarillas, según se halla proyectado, efectuándose las derivaciones como ya se ha dicho, y en las demás calles del Proyecto las tuberías habrán de ser dobles y colocarse una por bajo de cada acera, para evitar la continua remoción del adoquinado al tener que proceder a la toma para el servicio particular.

Análoga disposición habrá que adoptarse para la colocación de las cañerías de agua potable y sus derivaciones para el abastecimiento de los edificios.

Mingitorios. Para atender a este necesario servicio se proyecta un tipo cuya planta puede adaptarse perfectamente al caso de que se quiera disponer una sola plaza, al en que convenga establecer dos, o al en que se trate de obtener cuatro. Juzgamos preferible que sean de dos plazas, número a nuestro entender suficiente y así lo suponemos en el presupuesto. Sin embargo podrían construirse algunos de a cuatro si se creyera conveniente.

Proponemos el emplazamiento de 18 recipientes de dos plazas, convenientemente distribuidos, número que creemos ha de ser suficiente y que en último resultado a toda hora podría aumentarse, puesto que en realidad su exacta determinación incumbe más bien a la Administración Municipal, verdaderamente concedora de las necesidades de este ramo de la policía urbana.

Dichos mingitorios se emplazan sobre las aceras, cerrándose por medio de unas pantallas dispuestas en forma que eviten completamente todo registro interior y que no obstante, por su altura menor a la del hombre y por el espacio hueco de la parte inferior, permitan ver desde fuera cuando se hallan ocupados.

El desagüe o vertedero a las alcantarillas irá provisto del correspondiente sifón y una corriente continua de agua evitará el mal olor y contribuirá a que se conserven limpios.

Retenes para la Policía y estafetas telefónicas. Para atender al cuerpo de policía o guardia municipal encargada de velar por la seguridad individual en la vía pública y hacer cumplir las disposiciones correspondientes de las ordenanzas de Policía Urbana, se proyecta el emplazamiento de seis pabellones cuyos planos forman parte de la hoja nº 26 y que se emplazan en los puntos siguientes: uno en el cruce de las calles de Colón, Játiva y Gran vía central; otro en la plaza de frente a la Estación de la línea de Almansa; otro en el encuentro de las calles de San Vicente y Gran vía a la parte sur; otro en la última, frente a la desembocadura de la calle de Cadirers; otro en la expansión de la Gran Vía junto a la calle de Salinas y el último frente a las calles del Museo y de la Jordana.

Algunos de estos pabellones podrán a la vez servir para el establecimiento de estafetas telefónicas destinadas al servicio del público.

La construcción es sencilla, sobre un zócalo de sillería, apoyan unas columnas de hierro fundido colocadas en los vértices del octógono que forma la planta y reciben la armadura en pabellón o a ocho aguas que ha de soportar la cubierta, cuya armadura es de hierro forjado. La cubierta será de teja plana barnizada con diferentes colores que formen agradables dibujos, e irá colocada sobre tablas machiembradas, cepilladas y barnizadas por la cara inferior, quedando al descubierto, lo mismo que los cuchillos de la armadura. Los espacios entre columnas se cerrarán por muretes de medio ladrillo agramilado. El pavimento lo constituirán las mismas losas de las aceras o islas sobre que se emplazan.

Planchas anunciadoras. La necesidad de disponer puntos para la colocación de anuncios y evitar que estos se fijen sobre las fachadas de los edificios nos mueve a proyectar el establecimiento de planchas al objeto, de forma análoga a las empleadas en Madrid y Barcelona, incluyendo en presupuesto el importe de 25 que se distribuirán convenientemente.

Modelos de fachadas. Para cumplimentar lo dispuesto en el Artículo 80 del Reglamento para la aplicación de la Ley de Expropiación forzosa vigente, se acompaña el proyecto de dos modelos para las fachadas de los edificios que nuevamente habrán

de construirse, sobre los solares resultantes, habiendo adoptado para ellos la extensión de 17,00m y 18,00m que son las líneas de fachada más frecuentes en la parcelación de solares que se proponen. Mas que verdaderos modelos deben, a nuestro juicio, considerarse como tipos a los que se ajuste la disposición y líneas generales de cada uno de los proyectos de fachada que previamente a la construcción del edificio y para obtener la correspondiente licencia de obras, han de presentar los particulares y han de ser juzgados por los tres Arquitectos Municipales, cuyos conocimientos y buen criterio son desde luego garantía suficiente de acierto en la interpretación de lo que la Ley se propone y que a nuestro entender, más que la repetición uniforme de uno o varios modelos de fachada, lo cual habría de producir la monotonía y consiguiente perjuicio en el efecto artístico de la calle, se propone determinar las proporciones, carácter y lineamientos generales a que hayan de sujetarse los sucesivos proyectos de alzado exterior de los nuevos edificios.

En este sentido, se han estudiado los modelos que componen la hoja nº 26 de los planos y de los que el demarcado con el número 2 debe considerarse como de tipo mínimo o de menor importancia, es decir, que no habrá de aceptarse proyecto alguno que le sea inferior. El número 1 puede considerarse como tipo de mayor riqueza, pero sin que por ello excluya la libertad en que dentro de los límites y circunstancias indicadas queden los propietarios y arquitectos particulares para proyectar y construir edificios y fachadas todo lo suntuosas que quieran.

Tampoco ha de entenderse como preceptivo el destino aparente de las plantas bajas, ni el número de pisos y alturas determinadas en los citados modelos, puesto que de otra manera se restringiría mucho la libertad que entendemos debe reservarse al particular en cada caso, si bien ella ha de contenerse no solo dentro de las condiciones de disposición, proporciones y carácter general de los expresados modelos, si que también ser circunscrita a las siguientes bases con arreglo a las cuales habrán de desarrollarse los proyectos de edificación en los solares que comprende el Proyecto.

Bases para el estudio de los proyectos y construcción de los edificios particulares. 1ª

Las casas que hayan de construirse en los solares resultantes del Proyecto no podrán tener menos de dos pisos altos ni exceder de tres. Podrá sin embargo agregarse un entresuelo, siempre que se componga con el bajo de manera que aparezca un solo piso, y un desván o ático, cuya altura máxima no exceda de dos metros. De todos modos, la altura mínima comprendiendo el espesor del piso, será de 3,20m para los entresuelos, 3,70m para los principales y 3,50 para los restantes, sin que la total de las fachadas pueda ser mayor de 20,00m desde el nivel de la acera a la arista superior de la cornisa de coronación en la Gran Vía, calle de San Vicente y plazas del Proyecto, y de 18,00m en las restantes.

2ª Para las casas de ángulo o esquina a dos calles diferentes regirán para ambas fachadas los límites de altura correspondiente a la de mayor importancia.

3ª A pesar de las restricciones anteriores se permitirá la construcción de hoteles o chalets del número de pisos y altura que convengan al propietario, siempre que se retiren por lo menos 10,00m de la vía pública, dejando entre esta y la construcción un jardín cerrado por medio de verja o muro convenientemente cercado y emplazado a la línea vigente.

4ª Las casas o edificios que solo dispongan de una fachada deberán tener como superficie descubierta destinada a patios de luz y ventilación el 20 por 100 de su área

total, cuya superficie se distribuirá según convenga a cada interesado, pero advirtiéndole que no será permitido el emplazamiento de ningún patio menor de nueve metros cuadrados.

5ª En las casas que dispongan de dos o más fachadas la superficie destinada a dichos patios bastará que sea igual al 12 por ciento del área total.

6ª Será obligatoria la colocación de sifones en todos los retretes, así como al pie de todo conducto de bajada de aguas sucias.

7ª Asimismo, será obligatoria la elevación de las tuberías de los retretes, a dos metros sobre los tejados más altos de los edificios respectivos, a fin de que los gases de aquellas cañerías tengan libre salida a la atmósfera y nunca puedan saturar el agua de los sifones.

8ª Los sifones de los retretes podrán sustituirse, cuando así convenga al propietario, por aparatos inodoros de cualquier sistema, pero siempre que determinen la obturación necesaria a evitar que los gases de las alcantarillas se esparzan por las habitaciones.

9ª Todo ramal de alcantarillado que pase a distancia menor de tres metros del pozo o pozos que puedan construirse en los edificios, deberá estar constituido por materiales hidráulicos y ser perfectamente impermeable.

10ª No se prohibirá la construcción de sótanos en los edificios, pero si que estos se destinen a habitaciones, a menos que del reconocimiento que practiquen los Arquitectos y Médicos de sanidad Municipal no resulte que se hallen perfectamente secos y reúnan las condiciones de luz, ventilación y cubo de aire necesario para la higiene y salubridad de sus habitantes.

11ª Para el debido cumplimiento de las anteriores bases el propietario de cada solar, al presentar la solicitud para la licencia de obras, deberá acompañar a más del plano de fachada la de una de las plantas del proyecto, cuyos planos suscribirá el perito a quien encargase la dirección de las obras y una vez terminada la edificación habrá de ponerlo en conocimiento de la Alcaldía para que esta disponga el reconocimiento facultativo, al objeto de investigar si quedan cumplidas las condiciones impuestas, sin cuyo requisito no podrá habitarse el edificio.

Todas estas condiciones tienen por objeto obtener las de ornato y saneamiento que, unidas a las de mejora de la viabilidad pública, respondan al objeto primordial de los proyectos de la clase del que nos ocupa y exige la sección quinta de la repetida ley de Expropiación, al tratar de la Reforma Interior de las grandes poblaciones, sin que, por otra parte, excluya que se amplíen y completen en un reglamento especial que no dudamos redactará oportunamente el Excelentísimo Ayuntamiento, perfectamente conocedor de la importancia de la cuestión y en alto grado celoso por el mejoramiento de las condiciones generales de la ciudad.

Expropiaciones. Necesidad y justificación de las que comprende el Proyecto.

Expuestas en la primera parte de esta memoria las consideraciones y razones que ponen de manifiesto las grandes ventajas y objeto que principalmente ha de cumplir el proyecto bajo los puntos de vista de la viabilidad, salubridad y ornato general de la población con las que se demuestra la utilidad pública que su ejecución ha de reportar, y completadas aquellas, con el concepto que se deduce de la descripción que acabamos de hacer, de todo lo cual resulta que el proyecto reúne las tres condiciones de mejora, saneamiento y ensanche interior de la ciudad que apetece la ley,

entendemos deben pasar a determinar ahora los fundamentos y justificar la necesidad de las expropiaciones que se producen y constan detalladamente en el correspondiente estado de los que se acompañan.

La vigente ley de expropiación establece el sistema de zonas y dice en su artículo 47: “estarán sujetas en su totalidad a la enagenación forzosa para los efectos previstos en el artículo anterior, no sólo las fincas que ocupen el terreno indispensable para la vía pública, sino también las que en todo o en parte estén emplazadas dentro de las dos zonas laterales y paralelas a dicha vía, no pudiendo sin embargo exceder de 20 metros el fondo o latitud de las mencionadas zonas”, añadiendo el Reglamento en su artículo 79: “que las zonas laterales y paralelas deben tener cada una el ancho de la calle que se proyecte, pero siempre dentro del límite máximo que prescribe el artículo 47 de la ley”.

¿Quiere esto decir que la expropiación no se extiende más allá de otro espacio por lado igual al ancho de la calle o al límite de 20 metros en su caso y que en su consecuencia no se expropian más que los edificios o parte de ellos que sea necesario para que las zonas laterales y por lo tanto los solares que resulten enagenables tengan un fondo uniforme y constantemente igual, que no rebase los límites? Entendemos que en modo alguno. En primer lugar, porque en tal caso habría verdadera contradicción y no podría racionalmente explicarse lo que textualmente expone el artículo 47 de aquella al decir que la enagenación se refiere a la totalidad de las fincas y comprende a las que en todo o en parte se hallen emplazadas dentro de las referidas zonas. Pero hay además otra razón de no ser así, hubiera debido la ley y en su defecto el reglamento, deslindar los casos preceptuar lo necesario respecto a las expropiaciones parciales que necesariamente habían de presentarse con frecuencia y determinar lo procedente en ciertos casos, como por ejemplo cuando quedaran grandes o pequeñas porciones de los edificios a la parte posterior de aquellas zonas, sin que fuera posible darles comunicación con las vías públicas, lo que no había de ser difícil que ocurriera. Nada de esto dice la ley ni el reglamento, luego no quiere significar sino lo que resulta lógico y es consecuencia de las razones que lo informan, es decir, fijar por una parte el fondo o latitud general, teórica si se quiere, que habían de tener las zonas laterales ante la necesidad y la justicia de establecer un límite prudente y concretar por otra el número de los edificios que hayan de ser objeto de la expropiación y el concepto en que esta deba tener lugar.

Por eso, establece límites para el ancho de las zonas y por eso manifiesta que estarán sujetos a la enagenación los edificios que en todo o en en parte se hallen emplazados dentro de ellas, expresando claramente que dicha enagenación se refiere a la totalidad, es decir, que la expropiación debe ser total para cada finca.

El artículo 48 de la ley previene que cuando para la regularización de manzanas convenga hacer desaparecer algún patio, calle o trozo de ellas, estarán también sujetas a la enagenación forzosa, las fincas que tengan fachadas o luces directas sobre las mismas, si los propietarios de ellas no consiente en su desaparición.

Los expresados derechos constituyen en el fondo la verdadera razón fundamental de las expropiaciones que proponemos, pero aún conviene otra observación. ¿Las disposiciones de la ley de expropiación en sus artículos 47 y 48 son realmente derechos que concede o deberes que impone? Por una parte, parece lo primero puesto que aparte de que las expropiaciones por zonas es necesaria para obtener las

tres condiciones que la ley exige para tener aplicación, o sea, que produzcan la mejora, saneamiento y ensanche interior de la ciudad, particularmente la segunda, son necesarios grandes recursos para llevar a efecto las obras de esta clase y en la reventa de solares resultantes se halla la posible compensación a los sacrificios impuestos, pero estudiando bien la cuestión, hay que reconocer que siendo el objeto primordial de la población a que traten de aplicarse no cabe que sea potestativo el establecimiento de las zonas, ni mucho menos su circunscripción en los casos en que así convenga, porque entonces resultaría cuando menos comprometido aquel objeto y sobre todo porque las corporaciones municipales que son las que principalmente están llamadas a realizarlos, deben excederse de su misión administrativa, para pretender determinadas especulaciones, siquiera lo sean en beneficio de la ciudad.

Tal es también el criterio sustentado por la Dirección General de Administración Local, en el oficio que con fecha de 20 de noviembre de 1883 dirigió al excelentísimo señor gobernador de esta provincia, devolviendo el expediente instruido para la apertura de la calle de la Paz y regularización de la plaza de la Reina, para que, entre otras cosas, se complementara el Proyecto, formando el oportuno presupuesto con todo lo demás relativo a la expropiación de las zonas laterales, cuyo proyecto había sido formulado en la creencia de que no era obligatoria la expropiación total de las zonas laterales, sino potestativa la aplicación para aquellos casos y edificios en que fuera conveniente.

Resulta en su consecuencia que la expropiación debe entenderse a la totalidad de las fincas que en todo o en parte se hallen situadas en las zonas laterales y comprende también a las que formen las calles o trozos de ellas que se supriman para la regularización de las manzanas, cuando por lo que respecta a este último caso, los propietarios de ellas no renuncien a los derechos de que hayan de ser privados.

En este principio se funda la extensión de las expropiaciones que comprende el proyecto y cuya descripción pasamos a indicar por cuanto de ella y de lo expuesto se deducen sus fundamentos y su necesidad.

Expropiaciones de la 1ª zona del proyecto. Aceptada una numeración convencional y correlativa para la designación de las manzanas a que afecta la expropiación, seguiremos el mismo orden establecido.

La mayor parte de las casas que forman la manzana nº 1 tienen su fachada a la calle de Ruzafa, cuya total superficie queda comprendida en la nueva vía de 30,00 m de latitud y aunque de mucho fondo, han de ceder gran parte de su solar para el área de esta última, y como además las abraza en mucha parte de su profundidad la zona lateral de 20,00 m, no cabe duda respecto a su expropiación.

Únicamente las casas nº 15, 17, 19 y 21 de la calle de Ribera son las que de esta manzana no han de contribuir en parte alguna de su solar para el establecimiento de la Gran Vía, pero vienen afectadas en gran parte por la zona lateral y como además su superficie es necesaria para la regularización de los solares que han de constituirse, precisa también su enagenación.

Los edificios que constituyen la manzana nº 2 son de gran fondo, y aunque para la vía pública han de ceder de su área una cantidad relativamente pequeña, la zona lateral comprende a todos los que tienen fachada a la calle de Ruzafa, entre los cuales se encuentra el teatro de este nombre y el convento de religiosas de Santa Clara, cuyo jardín se entiende hasta la calle de Pascual y Genís, y por consiguiente han de ser objeto de expropiación. La gran extensión que en general tienen estos edificios

particularmente el último de los citados, obliga a dar también gran desarrollo a la zona expropiable, si bien esta viene impuesta por las circunstancias particulares de disposición y fondo de los expresados edificios y de las prescripciones generales de la ley antes analizadas.

Más de la mitad del área de la manzana designada con el nº 3 ha de convertirse en vía pública, excediendo la zona lateral la parte de ella que ha de subsistir. Por consiguiente, no cabe duda respecto a la necesidad de su expropiación.

Tampoco puede ofrecerla la manzana nº 4 cuya total superficie se destina a espacio viable.

Una pequeña parte del solar de las casas nº 2, 4 y 6 de la calle de Ribera en la manzana nº 5 ha de venir a constituir la plaza que se dispone frente a la estación de la línea de Almansa, pero la zona lateral de la Gran Vía comprende a más de las indicadas a los números 8, 10 y 12, las cuales también se incluyen en la expropiación, tanto porque afectadas como se ha dicho por la zona lateral, se hallan en vigor comprendidas dentro de los preceptos legales, los cuales no pueden eludirse, como también porque así resulta para la mejor distribución de los solares y al objeto de que las ventajosas condiciones que indudablemente han de tener los nuevos edificios que se construyan, lo mismo bajo el punto de vista higiénico que por lo que al ornato público se refiere (fines que prescribe la ley y a la vez fundamentos de la expropiación de las zonas laterales) se extiende lo más posible en las inmediaciones de uno de los puntos, si hoy ya importante, destinado a ser uno de los más notables de la ciudad.

De la manzana nº 6 se expropia solamente la casa nº 1 y 3 de la calle de Ruzafa, única afectada por la Gran Vía y en su mayor parte comprendidas por la zona lateral que llega hasta muy cerca de su fondo. Y por consiguiente obliga a la enagenación forzosa, a pesar de tratarse de uno de los mejores edificios particulares que modernamente se han construido en la localidad.

Componen la manzana demarcada con el nº 7 diferentes casitas, en general de pequeñas dimensiones y malas condiciones higiénicas, proponiendo la expropiación de las que vienen afectadas por la Gran Vía y su zona lateral. Comprende esta también la señalada con el número 7 y 9 de la calle Lauria, actualmente en construcción y aunque esta lo sea excelente y sus condiciones generales han de resultar buenas, no hemos creído poderla excluir, por cuanto según decimos viene emplazada dentro de la zona lateral.

También las manzanas nº 8, 9 y 10 se hallan constituidas por pequeñas casas, a las que falta capacidad e higiene, como pertenecientes al antiguo Barrio de Pescadores, uno de los más deficientes y peores de la ciudad, y también de ellas han de expropiarse únicamente las que vienen afectadas por la Gran Vía y en zona lateral, sin que por lo demás se ofrezca circunstancia alguna digna de particular mención.

En la manzana demarcada con el nº 11 se encuentran los solares del exconvento de San Francisco, cuya urbanización tanto tiempo se persigue y tan necesaria es a la ciudad por razones de todos conocidas. Constituyen en realidad una sola finca, afectada en gran parte por las vías públicas que se proyectan y comprendida su totalidad por las zonas laterales de ellas, motivos uno y otro que justifican la necesidad de la expropiación que desde luego se propone.

La manzana nº 12 viene afectada por la Gran Vía y por la calle del Vallet, cuya apertura se proyecta a consecuencia de las razones indicadas en el lugar oportuno de esta

memoria. Dicha última calle comprende también a algunos de los edificios de las manzanas designadas con los números 13 y 14, y a este propósito conviene hacer una aclaración. Se observará en los planos de detalle que llamamos económicos que la manzana señalada con el nº 12 se halla en realidad subdividida o demarcada a la vez con este número y el 14. Ha sido efecto de un error, debido a la confusión que producía la multitud de líneas del plano antes de poderse trazar en él las manzanas y líneas de color que permiten apreciar a primera vista el objeto de cada una, error advertido cuando ya se había extendido los documentos a que afecta y procedido al caldo del primer ejemplar, pero como se refiere únicamente a una numeración de orden convencional y tanto monta que la agrupación de determinados edificios responda a la disposición real de una manzana o que esta se subdivida en dos, como inadvertidamente se ha hecho, y el error sí determinado ni impone exclusión alguna de las fincas que hayan de expropiarse ni tampoco inclusión de otras que no lo deban ser, ni en último resultado afecta al buen orden y claridad con que han de presentarse los estudios de esta clase. No se ha creído necesario enmendarle, lo cual hubiera exigido un aumento notable de trabajo y el tiempo consiguiente, limitándonos a dar estas explicaciones para que nunca se atribuya a falta de cuidado o descuido en el estudio de todos los detalles, lo cual hemos procurado con el mayor detenimiento.

Muchos de los edificios que a consecuencia de lo dicho se comprenden en las llamadas manzanas 12 y 14 han de ceder gran parte de su solar y algunos su totalidad para las indicadas calles, proponiéndose según puede verse en la hoja nº 22 de los planos, la enagenación forzosa de ellos, en su generalidad, emplazados también dentro de las zonas laterales y de los pocos en que solo ocurre este último, con tanto más motivo cuanto que dichas zonas abrazan la mayor parte de su superficie.

La proyectada calle del Vallet constituye en realidad una nueva apertura desde la de Barcelonina a la de las Barcas, porque por una parte se efectúa a través de masas edificadas en una notable atención, y por otra exige marcados retiros de la fachada del nº 6 a que se ha hecho referencia y de la posterior de la casa nº 10, plaza de San Francisco, así como también cercena grandemente la casa nº 7 de la calle de las Barcas a través de la cual puede decirse que se abre la calle.

Pero, aun cuando ofreciera dudas el considerar a la expresada en el sentido legal que justificara las expropiaciones de los expresados edificios y de los nº 9 de la calle de las Barcas y 14 de la de Trànsits, ambas emplazadas dentro de la zona lateral correspondiente, se impondría dicha expropiación, por la necesidad de obtener solares regulares en punto tan importante de la población y por las servidumbres de vistas, luces y paso que estas últimas casas y también la nº 12 calle dels Trànsits tienen a la actual calle del Vallet, de cuyas servidumbres han de verse privadas según el proyecto.

De todos modos, no cabe duda respecto a la necesidad de expropiar totalmente la casa nº 7 de la calle de las Barcas y aun cuando por nuestra parte incluyamos en los planos la nº 9 de la misma calle, las 12 y 14 de la dels Trànsits y la 6 de la actual calle del Vallet, esto no ha de ser obstáculo para que la superioridad disponga con perfecta justicia lo que legalmente proceda, bien decidiendo la exclusión de la última o bien reservando a los propietarios de las otras la facultad consignada en el artículo 48 de la Ley, sin que ello pueda considerarse como verdadero inconveniente para el proyecto, puesto que las modificaciones que por este y los demás casos análogos que se presentan obliguen en el cálculo del importe de las expropiaciones y valoración de los

solares, vendrá a corregirse al proceder al nuevo y definitivo cálculo de estos conceptos, que de todos modos se ha de hacer después de la declaración de utilidad pública del proyecto y a tenor de lo dispuesto en el artículo 96 del reglamento para la aplicación de la ley de expropiación vigente.

A través de las manzanas nº 15 y 16 se proyecta la apertura de la calle E entre la Gran Vía y la de San Vicente. La casa nº 20 de la Plaza de San Francisco, lo mismo que las números 22 al 34 de la bajada del mismo nombre, se hallan emplazadas dentro de la zona lateral correspondiente a dicha Gran Vía y su expropiación viene impuesta por esta circunstancia. Las casas nº 95, 97 y 99 de la de San Vicente han de ceder casi todo su solar para la calle E y los números 91, 101 y 103 de aquella, así como los números 3, 5 y 7 de la de Cotanda y la 2 de la de Rojas Clemente se hallan emplazadas en los diez metros de zonas laterales de la proyectada calle E. y por último, la casa nº 89 de la de San Vicente se halla afectada por la supresión de las calles de Rojas Clemente y Zapata y comprendida, por consiguiente, en el artículo 48 de la Ley, en varias ocasiones citado, pero además la expropiación de esta última casa se hace necesaria para la regularización de los solares, como claramente indica la sola inspección de los planos, por todo lo cual resulta justificada la necesidad de la enagenación total de las expresadas manzanas nº 15 y 16.

Todos los edificios que componen la manzana número 17 se hallan afectados por la Gran Vía o la zona lateral correspondiente a esta sección, excepción hecha de la casa nº 87 de la calle de San Vicente, la cual aparte de presentar su fachada lateral a la de Rojas Clemente, que se suprime según se ha dicho, es de área muy reducida y por efecto de su relativo emplazamiento impediría la regularización de los solares, sobre todo cuando encontrándose en análogas circunstancias la casa nº 89 de la misma calle, habrían de dejarse de expropiar las dos en todo caso, y entonces sería preciso adjudicarles las parcelas correspondientes de la sección de la calle de Rojas Clemente que confrontan con sus fachadas laterales, ofreciéndose dificultades para la aplicación de este aumento de solar que, obligando a obras de importancia, quizá a la reedificación de dichas casas, es probable que no conviniera a los propietarios con tanto más motivo, cuanto el precio de aquellas parcelas debería estar en relación con la mayor importancia y aumento de valor, dependiente de la ejecución del proyecto y la indemnización de las importantes servidumbres de que se privara a los edificios habría de compensarse con importantes beneficios que necesariamente habían de experimentar, por todo lo cual es de suponer la probabilidad de que los propietarios opten por la enagenación de las referidas casas. Pero, como por otra parte, esta es precisa para la regularización de los solares objeto y precepto de la Ley de Expropiación en su capítulo 5º, entendemos queda justificada la necesidad de la expropiación de toda la manzana que nos ocupa.

Las casas nº 4, 5, 6, 7 y 8 de la plaza de Cajeros y las comprendidas entre las 1 y 3 y el 33 de la bajada de San Francisco han de ceder muchas de ellas gran parte del solar y algunas todo él para la Gran Vía del proyecto. Los números 1, 2 y 3 de aquella plaza y los números 53 y 43 al 51 de la calle de San Vicente, así como las nº 9, 11 y 13 de la de Barcelonina, la 2, 4 y 6 y las 8 y 10 de la de Moratín, lo propio que la 2 y 4 de la plaza de la Pelota, se hallan emplazadas dentro de la zona correspondiente a la Gran Vía y las nº 1, 3, 5 y 7 de la de Barcelonina a más de estar comprendidas en esta zona, han

de ceder gran parte del solar para la vía pública, por cuyos motivos se impone la enagenación forzosa de todas ellas, que son las que en la manzana nº 18 se proponen.

Enagenaciones de edificios que comprende la 2ª zona del proyecto. Oportunamente se justificaron las causas determinantes de la apertura de la calle F y constitución de la plaza contigua a la de San Vicente, situada al principio de aquella, así como la supresión de las calles de Colchoneros, Fuentes y Rosas, causas que en síntesis se reducen a poder obtener la mejora de las condiciones viables y la regularización de las manzanas y solares que han de resultar contiguas a la Gran Vía e importante calle de San Vicente.

Al objeto, se hacen necesarias las siguientes expropiaciones todos los edificios de la manzana nº 19, por cuanto se hallan comprendidos por las vías públicas que se proyectan y además emplazadas dentro de las zonas laterales correspondientes, puesto que no cabe duda respecto a que deben considerarse como apertura de nueva calle la demarcada con la letra F.

En la manzana nº 20, las casas números 8 y 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16 de la plaza dels Porchets, las nº 2 y 4 de la calle de Ribalta y nº 3 de la de Aluderos, que vienen comprendidas por la calle F o emplazadas en la zona correspondiente, y la nº 1 de la última de aquellas calles, tanto porque su piso principal pertenece a la casa nº 10 11 y 12 de la plaza del Porchets, efecto de una de tantas confusiones como en la propiedad urbana de esta población existen a consecuencia de las muchas divisiones y subdivisiones que ha experimentado, como también por su reducida área o solar, impropio para construir una vivienda de regulares condiciones, circunstancia esencial que no podía olvidarse tratándose de un proyecto que entre sus principales objetos tiende a mejorar las condiciones higiénicas de la ciudad.

Todos los edificios de la manzana nº 21, puesto que todos ellos vienen o comprendidos por la Gran Vía central o emplazados dentro de la zona de 20,00 m y además muchos de ellos se hallan afectados por las calles de las Fuentes y Colchoneros, que han de suprimirse, o por la parte de la plaza dels Porchets que se convierte en solar edificable, habiendo en su consecuencia de verse privados de las servidumbres de luces e ingreso y consiguiente paso por la vía pública.

La totalidad de la manzana nº 22 que a excepción de una pequeñísima parte de su área ha de constituir la de la Gran Vía y los edificios todos de la manzana nº 23, comprendidos por la calle F y emplazados en las zonas laterales de esta y de la Gran Vía.

La mayor parte de las casas de la manzana nº 24 han de ceder su solar para el de la Gran Vía y las demás quedan comprendidos en su zona lateral, hallándose también afectadas por la supresión de la calle de Flasaders, haciéndose por consiguiente indispensable la expropiación de toda esta manzana.

Las alineaciones proyectadas para las calles de Liñán y calabazas, entre aquella y la de Flasaders, obligan a convertir en vía pública gran parte del solar de las casas nº 1 de la plaza del Mercado, números 3, 5 y 7, 9, 11 y 13 y 15 de la primera y nº 26 de la segunda, sin que la superficie que de ellas ha de subsistir pueda considerarse apta para la edificación en regulares condiciones, y por lo tanto se hace precisa su expropiación. Al suprimirse la calle de Flasaders y al avanzar la edificación en la forma propuesta sobre el extremo de la actual plaza del Mercado para constituir la nueva manzana del proyecto, quedan sin paso, ingreso, luces y demás servidumbres a la vía pública las

casas nº 5, 6 y 7 y 8 de aquella plaza, así como las nº 2, 4 y 6, y 8 y 10 y 12 de la calle de Flasers; y por consiguiente, es también de todo punto necesario proceder a la enagenación forzosa de dichos edificios.

La manzana nº 27 viene atravesada oblicuamente por la Gran Vía central y aquellos de sus edificios cuyo solar no ha de formar parte de esta, han de venir a constituir la gran manzana triangular entre aquella y las calles de San Vicente y prolongación de la de la Paz, destinada según el acuerdo del Excelentísimo Ayuntamiento al emplazamiento de los palacios municipales y de Justicia. Solo la casa nº 35 calle del Trench no se encuentra en dichas condiciones, pero está emplazada dentro de la zona lateral de la repetida Gran Vía, y a mayor abundamiento ha de formar parte interior de la manzana que nuevamente ha de constituirse, perdiendo en su consecuencia las servidumbres a la vía pública. Todas estas razones demuestran la necesidad de sujetar a la enagenación forzosa la manzana demarcada con el nº 26 en la totalidad de su superficie.

La manzana nº 28 puede decirse que viene toda comprendida por la Gran Vía y su total expropiación se justifica con solo la inspección de los planos.

La manzana nº 29 se halla en condiciones análogas a las expresadas para la nº 26.

Los edificios que componen la manzana nº 30 están en su generalidad o comprendidos por la Gran Vía del proyecto o emplazados en la zona lateral correspondiente, causas por las que su expropiación se impone. Tan solo las casas nº 70, 71 y 73 de la plaza del Mercado se hallan exentas de dichas condiciones, pero la primera ha de convertirse en vía pública casi en su totalidad, la segunda ha de ceder con este objeto parte de su superficie y tanto ellas dos como la tercera se encuentran situadas dentro de la zona lateral de 20,00 m que corresponde a la plaza que se proyecta frente a la Lonja, aparte de que sin su adquisición no podrían regularizarse los solares resultantes. Por consiguiente, queda plenamente demostrada la necesidad de expropiar toda esta manzana.

Las casas que componen la manzana nº 31 o han de ceder el solar para vía pública o están emplazadas dentro de la zona lateral de la Gran Vía, viniendo además obligadas a perder las servidumbres existentes sobre las calles de las Platerías, Numancia y Repeso, que se suprimen, por cuyo motivo precisa la expropiación total.

Análogas condiciones existen para la manzana nº 32 y por lo mismo se impone también la forzosa enagenación.

Los edificios que componen la manzana nº 33 han de venir a formar parte de la vía pública. Igualmente ha de convertirse también en ella toda la superficie de las manzanas nº 34, 35 y 36, así como las demarcadas con los números 47, 48 y 49, justificando ello mismo, la expropiación de las mismas según se propone.

Los edificios que forman la manzana nº 37 se hallan afectados o por el ensanche proyectado para la calle Zapatería de los Niños, que comprende la generación del solar de los que tienen fachada a dicha calle, o por la zona lateral de la Gran Vía o finalmente por la propuesta supresión de las calles de las Platerías y Numancia, que privando a las casas a ella recayentes de la vía pública que les proporciona luces o ingreso, hace necesaria la expropiación, puesto que no es posible quitar a un edificio tan importantes servicios sin que este desaparezca, razón ésta última tan natural y fácil de comprender que aunque común a todos los demás casos análogos, algunos ya citados, no se ha expuesto taxativamente por su misma evidencia. Por otra parte, la

expropiación total de esta manzana se justificaría también por el poco fondo que tiene y por la falta de condiciones higiénicas de los edificios que la constituyen.

La manzana nº 38 se encuentra en condiciones idénticas a las de la anterior, y por consiguiente las mismas razones justifican la necesidad de la total expropiación propuesta.

En manzana nº 39 se halla situada la Iglesia de Santa Catalina Martir y contigua a ella se encuentran las casas nº 2, 4, 6, 8 y 10 de la calle de la sombrerería, cuya expropiación se propone, tanto por estar emplazadas en la zona lateral que corresponde a la prolongación de la calle de la Paz como por la reducida extensión del solar que desde luego impide la constitución de viviendas de regulares condiciones higiénicas.

El área de estos que no exige dicha vía pública forma una parcela agregable a aquella iglesia, evitando desde luego las servidumbres actualmente impuestas sobre ella, por algunos de los mencionados edificios, según se indica en los estados de expropiaciones y aún en el caso que no creemos probable en que la Junta de Fábrica de la Iglesia de Santa catalina no quisiera adquirir la parcela en cuestión, siempre podrían adosarse a sus muros y a la línea de la calle de la Paz elegantes kioscos destinados exclusivamente a la venta de determinados objetos, constituyendo así un nuevo y relativamente importante arbitrio para el excelentísimo Ayuntamiento, que viniera a compensar el gasto invertido para la expropiación y que contribuyeran al embellecimiento de la mencionada calle de la Paz.

Parte de la manzana nº 40 ha de convertirse en vía pública para la apertura de esta última calle y el resto ha de contribuir a formar la gran manzana que se proyecta para el emplazamiento de los Palacios Municipales y de Justicia. Su total expropiación es, por lo tanto, necesaria.

Las manzanas números 41, 42 y 43 se encuentran en parecidas condiciones, sin más diferencia que la parte de solar que han de ceder a vía pública los edificios de las dos primeras, ha de serlo para la calle de San Vicente y los de la última para esta y la de la Paz, siendo por lo mismo igualmente necesaria la expropiación de todos ellos.

Gran parte de la manzana que demarcamos con el nº 44 ha de constituir el nuevo ensanche que para la plaza de la Reina se proyecta, según el programa, y el mayor espacio viable que se adopta para la calle Capilla de la Comunión de San Martín.

Las casas números 2, 4, 6 y 8 de la calle de la Paz actual quedan comprendidas dentro de la zona lateral de 20,00 m que corresponde al nuevo ensanche de la plaza de la Reina, la numero 1 de la plaza de Luis Vives se cercena notablemente por la nueva alineación que se proyecta para la calle de la Capilla de la Comunión de San Martín, sin que la superficie que de ella queda subsistente para la edificación pueda por si sola aplicarse a este objeto, a causa de su pequeñez, dado el objeto de saneamiento general que integra el proyecto que nos ocupa. Y la casa nº 8 de la calle de Luis Vives se halla emplazada en la zona lateral que correspondería a la calle Capilla de la Comunión de San Martín, si el notable ensanche de esta fuera suficiente, como a nuestro juicio de ser, para considerarla en realidad como una verdadera apertura de la calle a la que tenga aplicación lo dispuesto en los artículos correspondientes de la ley de expropiación. Pero aún cuando así no sea, la circunstancia de hallarse interpuesta entre otras que han de enagenarse forzosamente y la poca profundidad de las parcelas o porciones de solar para la edificación que le son contiguos, impidiendo la parcelación y tarazado de solares en las condiciones que para ellos exigen las disposiciones

vigentes, es causa bastante a justificar la expropiación de dicha casa según propone en el proyecto.

Las pequeñas manzanas nº 45 y 46 han de ceder parte de su superficie para la vía pública y el resto se halla comprendido por la zona lateral de la Gran Vía, circunstancias que unidas a su misma reducida área obligan a la expropiación de ambas.

Formando parte de la manzana nº 50 se encuentra el edificio público denominado "Asilo", en donde se halla instalada la cárcel de niños y mujeres, los juzgados de primera instancia y uno de los municipales. Es un vetusto edificio sin recuerdos históricos y sin condiciones artísticas ningunas, al que cruza la Gran Vía del Proyecto, abarcando la casi totalidad de su solar, razones que exigen la expropiación propuesta. Las demás casas de dicha manzana que se hallan sujetas a la enagenación forzosa lo están o por tener que ceder su área para las de las vías públicas o por hallarse emplazadas dentro de la zona lateral correspondiente a la Gran Vía.

Todas las casas que componen la manzana nº 51 se hallan emplazadas en dicha zona lateral (la de la Gran Vía) y como a mayor abundamiento se proyecta suprimir la calle de Empina, quedan de hecho necesariamente comprendidas en la expropiación.

Los edificios de la manzana nº 52 vienen afectadas por el ensanche proyectado para las calles de Embou y de la Corregería, y por la indicada supresión de la de Empina, los perjuicios que por una y otra circunstancia han de experimentar dichos edificios son de tal importancia que desde luego justifican la necesidad de su expropiación, pero a más de ello, todos vienen a comprenderse en parte dentro de la zona lateral de la Gran Vía, si se exceptúa la casa nº 11 de la calle de Embou, pero esta es precisamente la de la esquina a la de la Corregería y las nuevas alineaciones que para ambas se proyectan la obligan a importantes retiros por las dos fachadas, lo cual unido a la privación de las servidumbres constituidas a la calle de Empina, que ha de ser suprimida, exige la reconstrucción completa del edificio, y da lugar a suponer fundadamente que el propietario no renuncia a las servidumbres constituidas a la calle de Empina, porque los perjuicios que de ello derivan, unido al coste de las obras de reedificación, darían seguramente un resultado negativo para los intereses de dicho propietario.

La zona lateral de la Gran Vía solo interesa a las casas números 2 y 4 de la calle de Calatrava en la manzana nº 53, razón por lo cual solo se propone la expropiación de ellas para constituir el solar demarcado con el nº 108, que por las condiciones particulares del trazado en esta parte ha de recaer a la tantas veces repetida Gran Vía. Esta cruza a su vez la manzana demarcada con el número 54, cuyos edificios sin excepción o se hallan comprendidos dentro de las zonas laterales respectivas o han de ceder su solar para las calles proyectadas, lo cual demuestra la necesidad de la total expropiación.

La manzana nº 55 consta de un solo edificio, de propiedad y destino particular, al cual afectan por una parte la continuación proyectada de la llamada plaza de San Nicolás hasta la calle de 30,00 m, lo que exige que desaparezca el pabellón o cuerpo avanzado de dicho edificios que forma esquina a las calles de Valencians y Marsella, por otra la supresión de esta calle que le priva de las múltiples servidumbres a ella establecidas y, por último, el avance que requiere la nueva alineación proyectada para la calle de Cadirers y la zona lateral a ella correspondiente, puesto que la sección de dicha calle, comprendida entre las de Belén y la Gran Vía, según el proyecto, teniendo lugar a

través de masas edificadas, no puede dejar de considerarse como apertura de una nueva vía que sustituya a la porción que de la misma se suprime, circunstancias todas ellas que determinan claramente la necesidad de expropiar totalmente la casa nº 16 de la calle de Cadirers, casa que como se ha dicho constituye ella de por sí la manzana 56.

En la nº 57 se halla comprendida la Parroquial Iglesia de San Nicolás, a una de cuyas dependencias corta la línea de la Gran Vía, obligando a la expropiación parcial de esta pequeña y poco importante parte del edificio, según se consigna en el estado respectivo. Las casas de esta manzana cuya enagenación se propone lo son por tener que ceder parte del solar a la vía pública y por su emplazamiento en la zona lateral de la calle de 30,00 m, y si bien esta se extiende hasta el otro lado del callizo de ingreso a la Iglesia de San Nicolás, desde la calle de Caballeros, afectando a otra casa de esta calle, no hemos creído necesario proponer su expropiación, por cuanto ningún efecto útil al proyecto hubiera podido reportar y porque dadas las circunstancias especiales del caso y sobre todo la existencia del callizo indicado cuya supresión de ser posible sería en alto grado inconveniente, dada la comodidad que reporta y el grande y constante uso que hace de él el público, entendemos que no ha de ser tan terminante la disposición legal que establece las zonas laterales que obliguen a ser aplicada literalmente en todos los casos, sino que antes al contrario es racional que haya de dejar cierta libertad discrecional para casos como el que nos ocupa, cuyas especiales circunstancias justifican desde luego la interpretación adoptada y que por otra parte explica satisfactoriamente la sola inspección de los planos.

Todos los edificios de la manzana nº 58, cuya expropiación se propone, están afectados por las vías públicas y por la zona lateral correspondiente a la gran calle central del proyecto, excepción hecha de las casas nº 7, 11, 15 y 19 de la calle de Calatrava, pero como su solar actual es ya muy reducido y han de experimentar grandes retiros para ajustarse a la alineación propuesta para la calle de Calatrava, con lo cual la porción subsistente de su área resultaría insuficiente para la edificación en aceptables condiciones y como a mayor abundamiento de no ser expropiados, originarían dificultades para la parcelación de solares, creemos que no puede eludirse la enagenación, cuya necesidad demuestran las razones indicadas y corrobora la inspección de los planos.

Expropiaciones correspondientes a la 3ª zona. Las casas de la manzana nº 59 cuya enagenación se proyecta hallanse comprendidas todas por la zona lateral de la Gran Vía, para la que a la vez han de ceder en su generalidad parte de su solar y, por consiguiente, se halla justificada.

Se propone la expropiación de la mayor parte de los edificios de la manzana demarcada con el número 60, porque gran parte de ella ha de formar el espacio viable de la gran calle central y porque las pocas casas de las comprendidas en que esto no ocurre se hallan en casi su totalidad situadas dentro de la zona lateral correspondiente.

La manzana nº 61 viene afectada por la Gran Vía y por la prolongación de la calle de la Corona y los edificios que de ella se expropián, como puede verse en los planos, lo son o por tener que ceder su solar para las vías públicas indicadas o por estar comprendidos en sus zonas laterales, o por ambas cosas a la vez.

En la manzana 62 se expropian únicamente las casas que comprende la zona lateral correspondientes a la continuación de la calle de la Corona.

La manzana nº 63 es pequeña y sobre todo de muy poco fondo. Se halla interesada por la calle de la Corona, cuya prolongación se proyecta por las nuevas alineaciones que rectifican y ensanchan la calle Alta, por la apertura de la que llamamos Nueva de Santo Tomás y por la supresión de la de Morella. Todo esto supone tal perturbación para los edificios existentes que desde luego justifica la total expropiación de la manzana, pero aparte de ello, si se tiene en cuenta que las alineaciones proyectadas para la sección de la calle Alta desde la de la Corona a la Gran Vía, constituye en realidad una apertura de calle y, por lo tanto, todos los edificios de la manzana nº 63 quedan emplazados en las zonas laterales de unas u otras o de varias a la vez de las vías proyectadas. Y si además se tienen en cuenta las consideraciones indicadas para otros casos análogos de perfecta aplicación a este, quedará con más motivo demostrada la necesidad de enagenar forzosamente la manzana en cuestión.

A la manzana nº 64 interesan la proyectada continuación de la calle de la Corona, la apertura de la Nueva de Santo Tomás y la supresión de las de Raga y Morella. Todos sus edificios vienen comprendidos por dichas vías y por las zonas laterales de las que se proyectan y, por consiguiente, es necesaria la expropiación total de la manzana.

A la número 65 afectan la Gran Vía y las referidas de la Corona y Nueva de Santo Tomás, así como la supresión de la calle de Raga y de la sección correspondiente de la Baja, comprendiendo aquellas vías y sus zonas a todas las casas que la componen, y demostrándose de este modo la necesidad de que sea totalmente expropiada.

De los edificios de la manzana número 66 cuya expropiación se propone unos han de convertirse en vía pública, otros se hallan emplazados en todo o en parte dentro de la zona lateral de la Gran Vía, para todos los cuales, unos y otros de los citados, procede necesariamente.

Pero quedan aún las casas números 1, 4, 6 y 8, y 10 de la calle de las Tenerías que suprime el proyecto y cuya enagenación se impone desde el momento que con dicha supresión se les priva en absoluto de la única vía pública por donde tienen su ingreso, y claro es que no se concibe la existencia de una casa sin calle que la de acceso, así como también la nº 7 de la calle del Sagrario de Santa Cruz, cuyas nuevas alineaciones cercenando el ya de si reducidísimo solar de dicha casa, impiden su reconstrucción.

Las casas nº 62 y 64 de la calle Baja en la manzana nº 67 vienen afectadas por la Gran Vía y comprendidas en su zona lateral, siendo por lo mismo necesaria su expropiación. La nueva línea proyectada para la calle del Sagrario de Santa Cruz exige un importante retiro para la casa nº 9 de dicha calle y al realizarse este quedaría una superficie que no puede considerarse como solar edificable, por cuyo motivo se impone la expropiación total del referido edificios. Por último, la casa nº 1 de la calle de las Tenerías ha de perder las servidumbres establecidas en dos de sus fachadas, lo cual implica perjuicios de consideración que en buen juicio no ha de aceptar el propietario y por consiguiente obligan a la enagenación propuesta.

Toda la manzana nº 68 excepto una pequeña parcela ha de convertirse en vía pública y, por lo tanto, no puede eludirse la total expropiación de ella.

El fondo o profundidad de la manzana nº 69 es de muy pequeña dimensión, interesándola el proyecto por efecto de las nuevas alineaciones de la calle Baja y plaza del Carmen y por la supresión de las calles de Pineda, Fenollosa y Plaza del Árbol. Esto

obliga, en primer lugar, a reducir más aún el ya escaso fondo de las pequeñas casas que forman la manzana y en segundo a perder las servidumbres establecidas a las calles que se suprimen, con todo lo cual la parte del solar que de ellas ha de subsistir necesitando nuevas pérdidas para obtener patios interiores de luz y ventilación, a los que no bastaría la mitad de la superficie de la calle de Pineda, a que en todo caso pudieran considerarse con derecho por la angostura de esta había de resultar indefectiblemente impropias para la construcción de habitaciones regularmente higiénicas por su pequeña capacidad y fatales condiciones y, por consiguiente, parcelas sin aplicación para el propietario respectivo. Es por consiguiente necesaria la expropiación total de esta manzana.

Tres de las calles que circunscriben la manzana nº 70, las de Pineda, Fenollosa y de la Palma, han de ser suprimidas. La cuarta, o sea la Plaza del Carmen, se modifica también a consecuencia de lo cual las nuevas alineaciones determinan su gran avance para la fachada principal de la única casa que compone la manzana de que no venimos ocupando,, es decir, que esta casa pierde todas sus fachadas y, por lo tanto, es absolutamente preciso que se expropie.

En idénticas condiciones se encuentra la casa número 5 de la Plaza del Carmen, que constituye de por sí sola la manzana demarcada con el nº 71 y cuya expropiación se impone por las mismas causas.

La Gran Vía cruza a la manzana demarcada con el nº 72 y sus edificios, todos, o han de ceder el solar para dicha calle, o se hallan por completo dentro de las zonas laterales, de manera que no puede eludirse la total expropiación de dicha manzana.

Lo mismo exactamente ocurre para la manzana número 73.

La número 74 viene afectada por las nuevas alineaciones de la calle alta que obligan a que los edificios a ella recayentes cedan para la vía pública próximamente la mitad de su solar, y como este es ya reducido no han de poder reconstruirse, lo cual justifica la necesidad de su expropiación, y se interesa también a causa de la supresión de las calles de la Palma, Mirto, Juan Plaza, Corredores y de Santo Tomás, por cuyo motivo todos los demás edificios de la manzana quedan en absoluto privados de las calles a que recaen, imponiéndose de todo punto la expropiación.

En la manzana nº 75 se expropian solo los edificios que se hallan emplazados dentro de la zona lateral correspondiente a la apertura de la nueva calle que ha de sustituir a la de Santo Tomás y los necesarios a esta apertura, justificándose por sí mismas dichas expropiaciones.

Teniendo que experimentar avance las fachadas de las casas de la manzana nº 76 que recaen a las calles Alta y de Santo Tomás, únicamente se propone la enagenación forzosa de las que se hallan comprendidas en la zona lateral de aquellas, para poder constituir los nuevos solares edificables.

También en la manzana nº 77 se propone tan solo la expropiación de las casas a que afecta la zona lateral que corresponde a la calle Alta.

Lo mismo sucede con la manzana nº 78, si bien en ella algunos edificios han de ceder gran parte de su solar para el área de aquella calle.

La manzana nº 79 viene cortada por la Gran Vía y como además se suprimen las calles de Fos y Juan Plaza, y los edificios de la calle Alta han de avanzar mucho, resulta necesaria la expropiación de ella en su totalidad.

La proyectada calle Alta ha de abrirse paso a través de la manzana demarcada con el nº 80, imponiéndose la expropiación de los edificios que han de ceder su solar a vía pública y la de aquellos que en todo o en parte se hallen emplazados en la zona lateral correspondiente, que son a cuantos se extiende la expropiación propuesta, según manifiestan los planos.

La manzana nº 81 viene cortada por la Gran Vía central y por la calle H, cuya apertura se proyecta. El solar de todos sus edificios o a de venir a formar parte del espacio viable de aquellas o se halla comprendido dentro de sus zonas laterales y paralelas. Resulta, por consiguiente, necesaria la total expropiación de esta manzana.

El área de la nº 82 en su casi totalidad ha de convertirse en vía pública y por consiguiente es absolutamente precisa la enagenación de toda ella.

La manzana nº 83 es otra de las de poco fondo y gran extensión relativa y con la supresión de la calle de los Huertos se encuentra en parecidas condiciones a las indicadas para la manzana nº 69, proponiéndose la expropiación por ello mismo y para el caso a que se refiere el artículo 48 de la ley vigente.

De la manzana nº 84 se proyecta enagenar forzosamente todos aquellos edificios emplazados total o parcialmente en la zona lateral que corresponde a la Gran Vía, así como también los que tienen sus fachadas recayentes a la calle de los Huertos que se suprime y que, por consiguiente, no han de poder subsistir, y para las que no cabe la renuncia de los derechos o servidumbres de que trata el artículo 48 de la ley en distintas ocasiones citado. Únicamente pudiera ser esto último en cierto modo posible para la cas nº 10 y 12 de la referida calle de los huertos, pero no es presumible que así suceda, porque precisamente su fachada principal y todos us mas importante servicios se hallan constituidos a la mencionada calle de los Huertos. Todo ello que fácilmente comprueba la inspección de los planos, demuestra la necesidad de las expropiaciones que se proponen.

Finalmente, gran parte del solar de los edificios de la manzana nº 85, cuya expropiación se proyecta, a de venir a formar parte de la Gran Vía, y aun cuando tan solo se pretende expropiar las casas afectadas directamente por ella o por la zona lateral, los solares o terrenos sobrantes resultan de gran profundidad, a consecuencia de la que tienen aquellos edificios entre los que se halla el convento de religiosas de San José, de cuya enagenación no puede prescindirse porque la calle de 30,00 m le destruye por completo.

Así mismo, corta esta calle un pequeño ángulo y un trozo de patio de la Academia de Bellas Artes, pero ya se hizo constar anteriormente la ninguna importancia que tienen para el edificios y que a mayor abundamiento, la porción insignificante de la construcción a que afecta se encuentra en estado ruinoso y no tiene aplicación actualmente.

A parte de ello, y en compensación ventajosa, resultan parcelas adjudicables al edificio en cuestión, y este ha de ser notablemente mejorado con la realización del proyecto, por cuanto vendrá a tener fachada a la Gran Vía, beneficiándose también las de la actual, no sólo por el aumento en el espacio viable que a su frente se proyecta, sí que también por el ensanche propuesto para la calle del Museo.

La expropiación no comprende a ningún edificio de carácter artístico, monumental o histórico. A pesar de ser tan numerosos los edificios que hay necesidad de expropiar para la realización del proyecto, según llevamos dicho, no hay ninguno que tenga

verdaderamente carácter monumental o reúna condiciones artísticas que impongan, ni siquiera aconsejen, su conservación, tampoco a nuestro juicio se encuentra alguno al que vayan asociadas páginas de nuestra laboriosa historia ni ofrezca recuerdos dignos de respeto.

Edificios públicos y religiosos. De edificios públicos sólo comprende el proyecto el llamado "Asilo" y a los conventos de Santa Clara y de San José, si es que a esto conviene tal denominación. Respecto al primero, ya se ha observado y en ello insistimos que es un edificio vetusto y de modesto aspecto, careciendo de objeto determinado y que sirve para albergar diferentes servicios allí instalados por ley de necesidad y falta de local propio, siendo la mejor prueba de su deficiencia y malas condiciones las mismas tentativas y deseos constantemente manifestados para trasladarles a edificios adecuados o construidos ex profeso, sobre todo en lo que se refiere al más importante de ellos, o sea a los juzgados de primera instancia, los cuales son por completo indignos de su alta misión y de la importancia de nuestra ciudad.

Los expresados conventos, si bien dignos del mayor respeto, no cumplen funciones tales que les obliguen a estar situados en un determinado punto de la población, por cuyo motivo han de poderse trasladar a otros, quizá con ventajas para ellos mismos, sobre todo cuando ni los edificios en sí ni las capillas o iglesias que poseen y se hallan abiertas al culto público son de grandes proporciones ni tienen importancia bajo el punto de vista arquitectónico.

No sucede lo mismo con las otras iglesias a las que sí realmente no alcanzan las alineaciones proyectadas, quedan de hecho comprendidas en las zonas laterales correspondientes, como son las de San Martín, Santa Catalina, San Nicolás y la Compañía o iglesia del Sagrado Corazón de Jesús, de las cuales las tres primeras son templos parroquiales y la última una de las construidas de reciente, de amplias proporciones y riqueza de detalles, y a la que se asocia el sentimiento de religión tan general en nuestra población.

La misma importancia de estos templos, sus funciones, las verdaderas necesidades públicas que satisfacen cumplidamente y la consideración que merecen a la inmensa mayoría de los habitantes de la ciudad, más aún que el excesivo valor que representan, son las causas por las que nos creemos en el deber de prescindir de una expropiación por muchos conceptos más perjudicial que beneficiosa, a pesar de que como llevamos dicho se hallan emplazados dentro de las zonas laterales y paralelas a las vías proyectadas.

Presupuesto. Cálculo del valor de las expropiaciones. Para calcular el valor de los diferentes edificios cuya expropiación se propone no sólo se ha procedido a la medición del solar de cada uno y de las superficies cubiertas y descubiertas, sino que se ha procurado, en cuanto ha sido posible, formar un verdadero concepto de la clase y estado de las diferentes fábricas que las constituyen, como también de la forma, dimensiones y posición relativa del solar, de los precios que estos alcanzan en la localidad, de los valores obtenidos para los edificios objeto de transacciones o que han sido vendidos en los últimos años, de las justas rentas o productos que les corresponden y en una palabra de cuantas múltiples circunstancias integran su valor en venta, para deducir y calcular el que a cada uno pueda corresponder, y consta en el estado detallado que se acompaña, pero sin que por ello pueda ni deba este considerarse más que como un tanteo de aproximación o apreciación general cercana

a la verdad y sujeta como previene la ley a la debida rectificación, previas las formalidades, trámites y procedimientos que la misma determina y han de cumplirse en su caso, cuando llegue el periodo del justiprecio.

Determinación del valor de las demoliciones y materiales aprovechables. Dado el coste completamente distinto que resulta para las demoliciones de los edificios, según sea el número de pisos y sobre todo con arreglo a la índole, estado y clase de materiales que componen cada una de sus diferentes fábricas, hemos tenido necesidad de proceder a calcular detenidamente y uno por uno, el importe de cada derribo, así como los gastos de extracción de los escombros resultantes y los de limpieza, acarreo y apilamiento de los materiales aprovechables, para obtener después la diferencia, que constituye el verdadero valor de estos materiales, teniendo para ello en cuenta no sólo el demérito y precios a que ordinariamente se cotizan en el mercado, sí que también la circunstancia de tratarse de una gran cantidad, lo cual ha de ser objeto de nueva depreciación para consignar sus resultados en el estado correspondiente.

Parcelación o división de los solares que resultan del proyecto. Al estudiar esta parte del proyecto se ha procurado, ante todo, obtener la regularidad que previene la ley y después la capacidad en relación con la importancia y condiciones de saneamiento y ornato que constituyen dos de sus más interesantes objetos.

En el trazado propuesto abundan los solares regulares por completo, o de planta rectangular. Generalmente, el trazado de medianerías o subdivisiones de dichos solares se ha efectuado por medio de perpendiculares a las líneas de fachada, excepto en los pocos casos en que la disposición general del área disponible daba lugar a figuras más irregulares o de difícil aplicación constructiva, en los cuales ha habido necesidad de optar por el menor entre uno de dos defectos inevitables, como sucede por ejemplo con los que recaen a la calle de Pascual y Genís, por efecto del gran ensanche que interiormente adquieren los solares y en que a pesar de disponerse la parcela A adjudicable a las casas contiguas de la calle de Colón, cuyo escaso fondo garantiza su conveniencia y asegura su adquisición, ha sido preciso recurrir a las formas adoptadas para la mejor distribución y utilización del terreno.

La oblicuidad en los acometimientos de muchas de las calles que afluyen a la Gran Vía y los chaflanes que en ellos se proyectan y que como ya oportunamente se ha demostrado son de imprescindible necesidad para el movimiento circulatorio, impiden también la perfecta regularidad de los solares correspondientes, pero dentro de las limitaciones y dificultades que de ello dimanar, se ha procurado obtener formas perfectamente aceptables para la construcción, como puede verse estudiando la parcelación propuesta.

En general, se evitan los ángulos de las medianerías, reduciéndolos a los precisos, pero no es posible prescindir de las sinuosidades que forman las medianerías existentes en los límites de las zonas expropiables. Sin embargo, se ha tenido especial cuidado en llevar las medianerías o líneas divisorias a los vértices de algunos de dichos ángulos o a puntos en que disminuyera la irregularidad del solar proyectado. Y como por otra parte dicha circunstancia suele tener lugar en los fondos o parte posterior de cada uno, en donde generalmente se disponen patios de luces o servicios secundarios, el defecto no puede considerarse de importancia.

Las dimensiones de los solares proyectados varían unas veces por efecto de la profundidad distinta según los casos, otras por la disposición, formas y dimensiones de la manzana que es objeto de parcelación. En general se disponen líneas de fachada de 17,00 y 18,00 m para cada solar, acomodándose el fondo a las circunstancias particulares de cada caso.

Algunos de estos solares resultan de grandes dimensiones, como sucede en los situados junto a las calles de Lauria y aún si las demás calles del Barrio de Pescadores, por efecto del poco fondo y disposición particular de la manzana y de las alineaciones vigentes o proyectadas, que imposibilitan la subdivisión, pero de todos modos entendemos que siendo deber nuestro procurar que en su día se facilite la venta de dichos solares y dependiendo esto en muchos casos de la forma y dimensiones de los mismos, en las cuales podría convenir alguna pequeña modificación para acomodarse mejor a las necesidades particulares u objeto especial de la construcción, entendemos que la parcelación proyectada, no haya de ser absoluta, sino general, es decir, que se reserve al Excelentísimo Ayuntamiento alguna libertad para reformar la división de solares que establece el proyecto, siempre que no se altere la disposición general y que los nuevos solares sean regulares y nunca de superficie menor a la de 300 metros cuadrados, con una línea de fachada de 16,00 m cuando menos, en la a Gran Vía y calles principales, o de 250 metros cuadrados y fachada no menores de 12,00 m en las demás, previa la instrucción del oportuno expediente, según se expresa en el artículo correspondiente del pliego de condiciones.

Precio de los solares. Para calcular con la posible exactitud o mejor dicho con la debida aproximación el valor que corresponde a los solares que resultan para la enagenación, se ha estudiado detenidamente el precio unitario de cada uno, en relación con la forma, dimensiones, emplazamiento relativo e importancia, y condiciones de situación respectiva, tomando como base los precios a que han resultado las ventas verificadas de reciente y en los últimos años en la localidad, y teniendo en cuenta las correcciones que necesariamente ha de introducir en ellos la abundancia de solares que saldrían al mercado, por la conocida ley de la oferta y de la demanda, si bien éste a su vez modificada también por la existencia simultánea de los capitales procedentes de las expropiaciones que se encontrarían en el caso de ser nuevamente empleados.

Como datos de precios actuales que justifiquen los propuestos en virtud de las consideraciones anunciadas, citaremos los siguientes. El solar de la casa del señor Beutel en la calle de Pascual y Genís, que tiene 15,00 m de fachada por unos 35,00 m de fondo costó hace cuatro o cinco años a razón de 7,25 pesetas el palmo valenciano cuadrado, o sean 140 pesetas el metro cuadrado. Los solares de esta misma calle y los de Lauria y Colón procedentes del Huerto del Colegio de Niños Huérfanos de San Vicente Ferrer, adquiridos primeramente y vendidos después por el excelentísimo Ayuntamiento hace un par de años oscilaron entre 116 y 165 pesetas el metro cuadrado.

En la calle de las Avellanas se vendió tres o cuatro años atrás por unos doce mil duros una casa vieja que fue inmediatamente derribada y cuya superficie era aproximadamente de 3500 palmos, poco más de 179 metros cuadrados.

Actualmente se ha vendido otro caserón vetusto y ruinoso, derribado inmediatamente en la calle de la Linterna por 106.750 pesetas, cuya superficie es de unos 374 metros cuadrados.

Por último, recientemente también se ha otorgado una escritura de compromiso para la venta de unos solares en el extremo de la calle de Pascual y Genís, próximos a la de las Barcas, a razón de unas 10,50 pesetas el palmo cuadrado, o sean 202 pesetas el metro, y se han ofrecido cantidades exorbitantes por un pequeño solar de la calle de San Vicente.

Reasumiendo, debemos manifestar que aun cuando en el cálculo de los gastos e ingresos correspondientes a las expropiaciones hemos procurados ajustarnos en lo posible a la verdad y obtener la mayor aproximación que permiten las condiciones propias de la cuestión y la multitud de coeficientes que en la práctica corrigen sus resultados, se ha tenido especial cuidado en que no aparezcan errores que alteren en su día el resultado general y al objeto se ha tendido más bien a exagerar el coste de las expropiaciones, en los casos de duda, disminuyendo por el contrario los productos, bien se refieran a los solares enajenables, bien a los aprovechamientos de los materiales, tanto porque de este modo el acuerdo del Excelentísimo Ayuntamiento, basándose en resultados que no han de experimentar aumento, es, digamos así, más firme y por consiguiente evita toda contingencia ulterior, cuanto porque en último caso si por esta causa resultara algo recargado el presupuesto, podría corregirse al formar el nuevo cálculo del valor de las expropiaciones de los solares y parcelas enajenables y de los materiales procedentes de las demoliciones, que han de efectuarse con anterioridad a la subasta, según se previene en el Reglamento para la aplicación de la Ley vigente.

Presupuesto del movimiento de tierras. Como puede verse en los diferentes estados y documentos que forman el presupuesto, se asigna un solo precio al metro cúbico de desmonte para cada una de las tres zonas en que se ha dividido el proyecto. Para ello se han tenido en cuenta las condiciones y naturaleza propia del terreno, partiendo de la clasificación en tierra dura, terrenos constituidos por la mezcla de tierras y escombros procedentes de anteriores terraplenes, arenas más o menos sueltas que suelen encontrarse en el subsuelo de la localidad, capa dura correspondiente a la parte superior de las vías, que no estando adoquinadas, han sido afirmadas desde largo tiempo, empedrados de adoquines que han de arrancarse y cimientos antiguos que han de romperse para la ejecución del proyecto.

La medición y valoración prudencial de las diferentes unidades de cada una de dichas clases, dividida por el volumen, ha dado por resultado el precio medio establecido para cada zona según se demuestra en los anejos correspondientes de esta Memoria.

Asimismo, se ha adoptado un precio único para el metro cúbico de terraplén, resultante de las diferentes distancias a que han de ser transportadas las tierras, de las condiciones y empleo de estas y del valor que en la localidad se halla establecido para las operaciones de esta clase, siempre teniendo en cuenta los volúmenes y demás factores que gráficamente se consignan en los correspondientes perfiles y numéricamente determinan también los diferentes estados anejos que se acompañan.

Precios de las obras de fábrica y empedrado. No habiendo tenido necesidad de recurrir a la importación de materiales nuevos o desconocidos en la localidad, los precios asignados a los que se proponen para las distintas obras de fábrica, así como para las unidades de esta clase, corresponden a los corrientes y ordinarios deducidos de la experiencia y práctica constante, sin que sea necesario entrar en detalles de justificación porque no resulta ninguna obra especial que requiera particulares

procedimientos de construcción. Lo mismo puede decirse respecto a los adoquinados y aceras que han de constituir el pavimento de las calles proyectadas.

Coste total. En virtud de todo ello se han formado primeramente los diferentes presupuestos parciales necesarios y después el general, de importe material y de contrata, todos ellos por zonas, según la división en tres aceptada para el proyecto. Los primeros se refieren a las expropiaciones, valoración de los solares y parcelas enajenables, así como de los materiales que procedentes de las demoliciones y vías que se suprimen o reforman han de resultar edificables, movimiento de tierras, obras de fábrica y accesorias y afirmado, pavimentado y conservación de las vías, y el segundo, o sea el presupuesto general, tanto de importe material como de contrata, comprende la síntesis o conjunto de los diferentes presupuestos parciales con las diferencias entre gastos e ingresos, o déficit resultantes para cada una de dichas zonas y para la totalidad, según expresan los siguientes cuadros o resúmenes.

De ejecución material.

Zonas	Gastos		Ingresos		Diferencia o déficit	
	Pesetas	cts	Pesetas	cts	Pesetas	Cts
1ª	14.875.261	71	10.206.631	23	4.668.630	48
2ª	21.904.434	01	10.707.882	24	11.196.551	77
3ª	7.956.784	13	6.109.112	29	1.847.671	84
	44.736.479	85	27.023.625	76	17.712.854	09

De contrata.

Zonas	Gastos		Ingresos		Diferencia		15 por 100		Déficit total	
	Pesetas	cts	Pesetas	cts	Pesetas	cts	Pesetas	cts	Pesetas	Cts
1ª	14.875.261	71	10.206.631	23	4.668.630	48	700.294	57	5.368.925	05
2ª	21.904.434	01	10.707.882	24	11.196.551	77	1.679.482	76	12.876.034	53
3ª	7.956.784	13	6.109.112	29	1.847.671	84	277.150	77	2.124.822	61
	44.736.479	85	27.023.625	76	17.712.854	09	2.656.928	11	20.369.782	19

El 15 por 100 de este estado se entiende ser la suma del 1 por 100 correspondiente a imprevistos, del 5 por 100 para la Dirección y Administración y del 9 por 100 por beneficio industrial, incluyendo en esta cantidad el 3 por 100 por interés del capital adelantado.

Conclusión. Llegado el fin de nuestro trabajo permítasenos insistir de nuevo en la necesidad de acometer de un modo valiente y decidido la reforma de nuestra Ciudad a la que tanto amamos, para que vibre al unísono con la hermosura del purísimo cielo que la cubre, de la brillante luz que la inunda, de la plácida vega que la rodea y justifique de este modo la fama de una belleza universalmente extendida. Obtenga la vía pública escena donde se desarrollan los acontecimientos más notables de la vida e historia de los pueblos, lugar del agitado, incesante movimiento de nuestra sociedad, necesidad imperiosa de la época actual, por su espíritu eminentemente social y expansivo, teatro de las grandes manifestaciones pacíficas, que tomando, como van ya, carta de naturaleza en nuestro país, constituyen la gran forma que reviste el derecho de petición o protesta de un pueblo libre, por donde tiene lugar la entrada de los ejércitos victoriosos o del jefe aclamado por la nación, donde se desarrollan las

grandes festividades cívicas y las procesiones religiosas, obtenga, repetimos, la vía pública a la que converge y que asumen la vida entera de la población, la capacidad, espacio y desahogo necesario para el cumplimiento de tan elevados fines.

Acométanse el saneamiento de nuestra ciudad para llevar el sol y la luz en todas sus partes y obtener las condiciones higiénicas indispensables para el sostenimiento vigoroso de los grandes núcleos urbanizados. Póngase, en una palabra, nuestra querida Valencia al nivel y armonía de las poblaciones modernas, que a inaugurar todo esto de un modo franco y enérgico, como cumple a un gran pueblo que se siente con fuerzas y patriotismo bastante para acometer las más nobles empresas se dirige el proyecto que hemos tenido la honra de desarrollar, con el mayor entusiasmo, y supla este los muchos defectos que seguramente ha de tener.

Nuestro sentimiento nace precisamente de la pequeñez de nuestras facultades, harto reducidas para el objeto, pero confiamos en que algo habrá podido evitar el laborioso estudio y asidua constancia que para ello hemos empleado y sobre todo, abrigamos la esperanza de que no en vano ha de pasar a los centros superiores, cuya vasta ilustración, sólidos conocimientos y elevado criterio, corregirán sin duda alguna los defectos en que hayamos podido incurrir y que somos los primeros en lamentar.

Valencia, 11 de Mayo de 1891.

El Arquitecto

Luis Ferreres

Documento 7

CIUDAD DE VALENCIA.

Proyecto de una Vía de 25 m de latitud desde el puente del Real a la calle de Guillem de Castro con la reforma de sus afluentes y de modificación del proyecto de Gran Vía de 30 metros entre las ex-puertas de Ruzafa y San José según lo acordado por el Excelentísimo Ayuntamiento. Memoria. Arquitecto D. Luis Ferreres. 1892.

PROGRAMA DEL PROYECTO

Constituyen el programa de este proyecto la base 1ª de la proposición del Concejal Don Manuel Fernández Montenegro presentada a la sesión del Excelentísimo Ayuntamiento del 8 de Febrero último y aprobada por el mismo en la del día 29 del indicado mes, que a la letra es como sigue:

“1ª Practíquense los estudios de un proyecto de una calle de 25 metros de ancha, que partiendo del eje del puente del Real vaya en línea recta a la calle de San Pedro Pascual y Jurado del Ensanche, utilizando las ventajas de la Ley de 10 de Enero de 1879 para el ensanche interior de las poblaciones, y la enmienda al dictamen de la comisión de Reforma Interior de la Capital sobre el proyecto de apertura de la calle de la expuerta de Ruzafa a la de San José, aprobada por el Excelentísimo Ayuntamiento en sesión de 25 de Abril último, que dice así: “ 1º La modificación de este proyecto en la parte referente al gran solar triangular situado entre la gran calle y las de San Vicente, y prolongación de la de la Paz cuyo solar deberá parcelarse para la venta pública, pues hallándose afectado por el nuevo proyecto que el Excelentísimo Ayuntamiento tiene en estudio, de una calle desde el puente del Real hasta la de San Pedro Pascual, su parcelación debe efectuarse juntamente con este último proyecto. Igualmente propone al Excelentísimo Ayuntamiento que se prescinda del ensanche de la plaza de la Reina que en este proyecto de gran calle central se incluye; y que del propio modo se estudie junto con el nuevo proyecto expresado de calle del puente del Real a la de San Pedro Pascual, la disposición y alineaciones definitivas para dicha plaza de la Reina, puesto que también resulta afecto por él. También entiende el que suscribe que debe prescindirse, y propone que se prescinda de la continuación de la calle de la Paz en la forma expresada en el proyecto de gran calle central o de treinta metros, puesto que relacionada aquella completamente con la plaza de la Reina e influida por la de veinticinco metros en estudio, en este último proyecto tiene lugar propio y en él ha de procurarse la mejor disposición y enlace con las expresadas vías.

MEMORIA

PRIMERA PARTE

Datos y consideraciones generales.

Condiciones y necesidades de las vías públicas urbanas en la época actual. Las evoluciones sucesivas de la sociedad que constantemente y en cada época tienen sus tendencias y carácter diferentes, sus ideales distintos y sus aspiraciones diversas, originan también necesidades de índole muy variable, que por precisión han de traducirse en todos los órdenes en que se manifiesta su vida, han de alcanzar a todas las esferas de su actividad y ejercer su influencia muy especialmente en los organismos y agrupaciones urbanas, sobre todo, en los muchos focos importantes, que constituyen las grandes poblaciones.

En ellas viene a reasumirse, si puede decirse así, la vida entera de la sociedad; y por consiguiente, allí se manifiestan, por modo fatal y continuo, las complejas necesidades que aquella siente y allí es donde necesariamente también han de venir a satisfacerse; de una manera desembarazada y cómoda, cuando su planta responde a un trazado racional, en armonía con las exigencias que le determinan; y con los entorpecimientos, pérdidas de tiempo y peligros de todas clases, inherentes a las que no han podido desarrollar su transformación material siguiendo las evoluciones de su espíritu y el cambio de sus costumbres.

Desde los tiempos en que apenas era conocida la locomoción rodada urbana, y en que la defensa de las ciudades era factor importantísimo de su constitución, hasta la época actual, en que la primera ha alcanzado un desarrollo prodigioso, y ha cambiado por completo el modo y condiciones con que se atiende a la segunda, media un espacio considerable, como considerables son también, las diferencias en todos los órdenes y manifestaciones sociales, y radicalmente distintas las necesidades que de ello dependen.

Si, siempre la vía pública urbana, ha sido exigencia imperiosa, y elemento constitutivo indispensable a toda urbe, hoy su importancia se acrecienta en gran manera, por lo mismo que sus principios fundamentales son en número mayor y de índole más compleja; sus condiciones más variadas y sus necesidades esencialmente heterogéneas.

Reconocidas son en efecto; por una parte, el inmenso desarrollo que modernamente alcanza el movimiento viario urbano, tanto mayor cuanto más populosa es la Ciudad, siendo de observar la manifiesta tendencia de nuestra sociedad a prescindir de lo que pudiéramos llamar poblaciones medias, para constituir grandes agrupaciones; y el poder absorbente de las capitales, que por efecto de las facilidades en los medios de transporte, los mayores atractivos y más seguridad que en determinadas épocas ofrecen, asumen muchos de los elementos de vida que antes tuvieron aquellas e integran en sí una gran parte de sus elementos constitutivos. Por otra parte, evidentes son ya las ventajas que reporta la aplicación de la Higiene pública, cuyos principios son de trascendental importancia y para cuyo desarrollo son factor esencialísimo las calles y plazas en sí mismas, y las condiciones en que vienen a establecerse; y finalmente conocida también la conveniencia de atender a los principios artísticos en que se base su disposición y trazado, para responder a las necesidades del público ornato, que afectando al espíritu humano, responden a exigencias de orden más elevado y de las

que, tanto menos puede prescindir un pueblo, cuanto mayor es su grado de cultura y adelantamiento moral e intelectual.

De ello depende precisamente la gran importancia de la vía pública urbana de nuestros días y por eso es necesario que responda a los fundamentos que acaban de indicarse.

La locomoción urbana actual, produce una gran suma de movimiento, y respondiendo a ese espíritu vertiginoso que nos hace vivir tan deprisa, obliga a disminuir el tiempo y a aumentar el espacio en que ha de desarrollarse. El movimiento es de índole muy variada y ha de efectuarse con libertad. El transeúnte debe marchar con independencia; el carruaje particular no ha de oponerse al paso de la carretería y uno y otro, no han de estorbar la circulación de los tranvías y carruajes públicos. Los cruces, articulaciones y combinación de todos estos movimientos, han de tener lugar, con independencia y todo ello dentro de las condiciones propias de cada uno, entre las que merece especial atención, la circunstancia particular de los tranvías, que no pudiendo salir de los carriles, han de desarrollar sus articulaciones en puntos y líneas fijas.

La higiene pública, exige grandes columnas de aire; paso franco y expedito a la acción del sol, para que físicamente caldee las capas inferiores de la atmósfera produciendo la renovación del aire respirable y las corrientes de ventilación tan necesarias para el saneamiento de la urbe; químicamente, destruya por la desecación lenta y continua, los detritus que inficionan el ambiente y biológicamente, impida el desarrollo de los micrófitos, que necesitan como elemento de vida la humedad.

El ornato público, obliga también a adoptar disposiciones apropiadas, que respondan a los principios estéticos y dejen a la edificación en condiciones adecuadas para favorecer la composición artística, pongan de relieve y determinen condiciones de visualidad para los monumentos públicos y permitan el emplazamiento de los destinados a la conmemoración de los triunfos históricos o glorificación del genio.

Sintetizados así los principales fundamentos de las vías públicas urbanas de nuestra época, claro es que su trazado ha de responder a ellos si ha de ser racional; y evidente la necesidad de que el organismo urbano experimente radical transformación en poblaciones como Valencia, de muy antiguo constituidas y en las que aquel triple objetivo no puede tener lugar por estrellarse a cada paso con el sin número de dificultades que le ofrecen los arraigados, tenaces y crónicos vicios de origen y el carácter que largos siglos de existencia y las circunstancias peculiares de su historia, han impreso a la urbanización.

Carácter de la urbanización de Valencia. Siendo Valencia, una de las Ciudades más antiguas de España, ha tenido necesariamente que experimentar las vicisitudes propias a la laboriosa historia de nuestro país y albergar en su seno civilizaciones muy variadas y distintas, adoptando las formas y disposición general a que la obligaban los medios en que vivía y se desarrollaba.

Durante largos siglos, lo mismo en poder de unos que de otros pueblos, hubo de subordinar sus condiciones todas, a la necesidad de su natural defensa, y hubo de encerrar su perímetro por sólidas murallas, cuidando a la vez de reducir su extensión para que la línea de defensa, fuera fácil de cubrir y se acomodara a los principios estratégicos entonces de la mayor importancia. Cuando la población crecía y se veía necesitada en absoluto de mayor desenvolvimiento, ensanchaba el círculo murado pero siempre bajo la idea primordial de que no resultara largo; de manera que la Ciudad veáse siempre aprisionada por las murallas y en realidad falta del espacio

necesario; por más que hiciera menos sensible esta falta, la índole del movimiento viario de la época y hubiera de sufrir resignada, los inconvenientes y molestias que por ello se ocasionaban, ante los peligros de los sitios que experimentara y las condiciones de mejor defensa en que había de colocarse.

De aquí nació, como no podía menos, el condensamiento de la edificación y la reducción del espacio viable.

El carácter propio del pueblo árabe, que por tantos años dominó la Ciudad, contribuyó también al mismo efecto. La reclusión de la mujer destinada a pasar su vida en la molicie y ociosidad del haren, privando al trato social de uno de sus principales atractivos, es una de las poderosas causas que han contribuido siempre a reducir las relaciones sociales del pueblo mahometano. Su espíritu receloso, soñador y en cierto modo independiente, su fatalismo y sus mismas prescripciones religiosas, obliganle, y haule obligado siempre, a prescindir, en lo posible, de lo que pudiéramos llamar vida de relación o pública. Las mismas condiciones inveteradas en que por ello coloca su morada con relación a la vía pública, la cual solo le sirve de paso y acceso a la casa, a su vez cerrada por completo a todo hueco exterior, excepción hecha de la puerta de ingreso, quitan importancia a la primera para darla a la última; y este hecho, que si hoy subsiste, era todavía más pronunciado en los tiempos en que la importancia y poderío del pueblo árabe, fueron mayores, hubo de producir sus resultados durante los largos periodos en que Valencia estuvo bajo su yugo y contribuyó poderosamente a establecer la preponderancia de la zona edificada sobre la destinada a la viabilidad de la urbe.

Por otra parte; el mismo espíritu receloso de dicho pueblo, parecía impulsarle a esconder y dificultar el acceso a la morada particular o individual, y de aquí la afición a constituir callejas estrechas y tortuosas que complicaran la planta de sus poblaciones y entorpecieran la viabilidad pública, a lo que no daban importancia. Esto, unido a que tampoco el pueblo cristiano, cuando a su vez era dueño de Valencia, se encontraba en condiciones para destruir y transformar las circunstancias en que se encontraba la urbanización, puesto que más que a su desenvolvimiento material, había de cuidar de la defensa a que la obligaban las continuadas luchas; la necesidad imprescindible que unos y otros tenían de murallas, lo costoso del traslado a nueva construcción para abarcar mayor perímetro; todo ello, dio por resultado el excesivo condensamiento de la urbe, y si además se tiene en cuenta que la locomoción rodada apenas tenía aplicación; que el movimiento viario era exiguo y que los vicios de la urbanización se aceptaban más bien como hecho fatal que como resultado de una labor susceptible de mejoramiento, por cuyo motivo, nadie cuidaba de dirigirla y sujetarla al estudio y raciocinio, se comprenden las causas de la complicada tracería de las poblaciones antiguas aun perfectamente caracterizada en la nuestra, porque los esfuerzos que después se han hecho para mejorar su trazado, circunscritos a determinados límites, no han podido ser suficientes a cambiar el carácter que a la urbanización imprimieran las causas que someramente se acaban de indicar.

Resulta por consiguiente, que la característica de la urbanización de nuestra Ciudad es el condensamiento; el excesivo predominio de la edificación sobre la viabilidad, y lo complicado de la planta, dividida y subdividida por calles estrechas y tortuosas que dificultan el tránsito y que constituyen un problema de difícil solución el determinar las calles que hayan de elegirse para ir directamente de uno a otro punto de la misma.

Aun cuando el hecho es evidente, y aun cuando en diferentes ocasiones hemos tenido necesidad de hacerlo constar; para que pueda comprenderse bien hasta donde alcanza la preponderancia de la edificación sobre la superficie viable, conviene recordar que midiéndolo aproximadamente el primitivo casco urbano de Valencia, o sea el perímetro que comprenden las antiguas rondas, una superficie de 1578097 metros cuadrados corresponden a las calles y plazas 376298 metros cuadrados y 1201799 a la parte edificada o construida; es decir, que la superficie viable es tan solo el 23,81 por ciento de lo que forma el casco urbano.

Inconvenientes que ofrece el estado de nuestra urbanización. Los inconvenientes que de todo ello se originan son de la mayor importancia y afectan notablemente a la viabilidad, ocasionando los peligros, pérdidas de movimiento y verdaderos nudos que interrumpen y cortan el movimiento; los rodeos y molestias que fatalmente produce la complicada traza de nuestras calles, las dificultades que se presentan para el establecimiento y cómoda disposición de las líneas de tranvías, convertidos en verdadera necesidad de la época presente y en una palabra, la imposibilidad de que el movimiento viario urbano se desarrolle de una manera cómoda, ordenada y precisa, como conviene a la febril actividad que caracteriza el modo de ser de las sociedades modernas. Interesan también aquellos inconvenientes a la higiene pública cuyas prescripciones no pueden llevarse a la práctica y cuya fatal omisión acrecienta los gérmenes infecciosos, multiplica las causas de insalubridad y al integrarse con los varios factores que de ordinario conspiran contra la salud individual, degenera y empobrece el organismo humano disminuyendo las energías y medios de resistencia de la colectividad o suma de los habitantes hasta obtener la triste resultante del excesivo cupo que rinde a la mortalidad y el reducido promedio a que alcanza la vida individual.

Tampoco el ornato público puede conseguir el conveniente grado de desarrollo, que es otra y no menos importante necesidad de nuestro espíritu, el cual resulta pobre y empequeñido por la constante influencia que forzosamente ejerce, la falta de grandes espacios y grandes edificios y monumentos, cuya contemplación despierta en el ánimo grandes pensamientos y nobles emulaciones. La asociación de las ideas, los fenómenos psicológicos, que determinan los sentimientos y originan la vida intelectual, necesitan de medios externos para manifestarse y de impresiones exteriores para producirse. Donde todo era pequeño, difícilmente puede resultar nada grande; y por eso el aspecto de las poblaciones, la disposición general de las masas que las constituyen, la forma arquitectónica que revisten, es algo más que pueril satisfacción de ostentar formas elegantes y disposiciones bellas: responde a necesidades de un orden superior; ejerce directa influencia en el estado moral e intelectual de los habitantes y tiene importancia real y positiva.

Nuestra Ciudad, es por desgracia harto deficiente bajo todos estos conceptos y aun cuando la confesión sea dolorosa, resulta el aserto bastante manifiesto para que sea inútil demostrarlo. Por eso siente Valencia la necesidad de una radical transformación y por eso, no solo se explican, sino que son dignos de justa alabanza los esfuerzos, tentativas y sacrificios de todas clases, que para conseguirlo se impone la Corporación Municipal.

Dificultades que ofrece la reforma urbana de Valencia. Pero la reforma de Valencia es sumamente difícil; extraordinariamente compleja por las muchas y heterogéneas

cuestiones a que da lugar y hay que resolver, y prácticamente imposible para acometerla de una vez. Basta fijar un poco la atención en los múltiples extremos que ha de comprender, para obtener el convencimiento más firme. En efecto la reforma general de la red viaria, con ser de suya importantísima, solo sería uno de tantos factores, a los que habría que añadir las diferentes obras indispensables para acometer el verdadero saneamiento de la urbe, entre las que se encuentran algunas tan necesarias e importantes como la completa transformación del alcantarillado; la mejora y aumento en el abastecimiento de las aguas potables; el estudio y aplicación de los medios necesarios para tener la Ciudad limpia y combatir los perniciosos efectos de la humedad constante del clima, con otras de no menor importancia; el cambio o aplicación de nuevos procedimientos para la construcción del afirmado de las vías públicas, si estas han de reunir las condiciones que le son indispensables y han de corregir las deficiencias que existen, la construcción de los edificios públicos de que se carece, entre ellos los destinados a escuelas, alcaldías y casas de socorro convenientemente distribuidas; y en una palabra, todo cuanto es necesario para que fueran debidamente satisfechas las nobles aspiraciones que se sienten y han conseguido obtener otras ciudades de mayor fortuna.

El problema así presentado, resulta enormemente vasto; exige capitales de la mayor importancia, da lugar a estudios sumamente complejos para cuya resolución serían menester los esfuerzos más variados, y aun dando caso que se consiguieran, habrían de traducirse en proyectos heterogéneos, con tramitaciones muy distintas. De aquí la imposibilidad práctica de acometer de una vez la reforma general de Valencia, en la verdadera aceptación de la palabra.

Preferencia de la reforma de la red viaria y establecimiento de grandes vías. Pero dentro de la conveniencia y aun necesidad de conseguir cuanto se acaba de indicar, es indudable, que se impone quizá más que otra alguna la reforma de la red viaria; problema también difícilísimo y de mayor interés.

Absolutamente considerado, obligaría a una reforma general de la planta de la población, lo cual hay que reconocer que es de todo punto imposible. Sin embargo, el tráfico y movimiento de la población, exigen grandes vías en que poderse desarrollar con libertad e independencia; por donde se efectúen y puedan establecerse las distintas líneas de la locomoción y que a la vez inicien con su poderosa influencia el saneamiento urbano, dando paso expedito a la acción del aire, del sol y de la luz y sustituyendo las mezquinas e insalubres viviendas que ahora tanto abundan, por otras en que al menos se cumplan las prescripciones fundamentales de la higiene de la casa. Merece por tanto, justa preferencia, el establecimiento de las grandes vías de que Valencia carece y resulta urgente su necesidad dentro de los grados de conveniencia propios a la reforma general de la Ciudad.

Su constitución por otra parte, no solo contribuye al mejoramiento de la red viaria general, dándole origen poderoso y estableciendo bases fijas para el estudio sucesivo, sino que completa la cuestión y determina la manera práctica de resolverla, al apelar para ello a los medios y recursos extraordinarios de que pueda disponerse, dejando las reformas de menor importancia para que tengan lugar paulatinamente y a medida que se vayan reconstruyendo los edificios a quienes afecten. Es decir, que de esta manera, se circunscribe la aplicación de los derechos y deberes consignados en el capítulo 5º de la Ley de Expropiación vigente, a los casos de mayor y más reconocida importancia y al

reducirse la cuantía de las expropiaciones, se hace más posible la ejecución de la mejora.

Fundamentos del proyecto. De lo expuesto vienen a deducirse por manera lógica y racional, los fundamentos del Proyecto que tenemos la honra de estudiar. Si la reforma general de Valencia es necesaria para elevarla al nivel de las grandes poblaciones modernas, como reclama su propia y legítima importancia, su situación topográfica y las riquezas y esplendores de sus suelo; si esta reforma por su misma grandiosidad no puede acometerse mancomunadamente; si entre los varios factores que integran la cuestión, merece preferente lugar la transformación de la red viaria y dentro de ella el establecimiento de grandes calles que faciliten la circulación y saneen y caractericen la urbe, claro es que quedan sentados los fundamentos del Proyecto. Es innegable la necesidad que experimenta Valencia, de obtener arterias de primer orden, que regularicen, encaucen y contengan el movimiento viario, sobre todo el que depende del comercio y exige la comunicación entre los barrios más populares y apartados. En nuestra Ciudad aquel movimiento sigue con preferencia la dirección este, oeste, a consecuencia de la situación del puerto a levante de la capital y tiene lugar por las diferentes calles que atraviesan la Ciudad en dicho sentido, entre ellas y principalmente, las de Cuarte, Caballeros y Almirante; las que afluyendo al Mercado conducen a la del Mar y las que desde otros puntos de las afueras vienen convergiendo a la Plaza de San Francisco y a la calle y plaza de las Barcas. Los barrios más poblados e importantes de los extremos son los de la calle de San Vicente extramuros y Ruzafa por una parte, y los de Sagunto, Marchalenes, Zaidia y camino de Burjasot por otra. Esta línea de movimiento es de gran importancia y viene establecida casi exclusivamente por las calles de Ruzafa, Sagrario de San Francisco, Bajada del mismo nombre y calles de San Vicente, Zaragoza, Miguelete, Plaza de la Constitución y calle de Serranos. La circunstancia de encontrarse en ella la estación de la vía de Almansa y Tarragona, la de los ferrocarriles del Este, y ser origen de los tranvías de Burjasot y Godella y de los llamados del Norte le da todavía mayor importancia. Por otra parte la necesidad de una Gran Vía que cruce a Valencia de norte a sur se deduce de la falta de comunicación directa en este sentido, de las malas condiciones que reúnen las existentes, de la conveniencia de reconstruir el caserío antiguo de los barrios que comprende, para llevar a ellos la acción del sol y de la luz, obtener la proporcionalidad entre las superficies viables y edificadas y mejorar sus condiciones todas y hasta de las ventajas particulares de orientación que para la localidad ofrece la existencia de dicha Gran Vía. Por ello el Excelentísimo Ayuntamiento ordenó el estudio del Proyecto de la calle de 30 metros de latitud que una en línea recta las ex-puertas de Ruzafa y San José, y con el más plausible celo, persigue su realización.

Dicha vía, que en el plano general aparece consignada por medio de líneas de trazos de color carmín y rayado amarillo y del mismo color carmín para indicar la zona de expropiación y derribo, con las manzanas resultantes, satisface a las imperiosas necesidades que se han indicado según más detalladamente se demuestra en la memoria que forma parte de dicho proyecto.

El movimiento comercial que se dirige al puerto según se ha indicado y de él irradia, por más que se efectúa a través de las calles mencionadas, en el interior de la Ciudad ofrece una resultante manifiesta; la dirección general de este a oeste; y si bien hoy se disemina por varias calles, es de imponer que afluya directamente a la Gran Vía que se

establezca en tal dirección, sobre todo, si esta penetra en el corazón de la urbe. De manera que en términos generales y por lo que a la viabilidad se refiere, tendría razón de ser la vía así constituida. Por otra parte, el desarrollo que experimenta la urbanización en los solares contiguos al paseo de la Alameda, único que realmente tiene la Ciudad, su propia importancia, las festividades periódicas que allí tienen lugar, atrayendo a la gran mayoría de la población y el nuevo impulso que seguramente ha de experimentar la edificación al urbanizarse el jardín del Real, unidos el cambio de condiciones que ha de sufrir aquella zona con la desviación del Túria, cuyo proyecto se halla definitivamente aprobado y en vísperas de ejecución, son circunstancias que obligando más a constituir la vía que nos ocupa, determinan también el punto de partida.

Por último para que la calle responda a los más elementales principios de un buen trazado, preciso es que cruce la capital penetrando lo más posible en su centro, para recoger mejor la afluencia de movimientos y preciso es también que corte normalmente a la Gran Vía ya proyectada entre las ex-puertas de Ruzafa y San José. Tales son las razones principales que informan el proyecto y los fundamentos que sirven de base a su trazado. La justificación general se desprende de lo expuesto; sin embargo más adelante, al analizar sus ventajas se completará el estudio entrando en nuevas consideraciones que vengan a poner de manifiesto las causas racionales a que responde el trazado.

Diferentes datos generales respecto a la topografía, constitución geológica y meteorológica de la Ciudad. Antes de comenzar a ocuparnos del proyecto concreto que motiva estos trabajos, conviene dar una idea general de la topografía, geología y climatología local, siquiera sea como premisa indispensable para exponer algunas consideraciones sucesivas y formar juicio respecto a las soluciones que se proponen. Al propio tiempo, se cumplirá así, sino lo terminantemente prescrito en el capítulo 5º de la vigente Ley de Expropiación forzosa, que se ocupa de la Reforma Interior de las grandes poblaciones, lo que preceptúa la Ley de Ensanche, y por analogía, tiene perfecta aplicación.

Emplazada la Ciudad de Valencia a unos tres kilómetros del Mediterráneo a la margen derecha del río Túria o Guadalaviar, tiene asiento en la llanura que cierran las montañas de Sagunto, Cullera y las del otro lado del llano de Cuarte, con las estribaciones de Paterna y Moncada. El Miguelete o torre de la Catedral se halla situado a $39^{\circ}-28'-24''$ y a los $5^{\circ}-49'-24''$ de latitud con relación al meridiano de San Fernando.

Según las nivelaciones por curvas de nivel de dos en dos metros, que se practicaron para los estudios del proyecto general de Ensanche, el desnivel máximo en la zona que comprende y que se extiende a algunos kilómetros superficiales es de 16,00 m, existiendo una diferencia de nivel de 7,515 m entre el punto de cruce de la Gran Vía de circunvalación y la hita colocada junto a la Ciudadela, cuya hita a su vez se encuentra 10,596 m más alta que el nivel del mar en el puerto.

La declinación de la aguja magnética en el año actual es de $17^{\circ}, 16', 44''$

La vega, lo mismo que la ciudad, carece de grandes accidentes topográficos y la primera se presenta en suave declive de noroeste a suroeste, hacia el mar y las próximas lagunas de la Albufera.

No ofrece tampoco notables accidentes geológicos la orografía de Valencia y sus alrededores. El suelo sobre el que se halla fundada la Ciudad, corresponde a la parte baja del recinto de sedimento y aluvión comprendida ente el mar y las estribaciones que forman la divisoria entre el monte y el llano y marcan el límite de las formaciones geológicas.

El subsuelo de la Ciudad y su huerta viene constituido por capas alternadas de grava y arcilla, entre las que discurren los numerosos mantos de agua reconocidos a diferentes profundidades y que por medio de pozos sirvieron de único abasto a la población durante muchos años. La formación de dicho subsuelo se debe a una acción sedimentaria posterior a la época diluviana, efectuada en periodos tranquilos, y reconoce por causa las corrientes del Turia y sus constantes acarreos.

La riqueza y feracidad de la vega depende también de los mismos arrastres del río, cargados con la variedad de principios que recoge al atravesar los terrenos terciarios y cretáceos de la provincia de Teruel, las calizas y arcillas de Chelva, las areniscas de Gestalgar y Bugarra, las calizas marmóreas de Ribarroja y Villamarchante y el mantillo procedente de la descomposición de los elementos orgánicos.

Los siguientes resúmenes de las observaciones practicadas por nuestra Universidad literaria durante el quinquenio último, o sea el comprendido entre el 1º de Diciembre de 1885 y el 30 de Noviembre de 1890, dan perfecta idea de la climatología y meteorología local.

Temperatura.

Temperatura media del quinquenio	15 ⁰ 85
Idem máxima al sol (8 de Septiembre de 1886)	45 ⁰
Idem id a la sombra (12 Agosto 1889)	40 ⁰
Idem id al aire (11 Febrero de 1887)	6 ⁰
Idem id al reflector (11 id de 1887)	9 ⁰

Precisión admosférica.

Altura barométrica media del quinquenio	761,21
Idem id máxima (31 Octubre 1888)	777,17
Idem id mínima (8 Enero 1887)	743,04

Humedad.

Humedad relativa media del quinquenio	66,8
Id máxima (6 Abril de 1888)	95
Id mínima (5 de Febrero 1886)	31

Evaporación.

Evaporación media del quinquenio	6,72
Id máxima (8 Abril y 12 de Agosto 1889)	15

Tensión.

Tensión media correspondiente al quinquenio	11.56
Id máxima (12 Agosto 1889)	26.03
Id mínima (7 de Febrero de 1886, 3 Enero 1887 y 3 Enero de 1890)	15

Frecuencia y dirección de los vientos.								
Años	N.	N.E.	E.	S.E.	S	S.O.	O.	N.O.
De 1º de Diciembre de 1885								
a 30 de Noviembre de 1886	49	128	105	117	14	39	190	28
De 1º id 1886 a 30 id 1887	71	79	114	118	28	66	203	51
De 1º id 87 a 30 id 1888	68	75	86	80	28	159	200	75
De 1º id 88 a 30 id 1889	48	37	202	53	17	77	254	43
De 1º id 89 a 30 id 1890	71	79	114	118	28	66	203	54
Total	307	398	621	486	115	407	1050	312

Fuerza del viento.

Días de				
Años	Calma	Brisa	Vientos	Viento fuerte
De 1º Diciembre 1885 a 30 Noviembre 1886	3	311	44	7
De 1º id 1886 a 30 Noviembre 1887	34	276	50	5
De 1º id 87 a 30 id 1888	151	177	34	4
De 1º id 88 a 30 id 1889	60	296	7	2
De 1º id 89 a 30 id 1890	33	326	6	0
Total	281	1386	141	18

Estado general de la atmósfera

Días de			
Años	Despejados	Nubosos	Cubiertos
De 1º de Diciembre a 30 Noviembre 1886	89	234	42
De 1º id 86 a 30 id 1887	70	260	35
De 1º id 87 a 30 id 1888	7	245	51
De 1º id 88 a 30 id 1889	59	264	42
De 1º id 89 a 30 id 1890	108	229	28
Total	333	1232	198

Lluvias

Años	Lluvia	Lluvia inapreciable	Temperatura	Nieve	Lluvia caída en el año Milímetros	Lluvia máxima Milímetros
De 1º Dbre 85 a 30 Nbre 1886	97	40	13	2	457,4	76
De 1º id 86 a 30 id 1887	105	48	17	2	588,7	57
De 1º id 87 a 30 id 1888	105	45	13	3	492,9	35
De 1º id 88 a 30 id 1889	103	49	10	0	370,8	45

De 1º id 89 a 30 id 1890	86	29	15	1	544	59
Total	496	211	68	8	2453,8	

Determinación del Proyecto y bases del trazado. La idea fundamental del proyecto que tenemos la honra de estudiar consiste en la apertura de una vía recta que partiendo del puente del Real termine en la calle de Guillem de Castro, frente a la de San Pedro Pascual.

La indicación que se hace en la proposición del Señor Fernández Montenegro, autor del pensamiento respecto a la continuación por la última de aquellas calles, hasta la plaza VI del Ensanche, donde ha de construirse un mercado, no puede interpretarse literalmente o como condición precisa de la Gran Vía a proyectar, porque invadiendo entonces la zona de dicho ensanche supondría una reforma del respectivo proyecto, lo cual, a parte de venir a afectar a los intereses constituidos por el mismo, hoy convertido en precepto legal, habría de dar lugar a un expediente de tramitación distinta, sujeto a disposiciones especiales diferentes a las que rigen para la Reforma Interior de las grandes poblaciones, sobre todo, si se tiene en cuenta que no es posible el trazado de la calle fundamental del Proyecto, de modo que pueda continuarse en línea recta por la de San Pedro Pascual hasta la mencionada plaza VI del Ensanche, sin suponer graves alteraciones y esencial reforma de estas últimas vías.

La misma vaguedad con que está redactada la proposición del Señor Fernández Montenegro, asegura mejor que nada, que la indicación que se discute solo tiene por objeto hacer resaltar la conveniencia de la idea. Claro es que, si se trata de un proyecto de Reforma Interior de la Ciudad, a su casco urbano ha de referirse no siendo posible que abrace mayor extensión que la comprendida entre sus extremos, y por esto la Gran Vía que ha de comenzar frente al puente del Real tiene su finalidad natural y lógica al llegar a la calle de Guillem de Castro, pero como esta, a consecuencia de venir constituida por la antigua ronda, es muy extensa, tiene diferentes alineaciones y envuelve a gran parte de la Ciudad, resulta demasiado indeterminada para fijar el término de la vía que ha de proyectarse, siendo por consiguiente necesario conectar alguno de sus puntos. Al objeto se ha elegido la confrontación con la calle de San Pedro Pascual, porque sin perjuicio de los principios fundamentales del trazado, conduce a una plaza del Ensanche donde se ha de construir un mercado y a donde afluyen otras vías de la parte exterior, con lo que se obtienen nuevos elementos de vida y movimiento para la Gran Vía del proyecto, haciéndose más sensible su importancia y significación.

Ahora bien, si dicha Gran Vía ha de responder a los principios fundamentales que se han indicado y constituir una de las grandes arterias del movimiento viario urbano, no solo ha de tomar la dirección que establezca una de las principales líneas de aquel movimiento, sino que a la vez ha de servir de enlace y relación directa al parque independiente de las demás corrientes de importancia, es decir, que ha de cruzarse con otra u otras de las que principalmente puedan establecerse o se hallen constituidas. Entre las primeras ninguna tan importante como la Gran Vía de 30 metros, entre las ex-puertas de Ruzafa y de San José cuyo proyecto ha sido aprobado por el Excelentísimo Ayuntamiento y constituye seguramente la base de la Reforma Interior de la Ciudad. Es por lo tanto indispensable que estas dos grandes vías vengan a

cruzarse y se crucen a ser posible en ángulo recto, el mejor para obtener completa regularidad en los enlaces de todas las articulaciones que puedan presentarse.

Para conseguir esto, es preciso que la calle que se proyecte pase necesariamente entre el monumental edificio de la Lonja y la iglesia de Santa Catalina mártir, sin tocar absolutamente a ninguno de ellos.

Por otra parte, dicha vía ha de tener origen en el puente del Real y por lo mismo han de relacionarse los ejes de ambos, es decir, que uno de los puntos del eje de la Gran Vía ha de formar a la vez parte del eje del Puente, o lo que es lo mismo, uno y otro han de intersectarse.

Estas condiciones, impuestas como se desprende de las consideraciones que anteceden, por las necesidades mismas que ha de satisfacer la vía, constituyendo los fundamentos del trazado.

La dirección de la vía se determina por la unión de los dos puntos obligados, o de que en absoluto no puede prescindirse, el enlace del eje con el del puente del Real y el paso entre los importantes edificios de que se ha hecho mérito. La dirección así determinada, es a la vez sensiblemente normal a la de la Gran Vía entre las ex-puertas de Ruzafa y de San José ($91^{\circ} 7'$ en el ángulo de norte a este) y formando otra de las que pudiéramos llamar líneas diametrales del casco urbano, abarca una de sus mayores extensiones recogiendo directamente el gran movimiento viario que en el sentido de levante a poniente, tiene lugar en la Ciudad.

Puntos determinantes del trazado. En consecuencia de cuanto queda dicho, se adoptan como puntos determinantes para el eje de la Gran Vía del proyecto, por una parte la intersección de la línea exterior del pretil del río por la parte de poniente, con el eje del puente del Real, y por otra, el punto medio de la línea que une los vértices o aristas de la derecha de la fachada principal de Santa Catalina y de la izquierda de la Lonja que recae a la plaza del Mercado.

Otros extremos que comprende el Proyecto. Aún cuando la idea primordial del proyecto que se estudia consista en la apertura de la Gran Vía tantas veces dicha, desde el puente del Real a la calle de Guillem de Castro, se comprenden en el mismo otros importantes extremos, consecuencia unos del trazado de aquella, como la apertura y reforma de los afluentes, e impuestos otros por las mismas condiciones en que se desarrolla, como la parte referente al cruce con la otra Gran Vía desde la expuerta de Ruzafa a la de San José.

Acompañan a este las reformas para el último que han sido acordadas por el Excelentísimo Ayuntamiento en sesión de 25 de Abril último, en la que al aprobarse el proyecto de calle de 30 metros entre las ex-puertas de Ruzafa y de San José se aprobó también la proposición del Señor Blasco transcrita al principio al consignar el programa que sirve de base a estos estudios.

Longitud y dimensiones de las vías. La longitud de la Gran Vía, objeto del Proyecto si se considera en la extensión que habrá de comprender la línea edificada, es decir, la distancia del eje entre las intersecciones con el mismo, de las líneas que unen los vértices externos de los chaflanes proyectados para la plaza de Tetuán y para la calle de Guillem de Castro, es de mil doscientos treinta metros sesenta y cinco centímetros (1230,65m). Esta longitud aumenta hasta mil doscientos sesenta y ocho metros veinte centímetros (1268,20m) para los efectos de la explanación y movimiento de tierras.

La latitud de esta vía es de veinticinco metros (25,00m) que se distribuyen en aceras de cinco metros y medio (5,50m) y un arroyo central de catorce metros (14,00m).

La calle **A** que se proyecta entre las plaza del Temple y de San Bult, tiene una extensión de ciento treinta y un metros (131,00m) comprendida la latitud de la Gran Vía que atraviesa. Su ancho es de diez metros (10,00m) divididos en un arroyo central de siete metros (7,00m) y aceras laterales de metro y medio (1,50m).

La calle **B** continuación de la del Gobernador Viejo hasta las del Almirante y Temple, mide ciento cuarenta y ocho metros veinte centímetros (148,20m) en los que se comprende también el ancho de la Gran Vía que atraviesa. La latitud es igualmente de diez metros (10,00m) divididos como la anterior en aceras de un metro cincuenta centímetros (1,50m) y arroyo de siete metros (7,00m).

La calle **C** reforma de la del Trinquete de Caballeros desde el punto de esta situado frente a la del Milagro, hasta el eje de la calle del Almirante, abraza una longitud de ciento setenta metros, ochenta centímetros (170,80m). Su latitud también de diez metros (10,00m) se halla distribuida como las anteriores.

La calle **D** continuación de la de San Cristóbal a la Gran Vía, hasta el encuentro con la línea de fachadas de la misma, comprende treinta metros cincuenta y cinco centímetros (30,55m) con un ancho de siete metros (7,00m) y aceras de un metro (1,00m).

La calle **E** reforma de la calle de las Avellanas, plaza de las Moscas y Comunión de San Esteban, desde el punto de la primera situado frente a la de la Cárcel de San Vicente hasta la línea de fachada de la Plaza de la Comunión de San Esteban, mide una longitud de doscientos diez y nueve metros noventa centímetros (219,90m). El ancho es de diez metros (10,00m) para el primer trayecto o sea el que corresponde a la parte sur de la calle de las Avellanas a la Gran Vía de once metros (11,00m) para el trozo que medía desde la del Palau a la Gran Vía variando la latitud del resto por efecto de la disposición de las edificaciones que no sufren alteración en el proyecto. Las aceras del segundo trayecto, o sea, el que corresponde al ancho de once metros (11,00m) tienen dos metros (2,00m) cada una.

La calle **F** continuación de la de San Vicente hasta la Gran Vía, desde el cruce con la plaza de Santa Catalina hasta la línea de fachadas de dicha Gran Vía, presenta una extensión de noventa y ocho metros, cinco centímetros (98,05m). Su latitud es de quince metros (15,00m) distribuidos en un arroyo central de nueve metros (9,00m) y aceras laterales de tres metros (3,00m) cada una.

La longitud de la calle **G** que se proyecta entre la plaza del Miguelete a la Gran Vía, es de veinte y dos metros cincuenta centímetros (22,50m) con un ancho de diez metros (10,00m) que se distribuyen según como se ha dicho para las calles de esta latitud.

La calle **H**, entre la continuación de la de la Paz y la **I**, tiene un largo de ciento veinte metros cuarenta centímetros (120,40m) con un ancho de ocho metros (8,00m) para la parte regular más estrecha, del trayecto que media entre la Gran Vía y la continuación de la calle de la Paz y de diez metros (10,00m) para el trozo del otro lado de dicha Gran Vía. Las aceras son de un metro cincuenta (1,50m).

La calle **J** desde la de San Vicente a la línea de fachada de la Gran Vía central de 30 metros mide una extensión de ciento treinta y nueve metros (139,00m) con un ancho de catorce metros (14,00m) y aceras de dos metros y medio (2,50m).

La calle **G** desde la línea de fachada de la Gran Vía de 30 metros hasta la línea también de fachada de la calle **H**, comprende una longitud de cincuenta y seis metros veinte centímetros (56,20m) con una latitud de ocho metros (8,00m) y aceras de un metro (1,00m).

La calle de Zaragoza desde la plaza de Santa Catalina al cruce de la Corregería, presenta una extensión lineal de ciento catorce metros ochenta centímetros (114,80m), una latitud de ocho metros (8,00m) y metro y medio (1,50m) para cada una de las dos aceras.

La longitud de la calle de la Tapinería desde frente a la del Cobertizo de Santo Tomás, a la línea de fachada de la Gran Vía, es de cincuenta metros treinta centímetros (50,30m), el ancho de siete metros (7,00m).

La calle **K**, continuación de la de la Abadía de San Marín, desde la de San Vicente a la Gran Vía de 30 metros tiene una longitud de sesenta y ocho metros diez centímetros (68,10m) y una latitud de diez metros (10,00m) con aceras de un metro cincuenta centímetros (1,50m).

El trozo de la calle **O**, reforma de la del Molino de la Robella, desde frente a la calle de Belluga hasta la Gran Vía, comprende cuarenta y nueve metros (49,00m) con una latitud de diez metros (10,00m).

El trayecto de la calle **P** o del Pie de la Cruz desde el cruce con la del Maldonado a la de Carniceros, mide ciento cuatro metros de largo (104,00m). El ancho asignado a esta vía es el de nueve metros (9,00m) distribuido en un arroyo de seis metros (6,00m) y aceras laterales de metro y medio (1,50m).

La calle **Q**, reforma de la de Balmes, desde la encrucijada de la calle del Triador a la Gran Vía, presenta una longitud de treinta y ocho metros cuarenta centímetros (38,40m), una latitud de seis metros (6,00m) y un metro para cada una de sus aceras.

La calle **R**, reforma de la del Torno, desde el cruce con la de Guillem Sorolla hasta la calle de Carniceros, mide una extensión de noventa y siete metros treinta centímetros (97,30m).

Por último, la calle **S**, desde la intersección con la de Guillem Sorolla hasta el encuentro de la de Balmes, tiene una longitud de ciento nueve metros setenta centímetros (109,70m) y una latitud de diez metros (10,00m) distribuidos de igual modo que en los casos análogos.

El pasaje **L**, entre la plaza de la Reina a la calle **K** tiene ochenta y tres metros noventa centímetros (83,90m) de largo por seis metros (6,00m) de ancho.

Los pasajes **M** y **N** tienen: el primero desde la calle **K** a la **Y**, cincuenta y un metros noventa centímetros (51,90m) para línea de fachadas y el segundo o sea el que partiendo de dicha calle **K** termina en la confluencia de la Gran Vía de 30,00m y calle de San Vicente, cincuenta metros ochenta centímetros (50,80m).

La latitud de ambos es también de seis metros (6,00m).

Dimensiones de la Plaza de la Reina según esta reforma. Realmente no comprende el proyecto otra plaza que la de la Reina, puesto que la del Mercado viene a convertirse en calle y la que se dispone frente a la Lonja no sufre alteración con respecto a como se hallaba trazada en el proyecto de calle central o de 30 metros.

La forma resultante para la plaza de la Reina según el actual proyecto y por circunstancias que oportunamente indicaremos, es la de un cuadrilátero cuyas

dimensiones medias son de cincuenta y ocho metros cincuenta centímetros (58,50m) de longitud por treinta y siete metros (37,00m) de latitud.

Fundamento de las dimensiones adoptadas. La longitud de las calles es siempre resultante de su disposición relativa a las demás y sobre todo de las necesidades que la originan y determinan los puntos extremos, por consiguiente estas mismas necesidades son las que desde luego imponen la extensión que han de comprender. Por eso la longitud de la Gran Vía de 25 metros viene establecida por la distancia que media entre la plaza de Tetuán y la calle de Guillem de Castro en la dirección que ha de seguir la calle, y las de las demás que comprende el proyecto vienen igualmente impuestos por la que separa sus puntos determinantes. Así la longitud de la calle **A**, por ejemplo, es sencillamente la distancia que separa las plazas del Temple y San Bult, que directamente ha de unir, y lo mismo pudiéramos decir de las demás.

El ancho o latitud de las vías públicas urbanas depende principalmente de dos circunstancias esencialísimas, la extensión o longitud que alcanzan y el grado de movimiento circulatorio que han de experimentar.

La considerable longitud de la Gran Vía que motiva este proyecto, la circunstancia de haber de ser una de las principales arterias de la viabilidad interurbana de Valencia, la de presentar una alineación única y sobre todo, la de venir a cruzarse en ángulo recto con la ya proyectada entre las expuertas de Ruzafa y San José para constituir con ella la base de la reforma general viaria, impone a aquella la mayor latitud, a ser posible, la misma que se ha adoptado para la segunda, pero como es tema obligado de la que nos ocupa, según arriba hicimos notar, el paso entre la Lonja y Santa Catalina, sin afectar absolutamente a estos edificios, la latitud de la calle viene fatalmente supeditada a la distancia que los separa y por eso ha tenido que limitarse a los veinte y cinco metros que aquella permitía.

El ancho de las calles de San Vicente e **Y**, que constituye la continuación de la de la Paz es el de quince y catorce metros respectivamente, la misma que resulta de los proyectos ya aprobados y que también se asignaba en el primitivo de calle central.

Para las afluentes a la vía de veinticinco metros, se propone en general la latitud de diez metros, tanto por seguir el criterio establecido al estudiar el proyecto de Gran Vía entre las expuertas de Ruzafa y de San José, como por continuar las razones que allí lo motivaban y que aquí subsisten, las cuales en resumen, se reducen a ser el ancho medio o prudencial que sin resultar costoso por excesivo, dada la importancia de la vía, garantiza la libertad del tránsito, desde el momento en que permite el establecimiento de aceras lo bastante desahogadas para contener el movimiento de los peatones y de un arroyo suficiente a dejar expedito el paso de dos carruajes en el caso desfavorable de que exista un tercero detenido, satisface a las condiciones higiénicas en cuanto fácilmente las inunda el sol y reúne un cubo de aire suficiente, y dada la altura ordinaria de los edificios de la Ciudad y extensión de las alineaciones rectas, se prestan a enlaces y disposiciones que benefician el ornato público.

Las latitudes de las calles afluyentes inferiores a diez metros, responden unas veces a los anchos de los proyectos aprobados y vigentes, como sucede a la del Pie de la Cruz, teniendo en cuenta que la reforma solo se refiere a un trayecto de la misma, y otras a su reducida extensión e importancia que las convierte en verdaderas travesías, como a la **L**.

Por último, el ancho de seis metros que se fija a los pasajes proyectados es seguramente lo bastante para las funciones que han de desempeñar como destinados única y exclusivamente a la circulación pedestre, con exclusión completa de todo paso de carruajes o caballerías.

División del proyecto en zonas para la ejecución. Existiendo grandes analogías y paridad de circunstancias entre este proyecto y el de la Gran Vía que hemos tenido la honra de estudiar, claro es que han de ser también análogas las soluciones que se propongan e idénticas y comunes las razones en que se funden. Por eso venimos repitiendo aquí los mismos argumentos que empleábamos allá y por eso nos vemos obligados a reproducir mucho de lo expuesto.

Las mismas causas que imponían la división del proyecto de Gran Vía entre las expuertas de Ruzafa y San José en zonas para la ejecución, subsisten y se presentan aquí. Ésta, como aquella, corta a Valencia en toda la extensión de su casco urbano, atravesando el centro y barrios de los más concurridos de la ciudad, y también aquí son de gran importancia y en gran número, los edificios que han de expropiarse, cuyo simultáneo derribo daría lugar a trastornos para la multitud de familias que en un momento dado, habrían de abandonar sus viviendas, para los establecimientos comerciales que en plazo breve tendrían necesidad de trasladarse, no encontrando fácilmente el local que pudiera reemplazarles y sobre todo, y más aún, para la circulación pública que resultaría cortada e interrumpida de uno a otro extremo de la Ciudad por las dos secciones en que esta vendría a estar dividida por los derribos y obras del Proyecto.

No es posible dividir la población en dos, como resultaría de llevarse a efecto a la vez la ejecución de todo el proyecto, esto sería un obstáculo al cúmulo de necesidades las más complejas, que resultan del trato social, que exige y determina la vida urbana y cuya satisfacción no puede ser interrumpida, sin graves conflictos, imposibles de resolver.

Hay que asegurar el cumplimiento de cuantos fines son necesarios a la existencia de las ciudades y combinar la realización de las obras de mejoramiento y reforma, de modo que no sean graves obstáculos a aquellas y se armonicen las exigencias de ambas. Para eso es menester dividir y subdividir la ejecución del proyecto en cuantas zonas y secciones sean necesarias para que la circulación no se interrumpa, la viabilidad se efectúe sin grandes retrasos o pérdidas de tiempo y sin más rodeos que los precios, para que no falten habitaciones en un momento dado a los que se vean precisados a desalojar las suyas, y para que el traslado de los establecimientos comerciales o industriales no haya de efectuarse precipitadamente, sino con la tranquilidad compatible con la prudencia, que armonice en lo posible, los encontrados intereses que han de ser puestos en juego. Es preciso también asegurar la no interrupción de las funciones que cumplen las diferentes obras necesarias a las vías establecidas que hayan de ser objeto de reforma, y esto exige determinadas precauciones de detalle, muy difíciles, cuando no imposibles, de adoptar si la realización del proyecto hubiera de llevarse a efecto en conjunto y de una sola vez.

Es, por consiguiente, absolutamente necesaria la división en zonas para la ejecución, y como estas a su vez pueden subdividirse según lo aconsejen las necesidades del momento, entendemos que ha de partirse de una división general y en tal concepto entendemos que pueden y deben ser tres las razones en que se divida el proyecto: 1ª

desde el origen de la plaza de Tetuán a la calle de Campaneros. 2ª desde ésta a la plaza del Mercado y 3ª de ella al fin, o sea, a la calle de Guillem de Castro.

En la primera zona se comprenden, a más de la extensión correspondiente de la Gran Vía, la apertura y reforma de las calles **A,B,C,D y E.**

La segunda zona abraza la parte del proyecto de calle de 30 metros que ha de reformarse según el acuerdo último del Excelentísimo Ayuntamiento y en su consecuencia a más de la sección correspondiente a la vía de 25 metros que nos ocupa, quedan en ella incluidas la nueva disposición adoptada para la plaza de la Reina y continuación de la calle de la Paz, la parcelación de la gran manzana triangular a que se refiere aquel acuerdo del Ayuntamiento, con la consiguiente apertura de calle que sirve de continuación a la de la Abadía de San Martín y emplazamiento de los pasajes proyectados, el enlace y relación de las dos grandes vías de 30 y 25 metros de latitud y la apertura o reforma de cuantas calles a ellas concurren en el expresado trayecto.

La tercera zona comprende el trozo de la Gran Vía de 25 metros que media entre el Mercado y la calle de Guillem de Castro con la reforma de las calles que a su paso encuentra.

Dimensiones de las zonas. Considerada la extensión de estas zonas a lo largo de Gran Vía de 25 metros de latitud, que originan este proyecto, resultan las siguientes dimensiones.

Longitud entre los puntos determinantes de la Gran Vía, o intersección de su eje, con los del puente del Real y calle de Guillem de Castro.

Primera zona	507,15m		
Segunda zona	292,25m	}	1290,60m
Tercera zona	491,20m		

Longitud de la explanación.

Primera zona	491,75m		
Segunda zona	292,25m	}	1268,20m
Tercera zona	484,20m		

Longitud de la edificación

Primera zona	456,20m		
Segunda zona	292,25m	}	1230,65m
Tercera zona	482,20m		

Causas que motivan la división establecida. Las mismas causas que motivan la división del proyecto en zonas, influyen en la demarcación de cada una, puesto que su objeto principalmente consiste en asegurar en cuanto posible sea, el libre funcionamiento del organismo urbano y en este concepto ha de adoptarse una división que, sujeta a puntos notables del trazado y a las corrientes importantes del movimiento viario actual, venga a distribuir la extensión de la ciudad en partes, para que en su día y mientras dure la ejecución de los trabajos, sea posible y en cierto modo fácil, el enlace de movimientos entre las dos grandes secciones en que aquella resulta dividida por la calle de 25 metros.

También se ha cuidado de englobar en una misma zona, no solo toda la parte común al proyecto actual con el de Gran Vía entre las expuertas de Ruzafa y San José, previamente estudiado, sino la sección de este último que había de ser objeto de reforma, con lo cual, se une para la realización, lo que en realidad no puede separarse, como es la parte de relación entre los dos proyectos, y se agrupa en una misma zona, la sección de la Ciudad que a la vez viene influida por ambos.

También se ha tenido en cuenta al establecer la división de las zonas, el procurar que resulten independientes las obras necesarias al establecimiento de vías, en cada una, con lo cual se evitan entorpecimientos de ejecución y aún cuando esto no haya sido en absoluto posible, por la disposición general del proyecto, resulta lo bastante práctico para que pueda aceptarse sin inconvenientes, como oportunamente se verá.

Subdivisión de las zonas. Ya se ha indicado la idea. Aún cuando en términos generales creemos suficiente la división del Proyecto en las tres indicadas zonas, es de suponer que en la ejecución convenga adoptar aún nueva subdivisión para cada una, pero como ello ha de resultar de las circunstancias que existan al acometer las obras y de las que puedan presentarse, así como del tiempo y condiciones en que se hagan determinados trabajos, esta subdivisión que podemos llamar de detalle, ha dejarse para el tiempo de la realización y ser objeto de las disposiciones de la autoridad o de convenios entre la Empresa Constructora y la Alcaldía, ambas y principalmente la última, verdaderamente interesada en que no sufra entorpecimiento ninguno de los servicios públicos de la Ciudad.

La expropiación deberá llevarse a efecto de una sola vez. Cuanto respecto a la división de zonas llevamos dicho, debe entenderse para la realización de las obras que requiere el proyecto, no para las expropiaciones que deben ser previas a la ejecución de todo trabajo y llevarse a efecto de una sola vez. Es más, si como parece probable el Excelentísimo Ayuntamiento, considerando el proyecto que ahora nos ocupa, como complemento del anteriormente estudiado, acuerda la realización de ambos a dos, en ese caso las expropiaciones de uno y otro debieran llevarse a efecto mancomunadamente o al propio tiempo y siempre antes que la realización de las obras. La razón es sencillamente la misma que nos obligó a recomendar lo propio al estudiar el proyecto anterior. “Desde el momento”, decíamos allí, “en que sea cualquiera el punto de la población que se elija, se realizan determinadas expropiaciones en un punto dado y se ensancha, reforma o abre un trayecto de calle, adquieren más valor los edificios contiguos que comienzan a disfrutar de la mejora, ejemplo de ello, muy elocuente, se tiene en lo que se ocurre en la calle de la Paz, en donde el Excelentísimo Ayuntamiento se ve obligado por aquella circunstancia a abonar por los edificios que va expropiando cantidades excesivas y superiores al verdadero valor que tenían antes de comenzarse la mejora”.

“Esto supuesto no es de ningún modo justo que la administración municipal pague dos veces un mismo inmueble o por lo menos tenga que hacer efectivo el beneficio que aquel experimente, precisamente a consecuencia de los sacrificios y trabajos realizados por la misma administración en áreas del mejoramiento material de la Ciudad, y de la misma manera que se faltaría a los más elementales principios de justicia, abonando al propietario particular una cantidad menor al verdadero valor en venta del edificio de que se le priva, de igual modo sería en algo grado injusto que este pretendiera exigir por él un precio superior, dependiente precisamente de los gastos y

obras realizadas para cambiar su situación, si por el tiempo necesario para el desarrollo de aquellas importantes obras, o por cualquier circunstancia imprevista, tuviera que dilatarse la ejecución de aquellas”.

“Tampoco por otra parte sería justo que el propietario particular, cuya finca se halla sujeta a expropiación se viera indefinidamente con aquella amenaza, que desde el momento que se impone, y esto es fatalmente necesario para la realización de los proyectos de la clase del que nos ocupa, introduce de hecho una perturbación y un perjuicio real puesto que ya se ofrecen dificultades para la enajenación y aún para obtener de ella créditos hipotecarios”.

Por ello entendíamos y seguimos entendiendo, que para la realización de los proyectos de esta clase, la expropiación ha de ser simultánea a todos los edificios que comprendan y previa a la realización de todo trabajo de ejecución, porque es el único modo de venir a conciliar en lo posible los encontrados intereses que acaban de indicarse y porque, cuanto más pronto se realice la expropiación, menores han de ser las contingencias que experimente la propiedad particular, reduciéndose a la expresión menor, si se llevaran a efecto inmediatamente después de la aprobación del proyecto y declaración de la necesidad de ocupar las fincas, por los trámites y disposiciones legales.

Esto no significa, y también lo hacíamos constar, que los derribos se hayan de llevar a cabo inmediatamente, antes por el contrario, juzgamos preferible que continúen los edificios hasta el momento preciso en que hayan de comenzar las obras de cada zona, porque de este modo no ha de ser tan sensible la falta de habitaciones y tiendas y porque también así han de ser menores las perturbaciones que necesariamente han de introducirse, sin que en el orden económico puedan ocasionarse pérdidas, puesto que las fincas continuarán produciendo sus rentas hasta el día de su desaparición y estas rentas han de pertenecer bien al Municipio, bien a la Empresa Constructora que viniere a subrogar los derechos y obligaciones de la administración.

Sistema administrativo que conviene adoptar para la realización del Proyecto. La parte más importante de los proyectos de la índole del que se trata, es sin duda la expropiación de los edificios necesarios para obtener los terrenos que han de formar las nuevas vías y construir los solares edificables. Ella de por sí, absorbe la gran mayoría del presupuesto, pero no por eso dejan de tener también importancia intrínseca las obras que se han de realizar. Son por lo tanto dos partes bastantes diferentes, las que en realidad constituyen el proyecto: la adquisición de los edificios cuya suma de solares ha de formar el terreno indispensable para la ejecución y la práctica material de las obras, de demolición de aquellos edificios y de construcción de las necesarias para el establecimiento de las vías públicas y parcelación de los solares que hayan de ser objeto de enajenación.

La vigente Ley de Expropiación forzosa y su Reglamento preceptúan y establecen los trámites formalidades y requisitos que hay que cumplir y los procedimientos todos a que hay que ajustarse para que la administración o la Empresa que la subrogue en sus derechos y obligaciones llegue a adquirir la propiedad de los edificios, y claro es que ellos precisamente habrán de regir.

En cuanto a la realización de las obras, no puede eludirse el precepto legal que impone la subasta, puesto que el presupuesto excede de mucho a la cantidad en que resulta obligatoria.

Sin embargo dentro de estas líneas generales de la Ley, el Excelentísimo Ayuntamiento puede realizar directamente por sí el Proyecto, y puede también ceder sus derechos y obligaciones a un Contratista o Empresa Constructora según lo dispuesto en el artículo 94 del Reglamento para la aplicación de la Ley de Expropiación forzosa vigente.

Conviene por consiguiente analizar ambos sistemas para que, del estudio de sus ventajas e inconvenientes resulte la conveniencia de preferir uno u otro.

En el primero, impuesta la aprobación del Proyecto por los trámites legales y consiguiente declaración de utilidad pública, tendría el Excelentísimo Ayuntamiento que instruir el expediente necesario para la declaración de la necesidad de la ocupación de las fincas y proceder a su expropiación con arreglo a los períodos y trámites de la Ley y Reglamento vigentes, para llegar después, mediante subasta, a ejecutar las obras de derribos, explanación, desmontes, alcantarillado y demás necesarias según el proyecto y venir a parar a la venta de los solares y parcelas resultantes, en pública licitación.

Las ventajas que principalmente podría conseguir así serían: 1º la de no invertir en las expropiaciones más cantidad que la que realmente importaran según los justiprecios formados con arreglo a los trámites de la Ley, cuando de otro modo, la cifra de las expropiaciones había de basarse en el cálculo previo que debería formarse con arreglo a los artículos 81 y 96 del expresado Reglamento y, como todo cálculo, hallarse sujeto a error. 2º: la de obtener de los solares y parcelas enajenables el producto integro resultante de la licitación y no tener que ceder estos por el cálculo que se formará con arreglo al artículo 96 y 3º: invertir los materiales aprovechable de los derribos en la ejecución misma de las obras, allí donde fueran aplicables y convenientes, con lo cual reportaría economía en el coste material de aquellas.

Los inconvenientes de tal sistema serían a la vez: 1º La cuantía del capital disponible al objeto, capital que en su gran parte había de ponerse en juego desde luego y cuya compensación para reducirle al coste efectivos de realización del proyecto, había de venir mucho tiempo después. 2º La complicación administrativa y exceso de trabajo que reportaría a la Corporación Municipal que obligaría o a distraer parte de sus empleados en las tareas que se les tienen encomendadas o al nombramiento de nuevos funcionarios cuyos sueldos, dado el tiempo necesario para la terminación de las obras, alguna importancia adquirirían. 3º La eventualidad misma de los cálculos en que se basara el aprecio de las fincas, productos de los derribos y sobre todo la venta de solares, los cuales si bien podrían dar lugar a resultados positivos, podrían también ofrecerlos negativos. Y 4º el mayor tiempo que sería menester destinar a la formación de los expedientes de subasta, que necesariamente habían de ser varios, dada la índole de las obras y la precisión de ser realizadas por zonas y secciones.

Los inconvenientes del segundo sistema son los generales a toda contratación y si se quiere la posibilidad de que el Contratista o Empresa Constructora tratara de extremar sus derechos y esto pudiera dar lugar en la práctica a determinados perjuicios para el propietario particular, siquiera este tenga asegurado el ejercicio de sus derechos por las leyes, particularmente la de expropiación.

En cambio las ventajas son indudables. Desde luego resulta notable reducción en el capital efectivo que ha de desembolsar la Corporación Municipal, puesto que este se reduce al déficit resultante de los cálculos del presupuesto. En efecto el cálculo de las expropiaciones se aprecia en 36.054.377,50 pesetas y el de las obras en 1.072.786,07

pesetas. Sumadas estas partidas importan un total 37.127.163,57 pesetas²⁸⁰, cuya cantidad es en rigor necesaria para la ejecución del proyecto, aún cuando en realidad no represente su valor por las compensaciones que se deducen del cálculo de ingresos. Por otra parte las diferentes subastas que habría que efectuar en el primer caso, se reducen a una sola para el segundo, con arreglo a lo dispuesto en los artículos 95, 96, 97 y 98 para la aplicación de la Ley de Expropiación forzosa que rige. La administración para el Municipio es muy sencilla puesto que se reduce a la inspección facultativa y a las liquidaciones periódicas y a la final que resulten de los pliegos de condiciones, y sobre todo se previenen las eventualidades que dependen, no tanto de los errores en que se puede incurrir al formar los cálculos del valor de las expropiaciones y solares enajenables, sino del periodo de tiempo en que ha de realizarse el proyecto, durante el cual es posible que se presenten contingencias que influyan en el precio de los solares y productos de los materiales y si estos vinieran a ser más bajos que los calculados, aumentarían el déficit pudiendo ocasionar un conflicto para la Corporación Municipal, o dando lugar, cuando menos, a un aumento de gastos difícil quizás de cubrir.

De manera que los inconvenientes del primer sistema exceden a los del segundo. Las ventajas en el primer caso son eventuales y por su misma naturaleza expuestas a resultar contraproducentes en algunas ocasiones. En el segundo son más positivas, permiten desde luego partir de bases fijas, establecen de una vez el coste real y efectivo de ejecución del Proyecto, determinan las condiciones en que este haya de efectuarse y aún no haciendo mérito de la baja que es posible se obtenga en la subasta, al dar en pago por el valor calculado los solares, parcelas y productos de los materiales, se disminuye la cuantía del capital necesario y finalmente al establecer plazos para el abono, se facilita notablemente la acción del Ayuntamiento, el cual no es posible que invierta la totalidad de sus ingresos en la realización de unas solas obras, siquiera lo sean de urgente necesidad para la población y cuando al mismo tiempo se ve obligado a atender al cumplimiento de cuantos complejos servicios corren a su cargo.

Por consiguiente, resulta preferible y así lo aconsejamos, el que se lleve a efecto la realización del proyecto, por medio de la cesión de los derechos y obligaciones a un contratista o Empresa Constructora, procediendo a la subasta que establecen los artículos 95 al 98 del Reglamento para la aplicación de la vigente Ley de Expropiación forzosa.

Orden de ejecución de las zonas. La división del proyecto en zonas para la ejecución supone, en consecuencia, el establecimiento del orden de prelación que debe seguirse. Este nace indudablemente, de las mismas necesidades que viene a satisfacer el proyecto y de las condiciones propias en que se desarrolla.

Desde luego y según se ha dicho, es de gran conveniencia y ha de partirse del principio de que la expropiación sea previa y completa.

Adquirida la propiedad de los edificios necesarios al objeto, procederá aplicar las zonas de ejecución y como dentro del grado de una misma necesidad existen a su vez

²⁸⁰ Estas cifras corresponden al proyecto de calle de 25,00m con la reforma de las afluentes y modificaciones de la Gran Vía de 30,00m, pero aún cuando se aceptaran las del presupuesto de la vía de 25,00m aisladamente, que es menor, resultarían siempre de bastante importancia para justificar nuestro aserto.

gradaciones de urgencia y condiciones relativas, racional es comenzar la ejecución del proyecto por donde estas se manifiesten principalmente.

Dos fines primordiales se persiguen: facilitar y recoger el movimiento viario, ordenando y encauzando la dirección resultante o establecida por las causas mismas que le producen, e iniciar el saneamiento urbano llevando la acción de la luz solar, e introduciendo masas de aire puro en el intrincado dédalo de estrechas y tortuosas calles que constituyen la mayor parte de los barrios de la Ciudad. Dentro de la enmarañada red que la forma hay lo que pudiéramos llamar puntos culminantes en donde se acentúa notablemente la densidad de población, en que es mayor el predominio de la edificación sobre los espacios viables y en donde por consiguiente es más preciso corregir los defectos que de ello dimanar. En su consecuencia allí es donde con preferencia ha de dirigirse la acción reformadora y por eso ha de comenzar a ejecutarse el proyecto por donde más sentida sea su necesidad.

Consideraciones de carácter económico aconsejan también que tratándose de un proyecto cuya realización ha de cambiar, mejorándolas notablemente, las condiciones de los solares resultantes, aumentando su precio, se inicie la reforma en la parte de la población más distante de los principales centros, donde ahora y después haya de ser menor el valor relativo de los terrenos para que se hallen en más favorables condiciones de enajenación, y al objeto, importa tener presente que según todas las probabilidades, ha de ser mayor la demanda de solares al principio que al fin de la realización del proyecto, tanto porque es un hecho de actualidad la carencia de terrenos en buenos puntos de la población, como porque es de imponer que gran parte de los capitales que se destinen a la expropiación se inviertan acto seguido en la compra de solares y construcción de nuevos edificios, ya por el negocio que en sí representa, ya por la misma costumbre del propietario a quien se priva de una o varias casas, de tener empleado su dinero en fincas urbanas, bien por la facilidad de su administración, bien por convenir así al justo reparto que en el empleo del capital procura quien prudencialmente trata de prevenir los perjuicios inherentes al destino único del mismo, en su totalidad.

De lo expuesto se deduce la ventaja de comenzar la realización del proyecto por la tercera de las zonas en que se ha dividido, que corresponde a la parte de la población más desatendida hasta el presente y se halla más distante de los centros de vida y movimiento y en que, tanto las condiciones viarias como las higiénicas son más deficientes.

Terminada la construcción de la tercera zona, entendemos que debe pasarse a ejecutar la primera tanto porque la realización de los derribos, explanación, desmontes, alcantarillados y demás servicios que exige el establecimiento de las vías, no acaban verdaderamente las obras (puesto que entonces ha de empezar la construcción de los edificios particulares) y en este concepto conviene separar cuanto sea posible, el lugar donde se realicen, por los entorpecimientos que siempre y a pesar de las precauciones que se adopten, han de ocasionar al tráfico y movimiento urbano, como por la circunstancia especial que concurre en la segunda zona, la cual viene a mezclarse y forma parte de otra de las ex-puertas de Ruzafa y San José, aprobado ya por el Excelentísimo Ayuntamiento y la consiguiente necesidad de que esta zona común a ambos proyectos se realice al mismo tiempo.

Orden general para la realización de las zonas de este proyecto y el de Gran Vía de 30 metros. Preséntase aquí la cuestión del orden general en que dichos dos proyectos hayan de realizarse.

Al objeto puede ocurrir que, o se realicen separadamente o en épocas distintas uno y otro, o que la ejecución de ellos sea simultánea y al propio tiempo.

En el primer caso, no sufren alteración las razones que motivan el orden de prelación establecido para la ejecución de la primera y tercera de las zonas en que se hallan divididos y como la segunda es común, podrían aquellas realizarse con independencia cuando las circunstancias las impusieran, por el orden consignado respectivamente en cada proyecto y solo tener presente que la realización de la tercera zona de dichos dos proyectos, había de verificarse a la vez, estableciéndolo así en las condiciones generales de la subasta y cuidando de estudiar los detalles necesarios de subdivisión y demás, así como de aprovechar las oportunidades y adoptar las precauciones convenientes para disminuir en lo posible la perturbación pasajera que necesariamente supone para las poblaciones la realización de obras tan vastas y de tanta importancia.

Si los dos proyectos hubieran de realizarse a la vez tampoco habría motivo para variar el orden de prelación de la primera y tercera zona de ellos, puesto que se hallan unas y otras a bastante distancia en la ciudad para que no hubieran de ocasionar nuevos entorpecimientos a la circulación general e interrumpir las comunicaciones y líneas de movimiento.

La ejecución de la tercera zona de ambos proyectos habría de ser también común o simultánea en este caso.

De manera que en uno u otro de los expresados, únicos que puedan ocurrir, no hay motivo para variar el orden de prelación establecido para las zonas.

Sin embargo, dadas las dificultades que necesariamente ha de ocasionar la ejecución de obras tan extensas como las que comprenden los dos proyectos, tanto por lo que puedan complicar la circulación y entorpecimiento de las comunicaciones entre unos y otros barrios de la población, como por la escasez de habitaciones que en un momento dado pudiera resultar, entendemos que no debe haber exacta y verdadera simultaneidad en la ejecución de los dos proyectos, sino que establecida la preferencia de uno de ellos, conviene llevar a efecto las dos zonas extremas del que resulte elegido, hacer lo propio con la primera y tercera zona del segundo y reservar para lo último la segunda de dichas zonas que es común a ambos, puesto que la misma situación de esta segunda zona, ocupando el lugar intermedio y correspondiendo al centro de la Ciudad, donde se halla concentrada la vida mercantil e implantados los establecimientos de comercio, ha de ofrecer necesariamente más inconvenientes al tráfico y combinación de los movimientos y ha de hacer más sensible la falta de edificios y tiendas donde aquellos puedan trasladarse. Una vez construidas las zonas extremas de ambos proyectos, la viabilidad y enlace de comunicaciones ha de ser más fácil, puesto que no solo existirán parte de las grandes vías proyectadas sino que se habrán reformado también las calles afluentes a ellas, y el público por una parte y el comercio por otra, podrán instalarse en los nuevos edificios que se hayan ido construyendo.

Por lo tanto el orden general que se acaba de indicar, es el que racional y prudentemente debe adoptarse para el caso en que se trate de acometer la realización de los dos proyectos en un plazo relativamente breve y sin solución de continuidad.

Plazos para la ejecución. Atendiendo a la índole propia, importancia y ubicación de las diferentes obras que comprende cada zona de las en que se divide el actual proyecto, y calculado prudencialmente el tiempo necesario para la realización de todas y cada una de ellas, se deducen los plazos que hayan de establecerse para la construcción y terminación de todas las obras necesarias al establecimiento de las vías proyectadas, o sean, la demolición o derribo de los edificios, limpieza clasificación y apilamiento de materiales, extracción de escombros, desmontes y terraplenes para la explanación, apertura de zanjas y construcción del alcantarillado y albañales, pavimentado de las vías (adoquinados aceras e islas) abastecimiento y conducción de aguas, colocación de las cañerías, candelabros y faroles para el alumbrado, construcción de los mingitorios, retenes de Policía y en una palabra, cuantas obras comprende el proyecto, con solo la excepción de los nuevos edificios que hayan de emplazarse en los solares resultantes.

Dichos plazos son, a nuestro juicio, los siguientes:

Para la primera zona treinta meses.

Para la segunda zona cuarenta y ocho meses.

Para la tercera zona treinta meses.

De manera que el tiempo en que habría de realizarse este proyecto sería el de nueve años y como para la ejecución del otro proyecto de Gran Vía entre las ex-puertas de Ruzafa y San José se habían asignado diez, resultaría un total de diez y nueve años, más como los cuatro de la segunda zona son comunes, puesto que según hemos visto, ha de realizarse a la vez en todos los casos, se reduce a quince años el plazo necesario para llevar a la práctica los dos proyectos.

Respecto a las expropiaciones, no es posible fijar tiempo determinado, puesto que es difícil prever los incidentes a que den lugar, ni las dificultades que puedan originarse.

Tampoco es fácil de establecer el período de tiempo necesario para la construcción de los edificios que se emplacen en los solares resultantes, porque la mayor o menor actividad de estas construcciones depende particularmente de las condiciones económicas generales a la localidad en la época a que corresponda la terminación de las obras de cada zona o sección en que se subdividan. Es, sin embargo presumible, que sufran notable impulso por la falta de edificios que origine el derribo de los que se expropian, ya por las buenas condiciones de los solares, ya finalmente por el aumento de riqueza y movimiento que supone la circulación en plaza de los importantes capitales que exige la realización de los proyectos.

Ventajas del Proyecto. Las ventajas de este proyecto, como todos los de su clase, revisten ante todo y sobre todo, un carácter general, puesto que una misma naturaleza les informa siempre y una es también la idea a que responden, e idénticos sus fundamentos.

Hay que empezar por sentar bien las premisas. Este proyecto como el de Gran Vía de treinta metros, aprobado por el Excelentísimo Ayuntamiento, tiene un objeto preferente: el de establecer los primeros jalones y servir de puntos de fe, base de la reforma general de Valencia.

Que esta es necesaria, absolutamente indispensable, evidente a todas luces es y sobradamente lo hemos demostrado en otras ocasiones. Ahora bien, los elementos

esencialísimos de esta reforma consisten principalmente en la transformación de la red viaria general para armonizarla con las necesidades de la vida moderna y en el mejoramiento de las condiciones higiénicas de la urbe, hoy desgraciadamente tan falta de protección en este sentido.

Las vías públicas urbanas alcanzan en nuestra época considerable importancia y casi puede decirse que han llegado ya al límite extremo. Hoy la calle es centro de vida y movimiento, es paseo en las grandes poblaciones, es teatro donde se realizan los espectáculos que caracterizan las festividades civiles y religiosas, escena donde se desarrollan los más importantes acontecimientos de la historia contemporánea, punto donde se verifican las grandes manifestaciones, por donde tiene lugar la entrada de los ejércitos victoriosos o del jefe aclamado por la nación, sitio destinado al emplazamiento de los monumentos conmemorativos de las grandes acciones y glorificación del genio, lugar geométrico, en una palabra, en donde se desarrolla y se concentra la vida entera de las poblaciones. Por eso necesita capacidad sobrada para contener el incesante movimiento que todo ello produce y por eso es menester que revista un aspecto grandioso y digno, compatible con los altos fines que cumple.

El tráfico moderno, con sus imperiosas exigencias y el desarrollo que en la actualidad alcanza la vida de relación, requieren a su vez esas grandes vías de que Valencia carece y todas las principales poblaciones han conseguido obtener aún a costa de tan considerables sacrificios como los que por ejemplo costó a París la reforma llevada a cabo por Napoleón. Madrid, Barcelona, Sevilla, Málaga, San Sebastián, la misma Zaragoza, por no establecer comparaciones con las grandes ciudades del extranjero han logrado llevar a la práctica parte de las mejoras que requiere el establecimiento de la urbe moderna y pueden ostentar algunas de las vías que las caracterizan. Valencia a pesar de la riqueza y esplendores de su suelo, de la fama de belleza con que se engalana y mal que pese a nuestra emulación y patrióticos deseos, carece aún de esas grandes arterias del movimiento y siente cada día mayor necesidad de ellas.

Pero al tratarse de una población antiquísima, que cuenta siglos de existencia, y en donde tan señaladas y profundas huellas dejaron anteriores urbanizaciones, opuestas por completo al tipo actual, se originan dificultades que no es posible vencer, en absoluto, y si a esto se añade el respeto que merece el sentimiento general, que impide afectar a los edificios religiosos existentes y a los de carácter público o histórico que a todas luces hay que conservar, se explican perfectamente las primeras indispensables limitaciones que por modo fatal e ineludible, vienen a coartar al tratar el trazado de aquellas vías.

Por consiguiente, estas han de ser circunstanciales y acomodarse a las unidades de lugar y tiempo, es decir, que prescindiendo de lucubraciones quiméricas propias de nuestro carácter meridional, han de reunir condiciones de posibilidad práctica a la vez que plegarse a satisfacer las necesidades generales que las originen.

Estas necesidades son también y principalmente, de carácter utilitario o referentes al movimiento y circulación viarias, y de carácter higiénico, o de saneamiento urbano. Por consiguiente, tanto más ventajoso será el establecimiento de una Gran Vía urbana, cuanto mejor cumpla estas condiciones, dentro de las restricciones imprescindibles que se deducen de las condiciones anteriores y de los límites de posibilidad práctica.

La Gran Vía proyectada desde el puente del Real a la calle de Guillem de Castro, se encuentra en este caso.

En efecto, ya lo hemos indicado, al estudiar las corrientes generales del movimiento de nuestra ciudad, se encuentra inmediatamente una resultante manifiesta en la dirección de levante, efecto de la situación del puerto a aquella parte de la capital y del tráfico que allí afluye y de allí irradia. Este movimiento al llegar o partir de Valencia, claro es que se disemina y esparce según los diferentes puntos de la Ciudad a que se dirige o de que dimana, pero siempre subsiste la dirección característica. Vario, como no puede menos de ser, este movimiento, ha de conducirse al interior de la ciudad, ha de penetrar en su corazón y ha de atravesarla por completo, de manera que bajo este punto de vista, no puede dejar de reconocerse lo ventajoso del emplazamiento de una vía espaciosa que conservando la dirección característica del movimiento general, corte a la población de uno a otro de sus extremos.

Por otra parte falta a nuestra ciudad una comunicación directa, expedita y desahogada con el principal y aún pudiéramos decir, que único de sus paseos, al en que Valencia entera concurre en determinados períodos, como en las tardes de Carnaval y en los días de las hermosas Fiestas de Julio, con sus atractivos festivos característicos, y donde de ordinario y cotidianamente afluye el numeroso contingente de coches de nuestra población, los cuales se ven obligados a describir rodeos y sobre todo, a plegarse a las tortuosidades y encrucijadas tan abundantes en la ciudad, siendo un peligro constante y una amenaza continua, no ya para la comodidad, sino para la tranquilidad y seguridad de los transeúntes.

No hay por que esforzarse en ello; tan reconocida es la necesidad de una vía de enlace directo y suficiente capacidad entre la Ciudad y la Alameda, que resulta a todas luces evidente.

Pero aún hay más, centros tan importantes de la población, como el Gobierno civil, la Diputación provincial y la Capitanía general del Distrito, si bien situados en puntos despejados, carecen de vías de comunicación con el interior de la Ciudad, que reúnan medianas condiciones de amplitud, rumbos francos y extensas alineaciones que establezcan el enlace directo. ¿Cómo se va desde cualquier punto del interior al Gobierno Civil y Diputación provincial? Pasando por calles estrechas y tortuosas siempre, o dando inmensos rodeos para buscar las afueras, es decir, luchando con los embarazos del movimiento en tales condiciones y consumiendo un tiempo precioso de que en ocasiones no se dispone, o lo que es lo mismo, perdiendo energías y gastando actividad.

La calle que proyectamos resolvería por completo la cuestión y haría desaparecer tales inconvenientes, ¿de qué modo? Del mejor de los posibles, adoptando una latitud verdaderamente capaz y por medio de una sola alineación recta que es el mejor de los trazados entre los puntos de sujeción extremos, según asegura el señor Cerdà en su Tratado de urbanización y Ensanche de la Ciudad de Barcelona.

De modo que, la Gran Vía del proyecto, si por una parte se ciñe a la dirección general del movimiento más acentuado de la Ciudad, satisface por otra a una verdadera necesidad local, cual es, la de la comunicación directa y en condiciones adecuadas al movimiento urbano de la época moderna, entre centros tan importantes como los indicados.

No son estas, sin embargo, las funciones únicas que ha de cumplir. Al movimiento que producen las causas dichas hay que añadir el que pronto ha de ser un hecho a consecuencia de la urbanización del jardín del Real y el impulso que con este motivo ha

de experimentar la ya iniciada edificación del camino de la Soledad, que tiende a convertir nuestra Alameda en algo parecido al Recoletos de Madrid, y que por la importancia de los edificios construidos y las condiciones propias de aquel punto, ha de alcanzar seguramente notable desarrollo.

Además, el proyecto de desviación del río Túrria se halla definitivamente aprobado por la Superioridad, y es de presumir que tan notables y costosos trabajos produzcan resultados prácticos en plazo no lejano.

Por todas estas causas, al puente del Real han de afluir grandes sumas de movimiento que se dirijan al interior de la ciudad y a satisfacerle de una manera cómoda, ordenada y precisa, ha de responder la calle que se proyecta. Ofrece, por consiguiente, reconocidas ventajas como arteria de la circulación general entre puntos faltos de comunicación y como resultante de los importantísimos movimientos que en ella han de integrarse.

Pero considerada en sus relaciones con la red viaria general, no son menores sus ventajas. En efecto, al formar una de las que pudiéramos llamar vías diametrales de la ciudad, se cruza con infinidad de calles cuyos movimientos recoge, interseca en sentido sensiblemente normal a la otra Gran Vía en proyecto entre las expuertas de Ruzafa y San José, formando con ella la cruz, base de la transformación general viaria, siendo por consiguiente, el complemento de aquella y se enlaza por último con arterias tan importantes como la calle de San Vicente, las plazas del Mercado y de la Reina y otras de gran circulación, aunque de menos importancia, como las calles de Santa Teresa y Pie de la Cruz, con todo lo cual viene a constituir el eje de enlace común de los movimientos de aquellas.

Respecto a la de San Vicente en particular, cumple una misión especial de grandísimo interés para la viabilidad, cual es la de dar salida conveniente y facilitar el paso a las importantes corrientes de movimiento que a ella afluyen, como oportunamente veremos al estudiar los fundamentos de la proyectada prolongación hasta la Gran Vía, de la referida calle de San Vicente.

Con lo expuesto quedan en general demostradas las ventajas que bajo el punto de vista utilitario o del movimiento y circulación viaria, presenta la Gran Vía desde el puente del Real a la de Guillem de Castro, y sin perjuicio de consignar más adelante y en lugar oportuno, otras que pudiéramos decir de detalle, al estudiar las causas que motivan el trazado y reforma de las calles afluyentes, pasemos a analizar las que se deducen para el saneamiento urbano.

Son siempre factores fundamentales de dicho saneamiento, la acción solar, en lucha constante con la humedad y los microorganismo, las grandes masas de aire puro, regenerador de las energías vitales, las corrientes de ventilación que sustituyan el ambiente viciado, por otro rico de los elementos necesarios para la vida y la evacuación inmediata de las innumerables materias infectas o putrescibles que en las Ciudades se producen continuamente.

La beneficiosa acción de la luz solar se halla reconocida por los modernos estudios mesológicos. Se ha demostrado su gran influencia en la nutrición y desarrollo de los seres vivos, con curiosas experiencias sobre el crecimiento y fructificación de las plantas sujetas a sufrir la influencia de cristales de diferentes colores y con notables investigaciones respecto al aumento de volumen, de peso y de las energías, en los animales. De ello da perfecta idea la inmensa diferencia que en su aspecto fisiológico

presenta el individuo libre, del que se halla recluido en cualquier establecimiento de beneficencia, sanidad o corrección. Es una verdad comprobada la acción directa de la luz solar, ejerce bienhechor influjo en el hombre, contribuyendo a desarrollar sus energías vivas, y como el hombre vive de ordinario en la Ciudad, hay que procurar en ella aquel beneficio.

El calor del sol ejerce todavía mayor influencia y presta más importantes servicios. Al invadir las calles y plazas caldea las capas inferiores del aire, produce la reverberación de las superficies pavimentadas y efecto de la menor densidad que aquellas adquieren, se elevan en la atmósfera, viniendo a ser reemplazadas por las de las calles contiguas, iniciando las corrientes de ventilación tan necesarias para la renovación del ambiente respirable.

A este efecto físico hay que agregar los beneficios que químicamente produce el calor solar, dando lugar a la desecación lenta, pero continua, de los detritus y restos orgánicos que tanto abundan en las poblaciones y que cuando se reúnen en lugares sombríos, entran inmediatamente en putrefacción, a beneficio de la humedad, recogida con preferencia por las primeras capas del aire. Este efecto es desgraciadamente muy común en nuestra ciudad, en la que por la imposibilidad de que el sol bañe el suelo de las estrechas y tortuosas calles que tanto abundan y por efecto de la humedad y del calor propio del clima, se originan con frecuencia temperaturas húmedas y calientes que ocasionan el sudor abundante y permanente, la pérdida de fuerzas y la debilidad con sus tristes consecuencias.

Y no es esto solo, recientes investigaciones científicas demuestran palmariamente que el germen de multitud de enfermedades, las más terribles, estriba en los micrófitos que invaden la economía animal y para los que la humedad es campo indispensable de cultivo. Por consiguiente es necesario combatirla a todo trance, para ello nada mejor que dar paso franco y expedito a la acción del sol y por consiguiente procurar el establecimiento de grandes vías.

Por otra parte, es una verdad incontrastable y ya M. Mille lo establece como principio, que en las poblaciones todo mal olor que afecta a nuestros órganos nos es perjudicial y entraña un atentado para la salud. Hay en consecuencia que combatir los miasmas, hay que evitar la fermentación de los corpúsculos orgánicos que tanto abundan en las ciudades, y es forzoso neutralizar o destruir los gases deletéreos que se esparcen en el ambiente, hay, en una palabra, que proceder a la evacuación inmediata y completa de cuantas sustancias puedan inficionar el aire o infectar el suelo y esto solo puede conseguirse con el establecimiento de grandes calles, bien pavimentadas y con sus correspondientes cloacas o alcantarillas de las condiciones necesarias al objeto.

Resulta por consiguiente, que la existencia de grandes vías urbanas, no solo es necesaria para contener el tráfico y movimiento viario, sino que es absolutamente indispensable para que la vida de los habitantes se desarrolle en forma que contribuya al mejoramiento fisiológico y aumento de las energías vivas, cuyo resultado indudable sea el bienestar físico y conservación de la vida.

Inútil, por lo tanto, es hacer notar las incomparables ventajas que ello tiene para Valencia.

La calle que proyectamos cruza, según repetidas veces hemos dicho, todo el casco antiguo de la población y con la reforma de las afluentes, puede decirse que ha de llevar los beneficiosos efectos higiénicos que acabamos de observar, de uno a otro de

los extremos de la Ciudad. Su amplitud de 25 metros, deja paso expedito al sol, el sistema de adoquinados y alcantarillados que se propone ha de facilitar la limpieza y permitir la evacuación de las aguas de riego o lluvia, así como la de las sucias procedentes de los edificios, en condiciones de mucho preferentes a las que ahora ocurren para las calles de la Ciudad y como por su orientación recibe directamente el aire del mar, tan frecuente en la localidad, llena perfectamente las funciones de depósito purificador.

Las corrientes de ventilación, iniciadas por las causas físicas a que se hizo referencia, vendrán a favorecerse por los vientos de levante y poniente, los más frecuentes en la localidad, los primeros de gran pureza y los segundos con su especial estado higrométrico que temple, en cierto modo, la constante humedad del clima. La gran masa de aire en movimiento, empujará a la de las afluyentes, entre ellas la de la otra Gran Vía de 30 metros de latitud, y la de San Vicente, agitará la de las plazas y establecerá una verdadera corriente de renovación, que repercutiendo de unas en otras, contribuirá de una manera notable a la ventilación general de la urbe.

Bajo este concepto al cruzarse en ángulo recto con la citada vía de 30 metros, constituye la base de dicha ventilación general, puesto que una y otra se complementan y auxilian mutuamente y ambas atraviesan el casco antiguo de la Ciudad. Sea cualquiera la dirección del viento, siempre ha de tener expedita la entrada por una de ellas y siempre la columna en movimiento obrará mecánicamente sobre la otra.

La orientación de la calle de 25 metros en el sentido de levante a poniente, permite que reciba directamente las brisas marinas y da lugar a las temperaturas más convenientes en todo tiempo, puesto que por ello se encuentra en las condiciones más beneficiosas para sentir los efectos de la absorción e irradiación del calor que experimentan las aguas del mar.

En su consecuencia, la Gran Vía que se proyecta, a las ventajas generales a la existencia de las de su clase, reúne las importantes de conveniencia propia que se acaban de indicar y es por lo mismo de gran interés bajo el punto de vista higiénico.

No lo es menos, por lo que respecta al artístico o a lo que al ornato público se refiere. Sin pretender que Valencia haya de convertirse en una ciudad monumental, no puede tampoco dejar de revestir una forma general digna de su importancia y presentar las vías características que cambien por completo su faz y acusen el sello de grandiosidad que despierta la emoción de lo bello.

De poco sirve la suntuosidad y riqueza de los edificios si se encierran en calles mezquinas, como de poco sirven los monumentos, si carecen de puntos de vista para que el espectador los abarque en conjunto y aprecie las condiciones generales de la composición artística.

Las necesidades del espíritu, no por ser de orden más elevado y superior, son menos imperiosas que las materiales, y su satisfacción más o menos bien dirigida, influye sin duda alguna, de una manera notable y decidida en las costumbres y carácter de los pueblos. La constante contemplación de horizontes vastos y esplendorosa luz, predispone el ánimo a la concepción de ideas grandiosas y de elevados pensamientos, así como la reclusión continua en locales pequeños, parece como que empobrece y debilita las facultades humanas, y es que el hombre no puede prescindir de su doble naturaleza y de la influencia que necesariamente ejercen en él los medios materiales.

Su constante aspiración por la belleza, siquiera el concepto varíe y sufra las aberraciones al estado de su educación, demuestra que es una necesidad del espíritu, de que no puede prescindir. El culto a la forma, que ha existido siempre en todas civilizaciones y en los pueblos todos, atestigua que responde a una exigencia real y positiva de la naturaleza humana y que es algo más que la satisfacción del propio decoro o mutua consideración. Su carácter dominante, reflejo de las tendencias e ideales de la época, aumenta su importancia.

Las manifestaciones artísticas tienen por consiguiente, tanto mayor interés cuanto más pública y más frecuente ha de ser su observación, por eso merece especial cuidado el aspecto exterior de las poblaciones y por eso la composición arquitectónica que las constituye y determina, entra de lleno en las altas esferas del arte y es factor esencial de su constitución y desarrollo.

Las reformas que para la actual urbanización de Valencia proyectamos, persiguen este objeto y ya que en absoluto no puedan conseguirlo, forzoso es convenir en que contribuirán notablemente a ello.

En efecto, la Gran Vía de 25 metros de por sí, ya constituye una de esas calles que dan carácter individual a las poblaciones, que por su grandiosidad y horizontes despejados, elevan el ánimo, dando lugar a la emoción estética, que por su capacidad permite la edificación en las condiciones necesarias a resaltar la composición artística y que por su extensión y el número de edificios que han de formarla, despierte la emulación particular, perfeccionando el gusto de cada uno, pero unida a la otra ya proyectada entre las expuertas de Ruzafa y de San José y a las reformas que se proponen en ambos proyectos, el carácter se completa, la transformación urbana se realiza y se mejora notablemente la forma arquitectónica de la Ciudad.

Las dimensiones adoptadas para los nuevos solares, corrigen por completo el defecto quizás más señalado, que aquella presenta en la actualidad. La existencia de pequeñas casas en donde la vida parece imposible, testimonio permanente de pobreza, de formas exiguas que nunca pueden ser bellas y de proporciones imposibles para una regular composición. Las extensas líneas de fachada que se proyectan ahora han de acusar cuando menos, la existencia de edificios despejados y ricos por su propia capacidad y por la relación proporcional de sus masas. La multiplicación de chaflanes y las disposiciones adoptadas para los cruces y enlaces de las diferentes vías, da lugar a perspectivas y movimientos de los edificios que se construyan, facilitando el efecto de su composición aislada y determinando la agrupación de las formas generales por líneas y masas de conjunto que eviten en cuanto sea posible, la uniformidad y monotonía que por precisión se impone en estos casos.

La gran plaza que en el anterior proyecto se disponía frente al monumental edificio de la Lonja y que ahora subsiste, adquiere todavía mayor grandiosidad y riqueza con la calle de 25,00m que la cruza. Mejora también en este sentido la plaza del Mercado y la misma circunstancia del cambio de emplazamiento en el Central que se trata de construir, (obligando por que el primitivo interceptaba la vía actual, y dispuesto según manifiestan los planos, por las razones que oportunamente se dirán), al hacer que éste se presente en perspectiva con relación a las líneas de la Gran Vía, contribuye también al movimiento de las masas que han de componerle.

El golpe de vista que desde la calle de 25,00m presentará la de San Vicente, cuya reforma se halla actualmente en curso de ejecución, convirtiéndose en la mejor de la Ciudad, sobre todo al continuarse hasta ella, sería indudablemente hermoso.

Resulta por lo tanto que la realización del proyecto actual, presenta también importantes ventajas bajo el punto de vista del ornato público y aspecto general de la Ciudad, el cual cambiaría por completo, sobre todo al unirse con el de la otra Gran Vía entre las expuertas de Ruzafa y San José aprobado por el Excelentísimo Ayuntamiento poniéndose en condiciones de ostentar formas y disposiciones arquitectónicas en armonía con su importancia, con la riqueza y esplendor de su suelo y con la fama universal de belleza que la distingue.

SEGUNDA PARTE.

Descripción del Proyecto.

Enumeración de los planos de que se compone el Proyecto. En primer lugar y formando parte de los documentos anejos a esta Memoria, se acompañan los siguientes:

1º Un plano de conjunto en escala de 1 por 2000 que abraza la zona de la Ciudad a que se refiere el proyecto y en el que se consigna la traza horizontal.

2º Un perfil longitudinal general de la calle de 25,00m en escala de 1/2000 para las horizontales y 1/2000 para las verticales.

3º El perfil gráfico número 1 de dicha calle de 25 metros, cuyas escalas son: la de 1/1000 para las horizontales y 1/400 para las verticales.

4º El perfil gráfico número 2 de la misma vía a escala de 1/1000 para las distancias horizontales.

5º Los perfiles gráficos número 1 de las calles **A,B,C,D,F,G,H,I,J,K,O y S.**

Y 6º perfiles gráficos número 2 de las calles que se acaban de indicar.

Además los que forman el documento número 2 bajo el epígrafe de "Planos" son los siguientes:

Hoja numº 1. Plano general

Hoja numº 2. Plano de detalle de la primera zona.

Hoja numº 3. Plano de detalle de la segunda zona.

Hoja numº 4. Plano de detalle de la tercera zona.

Hoja numº 5. Perfil longitudinal de detalle de la vía de 25,00m en su primera zona.

Hoja numº 6. Perfil id id de id en la segunda zona.

Hoja numº 7. Perfil id id de id en la tercera zona.

Hoja numº 8. Perfiles transversales correspondientes a la primera zona de la Gran Vía de 25 metros.

Hoja nº 9. Perfiles transversales de la Gran Vía en su segunda zona.

Hoja nº 10. Idem id en la tercera zona.

Hoja nº 11. Perfil longitudinal por junto a la línea de los edificios que se comprenden en el proyecto, desde la calle de Jovellanos a la del Gobernador Viejo en su afluencia con la Plaza del Temple.

Perfiles transversales en sentido normal a la traza del anterior que se comprenden en la extensión del mismo.

Hoja nº 12. Perfiles longitudinales de las calles **A,B,C,D,E,F y G.**

Hoja nº 13. Perfiles longitudinales de las calles de Zaragoza, Tapinería, **H,I,J,K** y plaza del Mercado, así como los pasajes **L, M y N**, comprendidos todos ellos en la segunda zona.

Hoja nº 13 bis. Perfiles longitudinales de las calles de San Vicente, Calabazas y Liñan.

Hoja nº 14. Perfiles longitudinales de las calles **O,P,Q,R,S** y calle de Guillem de Castro que pertenecen a la tercera zona.

Hoja nº 15. Perfiles transversales de las calles **A,B,C,D,E,F y G** correspondientes a la primera zona.

Hoja nº 16. Perfiles transversales de las calles de Zaragoza y Tapinería, **H,I,J,K** y plaza del Mercado, como también los pasajes **L,M y N**, comprendidos en la segunda zona.

Hoja nº 17. Perfiles transversales de las calles **O,P,Q,R,S**, y calle de Guillem de Castro que pertenecen a la tercera zona.

Hoja nº 18. Plano económico de la 1ª zona del Proyecto.

Hoja nº 19. Plano económico de la segunda de dichas zonas.

Hoja nº 20. Plano económico de la tercera zona de dicho proyecto.

Hoja nº 20 bis. Plano económico y de detalle de la segunda zona del proyecto de Gran Vía de 30 metros reformado.

Hoja nº 21. Planos de detalle de las diferentes obras de fábrica.

Hoja nº 22. Tipos o modelos de fachadas.

Hoja nº 23. Candelabros y farolas para el alumbrado público así como proyecto de kiosco para la policía, de los recipientes urinarios y bastidores para anuncios.

En estricto rigor, el plano general debiera constituir el anejo número 1 de la Memoria, pero como por su tamaño resulta embarazoso para el manejo, hemos creído conveniente sustituirle por el que llamamos de conjunto, que sirve para dar una idea general del proyecto y como con ello no se altera la esencia y estudio del mismo ni en realidad existe omisión alguna, entendemos que no tiene importancia el ligero cambio de forma que para la presentación nos permitimos, llevados como se ha dicho, de la idea de conseguir mayor comodidad en la inspección de los planos.

Explicación de la hoja nº 1 o plano general. Constituye la hoja primera de los planos el general de Valencia con el ensanche aprobado y la indicación de algunos barrios del otro lado del río, particularmente del que se viene constituyendo en las inmediaciones del paseo de la Alameda, así como del proyecto de urbanización del Jardín del Real, concedido, como se sabe, para con sus productos contribuir a la construcción ya muy adelantada de la cárcel celular. Dicho plano se ha dibujado en escala de uno por dos mil, según se previene en la Real Orden de 19 de Diciembre de 1859 y corrobora la de 1º de Junio de 1880, en las cuales se fija dicha escala para los planos generales de las poblaciones. En él se consigna por tinta y rayado negro el estado actual de la población, demarcando con líneas llenas de color carmín las de proyecto, con rayado amarillo la zona que comprenden las expropiaciones y con rayado de carmín la de los solares y parcelas que resultan para las nuevas edificaciones. Líneas de pequeños trazos de carmín y análogos rayados de este color y del amarillo indican también las expropiaciones, solares y parcelas que corresponden al proyecto de Gran Vía de 30 metros entre las expuertas de Ruzafa y San José, aprobado por el Excelentísimo Ayuntamiento, con las modificaciones en él introducidas a consecuencia del último acuerdo, las cuales se demarcan con líneas llenas de carmín. Dicho proyecto se fija así para dar idea general del conjunto de las dos vías y la manera como cruzan a la Ciudad, constituyendo la base racional de la reforma sucesiva y general.

El color bermellón determina los edificios públicos y el morado los religiosos. Por líneas de trazos de carmín y rayado verde se fijan los proyectos aprobados y vigentes para las principales calles de la población, y finalmente por líneas de trazos azules se expresa el valladar o cloaca máxima de la Ciudad y la acequia de Robella que forman los principales cursos de agua subterráneos, directamente relacionados con el proyecto.

Explicación de las hojas números 2, 3 y 4 de los planos. Las hojas números 2, 3 y 4 de los planos comprenden los geométricos de detalle de cada una de las tres zonas en que se divide el proyecto. Su escala es la de uno por trescientos, la misma que la expresada Real Orden de 19 de Diciembre de 1859, preceptúa para los planos de alineaciones.

En ellos se fija con toda precisión las calles, plazas y alineaciones que se proyectan, marcando por medio de rayado amarillo, los terrenos y edificios que ha de ocupar la realización del proyecto y por rayado de color carmín los solares y parcelas que resultan para las nuevas edificaciones. También se expresan con tinta negra las diferentes fincas que comprende la apertura de nuevas calles y se hallan incluidas en las zonas laterales a que se refieren los artículos 47 y 48 de la vigente Ley de Expropiación forzosa, consignando la posición relativa y dimensiones de las medianeras respectivas, para determinar el perímetro de cada casa, referido siempre a la planta baja, por más que se hayan determinado también, para el cálculo de su valor, las superficies que corresponden a las demás plantas cuando son diferentes, como con frecuencia ocurre por efecto de las muchas involucraciones de la propiedad urbana que aquí existen, a consecuencia de las divisiones, subdivisiones y dificultades que de antiguo viene experimentando.

Las líneas llenas de color carmín indican las alineaciones que se proyectan, las de trazo y punto del mismo color las de ejes de calles y límites de las zonas laterales a que se refiere el artículo 79 del Reglamento para la aplicación de la Ley de Expropiación forzosa vigente, las de puntos también carmín las que corresponden al proyecto de Gran Vía entre las expuertas de Ruzafa y San José que ahora sufren modificación y la de trazo y dos puntos, igualmente de color carmín, las que en la actualidad rigen para las calles en que se consignan.

En estos planos se dibujan también las principales cloacas existentes y la acequia de Robella, único curso de agua de riego que comprende el proyecto, por medio de líneas de trazos de color azul. Se emplea el bermellón para deslindar los edificios públicos y el morado para los religiosos y por último se trazan con líneas llenas de color negro las aceras que existen en las calles actuales y con líneas finas de carmín las que se proyectan para las nuevas calles, así como las islas o burladeros para la seguridad de los transeúntes de a pie, en la Gran Vía, los retenes para la policía y los faroles y candelabros del alumbrado público que se expresan por pequeños círculos azules.

Se consigna también en dichos planos, por líneas de puntos de color azul, la traza de las alcantarillas proyectadas, así como se hace indicación de los perfiles longitudinales y se escriben los números de orden de los transversales.

Explicación de las hojas de planos números 5, 6 y 7. Las hojas números 5, 6 y 7 de los planos comprenden el perfil longitudinal de detalle de la Gran Vía de 25,00m en cada una de las tres zonas en que se divide el proyecto. Sus escalas son la de 1/300 para las horizontales y 1/30 para las verticales. En ellos se determina el relieve actual del terreno por medio de líneas negras y por líneas de carmín las rasantes que se proyectan, demarcando, según los formularios vigentes, por aguadas de carmín los desmontes y por aguadas amarillas los terraplenes. Igualmente se dibuja en dichos perfiles la sección de las alcantarillas y cursos subterráneos de agua que encuentra la traza y el nuevo alcantarillado que se proyecta, debiendo advertir, y así sucede en los demás perfiles longitudinales, que a las líneas horizontales de la planta se añaden las cuatro que exigen las cotas y ordenadas que llamamos azules, necesarias para el estudio de dichas alcantarillas y para el cálculo de los desmontes y terraplenes que su construcción requiere.

Hojas número 8, 9 y 10 de los planos. Las hojas de los planos números 8, 9 y 10 comprenden los perfiles transversales correspondientes a la Gran Vía del puente del

Real a la calle de Guillem de Castro, tomados a las distancias que se han creído convenientes para la exactitud de los cálculos de desmonte y terraplén y dibujados con arreglo a formulario.

Hoja número 11. Según se manifiesta, en los planos que forman esta hoja, el relieve del terreno en la parte de la población que se comprende entre las plazas del Temple y Tetuán hasta la calle de Jovellanos, presenta una particular disposición. La carretera que forma la parte exterior de la Ciudad continúa las rasantes anteriores sin alteraciones de nivel sensible, pero los edificios, en el trayecto expresado, se hallan mucho más bajos, respondiendo a una pendiente que con algunas ramificaciones se extiende hasta la plaza de las Barcas e inmediaciones de la Glorieta, puntos los más bajos de la Ciudad. Esto da lugar a notables diferencias de nivel en muy corta extensión y produce los defectuosos perfiles transversales existentes, que según hemos visto importa modificar.

Tanto para obtener los datos necesarios al estudio correspondiente, como para la exactitud de los cálculos de desmonte y terraplén sucesivos, dada la diferente altura de nivel que presenta la vía pública en el referido trayecto, en la carretera y en la parte de junto a los edificios, ha sido preciso tomar el perfil longitudinal de esta sección, junto a la línea edificada, que es donde ha de sufrir notable modificación, y los que podemos decir transversales, perpendiculares a la traza de aquel, que constan también en la hoja de planos. Dichos perfiles se extienden hasta la carretera, puesto que de relacionar las rasantes de ella con las de los nuevos edificios se trata, y como por este motivo alcanzan relativa longitud y era preciso determinar en ellos cotas y alturas para la claridad del concepto y estudios de regularización de las rasantes, ha sido preciso dibujarlos en la forma acostumbrada para los perfiles longitudinales.

Las escalas adoptadas son las de 1/300 para las horizontales y de 1/30 para las verticales. El número de dichos perfiles es el que se ha conceptualizado prudente para la exactitud de las ubicaciones dada la longitud que comprenden.

Hojas números 12, 13, 13 bis y 14. Se incluyen en esta hoja todos los perfiles longitudinales de las diferentes calles que se cruzan con la Gran Vía de 25,00m y de las que se comprenden en el proyecto, así como de los pasajes **L, M y N**. sus escalas son las ya dichas, el 1/300 y 1/30 para las horizontales y verticales respectivamente. En ellos se hacen análogas representaciones a las indicadas para el perfil longitudinal de detalle de la Gran Vía que forma las hojas nº 5, 6 y 7 ya explicadas.

Hojas números 15, 16 y 17. Comprende los perfiles transversales de las calles que acabamos de indicar, en el número necesario para la exacta aplicación del movimiento de tierras, dibujándose también según los formularios vigentes.

Hojas números 18, 19, 20 y 20 bis. Constituyen las hojas números 18, 19, 20 y 20 bis de los planos de detalle en escala de 1/300 los cuales se destinan a consignar especialmente cuanto se refiere a las expropiaciones, factor el más importante de cuantos integran el presupuesto, siguiendo un criterio análogo al que para estos casos ordena la vigente Ley de Ensanche de poblaciones.

Para estos planos se adoptan, en cuanto son aplicables las mismas líneas y colores que los ya indicados para las hojas números 2, 3 y 4, debiendo no obstante advertir que aun cuando para el cálculo de su valor se han estudiado las condiciones y circunstancias particulares de cada uno a fin de dar una idea general de la clase y estado de las diferentes fábricas, se les considera subdivididos en los tres grupos

siguientes, para cuya designación se emplean tintas convencionales: 1º Edificios de buena construcción, en bueno o regular estado, que se indican por medio de una aguada de color carmín comprendiendo el muro de fachada. 2º Edificios de construcción regular en bueno o regular estado, que se determinan por el lavado negro de su muro de fachada y 3º edificios de mala construcción, muy deteriorados o próximos a la ruina para los que se adopta la aguada amarilla en el muro de fachada.

Así mismo se proyecta en estos planos la distribución de solares y parcelas resultantes para las nuevas edificaciones, designándose por números y letras correlativas para la inteligencia de los estados correspondientes, todo ello por medio del color siena.

Planos de detalle de las obras de fábrica. Hojas números 21, 22 y 23. No siendo menester el uso de líneas ni tintas convencionales distintas de las que de ordinario se emplean y que por lo mismo requieran explicación alguna, y habiendo de procederse más adelante a la descripción de las diferentes obras de fábrica que comprende el proyecto, importa solo consignar aquí que para los planos respectivos hojas números 21, 22 y 23 se han adoptado escalas grandes que permitan apreciarlos con la necesaria minuciosidad.

Condiciones y necesidades de las vías públicas urbanas. De las consideraciones expuestas en la primera parte de esta Memoria se deducen las condiciones que han de reunir las vías públicas urbanas de nuestros días, para satisfacer a las complejas necesidades que las motivan y que allí se estudiaron.

En resumen y como consecuencia de ello, puede afirmarse que las calles, además de los principios generales que determinan los extremos, principio y fin de las mismas, o sean los puntos cuya comunicación han de establecer, la orientación y las circunstancias locales que suelen ser pies obligados de su traza, deben tener: gran capacidad, alineaciones en lo posible rectas y de la mayor extensión prescindiendo de cambios bruscos para una misma vía, acordamientos suaves para las diferentes alineaciones, cuando de ellas no pueda prescindirse, enlace cómodo y en cuanto se pueda aproximado a los ángulos rectos, con las calles afluentes, correspondencia directa en los encuentros de estas, una disposición de líneas en las encrucijadas que suavizando los ángulos y determinando los mayores radios posibles para las articulaciones del movimiento rodado, ofrezcan a la vez el ensanche necesario para que no se formen nudos en los encontrados movimientos que allí concurren, distribución conveniente para el tránsito ordenado de las diferentes clases de locomoción, establecimiento de rasantes apropiadas, sin grandes pendientes, con el menor número posible de quiebras y estos sin transiciones bruscas, disposición acertada de las aceras e islas para la seguridad de las gentes de a pie, un pavimento adecuado y en las condiciones necesarias a facilitar los arrastres, la limpieza y circulación de las aguas de riego o lluvia, el alcantarillado conveniente para la evacuación inmediata de aquellas y de las sucias precedentes de los edificios, que sea a la vez garantía de las prescripciones higiénicas y contribuya al saneamiento de la urbe, el indispensable servicio de aguas y el no menos importante del alumbrado público, y finalmente el establecimiento de cuanto se requiere para la comodidad y seguridad de los transeúntes.

Tales son las necesidades que procura satisfacer el proyecto que hemos tenido la honra de estudiar y que pasamos ya a describir.

Descripción del trazado horizontal. Gran vía de 25,00 m. La Gran Vía de 25,00m de latitud entre los puentes del Real y la calle de Guillem de Castro presenta, como hemos visto, una sola alineación recta en toda su extensión, quedando determinado el eje por la intersección del de el puente del Real con la línea prolongación del parámetro exterior del pretil del río, que corresponde a la parte de poniente, y el punto medio de la línea que une los vértices o aristas de la derecha, en la fachada principal de Santa Catalina y de la izquierda en la de la Lonja que recae al Mercado, entendiéndose como es natural, por derecha e izquierda la inversa de la persona que, puesta de frente, mira al edificio.

La latitud de veinticinco metros (25,00m) que se le asigna, por las razones que oportunamente se han expuesto, se distribuye, como también se ha dicho, en dos aceras paralelas y contiguas a los edificios de cinco metros y medio de ancho cada una (5,50m) y un arroyo central de catorce metros (14,00m) de amplitud. Es indudable que las aceras son sobradamente capaces para contener la mayor suma de movimiento que pueda suponerse. Respecto del arroyo, el análisis de su ocupación demuestra que es también muy suficiente para la importancia y condiciones de la calle. En efecto, destinando para los árboles medio metro por lado y dos metros para cada una de las dos líneas de tranvía que es de suponer se emplacen, queda todavía un espacio libre de nueve metros, el cual permite el paso de dos carruajes en opuesto sentido, en el caso más desfavorable posible, es decir, en el en que se encuentren sobre una misma normal al eje, aquellos dos y un tercero detenido, coincidiendo a la vez con el paso de los dos coches des tranvía.

El acceso de la vía al puente del Real se verifica con entera facilidad puesto que los ejes de ambos se intersecan en ángulo muy obtuso. El enlace de la calle con la de San Pedro Pascual se hace también sin dificultad dada la amplitud de la de Guillem de Castro y la circunstancia de encontrarse ambas una frente a otra.

La disposición de las primeras manzanas que se proyectan tiene por objeto la posible regularización de la parte de la plaza de Tetuán que se halla frente al puente y responde a las alineaciones de ésta y a la dirección general del pretil del río.

Calles afluyentes a la de 25 metros. Calle A. La primera de las calles transversales a la de 25,00m que se proyectan es la demarcada en los planos con la letra **A**, la cual une directamente y en línea recta las plazas de San Bult y del Temple.

Las calles de San Bult y Bonaire constituyen una importante travesía de nuestra Ciudad, que recoge gran parte del movimiento que se dirige al Temple (donde como es sabido se halla el Gobierno Civil de la provincia y la Diputación provincial) y del que marcha la plaza de Tetuán. El primero, que es el más importante, al llegar a la plaza de San Bult se continúa por la actual calle de la Eixedrea, sumamente estrecha y en dirección divergente a la fachada del Temple. De subsistir esta disposición a parte de lo inconveniente y poco racional que resulta, desde el momento en que se separa del punto a donde naturalmente debía converger, hubiera dado lugar a gran irregularidad para la manzana que necesariamente hay que disponer entre dicha calle y la plaza de Tetuán, a la parte norte de la Gran Vía. Por esta razón, y porque a mayor abundamiento no podía continuar la calle de la Eixedrea con el mezquino ancho que en la actualidad tiene, es por lo que se proyecta la sustitución por la calle **A**, de diez metros de latitud cuya dirección viene determinada por la misma fachada del Temple, si bien la alineación correspondiente a ella en la sección comprendida entre la plaza de

este nombre y la Gran Vía se halla retirada un metro a fin de obtener una solución de continuidad entre la construcción particular y el histórico y hasta cierto punto monumental edificio del Temple. Análogamente también la otra sección de la calle **A**, o sea la que media entre la Gran Vía y la plaza de San Bult, se corre un poco y paralelamente hasta que la alineación pase por el ángulo de la calle de Enblanch, al objeto de relacionar convenientemente la afluencia de las diferentes calles que convergen a la repetida plaza de San Bult.

La tortuosa calleja llamada de Espada que actualmente existe, se suprime en el proyecto, tanto porque no tiene objeto importante alguno, como porque se opone a la buena disposición y distribución de las nuevas manzanas.

Calle B. la actual calle del Gobernador Viejo es otra arteria del movimiento que se dirige al Temple. El primer trayecto a partir de la calle de la Congregación, compuesto de buenos edificios, es recto hasta cierta distancia en donde en plena calle cambia la dirección de un modo acentuado, para volver poco después a formar otro ángulo, por cuyo motivo se impone desde luego la continuación recta que se proyecta, sobre todo cuando la disposición actual de la calle del Gobernador Viejo es deficiente y no permite la regularización general del trazado y disposición de manzanas.

La Diputación provincial, situada como hemos dicho, en el mismo edificio del Temple, tiene su acceso por la calle de este nombre, la cual carece de comunicación directa con la parte sur de la Ciudad. Para llegar a ella desde un punto tan próximo como lo es la calle de la Congregación, por ejemplo, o hay que seguir a lo largo de toda la calle del Gobernador viejo y dar vuelta a todo el Temple, o hay que remontarse a la del Trinquete de Caballeros para recorrer el zigzag que forma la del Barón de Petrés y descender por la del Almirante. Por otra parte, esta y la del Temple, que en realidad son una sola calle, forman un ángulo muy acentuado, todo lo cual origina una disposición viciosa que importa corregir, sobre todo, cuando la Gran Vía de 25 metros, pasa a tan poca distancia de aquellas y cuando los inconvenientes apuntados han de pronunciarse a consecuencia de la mayor suma de movimiento que ocasionará la existencia de dicha Gran Vía.

El trayecto de la calle **B** que se proyecta entre las calles del Almirante y Temple y la de 25,00m, corresponde a la necesidad indicada de establecer una comunicación directa entre estas calles y la parte sur de la población, y de obtener el conveniente acceso a centro tan importante como la Diputación provincial. Las alineaciones de este trayecto de calle son normales a las de la Gran Vía, siendo punto determinante el eje, el vértice del ángulo saliente que forman los edificios particulares en la confluencia de las expresadas calles del Almirante y Temple.

Calle C. Continuando su marcha ascendente, corta la calle de 25,00m a la del Trinquete de Caballeros, la cual en las inmediaciones de la de Aparisi y Guijarro y también en plena calle, ofrece un cambio brusco de dirección, formando un verdadero recodo de grandes inconvenientes para la circulación, sobre todo, dada su angostura y la circunstancia de ser paso obligado de gran parte de los carruajes que por las tardes acuden al paseo de la Alameda.

La Gran Vía que proyectamos exige la regularización de las afluentes y la de las manzanas en que hayan de agruparse los nuevos edificios. Por una y otra razón se hace precios la reforma de la calle del Trinquete de Caballeros y, claro está, que al reformarla ha de hacerse desaparecer aquel recodo.

El primer trayecto de esta última calle a partir de la plaza de la Congregación, o sea, el que se extiende hasta la calle del Milagro, viene formado por importantes edificios religiosos de que no puede prescindirse, a un lado la parroquial iglesia de San Juan del Hospital, la más antigua de Valencia y que conserva preciosos detalles característicos de antiguas épocas del arte, por otro lado la iglesia de Sto Tomás (también parroquia) a la que va unido el recuerdo del célebre Padre Tosca, insigne matemático y preclaro hijo de la Ciudad que la trazó, y la Capilla del Milagro y Hospital de Pobres Sacerdotes. No cabe por tanto modificación y ha de servir de base al estudio de la reforma que para el resto de la calle se propone, pero como dicho trayecto aún siendo de los más espaciosos que para calles secundarias ofrece la Ciudad, es realmente estrecho, y como por las razones expuestas hemos creído deber adoptar la latitud de diez metros en general para las calles que concurren a la Gran Vía del proyecto, partiendo de él, se ha procurado seguir la dirección establecida por la calle existente, tomando como determinante de las alineaciones proyectadas la fachada lateral de la iglesia de Santo Tomás, para la sección de la calle comprendida entre ella y la Gran Vía.

El trazado de la otra sección, o sea de la que desde la calle de 25,00m conduce a la del Almirante, responde a la necesidad de relacionar directamente su desembocadura en ella con la de la opuesta, la de no estrechar antes al contrario aumentar el espacio viable de la calle de Barón de Petrés que ha de subsistir y la que en su día, cuando en todo caso pudiera establecerse la continuación de la acera de poniente de la vía transversal proyectada, en lo que es ahora calle del Barón de Petrés no tenga que afectarse a la iglesia de San Esteban.

La calle del Palau se presenta con gran oblicuidad respecto de la Gran Vía de 25,00m y el trayecto de la del Milagro, entre las calles de San Cristóbal y Avellanas, sobrevener convergiendo a dicha Gran Vía, para tan próxima a ella, que de subsistir, no quedaría fondo para las edificaciones, por cuyo motivo se propone la supresión de dichas vías.

Sucede lo mismo con la de los Baños del Almirante, en su mayor parte comprendida por la Gran Vía, que carece actualmente de objeto importante y que resulta imposible con la disposición adoptada en el proyecto.

Calle D. La supresión del trozo de la calle del Milagro a que se ha hecho referencia, lleva en sí la continuación de la de San Cristóbal, hasta la Gran Vía, a fin de evitar el que entre esta y el trayecto subsistente de aquella, se forme un recodo en plena calle, lo cual tantos inconvenientes ofrece para la viabilidad y con objeto también, de que el movimiento circulatorio, encuentre una travesía directa más entre la calle del Mar y la Gran Vía del Proyecto. Las alineaciones para ella propuestas son, por la parte de Poniente continuación exacta de las que rigen para dicha calle y su paralela a siete metros, para la acera opuesta, adoptándose esta latitud dada la poca importancia de la travesía y por que resulte prácticamente posible sin grandes retiros de los edificios particulares en la extensión que hoy comprende la calle, pudiendo por consiguiente, realizarse este proyecto paulatinamente o a medida que aquellos se vayan demoliendo o reedificando

Calle E. Bajo la denominación de calle E comprendemos en el proyecto la reforma de la calle de las Avellanas, plaza de las Moscas y calle de San Esteban.

La primera (Avellanas) es una de las principales de orden secundario de la población, y a pesar de su emplazamiento céntrico, del movimiento que asume y de la propia importancia, presenta una extraña disposición de alineaciones en la parte contigua a la

calle del Mar, cuya acera sur forma un verdadero cuerpo saliente, sancionado por los planos vigentes que así lo determinan. Es este, un defecto derivado de la época, ya muy antigua, en que se trazaron y adoptaron aquellas y que ha venido subsistiendo por la fuerza misma de los intereses constituidos, pero que no es posible que siga al completar la reforma general de la red viaria. Por consiguiente hay que hacer caso omiso de tan particular disposición y proyectar las modificaciones actuales, de modo que al continuarse en su día, se obtenga un trazado racional y conveniente.

Una importante sección de la actual calle de las Avellanas viene constituida por la fachada lateral del palacio arzobispal, inmenso edificio que si no por sus condiciones arquitectónicas, por su capacidad y por el objeto de su destino, hay necesidad de respetar. Por eso sirve de base a las alineaciones propuestas para la sección de la calle situada al norte de la Gran Vía, la línea de dicha fachada lateral, completándose el trayecto de calle, con la paralela a once metros de distancia.

A la desembocadura de la de las Avellanas, en la del Palau, se agrupan las diferentes calles y manzanas que en el plano se presentan dando lugar a una complicada disposición viaria, la cual para ser relacionada debidamente con las vías del proyecto, obliga a disponer la manzana que para las nuevas edificaciones se propone entre las calles de 25,00m, las C y E y la actual plaza de las Moscas, la que siendo inútil como plaza, se convierte en la calle proyectada. La simple inspección de los planos justifica mejor que nada el trazado propuesto.

El trazado de la vía de 25,00m al llegar al palacio arzobispal, afecta a este edificio en una pequeñísima parte de su construcción posterior o contigua a la calle de las Avellanas, pero a más de que la parte del solar y construcción del edificio que rebasa las alineaciones del proyecto, es de sí poco importante y aún puede decirse que resulta insignificante en relación a la capacidad general del mismo, tampoco son de interés las dependencias afectadas, ni mucho menos prestan servicios de esos que sean difíciles de reemplazar. En cambio las líneas proyectadas para la Gran Vía, aproximándose bastante a la parte posterior del Palacio, dan lugar a parcelas relativamente pequeñas, que unidas a él, permitirían que tuviera fachada a la Gran Vía, beneficiando sus condiciones, tanto más, cuanto que la disposición general de la planta del edificio residencia del prelado, se presta sin grandes dificultades a obtener un partido conveniente por la adquisición de las expresadas parcelas.

La sección de la calle de las Avellanas situada al sur de la Gran Vía exige, como se ha dicho, una importante reforma que cambie las alineaciones vigentes en la parte contigua a la calle del Mar y determine una sola alineación recta para toda la extensión, con la capacidad suficiente al movimiento actual y al que hay que suponer para lo sucesivo. Si se tratara de resolver en absoluto el problema, claro es, que desde luego resultaría la conveniencia de relacionar la entrada desde la calle del Mar con la de Luis Vives que se presenta poco más arriba y en este concepto, procurar una dirección general que disminuyera aquella distancia ya que no sea posible obtener el enfile de ambas, porque esto equivaldría a abrir de nuevo la calle, pero esto no puede proponerse, porque al tratar de reformar líneas existentes, hay que procurar siempre que los retiros de los edificios se promedien en lo posible para que ya que las mejoras generales sean comunes a todos, contribuyan también todos con su parte de sacrificio, y en último resultado, dada la relación que en todas las cosas existentes, aquí es más importante la Gran Vía del proyecto, a las mejores condiciones de esta hay que

subordinar el trazado de las que a su paso encuentra y de buscar aquel enlace, la oblicuidad entre las calles de 25,00m y de las Avellanas sería muy notable, toda vez que no es posible prescindir de relacionar las dos secciones en que la divide la Gran Vía. Por consiguiente, hay que disponer las alineaciones de la parte sur de la de las Avellanas en forma que, obteniendo la debida relación con las contiguas, sobre todo con la Gran Vía, se efectúe el enlace con la sección anterior y pueda en su día llevarse a cabo de una manera paulatina, toda la parte de la calle cuya reforma no se comprende en el proyecto actual, es decir, que hay que sujetar este, en primer lugar a las condiciones generales que imponen la Gran Vía que la cruza y después a las que pudiéramos llamar de ejecución sucesiva, sin perjuicio de las que requieren las funciones propias de la calle en cuestión.

Al objeto y después de varios estudios adoptamos el trazado propuesto, el cual por otra parte, se ajusta en su esencia y es casi igual a la solución propuesta por la sección facultativa a la Comisión de Policía del Excelentísimo Ayuntamiento para la reforma de líneas de la calle de las Avellanas.

Calle G. La plaza del Miguelete y la calle actual llamada de la Barchilla, componen una vía que circunscribiendo dos lados de la Catedral, forma un verdadero rincón en su confluencia, lo cual, a parte de los que para la viabilidad ofrece, es siempre un inconveniente en puntos tan céntricos como el de que se trata, y como a mayor abundamiento, la vía de 25,00m en proyecto pasa inmediata a él, hemos creído oportuno disponer la apertura de la calle **G** frente a la continuación de la de San Vicente, con lo cual, además de evitar aquellos movimientos, se ofrecen ventajas al desarrollo del movimiento viario y se facilita el acceso a la Catedral desde la Gran Vía. Las alineaciones de la calle **G** son perpendiculares a las de dicha Gran Vía y se determinan por la normal que parte del vértice que actualmente forman las edificaciones, al unirse la plaza del Miguelete con la calle de la Barchilla y por la paralela a ella, a diez metros de distancia.

Calle de San Vicente. La calle de San Vicente es sin duda una de las de mayor importancia de la Ciudad, núcleo comercial y viario, reúne a todas horas grandes sumas de movimiento, el cual se multiplica y llega al límite máximo en determinados días y momentos. La reforma de alineaciones, en curso de ejecución, la convierte en una de las mejores de la Ciudad y por causas de todos conocidas, en verdadero centro de animación.

Hoy sin embargo no tiene una finalidad decidida y franca, adecuada a sus condiciones intrínsecas y a la importancia de sus movimientos, al terminar en la plaza de la Reina, preséntase de nuevo la intrincada y deficiente disposición viaria de nuestra población. La calle de la Paz tan solo construida en un pequeño trayecto, no puede establecer verdadera corriente a la marcha de aquellos movimientos, la del Mar es tortuosa y estrecha y sin las necesarias condiciones a pesar de lo cual y por ley de necesidad, tiene que dar paso a gran parte de la circulación, las de Zaragoza, Campaneros y plaza de Santa Catalina se encuentran en parecido caso.

Es por consiguiente racional procurar a la calle de San Vicente un término propio, un enlace con otra Gran Vía que continúe y esparza el movimiento que a ella afluye, encauce y dirija las corrientes establecidas, es necesario dar a estas, la expansión que su importancia requiere y es preciso que artería tan importante se ponga en directa comunicación con las de orden análogo que se establezcan, si la transformación viaria

ha de responder a las necesidades que la originan y ha de resolverse de manera acertada y conveniente.

Estudiándolo así, proyectamos la continuación recta de la calle de San Vicente, (con el ancho de quince metros y las alineaciones mismas que para ella rigen y a las que se sujeta la reforma que se viene efectuando), hasta la vía de 25,00m. Puesta también en comunicación directa con la otra Gran Vía entre las expuertas de Ruzafa y San José, por otra parte, se va constituyendo la red viaria general o de calles de primer orden, en que se contengan las principales corrientes del movimiento urbano de la Ciudad.

Plaza de la Reina. Al continuarse la calle de San Vicente en la forma propuesta, atraviesa la plaza de la Reina y resuelve la terminación de ésta de un modo acertado, quizás el más conveniente en la práctica. Obsérvese que el establecimiento de las dos grandes vías de 25 y 30 metros en forma de cruz quita su importancia a la plaza de la Reina, considerada como la central de Valencia y núcleo de los movimientos viarios. La necesidad de un centro capaz y desahogado, verdadero foco al cual converjan aquellos movimientos, punto de origen de las diferentes líneas de tranvías y resultante de todas las corrientes, subsiste sin duda alguna, pero su emplazamiento tiene necesariamente que variar. Para cumplir su objeto ha de convertirse en el verdadero corazón de la urbe, ha de hallarse en la confluencia de las grandes arterias, ha de ser lugar geométrico donde precisa e indispensablemente hayan de integrarse todos los movimientos, ha de situarse por consiguiente, en el cruce de aquellas dos grandes vías, las más importantes que ha de tener la Ciudad. Para obtener verdaderamente este resultado sería conveniente prescindir de la manzana que se proyecta entre la Gran Vía de 30,00m y el Mercado frente a la Lonja, porque con ello la plaza que se dispone allí aumentaría notablemente en extensión y permitiría contener, sin el menor embarazo, los más numerosos y complicados movimientos que pudieran suponerse, pero a las veces lo mejor excede los límites de la posibilidad y a ellos hay que circunscribir los proyectos, sobre todo los que responden a necesidades perentorias, para que puedan llevarse a la práctica y ofrezcan los resultados apetecidos. La supresión de la manzana expresada, resultaría muy cara y por sensible que sea, hay que ceñirse a la realidad y no multiplicar el coste de ejecución.

De todos modos, en la confluencia de las dos grandes vías resulta una plaza muy capaz que seguramente ha de cumplir los fines a que debe responder, dentro de los límites relativos que les circunscriben, así como de las condiciones y necesidades que les informan.

De todas maneras, la plaza de la Reina queda separada aunque a poca distancia de las arterias viables, las calles de San Vicente y de la Paz que a ella afluyen son menos importantes que las grandes vías en proyecto, y como depósito de aire bajo el punto de vista higiénico, no es necesaria desde el momento que aquellas pasan a corto trecho y se halla también próxima la plaza de frente a la Lonja. Por otra parte, reconocido así por el Excelentísimo Ayuntamiento, hay que prescindir del nuevo ensanche por ella propuesto en el proyecto de Gran Vía entre las ex-puertas de Ruzafa y San José y hay que estudiar su disposición y alineaciones definitivas en sus relaciones con el proyecto actual. La cuestión es sencilla y el problema se resuelve naturalmente con solo la prolongación de la calle de San Vicente hasta la de 25,00m porque con ello resulta lógicamente el trazado de la plaza. La forma triangular que actualmente afecta se convierte en la de un cuadrilátero bastante regular, que una vez construido, no ha

de ser fácil apreciar si se diferencia del rectángulo y que reduciendo la cuantía de las expropiaciones en relación con las de las alineaciones ahora vigentes, (las cuales como es sabido, continúan la acera norte de la calle del Mar hasta las de Zaragoza), disminuye el coste de ejecución. Queda también una plaza bastante capaz, cuyo fin principal sea el construir un centro comercial de primer orden, verdadera misión de esta plaza, que así lo viene siendo en la actualidad y que seguramente ha de subsistir, no solo por la fuerza misma de los intereses constituidos sí que también por la posición que en la Ciudad ocupa y por la disposición que resulta de los proyectos de estudio.

Por consiguiente, el trazado que ahora se propone, si bien impuesto a consecuencia de la recta prolongación de la calle de San Vicente hasta la Gran Vía de 25,00m, es perfectamente lógico, porque determina el área suficiente, atendido el cambio del carácter y funciones que ha de desempeñar al trasladarse el núcleo principal del movimiento viario de Valencia a la plaza que se origina en la confluencia de las dos grandes vías proyectadas y porque en su forma general en nada se opone a las exigencias generales del ornato y público saneamiento.

Continuación de la Calle de la Paz. El cruce de las dos grandes vías de 25 y 30 metros se efectúa en un punto fijo e invariable, determinado por las direcciones y posición relativa de aquellas y que por consiguiente resulta fatal y obligado. Casi al mismo punto concurre también la calle de la Paz, prolongada según se disponía en el proyecto de calle entre las ex-puertas de Ruzafa y San José, como puede verse en los planos respectivos y también en los de detalle que se acompañan y en los que se demarca pro medio de líneas de puntos de color carmín. La distancia entre las calles así trazada y la de 25,00m, a la cual converge, impide de todo punto la formación de una manzana, ni aun de regulares condiciones en que se agrupan los nuevos edificios, el espacio viable resulta también irregular y mal dispuesto, y como esto precisamente ocurre en el sitio más importante de las dos grandes vías y en donde, como es natural, han de valer más los solares, se impone por modo fatal e imprescindible, la reforma del trazado que para la prolongación de la calle de la Paz se había propuesto en el proyecto de calle entre las ex-puertas de Ruzafa y San José.

Dicha prolongación tampoco puede tener lugar siguiendo la recta de las alineaciones de la calle de la Paz porque según oportunamente se hizo constar, había de cruzar la iglesia de Santa Catalina y destruir su plateresca torre, verdaderamente notable en su estilo, y porque también resultaría inconveniente la manera como vendría a interrumpir a la vía de 25,00m. Se hace por consiguiente preciso un cambio radical, adoptando un rumbo bastante distinto al de la calle actual, y como ello ha de tener lugar a través de la plaza de la Reina ningún obstáculo se opone ni para la viabilidad ni para el ornato público. En tal caso, basta pues que se conserven los puntos determinantes o extremos de la vía a que se hace referencia, es decir, que siga partiendo la plaza de la Reina y en línea recta termine en la del Mercado. Esto puede hacerse atravesando la vía de 30,00m y adoptando para el trazado el principio de normalidad a ella, con lo cual se obtiene la regularidad en la agrupación de los edificios y las condiciones convenientes para la viabilidad particularmente en las articulaciones que se producen en los cruces con las demás calles. También se consigue así la buena y regular disposición de las manzanas que acusan los planos, en la confluencia de las dos grandes vías de 25 y 30 metros.

En su consecuencia, a partir del ángulo y arista saliente de la torre de Santa Catalina, punto donde se originaba también la calle, se traza la perpendicular a la Gran Vía de 30 metros y con su paralela a catorce de distancia, latitud misma de la calle de la Paz, queda determinada su prolongación.

El enlace entre aquella torre y la plaza de la Reina no puede efectuarse siguiendo las direcciones de la calle de la Paz y su prolongación porque daría lugar a un ángulo entrante en plena línea de edificación, lo que sería de pésimo efecto para el ornato público, y en su consecuencia, se dispone en la forma que indican los planos, adoptando una sola alineación recta trazada de modo que en ninguno de sus puntos tenga la vía menor amplitud de los catorce metros asignados, es decir, uniendo el punto que determina la cota de 14,00m que corresponde al primero de los ángulos del chaflán de la acera opuesta, de que luego hablaremos, y el vértice actual que forman las edificaciones junto a la puerta de Santa Catalina.

Como esta alineación no obliga a retiros exagerados para las casas comprendidas entre dicha iglesia y la calle de Zaragoza, se propone sencillamente la alineación de este trayecto como de rectificación de las líneas existentes a fin de que se realice paulatinamente a medida que se vayan reconstruyendo los edificios, puesto que no es tampoco de inmediata necesidad, ni ha de ser un obstáculo a la libertad de los movimientos, supuesta la realización del proyecto.

Parcelación de la manzana triangular que en el proyecto de calle de 30 metros se destina al emplazamiento de los palacios municipal y de justicia. Acordada por el Excelentísimo Ayuntamiento la parcelación de la gran manzana triangular comprendida entre las calles de San Vicente prolongación de la de la Paz y la Gran Vía de 30 metros, que según el primitivo acuerdo había de destinarse al emplazamiento de los palacios municipal y de justicia, se ha procedido a los estudios necesarios. Al objeto hemos tenido en cuenta que una de las líneas del movimiento secundario o transversal existentes en la ciudad, que se presentan perfectamente establecidas y que se observan a poco que en ello se fije la atención, es el que tiene lugar desde la plaza del Mercado por las calles Nueva, o Trench, a la de los Derechos, para continuar por las de la Abadía de San Martín, Libreros y Nave a la plaza del Príncipe Alfonso y Llano del Remedio y viceversa. Esta corriente venía a interrumpirse por la gran manzana triangular y aunque los rodeos a que obligaba no eran muchos, siempre se producía una desviación que se justificaba por el destino que se la trataba de dar, esto no tiene razón de ser desde el momento que dicha manzana ha de parcelarse en solares. Por lo tanto, es racional y responde a un fin de utilidad práctica la continuación de la calle Abadía de San Martín hasta la Gran Vía de 30,00m, sobre todo cuando una vez allí se encuentra a pocos pasos de la prolongación de la de la Paz y por ella se establece la directa comunicación con el Mercado.

Por otra parte, la misma extensión superficial de la gran manzana en cuestión obliga a dividirla por alguna calle, si ha de procurarse la conveniente distribución en solares de formas y dimensiones aceptables para la edificación, tanto más en puntos tan importante, en donde la unidad vale mucho y en donde por lo mismo hay que huir de fondos excesivos de difícil aplicación.

Por estas razones hemos creído necesario el trazado de la calle **K**, continuación de la de la Abadía de San Martín, que se consigna en los planos. Sus alineaciones son normales a la bisectriz del ángulo que forman los dos lados de la manzana recayentes a

las calles de San Vicente y a la de 30,00m, y el eje pasa por el punto medio de la desembocadura de la calle de la Abadía de San Martín en la de San Vicente, o sea, por la mitad de la línea que une los ángulos o esquinas de los edificios de ambas calles.

Pasajes. Generalmente en todas las grandes poblaciones se disponen pasajes o calles cubiertas, destinadas exclusivamente al uso de los transeúntes de a pie. Ellas permiten la mejor utilización de los terrenos que se dedican al emplazamiento de las tiendas y edificios comerciales y son a la vez un paseo para las gentes delicadas que no pueden arrostrar las inclemencias del tiempo y puntos de agradable distracción y asidua concurrencia. Sabido es que gran parte de París puede recorrerse por pasajes así dispuestos. Ofrecen también la ventaja de que siendo como de ordinario son travesías por el interior de las manzanas, permiten acortar las distancias y economizan tiempo a las gentes de a pie.

En Valencia no existen y la mejor prueba de su conveniencia, por no decir necesidad, la determina el hecho de estarse terminando actualmente la construcción de dos de ellos y esto se debe a la iniciativa particular, que calcula las ventajas y mide los inconvenientes antes de gastar su capital en obras superfluas o innecesarias.

La gran manzana triangular que nos ocupa aún dividida por la calle **K** del proyecto, es todavía bastante espaciosa para permitir el trazado de estos pasajes y como la situación relativa que ocupa es la más a propósito para tiendas y establecimientos comerciales, ofrece ocasión de disponerles y obtener así las demás ventajas apuntadas. Por este motivo, hemos creído procedente el trazado de los pasajes **L**, **M** y **N** que figuran en los planos, los que al propio tiempo permiten obtener buen partido en la distribución de los solares.

No por estar destinados exclusivamente a la circulación pedestre quedan los pasajes excluidos de las leyes generales que determinan el establecimiento de las vías públicas urbanas, así que también aquí, merece estudiarse su disposición y particularmente la de los extremos que determinan la comunicación a establecer y han de relacionarse con la marcha y dirección de los movimientos existentes o probables de la población. Importa por lo tanto razonar los fundamentos del trazado.

La calle **H** de nuestro proyecto solo puede considerarse como el primer paso, o la iniciación de una vía transversal que, más o menos tarde, habrá de construirse, pero que responde a una verdadera necesidad ya actualmente sentida. En efecto, desde la puerta de Serranos al interior de la Ciudad se produce un movimiento muy acentuado, a consecuencia de afluir directamente al puente del mismo nombre, la más importante y extensa, del más populoso de los suburbios del otro lado del río, la calle de Sagunto, y por efecto de los medios de locomoción que existen para el traslado a diferentes pueblos de las inmediaciones, en continua relación con la capital, que tienen establecido su origen en aquella puerta. Dicho movimiento se conduce bastante bien por la calle de Serranos, recta y espaciosa relativamente, pero al llegar a la Plaza de San Bartolomé, donde empieza a diseminarse, ya no encuentra vías de comunicación directa con el interior de la Ciudad, particularmente con las inmediaciones del Mercado a donde con preferencia se dirige atendida su índole y condiciones peculiares.

Las calles de Cocinas, Juristas y cuantas las continúan hacia el interior, forman una enmarañada red, estrecha y tortuosa, con todos los inconvenientes que repetidas veces se han observado. De aquí las dificultades que se originan para aquel

movimiento y de aquí también la necesidad de una calle que establezca la directa comunicación apetecida. Su trazado no es difícil y como la extensión relativa ha de ser corta y no es excesivamente costoso el importe de las expropiaciones necesarias, es de suponer que se proceda al estudio y consiguiente realización, una vez que abiertas otras calles de mayor importancia se esté en el caso de continuar la reforma viaria, acometiendo las de segundo orden.

Entonces la calle **H**, adquirirá gran importancia y como la prolongación más allá de la vía de 25,00m se impone por la existencia de la iglesia de Santa Catalina mártir, que tiene allí una de sus fachadas y la puerta principal de ingreso al templo, resulta afluyendo a la continuación de la de la Paz y presentando su desembocadura en ella, frente a la gran manzana triangular que ahora se parcela, da lugar al establecimiento de uno de aquellos pasajes o fin de que la línea de movimiento que recoge la calle **H** pueda continuarse directamente hasta la plaza de Cajeros, para entrar en la corriente general y utilizar al efecto la disposición de vías que allí concurren.

La actual plaza de Cajeros, punto sucesivo de cruce entre las calles de San Vicente y la de 30,00m entre las ex-puertas de Ruzafa y San José, sí hoy de la mayor importancia ha de serlo mucho más en adelante y por eso es lugar perfectamente indicado para extremo de uno de los expresados pasajes.

La confluencia de la calle de San Vicente con la plaza de la Reina, de la de la Paz y de Zaragoza, es otro de ellos, tanto porque aquel es y será siempre, centro de animación y vida de la ciudad, como por el número mismo de las calles que allí concurren.

Resultan en consecuencia tres puntos obligados o en que por lo menos el establecimiento de pasajes es de la mayor conveniencia. La confrontación con la calle **H**, la plaza actual de Cajeros y la confluencia de las calles de San Vicente, Paz y Zaragoza en la plaza de la Reina. La forma de la mayor de las dos manzanas en que se divide ahora la primitiva triangular y el buen enlace y relación que debe existir entre los pasajes que se proyecten, acaban por determinar el trazado de los que se proponen.

La menor de aquellas manzanas afecta la forma de un triángulo, si se prescinde de los chaflanes de acordamiento entre las alineaciones de sus tres lados, por consiguiente, para que la subdivisión sea acertada, ha de efectuarse siguiendo la línea de una de sus alturas y como hemos visto que el pasaje conviene que parta o termine en la actual plaza de Cajeros, de aquí que el **M** que se proyecta, venga determinado por el punto medio del chaflán que une las alineaciones de las calles de San Vicente y la Gran Vía de 30,00m entre las ex-puertas de Ruzafa y San José y sus alineaciones sean perpendiculares a las de la calle **K**.

La confrontación de la desembocadura de dicho pasaje en esta última calle fija el segundo extremo de los otros dos, el que ha de venir a ser continuación de la de la calle **H** y también el que ha de partir de la plaza de la Reina, para de esta manera, establecer entre ellos la relación que conviene a la facilidad en las comunicaciones y libertad de la circulación. Las alineaciones de la parte norte del pasaje **L** y la de levante del **M** concurren a un punto de la línea de los edificios de la acera norte de la calle **K**, a fin de que allí se disponga un poste común a las portadas de ingreso a cada uno.

El trazado general así determinado responde como se ve a las necesidades de la viabilidad y al propio tiempo permite obtener una buena distribución de solares,

beneficiando las condiciones de estos, con lo cual se cumple lo dispuesto por el Excelentísimo Ayuntamiento

Calle de Zaragoza. La modificación proyectada para la calle de Zaragoza se limita a uniformar su latitud aceptando el ancho de ocho metros (8,00m) para el trayecto comprendido entre la Gran Vía de veinticinco metros y la prolongación de la de la Paz.

Calles de la Corregeria y Verónica. Extendiéndose la zona de las expropiaciones hasta cierta distancia de la calle de la Corregeria y toda vez que hay que suprimir la de la Verónica a causa de su angostura, del zigzag que forma y sobre todo, de la disposición en que queda con relación a la vía principal del proyecto, cuya especial disposición impide la regularización de la manzana correspondiente y la distribución de ella en solares de forma y dimensiones a propósito, se inician para la de la Corregeria unas nuevas líneas que permitan en su día el ensanche que ella requiere y la rectificación de sus tortuosas alineaciones.

Calle de Tapinería. La línea oeste de los edificios de la calle de la Tapinería presenta un notable avance al llegar a la casa nº 17, en donde se estrecha y forma un recodo sucediendo esto a muy poca distancia de la vía de veinte y cinco metros, por cuyo motivo se proyecta la recta prolongación hasta ella de la línea de los edificios más retirados, adoptando la paralela a siete metros (7,00m) para la alineación de la acera opuesta.

Calles H y N. Ya más arriba indicábamos las razones principales que inducen a proyectar la calle **H**, las cuales se reasumen en la conveniencia de establecer una comunicación directa entre la plaza de San Bartolomé y el interior de la Ciudad. La dirección que se adopta para el trozo de dicha calle **H**, situado al norte de la de 25,00m no parece, sin embargo, que sea la adecuada al objeto, esto depende de las causas que vamos a exponer. La referida calle **H** viene a intersectar a la de Zurradores, inmediata, la dirección de esta conduce bastante bien a la plaza de San Bartolomé y como luego se encuentra la de Bany dels Pavesos y la de las Cocinas en el mismo sentido, puede adoptarse el general así determinado para el establecimiento de la vía que se proyecta, como continuación de la calle de Serranos. Pero la de Zurradores es oblicua en relación a la de 25,00m y se halla ya próxima al cruce de las dos grandes vías en proyecto. En este punto es donde, sin duda más que en otro alguno, interesa obtener manzanas regulares y de dimensiones convenientes. La oblicuidad de la calle de Zurradores sería un inconveniente al objeto y por consiguiente interesa modificar su dirección al afluir a la vía principal del proyecto que nos ocupa.

Por otra parte, la calle de Embou paralela y a corta distancia de la de Zurradores, no puede continuarse hasta ninguna de las dos grandes vías porque imposibilitaría la disposición de la manzana que ha de proyectarse en el ángulo de ellas y en este sentido, precisa la reforma de la disposición adoptada para el enlace de estas calles, en el proyecto de la de 30,00m entre las ex-puertas de Ruzafa y San José, que se demarca en los planos actuales por medio de líneas de puntos de color carmín. La serie de encrucijadas y callejas que aquí se encuentran, obliga a una solución radical y exige que desaparezcan algunas de ellas. Basta la inspección de los planos para adquirir el convencimiento más firme. La calle de la Zapatería de los Niños no puede subsistir con el actual proyecto, la de Tundidores ha de desaparecer por este y por el anterior o de calle de 30,00m y como la de Embou no puede prolongarse hasta ninguna de las dos, ni puede tampoco ser suprimida, hay necesidad de proyectar la calle **J** como travesía

entre las de Zurradores y la de 30,00m y como termino o desembocadura de la de Embou.

La calle J es normal a la Gran Vía ente las ex –puertas de Ruzafa y de San José y como constituye tan solo una travesía de corta longitud, basta el ancho de ocho metros (8,00m) que se le asignan.

Este principio de normalidad entre las dos calles comienza a determinar la regularidad en la manzana correspondiente a la confluencia de las dos grandes vías, condición esencialísima del trazado general que tiene la mayor importancia, tanto porque la confluencia de las dos grandes vías es la sección más interesante de los dos proyectos, como por resultar el lugar preferente de la Ciudad, supuesta la realización de aquellos como también, por el valor que necesariamente han de adquirir los solares. Por lo tanto hay que procurar la más completa regularidad de esta manzana y por eso la calle H ha de ser normal a la vía de 25,00m.

Ello no impide que en su día venga a constituir la arteria de segundo orden a que antes nos referimos, porque el ángulo con la calle de Zurradores, cuya dirección general ha de seguir, según se ha visto, es bastante obtuso y corresponde precisamente al encuentro de la travesía J.

Confluencia de las dos grandes vías. Al llegar a este punto del trazado de la calle que se proyecta desde el puente del Real a la de Guillem de Castro, encuentra esta a la Gran Vía proyectada entre las ex –puertas de Ruzafa y San José, formando un ángulo de $91,7^{\circ}$ entre las dos ramas que se dirigen a los puentes del Real y de San José. El cruce es por lo tanto sensiblemente normal y viene a verificarse en la plaza que ya se disponía frente a la Lonja en el anterior proyecto y que en este subsiste. Dicha plaza adquiere todavía mayor importancia y constituye, como decíamos en la primera parte del esta Memoria, el verdadero núcleo de la futura urbanización.

La manzana que para las nuevas edificaciones se dispone frente a la Lonja, se reforma naturalmente y según exigen las líneas de la calle de 25,00m con lo cual obtiene mayor regularidad. Marcada también las líneas de puntos carmín, en los planos de detalle actuales puede apreciarse enseguida la modificación proyectada.

La vía de 25,00m, base de este proyecto, al llegar a la plaza del Mercado corta el emplazamiento propuesto para el Central que se trata de construir según el proyecto aprobado al efecto, en virtud de concurso público, o lo que es lo mismo, de construir dicho Mercado según el emplazamiento propuesto, quedaría interceptada la calle que actualmente proyectamos hasta el punto de que no había de ser posible enlazar las dos ramas en que se dividiría, porque a ello se opone por una parte la iglesia de San Juan, situada al lado inmediato de la calle en proyecto, por donde únicamente hubiera podido establecerse la comunicación viable, y por otro la manera peculiar como se halla dispuesta la urbanización de aquella zona de la Ciudad, sobre todo si se tiene en cuenta que para unir lo que entonces serían dos grandes ramas de una misma vía de 784,00m y 384,20m de longitud respectiva, con una latitud de 25 metros, solo podría disponerse de un ancho de nueve metros que resulta entre el ángulo saliente de la Pescadería de aquel proyecto y la iglesia de San Juan, y aún esto, separándose por completo de la dirección única de aquellas vías lo cual determinaría un efecto pésimo en el ornato público de la Ciudad y sería origen de grandes inconvenientes para la viabilidad, puesto que se estrechaba notablemente el espacio viable, donde mayor ha

de ser la afluencia de movimientos y en donde racionalmente y en buena lógica, debe ocurrir todo lo contrario.

Por otra parte, el emplazamiento del Mercado central según el proyecto aprobado por el Excelentísimo Ayuntamiento adolece de un vicio de origen que ya se hizo constar oportunamente en la Memoria que acompaña el mismo y que entonces no pudo evitarse porque dependiendo de las mismas terminantes prescripciones del programa, base del concurso, no era posible salvar a los concurrentes, los cuales estaban obligados a ceñirse a ellas y a circunscribir el estudio de la planta al perímetro fijado por dicho programa. Pero edificio tan importante no venía según ello, a situarse ni en la confluencia de grandes vías, ni aún en una calle de primer orden que diera condiciones de visualidad y perspectiva a la construcción monumental proyectada y fuera capaz a permitir el gran tráfico y movimiento que necesariamente lleva en sí, es decir, que si la composición arquitectónica iba a encerrarse en una encrucijada de calles de las que la más importante era en la que había de convertirse la actual plaza del Mercado a la que se asignaban veinte metros de latitud, su escasa longitud y sobre todo, su falta de comunicación directa por medio de vías espaciosas con las principales arterias del movimiento viario, determinaba condiciones de emplazamiento impropias, tanto bajo el punto del tráfico y de la circulación, como de los principios generales del ornato que exige que los edificios públicos de primer orden, como factores esenciales y elementos constitutivos de su carácter, se hallen situados en las vías públicas de la Ciudad.

Este inconveniente se corrige hasta cierto punto con el proyecto de Gran Vía de 30,00m entre las ex –puertas de Ruzafa y San José, la cual se une y relaciona desahogadamente con la de 20,00m que se dispone frente al Mercado en proyecto, pero aparte de que no por ello resulta aquel edificio directamente situado en una calle de primera importancia subsiste la incompatibilidad con la que ahora se estudia, por todo lo cual la Comisión especial de Mercado y la de Policía Urbana reunidas al efecto y después de un detenido estudio, hubieron de acordar el cambio de emplazamiento en forma que deje expedito el paso de la vía de 25,00m que nos ocupa de modo que la plaza actual del Mercado quede reducida a una vía de veinte metros de latitud (20,00m) según aquí se proyecta.

La expansión o ensanche de la vía pública que entre la iglesia de San Juan y el Mercado en proyecto se produce, aparte de que es muy conveniente, porque a la suma de los movimientos de la calle han de unirse los que corresponden y dependen exclusivamente del Mercado, puede servir también para el emplazamiento de bonitos kioscos, en donde se efectúe la venta del sinnúmero de objetos que allí tiene lugar desde tiempo inmemorial y bajo este concepto, ser un nuevo ingreso para las arcas municipales, por lo que en rigor y económicamente hablando, no ha de ser gravoso.

Calle del Molino de la Robella y plaza del Cementerio de San Juan. Una vez en este punto del trazado, la Gran Vía de 25,00m cruza la calle del Molino de la Robella y pasa próxima a la plaza del Cementerio de San Juan, por cuyo motivo resulta inútil la existencia de ella, así que se proyecta sustituirla por una calle de diez metros (10,00m) de latitud tomando por base la fachada de la iglesia de San Juan. Las alineaciones de la calle del Molino de la Robella, se reforman únicamente para obtener una calle también de diez metros de anchura determinada por las fachadas de los pabellones del nuevo mercado en proyecto.

Calle de las Rejas. La calle de las Rejas, pequeña travesía sin importancia entre las del Pie de la Cruz y la de Belluga, viene también cortada por la vía de 25,00m y como a la insignificante función viaria que desempeña se une la de dar lugar a manzanas de reducido tamaño y en cierto modo mala disposición, defectos que se acentuarían con el ensanche que para subsistir había de experimentar, se ha conceptualizado preferible la supresión que se proyecta.

Calles de Don Juan de Villarrasa y Belluga. La vía de 25,00m encuentra a la de Don Juan de Villarrasa en ángulo tan agudo que obliga de una manera evidente a suprimirla según se propone. La desaparición de la calle D. J. de Villarrasa imposibilitando la entrada y uso de importantísimas servidumbres de la casa nº 12 a la que también comprende la zona de expropiación y siendo dicha casa de gran superficie obliga a extender las expropiaciones hasta la de Belluga y por consiguiente, a proyectar nuevas alineaciones para la misma, las cuales se reducen como indican los planos, a obtener el ensanche necesario a costa de las mismas expropiaciones y sin perjuicio en la acera norte.

Calle del Pie de la Cruz. Otra de las calles que se cruzan con la de veinticinco metros objeto de este proyecto, es la del Pie de la Cruz, cuyas alineaciones necesariamente se reforman sirviendo para ello de base las que para la misma rigen, por lo cual, el ancho propuesto es solo de nueve metros, mayor aún del que de aquellas resulta. El gran número de alineaciones de esta calle y su particular disposición obligan a multiplicar también las líneas de reforma, sin embargo de que se reducen todo lo posible, para acomodarse a la dirección general de la calle existente y a las secciones de la misma en que no llegando ya el trazado del proyecto, no pueden sufrir alteración. De las modificaciones propuestas dan clara idea los planos que se acompañan y su objeto, según se ha dicho, no es otro que mejorar el trazado actual conservando la disposición pero reduciendo cuanto se pueda el número de alineaciones distintas así como relacionando las que de nuevo se proyectan con las existentes para el resto de la calle, al objeto de que la confluencia con la vía de 25,00m se satisfagan los principios generales a que esta responde.

Calle de Balmes. Otra de las calles tortuosas y estrechas que en nuestra Ciudad existen es la de Balmes, una de cuyas secciones, precisamente la que corresponde al cruce con la Gran Vía de 25,00m, forma una curva de corto radio, otro de sus trozos resulta en dirección convergente y a poca distancia de aquella, por cuyo motivo hay necesidad de que se suprima, puesto que de otro modo no podrían obtenerse las nuevas manzanas en condiciones aceptables, de donde resulta que subsisten tan solo los extremos de la calle en cuestión. El de la parte sur, se convierte en una pequeña travesía de unión entre la Gran Vía y la calle del Triador, que tampoco tiene importancia, por lo que se le asigna una latitud de seis metros (6,00m) disponiendo sus alineaciones perpendiculares a la de 25,00m. El extremo de la calle de Balmes que afluye a la de Guillem de Castro, se reforma también adoptando para ella una sola alineación recta con un ancho de ocho metros (8,00m) en forma que la parte más importante de los retiros corresponda a la del Convento de la Encarnación que ha de expropiarse para la realización del proyecto.

Calle del Torno y plaza de las Escuelas Pías. La calle del Torno y la plaza de las Escuelas Pías resultan también afluyentes a la de 25,00m cuyo trazado nos ocupa. La primera subsiste en su disposición actual y para la segunda se proyecta el ensanche hasta diez

metros de latitud (10,00m) en el pequeño trayecto que media hasta la del Triador pero iniciando así la reforma sucesiva que en su día ha de procurarse para la calle del Torno, la cual a pesar de ser de orden inferior, establece una comunicación directa entre el Hospital provincial y los densos barrios de junto a las Escuelas Pías, es por su posición relativa, una de las más importantes para la circulación de aquella poblada zona y constituye una verdadera corriente de movimiento, siquiera lo sea de orden secundario.

Calle de Recaredo. La última de las calles que cruzan a la de 25,00m es la llamada de Recaredo, que también se ensancha hasta diez metros (10,00m) relacionando su desembocadura con la de Villena, por el extremo norte y formando al término de la sección de la calle de Balmes que acaba en la de Guillem de Castro. Las alineaciones de este trayecto son normales a las de la Gran Vía de 25,00m y las que corresponden a la parte del sur de esta última, se han estudiado procurando promediar los retiros y aproximarse al ángulo recto entre ambas, cuanto posible sea, para no desviarse notablemente de la dirección general de la de Recaredo y que en su día resulte posible el complemento de la reforma sin que las alineaciones que se propongan cierren las calles ni ofrezcan dificultades insuperables.

Calle del Triador. Finalmente, la dirección de la calle del Triador, convergente a la Gran Vía, viene a encontrar a esta en su extremo de poniente, dejando un corto espacio para constituir la nueva manzana de los edificios. Por este motivo se impone la supresión del trayecto de la calle del Triador que media desde la de Recaredo a la de Guillem de Castro, suprimiéndose también la plaza del Triador que no tendría razón de ser.

Para la calle de Guillem de Castro se aceptan las alineaciones mismas que resultan de los planos aprobados y vigentes.

Chaflanes. La expansión de la superficie viable en los cruces o encuentros de una o varias calles es una verdadera necesidad puesto que allí concurren diferentes movimientos, se producen las interrupciones propias a las detenciones que por lo común y en ellos verifican los transeúntes, y allí se desarrollan las articulaciones más variadas. La solución práctica de uso extendido y constante, estriba en la adopción de los chaflanes para los edificios de ángulo o fachadas a dos calles distintas, los cuales constituyen la mejor de las líneas de acordamiento determinan un aumento en la superficie viaria forman verdaderas plazas en las encrucijadas, con lo que se facilita extraordinariamente la circulación y son a la vez elemento especial del ornato público, en cuanto permiten formas y disposiciones bellas que favorecen la composición de los edificios.

Conocidas son las ventajas del sistema y sancionado se halla por el empleo frecuente en todas las grandes poblaciones. Por esta razón, hemos creído deberlos aceptar en general para todos los puntos de confluencia de las calles que comprende el trazado. Sin embargo, cuando los ángulos son muy obtusos, pierden toda su importancia bajo el punto de vista de la circulación, porque entonces las articulaciones y cruces de movimiento se verifican fácilmente de por su y porque la expansión de la superficie viable resulta de la misma disposición de las calles que de tal manera se encuentran.

Por esta causa, se prescinde de ellos en los casos que pueden llamarse excepcionales en que tal ocurre lo cual a la vez proporciona alguna variedad para el conjunto y bajo este concepto contribuye al mejor ornamento.

Generalmente, los chaflanes que proyectamos son de diez metros (10,00 m) de línea, extensión proporcionada a la importancia de las calles, que produce el aumento de la vía pública, necesario para la circulación y libre desarrollo de los movimientos articulados y que a la vez permite que se dispongan tres huecos en las fachadas de los edificios, con lo cual se favorece el buen aspecto de los mismos. Son, sin embargo, de doce metros (12,00 m) los que corresponden a la confluencia de las dos grandes vías de 25 y 30 metros y los de otros puntos relacionados con el proyecto de la última, puesto que ésta fue la dimensión general allí aceptada.

En general también el trazado obedece al principio de que la línea del chaflán sea perpendicular a la bisectriz del ángulo que forman las dos alineaciones que acuerda, con lo que se obtiene la mayor regularidad posible.

La disposición resultante para las alineaciones de la calle de San Vicente y prolongación de la de la paz, en su confluencia con la de Zaragoza y plaza de la Reina, obligando a un trazado especial del chaflán que corresponde al enlace de las dos primeras, da también lugar a una forma que traduzca su importancia y determine la mayor facilidad en la circulación. Es este un chaflán poligonal cuyos dos lados mayores, tienen la misma inclinación o se hallan equidistantes de la bisectriz del ángulo que forman, y en que el lado tercero, normal a ella, corresponde precisamente al pasaje L, que allí se origina y al cual pone de relieve o manifiesto.

Por lo demás, importa advertir aquí (y esta observación conviene también a los casos análogos del proyecto de Gran Vía entre las expuertas de Ruzafa y San José), que las líneas de los chaflanes proyectados no deben considerarse como fijas e indispensables, sino más bien como de circunscripción o perímetro general envolvente de la composición arquitectónica en cada caso particular, dentro, por supuesto, de las limitaciones que impone el buen gusto artístico y de las disposiciones convenientes de que seguramente han de ser garantía el celo y conocimientos de los arquitectos municipales, porque de esta manera se consigue obtener variedad de formas que eviten la monotonía y contribuyan eficazmente al ornato general de la ciudad.

Descripción del trazado vertical. Tres son los objetos que principalmente se propone el trazado vertical de las vías públicas urbanas: 1º Facilitar la viabilidad, evitando entorpecimientos, particularmente para la circulación rodada y ganar sin grandes esfuerzos de tracción o peligrosos descensos las diferentes alturas de nivel que presenta la topografía de la localidad. 2º Permitir el libre curso de las aguas de lluvia o riego y conducir las suavemente a los albañales o puntos de desagüe, sin que se estanquen o produzcan corrientes que intercepten o impidan el tránsito. Y 3º contribuir al mejor establecimiento de la red de alcantarillas, necesarias al saneamiento y limpieza de la urbe.

Las condiciones que de ello derivan ya anteriormente las indicamos de una manera sintética y como con más extensión las estudiamos en el lugar oportuno de la memoria del proyecto de Gran Vía entre las expuertas de Ruzafa y de San José, a ella nos referimos para evitar enojosas repeticiones, entrando de lleno en la descripción y análisis de las rasantes que se proyectan.

Rasante de la Gran Vía de 25 metros. La primera de las rasantes que se adoptan para la calle de 25,00 metros entre el puente del Real y la de Guillem de Castro, a partir del origen, o sea del referido puente, comienza en el punto de cruce con el arroyo más elevado o paso de carruajes entre los andenes que forma la línea del arbolado, en el

paseo de junto al río, y termina en el de encuentro con la calle A, sustitución de la Eixedrea, presentando una pendiente uniforme de 0,010501 en los 67,80 m que comprende. La segunda rasante se origina al fin de la anterior y acaba en el cruce con la calle B, continuación del Gobernador Viejo. Su pendiente es de 0,005639 en una longitud de 118,80 m.

Estas rasantes dan lugar a terraplenes de relativa importancia, pero vienen impuestas por las mismas condiciones topográficas de la localidad. En efecto, los perfiles transversales que actualmente corresponden al espacio viable comprendido entre la calle de Jovellanos y la plaza del Temple manifiestan el notable descenso que en el terreno existe hacia la parte edificada. Esta disposición viene de antiguo y en gran parte se debe a las murallas que primitivamente limitaban aquella parte de la población, las cuales constituían la solución de continuidad entre la calle de ronda, en el interior de la población, al nivel de la misma, y el suelo de la parte exterior, mucho más elevado para formar el pretil del río y camino exterior. Esta disposición de que no puede prescindirse, por encontrarse constituida y afectar a importantes intereses, obliga a lo defectuoso del trazado transversal, ahora existente de que dan idea los perfiles que se acompañan. Los inconvenientes que ello tiene para la viabilidad son manifiestos y como al tratar de reconstruir a la vez, los diferentes edificios más directamente afectados (que es precisamente el caso en que nos encontramos) se tiene la ocasión más propicia para corregirlos, en cuanto sea posible, de aquí que tratemos de aprovecharla.

Es evidente, la necesidad de elevar el plan terreno de esta parte de la ciudad para salvar la depresión que existe entre la calle de la Eixedrea y el puente, y regularizar aquellos perfiles transversales. Para ello, hay que partir de los puntos fijos que determinan: la calle de Jovellanos, que no sufre alteración en el proyecto por una parte, y la plaza del Temple, junto al edificio del Gobierno Civil, por otra. El perfil longitudinal entre dichos puntos y por junto a la línea de la fachada de los edificios (hoja nº 11 de los planos) demuestra la manera como resolvemos la dificultad. Las rasantes en él proyectadas son tres: una que parte de la calle de Jovellanos al nivel mismo del terreno y termina en la Gran Vía de 25,00 m con una rampa de 0,034936 en los 71,70 m que comprende; otra entre dicha Gran Vía y el ángulo de la nueva manzana que se dispone correspondiente a las fachadas de frente al río y plaza del Temple que presenta una pendiente de 0,008669 en 49,60 m de longitud; y la tercera desde este mismo vértice a la confluencia de la calle A y plaza del Temple, al nivel actual del terreno, cuya rasante tiene una pendiente de 0,026666 en 34,50 metros. Con ellas se consigue la elevación del terreno sobre la altura que ahora tiene para aproximarlos al nivel de la carretera que pasa junto al río y regularizar notablemente los diferentes perfiles transversales, para los cuales resultan ya pendientes muy suaves, en general, y de condiciones aceptables, de mucho ventajosas a las existentes para las secciones externas en que no es posible otra cosa, según puede verse en los correspondientes a este trozo (hoja nº 11 de los planos).

La tercera de las rasantes de la vía de 25,00 metros tiene su origen en la calle B del proyecto, vértice anterior, y termina al nivel del piso en la calle de Caballeros, determinando una rampa de 0,0116576 en una longitud de 257,60 m. Como puede observarse a parte de la depresión que forma el terreno en la calle de Aparisi y Guijarro, sigue la pendiente general del terreno y da lugar a determinada

compensación de desmontes y terraplenes. Es de advertir, y lo mismo sucede en todos los casos que la altura de nivel de las rasantes proyectadas para la Gran Vía, se halla relacionada con las de las distintas afluentes, en forma que sin grandes pendientes, vengan los extremos de estas a parar al nivel mismo del terreno en los límites de la zona de reforma a que se extienden las expropiaciones y en que por lo tanto no se afecta a los intereses constituidos, estableciéndose así la debida relación entre las partes reformadas y las que no sufren alteración.

La cuarta de las rasantes que se proyectan para la Gran Vía del puente del Real a la de Guillem de Castro es de gran longitud. Partiendo de la calle de caballeros, extremo de la anterior, termina en el centro del arroyo de la plaza del Mercado, presentando una pendiente uniforme de 0,004255 en una extensión de 339,80 m, en su mayoría en terraplén. Esta rasante encuentra también a la correspondiente de la de la Gran Vía de 30,00 m entre las expuertas de Ruzafa y San José, cruzándola a la misma altura de nivel que para aquella se proyecta.

La quinta de las rasantes de la calle que nos ocupa termina en la de Balmes, formando el punto más alto del trazado vertical que se proyecta, se ciñe a la disposición general del terreno, dando lugar a un pequeño desmonte al paso de la calle del molino de la Robella, presentándose en terraplén entre ella y el Mercado y acomodándose próximamente a la rasante actual del terreno entre la calle de las rejas y Pie de la Cruz. Dicha rasante tiene lugar en rampa de 0,008368 en los 257,40 m de longitud que la forma.

Finalmente, la sexta y última rasante proyectada para la calle de 25,00 m, a partir de la de Balmes, punto anterior, termina al nivel de la arista de coronación con cuneta de la carretera o arroyo de la calle de Guillem de Castro, formando una pendiente de 0,002381 en 226,80 m de longitud. Esta rasante que solo da lugar a terraplenes junta la depresión del terreno en la plaza de la Bocha y sus inmediaciones, uno de los puntos más deficientes de la ciudad.

Observese, y lo mismo ocurre en las calles afluentes, que en general hemos procurado siempre elevación del terreno, porque esto, a parte de la regularidad que en determinados casos ofrece, tiene reconocidas ventajas para el saneamiento urbano, en cuanto tiende a evitar los perniciosos efectos de la humedad.

Rasantes de la calle A. Las rasantes que se proyectan para la calle A, sustitución de la de la Eixedrea, vienen determinadas por la altura de cruce con la Gran Vía y el nivel del terreno en los puntos extremos a que se extiende la reforma. Son dos, una desde el plan terreno frente a la calle de Emblanch a la vía de 25,00 m, con una rampa de 0,0190203 en los 54,10 m de extensión que alcanza, y otra desde dicha vía al nivel mismo de la calle del gobernador viejo, en la desembocadura a la plaza del Temple, con una pendiente de 0,017437 en la longitud 51,90 m. dichas rasantes suponen siempre la elevación del suelo actual y por consiguiente determinan tan solo terraplenes.

Rasantes de la calle B. Las rasantes de la calle B tienen por objeto salvar la depresión del piso de la ciudad en la calle de Aparisi y Guijarro, ganando al propio tiempo la mayor altura de la vía de 25,00 m y la de la confluencia de las calles del temple y Almirante, donde termina la calle B. Al objeto se proponen dos rasantes en rampa de 0,16366 y 0,019914 en los 65,10 m y 58,10 m de longitud que respectivamente comprenden, La primera exige únicamente terraplén en casi toda su extensión,

obligando solo a un pequeño desmante sin importancia en el extremo último o contiguo a las calles del Temple y Almirante.

Rasantes de la calle C. Para la calle C, reforma de la del trinquete de caballeros, se proyectan dos rasantes, al objeto de relacionar el nivel de la vía de 25,00 m con los puntos extremos de la calle C que no pueden sufrir alteración: una desde el mismo suelo de la calle del trinquete de caballeros, frente a la iglesia del Milagros, hasta dicha vía de 25,00 m con rampa de 0,016583 en 47,70 m, y otra también en rampa de 0,006136 en 98,10 m, desde ella a la calle del Almirante, punto mismo del terreno.

Rasante de la calle D. El piso de la calle D, continuación de la de San Cristóbal, apenas necesita modificación. La poca mayor altura a que pasa la vía de 25,00 m se alcanza con una sola rasante que parte del plan terreno en el eje de calle del Almirante, con rampa de 0,004679 en 30,55 m de longitud.

Rasantes de la calle E. La Gran Vía desde el puente del Real a la calle de Guillem de Castro, al llegar a cruce con la de las Avellanas (E de los planos), pasa a nivel inferior al actual de ella. A fin de relacionar las rasantes adoptadas para la Gran Vía con las que se proyectan para la calle E. Se adoptan distintas pendientes para unir la Gran Vía y la calle del mar se dispone una sola rasante que apenas exige variación del suelo actual de la calle de las Avellanas y que por consiguiente, aún cuando se estienda más allá del límite de las expropiaciones es perfectamente factible. En los 91,00 m que comprende la rampa es de 0,0041758. Para salvar la diferente altura de la vía de 25,00 y la calle del Palau, cruzándola a nivel. Se proyecta otra rasante en rampa de 0,008456 en 46,00 m que obliga al desmante de la pequeña elevación del terreno en dicho trayecto y por último, desde el cruce de la calle del Palau a la de la Comunion de San Esteban, se traza otra rasante cuya pendiente es de 0,012878 en 80,60 m de longitud y une puntos actuales del terreno, siendo poco el movimiento de tierras que supone.

Rasantes de las calles F y G. La única rasante que proyectamos para la calle F, continuación de la de San Vicente desde la plaza de la Reina hasta la vía de 25,00 m tiene por objeto unir el nivel de la parte de la primera que no experimenta reforma con el que corresponde a la segunda. Esto se consigue con una suave rampa de 0,007155 en los 86,65 m que comprende. Lo mismo puede decirse de la calle G, si bien la pendiente de esta es mayor (0,026800 en 22,50 m de longitud), por efecto del también mayor desnivel que existe entre los puntos extremos que enlaza.

Rasantes de las calles de Zaragoza y Tapinería. Cruzando la calle de 25,00 m a la de Zaragoza a 0,459 m sobre el nivel actual de esta, hay necesidad de reformar sus rasantes, refiriéndolas sin embargo a los puntos límites del trazado que no pueden sufrir alteración. Al objeto se proponen dos rasantes en rampa de 0,018002 y de 0,007260 en 25,80 m y 52,20 m de longitud que respectivamente comprenden.

Para el trayecto de la calle de la Tapinería que comprende la reforma, o sea el trozo a que se refiere el proyecto, se adopta una sola rasante en pendiente de 0,005226 en 32,50 m de longitud, que une el nivel actual del terreno en el callizo sin salida que figura en los planos y el correspondiente a la Gran Vía. Es de observar que hallándose la línea de la fachada de esta última a 6,00 m de distancia de la del templo de Santa Catalina, donde existe una puerta de ingreso de que no puede prescindirse, y pasando la rasante de la acera a 0,80 de altura sobre el piso de la iglesia, sin que a pesar de los estudios practicados al efecto haya podido conseguirse que la de la Gran Vía de 25,00 metros viniera a nivel del lindar de aquella puerta, porque atendida la depresión del

terreno en esta zona se determinaban quiebros y pendientes defectuosas, difíciles además de relacionar con las rasantes de las demás calles, particularmente la de la de 30,00 m a poca distancia, que había de cruzarse a nivel, ha sido necesario recurrir a disponer las cinco gradas de 0,16 m de altura y 0,32 m de huella para el descenso al templo, disposición que en nada afecta a la viabilidad de la calle, puesto que el desarrollo del graderío comienza en la línea misma de edificación o fachada de la Gran Vía, y desde el extremo inferior a la puerta queda todavía una plazoleta de 4,72 m. Tampoco es inconveniente para el ingreso en la iglesia, y después de todo es recurso adoptado prácticamente en muchas partes y en casos análogos.

Rasantes de la calle H. Para la calle H, apertura entre las I y la J, a uno y otro lado de la Gran Vía, se proyectan dos rasantes. La primera entre esta última y la I, una directamente las alturas de nivel que para ambas se propone, por medio de una rampa de 0,013764 en los 46,20 m de extensión. Y la segunda desde el vértice de la anterior al piso actual de la calle de Zurradores, en la confluencia con la J, viniendo a salvar con ella la pequeña depresión del terreno actual en la plaza de la Virgen de la Paz y sus inmediaciones.

Conviene advertir que existiendo en esta calle otra puerta de la iglesia de Santa Catalina y por razones análogas a las anteriormente expuestas, se hace también aquí preciso disponer algunas gradas para el ingreso al templo, si bien hay necesidad de que se emplacen en la acera y por consiguiente que se construyan unos muretes o pretilos en los lados, para evitar todo peligro a los transeúntes, Esto no será inconveniente para la viabilidad, puesto que la disposición adoptada para la acera permite que continúe ésta por delante de las citadas gradas con la latitud suficiente al paso de las gentes que hayan de utilizarla.

Rasante de la calle J. Para la calle J cuya apertura desde la calle H a la Gran Vía de 30,00 m se proyecta por las razones oportunamente expuestas, se adopta una sola rasante que une el punto porrespondiente de esta con el proyectado para la confluencia con la calle H, donde sólo se necesita elevar cinco centímetros el suelo actual y por consiguiente ninguna dificultad se ofrece. La rampa así determinada es de 0,004911 en 56,20 m de longitud.

Rasantes de la calle K. Bajo la denominación de la calle K, se comprende en los planos la apertura de una nueva vía como continuación de la de la Abadía de San Martín hasta la proyectada entre las expuertas de Ruzafa y San José. Por lo que a las rasantes se refiere es de advertir que son fijos u obligados los puntos extremos, el uno por no alterarse el nivel de la calle de San Vicente y el otros por la altura adoptada para el suelo de aquella Gran Vía y como el desnivel entre ellos no es grande, se resuelve la cuestión adoptando una sola rasante cuya pendiente es de 0,012621 en una longitud de 68,10 m, que salva la hondonada o depresión del terreno que actualmente presenta la calle de Cerrageros y mejora también el enlace vertical entre los puntos extremos.

Cruce de las grandes vías. Como puede verse en los planos correspondientes que se acompañan, las rasantes de la Gran Vía entre las expuertas de Ruzafa y San José no sufren alteración a consecuencia del actual proyecto, y por consiguiente la calle de 25,00 m cruza a la de 30,00 m al mismo nivel que para aquella se propone en dicho punto. La plaza que se dispone frente a la lonja tampoco sufre reforma alguna en su trazado vertical.

Rasantes de la plaza del Mercado. La calle de 25,00 m que proyectamos al llegar a la plaza del Mercado pasa 0,649 m más alta que el piso actual de dicha plaza. Esta diferencia de alturas se salva por las dos rasantes que se proponen a partir del vértice o mayor altura correspondiente al cruce de la Gran Vía. La primera desde él al nivel del mismo del terreno en la calle nueva, en rampa de 0,005510 para los 65,70 m que comprende y la segunda en pendiente de 0,014301 en 55,80 m de longitud hasta el ángulo de las llamadas hojalaterías de San Juan, frente a la calle de Cordellats, donde termina y donde también se encuentra la escalera de acceso al templo del mismo nombre. La necesidad de no rebasar la altura de los lindares de las casetas hojalaterías citadas (cuya línea se determina en el perfil correspondiente) impide extender más la rasante para suavizar la pendiente, a pesar de que ella tampoco puede considerarse excesiva. Dichas rasantes tan solo requieren terraplén.

Rasante de la calle O. Para la calle O se proyecta una sola rasante en pendiente de 0,005938 en los 49,00 m que comprende, al objeto de unir el nivel actual del terreno junto a la calle de Belluga con la altura proyectada para la de 25,00 m que pasa a 0,25 m. más baja que el nivel actual del terreno.

Rasante de la calle del Pie de la Cruz (P de los planos). Cruzando la calle de 25,00 m a la del pie de la cruz sensiblemente a nivel, las rasantes que para la última se proyectan apenas modifican la disposición actual del terreno y por consiguiente tienen poca importancia. Son dos, una entrew la vía de 25,00 m y la calle de Maldonado al piso mismo de ella, en rampa de 0,003306 en 50,20 m de longitud; y otra desde aquella al cruce de la de Carniceros, a la altura de nivel de suelo de esta en pendiente de 0,009964 para los 28,10 m que alcanza.

Rasante de la calle Q. Para el trayecto que subsiste de la calle de Balmes entre la del Triador y la Gran Vía de 25,00 m se adopta una sola rasante en rampa de 0,011484 en 38,40 m de longitud que solo exige terraplén.

Rasantes de la calle R. Para la sección de la calle del Torno y plaza de las Escuelas Pías, que se designa en los planos con la letra R, se proponen dos rasantes, la número uno en rampa de 0,011164 en 30,15 m y la número dos en pendiente de 0,011262 en una extensión de 40,40 m, uniendo el nivel actual del terreno en los extremos, o sea en las calles del Triador y Carniceros con la altura a que corresponde a la Gran Vía y dando lugar únicamente a terraplenes.

Rasantes de la calle S. Para la calle S entre las de Guillem, Soroll y Balmes se proyectan también dos rasantes obligadas por la mayor altura a que pasa la Gran Vía de 25,00 m y la depresión que el plan terreno de la ciudad experimenta en la plaza de la Bocha y sus inmediaciones. La primera de dichas rasantes, numero uno del perfil es una rampa de 0,008125 en una extensión de 52,80 m; y la segunda o número dos, una pendiente de 0,011446 en 31,45 m de longitud.

Rasantes de la calle de Guillem de Castro. Finalmente, para el suelo de la calle de Guillem de Castro se proyectan únicamente aquellas reformas que exige la disposición actual del terreno, el cual por junto a la línea de los edificios de la antigua ciudad está más bajo que en la carretera de ronda, por efectos de causas análogas a las indicadas anteriormente al ocuparnos de la plaza de Tetuán en su sección de frente al río, o mejor dicho, desde la calle de Jovellanos a la plaza del Temple.

Por este motivo, hay que ganar la mayor altura de nivel de dicha carretera a cuyo plan terreno afluye la Gran Vía de 25,00 m sin perjuicio de los extremos o puntos que no

pueden reformarse por estar fuera de la zona que comprende el proyecto. Y esto se consigue por las rasantes que proyectamos en rampa de 0,024242 y 0,006104 en los 31,35 m y 7,70 m de longitud respectiva, según puede verse en el perfil correspondiente, y uniéndose la última con la rampa natural de 0,009432 en 75,70 m de extensión hasta la confrontación de la calle de Balmes, que presenta el terreno actualmente

Rasantes de los pasages. El desnivel entre las calles K e I, extremos del pasage L, se resuelve por una rasante que determina una pendiente en rampa de 0,001871 en los 83,90 metros que comprende y salva la depresión actual del terreno al cruce de las calles de la Pescadería y Chofrens cuya rasante tan sólo exige terraplén.

Para los pasages M y N divididos por la calle K, se adoptan dos rasantes, una para cada uno, la del M en pendiente de 0,006593 en los 51,90 m que comprende y la del N también en pendiente de 0,003754 en una longitud de 50,80 m. Ambas cortan a nivel la que se proyecta para la calle K, y los otros extremos corresponden también a las alturas de rasantes propuestas para la Gran Vía de 30,00 m entre las expuertas de Ruzafa y San José por una parte y de la calle I por otra.

Como puede observarse, son relativamente poco numerosos los puntos de quiebra que resultan de las rasantes proyectadas y descritas. Estos no son bruscos, las rampas y pendientes, sin ser exageradas, se resuelven siempre por líneas rectas, se evitan las rasantes a nivel y, en general, se satisfacen los principios todos a que debe obedecer el trazado vertical de las vías públicas urbanas, consiguiendo al propio tiempo la debida relación y enlace de unas con otras alturas de nivel, lo mismo de las proyectadas que de las existentes en los límites del proyecto, y habiendo sugetado la traza a los puntos en que por sus circunstancias especiales han de considerarse fijos u obligados.

ALCANTARILLADO. Condiciones generales. Entre las diferentes obras necesarias al establecimiento de las vías públicas urbanas, ningunas seguramente tan importantes como las cloacas o alcantarillas, destinadas a recoger y evacuar las aguas que se reúnen en las calles y las que proceden de los edificios particulares. Ellas influyen de una manera eficaz y constante en el saneamiento urbano y ellas son factor importante de la limpieza pública, contribuyendo también a la mayor conservación de los afirmados, cuando se disponen convenientemente y en forma que sirvan para la conducción de las cañerías de gasy agua potable y para la colocación de los hilos telefónicos, verdadera necesidad de nuestra época.

Su importancia de muy antiguo reconocida por las civilizaciones anteriores a la nuestra dio lugar a las que se construyeron en Babilonia, en muchas de las poblaciones griegas, en la célebre Neukratis de Egipto, en la Sibaris de Italia y en otra multitud de las primitivas urbes, donde se adoptaron sistemas especiales de desagüe. La "Cloaca Máxima" de Roma fue sin duda la obra más colosal que llevó a efecto el civismo romano en beneficio de la pública salubridad.

La tendencia de la sociedad presenta a formar grandes ciudades, el sin número de fábricas y establecimientos industriales que en ellas se constituyen, el riesgo constante de sus calles, el progreso de las costumbres, dando gran importancia al aseo personal y doméstico, así como el hábito del baño y lavado individual, producen inmensas cantidades de materias que evacuar, y los resultados de las modernas investigaciones científicas, que han puesto de manifiesto la absoluta necesidad de expeler inmediatamente las aguas sucias que de todo ello proceden, dan importancia capital a

los medios de que al objeto puede disponerse. Londres, París, Berlín, Bruselas, el mismo Madrid y todas las principales poblaciones de Europa, se han apresurado a construir grandes alcantarillados, como base principal de la higiene pública y como necesidad imperiosa de su existencia. Hoy no se concibe la vía urbana sin ir acompañada de otra subterránea que sirva de evacuadora inmediata a la multitud de sustancias que en ella han de producirse y son amenaza constante de la salud, que contribuya directa y eficazmente a su limpieza y que al propio tiempo conduzca determinados servicios de imprescindible necesidad.

Diferentes, muy interesantes y verdaderamente difíciles son las cuestiones a que da lugar el establecimiento de los alcantarillados. No es esta ocasión oportuna para el estudio, pero sí conviene indicarlas someramente, como base general de esta parte del proyecto.

La más importante, sin duda, es la del desagüe o vertedero general, problema del mayor interés, puesto que ejerce decisiva influencia en el saneamiento local. Parkes asegura que los efectos higiénicos de las alcantarillas deben estudiarse no tanto en los puntos de partida y trayecto como en los desagües. El problema es, sin embargo, difícil, por las grandes cantidades de materias que se acumulan y por las condiciones mismas de ellas.

En muchas partes, las alcantarillas vierten directamente en los ríos, lo cual es sumamente perjudicial a la salud pública. Los deplorables resultados reconocidos en Londres para las aguas del Tamesis, obligaron a los serios estudios y costosos proyectos de los Señores Humans y Bateman, y en París, la infección de las aguas del Sena en donde vacía el colector y los caños de sus orillas ha hecho preciso un saneamiento, empleándolas en la irrigación de los llanos de Germevillier y de Acheres, según el procedimiento propuesto y las obras construidas por Mr. Durand Claye.

En las costas suelen dirigirse las alcantarillas al mar, cuyas aguas inficcionan en una zona más o menos extensa y con las mareas o el simple movimiento de las olas siembran las playas de materias orgánicas en putrefacción, de microorganismos y de productos infecciosos, que a su vez infectan la comarca. Otra causa de insalubridad en estos casos es la obstrucción de las alcantarillas por efecto de aquellos movimientos, sobre todo durante las mareas altas, y lo que todavía es peor, la corriente en sentido inverso que en determinados casos se produce, dando lugar a inundaciones de los sótanos y plantas bajas de los edificios, con sus perniciosas consecuencias. Para prevenir este efecto se recurre a la colocación de esclusas convenientes dispuestas y al emplazamiento de grandes estanques o depósitos, pero ello no impide la infección de las aguas como sucede en el puerto de la Foliette en Marsella, en Puerto Piojo en Cádiz y en el Sena desde Saint Denis.

También se ha procurado tratar químicamente las aguas de las alcantarillas para desinfectarlas, y aun en ocasiones como los ingleses en las Indias y los norteamericanos en los hospitales que se construyeron en los Estados Unidos cuando las guerras de Sucesión, se ha empleado sencillamente la tierra vegetal, pero el procedimiento exige grandes depósitos que son a la vez perjudiciales. En París no bastando el depósito de Moulfancon y el canal hacia el puente de Austerlitz que infestó el terreno, hubo de construirse el depósito y vertedero de Bondy y el colector de Asmères, los cuales resultaron también con inconvenientes.

Actualmente, se cree que el destino más aceptable que puede darse a las aguas de las alcantarillas y el sistema mejor de purificarlas consiste en el riego y fertilización de los campos. Así sucede en Inglaterra, particularmente en Edimburgo, en Croydon, Carlisle y otras ciudades en donde es objeto de especulación por compañías al efecto; en Bruselas, en Dantzing, en Berlín y en varias partes y así ocurre desde mucho tiempo antes, aunque de una manera imperfecta en nuestra Valencia.

En cuanto a la manera de proceder a la evacuación de las aguas sucias de las poblaciones o al destino de las alcantarillas, existen dos sistemas: el inglés que conduce directamente a la cloaca las aguas de riego y lluvia, las de las cocinas y excusados y los restos de todas clases, es decir, "todo a la alcantarilla", según una frase gráfica. Y el sistema mixto empleado en París, según el cual sólo se conducen a las cloacas las partes líquidas, recogiendo las sólidas en fosas fijas o pozos, para ser de allí extraídas convenientemente. Dichas fosas llevan un aparato divisor que sirve para establecer la separación facilitando la extracción de las materias fecales y evacuación de los líquidos. El interior de estas fosas abunda el ácido carbónico, hidrógenos sulfurados y gases amoniacales.

El primer sistema, puesto últimamente en práctica en Berlín por consejo del sabio Verchow y muy estudiado en Londres y en Bruselas, es a nuestro juicio preferible, no solo por las menores operaciones a que da lugar, sino porque es un hecho observado el que la mezcla de tan diferentes sustancias da lugar a determinadas neutralizaciones que disminuyen las causas de infección, y porque resulta de mayor utilidad para el riego de los campos, destino el más conveniente que puede darse a dichas aguas.

Entre las condiciones principales que debe reunir una buena alcantarilla, a parte de la capacidad, pendiente del zapeado y sistema de construcción, es la de ser impermeable, para evitar la infección del subsuelo de las ciudades. Esta impermeabilidad es muy difícil de obtener. Pettenkofer encontró en una alcantarilla de Francfort, construida con ladrillo y cemento de primera clase, una corriente de agua a través de sus muros antes de comenzar el funcionamiento y análogas filtraciones se han observado en Munich.

Otra de las condiciones que muy especialmente hay que conseguir es evitar el reflujó de los gases de las alcantarillas al interior de los edificios y su salida a la vía pública. De los estudios de Durand Claye, Cadiat y otros se deduce que si bien las aguas de las alcantarillas contienen gran cantidad de materias favorables a la agricultura, existen también otras muchas causantes de infección. Observadas al microscopio se aprecia en ellas una fermentación orgánica completa, inmensas variedades de la vida infusoria y gran cantidad de materias pútridas. Los gases que desarrollan son generalmente deletéreos, abundando los amoniacales, el ácido carbónico y el hidrógeno sulfurado, por más que varíen con las circunstancias locales, pero su perniciosa influencia es manifiesta y se halla reconocida. Mr. Proust asegura que en Chapham (arrabal de Londres) estalló una epidemia por solo la limpieza de una alcantarilla, y otros casos pudieran citarse. Mr. de Fonssagres opina que las cloacas abiertas son a las calles lo que las letrinas sin obturación son a las casas, cuyos incómodos y perjudiciales efectos son de todos conocidos.

Para obviar estos inconvenientes se ha empleado en Inglaterra una capa de carbón de encina, lo cual no produce resultados completos. En Francia se emplean cubetas, más o menos perfeccionadas, y por lo que respecta a los edificios es frecuente el uso de

obturadores Waterclosets con la variedad de modelos que la industria ofrece, además de los sifones y otros medios mecánicos de menor éxito.

Finalmente, como condiciones generales, todo alcantarillado debe tener la ventilación necesaria para que no atente a la vida de los operarios que han de penetrar en ellas y para que su salud sufra lo menos posible. La ventilación de las alcantarillas se produce por medios químicos y mecánicos. En varias ciudades de Inglaterra se aspira el gas de las letrinas por medio de un tornillo de Arquímedes que le expulsa al exterior por encima de las casas. En Liverpool abundan los aparatos con este objeto y en París todas las letrinas tienen sus chimeneas en tales condiciones. El arquitecto austriaco Friedmann propuso hace pocos años para la ventilación de las cloacas de Viena un ingenioso sistema de llamadas de aire por chimeneas de aspiración, cuyo tubo atraería los gases de las alcantarillas y lo haría por carbones incandescentes, donde se quemarían las materias orgánicas y arderían los gases deletéreos. El aire menos denso por la elevación de la temperatura ascendería a gran altura en la atmósfera.

Sistema adoptado en nuestra ciudad. En nuestra ciudad, las alcantarillas reciben los productos de todas clases procedentes de los edificios y las aguas de lluvia o riego de las vías públicas, pudiendo por consiguiente decirse que se halla establecido el sistema inglés o de circulación continua, si bien con deficiencias e inconvenientes que dependen de las malas condiciones propias a su antiguo alcantarillado y más que nada de la falta de agua en abundancia. Para favorecer el arrestre de aquellas materias y facilitar la limpieza se dispone de la llamada “mola de sanc y foc” o sea de una parte de caudal de la acequia de Robella, que atraviesa la población y del que se dispone durante 24 horas en cada semana. Según el señor Sociats, con esta catidad de agua y la que de ordinario reciben las alcantarillas puede obtenerse el arrastre de las materias fecales y de los desperdicios de las cocinas, hasta el valladar general. Nosotros, sin embargo, entendemos que no es suficiente para el completo funcionamiento del sistema, el cual para ser verdaderamente útil exige grandes corrientes de agua y que, por lo tanto, debiera a toda costa aumentarse ésta. Al tratar de estudiar la reforma general del alcantarillado, cuya necesidad es cada día mayor y cuyo estudio en distintas ocasiones, ha sido reclamado por las juntas de Sanidad.

Colector general. En las inmediaciones de las Torres de Cuarte, punto de mayor altura de la ciudad, se origina la gran cloaca o colector que, dividido en dos ramas, circuye la población, una que se dirige al sur por Guillem de Castro, a buscar las de Játiva y Colón; y otra que en sentido inverso, por la primera de dichas calles se conduce a la del Pintor López y plaza del Temple, penetrando en la ciudad por bajo de este edificio, atraviesa la calle de Aparisi y Guijarro para salir a la plaza de la Congregación y por las calles de las comedias, universidad y Barcas viene a unirse con la anterior en la calle de Colón y punto denominado “la morera”. Esta segunda rama al llegar a las Torres de Serranos se subdivide a su vez dando lugar a una tercera que entra en la ciudad por la calle de las Rocas, cruza las de Roterós, Ángel, Beneyto y Coll, portal de Valldigna y Baja, para llegar al Trosalt, y formando una curva va a buscar las inmediaciones del Mercado por el interior y subsuelo de los edificios, corta las calles de Ercilla, Nueva, San Fernando y San Vicente, para tomar la dirección de la Bajada de San Francisco, o mejordicho, a pasar por bajo de las casas de levante de esta, cruzando después la calle de Barcelonina y que describiendo una curva encuentra a la del Vallet para salir a la de Barcas, frente al Teatro Principal y unirse a la plaza de aquel nombre a la rama

anterior. Desde la Morera, formando ya un solo colector, atraviesa parte del ensanche y siguiendo diferentes sinuosidades se esparce por la vega, cuyos terrenos riega y fertiliza.

A esta gran cloaca afluye toda la red general de alcantarillas de la ciudad y a ellas necesariamente han de verter también las de nuestro proyecto.

De manera que por una parte tenemos establecido un sistema general de desagüe (que no podemos alterar, tanto porque realmente es preferible al que se emplea en Francia, como porque no se trata ahora de estudiar la reforma del alcantarillado de Valencia, sino sencillamente el que exigen las vías públicas que comprende el proyecto y en este concepto todo lo que fuera cambiar el sistema, sobre ser expuesto y requerir laboriosos trabajos sería excederse de la misión que nos ha confiado) y tenemos también por otra, determinado el vertedero natural de las alcantarillas que se proyecten, con la existencia del colector a que nos hemos referido. Se halla por consiguiente resuelto lo esencial de la cuestión.

Veamos ahora como se cumplen las demás condiciones que según se desprende de lo anteriormente dicho, hay de reunir las alcantarillas, estudiando la traza, pendiente, sección y demás circunstancias de las que se proyectan.

Trazado y pendientes de las cloacas y alcantarillas que se proyectan. Gran vía de 25,00 m. Para el servicio de la Gran Vía de 25,00 m se proyecta la construcción de una cloaca general que corre a todo lo largo de la misma y se emplaza centralmente o siguiendo el eje de la vía. A ella vierten en general las de las diferentes calles afluentes o con quienes se cruza, con la excepción de aquellas que no sufren grandes reformas y en que, por lo mismo, pueden continuar subsistiendo las alcantarillas actuales como sucede para las de Zaragoza, Tapinería, Mercado y Molino de la Robella. Dicha cloaca tiene algunas soluciones de continuidad, presenta diferentes pendientes y en rigor responde a distinta sección transversal en su trayecto último, por las causas que más adelante se indican, pero su trazado forma una sóla alineación recta.

Comienza la traza en la plaza de Tetuan, fuera de la línea de las aceras, a unos seis metros de las fachadas de los nuevos edificios y termina en la calle de Guillem de Castro, al unirse al colector o valladar de circunvalación, dando lugar a diferentes tramos o secciones.

La primera pendiente se origina en la plaza de Tetuan en el perfil transversal número [en blanco] y termina en el número, junto a la calle de Aparisi y Guijarro, por donde pasa el colector que le sirve de desagüe, es de 0,0076754 en los 182,40 m que comprende, sin que en su trayecto se ofrezca particularidad alguna. Al mismo colector y en el propio sitio afluye la segunda pendiente en rampa de 0,0151387 en 212,70 m de longitud, que comienza en el perfil transversal número, junto a la calle de caballeros, divisoria o punto de elevación del terreno y por donde cruza una de las cloacas de orden secundario pero de relativa importancia que forman la red de alcantarillado de la ciudad. Esto motiva la interrupción en 26,30 m de longitud, o primera solución continuidad de la cloaca que para la vía de 25,00 se proyecta. En este trayecto recibe las alcantarillas que se proyectan para las calles C, D y E, como en el anterior recibe también las de la A y B.

En uno y otro, para la cloaca al nivel del subsuelo necesario para que, dada la altura de la sección, quede sobre la cubierta el espesor suficiente a construir el afirmado de la

vía y una capa de terreno que amortigüe los choques y trepidación que produzca el tránsito. La cota mínima que así resulta es de 0,514 m.

Desde el perfil transversal número en la calle de caballeros al nº entre las de Ercilla y el Mercado, tiene lugar la tercera pendiente del trazado que alcanza una extensión de 293,00 m y resulta de 0,006621, a consecuencia de la disposición del terreno y de la necesidad de verter sus aguas al colector o valladar que allí se encuentra.

En este trozo y al llegar al perfil transversal número 113 se cruza con la que se proyecta para la calle de 30,00 m entre las expuertas de Ruzafa y San José, cuyo lecho o solera pasar 0,60 m más alto. A consecuencia de ello, supuestas construidas las dos las aguas de la última penetrarían en la de la primera, pero ello no puede considerarse inconveniente, tanto por la proximidad a que se halla el colector general de desagüe porque en último resultado este es el mismo a que aquella vierte un poco más abajo. De haber dispuesto la cloaca que ahora se proyecta en forma que viniera a afluir a la de la Gran Vía de 30,00 m expresada se hubiera perdido desnivel y por consiguiente se habría reducido la pendiente; además de que resultaría dependiendo de ella y esto podría ser un inconveniente, cuando menos para la ejecución de las obras que obligaría a construir primeramente aquella. A este tramo o pendiente concurren las alcantarillas que se proyectan para las calles F, G, y H.

Al mismo valladar o colector general que atraviesa el subsuelo de la "Lonja" en el punto expresado, vierte el tramo siguiente de la cloaca de la calle de 25,00 m, o sea la pendiente nº 4 que se origina en uno de los puntos más altos de la traza, en la calle misma del Pie de la Cruz. Dicha pendiente es de 0,009540 en 261,00 m de longitud. En su trayecto recibe la afluencia de la alcantarilla que se proyecta para la calle O y la rasante del lecho se dispone en análogas condiciones a las expresadas antes. Es decir, que entre la cubierta y el plan terreno existe la altura necesaria para la construcción del adoquinado y la capa de terreno conveniente para disminuir los choques y presiones.

Por la calle del pie de la Cruz discurre la acequia de Robella y al objeto de no tener que construir un sifón de que pueda prescindirse, se interrumpe el curso de la cloaca que proyectamos para la Gran Vía de 25,00 m determinándose la segunda de las soluciones de continuidad que, como la anterior, ningún inconveniente ofrece, puesto que encontrándose uno y otro en las divisorias de las pendientes, queda asegurado el funcionamiento y desagüe de cada tramo y el servicio de las vías públicas y de los edificios particulares se verifica cómodamente a una u otra de las secciones de la cloaca, según convenga a su posición relativa.

El último tramo de la cloaca que se proyecta para la vía de 25,00 m, comprendido entre las calles de Balmes y Guillem de Castro, tiene necesariamente que verter en el colector de esta última. La profundidad relativamente escasa a que se encuentra y el poco desnivel del terreno son causas de que se reduzca bastante la altura disponible para la cloaca o alcantarillado en proyecto, y esto obliga a tener que cambiar el tipo de la sección transversal que nos ocupa. Aun elevando todo lo posible el punto de partida de este tramo, la pendiente aunque aceptable es poco pronunciada, puesto que alcanza sólo a 0,005 en los 224,00 m que comprende. A él concurren las alcantarillas que se disponen para las calles Q, R y S, debiendo advertir por lo que a la primera se refiere, que como por efecto del corto desnivel del terreno este último tramo ha de tener su origen un poco retirado con relación a la calle Q, el acordamiento

o relación entre la alcantarilla de ambas ha de obtenerse por medio de una alineación curva, cuyo radio es de cuatro metros.

Debe también observarse que habiendo necesidad de disponer según se ha dicho una pequeña gradería para el descenso desde la vía de 25,00 m a la iglesia de Santa Catalina, frente a la puerta correspondiente, se proyecta construir el paramento de la meseta inferior con las inclinaciones necesarias para que las aguas nunca penetren en el templo y encuentren fácil salida por la cubeta o caja sifón que habrá de colocarse en dicha meseta y formar el tramo del ramal de acometimiento a la cloaca que también se proyecta.

Para la proyectada cloaca de la Gran Vía de 25,00 m se adopta la sección tipo número 1 para todos los tramos, excepción hecha del último o sea el que se comprende entre las calles de Balmes y Guillem de Castro, para el que se acepta la sección nº 2.

Calle A. Para la calle A se proyectan dos tramos de alcantarilla, uno desde la plaza de San Bult a la de la vía de 25,00 m, con una pendiente de 0,005 en los 65,60 m de longitud que alcanza. Y otro desde la plaza del Temple en la esquina de la calle de Gobernador Viejo hasta la de dicha vía, cuya rampa es de 0,00653 en los 63,40 m que mide. La sección adoptada para ambos tramos es la que corresponde al modelo número 4 de los planos.

Calle B. También se proyectan dos tramos de alcantarilla para la calle B, uno desde la del Gobernador Viejo frente al ángulo de la casa número 3, que es donde cambia de rumbo actualmente y donde comienza la rectificación propuesta hasta la vía de 25,00 m. y otro desde la confluencia de las calles del Temple y Almirante hasta la misma vía, vertiendo ambos en la cloaca que en esta se dispone por medio de salto, disposición que se adopta en general para todos los casos. Dicho salto varía entre 0,20 y 0,30 m, según la mayor o menor altura disponible. La pendiente del primer tramo es de 0,005 en 76,60 m de longitud y el segundo se presenta en rampa de 0,019914 en la extensión de 69,50 m, para aquel se propone la sección nº 4 de los planos y para este la número 2. Ambos a dos tramos, lo mismo que los de la alcantarilla anterior. Y los de todas las calles afluyentes a la vía de 25,00 m vierten o desaguan en la cloaca para ella proyectada.

Calle C. Igualmente son dos los tramos de alcantarilla que se propone construir para la calle C. Uno desde frente a la Iglesia del Milagro hasta la cloaca de la Gran Vía; y otro desde la calle del Almirante al mismo punto. Para el primero se adopta la sección que corresponde al modelo nº 3 de los planos, con una pendiente de 0,008769 en 59,30 m de longitud, y para el segundo, donde la altura disponible es mayor, se utiliza el modelo nº 2, pudiendo obtener una pendiente en rampa de 0,014584 para los 109,50 m que comprende.

Calle D. Para la calle D, continuación de la de San Cristóbal, se proyecta un solo tramo de alcantarilla, cuya sección corresponde al modelo nº 3 de los planos y cuya pendientes es de 0,01 en los 43,30 m de extensión que alcanza.

Calle E. Como la calle actual de las Avellanas y las demás vías que constituyen la E de los planos han de continuar subsistiendo sin que se alteren las superficies que ahora vienen destinadas al espacio viable, reformándose tan sólo para aumentar su latitud, pero de modo que no se afecte absolutamente al trazado de la alcantarilla existente para dichas vías, y como esta tiene disminuciones bastante aceptables y se encuentra en buen estado, no hay necesidad de proyectar nuevas alcantarillas para la calle E.

Calle F. La calle F es la continuación de la de San Vicente desde la plaza de la Reina a la Gran Vía de 25,00 m. Dicha plaza y la calle actual de aquel nombre tienen constituidas en buenas condiciones y estado las correspondientes alcantarillas. Para la continuación que ahora se proyecta se dispone un tramo de alcantarilla según la sección que corresponde al modelo nº 2 a partir del ángulo de las fachadas de los nuevos edificios de esta calle y la de 25,00 m hasta encontrar la alcantarilla que se proyecta para la calle I, de que luego hablaremos, con una pendiente en rampa de 0,01 para los 98,05 m de longitud que alcanza. Esta alcantarilla podría también desaguar en la de la vía de 25,00 m, si bien entonces habría necesidad de cambiar la sección transversal, adoptando uno de los modelos de menor altura, por efecto del menor desnivel de los puntos extremos, pero esto sería la solución conveniente para el caso en que por el orden de ejecución de los trabajos o por cualquier otra circunstancia hubiera de construirse la calle F antes que la I, Nosotros, sin embargo, la conducimos a la de esta última calle, porque disponiendo de mayor altura y pendiente, permite adoptar una sección transversal más capaz.

Calle G. Para esta calle, desde la plaza del Miguelete a la cloaca de la vía de 25,00 m se proyecta un solo tramo de alcantarilla en rampa de 0,019706 en los 34,00 m que comprende. La sección corresponde al modelo número 3 de los planos.

Calle H. Para la calle H se proyectan dos tramos distintos de alcantarilla: uno que parte de la línea de fachadas de la vía de 25,00 m y vierte en la alcantarilla que se proyecta para la calle I, con una pendiente en rampa de 0,01 para los 52,40 m de longitud que alcanza; y otro desde la alcantarilla que proyectamos para la calle J a la cloaca de la Gran Vía de 25,00 m con una pendiente de 0,0013071 de longitud. Para los dos tramos se adopta la sección transversal correspondiente al tipo o modelo nº 2. Es de advertir que para evitar que las aguas pluviales que se acumulen en la calle penetren en la iglesia de Santa Catalina por el graderío que para el ingreso al templo se dispone frente a la puerta según se ha dicho el peldaño inferior deberá construirse con cierta inclinación al exterior y a la vez dirigido a la cara superior de la cubeta sifón de desagüe que allí ha de emplazarse.

Calle J. La alcantarilla que proyectamos para la calle J corresponde al modelo nº 4 de los que se acompañan y se enlaza o desagua en la de la calle I a beneficio de una pendiente en rampa de 0,013071, en los 56,30 m de longitud que comprende.

Calle K. Para la calle K se propone un solo tramo de alcantarilla modelo nº 2 desde la línea de fachada de la calle de San Vicente a verter en la cloaca de la Gran Vía de 25,00 m con una pendiente de 0,012628 en los 83,40 m de longitud que alcanza.

Calles de Zaragoza, Tapinería, Mercado y Pie de la Cruz. Las calles de Zaragoza, Tapinería, Mercado y Pie de la Cruz se encuentran en caso análogo al de la calle de las Avellanas y por consiguiente no hay necesidad de proyectar nuevas alcantarillas.

Calle O. Para la calle O se propone una alcantarilla según el tipo o modelo nº 3 de los que se acompañan, comenzando en el perfil transversal nº 6 y desaguado en la cloaca de la vía de 25,00 m con una pendiente en rampa de 0,01 en los 60,60 m de longitud que comprende.

Calle Q. La alcantarilla proyectada para la calle Q corresponde a la sección tipo nº 4 y consta de un solo tramo con dos alineaciones, una recta de 46,70 m de longitud, y otra curva con un radio de cuatro metros y un desarrollo de 6,28 m, dando un total de 52,98 m de extensión, con una pendiente de 0,003775 obligada por el poco desnivel

que existe entre los puntos extremos y que sin embargo puede aceptarse dada la poca importancia de dicha alcantarilla y el reducido número de materias que ha de evacuar. Para la sección transversal se adopta la que corresponde al modelo nº 4, que es la menor de cuantos se proyectan y que en rigor aún pudiera reducirse al tiempo de la construcción si se quisiera mejorar algún tanto la pendiente.

Calle R. Para la calle R se disponen dos tramos de alcantarillado que van a verter en la cloaca de la vía de 25,00 m, partiendo de las de Carniceros y Triador, con las pendientes de 0,005 y 0,006 y longitudes de 50,60 m y 42,40 m respectivas y para las que se adopta la sección que corresponde al tipo o modelo nº 4.

Calle S. También se proyectan dos ramales de alcantarilla para la S que desaguan igualmente en la cloaca de la calle de 25,00 m. el primero se origina en el cruce de la calle de Guillem Sorolla, tiene una pendiente de 0,007 en los 64,70 m que comprende. Y el segundo comienza en la calle de Balmes presentando una pendiente en rampa de 0,007 para los 43,00 m de longitud que mide. La sección adoptada para los dos es así mismo la del modelo nº 4 de los que se acompañan.

Pasajes L, M y N. Por último, para los pasajes se proyectan también las alcantarillas necesarias. El el L se dispone un solo tramo con desagüe en la que corresponde a la calle K y pendiente de 0,007 en los 89,40 m de extensión que alcanza. Otro tramo sirve para el M con una pendiente de 0,003876 en 61,40 m de longitud, afluyendo a la alcantarilla de la calle I. y un tercer tramo que con pendiente de 0,008 en 51,40 m desemboca en la alcantarilla proyectada para la calle K. estos dos últimos se hallan en comunicación directa según puede verse en el perfil correspondiente. Para los tres tramos de estos pasajes se adopta la sección del modelo nº 2 que forma parte de los planos de detalle.

El trazado de todas estas alcantarillas se dispone por el centro de las calles, siguiendo la dirección del eje y por consiguiente son todas alineaciones rectas, con solo la excepción indicada para la calle Q, por efecto de la disposición que ha tenido que adoptarse para la traza general a consecuencia de la imposibilidad de extender unas aguas arriba el tramo de la cloaca de la vía de 25,00 m que se origina junto a dicha calle Q, por efecto de la falta de altura que hubiera permitido la construcción del adoquinado en buenas condiciones o habría obligado a disminuir la pendiente, lo cual hemos considerado de todo punto improcedente.

Las pendientes adoptadas son las mayores que permite la disposición topográfica del terreno y los puntos de desagüe o vertedero a que según se ha dicho es preciso sujetarse, cuyas pendientes pueden considerarse perfectamente aceptables. En efecto, ninguna de las propuestas ni aún las menores llega de mucho al tipo mínimo aceptado en Londres, donde según el ya citado Mr. Mille es el de 0,40 m por kilómetro, ni tampoco a las de algunos de los grandes colectores de París, entre los que existen pendientes de 0,50 m por kilómetro y aún menores, como en el de la Bievre, en que solo es de 0,30 m. Se hallan también en relación con las que se han empleado en la ciudad y en general exceden a las adoptadas en el Proyecto de Ensanche, en curso de ejecución.

Sección transversal de las alcantarillas proyectadas. Si las alcantarillas fueran tan solo conductos destinados exclusivamente a la evacuación de las aguas sucias, bastaría en general secciones muy reducidas y aún entonces convendría que fueran uniformemente crecientes a partir del origen, pero en la mayor parte de las grandes

ciudades son a la vez galerías subterráneas por donde se conducen las cañerías de gas y agua potable, donde se colocan los hilos telefónicos y, en algunas, los tubos neumáticos para la circulación de los despachos postales. Estos servicios, de absoluta necesidad en las poblaciones, se hallan perfectamente colocados de tal manera, porque sin perjuicio de sus funciones dejan completamente expedita la vía pública y no obligan a gravámenes siempre onerosos para la propiedad particular.

Una de las causas más poderosas para la destrucción de los adoquinados y sobre todo para su mala conservación es, sin duda, las frecuentes remociones que puede experimentar, y estas han de ser necesarias si las cañerías de agua y gas van sencillamente empotradas en el subsuelo de las calles. Además con ello el tránsito se entorpece, la circulación se interrumpe en ocasiones y el público experimenta siempre molestias e incomodidades, en vez de la libertad de los movimientos y facilidad en las comunicaciones a que tiene derecho. La colocación de aquellas cañerías en el interior de aquellas alcantarillas permite verificar las recomposiciones y proceder a las derivaciones para el servicio particular, sin afectar para nada a la vía pública y, por consiguiente, sin ninguno de los perjuicios apuntados.

Los inconvenientes que pueda tener tal disposición se evitan seguramente dando a las galerías las dimensiones y condiciones necesarias y empleando cañerías a propósito. El más terrible de aquellos inconvenientes sería ocasionado por las corrientes de endosmosis y exosmosis de los líquidos que pudieran establecerse entre las aguas sucias de las alcantarillas y las potables de las cañerías, pero para esto sería menester que las primeras se pusieran en contacto con las tuberías que conducen las últimas. Y este caso nunca puede tener lugar porque la sección transversal de las alcantarillas, en estas ocasiones, suele ser excesivamente grande para que nunca, ni aún en las mayores lluvias, alcancen las aguas a la parte superior o más elevada, donde procuran colocarse ordinariamente.

Además, el sistema tiene la sanción práctica. Todas las alcantarillas modernas de París, desde los grandes caños o colectores hasta las últimas subdivisiones de la red, reciben en su interior aquellas tuberías. En Madrid sucede lo mismo en muchos casos y lo propio en la mayor parte de las ciudades.

Las ventajas de la telefonía en el uso particular y del comercio son tan palpables que su desarrollo es grandísimo y se extiende cada vez más. En Valencia tiene la mayor importancia. También es de gran aplicación el alumbrado eléctrico, y los hilos conductores de ambos servicios constituyen una inmensa red que necesita multitud de puntos de apoyo y que se tiende sobre las poblaciones, como aquí ocurre. A parte de las dificultades que muchas veces encuentra y los peligros de que se produzcan soluciones de continuidad, particularmente cuando de intento y en días de motín o alboroto puede convenir así a determinados elementos. Es un perjuicio continuo para los edificios particulares, cuyas cubiertas recorren con frecuencia los operarios destinados a aquel servicio y en donde se fijan los postes que han de soportar los alambres, dando lugar a desperfectos y sobre todo, constituyendo por de pronto un gravamen para la casa y quizá con el tiempo una verdadera servidumbre que disminuya su valor.

Estos perjuicios se evitarían llevando los hilos eléctricos por el interior de las alcantarillas, como sucede en París, y ello, al propio tiempo pudiera ser origen de un arbitrio para las arcas municipales.

Para esto es menester que la sección transversal de la alcantarilla, sea lo suficientemente capaz a permitir la marcha desahogada de una persona, y preciso es también que se halle provista de cunetas para la circulación de las aguas sucias. Es por consiguiente necesario que tengan gran altura.

Si nuestro estudio tuviera por objeto la reforma general del alcantarillado de Valencia, el problema tendría solución franca, porque pudieran conducirse a un colector que se establecería a gran profundidad el cual podría terminar en las inmediaciones de la Albufera, cuyos terrenos se hallan a un nivel muy bajo y cuyos campos pudieran disponer entonces de las alturas necesarias para obtener las secciones más convenientes y proyectar una sola cuneta central, como generalmente se hace, pero los puntos obligados para el desagüe de las alcantarillas que estudiamos, cuyo nivel es absolutamente imposible variar y la topografía del terreno que tan solo puede modificarse en cuanto lo permiten las nuevas rasantes, determinan diferencias precisas entre los puntos extremos y alturas totales, de que no puede prescindirse en modo alguno para las cloacas que se proyectan.

Sección tipo o modelo número 1. Estas alturas, como se deduce del examen de los perfiles correspondientes, son bastante reducidas y como por las consideraciones anteriormente expuestas se hace preciso dar gran capacidad a la sección de la alcantarilla, en general, hay que adoptar latitudes que obligan a cubrirse por medio de bóvedas. Si estas fueran muy rebajadas, sería menester gran espesor en los estribos, con lo cual aumentaría el cubo de fábrica. Y si son peraltadas, como indudablemente conviene para la más fácil construcción, se reduce la altura de los lados. El medio punto es sin embargo el más conveniente para la estabilidad y economía del coste, y para poderle emplear con las alturas disponibles ha sido necesario recurrir a la disposición del modelo número 1 de los que se acompañan, que presenta una banqueta central y dos cunetas laterales para las aguas sucias. De esta manera puede ganarse la mayor altura disponible para la colocación de las cañerías de aguas y gas, junto al intradós de la bóveda y obtener también la mayor comodidad para el paso del paso de los operarios que recorren la alcantarilla.

Claro es que siendo dos en vez de una las cunetas destinadas a la evacuación de las aguas sucias, la carga ha de ser menor y ha de necesitarse más agua para producir los arrastres y limpieza, pero como dichas cunetas son en este tipo, que es el generalmente empleado para la Gran Vía de 25,00 m de bastante capacidad, en la práctica puede recurrirse a no usar ordinariamente más que una de dichas cunetas, con lo cual desaparecería aquel inconveniente. La otra cuneta siempre sería de gran aplicación en casos especiales, sobre todo cuando fuera menester proceder a ciertas recomposiciones o al arrastre por medio de palas de los sedimentos o depósitos de las materias sólidas que pudieran ocasionar obstrucciones o dificultar la corriente, punto que no hay olvidar las condiciones generales de nuestro alcantarillado, y la influencia que necesariamente han de ejercer en los que se proyectan.

Esta sección es más que sobradamente capaz para contener el caudal de las aguas que a ella puedan afluir, aun en las mayores lluvias, como aplicando la fórmula de Dupint: $W=0,1 \cdot 1/\sqrt{2}$ al tramo de mayor longitud del mismo tipo de alcantarilla en el proyecto de calle entre las expuertas de Ruzafa y San José (602,15 m) y partiendo de la lluvia mayor caída en menos tiempo en nuestra ciudad (55 milímetros en dos horas) demostramos en la memoria de dicho proyecto. Según aquel cálculo bastaban 36

decímetros cuadrados para dar paso al caudal de agua que producía aquella lluvia, pero la sección de la alcantarilla que proyectamos hasta la tangente inferior de las tuberías mide cuatro metros treinta y cuatro decímetros cuadrados, de manera que por mucho que acreciente aquel caudal las aguas propias de la alcantarilla, nunca podrá establecerse el contacto entre ellas y las cañerías.

Es de advertir que si bien la pendiente en aquel caso es mayor que la que corresponde a algunos de los tramos de la que ahora se proyecta y para la que se propone la misma sección, en cambio la longitud es mucho menor y las afluentes transversales tienen menor importancia. Obsérvese la disposición general que para el alcantarillado se proyecta, según el cual se multiplican los tramos y los puntos de desagüe y se adquirirá el convencimiento de la imposibilidad de que se establezca contacto entre las aguas de la alcantarilla y las tuberías de conducción de la potable.

Modelo número 2. Las alturas disponibles se reducen tanto en el último trayecto de la tercera zona de la vía de 25,00 m y en las calles transversales, que ha sido preciso recurrir a proyectar otro tipo de alcantarilla, de posible aplicación en estos casos. Presenta también una banqueta central del ancho estrictamente necesario para el paso de un hombre (0,30 m) y dos cunetas laterales en forma aproximada a la de un tubo, con lo cual se aumenta el perímetro de la sección y se disminuye el rozamiento para el paso de las aguas sucias. Sabido es que en Londres es frecuente el tipo de alcantarillas tubulares, las cuales ofrecen la mayor resistencia.

Aunque sea adelantando ideas, conviene advertir aquí que para construir la parte interior de este tipo de alcantarillas habrá de emplearse un hormigón hidráulico y recurrirse al uso de moldes que vayan corriendo sucesivamente, a medida que se efectúe el maciso y fraguado. La limpieza de estos caños podrá también tener lugar con bastante facilidad, por medio de palas a propósito, cuya forma se ajuste a la de la sección transversal y que movidas por un operario que marche sobre la banqueta procedan al arrastre de los sedimentos.

Este tipo todavía permite recibir las cañerías de agua y gas según se proyecta, y también los hilos conductores de la electricidad. El área de la sección transversal que determina y el volumen libre interior permiten asegurar que, dada la corta longitud de los tramos para que se propone y el relativamente pequeño caudal de aguas que a las alcantarillas en que se adopta ha de afluir, nunca se llegue a establecer el contacto con las tuberías, pero en último resultado, siempre podría tenerse el cuidado de cerrar el paso a las aguas de las cañerías al presentarse una lluvia torrencial extraordinaria, que pudiera hacer tener aquel efecto en el corto rato que podría durar y proceder después a la limpieza de los tubos, colocando al objeto válvulas de desagüe a la misma alcantarilla que fueran necesarias.

Después de todo y sin que esto sea pretender justificar un defecto con otro mayor, ni apelar a superfugios que apoyen las soluciones propuestas, aquellos efectos no pueden considerarse de tanta influencia para infección de las aguas que conducen las cañerías, cuando en nuestra ciudad es desgraciadamente común el hecho de atravesar dichas tuberías muchas alcantarillas, en contacto directo con las materias líquidas que por ella circulan y, sin embargo, subsiste tan viciosa disposición.

Sección de los modelos números 3 y 4. Aun hay calles en que la altura disponible para el trazado de las alcantarillas es tan escasa que ya no es posible que tengan otro objeto que el de simples evacuadoras. Al efecto se acompañan los modelos números 3 y 4,

que se aplican en calles secundarias, adoptando uno u otro según sus condiciones de importancia.

Sección de los acometimientos desde la cloaca o alcantarilla central de la calle a los edificios

Aunque sea adelantando conceptos conviene advertir que una de las causas que más contribuyen al mal entretenimiento y desastroso resultado del firme de las vías públicas urbanas es la continua y constante remoción, hecho que por desgracia es muy frecuente en nuestra ciudad y de que no puede prescindirse cuando las cañerías de agua y gas se hallan empotradas en el subsuelo. Para evitarlo en absoluto no basta que estas se dispongan en el interior de las alcantarillas, es menester asegurar y facilitar la ejecución de cuantas derivaciones puedan convenir a los particulares, sin que para ello sea preciso levantar el pavimento ni proceder a nuevas canalizaciones

Al objeto creemos deber proponer la misma solución que expusimos al estudiar el proyecto de Gran Vía entre las expuertas de Ruzafa y San José. Partiendo de la base de que para realizar este, lo mismo que aquel, ha de procederse a construir las obras necesarias para el establecimiento de las vías antes que la edificación de los solares resultantes, y sobre todo que la división de estos ha de conocerse previamente, proyectamos la construcción de una alcantarilla de acometimiento, en sentido normal a las fachadas, al frente de la medianería o divisoria de cada dos de dichos solares, la cual partiendo de la central de la calle, se extienda hasta debajo de las aceras respectivas donde se disponga el correspondiente registro. Para ella, aceptamos el modelo nº de los que se acompañan, cuya sección permite el paso de una persona, y por ella habrán de efectuarse las derivaciones de agua o gas y de los hilos eléctricos, hasta el indicado registro, a donde afluyan los ramales de los edificios y por donde cada propietario a su vez continúe aquellas derivaciones hasta el interior de sus casas. El coste no ha de ser inconveniente puesto que entendemos y es natural que así suceda, ha de correr a cargo de los propietarios respectivos por partes proporcionales al uso de cada uno, por más que la ejecución se realice por la Empresa constructora con arreglo a los planos y condiciones del proyecto y el pago se efectúe a los tipos estipulados.

La sección que para estos casos se proyecta presenta una cuneta central para el paso de las aguas y dos pequeñas banquetas laterales, sobre las que apoyando un pie en cada una podrá marchar un hombre dada la latitud y altura de la alcantarilla.

Construcción de las alcantarillas que se proyectan. Sabido es que para las modernas alcantarillas se recurre con preferencia al empleo de hormigones y cementos, los cuales sobre todo si se adoptan las formas ovoides de uso frecuente permiten disminuir notablemente el cubo de fábrica y dan lugar a grandes resistencias. En nuestro caso, existe una razón poderosa que impide aceptar el sistema. En efecto es de observar que a consecuencia de la demolición del gran número de edificios que han de ser expropiados, y cuyo derribo ha de proporcionar el terreno necesario para la apertura y reforma de las calles proyectadas, así como los solares destinados a las nuevas edificaciones, se obtendrá también gran cantidad de materiales a los que hay que buscar aplicación conveniente, tanto para desembarazar más pronto aquellos terrenos, como para conseguir la prudente economía de las obras. La construcción del alcantarillado permite emplear mucha parte de la piedra, mampostería y del ladrillo ya entero o ya en fragmentos, así como de las losas y tierras morterizas que resulten. Y

por esto, hemos creído conveniente prescindir de la forma ovoide en cuyo caso la aplicación sería más difícil y sobre todo más reducida, y adoptar también los procedimientos o clases de construcción de que vamos a hablar.

Ya dijimos que una de las condiciones más convenientes a toda alcantarilla es la impermeabilidad y para conseguirla en lo posible, proyectamos el revestimiento de paredes de medio ladrillo de espesor, que se construirán con cementos hidráulicos y cuyas juntas irán perfectamente retundidas. Abierta la zanja, se construirá un lecho de hormigón de cal hidráulica de 0,18 a 0,20 m o 0,22 m de espesor, sobre el cual se replantearán los muros y banquetas, los cuales serán en general de mampostería, con verdugadas de ladrillo y mortero de cal hidráulica, formando también de ladrillo los revestimientos indicados, constituyéndose así una especie de cadenas continuas en sentido vertical. Toda la parte inferior hasta la altura de la banqueta en el modelo nº 2 deberá ser de hormigón hidráulico. Las bóvedas serán de ladrillo, empleando el cemento para la rosca inferior así como para la de tabique ha de formar la cimbra, y que dada la práctica de los operarios de la localidad, ha de efectuarse fácilmente con solo el auxilio de algunas cerchas y listones.

Las cunetas se pavimentarán generalmente con ladrillo de buenas condiciones, empleando cementos hidráulicos y retundiendo perfectamente las juntas, disponiendo este solado sobre una capa de hormigón a base de cemento previamente construido, según la concavidad que indican las secciones.

Sobre las bóvedas se extenderá otra capa de hormigón, en la forma que también indica, para preservar la misma y construir su refuerzo en los riñones.

Las alcantarillas de poca latitud se cubren con losas gruesas de la piedra arenisca denominada asperón, cuya resistencia comprueba el empleo análogo que de ella se hace constantemente en esta ciudad.

Las tuberías de gas y agua irán sobre los apoyos de fundición o sostenidas por las abrazaderas que indican las secciones.

Limpieza y ventilación de las alcantarillas. A pesar de la importancia de esta cuestión, muy poco puede hacerse en el caso que nos ocupa, puesto que los procedimientos que pudieran adoptarse tendrían que ser generales y comprender a todo el alcantarillado de la ciudad. Es por lo tanto problema que ha de resolverse cuando se estudie la reforma de la red existente, porque entonces se estará en circunstancias a propósito. Hoy solo es posible disponer un caño de unión de la acequia de Robella con los tramos de la cloaca que se originan en la calle del Pie de la Cruz, por donde aquella pasa, para que puedan dirigirse las corrientes de aquella en los días y ocasiones oportunas.

Por lo demás, habrá que recurrir al sistema de limpieza a brazo, por medio de peones que a determinadas horas extraigan o arrastren los sedimentos o depósitos, único medio que auxiliado con el barrido de las corrientes de agua de intento remansadas en ocasiones suele emplearse por ahora en la ciudad. Para facilitar la limpieza del modelo nº 2, ya hemos dicho que será conveniente construir palas a propósito. También podrían disponerse en general una especie de compuertas móviles que se adoptarán al perfil transversal de las cunetas y fueran arrastradas por operarios que marcharan por las banquetas, pero en realidad esto debe ser objeto de estudio o más bien de ensayos para después de construidas.

Tampoco es posible, considerada la cuestión aisladamente, ni daría verdaderos resultados prácticos estudiar un sistema especial para la ventilación de las alcantarillas

que se proyectan. Ya hemos indicado algunos de los procedimientos adoptados en otras partes, pero en realidad esta es también cuestión que solo puede ser resuelta en el proyecto general de reforma del alcantarillado de nuestra ciudad. Por de pronto, creemos que únicamente es posible algo en este sentido, imponiendo la obligación, al proceder a la venta de cada solar, de colocar tuberías o chimeneas ventiladoras en todos los ramales o acometimientos directos a las alcantarillas, los cuales se elevarán cuatro o seis metros sobre los caballetes más altos de las cubiertas de los edificios y producirán el efecto de ventosas.

Oportunamente hicimos constar la conveniencia y necesidad de procurar que los gases de las alcantarillas no refluyan e invadan la vía pública. Para obtener este resultado se proyecta el emplazamiento de cubetas de fundición o cajas sumideros con cierre hidráulico o sifón en el extremo de todos los albañiles o desagües de las vías públicas. Los planos de detalle se dibujan en la hoja correspondiente.

Son de fundición de hierro, de poco coste relativamente y fáciles de limpiar o de extraer las arenas, barro u otras materias sólidas que puedan atravesar la regilla, la cual se dispone de costado y por lo tanto ha de colocarse en el mismo plano vertical del rastrillo de la acera, es decir, de modo que coincida con el paramento de este opuesto a la línea de los edificios, con lo cual sobre dificultarse el paso de aquellas materias, se halla la regilla menos expuesta a recibir golpes que puedan romperla.

Firme o pavimento de las vías públicas urbanas. Sintetizando las principales condiciones que debe reunir un buen pavimento para las vías públicas urbanas, podemos decir que es menester que tenga la resistencia necesaria para sufrir las grandes presiones y los choques a que da lugar el tráfico que no sea rígido, por las dificultades que origina para la tracción, antes bien que tenga cierta elasticidad, que transmita lateralmente las presiones para evitar los baches y hundimientos, que su construcción sea esmerada, al objeto de que ofrezca una superficie lisa que impida el estancamiento de las aguas de lluvia, pero con las asperezas propias a evitar el resbalamiento de las caballerías, que no presente juntas longitudinales en la dirección del movimiento y que el conjunto tenga la estabilidad necesaria para que no se produzcan depresiones. Finalmente, es también muy conveniente que el área pavimentada resulte impermeable, para que las materias orgánicas que tanto abundan en las calles no se filtren a través de las juntas entrando en putrefacción a beneficio de la humedad y de la falta de oxígeno, infecten el suelo.

Importa igualmente que el coste unitario del pavimento no sea excesivo, para que multiplicado por la gran extensión superficial de las vías, resulte prácticamente aceptable, puesto que aquí, quizá más que en otros casos, ha de establecerse la relación proporcional entre el valor y el efecto útil que produzca la economía indispensable y exceder los límites de la posibilidad de ejecución.

Muchos y variados son los sistemas puestos en práctica, los materiales empleados, y sobre todo los ensayos, tentativas y estudios realizados para resolver satisfactoriamente la cuestión. No es este lugar oportuno para entrar en la descripción y análisis detenido de ellos y algo en este sentido expusimos al tratar el asunto en la memoria que acompaña al proyecto de Gran Vía entre las expuertas de Ruzafa y San José. Basta indicar que la piedra natural o artificial, la madera, las arcillas cocidas, los productos bituminosos y hasta el corcho y el papel comprimido han sido objeto de investigación y experiencias de resultados diversos, pero hasta la fecha únicamente las

piedras naturales, los asfaltos y la madera parecen reunir las ventajas que convienen a la aplicación práctica.

Las condiciones del asfalto con independencia de sus ventajas e inconvenientes no son las más a propósito para que pueda emplearse en esta ciudad, en donde resultaría necesariamente costos, por la falta de las primeras materias y en donde no podría resistir la acción del calor propio del clima.

Los pavimentos de madera aun cuando muy extendidos modernamente, ofrecen importantes inconvenientes que equilibran y llegan a destruir en algunos casos sus reconocidas y al parecer incomparables ventajas. Si bien son elásticos y por lo mismo resisten bien los choques y presiones, ofrecen gran suavidad para los arrastres y no producen polvo, barro ni trepidaciones. Tienen la desventaja muy digna de observarse en este país de que por la naturaleza misma del material absorber y retienen la humedad. Así lo demostró no hace mucho como en otra ocasión dijimos la comisión técnica encargada del estudio del pavimento de madera empleado en Sidney (Australia) y así lo aseguran verdaderos peritos en la materia como los ingenieros Mr Malo y D. José María de Castro, y así lo han reconocido en Inglaterra Mr. Elliott y Mr. P. Le Neve Foster y en Francia el sabio profesor Mr de Fonssagrives, el cual asegura que una ciudad con un clima húmedo y entarugada había de convertirse en una ciudad de fiebres palúdicas.

Por esto hay que mirarlos con prevención en puntos como Valencia, en que la humedad es constante y muy acentuada.

Se ha observado también que la disposición vertical de las fibras de madera, al desgastarse por la parte superior produce una a manera de brocha de pintor, que absorbe y conserva el estiércol, pulverizado por la acción de los carruajes, el cual es difícil de limpiar y con el calor y el riego entra fácilmente en fermentación. Por lo demás, su coste es superior al de los adoquinados bien contruidos, pero aparte de todo ello, hay una razón fundamental que impide aceptar esta clase de pavimentos para el proyecto que nos ocupa. Y es la falta de ensayos que aquí no ha tenido todavía lugar y que oportunamente preparados y técnicamente observados hubieran podido dar los resultados necesarios para fundar el convencimiento en la experiencia y ofrecer las garantías de acierto que requiere la misma importancia del proyecto, la gran superficie de vías públicas a pavimentar y la prudencia que en estos casos debe ser consejera de las proposiciones.

El empedrado de adoquines es muy conocido. Sus propiedades dependen en mucho de la naturaleza del material que se emplea, pero sobre todo del sistema de construcción y de las precauciones que se adopten.

Para la elección del material influye naturalmente la clase y condiciones de los que pueden suponerse en la localidad, la distancia a que se encuentran las canteras y los medios de transporte, circunstancias a que corresponde el coste inicial.

El sistema de construcción ha de conducirse no sólo a obtener las necesarias condiciones de resistencia y estabilidad, sino que también a corregir o a hacer menos sensibles los defectos propios de la naturaleza del material que se adopte, y a conseguir las condiciones que según hemos visto ha de reunir un buen pavimento de vías públicas urbanas.

A este propósito conviene observar que los hundimientos y depresiones del adoquinado dependen principalmente de la falta de elasticidad inherente a la piedra

de que se forman y de incomprensibilidad o resistencia del subsuelo, por eso es absolutamente indispensable contrarrestar aquella falta de elasticidad y obtener un lecho o terreno firme. Para lo primero se dispone en todas partes de un material excedente, la arena, que como es sabido tiene la propiedad de transmitir lateralmente las presiones, obrando como semifluido. Y para lo segundo pueden emplearse distintos medios que produzcan la consolidación artificial del suelo sobre que han de sentarse los adoquines. Aquí donde el excelentísimo Ayuntamiento tiene un magnífico y poderoso rulo de vapor, ha de resultar relativamente económico y seguramente ventajoso el empleo de la piedra machacada.

El tamaño del adoquín, o mejor dicho sus dimensiones, tienen también influencia en los resultados. Por un parte, cuando son pequeños ofrecen positivas ventajas, puesto que presentando el pavimento mayor número de juntas, favorece el tiro de las caballerías cuyos cascos agarran en ellas, evitando el resbalamiento y sobre todo es más fácil que el contacto de las ruedas de los carruajes se extiendan sobre dos adoquines, con lo cual se reparten mejor las presiones y, por consiguiente, hay menor exposición a los baches y hundimientos, pero en cambio el adoquín pequeño multiplica la superficie de labra para una misma área pavimentada con lo que se encarece el coste, exige mayor cuidado en la mano de obra para la colocación y la repetición de juntas, produce más trepidación y ruido más molesto.

Por otra parte, si el adoquín es de gran tamaño, sobre todo en longitud, se halla más expuesto a girar sobre uno de sus extremos, lo cual es causa de deterioro y como el desgaste se produce con preferencia en las juntas, resultan también condiciones contradictorias. Por todo ello, hay que reducir las dimensiones de los adoquines a límites determinados por la experiencia y más aún a cierta relación de proporcionalidad para la que influye también las condiciones del material y el coste de arranque y labra.

Por último, la forma del adoquín y la disposición en que se colocan es también importante. Cuando el prisma es acentuado, las aristas superiores, que son las que más hacen padecer el tráfico, se debilitan y es más fácil el desgaste o la rotura, por cuya razón juzgamos preferible que la forma prismática apenas se inicie, es decir, que el adoquín se aproxime al paralelepípedo, tanto cuanto sea posible dentro de la necesidad de que la cara inferior sea un poco más pequeña que la superior para que se adopte al bombeo de la calle, sin exigir grandes espesores en la parte baja de las juntas, puesto que la uniformidad de la resistencia depende en mucho en la igualdad de las condiciones en que se hallen los diferentes elementos de la construcción. Por lo demás, la práctica constante en todas partes demuestra la conveniencia de disponer las hiladas normales al eje longitudinal de la calle para que se presenten juntas transversales que eviten el resbalamiento de las caballerías y colocar los adoquines a juntas encontradas, para que no se ofrezcan huecos en el sentido del movimiento, lo cual es de gran interés para la circulación de los carruajes pesados o con grandes cargas.

Descripción de los adoquinados que se proponen. El material más económico y de mejores condiciones que en la localidad se puede obtener para la construcción de los adoquinados es la arenisca dura de las próximas canteras de Puzol, de donde proceden todos los empleados en la ciudad y pueblos de la provincia. Es compacta, de estructura uniforme y de suficiente dureza. Las dificultades que ofrece para la labra, la manera

misma como se procede al arranque y las relaciones de proporcionalidad que según hemos visto, importa determinar para obtener las dimensiones convenientes, nos obligan a adoptar las siguientes: 0,14 m de latitud, 0,28 m de longitud y 0,20 m de altura, con la forma ligeramente prismática que determine la diferencia de un centímetro en la longitud y latitud entre las caras inferiores y superiores, única que podrá tolerarse según expresa el pliego de condiciones facultativas.

Verificada la explanación y construidas todas las obras de subsuela para ejecutar los adoquinados se procederá a preparar el terreno, marcando el arroyo de las calles y dando a la sección transversal la forma de dos planos inclinados que inicien el bombeo que ha de llevar el pavimento, apisonando perfectamente las tierras humedecidas de antemano. Hecho esto, se extenderá una capa de piedra machacada, compacta y dura de 0,15 m de espesor, para que se reduzca a 0,10 m después de comprimida fuertemente con el cilindro de vapor. Formado así el cimiento o fundación del adoquinado, se procederá a extender una capa de arena gruesa de unos 0,8 m de espesor y a la colocación de los adoquines por hiladas perpendiculares al eje de las calles y a juntas encontradas, sentándolos después por medio de fuertes golpes de pisón, con las precauciones y detalles que se expresan en el artículo correspondiente al pliego de condiciones facultativas.

Como son muchas las calles que se suprimen o reforman, obligando a levantar el adoquinado existente, los adoquines que de ello resulten volverán a emplearse eligiendo los mejores o que se encuentre en buen estado, para nuevo pavimento de las calles secundarias, usando adoquines nuevos para la vía de 25,00 m, para la continuación de la calle de la Paz y plaza de la Reina, así como para el cruce de las dos grandes vías, y para los demás puntos que se expresan en los estados correspondientes. Los sobrantes que resulten, siempre tendrán aplicación en las reparaciones ordinarias del adoquinado de la ciudad.

La disposición de acometimientos a las alcantarillas o cloacas, al frente de cada medianería para la derivación de las tuberías de agua o gas y de los hilos telefónicos, para el servicio particular, según dijimos al ocuparnos del alcantarillado, evitará en absoluto la remoción de los pavimentos que se construyan, asegurando la estabilidad y duración.

Aceras. Otra variedad de la misma arenisca de Puzol, que tiene la estructura hojosa, permite obtener con facilidad y a precios económicos losas perfectamente planas, de grano fino y de resistencia y espesor suficientes a obtener excelentes embaldosados para las aceras. Su construcción se detalla en el artículo correspondiente del pliego de condiciones facultativas. Apisonado convenientemente el terreno, sentado el rastrillo y formado un lecho de hormigón para el que podrá emplearse el mucho ripio de condiciones adecuadas que han de producir las demoliciones, se procederá a la colocación de las losas del espesor conveniente, con buen mortero de cal y arena y con las pendientes necesarias a conducir las aguas al arroyo.

De igual modo que se ha indicado para los adoquines, se emplearán losas nuevas en las calles más importantes, utilizando para las secundarias las que procedan de las que se suprimen y reforman, como detalladamente consta en los estados correspondientes del presupuesto.

Islas o burladeros. Análogamente a lo propuesto en el proyecto de Gran Vía de 30,00 m y por las mismas causas, se propone también aquí el emplazamiento de diferentes

islas en los cruces y centro del arroyo de la calle de 25,00 m que sirvan de refugio a los peatones que hayan de atravesarla y se vean hostigados por los carruajes que a la vez circulen. Para su colocación se ha tenido en cuenta que nunca puedan servir de obstáculo a las líneas de los tranvías que hayan de recorrer la calle y se aprovechan, en general, los espacios libres que suelen quedar entre las intersecciones de las líneas del movimiento directo en combinación con el articulado, con lo que al mismo tiempo sirven para encauzar y dirigir aquellos movimientos, obligando a que los carruajes y caballerías tomen la dirección que verdaderamente les corresponde.

Al propio tiempo se utilizan también para el emplazamiento de las grandes farolas del alumbrado y en algunos casos para construir los pabellones de la policía y los retretes públicos.

Servicio de aguas potables. A este propósito debemos repetir aquí lo mismo que expusimos al tratar el asunto en el proyecto de Gran Vía de 30,00 m de Ruzafa a San José. Cedido a una empresa particular el servicio de abastecimiento de aguas potables de la ciudad y viniendo ésta terminantemente obligada a canalizar y estender el servicio a cuantas calles le designe el Excelentísimo Ayuntamiento, con arreglo a las condiciones de carácter técnico que constan en el expediente que al objeto fue instruido y en las que minuciosamente se detalla el sistema de tuberías, diámetros, espesores, enchufes, uniones de diferentes clases, válvulas y demás, así como las de las fuentes, bocas de riego e incendios, el modo de ejecución de todas las obras y en una palabra, cuantos detalles puede exigir el más detenido estudio, y siendo además de cuenta de dicha empresa todo lo concerniente al servicio público de las aguas potables, bajo la vigilancia e inspección del Ingeniero Municipal, particularmente encargado de tan importante servicio, solo debemos hacer constar aquí que la canalización y abastecimiento para las calles del proyecto se llevará oportunamente a cabo por aquella empresa, por cuyo motivo no figura estudio alguno en los planos, ni constan en el presupuesto las cantidades necesarias al objeto.

Alumbrado. Contratado también el servicio del alumbrado público incumbe a la empresa, según las condiciones estipuladas, la canalización y colocación de las tuberías y faroles en cuantas calles designe la corporación municipal, siendo de cuenta de esta los candelabros que han de soportar los últimos. Todas estas obras han de ejecutarse también por la empresa, según un pliego de condiciones de carácter técnico bajo la inspección del Ingeniero Municipal, y por lo tanto solo procede aquí el estudio y presupuesto de las columnas o pies derechos para el sostenimiento de los faroles. Al objeto, aceptamos los mismos tipos que habíamos adoptado al desarrollar el proyecto de Gran Vía central o de 30,00 m e indicamos en los planos la distribución correspondiente por medio de pequeños círculos de color azul. De dichos tipos el uno es sencillo o para un solo farol, combinándole con una pequeña plancha para fijar anuncios, lo cual produce al municipio un arbitrio, y otro de mayor importancia y decoración que se emplaza en los centros de las islas, sirviendo a la vez que a la iluminación de la calle al ornato y buen aspecto de la misma.

Tanto las tuberías de gas como las de agua potable deberán conducirse por las alcantarillas, para las calles en que así se proyecta, y en las restantes habrán de ser dobles, colocándose una por bajo de cada acera, a fin de evitar las causas de remoción del adoquinado de los arroyos y su consiguiente destrucción.

Recipientes urinarios. Retretes. Para atender a este servicio, adoptamos el mismo tipo proyectado para la Gran Vía de 30,00 m cuyos planos se acompañan en la hoja nº 23. Se emplazan generalmente sobre las aceras y van provistos de las correspondientes pantallas, dispuestas en forma que eviten por completo todo regitro interior y que, no obstante, permitan que desde fuera se vea cuando se hallan ocupados. Irán provistos de abundantes corrientes de agua y el desagüe en las alcantarillas tendrá lugar a través de una cubeta o sifón que evite el reflujó de los gases de aquellas.

Aunque suponemos 16 de estos recipientes convenientemente distribuidos, dicho número podrá aumentarse a toda hora, según lo exijan las necesidades o la experiencia aconseje. No existen en Valencia retretes públicos y aún tenemos que su establecimiento resultará improcedente porque las costumbres públicas no alcanzan todavía el grado de cultura necesario, en determinadas ocasiones. Por esta razón, no nos atrevimos a proponer su construcción al estudiar el proyecto de calle de 30,00 m, pero la necesidad de dicho servicio es real y efectiva, y por eso creemos procedente aconsejar que se haga el primer ensayo utilizando al efecto algunos de los pabellones que han de ejecutarse para la policía. En este caso debieran ser para los dos usos, perfectamente separados e ir provistos de obturadores waterclosets, y agua abundante, chapándose las paredes interiores de azulejos y disponiéndose en forma que presentarán un aspecto decente y la mayor limpieza.

Retenes para la policía y estafetas telefónicas. De la misma manera que en el proyecto de calle de 30,00 m, también aquí, creemos conveniente proponer el emplazamiento y construcción de unos pequeños pabellones o kioscos, que sirvan de refugio al cuerpo de policía municipal y les defiendan de las inclemencias del tiempo, sirviendo a la vez para la colocación de las estafetas telefónicas de servicio público, y en algunos casos, si así se conceptúa oportuno, para ensayar el establecimiento de retretes públicos, análogamente a lo que ocurre en otras partes.

Su construcción es la misma propuesta en aquel proyecto. Sobre un zócalo de sillería apoyan las columnas de fundición, colocadas en los vértices del octógono que forma la planta y reciben la armadura en pabellón o a ocho aguas, de hierro forjado, que ha de soportar la cubierta, la cual es de teja plana barnizada de diferentes colores, formando dibujos sobre tablas de madera machiembradas y cepilladas por la cara inferior. Los espacios entre columnas se cerrarán por muretes de medio ladrillo agranitado y el pavimento será el mismo de la acera.

De estos pabellones se proyectan cuatro, emplazándolos, uno al principio próximo al puente del Real, otro en la isla de la Gran Vía frente a la calle de San Vicente, el tercero en la gran plaza de frente a la Lonja, y el último en la confluencia de las calles de Recaredo y la de 25,00m.

Planchas anunciadoras. También se proyecta el emplazamiento de diferentes bastidores en número de quince, para fijar los anuncios y evitar que se peguen a las fachadas de los edificios, aceptando al objeto el mismo modelo que habíamos propuesto para la calle de 30,00m.

Modelos de fachadas. Dispuesto en el artículo 80 del Reglamento para la aplicación de la Ley de Expropiación vigente, que a los de las fachadas de los nuevos edificios que hayan de construirse se han estudiado los tres tipos que componen la hoja nº 22 de los planos. Dos de ellos son los mismos que se habían propuesto al estudiar la Gran Vía de 30,00m y el tercero tiene por objeto apreciar un tipo que si en dicho proyecto no había

de ser general, en este es más fácil que abunde en los extremos, por las condiciones propias de las calles. Nos referimos a la casa particular, cuyos bajos no hayan de destinarse a tiendas o establecimientos comerciales.

A nuestro juicio, estos proyectos, más que verdaderos modelos, deben considerarse como ejemplos de carácter general a los que se ajuste la disposición, líneas de conjunto y grado de ornamentación de cada uno de los proyectos que antes de la construcción de los edificios, y para obtener la licencia de obras, habrán de presentarse y ser juzgados por los Arquitectos municipales, los cuales seguramente han de interpretar perfectamente los propósitos de la Ley y las exigencias del ornato público, sin perjuicio de la libertad particular, puesto que aquella, más que la repetición monótona de un mismo tipo (lo cual sería poco conveniente para el efecto artístico de la calle, por muy bella que fuere la unidad) es indudable que se propone determinar las proporciones, carácter y lineamientos generales a que hayan de sujetarse las nuevas fachadas.

En su consecuencia, tampoco debe entenderse como preceptivo ni el número de pisos, ni el destino aparente, ni las alturas que determinan los adjuntos modelos, sin perjuicio de las prescripciones generales que han de servir de base a los que se proyecten y a que habrá de sujetarse la construcción de los edificios particulares, según se indica en el párrafo siguiente.

Entre los tipos que presentamos, el señalado con el número dos debe considerarse como mínimo o de menor importancia, es decir que no habrá de aceptarse proyecto alguno de fachada que le sea inferior. En cambio, los particulares podrán, dentro de los límites y limitaciones que a continuación se establecen, construir edificios todo lo ricos y suntuosos que quieran.

Bases para el estudio de los proyectos y construcciones. Al objeto de obtener las condiciones de ornato y saneamiento que, unidas a las de mejora de la viabilidad, constituyen el objeto primordial de los proyectos de esta clase y se exigen en la sección quinta de la Ley de Expropiación que rige, y sin perjuicio de que se amplíen y completen en un Reglamento especial, si así se cree oportuno, entendemos que por de pronto, proceden las siguientes bases para el estudio de los proyectos y construcción de los nuevos edificios en la zona que comprende el actual.

1ª Las casas que hayan de construirse en los solares resultantes del Proyecto, no podrán tener menos de dos pisos altos, ni exceder de tres. Podrá, sin embargo, agregarse un entresuelo, siempre que se componga con el bajo de manera que aparezca un solo piso, y un desván o ático, cuya altura mínima, comprendiendo el espesor del piso, será de 3,20m para los entresuelos, 3,70m para los principales y 3,50m para los restantes, sin que la total de las fachadas pueda ser mayor de 20,00m desde el nivel de la acera o la arista superior de la cornisa de coronación en las vías de 30,00m y 25,00m, calle de San Vicente y plazas del proyecto y de 18,00m en las restantes.

2ª. Para las casas de ángulo o esquina a las calles de diferentes regirán para ambas fachadas los límites de altura correspondientes a la de mayor importancia.

3ª. A pesar de las restricciones anteriores se permitirá la construcción de hoteles o chalets del número de pisos y altura que convengan al propietario, siempre que se retiren por lo menos diez metros de la vía pública, dejando entre esta y la construcción un jardín cerrado y emplazado a la línea vigente.

4ª. Las casas o edificios que solo dispongan de una fachada deberán tener como superficie descubierta destinada a patios de luz y ventilación el 20 por 100 de su área total, cuya superficie se distribuirá según convenga a cada interesado, pero advirtiéndole que no será permitido el emplazamiento de ningún patio menor de nueve metros cuadrados.

5ª. En las casas que se dispongan de dos más fachadas, la superficie destinada a dichos patios bastará que sea igual al 12 por 100 del área total.

6ª. Será obligatoria la colocación de sifones en todos los retretes, así como al pie de todo conducto de bajada de aguas sucias.

7ª. Así mismo, será obligatoria la elevación de las tuberías de los retretes a dos metros sobre los tejados más altos de los edificios respectivos, a fin de que los gases de aquellas cañerías tengan libre salida a la atmósfera y nunca puedan saturar el agua de los sifones.

8ª. Los sifones de los retretes podrán sustituirse cuando así convenga al propietario, por aparatos inodoros de cualquier sistema, pero siempre que determinen la obturación necesaria a evitar que los gases de las alcantarillas se esparzan por las habitaciones.

9ª. Todo ramal de alcantarilla que pase a distancia menor de tres metros del pozo o pozos que puedan construirse en los edificios, deberá estar constituido por materiales hidráulicos y ser perfectamente permeable.

10ª. No se prohibirá la construcción de sótanos en los edificios, pero sí que estos se destinen a habitaciones, a menos que del reconocimiento que practiquen los arquitectos y médicos de Sanidad Municipal no resulte que hallan perfectamente secos y reúnan las condiciones de luz, ventilación y cubo de aire necesario para la higiene y salubridad de sus habitantes.

11ª. Y para el debido cumplimiento de las anteriores bases, el propietario de cada solar, al presentar la solicitud para la licencia de obras, deberá acompañar a más del plano de la fachada, la de una de las plantas del proyecto, cuyos planos suscribirá el perito a quien encargase la dirección de las obras, y una vez terminada la edificación, habrá de ponerlo en conocimiento de la Alcaldía, para que esta disponga el reconocimiento facultativo, al objeto de investigar si quedan cumplidas las condiciones impuestas, sin cuyo requisito no podrá habitarse el edificio.

Necesidades y justificación de las expropiaciones que comprende el proyecto.

Reuniendo el proyecto que nos ocupa las tres condiciones de mejora, saneamiento y ensanche interior de la ciudad, según hemos visto, queda de lleno comprendido en las disposiciones de la sección quinta de la Ley de Expropiación vigente, cuyo artículo 47 previene que “estarán sugetas en su totalidad a la ejecución forzosa para los efectos previstos en el artículo anterior, no solo las fincas que ocupen el terreno indispensable para la vía pública, sino también las que, en todo o en parte, estén emplazadas dentro de las dos zonas laterales y paralelas a dicha vía, no pudiendo, sin embargo, exceder de veinte metros el fondo o latitud de las mencionadas zonas”. El artículo 79 del reglamento para la aplicación de dicha ley establece que las zonas laterales y paralelas deben tener cada una el ancho de la calle que se proyecta, pero siempre dentro del límite máximo que previene el artículo 47 de la ley. De manera que este artículo determina de un modo concreto el número de los edificios que han de ser objeto de expropiación, al decir que la enagenación se refiere a los que ocupen el terreno

necesario para la vía pública en proyecto y a los que, en todo o en parte, se hallen comprendidos dentro de las zonas laterales y paralelas, así como el concepto de dicha expropiación, al preceptuar que ella ha de ser total o referirse a la totalidad de las fincas. El artículo 79 del Reglamento fija los límites de las zonas, las cuales sin exceder nunca de 20,00 metros de latitud o fondo han de ser iguales al ancho de la calle cuando esta no llega a los 20,00 m.

Como estas prescripciones de la ley son claras y terminantes y no pueden entenderse como derechos de aplicación potestativa según los casos, sino como verdaderos preceptos encaminados a conseguir la regularización de solares y manzanas y las condiciones de mejora, saneamientos y ensanche interior de las poblaciones, fin esencial de esta clase de proyectos, resulta que han de estar sujetas a la enajenación forzosa en su totalidad las fincas que ocupen las vías del proyecto y las que en todo o en parte se hallen comprendidas en las zonas laterales y paralelas, siendo este el principio fundamental que justifica y determina la extensión de las expropiaciones que se proponen.

El artículo 48 de la vigente Ley de Expropiación previene que cuando para la regularización de las manzanas convenga hacer desaparecer algún patio, calle o trozo de ella, estarán también sujetas a la enajenación forzosa las fincas que tengan fachadas o luces directas sobre las mismas, si los propietarios de ellas no consienten en que desaparezcan. Esta disposición legal sirve también de fundamento general a los casos en que es aplicable.

Expropiaciones de la 1ª zona del Proyecto. Pasando ahora a describir las expropiaciones que se proponen y las razones particulares que aparte de las generales indicadas las motivan en cada caso, debemos advertir que aceptando en los planos y estados correspondientes una numeración convencional y correlativa para designar las manzanas afectadas, seguiremos aquel mismo orden y la clasificación establecida.

En la manzana nº 1, la casa nº 11 de la plaza de Tetuán viene en su totalidad comprendida por la vía de 25,00m la cual ocupa también la mayor parte de la nº 12 y una porción del solar nº 10 de la misma plaza. Este último edificio y los nº 13 y 14 de ella, así como la casa número 5 de la del Temple y número 44 de la calle de la Eixedrea, se hallan emplazados en todo o en parte dentro de las zonas laterales de aquella vía y, por consiguiente, la enajenación de todas estas fincas se deduce de los mismos preceptos de la Ley. La calle de la Espada ha de suprimirse, según el proyecto, a ella recaen las fachadas lateral y posterior de la casa nº 8 de la plaza de Tetuán, con las diferentes servidumbres establecidas, en su consecuencia, se halla comprendida en las prescripciones del artículo 48 de la Ley y proceda su expropiación si el propietario no renuncia a dichas servidumbres. Como suponemos que no ha de ocurrir este caso, porque dichas servidumbres son de gran importancia para la casa y su supresión obligaría a reconstruirla o cuando menos a grandes obras de transformación, la consideramos como expropiable. De no ser así, habrá que rebajar su importe del cálculo correspondiente y el fondo del solar nº 6 de los que suponemos resultantes para la enajenación, tendría que agregarse al del número 2.

Como el precepto de la Ley en estos casos es condicional, por nuestra parte hemos creído deber partir de la hipótesis más desfavorable para los cálculos en general, o sea la de que hayan de ser expropiados los edificios que tengan servidumbres de luces, vistas o paso a las calles que se suprimen. De no ser así, y de resultar que los

propietarios quieran hacer valer los derechos que les da el artículo 48 de la Ley de Expropiación, las diferencias que se produzcan, tanto en el valor de las enajenaciones forzosas, como de los materiales y solares o parcelas que han de ser objeto de la venta posterior, habrán de tenerse en cuenta al rectificar estos cálculos, antes de efectuarse la subasta que la misma Ley establece.

La mayor parte de las casas de la manzana número dos vienen comprendidas o por la calle de 25,00m o por las zonas laterales de esta y de la calle **A** que se proyecta. Únicamente quedan excluidas de estas condiciones los números 20 y 22 de la calle de Espada, pero como la supresión de esta la priva no solo de las servidumbres de luces y vistas, sino de la vía pública necesaria para el ingreso, no cabe duda respecto a la necesidad de las expropiaciones que en ella se proponen.

En la manzana nº 3 no existe ningún edificio que en todo o en parte de su solar no venga comprendido o por la apertura de las calles de 25,00m y de la **A** o por las zonas laterales de estas. Por consiguiente, procede la expropiación completa de la manzana según se propone.

En igual caso se encuentra la manzana número 4, si se exceptúan las casas números 10 y 12 de la calle del Temple que se excluyen de la enajenación forzosa. Los demás edificios o han de ceder el todo o parte de su solar para la vía de 25,00m o para las calles **B** y **C**, o se encuentran emplazados total o parcialmente dentro de las zonas laterales y paralelas de dichas calles, por cuyo motivo resulta necesaria su expropiación.

Para la rectificación de la calle del Gobernador Viejo, según se proyecta, hay necesidad de proceder a la apertura del trayecto de la calle **B** situado al sur de la de 25,00m y como esto exige la supresión de parte de la calle actual, frente a la casa número 16, esta ha de verse privada de sus ingresos y de las servidumbres de vista y luz a la vía pública, y como a mayor abundamiento viene en parte comprendida por la zona lateral correspondiente a la indicada apertura de la calle **B** se hace necesaria la expropiación de esta finca, nunca propuesta en la manzana número 5.

Las casas de la manzana número 6 cuya enajenación forzosa se proyecta, o se hallan comprendidas por las calles **B** y de 25,00m o por las zonas laterales de ellas y, por consiguiente, resulta justificada.

Todos los edificios de la manzana demarcada con el número 7 están afectados o por la apertura de la Gran Vía de 25,00m o por su zona lateral o por la que corresponde a la calle **D**, que se proyecta abrir para continuar la de San Cristóbal hasta dicha Gran Vía. Solo la casa número 17 de la calle del Milagro no se encuentra por completo en uno de estos casos, pero como por una parte su solar es muy reducido y sin él había de ser muy difícil, cuando no imposible, obtener la regularización de los solares en que ha de parcelarse la manzana, y como por otra parte (y esta es la razón principal) dicha casa pertenece al mismo propietario que la nº 9 de la calle del Trinquete de Caballeros y el piso principal de esta se extiende sobre toda el área de aquella, hemos conceptuado procedente y aún de conveniencia para el mismo dueño, la total expropiación de la referida casa nº 17 de la calle del Milagro.

Las casas de la manzana nº 8 vienen comprendidas unas por la apertura de la calle **C** y otras, por la zona lateral correspondiente a ella, o por la de la Gran Vía de 25,00m, excepción hecha de la casa nº 5 de la plaza de las Moscas, pero como por una parte la disposición de esta se cambia radicalmente al convertirse en calle, lo cual da lugar a

que las nuevas alineaciones que han de regir para la casa sean divergentes con relación a las actuales, con lo que para su almacén ha de ser preciso reconstruirla, sobre todo dada la forma y dimensiones de la parcela resultante para la parte anterior que habría de agregarse a la misma, y como por otra parte de subsistir la casa en cuestión no era posible regularizar los solares en que ha de dividirse la nueva manzana y esta es condición a la que da gran importancia la Ley, más aunque por la irregularidad y disposición actual del solar de la referida casa, por su gran fondo y por consiguiente la poca profundidad que de subsistir había necesariamente de resultar para el solar de la calle **C** que con ella confrontará, por todas estas razones, creemos necesaria la expropiación de la casa nº 5 de la plaza de las Moscas. Los demás edificios de esta manzana cuya forzosa enajenación se propone, están de lleno comprendidos en las disposiciones legales, según se ha dicho.

La manzana número 9 está constituida por una sola casa, a la que afecta, en parte, la zona lateral de la calle de 25,00m y también la supresión de dos de las calles que la circuyen, debiendo además sufrir un importante retiro pro su frente, de manera que no pueda eludirse la expropiación.

Los edificios todos de la manzana número 10 se comprenden o por la calle de 25,00m, o por la **D**, o por el ensanche proyectado para la de las Avellanas (**E** de los planos) o finalmente, por las zonas laterales de aquellas calles, y por lo tanto, su expropiación total resulta necesaria.

La supresión del trozo de la actual calle del Milagro que media entre las de San Cristóbal y Avellanas, exige la expropiación de las casas comprendidas en este trayecto, algunas a su vez situadas también dentro de la zona lateral de la Gran Vía de 25,00m. A ellas únicamente se limitan las que se proponen para la manzana número 11.

Los edificios de la manzana nº 12, cuya expropiación se proyecta, se hallan afectados o por la apertura de las calles de 25,00m y la **G** de los planos, o por sus zonas laterales, y por lo mismo, resulta justificada. En esta manzana se encuentra el Palacio arzobispal, uno de cuyos ángulos, el posterior recayente a la calle de las Avellanas, rebasa un poco la alineación de la vía de 25,00m y obliga a la expropiación parcial de esta pequeña parte, la cual no tiene importancia con relación al edificio, según anteriormente se hizo constar. Aunque este palacio se halla en parte comprendido en la zona lateral que corresponde a la calle de 25,00m, no hemos creído que deba ser objeto de expropiación total, puesto que su propia importancia, su valor intrínseco, los fines que cumple y su carácter de edificio público, excluyen seguramente la rigurosa interpretación literal de la Ley, sobre todo, cuando no por ello se imposibilita la ejecución del proyecto. Aún la pequeña expropiación parcial referida no ha de ser urgente, puesto que la calle podría subsistir con el avance del ángulo de este edificio a que se refiere, porque este no alcanza de mucho a comprender la acera de la calle y porque la superficie que abraza es de muy poca consideración relativamente a la amplitud y dimensiones de la vía pública.

También los edificios de la manzana nº 13 que, según el proyecto, han de ser objeto de expropiación resultan de necesidad, por cuanto nos han de ceder el todo o parte de su solar para la apertura de las calles de 25,00m y la **F** de los planos (prolongación de la de San Vicente), o para el ensanche de la de las Avellanas (**E**), y los demás vienen

comprendidos en todo o en parte dentro de las zonas laterales y paralelas de dichas calles.

Expropiación necesaria para la realización de la segunda zona del Proyecto. La manzana número 14 ha de ser objeto de expropiación en su totalidad. En efecto, gran parte de los edificios que la componen han de ceder su solar para la construcción de la calle de San Vicente y ensanche de la plaza de la Reina y los demás, vienen afectados por las zonas laterales de dichas vías, aun suponiendo un fondo o latitud de 15,00m para la que corresponde a la plaza de la Reina, haciendo caso omiso de ella y considerándola únicamente como correspondiente a la prolongación de la calle de San Vicente, lo cual, en rigor no es exacto, de manera que para el único caso en que dado lo poco que la comprende pudiera haber alguna duda, o sea para la casa nº 8 de la calle de Zaragoza, como en realizada la zona que allí corresponde debe ser más extensa y alcanzar los 20,00m que establecen las disposiciones legales como límite máximo dada la mayor amplitud de la plaza de la Reina a que seguramente corresponde, es evidente que la situación de dicha casa se encuentre en las condiciones que la Ley establece, y por consiguiente, se justifica la expropiación propuesta.

También está sujeta a la enajenación forzosa en su totalidad la manzana demarcada con el número 15 cuya mayor parte ha de convertirse en vía pública y el resto viene afectado por la zona lateral en la calle de 25,00m y por la supresión de la de la Puñalería.

En la manzana número 16 vienen afectados por las zonas laterales de la Gran Vía de 25,00m y de la calle **G** así como por la supresión del trozo de la de Campaneros, entre la plaza del Miguelete y aquella Gran Vía, las casas números 9 y 10 de dicha plaza, la número 30 de la calle de Zaragoza y las números 1 y 3 de la de la Puñalería, por cuyo motivo procede su expropiación. La zona lateral de la vía de 25,00m comprende también a la casa nº 11 y 12 de la plaza del Miguelete, pero como lo es en una pequeña Proción de su parte posterior es la casa de reciente construcción y relativamente de gran valor, y sobre todo, no solo no es necesaria su área para la regularización de solares, sino que de llevarla a efecto, como no puede tener lugar la de las casas números 32 y 34 de la calle de Zaragoza, a las que no alcanza dicha zona, había de ser un inconveniente para la referida parcelación, o cuando menos, había de subsistir la subdivisión actual, con lo que sería completamente inútil y generosa su adquisición, de aquí que entendemos deber proponer que no se expropie. No por ello dejarán de cumplirse los fines fundamentales de la Ley puesto que tanto los nuevos solares como la manzana que ha de constituirse, resultan regularizados en lo posible y sus dimensiones son también proporcionadas y aceptables dada la disposición general. La manzana nº 17 se extiende desde la calle de la Corregería a la de la Sombrerería y en ella se halla emplazada la iglesia parroquial de Santa Catalina, una de las más importantes de la Ciudad y cuya importancia, carácter y condiciones propias, son motivos evidentes para que no le alcance la expropiación, aun cuando se encuentre afectada por distintas zonas laterales.

Las expropiaciones que de esta manzana se proponen, responden a diferentes causas. Unos edificios, como los números 11, 13 y 15 de la calle de Zaragoza, nº 4 de la del Milagro de San Vicente y números 6, 8 y 10 de la de la Tapinería, han de convertirse en vía pública, según el proyecto. Otros, como los números 17 al 23 de la calle de Zaragoza, 12 y 14 de Ila de la Verónica y 2 y 4 de la de Tapinería, quedan en todo o en

parte comprendidos en la zona lateral de la vía de 25,00m, y por último, las casa números 2 al 10 de la calle de la Sombrerería no solo están afectados por las zona correspondiente a la calle I (prolongación de la de la Paz) sino que también por la supresión de la calle actual, a que recaen sus fachadas, de modo que no es posible dejar de expropiarlas. Las casas números 1 al 11 de la calle de la Verónica que ha de suprimirse, se hallan comprendidas, total o parcialmente, en la zona lateral de la Gran Vía de 25,00m, por cuyo motivo han de estar sujetas a la enajenación forzosa, según se proyecta. También se propone la de las casas nº 13 de la calle de la Verónica y nº 5 de la de la Correjería. Al desaparecer aquella calle, la primera pierde la vía pública que le da luces y acceso y como no puede adquirirla por ninguna parte, claro es que ha de ser expropiada. La segunda de dichas casas pierde también la fachada y servidumbres de la calle de la Verónica, por donde se ingresa a las habitaciones o pisos altos y como además, ha de experimentar por su otra fachada un retiro importante con relación a su área o solar, todo lo cual supone perjuicios de grandísima importancia para el edificio, de aquí que creemos procedente su expropiación. A los edificios indicados se limitan las expropiaciones de la manzana número 18.

La número 19 ha de expropiarse en su totalidad, puesto que todas las casas que la forman se hallan comprendidas o por la calle de 25,00m o por su zona lateral, y a mayor abundamiento, vienen afectadas por la supresión de las calles de la Verónica y Milagro de San Vicente.

Los edificios cuya forzosa enajenación se propone en la manzana nº 20 o han de ceder su solar para la vía pública en las calles de 25,00m y H de los planos, o están incluidos en las zonas laterales de ellos, justificándose por ello mismo dicha expropiación.

En la manzana nº 21 las casas números 1, 3 y 5 de la calle de Zurradores y 12, 14, 16 y 18 de la de la Zapatería de los Niños vienen comprendidas por la zona lateral correspondiente a la Gran Vía de 25,00m y además han de perder la vía pública que les sirve de ingreso y de la que toman luces y vistas. Las casas números 6 de la Calle de Embou y 11 de la de Zurradores, han de ceder la parte mayor de su solar para la apertura de la calle J. Las números 7, 8, 9, 13 y 13 duplicado de aquella última y las 2, 4 y 8 de la anterior, se hallan dentro de las zonas laterales de dicha calle J. Algunas de estas, por otra parte, se encuentran en las secciones de calles que han de suprimirse y por todo esto, resulta necesaria la expropiación propuesta.

Las manzanas designadas con los números 22 al 47 inclusive, cuya expropiación se propone, habían también de expropiarse para la realización de la Gran Vía de 30,00m de Ruzafa a San José y en la sección correspondiente de la Memoria de dicho proyecto, se detallan las razones que así lo exigen y que subsisten aquí puesto que en esta parte el proyecto actual es en la esencia el mismo, modificándose tan solo el trazado en aquellos puntos en que lo exige, según oportunamente hemos hecho constar, el cruce de la nueva Gran Vía de 25,00m y la parcelación de la gran manzana triangular que en el anterior se destinaba al emplazamiento de los Palacios Municipal y de Justicia y que ahora se convierte en solares, según el acuerdo del Excelentísimo Ayuntamiento que sirve de base a estos estudios. De todos modos, los edificios todos que componen dichas manzanas o han de convertirse en vía pública para las calles proyectadas, o se hallan comprendidos en las zonas laterales de ellas, según puede verse en los planos que se acompañan, y por consiguiente se encuentran en las condiciones que establece la Ley para que hayan de ser expropiadas.

Expropiaciones necesarias para la tercera zona del Proyecto. La manzana nº 48 queda en su totalidad comprendida en la calle de 25,00m objeto principal en este proyecto y por consiguiente, no puede eludirse bajo ningún concepto la total expropiación.

Contigua a ella, al otro lado de la calle de Conejos, existe otra manzana que circuyen además las calles del Molino de la Robella y Magdalenas y la plaza del Mercado, muchos de cuyos edificios se hallan comprendidos en la zona lateral correspondiente a la vía de 25,00m y sin embargo no aparece en los planos y documentos que se acompañan que se proyecta la expropiación de ellos. Este responde a que dicha manzana ha de ser a su vez expropiada para la realización de otro importante proyecto, el de construcción de un nuevo Mercado cuya ejecución persigue y tiene en estudio el Excelentísimo Ayuntamiento, y que es de suponer llegue a ser un hecho antes que se lleve a efecto la realización del que ahora nos ocupa. Por este motivo, tampoco podría parcelarse en solares y por consiguiente no debe figurar en los estudios cálculos, valoraciones y presupuestos de este proyecto.

Todos los edificios que han de ser expropiados en la manzana nº 49 lo son por o por tener que ceder parte de solar para la vía pública, o por encontrarse emplazados dentro de la zona lateral de la calle de 25,00m.

Lo mismo ocurre para los de la manzana nº 50.

La 51 viene atravesada por aquella Gran Vía y se encuentra igualmente en idéntico caso.

Comprende la manzana nº 52 dos solos edificios de gran capacidad. Ambos vienen en parte comprendidos por la zona lateral correspondiente a la calle del puente del Real a la de Guillem de Castro, factor principal de este proyecto, pero además se encuentran en condiciones especiales. En efecto la calle de D. Juan de Villarrasa, a que recaen sus fachadas, ha de desaparecer por las razones que oportunamente se expusieron y como la distancia entre ellas y las alineaciones de la nueva calle es importante, estos edificios habrían de experimentar tales perjuicios que aun cuando no fueran afectados por la zona lateral expresada, había de ser precisa su total expropiación, con tanto más motivo, cuanto que su solar es necesario para la disposición general de la nueva manzana proyectada y más aún, para la regular distribución de solares destinados a las sucesivas edificaciones.

En la manzana número 53 se expropian únicamente las casas necesarias para la construcción de la Gran Vía de 25,00m y las que se hallan emplazadas en su zona lateral.

Lo mismo sucede en la manzana nº 54.

La número 55 ha de convertirse toda ella en la calle de 25,00m y por lo tanto ha de ser expropiada en totalidad.

También resulta necesaria la expropiación total de la manzana nº 56, por cuanto los edificios que la componen se hallan en su mayor parte comprendidos en la zona lateral de la expresada calle de 25,00m.

Del mismo modo, ocurre lo propio para la manzana número 57, que en su consecuencia hay que expropiar totalmente.

Gran parte de la manzana nº 58 ha de venir a constituir la vía pública de la calle de 25,00m que se proyecta y los edificios restantes se hallan emplazados en la zona lateral, por lo tanto dicha manzana ha de expropiarse en totalidad.

Al suprimir el trayecto de la calle actual de Balmes, desde la plaza de las Escuelas Pías al cruce con la de Recaredo, las casas números 14 al 18 inclusive han de verse faltas de la vía pública que les sirve de ingreso y les proporciona luces y vistas sin que dada la disposición general proyectada sea posible reemplazarla por otra de manera que hay necesidad de proceder a su expropiación. Algunas de dichas casas vienen también afectadas por la zona lateral de la calle de 25,00m y esta es una razón más en aquel sentido. También viene comprendida por dicha zona, en una parte relativamente importante, la casa sin número esquina a la Plaza de las Escuelas Pías y la calle de Balmes, cuya expropiación igualmente se propone por este motivo.

En la manzana nº 60 se encuentra el Convento de las Monjas de la Encarnación, una pequeña parte de cuyo solar ha de formar la calle de 25,00m y afectado en parte importante de su área por la zona lateral de ella.

Estas condiciones son las que según la ley sujetan a a la enajenación forzosa de la totalidad y por consiguiente, ha de proyectarse así, sobre todo cuando no existe circunstancia en contrario más que la capacidad y condiciones del edificio. De procurarse la expropiación de solo la parte que invade la vía pública proyectada no resultarían solares para la construcción de nuevos edificios y si se tratara de expropiar esta parte, más la necesaria para construir dichos solares, se reduciría la superficie del Convento en perjuicio de sus necesidades y de las condiciones higiénicas que tanta importancia tienen en esta clase de edificios, sin olvidar que uno de los caracteres esenciales a los proyectos como el que nos ocupa, es el saneamiento general, al que necesariamente ha de contribuirse en todas sus partes. Por lo demás, no es este convento una construcción monumental o histórica que obligue a respetarle a pesar de lo expuesto, ni tampoco su iglesia reviste un carácter artístico o arquitectónico que imponga su conservación, ni por su situación sea precisa o conveniente en gran manera para facilitar al vecindario la práctica de los preceptos religiosos, cuando se halla próximo el templo de las Escuelas Pías según puede verse en los planos. Estas consideraciones, a parte de la general que aconseja que los conventos, por sus circunstancias particulares, se sitúen en puntos extremos, o mejor, en las afueras de las poblaciones, por las ventajas que este emplazamiento tiene para la salubridad de las religiosas, obligadas a permanecer constantemente en ellos y el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley de Expropiación forzosa que rige justifican, a nuestro entender, la total expropiación del expresado convento.

Las demás casas de esta manzana o han de ceder su solar para las vías públicas proyectadas o vienen comprendidas en sus zonas laterales y en su consecuencia, resulta de necesidad la total expropiación que se propone.

La mayor parte de los edificios que componen la manzana nº 61 han de convertirse en vía pública y el resto queda en su totalidad comprendido en las zonas laterales, por cuyo motivo no puede prescindirse de expropiar esta manzana.

Finalmente, la supresión del trayecto de la calle del Triador entre las de Recaredo y la de Guillem de Castro y el estar comprendidos en la zona lateral de la Gran Vía de 25,00m justifica las expropiaciones que se proponen en la manzana nº 62. La casa nº 18 de aquella, si bien no comprendida en dicha zona lateral, ha de sufrir tan importante retiro que no es posible que subsista, ni permite la edificación en buenas condiciones de la parte de solar que permanece, por cuyo motivo no cabe proponer la expropiación parcial, y la casa nº 17 de la calle del Triador, a la que tampoco alcanza la

zona lateral a que se hizo referencia, tampoco puede continuar, desde el momento en que se la priva de la vía pública necesaria para su ingreso sin que sea posible obtener este en condiciones que pueda aceptar el propietario, por lo cual hay que suponer que este no renuncia a sus derechos y por consiguiente que proceda la expropiación a tenor de lo dispuesto en el artículo 48 de la Ley.

La expropiación no comprenden a ningún edificio público, de carácter artístico monumental o histórico. Como se desprende de cuanto llevamos dicho, la expropiación no comprende a ningún edificio público, de carácter artístico, monumental o histórico, puesto que la pequeña porción del Palacio Arzobispal que resulta afectada por el proyecto tiene importancia con relación a la totalidad, ni tampoco este edificio acusa un carácter monumental al que perjudique la segregación de la Gran Vía de 25,00m, antes al contrario, la existencia de dicha Gran Vía puede serle beneficiosa por cuanto con la adquisición de las parcelas de la parte posterior ha de obtener fachada a dicha vía y en la construcción de esta puede desarrollarse una composición arquitectónica que caracterice al edificio y le de las condiciones de aspecto exterior y grado de monumentalidad de que ahora carece y requiere por su misma importancia y por las funciones que cumple.

Tampoco tiene absolutamente importancia la más insignificante porción en que afecta a las dependencias interiores y secundarias de la iglesia de Santa Catalina, bastando para convencerse la sola inspección de los planos de detalle.

Por lo demás ninguno de los edificios particulares que han de ser objeto de expropiación afecta carácter monumental o artístico que aconseje su conservación, ni es testimonio de sucesos históricos que obliguen a respetarle.

Presupuesto. Cálculo del valor de las expropiaciones. El presupuesto, parte importantísima del proyecto que tenemos la honra de formular, ha sido objeto de estudio especial y detenido.

Para calcular el valor de los diferentes edificios, cuya expropiación se propone, se ha procedido a la medición del solar en cada uno, así como de las superficies cubiertas y descubiertas y de las distintas clases de construcción, para formar verdadero concepto de la clase y estado de las diferentes fábricas, teniendo también en cuenta la forma, dimensiones y posición relativa del solar, los precios que estos tienen actualmente y los valores obtenidos en las últimas ventas que nos son conocidas, las rentas que producen o pueden producir, y en general, cuantas circunstancias integran el valor en venta. Ello, no obstante el cálculo que presentamos, no debe entenderse como verdadero justiprecio, sino como tanteo aproximativo o apreciación cercana a la verdad, sujeto a las rectificaciones que previene la ley y a la determinación exacta cuando llegado el caso, haya de procederse a la valoración definitiva por los trámites, procedimientos y formalidades que se establecen en el período correspondiente de los que aquella establecen.

Cálculo del valor de los materiales procedentes de los derribos. También en esta parte hemos procurado el debido acierto, estudiando detenidamente en cada caso el coste probable de las demoliciones según el número de pisos y la índole, clase y estado de las diferentes fábricas, los gastos que ha de originar el desescombramiento, limpieza y clasificación de los materiales, y el valor intrínseco de estos, para deducir la diferencia o verdadero producto de ellos bajo el probable supuesto de que algún demérito han de experimentar con relación a los precios en que ahora se cotizan, por

la misma abundancia de los que resulten, si bien teniendo también en cuenta la circunstancia beneficiosa de que puedan venderse al pie de obra y de la conveniente aplicación que para ellas han de tener.

Parcelación de los solares que resultan del proyecto. En el estudio de tan importante parte del proyecto se ha procurado muy especialmente conseguir las condiciones de capacidad y regularidad correspondientes a las de saneamiento y ornato que han de reunir, según la Ley de Expropiación vigente en su capítulo 5º, en cuyas disposiciones se basa la redacción del Proyecto. Así es que en el trazado propuesto abundan los solares regulares y los de planta rectangular. Por lo general, las medianerías o divisorias de estos solares son normales a las fachadas, se exceptúan sin embargo, aquellos casos, relativamente pocos, en que la figura general que había de parcelarse no permite la aplicación de este principio por dar lugar a superficies muy irregulares o difíciles de construir. Generalmente también, se aprovechan los vértices salientes o entrantes de los ángulos que se forman en el fondo de las zonas a que se extiende la expropiación, de cuyas sinuosidades no es posible prescindir para llevar a ellos las líneas de división de los solares, con lo cual se disminuyen las causas de irregularidad y se beneficia la parcelación, tanto más cuanto que reduciéndose esta, por tal motivo, a la línea de cerramiento posterior del solar, donde por lo general se disponen patios de luces, al construir los edificios las consecuencias de la irregularidad, obligada que por ello pueda resultar, no tienen importancia ni para la disposición ni para la higiene particular de la casa.

Los chaflanes que se proyectan en los encuentros o encrucijadas de las diferentes calles, sobre todo cuando estas se cruzan en ángulos oblicuos, son también causa forzosa que impide la perfecta regularidad de los solares en algunos casos.

Sin embargo, dentro de las restricciones indicadas, el trazado en general resulta lo más regular posible.

Las dimensiones de los solares varían también, como es consiguiente y por efecto de las dimensiones, profundidad, forma y disposición de la manzana objeto de parcelación, pero generalmente han resultado de áreas aceptables ni por lo excesivas ni por lo deficientes. En las zonas centrales donde el precio de la unidad es mayor, se ha procurado reducir la superficie de cada solar, aumentándola en las extremas, teniendo siempre en cuenta el destino probable de los edificios que hayan de construirse.

Con esto creemos haber obtenido la variedad necesaria en formas y dimensiones, para subvenir a todas las necesidades de la edificación, sin faltar por ello a las prescripciones legales. Esto no obstante, como no es posible precaver desde ahora las exigencias de las construcciones futuras, entendemos que sin perjuicio de las condiciones generales de regularidad, extensión suficiente y acertada disposición de los solares para que se cumplan los fines de mejora, saneamiento y ensanche interior de la Ciudad, ha de procurarse facilitar en lo posible y en su día la enajenación de dichos solares para lo cual hay que dejar cierta relativa libertad para modificar en su caso el trazado, a fin de acomodarlo mejor a las necesidades particulares y objeto especial de la construcción. En su consecuencia, juzgamos que la parcelación proyectada no ha de ser absoluta e invariable, sino general o de disposición y que por lo mismo, ha de reservarse al Excelentísimo Ayuntamiento la facultad de reformar, si fuere necesario, la parcelación establecida, siempre que no se alteren las bases

fundamentales del trazado y que los nuevos solares sean regulares y nunca de superficie menor de treinta metros cuadrados, con una línea de fachada mínima de catorce metros en las calles principales, y de doscientos cincuenta metros y fachadas no menores de diez metros en las demás, previa la instrucción del oportuno expediente y de los informes técnicos que garanticen que no se atenta a los principios de la Ley de Expropiación en su capítulo 5º.

Precio de los solares y parcelas. Para determinar el precio unitario asignado a los solares y parcelas que resultan para la enajenación se ha estudiado detenidamente la forma, dimensiones, emplazamiento relativo y situación respectiva de cada uno y han servido de base los resultados de las ventas verificadas de reciente y en los últimos años en los diferentes puntos de la Ciudad, algunos de cuyos datos consignamos en el párrafo correspondiente de la Memoria que acompaña al proyecto de Gran Vía de 30,00m y a los que nos remitimos para no repetirlos aquí.

Los resultados de los cálculos así formados han sido después corregidos con la introducción de los diferentes coeficientes que necesariamente hay que tener en cuenta, entre ellos y principalmente, los que dependen de la acumulación o gran número de solares que habrán de ser objeto de enajenación al propio tiempo, y de la existencia simultánea de los capitales procedentes de las expropiaciones que, faltos de colocación, es de suponer que en su mayoría vuelvan a dedicarse a la construcción.

De todos modos, estos resultados, como los determinados para el coste de las expropiaciones y el de los materiales aprovechables, no deben considerarse sino como datos de aproximación, todo lo más cercana a la verdad posible y han de ser objeto de nuevas rectificaciones al formar el cálculo definitivo y previo a la celebración de la subasta, que se previene en el Reglamento para la aplicación de la Ley de Expropiación vigente.

Presupuesto del movimiento de tierras. Estudiada la naturaleza y condiciones propias del terreno y establecida la clasificación de tierra dura, terrenos formados por la mezcla de tierras y escombros, arenas más o menos sueltas que suelen encontrarse en el subsuelo de la población, capa dura correspondiente a la parte superior de las vías afirmadas, pero sin adoquinar, empedrados de adoquines que han de arrancarse y cimientos antiguos que han de romperse, formados también los perfiles gráficos correspondientes se ha procedido al cálculo del precio medio del desmonte adoptando el resultante para el presupuesto. Estos cálculos realizados independientemente para la explanación y para el alcantarillado, constan en los anejos que se acompañan.

Para la determinación del precio medio del terraplén se ha tenido en cuenta la distancia a que han de transportarse las tierras, las condiciones y empleo de estas y el valor local para las operaciones de esta clase, todo según los volúmenes y demás factores que gráfica y numéricamente constan en dichos anejos.

Precio de las obras de fábrica y empedrados. Empleándose para las obras y para los adoquinados y aceras de las vías del proyecto únicamente los materiales usuales y corrientes en la localidad, se han aceptado los precios elementales y compuestos que resultan de la experiencia y práctica constante, por cuyo motivo no hay necesidad de entrar en detalles y explicaciones justificativas, con tanta más razón cuanto que no se da lugar a obra alguna especial que requiera particulares procedimientos de construcción.

Presupuestos generales y de contrata. Comprende el proyecto actual dos partes principalmente distintas, una la que se refiere al proyecto en sí, o sea, a la apertura de la calle de 25,00m de latitud desde el puente del Real a la de Guillem de Castro, con la reforma de las distintas afluentes o cambio de la urbanización actual de las zonas contiguas a la calle en cuestión, y otra que tiene por objeto estudiar las modificaciones al proyecto de Gran Vía de 30,00m entre las expuertas de Ruzafa y San José que fueron acordadas por el Excelentísimo Ayuntamiento y que se imponen por otro lado a consecuencia del trazado de la calle de 25,00m.

Esta y la de 30,00m se cortan en ángulo sensiblemente recto, frente a la plaza de la Lonja y el cruce determina una sección común para los dos proyectos en la cual se compenentran y confunden mutuamente, hasta el punto de que no puedan separarse uno y otro. La necesidad que en os proyectos de esta clase obliga a extender la reforma a uno y otro lado de la vía, en determinada extensión, es causa de que en la confluencia de ambas vías haya habido que relacionar forzosamente el trazado, no solo de ellas, sino de las otras calles secundarias que a una y otra afluyen o se proyectan, para obtener una acertada disposición de manzanas. De aquí que resulte una parte indispensablemente común a los dos proyectos.

Al tratar de formar los presupuestos generales de cada uno surge la dificultad de tener que separar lo que realmente es indivisible y, por consiguiente, la de formular el presupuesto independiente de cada uno.

Para obviarlo y presentar con la posible claridad una cuestión que necesariamente ha de resultar compleja, partiendo de la base de que los planos y documentos adjuntos comprenden las dos indicadas partes del proyecto, se han formado primero los presupuestos parciales de las expropiaciones, demoliciones y obras de fábrica, así como los cálculos del valor de los solares y aprovechamiento de materiales, de toda la extensión que comprenden dichos planos, es decir, del proyecto de vía de 25 metros y de las modificaciones o reformas de la de 30 metros, para constituir después con ellos el presupuesto general y de contrata de lo que podemos llamar proyecto actual.

Presupuesto del proyecto de calle de 25,00m y de las reformas al de vía de 30,00.

Este presupuesto es la base general y realmente el del proyecto que nos ocupa.

Sus resultados son los siguientes:

Para la ejecución material.

Zonas	Gastos		Ingresos		Diferencia déficit o coste	
	Pesetas	Cs.	Pesetas	Cs.	Pesetas	Cs.
1ª	9.381.904	63	6.277.061	36	3.104.843	27
2ª	20.614.597	40	9.635.488	77	10.979.108	63
3ª	7.130.661	54	4.471.617	17	2.639.044	37
Totales	37.127.163	57	20.384.167	30	16.742.996	27

Para la contrata.

Zonas	Gastos		Ingresos		Diferencia déficit o coste		15 por 100		Importe total	
	Pesetas	Cs	Pesetas	Cs	Pesetas	Cs	Pesetas	Cs	Pesetas	Cs
1ª	9.381.904	63	6.277.061	36	3.104.843	27	465.726	49	3.570.569	76
2ª	20.614.597	40	9.635.488	77	10.979.108	63	1.646.866	29	12.625.974	92
3ª	7.130.661	54	4.471.617	17	2.639.044	37	398.856	65	3.057.901	02
Totales	37.127.163	57	20.384.167	30	16.742.996	27	2.511.449	43	19.254.445	70

En este presupuesto se comprenden, como queda dicho, todos los gastos necesarios para la realización del proyecto a que se refieren los planos adjuntos, y por consiguiente, abraza, además de los que pertenecen a la vía de 25,00m los que se refieren a las reformas de la de 30,00m y desde luego quedan en él incluidos los de la parte común de ambos, a que se hizo referencia.

Ha sido preciso pues, deducir cuales sean los gastos correspondientes a esta parte común, adoptando al objeto una división prudencial, tanto en lo referente a las expropiaciones y solares, como aún a las obras, dada la necesidad de tener que separar lo que por su naturaleza es indivisible.

Sus resultados constan detalladamente en los estados y documentos que con este objeto se acompañan.

Presupuesto del proyecto de Gran Vía de 30,00m reformado. Determinado el importe parcial y total de esta sección común se han tenido los datos necesarios para formular el presupuesto del proyecto de Gran Vía de 30 metros entre las expuertas de Ruzafa y San José, con las reformas en él introducidas por las causas expresadas y cuyo resumen es:

Para la ejecución material.

Zonas	Gastos		Ingresos		Diferencia déficit o coste	
	Pesetas	Cs.	Pesetas	Cs.	Pesetas	Cs.
1ª	14.875.261	71	10.206.631	23	4.668.630	48
2ª	23.272.003	46	11.461.508	27	11.810.459	19
3ª	7.956.784	13	6.109.112	29	1.847.671	84
Totales	46.104.049	00	27.777.251	79	18.326.797	51

Para la contrata.

Zonas	Gastos		Ingresos		Diferencia déficit o coste		15 por 100		Importe total	
	Pesetas	Cs	Pesetas	Cs	Pesetas	Cs	Pesetas	Cs	Pesetas	Cs
1ª	14.875.261	71	10.206.631	23	4.668.630	48	700.294	57	5.368.925	05
2ª	23.272.003	46	11.461.508	27	11.810.459	19	1.771.574	27	13.582.069	46
3ª	7.956.784	13	6.109.112	29	1.847.671	84	277.150	77	2.124.822	61
Totales	46.104.049	00	27.777.251	79	18.326.797	51	2.749.019	61	21.075.817	12

Presupuesto de la suma de los dos proyectos de calle de 25,00m y de Gran Vía de 30,00m. Para completar el juicio y formar verdadero concepto del coste de los dos proyectos, hemos creído procedente formar el presupuesto general y de contrata correspondiente a la suma de ambos, cuyos presupuestos arrojan los siguientes resultados.

Para la ejecución material.

Zonas	Gastos		Ingresos		Diferencia déficit o coste	
	Pesetas	Cs.	Pesetas	Cs.	Pesetas	Cs.
1ª	24.257.166	34	16.493.692	59	7.763.473	75
2ª	28.636.676	02	12.650.641	31	15.986.034	71
3ª	15.087.445	67	10.552.210	12	4.535.235	55
Totales	67.981.288	03	39.696.544	02	28.284.744	01

Para la contrata.

Zonas	Gastos		Ingresos		Diferencia déficit o coste		15 por 100		Importe total	
	Pesetas	Cs	Pesetas	Cs	Pesetas	Cs	Pesetas	Cs	Pesetas	Cs
1ª	24.257.166	34	16.493.692	59	7.763.473	75	1.164.521	06	8.927.949	81
2ª	28.636.676	02	12.650.641	31	15.986.034	71	2.397.905	20	18.383.939	91
3ª	15.087.445	67	10.552.210	12	4.535.235	55	680.285	33	5.215.520	88
Totales	67.981.288	03	39.696.544	02	28.284.744	01	4.242.711	59	32.527.455	60

Presupuesto de la calle de 25,00m aisladamente considerada. Por último, creemos también conveniente acompañar un nuevo presupuesto de los gastos que exige la realización de la vía de 25,00m del puente del Real a la calle de Guillem de Castro, con la refirma de las afluentes a la misma, aisladamente considerada o con independencia de las modificaciones al proyecto de vía de 30 metros.

El resumen del presupuesto es como sigue:

Para la ejecución material.

Zonas	Gastos		Ingresos		Diferencia déficit o coste	
	Pesetas	Cs.	Pesetas	Cs.	Pesetas	Cs.
1ª	9.381.535	97	6.277.061	36	3.104.843	27
2ª	5.364.672	56	1.189.133	04	4.175.539	52
3ª	7.130.661	54	4.471.617	17	2.659.044	37
Totales	21.876.870	07	11.937.811	57	9.969.427	16

Para la contrata.

Zonas	Gastos		Ingresos		Diferencia déficit o coste		15 por 100		Importe total	
	Pesetas	Cs.	Pesetas	Cs.	Pesetas	Cs.	Pesetas	Cs.	Pesetas	Cs.
1ª	9.381.535	63	6.277.061	36	3.104.843	27	465.726	49	3.570.569	76
2ª	5.364.672	56	1.189.133	04	4.175.539	52	626.330	92	4.801.870	44
3ª	7.130.661	54	4.471.617	17	2.659.044	37	398.856	65	3.057.901	02
Totales	21.876.870	73	11.937.811	57	9.969.427	16	1.490.914	06	11.430.341	22

El 15 por 100 que figura en los estados anteriores corresponde a la suma: del 1 por 100 por imprevistos, del 5 por 100 por gastos de dirección y administración, y del 9 por 100 de beneficio industrial, en cuya última cantidad se comprende el 3 por 100 de interés del capital adelantado.

Conclusión. Con lo expuesto y los planos y documentos que se acompañan, creemos haber hecho un estudio completo y dar perfecta idea del proyecto que tenemos la satisfacción de desarrollar, en cumplimiento del honroso encargo recibido al efecto del Excelentísimo Ayuntamiento. Aunque nos permitimos creer haber interpretado fielmente los deseos de tan digna corporación, y hemos basado los estudios en los acuerdos de la misma y en el programa que figura al frente de esta memoria, no por esto pretendemos que sean perfectos, ni aún siquiera que alcancen los tintes de bondad a que se eleva nuestro deseo, pero esperamos fundadamente que el superior criterio y los elevados conocimientos de los centros y corporaciones que han de juzgarle, corregirán sin duda alguna los defectos en que hayamos podido incurrir y convertirán nuestro humilde trabajo en un verdadero proyecto que responda fielmente a las necesidades que le informan, y cuya realización, al cambiar

radicalmente las condiciones interurbanas de nuestra querida Ciudad, subsane las actuales importantísimas deficiencias y la convierta en una verdadera urbe moderna, con las comodidades y aspecto que requiere su propia importancia y el elevado censo de su población.

Valencia 29 de Octubre de 1892

El Arquitecto,

Luis Ferreres

Documento 8

Informe sobre el proyecto de Reforma Interior de Luis Ferreres de 1891. Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia

Principia en 9 de Marzo de 1892

Procedencia:

Ayuntamiento de Valencia.

Comisión:

D. J. Carruana

D. L. Ivañez de Lara

D. R. R. de Cepeda

D. M. S. de León

D. J. Reig Bigué

D. P. Lechon

D. J. Pardo de la Casta

Objeto:

Proyecto de apertura de una Gran Vía entre las expuertas de Ruzafa y San José

Sección de Ciencias Sociales. Aprobado en sesión ordinaria del 15 de Marzo de 1893.

Esta sección ha examinado detenidamente la exposición dirigida al Congreso de los Diputados solicitando la reforma de la Ley de Expropiación forzosa por la Asociación de propietarios de fincas urbanas de Barcelona y de su zona de ensanche, así como el proyecto de dicha reforma; y no puede proponer á la Sociedad que preste su apoyo á la solicitud de la expresada Asociación.

No es posible desconocer que la propiedad urbana necesita de disposiciones especiales que la amparen, dentro de los límites de lo justo, contra ciertos proyectos de Reforma Interior de las grandes poblaciones, que generalmente suelen adolecer del defecto de no ser prácticos ni realizables, pero que basta su enunciación para que en cierto modo perjudiquen y hasta hagan desmerecer de su valor á las fincas que comprende el proyecto formulado.

La reforma de ciertos artículos de la Ley de Expropiación forzosa según propone la Asociación de propietarios de fincas urbanas de Barcelona, satisface las necesidades que experimenta esta clase de propiedad inmueble.

La Sección entiende que no.

Larga tarea sería la de examinar cada uno de los artículos cuya reforma se proyecta.

La Sección, que los ha examinado, considera que la reforma proyectada ni da verdaderas garantías á la propiedad que trata de amparar ni habria de producir otros resultados que los de hacer mucho mas larga la tramitación de los expedientes de expropiación, en los que solo el nombramiento y la práctica del peritaje y los incidentes de nulidad tramitados ante la Audiencia habían de resultar costosos y de prolija tramitación, durante la cual la propiedad continuaria en la posición dudosa é incierta que la creara el expediente.

Tampoco serviría de garantía la reforma del artículo 54 de la Ley en el sentido que se proyecta, pues sobre ser excesivo el plazo de tres años señalado como máximo para ultimar la expropiación desde la fecha de la declaración de utilidad pública, resultaría facilísimo burlar el precepto de la Ley con la sola presentación de un nuevo proyecto.

Por esto cree la Sección que la reforma proyectada no había de producir, aun cuando se convirtiera en ley, el efecto apetecido.

Si de amparar la propiedad se trata, si se aspira á que un Ayuntamiento no se deje llevar de planes ilusorios, o que una empresa particular, mirando á sus intereses, tenga en constante peligro el derecho de los demás, no ha de ser sólo la Ley de Expropiación forzosa la que sufra importantes modificaciones.

A juicio de la Sección, hay que empezar por limitar la facultad omnímota y verdaderamente absoluta que los Ayuntamientos tienen en materia de policía urbana y hay que exigir que tanto las corporaciones municipales como las demás empresas concesionarias, antes de obtener la aprobación definitiva de sus proyectos o de sus concesiones, acrediten por medio de garantías reales y efectivas que cuentan con medios y con recursos bastantes para asegurar la construcción de la obra proyectada dentro del plazo que según la importancia de la misma se fije al tiempo de otorgar la concesión o de aprobar el proyecto.

Esto, que es lo práctico a juicio de la Sección, supone la reforma de alguna ley más que la de Expropiación forzosa. Y como el proyecto de la Asociación de propietarios se limita a la reforma de algunos artículos de esta Ley que aún después de modificados no dejarían en mejor situación a la propiedad urbana, la Sección es de parecer que la Sociedad no debe apoyar la petición de reforma solicitada.

Lo que en cumplimiento de lo acordado por la Sección en 28 de Diciembre último tengo el honor de participar á V.S. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Dios guarde á V.S. muchos años

Valencia 25 de Enero de 1893

El Secretario,

M. Boira

Al Sr. Director de la Sociedad.

Esta Sociedad ha nombrado á V.S. en sesión del día de ayer y en unión de los Señores notados al margen para que con urgencia informen sobre el Proyecto de apertura de una Gran Vía entre las ex-puertas de Ruzafa y San José, que ha remitido el Excelentísimo Ayuntamiento; y espera se servirá V.S. aceptar dicho encargo y desempeñarlo con el celo que le distingue.

Dios guarde á V.S. muchos años.

Valencia 10 de Marzo de 1892,

El Secretario,

Sr. D. Joaquín Reig y Bigué

Señores:

D. J. Carruana, D. L. Iváñez de Lara, D. Rafael R. de Cepeda, D. M. Sánchez de León, D. J. Pardo de la Casta

La Comisión que suscribe, cumpliendo el encargo que la Sociedad le ha conferido, ha estudiado en el breve plazo que se previno el proyecto de apertura de una Gran Vía que ha de cruzar nuestra ciudad desde la expuerta de Ruzafa a la de San José, acerca del cual interesa el Exsmo. Ayuntamiento el informe de esta Sociedad; y si bien no es posible en tan corto tiempo emitir un razonado informe sobre todos y cada uno de los puntos que abraza el proyecto, aun cuando los firmantes tuvieran la competencia facultativa que para algunos se requiere, entienden que no ha podido exigir el Excelentísimo Ayuntamiento que una Corporación realice en quince días,

sin elementos ni personal facultativo adecuado, lo que ha costado muchos meses y mucho dinero a la Corporación municipal.

Por otra parte la respetabilidad de dicha Corporación, la competencia de los facultativos que han intervenido en el desarrollo del proyecto y la ilustración y celo de la ponencia que emitió su brillante informe al Ayuntamiento, son suficientes garantías para que esta Comisión pueda aceptar sin reparo alguno los cálculos y trabajos que han dado por resultado la Memoria publicada por el Excmo. Ayuntamiento; y al aceptarlos, no tienen más que motivos de aplauso para un proyecto que, cuando pueda realizarse, ha de ser altamente beneficioso para nuestra ciudad, porque contribuirá por modo extraordinario a ser embellecimiento, y a darle mejores condiciones higiénicas y de comodidad para la viabilidad de sus moradores y transeúntes.

Pero como casi siempre lo mejor es enemigo de lo bueno, la grandiosidad de este mismo proyecto es en concepto de esta Comisión una de las dificultades principales que han de oponerse a su realización inmediata.

En la Memoria publicada por el Excmo. Ayuntamiento, se calcula que sus gastos han de ascender a la cantidad de 44.736.479 pesetas 85 céntimos, sin contar los de disección, administración, beneficio industrial del contratista y el interés del capital que se adelante, y basta conocer la extensión de la calle y los numerosos edificios que hay que expropiar situados muchos de ellos en la zona central del comercio de Valencia, para comprender que no es exagerado este cálculo.

Es cierto que en la misma memoria se presupuesta en 27.023.625 pesetas 76 céntimos el importe de los productos que podrán obtenerse de los solares enagenables, pero aparte de que el Ayuntamiento puede tener necesidad de aprontar la primera cantidad si no hay contratista que se comprometa á realizar las obras por el importe del déficit que resulta, este déficit que asciende, según la misma Memoria, á la cantidad de 20.369.782 pesetas 19 céntimos, duda la Comisión que pueda el Ayuntamiento solventarlo en las actuales circunstancias.

Esta duda que la Comisión abriga, no nace del conocimiento oficial de la situación económica del Municipio de Valencia, pues para ello necesitaría fundarla en datos de que carece; pero lo que no ignora, porque pertenece al dominio público, es que el Municipio de Valencia, a pesar del celo de sus administradores actuales y de los que les han precedido, tienen hace mucho tiempo acordadas algunas mejoras muy importantes, las cuales no se llevan a cabo porque no lo permite el estado de la Hacienda municipal; citaremos entre ellas el mercado central, que es una obra que, además de beneficiosa para Valencia reportaría utilidades positivas al presupuesto municipal; tiene concertadas hace muchos años obras como la calle de la Paz que no han llegado todavía a su término, a pesar de los buenos propósitos de todos los Ayuntamientos, por la falta de medios para su completa realización; tiene el deber de dotar a las calles del ensanche de todas las ventajas que la urbanización exige, y lo hace muy paulatina é incompletamente por falta de recursos que puedan destinarse a estas afecciones ineludibles, a pesar de la justicia con que los habitantes de estos nuevos e importantes barrios demandan estas mejoras; y finalmente tiene proyectadas obras de más fácil realización que el Ayuntamiento hubiera ya llevado a cabo, si su situación económica se lo permitiera.

Y si esta situación económica ha sido hasta ahora un obstáculo para que el Ayuntamiento realizase mejoras tan indispensables, no cabe duda que pueda hoy emprender obras de mucha mayor cuantía, sin desatender al propio tiempo las primeras.

Se dirá que el Ayuntamiento podría encontrar por medio del crédito los recursos á que no alcanza su presupuesto ordinario. Concediendo esta posibilidad, pero inspirándose esta Comisión en un criterio de previsora prudencia, entiende que un Municipio que no puede cubrir holgadamente hoy sus atenciones ordinarias con sus propios recursos, no debe contraer nuevas obligaciones que hagan más difícil todavía la gestión administrativa en el porvenir, hoy sobre todo, que con dificultades pueden aumentarse los ingresos, por lo muy gravado que se

encuentra el contribuyente, y que las necesidades de las épocas aumentan cada día las atenciones y los gastos del Municipio. Los empréstitos pueden admitirse como una necesidad ineludible para cumplir obligaciones sagradas que no hay otro medio de sufragar, ó para realizar obras de carácter reproductivo, u obras que estando ya comenzadas es preciso terminar para que no sea perdido el trabajo en ellas empleado; pero cuando estas necesidades urgentes no lo demandan, sería imprudencia comprometer el crédito del municipio con operaciones cuya amortización no pueda hacerse en breve plazo con los recursos ordinarios, sin desatender las demás obligaciones que pesan sobre el municipio.

Porque téngase presente, que si no han de posponerse las mejoras comenzadas y los servicios que exige la policía urbana en toda población culta, a la realización de este proyecto, y si antes que todo esto debe cumplir el Ayuntamiento las obligaciones que pesan sobre él, no bastaría contratar un empréstito de cuarenta y cuatro millones, que es a lo que aproximadamente asciende el presupuesto de la Gran Vía, sino de muchos millones más.

Aparte de las dificultades expresadas, que en concepto de esta Comisión se oponen a la realización inmediata de este proyecto, existen otras que nacen de su excesiva grandiosidad y de la crisis económica porque atravesamos. Aun cuando se dividiera en tres zonas esta Gran Vía y se realizase la apertura de cada una de ellas sucesivamente, la extensión que abrazan y la multitud de edificios que habían de derribarse y construirse de nuevo, serian un obstáculo para la pública circulación, no sólo por la extensión del perímetro comprendido en dicha vía, sino por el que habrían de ocupar los materiales resultantes. La multitud de obras que se acumularían encarecerían excesivamente los materiales, y no siendo suficientes los obreros que hoy se dedican a estos trabajos en nuestra Ciudad, vendrían multitud de trabajadores del campo cuya falta perjudicaría a la agricultura por de pronto, y harían después desastrosa concurrencia a los de esta Capital cuando las obras se terminasen, pues lo que habiendo perdido el trabajo, las colocaciones y los hábitos del campo, se quedarían aquí para engrosar las filas del obreros sin trabajo, aumentando con esto en vez de mejorar, el malestar de las clases trabajadoras de Valencia; por manera que en vez de ser un medio de resolver la cuestión social, como se indica en la Memoria de que nos amparamos, se agravaría después del corto plazo que se fija para la conclusión de esta Gran Vía.

Lo que conviene a las clases trabajadoras de Valencia no es que se realicen en un corto plazo muchas y grandes obras que acumulando multitud de trabajadores de fuera les perjudican por la concurrencia primero y por la huelga forzosa después, sino que haya siempre las obras necesarias para dar ocupación continua a los trabajadores que tienen en esta Capital su domicilio y sus familias. Y para ello más que la realización inmediata de un proyecto tan colosal, conviene dar impulso a todos los concentrados y a las obras necesarias para dotar a las vías existentes de las ventajas que la cultura moderna exige.

La situación económica que atravesamos no es tampoco la más adecuada para emprender obras de esta naturaleza. La riqueza territorial resentida por recientes calamidades primero y luego por la baja que han sufrido los precios de las cosechas principales de nuestra provincia, la mobiliaria decaída por causas que no es esta ocasión de examinar y el crédito sufriendo las consecuencias de esta disminución de la riqueza, impediría al Municipio obtener el beneficio que debía esperar de los solares enagenables, cuyo valor bajaría más por la concurrencia excesiva de los mismos y la falta de licitadores que las circunstancias indicadas haría inevitable. Porque si bien es cierto que los propietarios a quienes se han de expropiar los edificios actuales podrían destinar el importe de dichas expropiaciones a adquirir los solares resultantes, habría muchos que no podrían hacerlo por carecer de capital bastante para hacer las obras nuevas y otros que tendrían que destinar el que recibieran a cubrir atenciones más precisas por el estado poco prospero de sus riquezas.

Desde el momento que el proyecto quede aprobado y se declaren sujetos a expropiación todos los edificios que comprenden no solo causará esto un perjuicio a sus dueños por el

demérito que sufren sus fincas y lo que se dificulta su enagenación e hipoteca, sino que los edificios no se mejorarán ni embellecerán y los que amenacen ruina no se reedificarán contentándose sus propietarios con hacer las obras necesarias de consolidación que el Ayuntamiento debe autorizar según la ley, aún en los que se hallen en fuera de línea, sino paga el importe de la expropiación, y de esta manera permaneciendo mucho tiempo paralizada la realización del proyecto, lejos de mejorar el ornato público en la zona a que afecta iría empeorando por la vejez de sus edificios y el abandono en que se dejaría su reparación. Este es pues otro motivo en que se funda esta Comisión para sostener que el proyecto no debe aprobarse mientras no sea posible su inmediata realización.

Es cierto que en la misma Memoria que nos ocupa se reconoce la necesidad de indemnizar el importe de la expropiación de todas las fincas antes de empezar la apertura de la calle para evitar los perjuicios que de otro modo se ocasionarían a los propietarios, pero esto que considera la Comisión de estricta justicia, es una nueva dificultad que se opone a la realización de una obra para la que se necesita anticipar todo un importe, lo cual es imposible por las razones indicadas sin comprometer el crédito del municipio ni desatender sus obligaciones preferentes.

Resérvense en buena hora los estudios hechos para realizar esta mejor paulatinamente, cuando se hayan terminado las comenzadas y llevado a cabo otras de menos coste y de necesidad más urgente como son entre otras: la reforma del Barrio de Pescadores, Ensanche de la calle de las Barcas y apertura ya acordada de sus afluyentes, la urbanización de los solares de San Francisco, la de los que resulten cuando se consiga el derribo del presidio de San Agustín, la continuación de la calle de Lauria hasta la calle de San Vicente o la de Guillem de Castro, que puede hacerse fácilmente a través de los primeros solares, la prolongación de las calles de la Paz, de Pascual y Genís, Cirilo Amorós y regularización de la Plaza de la Reina en la forma indicada en esta Memoria, el Mercado Central, que aunque obra de algún coste es mucho menor que el de la Gran Vía y puede ser muy reproductivo para el Municipio el capital que en ella se emplee, y finalmente el pavimento, alcantarillado y alumbrado de todas las calles del Ensanche, cuyos vecinos reclaman con justicia estas mejoras, y todas aquellas reformas parciales más o menos relacionadas con el proyecto de esta Gran Vía, que irán mejorando paulatinamente nuestra Ciudad sin dispendios superiores a los recursos del municipio y sin producir un trastorno tan grande y general en la Ciudad, en sus moradores, en la riqueza pública y privada y aun en la distribución del trabajo y el porvenir de las clases obreras.

Entre tanto, opina esta comisión que debe dedicar el municipio toda su actividad y sus recursos a dotar a Valencia de las mejoras urbanas de que carecen muchas de sus calles y en ejecutar los proyectos comenzados y todos aquellos que sean factibles para el Ensanche y embellecimiento de la Ciudad, porque de este modo no se comprometerán los intereses del Municipio ni los de la propiedad y se favorecerán los de las clases trabajadoras que necesitan más bien la seguridad de un trabajo continuo que vanas esperanzas de ilusorias empresas que por lo extraordinario no han de realizarse en mucho tiempo.

Valencia 22 de Marzo de 1892.

José Carruana y Berard
José Pardo de la Casta
M. Sánchez de León
Rafael Rodríguez de Cepeda
Luis Ivañez de Lara

Lo que en cumplimiento del acuerdo de esta Sociedad de 23 del actual, tengo el honor de participar á V.S. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Valencia 28 de Marzo de 1892.

El Vice-Director,

El Secretario General,

Al Excmo. Sr. Alcalde- Presidente del Ayuntamiento de esta ciudad.

Documento 9

Diario El Pueblo 6-11-1901.

“La revolución de Valencia”. Por Vicente Blasco Ibáñez

El partido de Fusión Republicana presenta diez y ocho candidatos en las próximas elecciones municipales. Si solo presenta diez y ocho es porque no hay más puestos por mayoría en los distritos y en el actual sistema de elecciones es difícilísimo, por no decir imposible, apoderarse a un tiempo de mayorías y minorías.

No nos guía ninguna ambición vulgar, no es el deseo de los republicanos apoderarse de la dirección de la ciudad para satisfacer las pasiones propias y las de los correligionarios. Si los republicanos pretenden ejercer una influencia decisiva sobre Valencia, es para bien de la misma.

Hace tiempo que la ciudad en todas las contiendas electorales ha demostrado que está con nosotros en su inmensa mayoría, y hora es ya de que nosotros correspondamos a ese afecto nunca interrumpido, haciendo algo por ella que revolucione, cambie y transforme las condiciones de su vida material.

Con una incesante propaganda a favor de los ideales revolucionarios hemos cambiado el alma de Valencia: ha llegado el momento que transformemos su cuerpo, que bien lo necesita.

Somos geográficamente la tercera capital de España, pero en punto a condiciones higiénicas, embellecimiento y aspecto civilizado figuramos en décimo o duodécimo lugar. Castellón tiene mejores paseos, agua superior y más alumbrado que Valencia. Mientras nosotros soñábamos tendidos sobre un alcantarillado casi romano o árabe y bebiendo el barro cargado de microbios cantábamos a “Valencia, jardín de flores”, las ciudades de Castilla y del norte de España, antes míseras y abandonadas, han ido transformándose, entrando en la vida del progreso y todas ellas son superiores a nuestra ciudad, a pesar de sus doscientos mil y pico de habitantes.

Hemos tenido ayuntamientos muy honrados, virtuosísimos, como esas viejas que pasan su vida haciendo calceta al lado del hogar, sin enterarse de lo que pasa en el resto del mundo. Por tres ochavos han disentido meses enteros, han promovido crisis municipales por la provisión de una plaza de sereno, ha cifrado su grandeza cada grupo de ediles en acaparar más credenciales de guardias de consumos que los adversarios y fuera de esta vida mezquina no han visto nada más, asustándose ante la idea de un empréstito y sintiendo escalofríos ante cualquiera santidad de esas que, si resultan enormes cuando significan la fortuna de un individuo, son realmente insignificantes cuando representan el préstamo a toda una ciudad con más de 200.000 habitantes.

Han sido nuestros ayuntamientos muy meticulosos, muy llenos de escrúpulos, más semejantes a una cofradía del arte mayor de la seda que a una corporación popular, que debe tener el audaz arranque y la grandeza de pensamiento que caracterizan a las muchedumbres. El Señor les conserva la virtud y que la usen en mejores empresas, pues lo cierto es que Valencia bebe un agua venenosa, aumentándose por momentos la mortalidad en este país, que por la dulzura de su clima debía ser el refugio de todos los enfermos de Europa, que mientras no queda lugarón miserable de la Mancha que no goce las ventajas del alumbrado eléctrico, nosotros andamos a tientas por las rondas, guiados por la chispa roja del quinqué de petróleo o por las calles, mirando esos reverberos de gas que parecen los faroles pintados de las decoraciones de teatro, en los que se ve la llama pero no la luz; que las escuelas públicas están alojadas en pocilgas, mientras que las órdenes religiosas de todos los colores se rien de nosotros, levantando cada año un nuevo y suntuoso edificio, que sirve de centro de enseñanza; que cada casa tiene abierta una ventana sobre el negro abismo de la muerte, que

pasa bajo sus cimientos en forma de cloaca estrecha y atascada, que esparce enfermedades, y que aún quedan calles y grandes plazas con el mismo suelo que pisó el caballo de D. Jaime el Conquistador.

“¡Hay que revolucionar Valencia!” Este es el grito que sirve de bandera a la Fusión Republicana en la próxima lucha electoral.

Mientras llega el momento de regenerar España por medio de la revolución política, revolucionemos nuestra ciudad cambiando su vida material.

Hay que derribar casas para abrir nuevas vías; hay que dar al pueblo otra agua; hay que hacer desaparecer los barrios antiguos en el centro de la ciudad, donde se aglomera la vida de los pobres, llamando con su malsano hacinamiento a la muerte.

Ya es hora de continuar dentro de la paz y la legalidad lo que iniciaron los ayuntamientos republicanos de la época revolucionaria.

Es deshonoroso para Valencia ese mercado a estilo moruno, sin más techumbre que la del cielo, donde los artículos comestibles se ofrecen sobre el barro de los adoquines. Resultará muy pintoresco e interesante ante el artista, que hoy no tiene necesidad de emprender el viaje a Marrakesch para pintar o describir un Zoco árabe; pero las necesidades de la vida civilizada hace tiempo que exigen un mercado de hierro y cristal como los hay hasta en poblaciones muy pequeñas.

Es una vergüenza que las escuelas municipales estén establecidas en callejones tortuosos donde no penetra el sol; en casas viejas con un ambiente más cargado de gérmenes de enfermedad que de enseñanza. Hombre de progreso y creyentes fervorosos de que la humanidad ha de redimirse y llegar al supremo bien por medio de la ciencia, consideramos esta reforma como suprema y superior a todas. Subleva el ánimo que aquí, donde apenas hay una calle sin iglesia o convento, no exista una escuela pública edificada para el objeto. Precisa la construcción de diez escuelas para los diez distritos municipales; diez palacios como los que se ven en las repúblicas de Suiza y de Francia, de acero y ladrillo, con toda la grandeza de esa arquitectura moderna, sobria, ligera e higiénica, en la cual se unen el buen gusto con los adelantos de la industria. Un templo del saber por cada distrito con sus dos alas; una para trescientos niños y la otra para igual número de niñas: en el cuerpo central del edificio las habitaciones para maestros y maestras; los gabinetes de aseo, el comedor para los alumnos que quieran llevarse su comida a la escuela, la biblioteca escolar, el gimnasio y en torno del edificio el pequeño jardín para correr y luchar como hace tres mil años lo hacían los muchachuelos de Atenas que, física e intelectualmente, al llegar a la virilidad valían algo más que nosotros.

Catorce o dieciséis mil duros (no recuerdo bien) gasta anualmente el Ayuntamiento en alquileres de un sin número de locales para escuelas, de las cuales sólo salen burros, como se ha demostrado en muchos concursos escolares. Menos escuelas y mejores, menos maestros, pero con superior retribución y con material inmejorable, y por tanto, con perfecto derecho a exigirles resultados más completos en la enseñanza.

Con lo que Valencia paga de alquileres anualmente a los propietarios protegidos por los concejales, habría suficiente para construir los diez palacios de la instrucción. Abriendo un concurso no faltarían empresas que se prestasen a construir las diez escuelas monumentales, contentándose con percibir para la amortización del capital lo que hoy paga Valencia por alquileres.

Es preciso terminar las calles cuyo ensanche no está más que iniciado; abrir otras nuevas para que se airee la ciudad y cuidarse del suelo, ya que el cielo es inmejorable, reformando el alcantarillado y el pavimento.

Fuera de Valencia, los caminos de la huerta deben dejar de ser lo que son hoy: verdaderos barrancos por los que se pasa en carruaje con la muerte en la garganta; vías de amargura para los labriegos, que a cada diez pasos han de ejercer de bestias, tirando de sus carros para

sacarlos del atolladero. Las vías metálicas, que tan buenos resultados dan en el camino del Grao, deben tenderse en los caminos de la huerta, desde los límites del territorio municipal, y así todos los valencianos gozarán las ventajas de esta reforma, que es la más acertada de cuantas se han hecho en Valencia.

Hay que ensanchar los puentes, espaciosos [...] para los tiempos en que Valencia estuvo amurallada y pasaban por ellos un vehículo cada media hora: angostos e insuficientes [...] para su circulación. Un puente sobre todos, el de San José, resulta una callejuela abandonada, por donde hace tiempo no pasan vehículos a causa de las profundas ondulaciones de su suelo, que impiden el tránsito. Los del Real y del Mar exigen un gran ensanche.

No es obra difícil ni costosísima añadir a ambos lados sobre armazones de acero nuevas aceras que permitan transitar a los peatones sin miedo a los carruajes, dando a los puentes una mitad más de anchura.

Es conveniente llevar a cabo el proyecto del boulevard desde el antiguo jardín del Real a las poblaciones marítimas. Valencia tendría un nuevo paseo, una verdadera calle moderna semejante a la Avenida del Bosque de Bolonia en París, o la Castellana de Madrid; y la parte más extrema del Cabañal donde veranea Valencia se uniría a la ciudad por un camino más corto.

Urge que nos preocupemos prácticamente de las poblaciones marítimas, que nada han ganado hasta ahora con su anexión a Valencia. Las ranas cantan en sus calles; el agua de la lluvia se corrompe ante las casas dos o tres meses después de haber caído de las nubes; las inmundicias no tienen más vertedero que la vía pública y veinte mil seres humanos, veinte mil valencianos llevan una vida de suciedad, con menos higiene pública que un aduar africano. Hay que dar pavimento a esas calles, proporcionar salida al los desperdicios del vecindario y ensanchar la calle Mayor del Grao que, por lo angosta, aparece como una garganta de lobo ante el extranjero que, viniendo por mar, pone el pie en Valencia.

Hay, en fin, que preocuparse no sólo de la salud y la decencia, sino del embellecimiento de la ciudad, y crear en las playas valencianas y en sus terrenos colindantes, grandes bosques de pinos, eucaliptos, etc., verdaderos paseos para el esparcimiento: no como esos jardines por los que se pasea enguantado, estirado e incómodo para mirar y ser mirado, sino paseos populares, selvas con maleza, donde las familias puedan tenderse y merendar los domingos (como ocurre en los bosques inmediatos a París), acariciadas por los esplendores de una vegetación salvaje y en libertad, que se esparce sin temor a las tijeras del jardinero.

Desde aquí percibo el pensamiento de muchos lectores:

-¡Muy bonito!... ¡Pero todo ilusiones! Una novela más de Blasco Ibáñez. ¿Quién posee la varita mágica para realizar tales prodigios?... No bastan la imaginación, la buena voluntad y el entusiasmo por Valencia. Se necesita dinero, mucho dinero. ¿Y quién va a darnos ese dinero?... ¡Ah, querido y malhumorado lector! El dinero nos lo dará quien se lo ha dado siempre a París; quien se lo dio a Barcelona, mágicamente transformada: el empréstito.

Para vivir a la moderna, para ponerse a la moda rechazando los harapos de la existencia antigua, hay que entramparse.

Si se entrampa cada vez más la monarquía española para mantener a los parásitos inútiles que la sustentan, ¿qué de extraordinario tiene que nos entrampemos un poco para empresa tan necesaria y beneficiosa cual es el embellecimiento higiénico de nuestra ciudad?

Todas las capitales del mundo se han transformado y hermoseado por el procedimiento del empréstito.

Desde que el barón Hoffman emprendió la reforma de París, son innumerables los empréstitos realizados por la ciudad-luz. París es rico: pero esto no le impide hacer un llamamiento a los capitales cada diez años.

Por medio del empréstito ha realizado también Barcelona su maravilloso crecimiento con alcaldes que no titubearon antes los préstamos y ayuntamientos que no se achicaban ante los compromisos contraídos.

Hora es ya que aquí se haga algo semejante, que nos lancemos a vivir del crédito para vivir mejor.

Y no hay que tomar esta resolución para pedir tres millones de pesetas, como se hizo una vez, y reformar, ¡oh, prodigio!, el extremo de una sola calle.

O se pierde la vergüenza de pedir para dar un buen golpe, o se sigue viviendo como hasta la fecha, en la santa calma de la pocilga.

Valencia necesita para su renovación un empréstito de veinte millones de pesetas cuando menos.

-¡Veinte millones!- gritará escandalizado alguno de esos señores rutinarios que cuentan el dinero por reales para que abulte más. – ¡Veinte millones de pesetas! ¿Y quién va a buscar ese dinero?

Pues usted y yo y todos los valencianos que sientan interés por la transformación de Valencia. No hay que hacerse la ilusión de que puedan regalarnos esa cantidad o que nos la presten graciosamente. El dinero no tiene entrañas, pero acude allí donde sabe que puede engordar con el pasto del interés.

En las mismas condiciones con que le han llamado en otras ciudades acudirá a Valencia. Si todos le buscamos él aparecerá.

Es posible que si yo me lanzo a la calle pidiendo cinco duros para mí, no los encuentre. Pero teniendo tan mal concepto de mi prestigio financiero, es muy posible que encontrase miles y millones para mi ciudad en Madrid, y si necesario era fuera de España. Y como yo y mejores, existen a centenares en Valencia.

Pero si realmente hay patriotismo, no es preciso salir de nuestra ciudad. La sucursal del Banco de España de Valencia, es, entre todas las de la Península, una de las que más dinero guarda como depósito de particulares.

¿Qué hace ese dinero valenciano durmiendo improductivo en el fondo de su Banco?

¿Es acaso una imposición irritante, una violencia revolucionaria, pedir que salga a la circulación para bien de Valencia y para provecho de sus mismos dueños, que percibirán mayores intereses con el empréstito que con la inercia en que tienen sus capitales?

Los ricos de Valencia por egoísmo deben darse cuenta de lo que les rodea y de que no es posible vivir siempre en esta paz de sepulcro.

La ciudad necesita movimiento, vida, trabajo. Menudean las huelgas; ascienden a miles los obreros sin trabajo: los industriales, los ¿? de talleres están en crisis; escasean los [...] embellecimientos de la ciudad, daría trabajo, aceleraría la circulación, haría latir con nueva fuerza la vida de Valencia durante diez años, y los que con su dinero hubiesen realizado el milagro, verían aumentado el capital por los intereses.

Medios tiene Valencia para garantizar su empréstito. Hizo uno, y ha quedado infinitamente con más honra y dignidad que el Estado español, ya que paga puntualmente a sus acreedores. La renta del impuesto de consumos o cualquier otro tributo municipal, serviría de garantía sólida al segundo empréstito.

Esto ya lo estudiará el municipio. Yo no hago aquí más que apuntar ideas; esbozar los propósitos que lleva al Ayuntamiento el partido de Fusión Republicana.

Hay que revolucionar la vida material de Valencia.

Si los concejales republicanos se ven aislados por los odios políticos en esta noble iniciativa, renunciarán a ella con amargura en el alma, pero satisfecha la conciencia de haber intentado una gran empresa beneficiosa para la ciudad.

Si se ven ayudados y confundidos en la corriente de simpatía de todos, entonces la gloria no será de ellos; será de Valencia entera.

Las reformas que en Valencia se realicen las han de gozar lo mismo el republicano que el monárquico; igual el religioso que el incrédulo, y obra de todos deben ser.

Si ante esta revolución pacífica y beneficiosa ha de subsistir la división de castas, tendámonos de nuevo en el estercolero, resignados a esta vida de bestias bajo el cielo más hermoso y el suelo más infecto del mundo.

Ya sabe Valencia donde vamos, lo que queremos y lo que significa el triunfo de nuestros candidatos.

Blasco Ibáñez.

Documento 10

AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
INVERSIÓN DEL EMPRÉSTITO EN LAS EXPROPIACIONES. 1908



INVERSIÓN DEL EMPRÉSTITO EN LAS EXPROPIACIONES. PRELIMINARES

Tres reformas interesantísimas y de gran importancia se han llevado á la práctica con el empréstito levantado al efecto en 1906 por el Excmo. Ayuntamiento.

El ensanche de la calle de San Vicente, en el trozo comprendido entre la de Cerrajeros y la de San Fernando, lugar más estrecho de aquella vía.

El ensanche de la calle Mayor del Grao.

Y la reforma del Barrio de Pescadores.

El éxito alcanzado en todas ellas, y que se acreditará en los adjuntos cuadros, se debe, en primer término, á la reforma del artículo 29 de la ley de Expropiación que, fijando la cuantía de los depósitos, bajo la base del amillaramiento, limita de una manera segura las aspiraciones, á veces desmedidas, de la propiedad en la expropiación de fincas; y á la eficaz y nunca bastante celebrada cooperación de los Presidentes de la Comisión de Policía urbana, desde D. Adolfo

Beltrán hasta D. Camilo Urios, actual Presidente, y del Vicepresidente D. José Suay, en las ausencias del Sr. Beltrán, que todos, con una actividad sin igual y un trabajo continuo y abrumador, más extenso para el Sr. Urios, han logrado los económicos conciertos entre el Municipio y la propiedad, mediante una labor hábil y acertada cerca de los propietarios y peritos, y la conveniente designación de los árbitros encargados de dirimir las discordias.

Así se ha conseguido que cotizándose actualmente los solares en la zona expropiada de la calle de San Vicente á más de 1.600 pesetas el metro cuadrado, se hayan adquirido á 694 pesetas 31 céntimos, incluidas las construcciones que soportaban; y en las demás expropiaciones se haya logrado también rebajar considerablemente el importe de las fincas expropiadas, respecto a las tasaciones de los peritos particulares y del valor consignado en el presupuesto del proyecto que sirvió de base para el empréstito, como se demuestra en los cuadros correspondientes.

BARRIO DE PESCADORES

En este barrio, igualmente que en la calle Mayor del Grao, se han adquirido fincas cuyo valor fue convenido directamente con los propietarios; otras, cuyo valor se convino pericialmente, y otras que se valoraron en discordia, siendo el resultado en cada caso el siguiente:

Las primeras se adquirieron en 634.107 pesetas 74 céntimos en lugar de las 663.220 pesetas que tenían asignadas en el presupuesto del empréstito.

Las segundas fueron tasadas por el perito municipal en 2.454.565 pesetas 4 céntimos, y por los peritos particulares en 3.464.520 pesetas 12 céntimos; y habiéndose concertado su valor definitivo en 2.689.525 pesetas, fue necesario levantar las tasaciones municipales 234.959 pesetas 96 céntimos y bajar las particulares 774.995 pesetas 12 céntimos.

Las terceras, valoradas en discordia, se justipreciaron en 864.189 pesetas 89 céntimos, y como el perito municipal las valoró en 677.668 pesetas 80 céntimos y los peritos particulares en 1.113.553 pesetas y 60 céntimos, se levantaron las primeras 186.521 pesetas 9 céntimos y se rebajaron las segundas 249.363 pesetas 71 céntimos. Así se ha conseguido adquirir todas las fincas necesarias para la reforma del Barrio de Pescadores en 4.187.822 pesetas 63 céntimos en lugar de los 4.940.334 pesetas en que fueron presupuestadas, si bien conviene advertir que en estos cálculos no se han incluído las fincas núms. 170 y 172 que aún han de ser objeto de expropiación parcial y total, y las números 94 (96, 105), 103, 104 y 124, de las cuales no hay que ocuparse ya para la reforma del barrio y que se presupuestaron en 759.760 pesetas todas.

RESUMEN

De lo expuesto se deduce, y el detalle puede verse en los adjuntos cuadros, que el importe de las fincas adquiridas para las tres reformas indicadas es de 5.338.349 pesetas 50 céntimos, de cuya cantidad deberán descontarse las 141.740 pesetas obtenidas por beneficios en el ensanche de la calle de San Vicente y venta del sobrante de la finca núm. 8 de la calle Mayor, quedando, por lo tanto, reducido a 5.196.609 pesetas 50 céntimos, cuyo gasto se ampliará en su día con el importe de las expropiaciones total y parcial de los números 170 y 172 respectivamente que aún no han podido acometerse.

A estos gastos hay que añadir los de la administración, que no me compete intervenir, y las indemnizaciones a los peritos por la toma de datos y valoraciones en discordia, que han importado 53.635 pesetas 73 céntimos, según notas de los informes evacuados por el que suscribe para su abono.

Resta, por fin, indicar que se han practicado en el Barrio de Pescadores tres expropiaciones parciales con incorporación de parcelas en la siguiente forma:

La núm. 124, con apropiación de terrenos a la par, por acuerdo con el propietario.

La del núm. 103, con incorporación de terrenos, abonando al propietario 8.000 pesetas.

Y por fin, la de los números 96 y 105, con incorporación de terrenos, abonando el propietario 6.520 pesetas 73 céntimos en lugar de las 16.382 pesetas 24 céntimos que fijó el perito municipal, y las 15.387 pesetas 50 céntimos que el perito del propietario reclamaba como indemnización de daños y perjuicios.

Conviene apuntar que en el ensanche de la calle Mayor se han adquirido 4.874 metros 11 decímetros cuadrados, que han resultado á 185 pesetas 75 céntimos el metro; y en la reforma del Barrio de Pescadores 14.122 metros 14 decímetros cuadrados, á 296 pesetas 51 céntimos.

Terminaré manifestando la gratitud sin igual que debo a la Excelentísima Corporación que me encomendó tan importante trabajo, y á la confianza ilimitada que me dispensó durante su desarrollo, trabajo que siempre consideré superior á mis fuerzas, y cuyo éxito se debe, según se lleva dicho, a la eficaz cooperación de los señores Presidentes de la Comisión de Policía urbana y de la parte del personal de la Sección, que con toda eficacia me ha auxiliado incondicionalmente.

Valencia 22 de Septiembre de 1908.

El Arquitecto Mayor,
Rafael Alfaro

Ayuntamiento del día 5 de Octubre de 1908.

Dada cuenta en sesión de este día de la Memoria que antecede, se acordó aprobarla y que se proceda a su impresión; haciéndose constar en acta que el feliz resultado obtenido en las expropiaciones llevadas a cabo con motivo de las reformas realizadas, se debe á la rectitud y celo que por los intereses municipales ha desplegado, como siempre, el señor Arquitecto Mayor en este asunto.

El Alcalde,
José Mestre Laborde
El Secretario,
Tomás Giménez Valdivieso

BARRIO DE PESCADORES

Fincas convenidas

Número de orden	CALLES	TASACIÓN DEL			
		Empréstito		Convenidas	
		PESETAS	Cs.	PESETAS	Cs.
23	Lope de Vega, sin número	3.360		3.360	
31	Sagrario de San Francisco, 27	31.360		28.000	
37	Entenza, 9	15.730		13.300	
43	Idem, 21	11.000		8.600	
47	Idem, 38	9.800		7.200	
49	Timoneda, 14	6.600		7.000	
50	Idem, 12	5.400		5.500	
52	Idem, 38	14.200		14.200	
55	Jurados, 32	12.120		12.120	
63	Idem, 16	14.700		14.000	
64	Idem, 14	8.100		7.300	
67 ₂	Idem, 8	5.750		5.750	
69	Sagrario de San Francisco, 43 y Lauria, 1	26.330		26.320	
70 Y 71	Idem, 39 y 41	73.000		57.700	
75 ₁	Idem, 31	12.600		12.600	
82	Entenza, 14	14.400		13.770	
83	Idem, 16	12.000		12.000	
85 ₂	Idem, 20	2.200		2.100	
89	Lauria, 19	19.500		20.300	
99	Entenza, 36	10.400		7.100	
101 ₁	Idem, 40	6.200		5.000	
106	Idem, 24	19.670		20.000	
108	Idem, 28 y Timoneda, 18	10.450		11.000	
116	Timoneda, 9	9.600		9.600	50
117	Idem, 7	27.100		19.800	
118	Idem, 5	10.100		9.600	
120 ₁	Jurados, 46	5.150		5.150	
135	Rey don Pedro, 32 y Pascual y Genís, 8	72.500		77.500	
137	Jurados, 23 y 25	22.300		23.250	
138	Idem, 21	11.600		11.150	
139	Jurados, 19 y Rey Don Pedro, 16	17.500		17.100	
140	Rey Don Pedro, 18	11.000		12.250	
141	Idem, 20	22.000		24.250	
152	Lope de Vega, 3	23.000		24.000	
155 ₁	Rey Don Pedro, 9	9.600		10.937	24
173	Barcas, 32	76.900		75.300	
	TOTAL	663.220		634.107	74

BARRIO DE PESCADORES

Valoradas sin discordia

Número de orden	CALLES	TASACION					
		Municipal		Particular		Convenidas	
		PESETAS	Cs.	PESETAS	Cs.	PESETAS	Cs.
2	Sagrario de San Francisco, 3	38.846	39	62.822	88	41.500	
3	Idem, 5	34.820	82	48.998	65	40.525	
4 ₂	Idem, 7	30.207	53	39.820	60	33.300	

4 ₃	Idem, 7	12.100	11	16.553	13	13.310	
5	Idem, 9	21.464	04	25.928	19	23.000	
6	Rey Don Pedro, 1	7.629	54	10.068	97	8.390	
7	Idem, 3	17.988	32	26.368		21.500	
8	Idem, 5	18.134	01	33.588	30	20.000	
9 ₁	Idem, 7	3.149	21	7.039	42	3.750	
9 ₂	Lope de Vega, 6	2.871	96	4.463	21	3.175	
9 ₃	Idem, 6	2.736	77	4.130	81	2.990	
9 ₄	Idem, 6	2.648	13	4.889	99	2.820	
9 ₅	Idem, 6	2.522	93	4.685		2.700	
10 ₁	Idem, 4	8.074	82	8.345	25	8.100	
10 ₂	Idem, 4	7.928	45	13.572	52	8.800	
10 ₃	Idem, 4	7.928	45	13.572	52	8.800	
14	Sagrario, 11 y Rey Don Pedro, 2	16.315	67	31.239	27	24.000	
15 ₁	Idem, 13 é ídem, 4	14.016	13	24.037	36	15.250	
15 ₂	Idem, 13 é ídem, 4	10.137	95	14.365	33	12.000	
15 ₃	Idem, 13 é ídem, 4	4.024	27	4.326		4.050	
16	Idem, 15	12.173	61	18.202	66	14.500	
17	Idem, 17 y Jurados, 1	39.666	07	50.175	44	40.650	
18	Jurados, 3	9.803	80	13.806	12	10.800	
19	Idem, 5	11.237	23	13.374	15	11.950	
20 ₁	Idem, 7	4.289	15	6.989	58	4.350	
20 ₂	Idem, 7	9.174		16.698	36	10.130	
21	Lope de Vega, 10	11.326	94	14.111		12.000	
22	Idem, 8	6.039	37	11.046	62	6.100	
24	Rey Don Pedro, 10	4.333	51	4.809	50	4.550	
25	Rey Don Pedro, 8	11.372	31	22.717	50	12.000	
26	Idem, 6	5.494	74	9.988	42	5.850	
27 y 68	Sagrario, 19 y Jurados, 6	74.625	17	119.687	21	80.000	
28	Idem, 21	23.471	32	30.500		24.700	
29	Idem, 23	25.730	94	41.340		33.440	
30	Idem, 25	35.063	98	67.473	01	42.700	
32	Entenza, 1, accesorio	25.527	10	44.589	19	31.100	
33	Idem, 1	10.951	25	13.905		11.950	
34	Idem, 3	7.147	52	11.330		8.500	
35	Idem, 5	13.172	95	18.756	30	15.000	
36	Idem, 7	21.047	57	25.000		21.500	
38 ₁	Idem, 11	6.829	53	9.493	71	7.500	
38 ₂	Idem, 11	6.130	27	10.260	09	6.400	
40	Idem, 15	17.250	40	21.948	61	18.000	
41	Idem,17	12.114	31	16.045	39	13.700	
42	Idem, 19	12.013	36	15.851	82	13.700	
44	Idem, 23 y 25	24.756	25	31.930		26.330	
45	Idem, 27	11.355	85	17.661	23	12.500	
46	Idem, 29	16.437	15	20.655	31	17.375	
48	Idem, 33	22.986	18	25.021	89	23.500	
51 ₂	Timoneda, 10	5.587	18	7.403	50	5.900	
53	Idem, 36	16.197	33	20.605	25	18.000	
54	Jurados, 34	20.334	76	26.988	91	22.500	
56	Idem, 30	14.028	68	23.024	62	16.400	
57	Idem, 28	11.781	88	18.659	37	13.500	
58	Idem, 26	35.404	32	47.380		36.460	
60	Idem, 22	8.274	51	9.208	26	8.300	

61	Idem, 20	14.315	16	20.085		16.000	
62	Idem, 18	9.863	19	12.500		11.150	
65	Idem, 12	10.858	43	14.587	47	12.150	
66	Idem, 10	9.429	25	12.541		10.500	
72	Sagrario de San Francisco, 37	22.854	09	32.327	58	26.000	
73	Idem, 35	51.287	92	87.742	80	53.750	
75 ₂	Idem, 31	16.215	08	19.955	84	17.500	
78 ₂	Entenza, 6	2.945	80	3.913	48	3.100	
80	Idem, 10	13.671	03	17.958	66	15.500	
81	Idem, 12	13.012	97	15.159	54	14.000	
84	Idem, 18	9.604	58	11.517	46	10.100	
85 ₁	Idem, 20	10.876	34	12.360		11.500	
86	Idem, 22	10.063	38	14.935		11.150	
87	Flores, 2	7.063	69	11.573	74	7.500	
90	Lauria, 17	19.713	65	24.026	57	11.230	
91	Idem, 15	17.533		20.727	04	18.240	
92	Idem, 13	14.497	54	16.722		15.250	
93	Idem, solar	14.308	24	22.440	35	15.192	
97	Entenza, 32	8.591	25	11.894	54	10.150	
98	Idem, sin número	7.401	55	9.767	07	7.500	
100	Idem, 38	10.196	94	13.390		11.000	
101 ₂	Idem, 40	4.918	71	5.155		5.000	
101 ₃	Idem, 40	6.775	90	8.861	13	7.400	
102	Idem, callizo	5.042	55	7.090	07	5.100	
107	Idem, 26	8.921	32	16.467	93	10.500	
112	Idem, 41	51.494	40	72.879		54.000	
120 ₂	Idem, 46	3.485	02	4.995	50	3.500	
120 ₃	Idem, 46	2.917	94	4.418	70	3.200	
121 ₁	Idem, 48	10.788	16	11.845		11.250	
121 ₂	Idem, 48	7.639	71	8.300		7.950	
125	Idem, 43	18.361	60	20.711	50	19.400	
126	Idem, 49 y 31	26.883	05	36.274	11	28.300	
127	Jurados, 37 y Rey Don Pedro, 26	69.903	47	91.915	32	74.000	
128	Idem, 23	14.626	67	20.127	64	15.600	
129	Idem, 31	15.748	44	18.452		16.710	
130	Idem, 29 y Timoneda, 3	9.775	71	15.951	53	10.150	
131	Timoneda, 1 y Rey Don Pedro, 2	22.201		27.150	49	23.600	
132	Rey Don Pedro, 24	19.221	65	25.588	29	19.400	
133	Idem, 28	21.442	59	27.652	24	23.500	
134	Idem, 30	13.943	36	19.462	68	15.350	
142	Timoneda, 6	9.053	46	11.009	78	9.260	
143	Lope de Vega, 12	13.516	07	22.704	29	14.000	
144	Idem, 3 y Jurados, 11	12.199	51	21.022	33	12.500	
145	Jurados, 13 y Rey Don Pedro, 12	13.421	36	17.145	31	14.500	
146	Idem, 15 é ídem, 14	15.759	09	18.923	46	16.060	
147	Idem, 17 y Bonilla, 6	46.631	25	56.925	21	49.000	
148	Pintor Sorolla, 18 y Bonilla, 2	49.350	18	65.687	09	55.700	
149	Idem, 18 y 16	46.042	56	70.555		51.000	
150	Idem, 12 y 14	168.259	53	193.000		179.000	
151	Idem, 10 y Lope de Vega, 1	66.852	90	92.483		79.400	
153	Lope de Vega, 5	14.069	42	22.874	42	17.600	
154	Idem, 7 y 9	31.830	09	44.971	60	38.000	
155 ₂	Rey Don Pedro, 9 y 11	12.575	44	17.221	97	14.690	

156	Bonilla, 4	21.164	25	31.394	18	26.000	
157 ₁	Pintor Sorolla, 30	13.393	70	19.580	06	15.000	
157 ₂	Idem, 30	16.784	01	25.144	10	17.800	
158 ₁	Idem, 28	33.304	71	78.224	13	35.500	
158 ₂	Idem, 28	12.697	47	18.810	32	13.100	
159	Idem, 26	28.777	42	38.806		30.880	
161	Idem, 22	44.634	98	62.852	81	49.200	
162	Idem, 20 y Bonilla, 1	40.369	86	51.475	28	45.300	
163	Bonilla, 5 y Rey Don Pedro, 15	31.613	45	43.391	68	35.200	
164	Rey Don Pedro, 15	20.497	07	22.557		21.268	
165	Idem, 17	22.745	56	35.081	49	24.600	
166	Timoneda, 2 y 4	21.301	63	34.036	65	23.000	
168	Pintor Sorolla, 42	38.837	94	59.442	85	44.800	
169 ₁	Idem, 40	15.882	66	32.204	61	18.600	
169 ₂	Idem, 40	23.058	16	28.025	47	25.000	
171	Idem, 36 y Rey Don Pedro, 19	43.492	19	60.222	04	47.600	
174	Pascual y Genís, 4	31.378	91	43.871	30	33.800	
	TOTAL	2.454.565	04	3.464.520	12	2.689.525	

BARRIO DE PESCADORES
Valoradas en discordia

Número de orden	CALLES	TASACION					
		Municipal		Particular		Discordia	
		PESETAS	Cs.	PESETAS	Cs.	PESETAS	Cs.
1	Sagr.º S. Francisco y Barcas, 2	61.934	08	107.925	76	85.231	21
4 ₁	Idem, 7	24.110	99	40.029	69	36.251	15
11	Lope de Vega, 2	37.164	19	62.798	07	45.063	25
39	Entenza, 13	13.444	83	18.574	60	15.723	33
51 ₁	Timoneda, 10	5.168	26	9.000		5.978	40
59	Jurados, 24	14.464	22	19.841	92	16.265	27
67 ₁	Idem, 8	5.790	50	8.500		7.084	72
74 y 77	Entenza, 4 y Sagr.º S. Francisco, 33	55.780	26	87.565	19	72.229	46
78 ₁	Idem, 6	8.068	24	11.389	98	9.905	68
79	Idem, 8	16.581	66	24.896	39	20.173	28
88	Lauria, 21 y Flores, 4	14.913	88	26.000		16.944	81
95	Idem, 5	25.434	56	38.698		36.488	18
109	Idem, 27 y Timoneda, 2	33.275	98	52.000		37.137	35
110	Idem, 25	15.618	62	26.000		18.106	32
111	Idem, 23 y Flores, 1	16.028	81	27.000		18.709	47
115	Entenza, 35	10.254	27	23.000		14.525	49
122 y 123	P. y Genís, 10 y 12 y Jurados, 24	151.760	03	281.060	22	199.711	23
136	Jurados, 27 y Timoneda, 8	12.977	54	19.770	20	15.190	19
160	Pintor Sorolla, 24	45.331	19	77.250		61.517	78
167	Idem, 4 y Pascual y Genís, 2	68.507	08	100.875	38	85.255	39
175	Pascual y Genís, 6	41.059	61	51.378	20	46.697	93
	TOTAL	677.668	80	1.113.553	60	864.189	89

RESUMEN

DESIGNACIÓN	PESETAS	Cs.
Convenidas	634.107	74
Valoradas por convenio	2.689.525	
Valoradas en discordia	864.183	89

Gasto actual	4.187.822	63
--------------	-----------	----

Valencia 22 de Septiembre de 1908.
 El Arquitecto Mayor,
 Rafael Alfaro

RESUMEN GENERAL

DESIGNACIÓN	PESETAS	Cs.
Calle de San Vicente, gasto definitivo	103.431	81
Calle Mayor, gasto definitivo	905.355	06
Barrio de Pescadores, gasto actual	4.187.822	63
TOTAL	5.196.609	50
Consignado por el empréstito	6.026.660	81
Sobrante actualmente	830.051	31

Valencia 22 de Septiembre de 1908.
 El Arquitecto Mayor,
 Rafael Alfaro

BARRIO DE PESCADORES



Documento 11

Venta de solares procedentes del sobrante de las casas expropiadas del Barrio de Pescadores para ensanche de la vía pública.

Bases para las condiciones facultativas y económicas especiales.

Primera. Objeto de la subasta. Ha de ser objeto de subasta la venta de solares que procedentes de las casas expropiadas en el Barrio de Pescadores se han obtenido después de ensanchadas las vías públicas.

Segunda. Venta de solares. Esos solares se dibujan y detallan en los planos correspondientes y se pondrán sucesivamente a la venta según el orden que se fije por el Sr. Alcalde y concejales comisarios.

Cuando se soliciten por algún particular y se deposite el cinco por ciento de su importe se describirán y serán ya objeto de subasta.

Tercera. Precio. El valor asignado a cada uno de los solares servirá de tipo para la subasta, siendo objeto de licitación el precio del metro cuadrado con que figura cada uno de ellos.

Cuarta. Deslinde. Adjudicado el remate se procederá al deslinde y amojonamiento del solar subastado, fijándose definitivamente su cabida y valoración al precio del remate.

Quinta. Amojonamiento. Esta operación comenzará dentro de los ocho días siguientes al que se notifique al interesado la adjudicación del remate y se justificará por el Arquitecto municipal y el perito que designe aquel dentro de los tres días siguientes a dicha notificación.

Si el interesado no comparece dentro de este plazo o su perito en los cinco días siguientes a su nombramiento, se entenderá re renunciado este derecho y será firme el dictamen que escriba el Arquitecto municipal.

Sexta. Discordia. Si los peritos no logran ponerse de acuerdo consignarán en el acta la discordia y determinarán según estimen pertinente el arquitecto que la dirima.

Son de cuenta de la Administración los gastos de amojonamiento, del particular los de honorarios de su perito y de ambas partes por mitad los del árbitro.

Septima. Rescisión. Si como resultado de la mediación aumenta o disminuye el número de metros con que figura el solar subastado un veinte por ciento, podrá el rematante renunciar a su adquisición.

Octava. Pago del solar. Fijado el valor definitivo del solar se procederá a su pago que podrá realizarse en un solo plazo, en dos, tres o cuatro. El total o el primero al hacer la escritura y los restantes al final de cada año contados desde la fecha de esta, abonándose por el interesado el interés del cinco por ciento de las cantidades pendientes de pago.

Valencia, 30 septiembre de 1907

El Arquitecto Mayor,
Rafael Alfaro.

Pliego de condiciones económicas que además de las facultativas han de regir para la subasta de los solares procedentes de la reforma del llamado "Barrio de Pescadores".

1ª. Será objeto de la subasta un solar designado en el anuncio, en concepto de cuerpo cierto, con título inscrito en el Registro de la propiedad por medio de certificación posesoria como sobrante de vía pública, procedente de expropiaciones recientes que en aquella certificación se detallarán y libre de toda carga.

2ª. El tipo para la subasta será respecto de cada solar el precio que se fija en el pliego de condiciones facultativas. El remate se adjudicará al mejor postor a la alza del tipo fijado.

3ª. Todo el que pretenda formar parte en la subasta habrá de depositar previamente en la caja municipal, en la sucursal de depósitos o en cualquiera de las sucursales, la cantidad equivalente al 5 por 100 del valor fijado al solar que sea objeto de la misma.

4ª. Los depósitos provisionales serán devueltos a los postores a cuyo favor no se adjudique el remate. El del rematante quedará retenido como garantía hasta que se otorgue la escritura de venta en cuyo acto se tomará en cuenta previo pago del precio del solar.

5ª. Dentro de los diez días siguientes al que se comunique la adjudicación definitiva, se otorgará la escritura de venta y el rematante vendrá obligado a satisfacer el precio del solar bien en el acto de otorgarse la escritura o en dos plazos: uno en el acto del referido otorgamiento y el otro dentro del término de un año contado desde dicha fecha abonando en este último caso el cinco por ciento anual de intereses a la Corporación municipal y quedando en favor de ésta hipotecada la firma y las otras que en ella se realicen en garantía del pago del precio aplazado.

Si transcurrido el expresado plazo de diez días y citado para el otorgamiento de la escritura no compareciera el rematante y pagase el precio convenido o dejase de pagar el segundo plazo en el tiempo fijado, se rescindiría el contrato perdiendo el depósito constituido que quedará a beneficio de los fondos municipales y responderá el rematante del perjuicio que se ocasione al Excelentísimo Ayuntamiento, que desde luego anunciará de nuevo la venta del solar, ejercitando el Ayuntamiento para hacer efectivas las responsabilidades que el contratista contraiga, la acción administrativa de apremio.

6ª. El rematante contrae la obligación de pagar el precio del remate y los gastos que este ocasione y adquiere el derecho de entrar en posesión del solar que se subaste. El Ayuntamiento contrae la obligación de entregar el solar libre de toda carga y adquiere el derecho de cobrar el precio del mismo.

7ª. Los gastos de anuncio, escritura y cualquier otro que ocasione la subasta y formalización del contrato así como todos los impuestos que se devenguen serán de cuenta del rematante.

8ª. También vendrá obligado el rematante a empezar las obras de edificación dentro del término de seis meses contados desde el otorgamiento de la escritura de la adjudicación del remate y a terminarlas dentro del plazo máximo de tres años.

9ª. El contrato se hace a riesgo y ventura, sin que el rematante pueda pedir modificación alguna ni la rescisión del contrato.

10ª. El rematante se somete a los tribunales de esta Ciudad que sean competentes para conocer las cuestiones que puedan suscitarse.

11ª. La subasta se anunciará con treinta días de anticipación y se verificará simultáneamente en estas Casas Consistoriales a las 12 del día siguiente al en que termine dicho plazo bajo la presidencia del Señor Alcalde, Teniente o Concejal en quien delegue con asistencia de otro Concejal. Para la venta de los solares cuyo precio exceda de 12.500 pesetas, se celebrará la subasta en la Casa Consistorial de esta Ciudad con la misma presidencia e intervención y en la Dirección General de Administración local, a la hora y día que previamente se fije por este Centro Directivo.

12ª. Los licitadores que presentan proposiciones en representación de otra persona, deberán acompañar a aquellas el correspondiente poder especial bastantado por uno de los Abogados que forman el Cuerpo municipal de letrados Don Tomás Giménez Valdivieso, Don José María Pesquera Peiró, Don Luis Lorente Hernández y Don Honorato Berga García, y si es en Madrid por uno de los Abogados Don Melquiades Álvarez o Don José Morote Greus.

13ª. Las proposiciones se harán por escrito en papel sellado de la clase undécima y se presentarán durante el plazo del anuncio de subasta de 10 a 13 en el Negociado Central del Ayuntamiento y de _ a _ en la Dirección General de Administración Local, en pliegos cerrados, acompañadas del resguardo que acredite haber constituido el depósito y de la cédula personal del proponente con sujeción al siguiente modelo de proposición

D. _____ vecino de _____ según cédula personal que acompaña nº _____ enterado del pliego de condiciones aprobado por el Excelentísimo Ayuntamiento para la venta del solar nº _____ de la manzana del antiguo Barrio de Pescadores, y conforme en un todo con el mismo, se compromete a adquirir dicho solar por el precio de _____ (en letras) pesetas.

(Fecha y firma del proponente)

14ª. En el anuncio se hace constar haberse publicado el anuncio a que se refiere el artículo 29 de la Instrucción de 24 de Enero de 1905 y las reclamaciones que se hubieren presentado y resoluciones dictadas.

15ª. En todo lo no previsto se estará a lo que prescribe la Instrucción de 24 de Enero de 1905.
Valencia 11 de octubre de 1905.

El Jefe de la Sección.

APÉNDICE II.

ANEXO CARTOGRÁFICO

ÍNDICE

Plano 1. Plano de alineación de la calle del Mar y apertura de la calle Revolución, posteriormente de la Paz. Arquitectos Manuel Sorní y Juan Mercader. Archivo Municipal de Valencia, Emilio Rieta, Alineaciones de calles, Letra R, Calle de la Revolución (1869).	637
Plano 2. Plano topográfico de cierta zona del plano general de Valencia a la cual afecta directamente el proyecto de la nueva calle de la Revolución. Arquitecto Joaquín María Calvo. Archivo Municipal de Valencia, Fondo Emilio Rieta, c. 20 (1870)	643
Plano 3. Plano geométrico de la calle de las Barcas y proyecto de alineaciones para la misma. Arquitecto Mayor Vicente Constantino Marzo. Archivo Municipal de Valencia, Emilio Rieta, Alineaciones de calles, Letra B, Calle de las Barcas (1882)	644
Plano 4. Plano de regularización de la Plaza de la Reyna y apertura de la calle de la Paz. Arquitectos Luis Ferreres y Joaquín María Arnau. Archivo de la Diputación de Valencia, E-14.2, exp. 1718 (Año 1883).	646
Plano 5. Plano del proyecto de una gran plaza en lo que fueron los solares de San Francisco y calle de los Mártires. Arquitecto José Calvo. Archivo Municipal de Valencia, Fondo Emilio Rieta, c. 3 (1884)	647
Plano 6. Plano para el traslado de la Estación al espacio comprendido entre la calle Játiva y Gran Vía. Archivo Municipal de Valencia, Ensanche Histórico, año 1890, c. 11, exp. 94 (1890).	648
Plano 7. Plano del proyecto de rasantes y obras subterráneas de las calles de pascual y Genís, Don Juan de Austria, Rey Don Pedro, plaza y calle de las Barcas. Archivo Municipal de Valencia, Policía Urbana, año 1891, c. 184 (1891).	650
	643

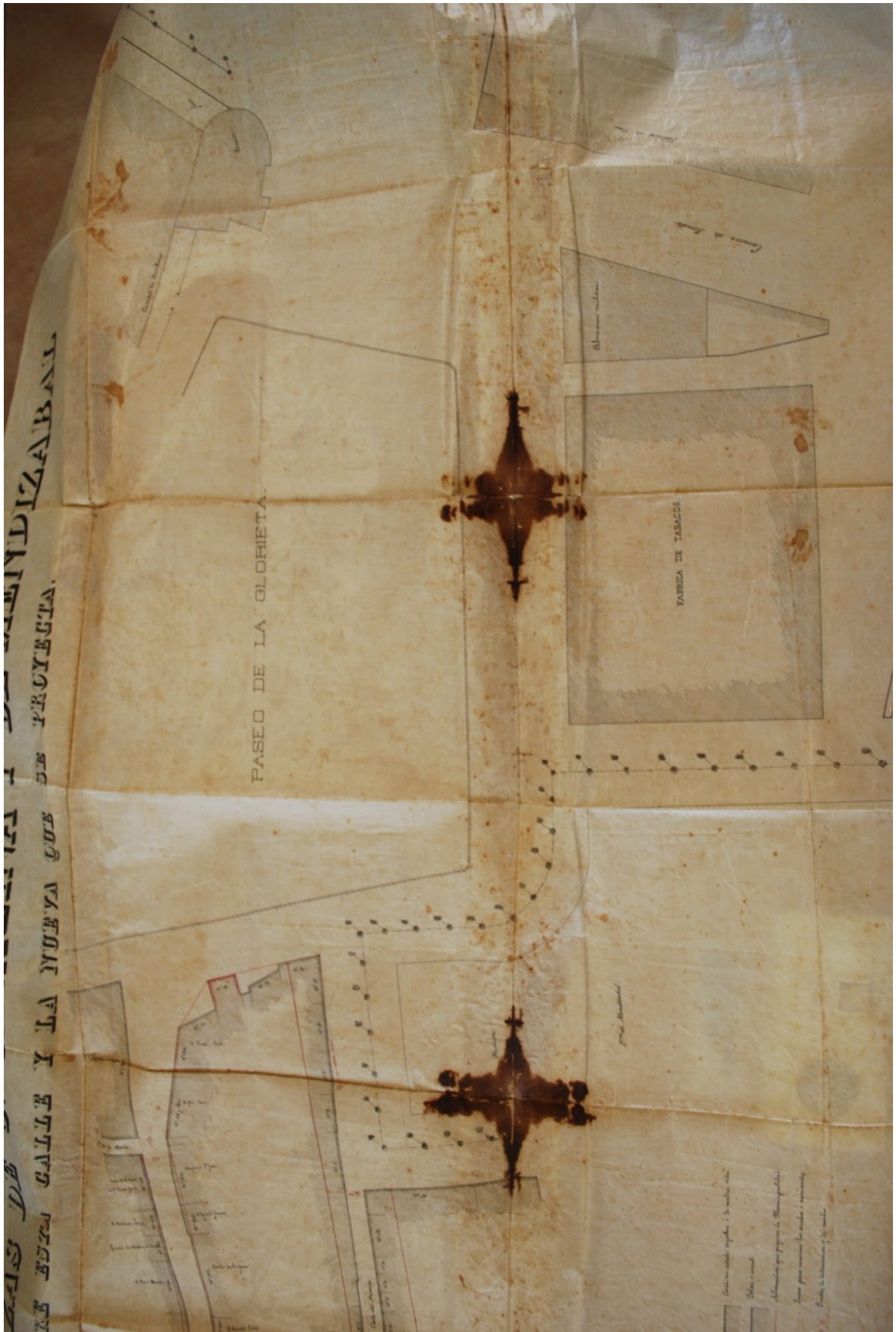
Plano 8. Planos generales, planos por zonas y detalles extraídos de los proyectos de Gran Vía de 30 metros y de Vía de 25 metros del arquitecto Luis Ferreres. Archivo Municipal de Valencia, Fondo Emilio Rieta, c. 29 y 35 (1891-1892).	651
Plano 9. Plano definitivo de urbanización de los solares de San Francisco. Arquitecto Rafael Alfaro. Archivo Municipal de Valencia, Fondo Emilio Rieta, c. 12 (1907)	660
Plano 10. Plano de Valencia y detalle del Barrio de Pescadores. Parcelario general y por manzanas. Arquitecto Rafael Alfaro. Archivo Municipal de Valencia, Fondo Emilio Rieta, c. 20 (1907).	661
Plano 11. Reforma del Barrio de Pescadores. Diferentes soluciones para la urbanización. Arquitecto Rafael Alfaro. Archivo Municipal de Valencia, Fondo Emilio Rieta, c. 104 (1907)	673
Plano 12. Plano de la parcelación antigua del Barrio de Pescadores y nueva trama viaria. Archivo Municipal de Valencia, Fondo Emilio Rieta, c. 97 (1908)	678
Plano 13. Detalle de un plano-borrador sobre el que se marcan las nuevas alineaciones de calle. Colección particular José María Tomás (circa 1910)	679
Plano 14. Plano de la ciudad de Valencia y su territorio circundante hasta la Albufera. (Plano 1:10.000). Colección particular José María Tomás (circa 1910).	680

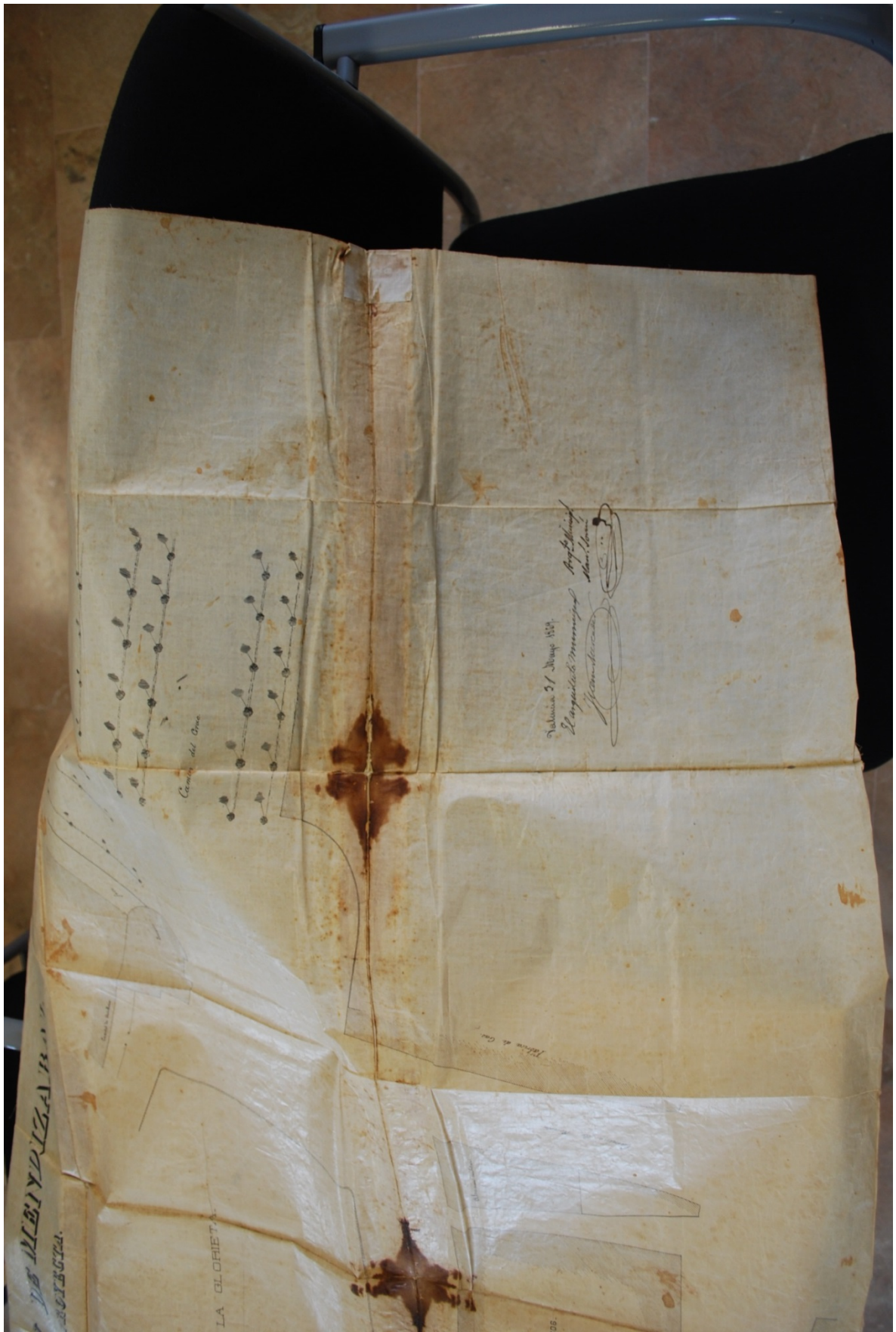
Plano 1





35 y 81.





Plano 2

Plano topográfico de cierta zona del plano general de Valencia a la cual afecta directamente el proyecto de la nueva calle de la Revolución.

Carta
Notas.

- 1.^o Dada la calle y plano de las Bravas hasta la de la Hija de Anica 284 metros próximamente.
- 2.^o El terreno comprendido por las calles arriba que comprenden la anterior medida asciende a 4,5 metros próximamente.
- 3.^o Ancha una calle por cada 36 metros.
- 4.^o Con la nueva calle en proyecto y rectificación de la del claravilla una vía por cada 2850 metros próximamente.



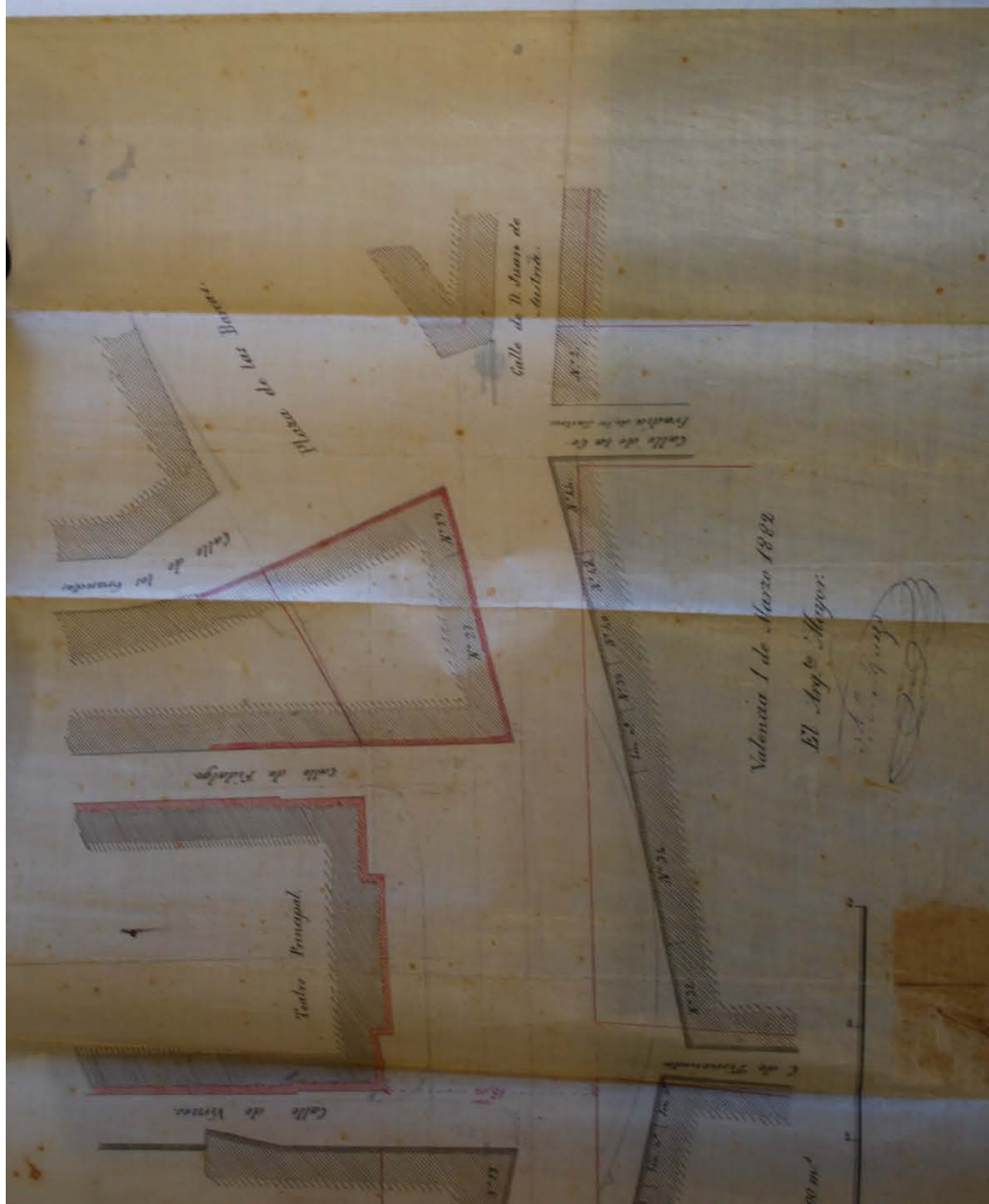
Expo. del Plante Topográfico Oficial de
Valencia.
Valencia 27 Junio del 1870
Daguerre M. D. Calvo
Capitán

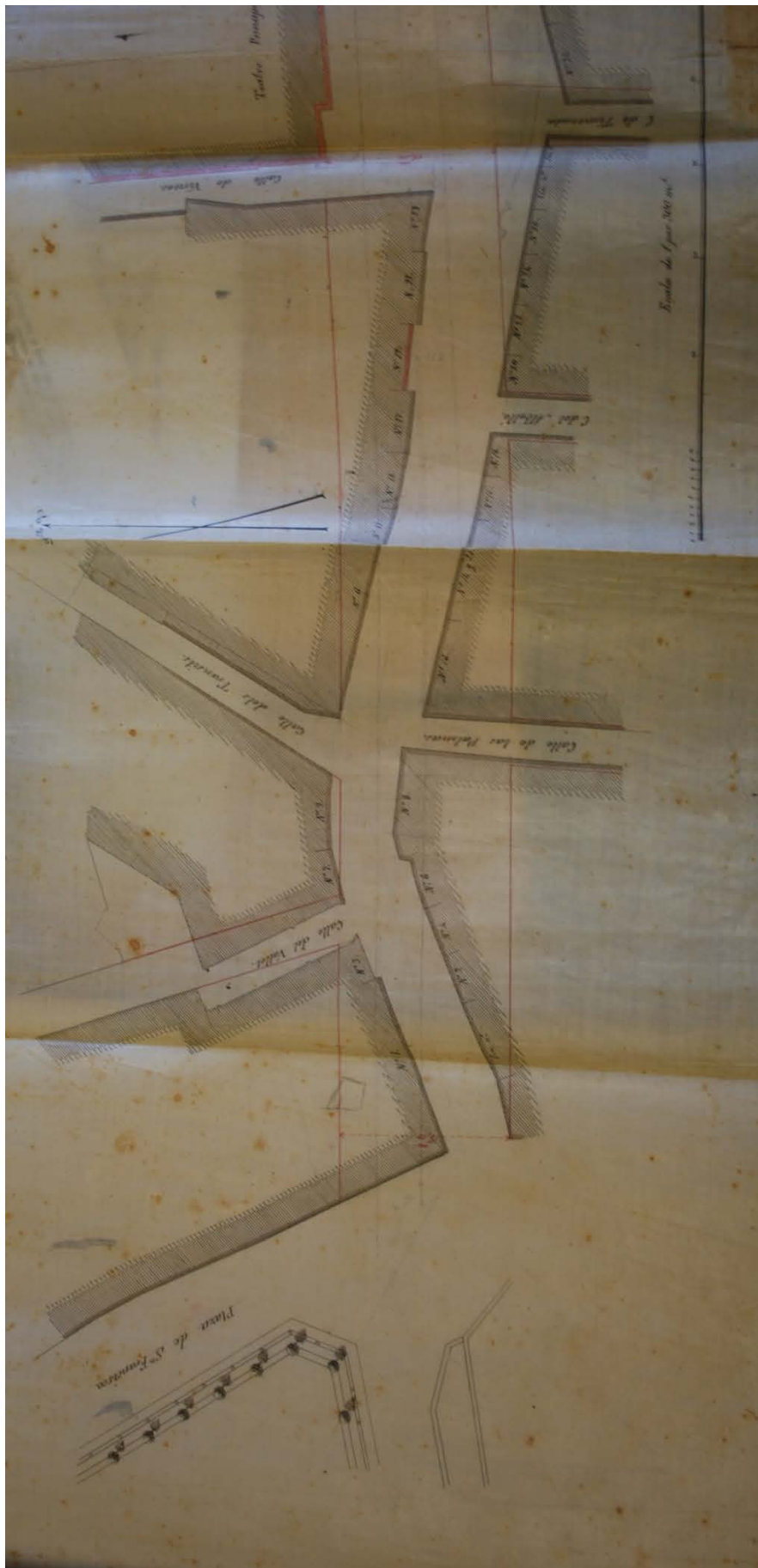


Plano 3

PLANO GEOMETRICO

de la calle de las Barcas
y proyecto de alineaciones
para la misma.



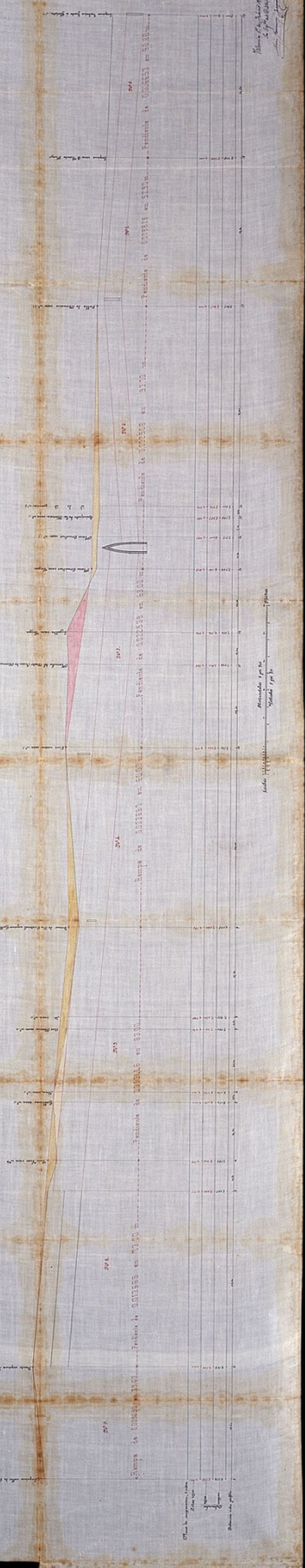


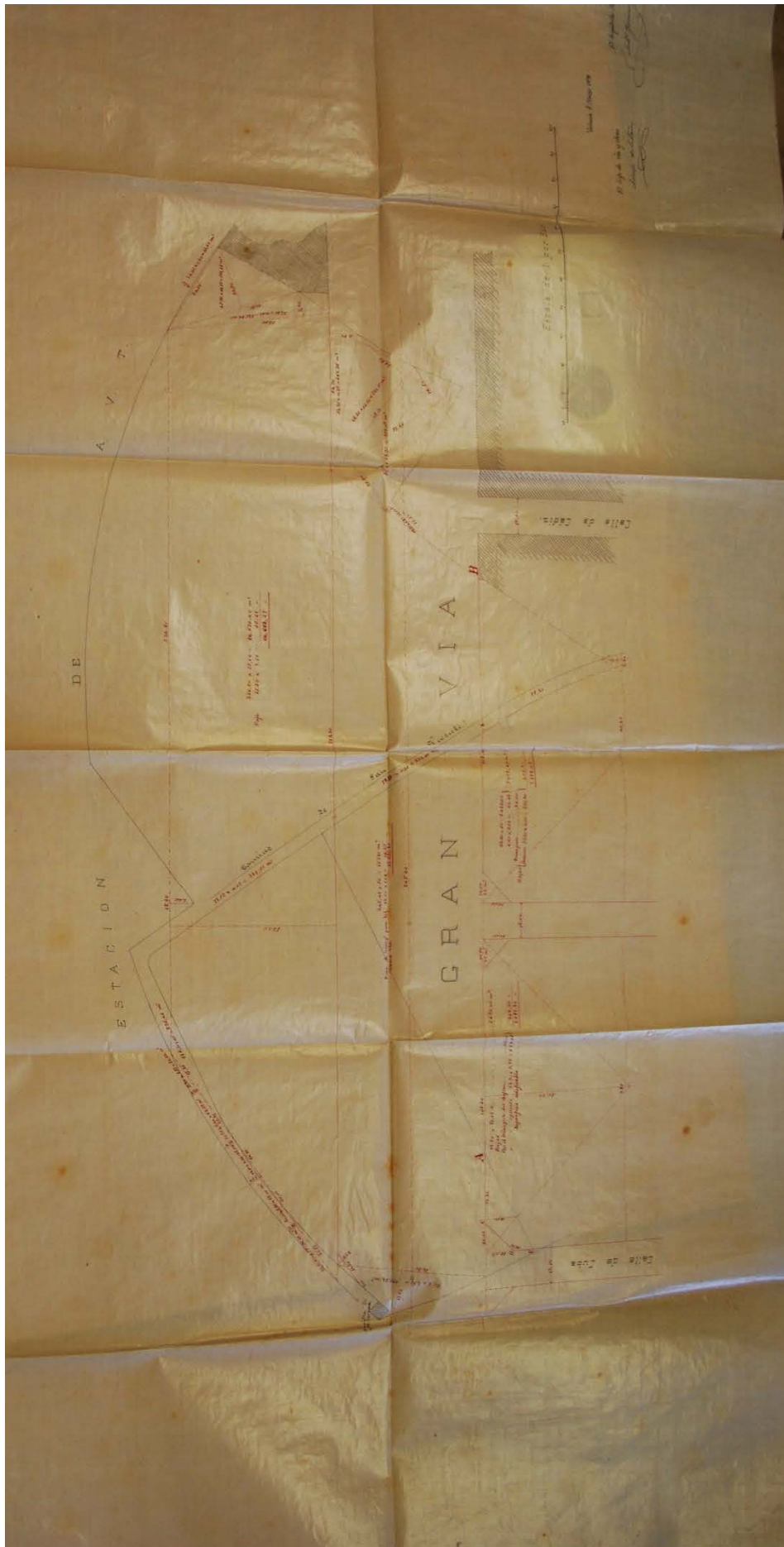
Plano 4

PROYECTO DE REGULARIZACIÓN DE LA PLAZA DE LA REYNA Y APERTURA DE LA CALLE DE LA PAZ
CON LA REFERENCIA DE LAS VÍAS RELACIONADAS CON AQUELLA

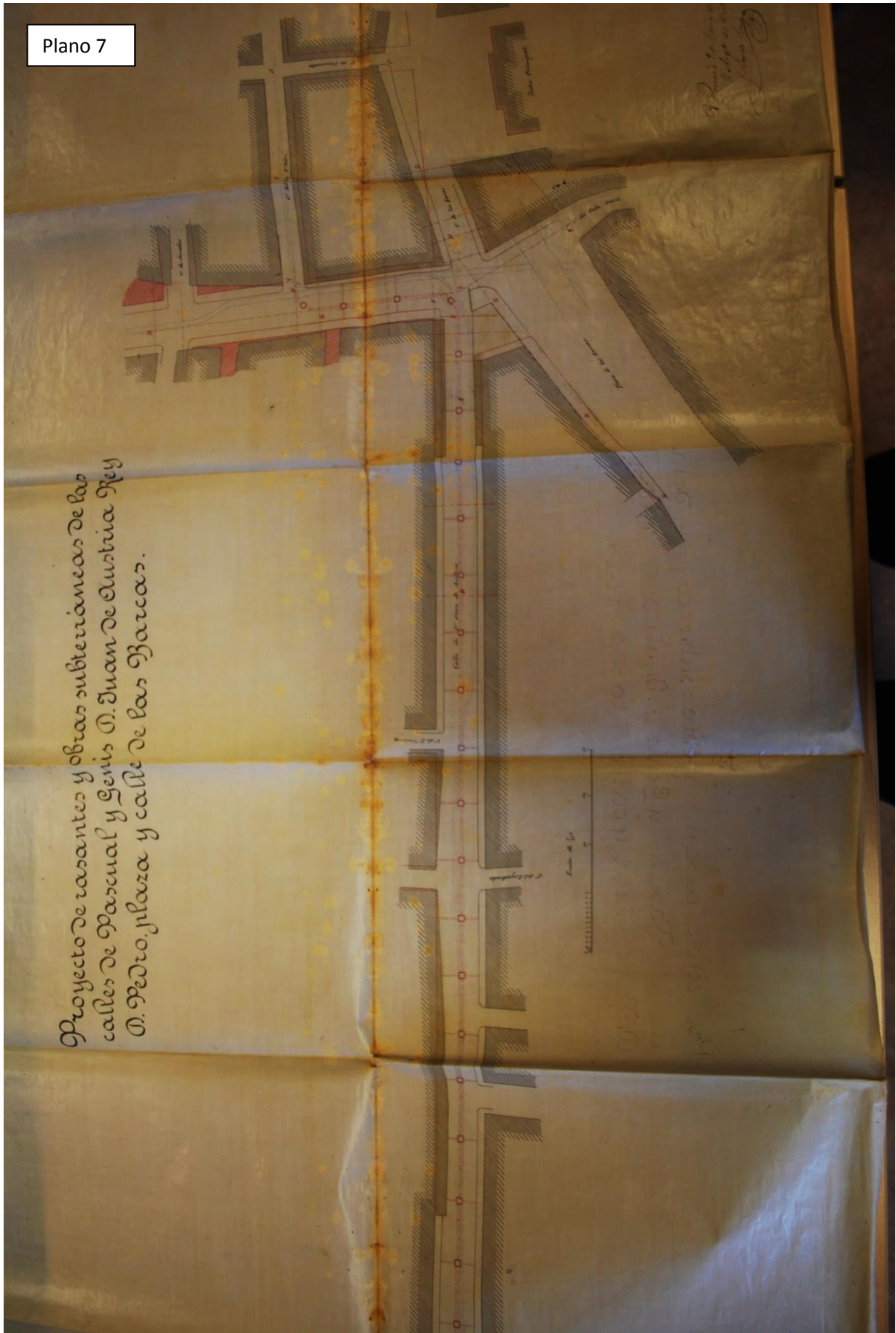


PERFIL LONGITUDINAL DE LA CALLE DE LA PAZ





Proyecto de casantes y obras subterráneas de las
calles de Pascual y Genis D. Juan de Austria Rey
D. Pedro, plaza y calle de las Barcas.



Plano 8



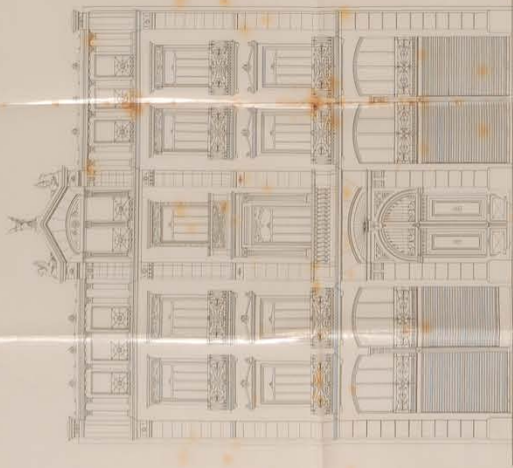




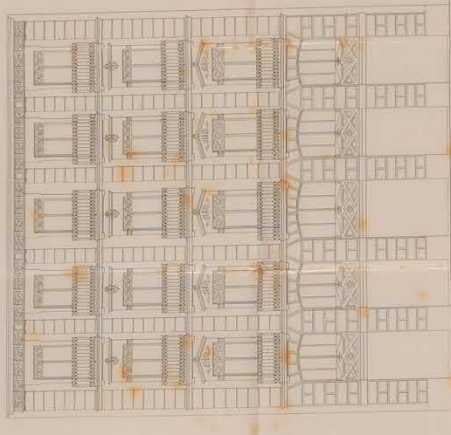




Tipo N.º 1



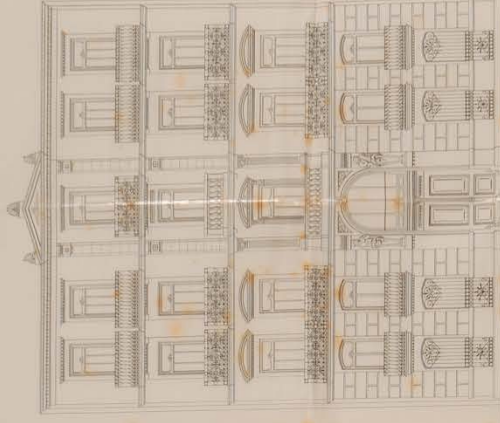
Tipo N.º 2



10m



Tipo N.º 3



10m



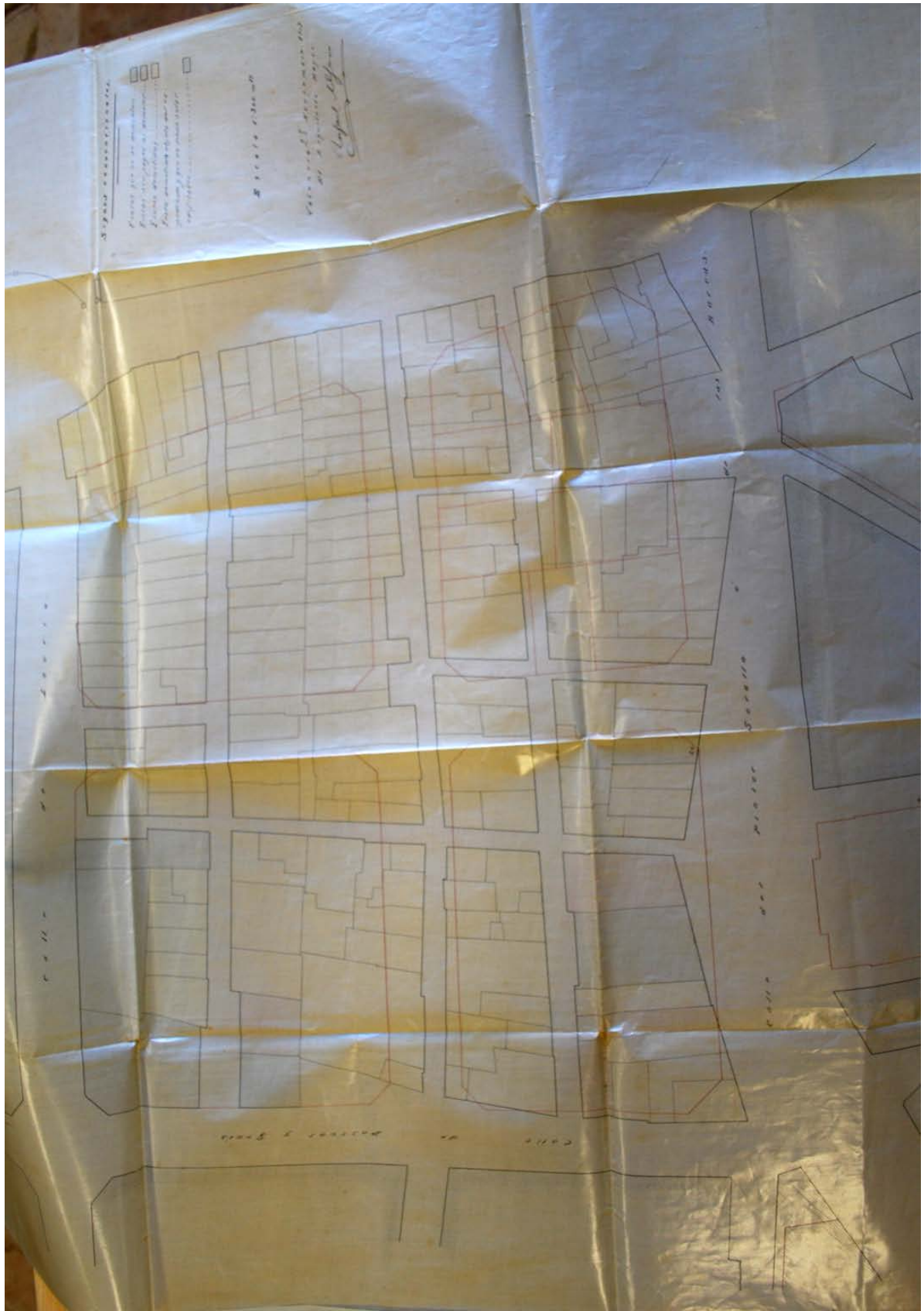
Plano
de
Valencia

y

Detalle
del

Barrio de Pescadores





*Manzana n^o 1 del reformado
Barrio de Pescadores.*

<i>Solar.</i>		<i>Superficie</i>	
<i>Calle</i>	<i>N^o</i>	<i>Metros.</i>	
<i>Barcas</i>	<i>2</i>	<i>361</i>	<i>38</i>
<i>id</i>	<i>4</i>	<i>331</i>	<i>79</i>
<i>id</i>	<i>6</i>	<i>330</i>	<i>79</i>
<i>id</i>	<i>8</i>	<i>343</i>	<i>90</i>
<i>Sur</i>	<i>4</i>	<i>243</i>	<i>15</i>
<i>Levante</i>	<i>3</i>	<i>316</i>	<i>45</i>
<i>id</i>	<i>5</i>	<i>322</i>	<i>87</i>
<i>id</i>	<i>7</i>	<i>340</i>	<i>29</i>
<i>Sagrario San Juan</i>	<i>3</i>	<i>237</i>	<i>93</i>
<i>id</i>	<i>5</i>	<i>277</i>	<i>38</i>
Total.....		3105	93

N. Cefan

Barrio de Pescadores.

Solares de la Manzana n^o 2.

Calle ó plaza	N ^o	Superficie aproximada		Precio del m ²	
		Pies	Cts	Pesetas	Cts
Emilio Castelar	23	401	19	400	00
id.	24	388	89	320	00
id.	25	391	84	400	00
Laura	5	324	87	240	00
id.	7	358	83	250	00
Sur	10	389	04	180	00
Levante	4	304	36	210	00
id.	6	291	52	200	00
id.	8	292	01	230	00

Valencia 28 Septiembre 1908
 El Regidor Mayor
 R. C. C. C.

Barrio de Pescadores
Valoracion de los solares
de la
Manzana n.º 2

<i>Calle ó Plaza</i>	<i>N.º</i>	<i>Superficie</i>		<i>Precio por mts.²</i>	<i>Valoracion</i>	
		<i>En metros</i>	<i>En palmas</i>		<i>Pesetas</i>	<i>cts.</i>
<i>Emilio Castelar</i>	23	423978	26317	4.00	169588	00
<i>id</i>	24	389097	52356	3.20	124508	80
<i>id</i>	25	426958	32125	4.00	170780	00
<i>Lauria</i>	5	327466	38219	2.40	78590	40
<i>id</i>	7	351416	84898	2.50	87852	50
<i>Sur</i>	10	390917	61883	1.80	70363	80
<i>Levante</i>	8	291125	67392	2.10	61135	20
<i>id</i>	6	291875	68854	2.00	52374	00
<i>id</i>	4	286555	58423	2.30	65906	50

Valencia 26 Octubre 1908
El Arquitecto Mayor
M. Ullera

Barrio de Pescadores
Valoración de los solares disponibles
de la
Manzana n.º 2

<i>Calle</i>	<i>N.º</i>	<i>Superficie</i>				<i>Precio por mts.²</i>	<i>Valoración</i>	
		<i>En metros</i>		<i>En palmos</i>			<i>Pesetas</i>	<i>Cts.</i>
<i>Perez Pujol</i>	<i>10</i>	<i>518</i>	<i>13</i>	<i>6200</i>	<i>35</i>	<i>190</i>	<i>60444</i>	<i>70</i>
<i>Lauria</i>	<i>5</i>	<i>426</i>	<i>74</i>	<i>8317</i>	<i>16</i>	<i>220</i>	<i>93882</i>	<i>80</i>

Valencia 6 Diciembre 1910

El Arquitecto Mayor

Mesera

Barrio de Pescadores

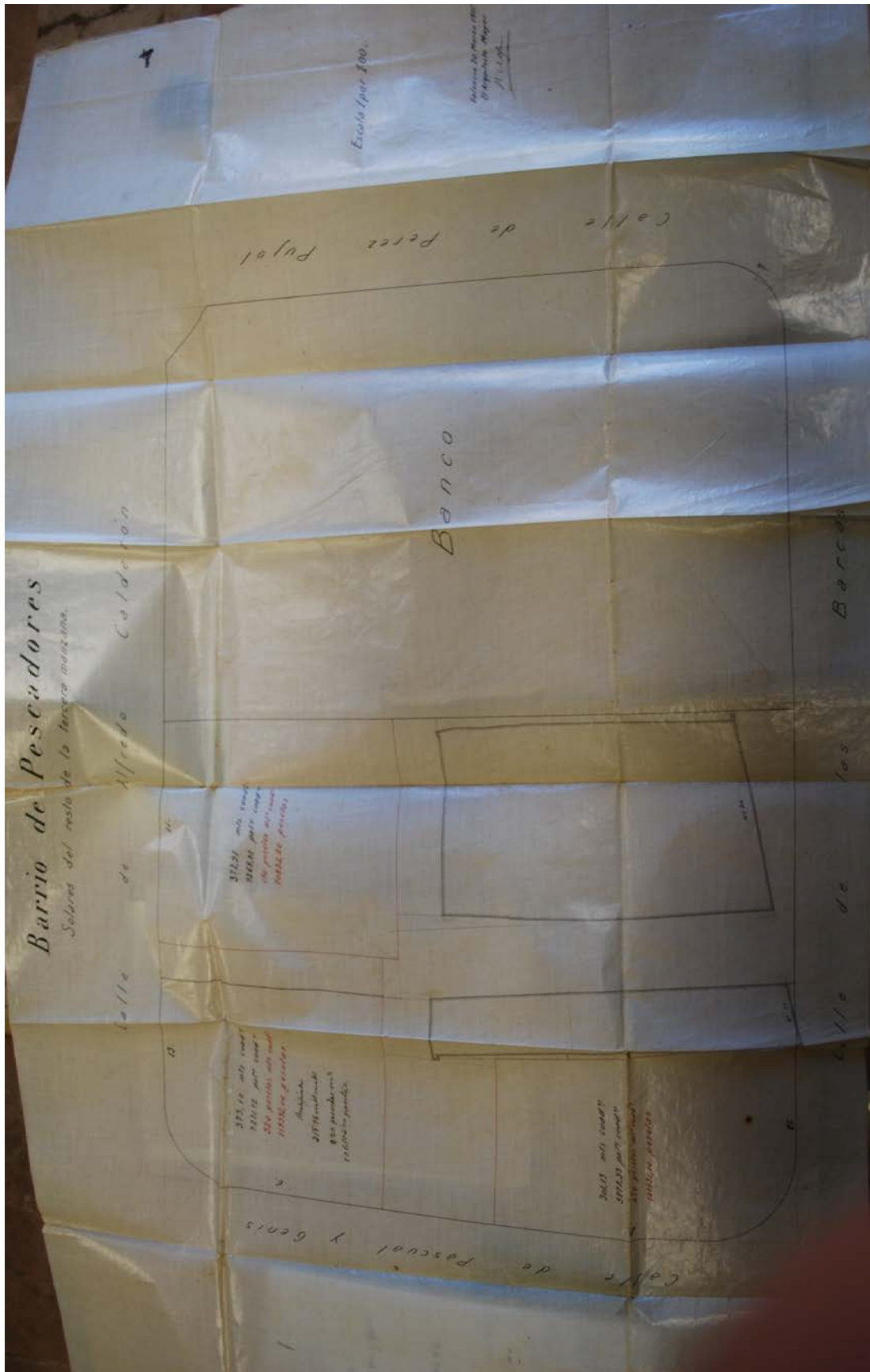
Solares del resto de la tercera manzana

Calle	Nº	Superficie		Precio del metro ²		Valoracion	
		Metros ²	Cent. ²	Pesetas	Cent. ²	Pesetas	Cent. ²
Pascual y Jouis	2	301	13	470	00	141531	10
Alfredo Calderon	13	373	10	320	00	119592	00
id id	11	372	91	190	00	70852	90

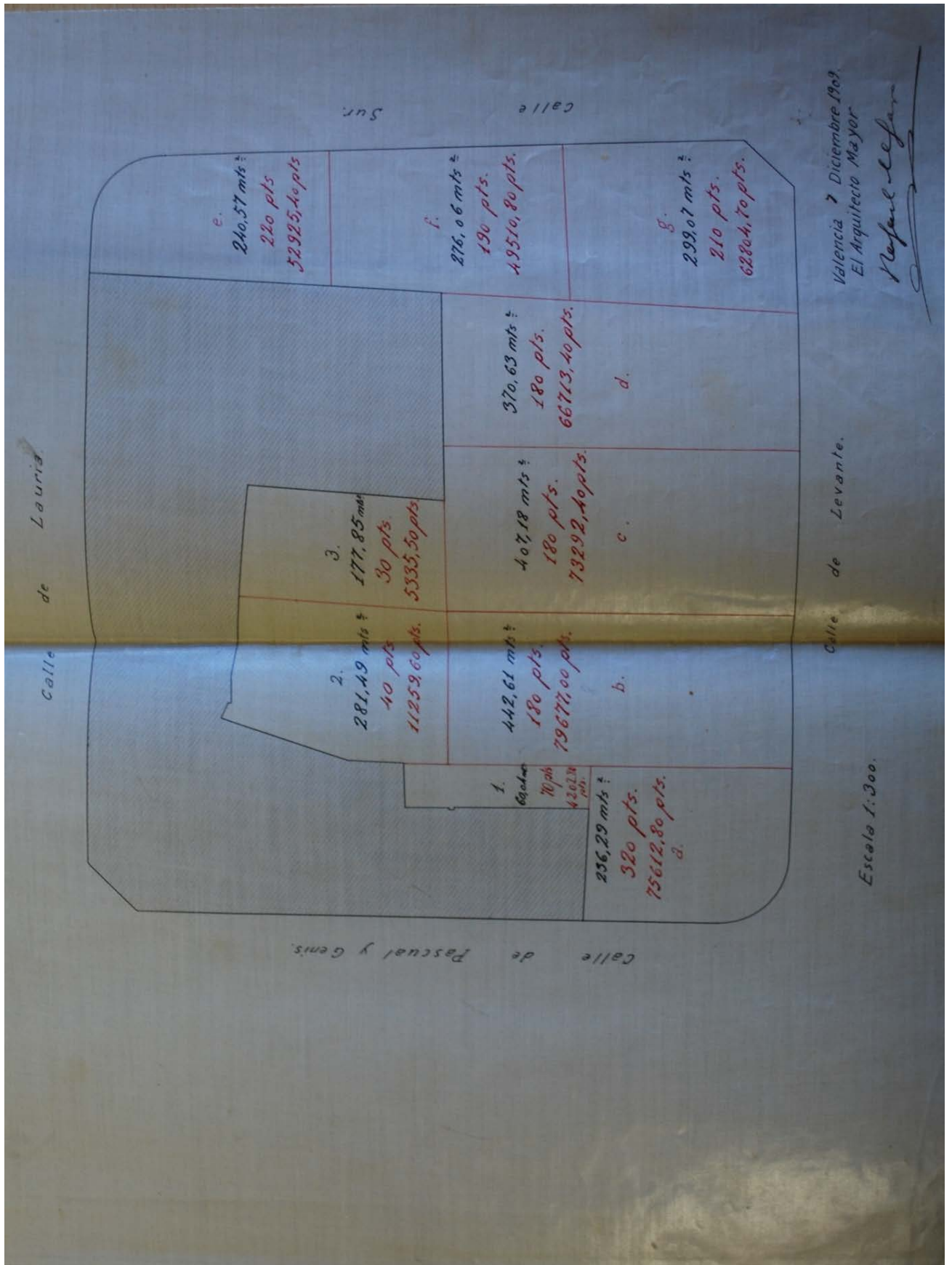
Valencia 20 Marzo 1911

El Arquitecto Mayor

N. Cef.



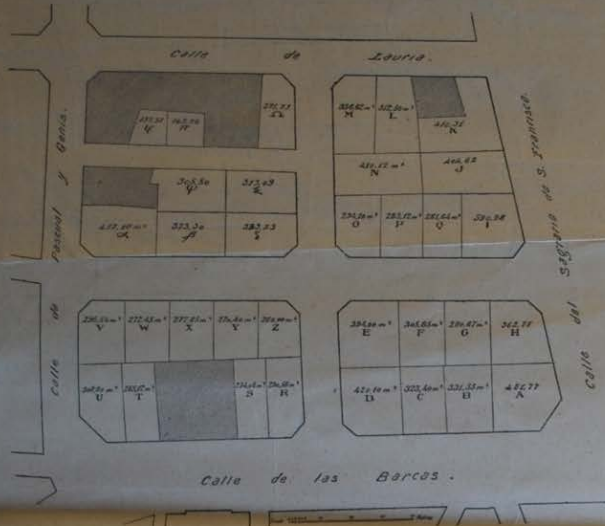
Manzana 3.



Manzana 4

Reforma del Barrio de Pescadores

1.ª SOLUCION



2.ª SOLUCION



PRESUPUESTO

GASTOS

SOLUCIONES	VALOR DE LAS					GASTO TOTAL		
	Financ pagadas		Financ sin pagar del barrio					
	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.
Primera					94.000	*	4.131.842	63
Segunda	3.785.240	07	252.602	56	947.000	*	4.291.842	63
Tercera					1.162.000	*	5.199.842	63

NOTA.—A los anteriores gastos hay que añadir los de menor cuantía que originen los expedientes de expropiación.

INGRESOS

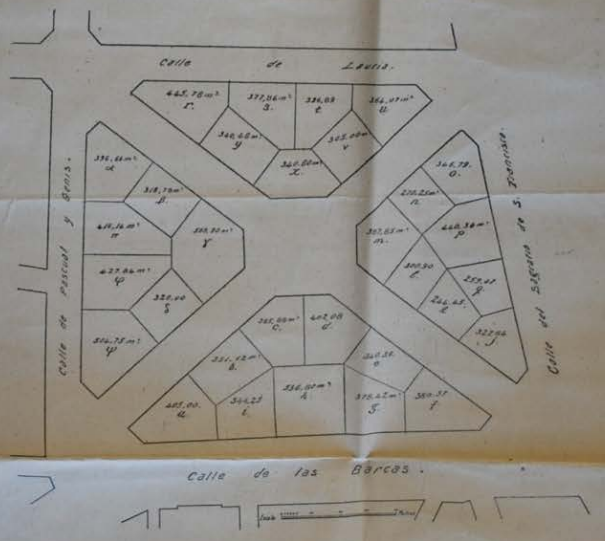
SOLUCIONES	SUPERFICIE		Precio medio del metro cuadrado	Valor total calculado para los solares			
	Total de las cuatro manzanas	De los solares enajenables					
	Metros cuadrados	Metros cuadrados	Metros	Pesetas	Cts.		
Primera	12.980	83	10.777	17	305	3.287.038	85
Segunda	13.541	83	11.070	35	300	3.321.105	30
Tercera	11.575	95	11.575	95	290	3.337.025	50

ESTADO ECONOMICO

SOLUCIONES	Existencias en el Banco de España	VALOR				Cantidad total sin necesaria		
		De las fincas justipreciadas y sin pagar del barrio y Calle Mayor		Calculado para las fincas sin justipreciar aún				
		Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.			
Primera				120.000	*	540.151	20	
Segunda	130.232	04	429.151	25	450.000	*	588.151	30
Tercera				1.162.000	*	1.591.151	20	

RECURSOS.—Tres millones de pesetas en obligaciones municipales pignoradas en el Banco de España para el préstamo de 1.500.000 pesetas, de las que van invertidas 1.301.767'93 pesetas.

3.ª SOLUCION



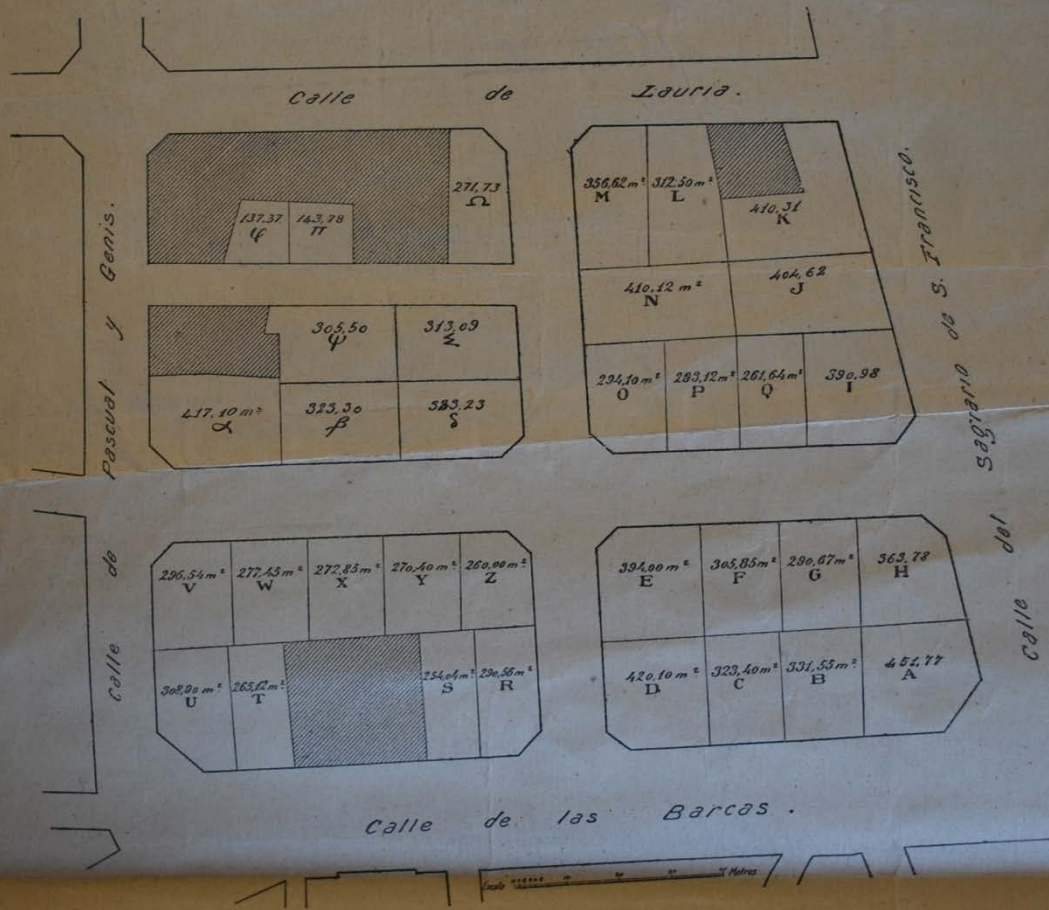
Escala de 1 : 1250

Valencia 12 de Julio de 1907

a m. ff. arqu. y emp. Mar
 H. Villar

Reforma del Barrio

1.ª SOLUCION

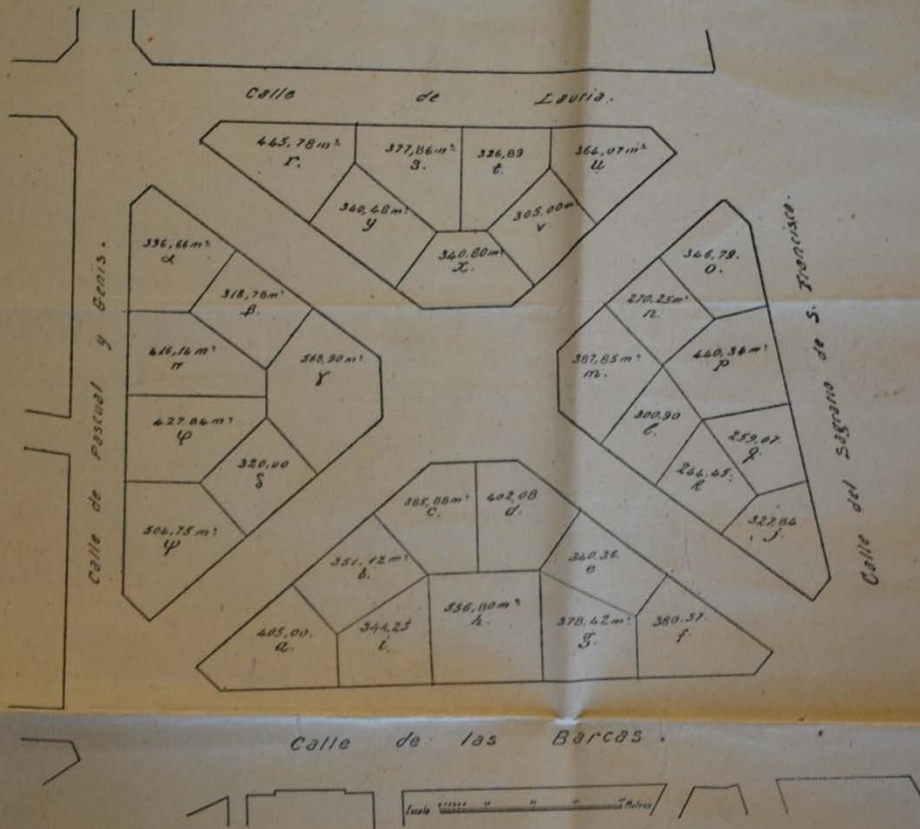


o de Pescadores

2.^a SOLUCION



3.^a SOLUCION



Escala de 1 : 1250

Valencia 12 de Julio de 1907

a mi ff. amigo, amigo Mr
 N. N. N.
 N. N. N.

PRESUPUESTO

GASTOS

SOLUCIONES	VALOR DE LAS				Calculado para las fincas no justipreciadas aún, descontando el beneficio que su venta pueda producir		GASTO TOTAL	
	Fincas pagadas		Fincas sin pagar del barrio					
	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.
Primera					94.000	>	4.131.842	63
Segunda	3.785.240	07	252.602	56	247.000	>	4.284.842	63
Tercera					1.162.000	>	5.199.842	63

NOTA.—A los anteriores gastos hay que añadir los de menor cuantía que originen los expedientes de expropiación.

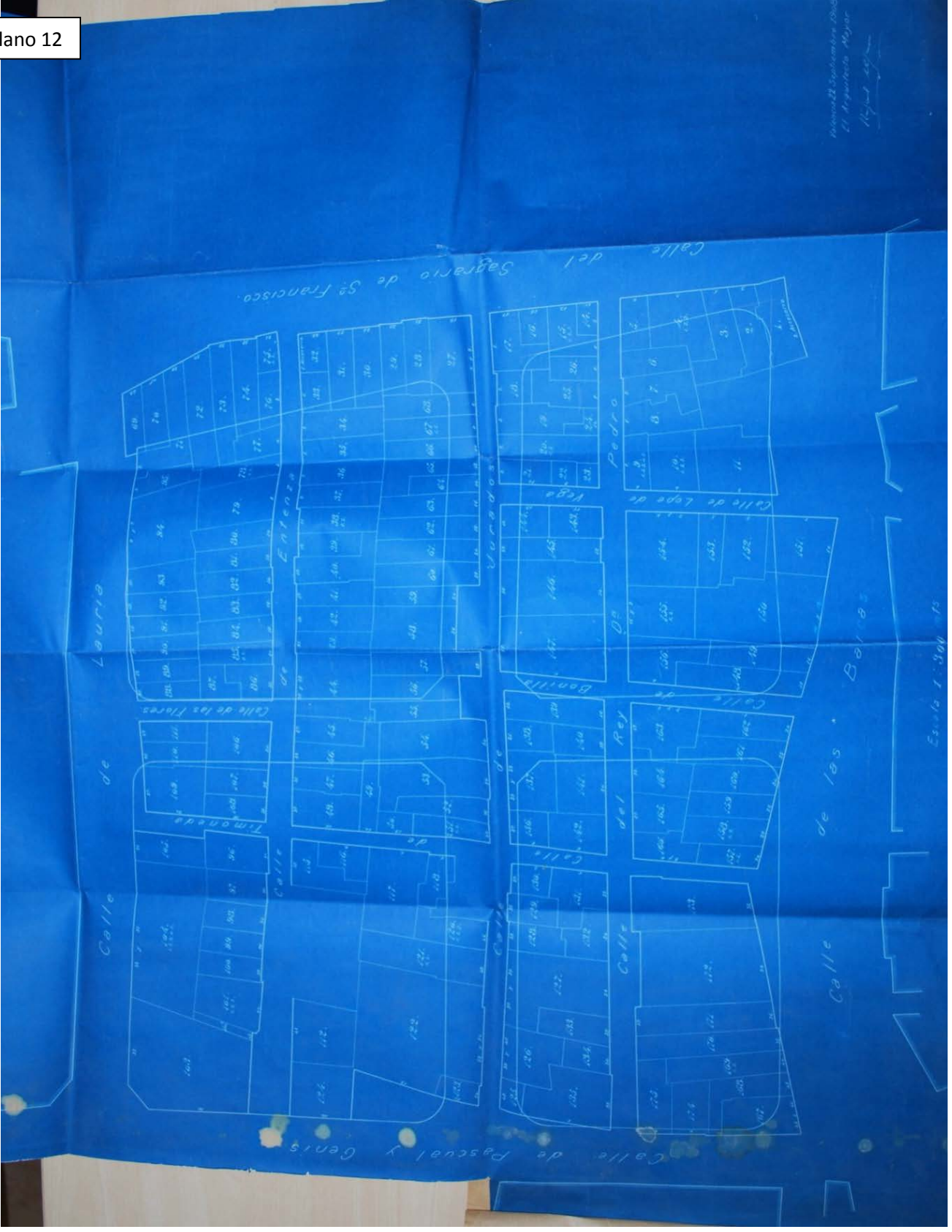
INGRESOS

SOLUCIONES	SUPERFICIE				Precio medio del metro cuadrado	Valor total calculado para los solares	
	Total de las cuatro manzanas		De los solares enajenables				
	Metros cuadrados	Metros cuadrados	Metros cuadrados	Metros cuadrados	Metros	Pesetas	Cts.
Primera	12.989	83	10.777	17	305	3.287.036	85
Segunda	13.541	83	11.070	35	300	3.321.105	*
Tercera	11.575	95	11.575	95	290	3.357.025	50

ESTADO ECONÓMICO

SOLUCIONES	Existencias en el Banco de España		VALOR				Cantidad total aún necesaria	
			De las fincas justipreciadas y sin pagar del Barrio y calle Mayor		Calculado para las fincas sin justipreciar aún			
	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.
Primera					120.000	>	549.151	26
Segunda	139.232	04	429.151	26	459.000	>	888.151	26
Tercera					1.162.000	>	1.591.151	26

RECURSOS.—Tres millones de pesetas en obligaciones municipales pignoradas en el Banco de España para el préstamo de 1.500.000 pesetas, de las que van invertidas 1.360.767'96 pesetas.



November 22, 1880
El Arquitecto Mayor
M. J. M.

Escola 1. 300 15

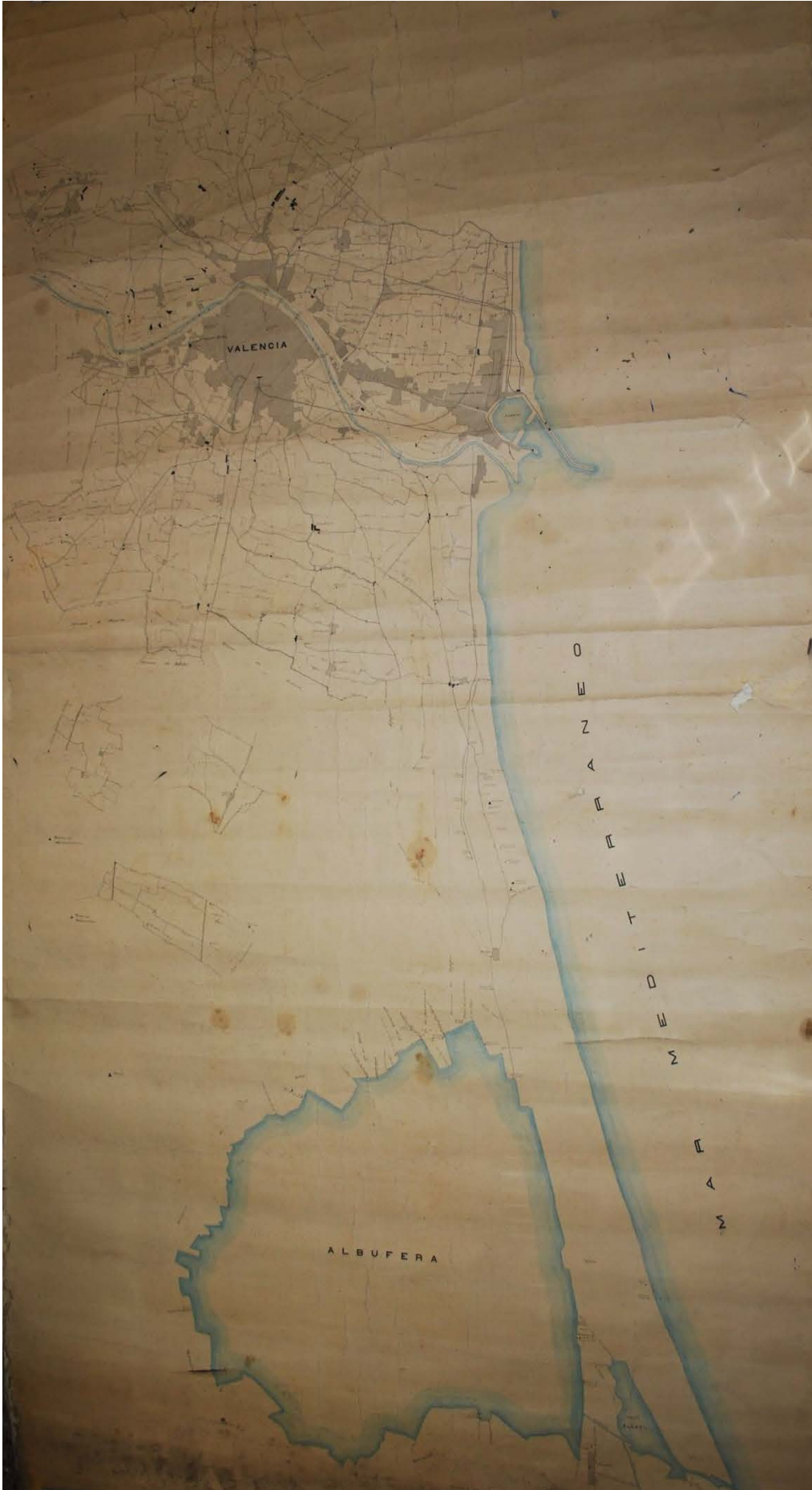
Plano 13



Plano 14







APÉNDICE III

FICHAS DE LOS PRINCIPALES AGENTES URBANOS IMPLICADOS EN LA REFORMA INTERIOR DE VALENCIA

PERSONAJES POLÍTICOS

- Cirilo Amorós Pastor (1830-1887)
- Aurelio Blasco Grajales (1846-1939)
- Vicente Blasco Ibáñez (1867-1928)
- José Campo Pérez, Marqués De Campo (1814-1889)
- Vicente Dualde Furió (1851-1917)
- Pedro Fuster Galbis (1840-1910)
- José Igual Torres (1861-1935)
- Carmelo Navarro Reverter (1840-1905)
- Juan Navarro Reverter (1884-1924)
- José Peris Valero (1821-1877)
- José María Sales Reig (1843-1912)
- José Sanchis Bergón (1860-1926)
- Carlos Testor Pascual (1850-1926)
- Manuel Zabala Urdániz (1852-1927)

ARQUITECTOS

- Rafael Alfaro Sánchez-Gadeo (1852-1914)
- Joaquín María Arnau Marimón (1849-1906)
- Federico Aymami Faura (?-1926)
- Joaquín María Belda Ibáñez (1839-1912)
- Timoteo Calvo E Ibarra (1799-1879)
- José Calvo Tomás (?- 1903)
- José Camaña Laymon (1850-1926)

- Antonio Ferrer Gómez (1850-19256)
- Luis Ferreres Soler (1852-1926)
- Sebastián Monleón Estellés (1815-1878)
- Francisco Mora Berenguer (1875-1961)
- Demetrio Ribes Marco (1875-1921)

INSTITUCIONES

- Academia De Bellas Artes De San Carlos
- Ateneo Mercantil De Valencia.
- Instituto Medico Valenciano
- Lo Rat Penat.
- Real Sociedad Económica De Amigos Del País De Valencia

POLÍTICOS

CIRILO AMORÓS Y PASTOR (1830- 1887)

Político valenciano, miembro del Partido moderado y abogado de profesión. Estudió en la Universidad de Valencia, concluyendo su formación en 1852. En su trayectoria política ocupó diferentes cargos. Fue diputado en Cortes por Liria y por Xátiva en diferentes legislaturas y Gobernador Civil de la ciudad de Valencia en 1865, y fue el promotor del derribo de sus murallas precisamente durante ese año. Intervino en diversas entidades públicas valencianas, como la Sociedad Valenciana de Tranvías, la Caja de Ahorros de Valencia o la compañía del Ferrocarril de Almansa-Valencia. Fue socio fundador de Lo Rat Penat, fundador del Decano del Ilustre Colegio de Abogados de Valencia y socio de Honor de la Real Sociedad Valenciana de Agricultura y miembro de la Real Sociedad Económica de Amigos del País. Contribuyó a la Restauración borbónica, colaborando con Martínez Campos en 1874 en proclamación de Alfonso XII en Sagunto, además de formar parte del Consejo de Notables que redactó la Constitución Española de 1876.

Falleció en 1887 a los 56 años en su domicilio, situado en el número 46 de la calle que hoy día lleva su nombre.

AURELIO BLASCO GRAJALES (1846-1939)

Nace el 10 de junio de 1846 en Valencia. Estudia Derecho en la Universidad de dicha ciudad y en 1876 ya figura inscrito en el Colegio de Abogados. También destaca su labor periodística, primero colaborando en la Los dos Reynos de Peris y Valero y más tarde creando órganos de prensa defensores de los principios republicanos como La Alianza, La Nueva Alianza, El Despertados y La Revolución. Su vinculación es claramente política, ya que Blasco Grajales pertenecía al Partido Republicano Democrático Federal, al que se afilió en 1869. En 1895 es nombrado teniente de alcalde y diputado provincial por el Distrito del Mar y del Mercado durante este año y el siguiente. Pero con el estallido de la Guerra Civil su carrera política se ve truncada.

También tuvo una intensa vida masónica. En 1885 ingresa en la logia Justicia y en 1891 fue nombrado Venerable Honorario de la logia Puritana, fundada por él entre otros, y donde ejercerá posteriormente el cargo de Venerable Mestro. Crea y preside la asociación de

librepensadores "El Independiente", asimismo funda en 1889 el órgano de expresión La Antorcha Valentina.

Tras dedicar su vida al republicanismo y la masonería, Blasco Grajales acaba sus días en la más absoluta penuria económica, murió en las Hermanitas de los Pobres de Valencia el 13 de noviembre de 1939, un día después de firmar un documento de retractación por su labor masónica.

VICENTE BLASCO IBÁÑEZ (1867-1928)

Nació en Valencia, el 29 de enero de 1867. Ya desde su infancia, en sus propias palabras, tiene recuerdos de la rebelión cantonal en los inicios de la Primera República Española (1873-1874). También recuerda el primer libro serio que leyó "La historia de los Jirondinos" de Lamartine y las obras de Víctor Hugo. Vemos pues como, ya desde su juventud, tuvo claro lo que quería hacer, en palabras de Ramiro Reig "ser un escritor revolucionario, agitador por la palabra y por la acción".

En cuanto a sus estudios, quiso ser marino pero las matemáticas no eran su fuerte y decidió entonces inclinarse por el derecho. Cursó sus estudios en la Universidad de Valencia y se licenció en 1888, aunque posteriormente casi no ejerció.

Durante sus años como estudiante universitario participa en diversas acciones de agitación republicana y anticlerical. A los 20 años ingresa en la masonería, adoptando el nombre simbólico de Danton.

Sus inicios en la vida política los vive asistiendo a las reuniones del Partido Republicano Federal, en el casino de las Juventudes Federales. En sus intervenciones se da cuenta de su capacidad de oratoria y de su poder de persuasión, el auditorio se entusiasmaba y enardecía con sus palabras.

Blasco Ibáñez siente la obligación moral de contribuir a mejorar las condiciones de vida del pueblo de su época. Vivía este en un tiempo de analfabetismo y precariedad, con unas creencias profundamente anquilosadas y sin esperanzas de mejoramiento.

Uno de sus primeros actos revolucionarios se da en 1890, cuando el marqués de Cerralbo, pretendiente carlista, llega a Valencia. Blasco, desde el periódico La Bandera Federal, lanza un llamamiento para boicotear esta visita, boicot que será un completo éxito pero que lleva a Blasco a tener que huir a París por ser acusado de injurias al poder público. Pasa el invierno de 1890 al 91 en la capital francesa, donde comienza su etapa periodística escribiendo crónicas de lo que ve para algunos periódicos.

En 1891 se casa con María Blasco, con la que tendría 4 hijos: Mario, Julio César (fallecido a los 24 años), Sigfrido y Libertad.

Desde 1892 a 1905, ya de regreso de París, se dedica enteramente a la política y se convierte en el político más popular. Esto lo consigue haciéndose cercano, visitando todos los barrios de la ciudad, los pueblos de la provincia, dando mítines, escribiendo en los periódicos,... En definitiva rompiendo con la forma de hacer política que venía siendo habitual hasta el momento.

Para organizar este movimiento se valían de la red de casinos republicanos distribuidos por los barrios populares de la ciudad. Estos casinos eran centros de reunión y espacios de sociabilidad. Servían a su vez como rápido instrumento para la movilización ciudadana, pues en pocas horas acudían a la llamada anunciada en el diario El Pueblo, diario fundado por Blasco Ibáñez en 1894. Además, en estos casinos se tenía acceso a una variada actividad cultural, con especial interés por todo lo concerniente a los derechos humanos.

Entre los años 1898 y 1907 Blasco ocupó escaño en el Congreso de los Diputados representando al partido republicano denominado Unión Republicana.

Se configuró de este modo lo que se ha denominado blasquismo, un movimiento político cuyos antecedentes podrían ser los sans-culottes de la Revolución Francesa. Defendían de igual modo el principio roussoniano de que la soberanía popular debe ser ejercida. Este movimiento ganó todas las elecciones entre 1898 y 1933. Su éxito lo deben a identificar la cultura popular con la cultura republicana, a la utilización del lenguaje de la calle, a la sociabilidad mediterránea y su gusto por el tumulto y el ruido y a las relaciones de barrio y de fiesta.

Durante este período fue perseguido por la justicia en tres ocasiones. La primera por un alboroto anticlerical contra una expedición de peregrinos a Roma, esto le valió el encarcelamiento. La segunda en 1896 por soliviantar a las masas en contra de la Guerra de Cuba, esta vez se ve obligado a huir a Italia. Allí escribe una magnífica obra, consideraba una espectacular guía del país, se trata de En el país del arte. Cuando regresa a Valencia es apresado y pasa el invierno de 1896 a 1897 en la cárcel de San Gregorio. Y la tercera vez que tuvo problemas con la justicia fue en 1898, por encabezar manifestaciones contra la monarquía, lo que le llevó de nuevo a prisión.

Es en estos años cuando escribe sus famosas novelas de temas valencianos y sociales: Arroz y tartana, Flor de Mayo, La barraca, Entre naranjos, Cañas y barro, La Catedral, El intruso, La bodega o La horda. También inicia aquí su tarea como editor, fundando con su amigo Francisco

Sempere la editoria Prometeo. Dicha editorial publicaba a precios asequibles grandes obras clásicas, así como las de Blasco Ibáñez.

En 1903 el blasquismo vive un momento difícil, el número dos del movimiento, Rodrigo Soriano, comienza a atacar a Blasco Ibáñez con el fin de ocupar su lugar. Soriano crea otro partido y se desencadena una lucha tremenda entre los partidarios de uno y otro. Tal es el clima que se vivía en la ciudad que Blasco se ve obligado a abandonarla. Marcha entonces a Madrid en 1905 para ocupar su puesto como diputado. Aún es "obligado" por sus seguidores a presentarse a las elecciones de 1907, en las que vuelve a salir elegido, pero renuncia al poco tiempo a su escaño para dedicarse a su vertiente más literaria. No regresará a la vida política hasta la dictadura de Primo de Ribera, dictadura que combatirá desde su exilio.

Como decimos, ahora Blasco se dedica a promocionar sus obras y las de su editorial. En Madrid descubre la vida de las tertulias, los salones, las noches galantes, la ópera y el teatro. Y en 1909 decide cruzar el charco para viajar a Argentina, contratado para realizar una gira de conferencias que le reportaran pingües beneficios. En dichas conferencias trata temas de los más variados: Napoléon, Wagner, pintores del Renacimiento, la Revolución Francesa, Cervantes, filosofía, cocina, etc.

Estando en este país realiza un viaje a la Patagonia y a la región del río Paraná, donde decide invertir para crear una gran obra de colonización. Compró tierras para poner en cultivo ayudado de labradores valencianos que quisieran embarcarse en esta aventura transoceánica. Dichos labradores arrendarían las tierras por diez años tras lo cual podrían comprarlas con los beneficios que obtuviesen. Pero este proyecto terminará siendo un rotundo fracaso y dejará a Blasco completamente arruinado. Tras esto decide volver a España.

Debido a su situación económica decide marchar a París, capital cultural del momento, para convertirse en escritor internacional fabricante de best-sellers. En el verano de 1914 estalla la Primera Guerra Mundial y Blasco ve la oportunidad para escribir en la prensa reportajes al respecto. Además, aprovechando la coyuntura, escribe una Historia de la Guerra Europea, que publicará por fascículos en su propia editorial. Personaje activo como es él, decide visitar los frentes y la retaguardia y de ahí saldrá la novela que le hizo famoso a nivel mundial y le solventó definitivamente sus problemas de dinero: Los cuatro jinetes del Apocalipsis. Que formará la trilogía sobre la Gran Guerra junto con Mare Nostrum y Los enemigos de la mujer.

En Estados Unidos este primer libro de la trilogía causó furor, fue el más vendido en 1919, el segundo más leído tras la Biblia, se hicieron artículos de venta relacionados con él (ceniceros, corbatas, pisapapeles, juguetes, jabones, cigarrillos,...) e incluso se realizó una versión cinematográfica protagonizada por Rodolfo Valentino.

Comienza así una gira norteamericana organizada por Mr. Pond, que le hizo tremendamente rico. Blasco viajó por todo el país, fue nombrado doctor honoris causa en la Universidad de Washington, realiza multitud de conferencias, firma contratos en Hollywood para realizar las versiones en cine de Los Cuatro Jinetes del Apocalipsis y de Sangre y Arena.

Invitado por el presidente Carranza, viaja a Méjico y en 1921 regresa a España, a la Costa Azul, donde se compra una villa a la que llama Fontana Rosa. Pasa por Valencia y el recibimiento es desbordante, la gente en las calles, homenajes, el Ayuntamiento le pone su nombre a la calle donde nació, cabalgatas con carrozas, etc. Blasco se ha convertido definitivamente en un mito.

En su finca de la Costa Azul prosigue con su labor literaria, esta vez por encargo, cuando decide realizar una vuelta al mundo. De ella también obtendrá numerosos beneficios al escribir crónicas periodísticas de lo que va viendo y visitando. Crónicas luego recopiladas en un libro titulado La vuelta al mundo de un novelista, publicada en tres volúmenes entre 1924 y 1925.

Tras su regreso de este viaje decide volver a la vida política para denunciar la dictadura que se estaba viviendo en España por parte de Primo de Ribera. Desde París publica folletos en contra de esta dictadura y del rey que la sustenta (Alfonso XIII). Según sus palabras él, al igual que Víctor Hugo contra Napoleón III, sigue siendo el republicano insobornable de siempre. Además de estos folletos crea la revista España con honra, para ayudar a la oposición en el exilio. También renuncia a su candidatura para entrar en la Real Academia Española, lo que le valió una fuerte campaña denigratoria por parte de la prensa española y que el Ayuntamiento de Valencia retirara la placa con su nombre de la calle que tenía dedicada.

Vicente Blasco Ibáñez murió en su residencia de Menton (Francia) el 28 de enero de 1928, un día antes de cumplir los 60 años. Sus restos fueron trasladados a Valencia tras la proclamación de la Segunda República Española. El 29 de octubre de 1933 el pueblo se echó a la calle para recibir los restos de tan importante personaje. Se organizó una procesión cívica, encabezada por el gobierno republicano, donde los pescadores del Grao llevaron a hombros el féretro de Blasco. Dicho féretro, diseñado por su amigo Mariano Benlliure, tenía tallado un libro abierto en la tapa donde se podía leer Los muertos mandan, título de uno de sus libros.

Sin embargo, debido al estallido de la Guerra Civil, el mausoleo que se había proyectado para él en Valencia no llegó a realizarse. Borraron su memoria, sus libros fueron prohibidos, su familia perseguida y sus bienes incautados. Aún así, sus restos fueron conservados y reposan en la actualidad en un nicho ordinario del cementerio civil de Valencia.

JOSÉ CAMPO PÉREZ, Marqués de Campo (1814-1889)

José Campo nació en Valencia el 22 de mayo de 1814. De madre valenciana y padre aragonés, comerciante de ultramar. Estudió Comercio y, gracias a la prosperidad de su familia, realizó diversos viajes por Europa durante su juventud para complementar su formación.

Personaje clave para entender la historia política y económica valenciana del siglo XIX, José Campo se convirtió en Alcalde de Valencia en 1842, por el Partido Moderado, a los 29 años. Cargo que ostentó hasta 1847. También fue diputado en Cortes siete legislaturas consecutivas. Fundó el diario La Opinión, diario que más tarde tuvo que ceder y que pasó a llamarse Las Provincias. Asimismo, era dueño de una naviera con una flota de veinticinco buques.

Tras su periodo como Alcalde decide dedicarse más a sus actividades mercantiles y financieras. En 1846 funda la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento, el primer banco español de inversiones. Más tarde, en 1864, la Sociedad Central Española de Crédito, en 1878, junto a Navarro Reverter, la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Valencia y en 1881 el Banco Peninsular Ultramarino.

En el ámbito mercantil, ese mismo año de 1881, consiguió la concesión del Correo del Seno de Méjico, que unía Cuba y Puerto Rico con Veracruz y otros puntos del Golfo de Méjico. Para ello creó una importante flota de vapores que actuaron en América, así como en diversos puntos de Asia y el norte de África.

Creó la Sociedad de Conducción de Aguas Potables, promovió el alumbrado de gas y aprobó el adoquinamiento de las principales calles de Valencia. También dispuso plazas con arbolado y reformó el puerto de Valencia.

En 1850 compró, gracias a la ayuda financiera y asesoramiento de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia de la que era socio, los derechos de la línea de ferrocarril del Mar a Játiva y dos años después constituyó la Sociedad de Ferrocarriles del Grao a Játiva, primer ferrocarril valenciano. En 1864 funda la Sociedad Central Española de Crédito. Pero la crisis de 1866 le obliga a liquidar sus Sociedades de Crédito valenciana y española.

Durante el Sexenio revolucionario, José Campo vivió importantes problemas debido a su activismo político, pero con la Restauración de la Monarquía Alfonso XII le concedió el título de Marqués de Campo y senador vitalicio en agradecimiento a la ayuda prestada para dicha restauración.

Muere en Madrid, el 19 de agosto de 1889 a los 75 años de edad.

VICENTE DUALDE FURIÓ (1851-1917)

Nació en Valencia en el año 1851. Estudió Derecho en la Universidad de Valencia, allí fue líder de la Juventud Republicana y seguidor de Manuel Ruiz Zorrilla. En 1873 fue director de El Mercantil Valenciano, cargo que volvió a ostentar entre 1875 y 1878. Asimismo, fue presidente de Lo Rat Penat de 1910 a 1912. A todo esto debemos sumar su gran prestigio como abogado en la época.

En su vertiente como político, entre 1883 y 1891 fue concejal del Ayuntamiento de Valencia por el Partido Republicano Progresista, primer síndico de dicho Ayuntamiento y diputado a Cortes Españolas por Valencia en las elecciones generales de 1893. Cuando Ruiz Zorrilla rompió con Nicolás Salmerón, Dualde fundó su propio diario, El Progreso. En las siguientes elecciones a las que se presentó fue derrotado por el blasquismo, los federalistas y la Unión Republicana. Murió en 1917, a los 66 años de edad.

PEDRO FUSTER GALBIS (1840-1910)

Nacido en Yeste (Albacete) en 1840, se trasladó a Valencia desde edad muy temprana. Estudió Farmacia y Ciencias en la universidad de dicha ciudad. Se doctoró en 1862 en Farmacia y dos años más tarde en Ciencias. Fue Inspector primero de farmacia en la Aduana de Valencia. Unos años después fue decano de la Facultad Libre de Farmacia.

En su vertiente política fue diputado por el distrito de Carlet-Chiva con el Partido Republicano en las elecciones de septiembre de 1888 y, anteriormente, regidor del Ayuntamiento de Valencia durante varias legislaturas.

JOSÉ IGUAL TORRES (1861-1935)

Abogado y político valenciano. Licenciado en Derecho por la Universidad de Valencia y militante de formaciones políticas vinculadas al republicanismo. Ingresó en el Partido Demócrata Posibilista de Emilio Castelar, que aceptó la Restauración de la monarquía borbónica cuando se aprobó el sufragio universal y la Ley del Jurado. Fue elegido alcalde de Valencia entre marzo de 1901 y diciembre de 1902. Fue también diputado al Congreso por el distrito electoral de Gandía en las elecciones generales de 1910. Fue padre del pintor Enrique Igual Ruiz.

CARMELO NAVARRO REVERTER (1840-1903)

Comerciante y hombre político. Nació en Valencia en 1840 y se educó en las Escuelas Pías. Con la revolución de 1868 ejerció la jefatura de la sección de Fomento de la provincia y la secretaría del Gobierno Civil de Alicante. Fue concejal republicano y se dedicó a los negocios. Fue secretario de la Sociedad del Ferrocarril del Grao a Turís. Murió el 8 de junio de 1903.

Llama la atención el antagonismo político y de pensamiento con respecto a su hermano, Juan Navarro Reverter, quien fue ministro de Hacienda durante la regencia de María Cristina de Habsburgo-Lorena y durante el reinado de Alfonso XIII, en este último periodo fue también ministro de Estado.

JUAN NAVARRO REVERTER (1844-1924)

Nace en Valencia el 27 de enero de 1844. Este Ingeniero de Montes de formación, destacó principalmente por su faceta como político y financiero.

Se inició en su faceta política en las filas del Partido Liberal Fusionista, pero más tarde se unió al Partido Conservador de Cánovas, llegando a ser ministro de Hacienda. Nombrado Senador vitalicio en 1903, volvió a ostentar la cartera de Hacienda en tres ocasiones más, durante los gobiernos de José López Domínguez, Antonio Aguilar y José Canalejas. En 1911 fue embajador en el Vaticano y el 31 de diciembre de 1912, bajo el reinado de Alfonso XIII, se convirtió en ministro de Estado. Al año siguiente es nombrado Presidente del Consejo de Estado.

A su faceta política hay que sumarle su carrera docente. Dio clases de Geodesia, Mecánica y Química en la Escuela de Ingenieros de Montes. Asimismo, fue autor de diversas obras como Del Turia al Danubio. Memoria de la Exposición Universal de Viena; Estudios sobre la Hacienda española; El impuesto sobre la renta, y de numerosos discursos económicos, políticos y literarios. Pero debemos destacar también su papel en el devenir económico y financiero de Valencia. Como socio de la Real Sociedad Económica de Amigos del País funda, junto al Marqués de Campo, Cirilo Amorós y Eduardo Pérez Pujol, miembros todos ellos de dicha Sociedad, la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Valencia. Asimismo, crea la Compañía de gas de Alcoy, dirige la fábrica de gas de Valencia y construye el ferrocarril Carcaixent- Gandía-Denia. También dirigió la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento, la Sociedad Valenciana de Tranvías y fue Director gerente del Banco Peninsular Ultramarino. Juan Navarro Reverter murió en Madrid el 2 de abril de 1924 a los 80 años de edad.

JOSÉ PERIS Y VALERO (1821-1877)

Nació en Valencia en el año 1821. Estudió Derecho en la Universidad de Valencia, licenciándose como abogado en 1843. Ya desde esta época criticó los gobiernos moderados, fue además miliciano nacional en el batallón universitario, luchando contra los carlistas, y redactor en el periódico progresista "La Tribuna". Esta actividad política le llevó a un primer exilio forzoso a Italia en 1843.

En 1845, ya de vuelta en España, ejerció como abogado al tiempo que participaba como dirigente en distintas organizaciones de corte progresista y escribía en el diario "La Esmeralda". En 1854 editó el periódico "El Justicia", en apoyo al movimiento revolucionario conocido como bienio progresista (1854-1856). Incluso logró ser Alcalde durante el corto período comprendido entre abril y septiembre de 1856. Fue cesado por las nuevas autoridades conservadoras de Narváez y desterrado a Toledo.

Este político, periodista y abogado valenciano, llegó a Diputado a Cortes por Valencia en 1859 y por Sueca en 1871. En 1864 funda el diario "Los dos Reinos". Entre septiembre y octubre de 1868, tras la victoria en la Gloriosa y el exilio de la reina Isabel II, fue Presidente de la Junta Revolucionaria de Valencia (con el Partido Progresista) y posteriormente Gobernador Civil de la ciudad. En 1871 se marcha a Madrid para ocupar su cargo como Diputado del Congreso. Pero tras la abdicación del rey Amadeo I de Saboya y la llegada de la Primera República, regresa a Valencia para dedicarse a la abogacía y retirarse del mundo de la política.

A Peris y Valero se le recuerda también por ser uno de los impulsores de la apertura de la calle de la Paz, de hecho dicha vía llevó durante cortos períodos de tiempo su nombre, aunque terminó por llamarse por su actual denominación.

Falleció en Valencia en 1877 a los 56 años de edad.

JOSÉ MARÍA SALES REIG (1843-1912)

Nace en Borriana en 1843. Se licenció en Derecho en la Universidad de Valencia y ejerció unos años como abogado. En 1879 fue elegido como regidor del ayuntamiento de Valencia y en 1881 como miembro del Partido Liberal Fusionista fue nombrado segundo teniente de alcalde. Asimismo, entre 1881 y 1884 fue alcalde, cargo que repitió entre 1886 y 1888.

En las elecciones generales españolas de 1893 fue elegido diputado por el distrito de Torrente. Pero dos años más tarde abandonó el escaño y regresó a Valencia para seguir ejerciendo como abogado. Murió en esta ciudad en 1912.

JOSÉ SANCHIS BERGÓN (1860-1926)

Nació en 1860. Este médico, hijo y padre de médicos a su vez, desarrolló su profesión en Valencia, primero como médico municipal (fue Inspector General de Sanidad en 1904), más tarde como director facultativo del Hospital de Santa Ana y finalmente como subdirector del Manicomio Provincial de Valencia, donde se especializó en enfermedades nerviosas.

Hombre de vasta cultura, impulsó la creación de la Federación Nacional de Colegios Oficiales de Médicos de España, de la que sería nombrado primer Presidente en 1921. Anteriormente ya había sido presidente del Colegio Oficial de Médicos de Valencia, fundador y presidente de la Asociación Valenciana de la Caridad, fundador del Asilo de San Eugenio, vocal de la Junta Provincial de Sanidad y académico de número de la Real Academia de Medicina de Valencia desde 1917. Con motivo de este nombramiento pronunció un discurso titulado "Valor etiológico de la herencia en la delincuencia infantil", en el que ya muestra su inclinación por el estudio de la marginación infantil. En dicho discurso expone su visión regeneracionista y eugénica, tal y como él mismo expresa "tutelad los matrimonios y mejoraréis la herencia; mejorad la herencia y perfeccionaréis orgánicamente al individuo; perfeccionad al individuo y podréis regenerar la sociedad". Aunque como él mismo indica también "la herencia es frecuentemente causa remota de la delincuencia. El medio, mejor que causa ocasional es causa determinante".

En su vertiente política, tomó parte activa como miembro del Partido Liberal. En 1905 fue nombrado concejal de sanidad y al año siguiente alcalde del Ayuntamiento de Valencia hasta enero de 1907. Dinamizó servicios como la higiene pública, promovió sociedades como la Liga Nacional contra la Tuberculosis y durante 1910 fue Presidente de la Junta local de primera enseñanza de Valencia.

Murió en 1926 a los 66 años de edad.

CARLOS TESTOR PASCUAL (1850-1926)

Nació en Valencia en el año 1850. Tras estudiar en los escolapios e ingresar en la Universidad de Valencia, se licenció en Derecho en 1870. Trabajó como abogado en la Audiencia y fue

secretario de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación de Valencia de 1872 a 1878. También en 1872 se incorporó a la Tertulia Progresista, pero tras la proclamación de la Primera República la abandonó. Se afilió al Partido Constitucional y gracias a su buena relación con Gonzalo Julián Martín, secretario de la Diputación de Valencia, fue nombrado oficial primero de la secretaría. Con la Restauración Borbónica, Testor se afilió al Partido Liberal de la mano de Práxedes Mateo Sagasta y Trinitario Ruíz Capdepón.

En 1876 fue elegido concejal del Ayuntamiento de Valencia y miembro del Comité Constitucional. Asimismo fue Diputado a Cortes por los distritos de Enguera y Torrente, Senador, Director General de Agricultura, Industria y Comercio, Director General de prisiones, Director Real de seguros y Subsecretario de Gracia y Justicia. También fue miembro de la sociedad cultural valenciana Lo Rat Penat.

Murió en Valencia en 1926.

MANUEL ZABALA URDÁNIZ (1852-1927)

Nació en Zaragoza en 1852. En 1874 se doctoró en Filosofía y Letras y en Derecho por la Universidad de Zaragoza y diez años más tarde obtuvo la cátedra de Geografía e Historia en el Instituto de Valencia. En esta ciudad fue elegido regidor del ayuntamiento por el Partido Liberal Fusionista en el año 1889 y alcalde de la misma durante el 1893-1894. En 1898 ostentó el cargo de Diputado a Cortes por el distrito de Llíria y en 1904 fue nombrado Consejero de Instrucción Pública. También fue presidente del Ateneo Mercantil de Valencia.

En su faceta como historiador y pedagogo escribió numerosas obras, destacaremos el Compendio de Historia Universal (1909), El mapa mundi y Europa en particular (1916), Historia de España (1920) y su Geografía general.

Muere en Madrid en el año 1927.

ARQUITECTOS

RAFAEL ALFARO SÁNCHEZ-GADEO (1852-1914)

Nace en 1852. Estudia arquitectura y consigue, por oposición, el puesto de Arquitecto Mayor del Ayuntamiento de Valencia en 1900. Una de las primeras reformas que emprendió fue la urbanización de la calle Mayor del Grao, dándole la anchura y la importancia que hoy tiene. También dirigió el ensanche de la calle Peris y Valero. No obstante, probablemente sus intervenciones más relevantes son las que acometió en el entorno de la plaza del Ayuntamiento, con la reforma del Barrio de Pescadores y el proyecto definitivo de plaza en los solares del convento de San Francisco entre 1906 y 1907. Muere en 1914.

JOAQUÍN MARÍA ARNAU MARIMÓN (1849-1906)

Nació en Valencia el 16 de marzo de 1849. Tras realizar en dicha ciudad sus primeros estudios, entró en la escuela de arquitectura de San Carlos en el año 1869. Dos años más tarde se vio obligado a trasladarse a Madrid, puesto que la enseñanza de arquitectura se había suprimido en Valencia. Finalmente, obtuvo el título en abril de 1874.

Inmediatamente fue nombrado arquitecto de los "Lugares Píos de Santiago y Montserrat" en Roma, gracias a lo cual pudo estudiar detenidamente el arte clásico y fue influenciado por la arquitectura del Risorgimento.

Arnau ha sido calificado como el arquitecto romántico valenciano por excelencia y a él debemos los ejemplos más importantes de la aplicación del hierro a la arquitectura, así como algunos diseños realmente atrevidos y la innovación en los materiales empleados.

En 1879 es nombrado arquitecto de distrito del Ayuntamiento de Valencia. Firma en 1884, junto a José Calvo y Luis Ferreres, un estudio sobre el posible Ensanche de Valencia (en el que se vuelve a insistir en ampliar la ciudad incorporando y urbanizando los barrios de Ruzafa, San Vicente Extramuros y Quart). En 1899 renuncia al cargo público debido a los múltiples encargos privados que recibe, sobre todo por parte de la condesa de Ripalda.

Muy activa fue también su actividad intelectual, participando con diferentes entidades culturales y religiosas. En 1893 es nombrado académico de número en la Real de San Carlos y dos años más tarde pronuncia el discurso de apertura de curso en la misma, bajo el título "*El Arte Ojival*". Sus contemporáneos lo consideraban severo en el cumplimiento de sus deberes y

católico ferviente, y de ello da muestra en alguno de sus discursos, como por ejemplo *"A la Virgen, mi Madre"*, en defensa del catolicismo sobre el racionalismo científico, o *"Impugnación de las ideas vertidas en el discurso sobre las Matemáticas de Nicolás Pons"*, donde defiende la superioridad del Arte sobre la Ciencia.

Murió en Godella, su lugar de descanso durante los veranos, el 18 de septiembre de 1906 a los 60 años.

OBRAS PÚBLICAS

- 1886 Saló de Racionistas en la calle Muro Blanquerías
- 1896 Círculo Valenciano en la calle de San Vicente de la Chamorra.
- 1900 Ermita en el Camino Viejo de Torrente.
- 1906 Instituto de Sordomudos y Ciegos Sumsi en la calle Martí.

OBRAS PRIVADAS

- 1886 Casa Peris en la Bajada de San Francisco núm. 34.
- 1889 Casa Palacio de la Condesa de Ripalda en la Alameda.
- 1899 Casa y Pasaje Ripalda en la plaza de Cajeros núm. 4.
- 1891 Casa Oliag en la calle de San Vicente núms. 27 al 31.
- 1896 Casa particular en la calle de San Juan de Ribera, esquina a Paz.
- 1898 Casa Verges en la calle Barcelonina núm. 10.
- 1900 Casa Rotglá en la calle de San Vicente núm. 107.
- 1901 Casa Sancho en la calle de la Paz, esquina a Comedias.
- 1901 Casa Merle en la calle María de Molina núm. 102.
- 1901 Ampliación de la Casa Verges en la calle San Vicente de la Chamorra, esquina a Vallet.
- 1903 Palacio de Fuentehermosa en la calle de Caballeros núm. 9.
- 1903 Casa para sí mismo en la calle de Colón.
- 1903 Casa Montesinos en la calle Pizarro.
- 1906 Casa Rocafull en la Gran Vía Marqués del Turia.

REFORMAS Y VARIOS

- 1883 Reforma de la fachada de la Iglesia del Convento del Pie de la Cruz.
- 1883 Proyecto de altar de San Luis Beltrán en la Parroquial de San Esteban.
- 1887 Reforma de la fachada de la Casa de Salvador Montón en la calle Pintor Sorolla núm. 8.
- 1904 Proyecto de iglesia y convento de San Vicente Ferrer en la calle Cirilo Amorós.
- 1906 Dos miradores de madera para la casa núm. 9 de la calle Pascual y Genís.

FEDERICO AYMAMI FAURA (?-1926)

Se tituló en Madrid en 1876, tras lo cual viajó a Valencia para ejercer el cargo de arquitecto municipal de distrito. En el año 1918 se convirtió en Arquitecto Mayor del Ayuntamiento. Así mismo, fue catedrático de la Escuela de Ingenieros Agrónomos.

En 1909 presentó un *Plan Técnico-Económico de grandes reformas* que se convirtió en proyecto al año siguiente. Dicho proyecto de Reforma Interior de Valencia, aprobado por el Gobierno en 1912, se convirtió durante bastante tiempo en el criterio básico para la gestión del urbanismo municipal.

OBRAS PÚBLICAS

Obelisco de los Silos de Burjasot.

JOAQUÍN MARÍA BELDA IBÁÑEZ (1839-1912)

Nació en Valencia el 19 de abril de 1839. Hijo y nieto de arquitectos, ya desde temprana edad se le dirigió hacia estos estudios. En 1856, a los 15 años, entra en la Escuela de Arquitectura de la Academia de San Carlos y tras dos años, recibe el título de Maestro de Obras, Agrimensor y Aparejador. En 1862 se traslada a Madrid para obtener el título de arquitecto, cursando estudios en la Escuela Superior de Arquitectura y titulándose en octubre de 1869. Al año siguiente ya es nombrado catedrático de la Escuela de Ingenieros Agrónomos de Valencia (creada en este mismo año) y dos años más tarde, en 1872, arquitecto provincial.

Belda se fue consolidando como arquitecto de prestigio, lo que le permitió ejercer cierto control sobre los edificios públicos que se levantaban en Valencia por mucho tiempo. De hecho, es considerado como uno de los más importantes arquitectos de este período y ya Tormo lo incluye como uno de los más representativos de su época.

Al igual que sus compañeros Camaña o Martorell, acudió a congresos y formó parte del Comité de Arquitectos para las obras de la Exposición Regional de 1883. Asimismo, como miembro de la Real Academia de San Carlos, pronunció el discurso de apertura de curso en 1888, titulado "*Arquitectura contemporánea*" y en 1890 recibió los honores de Jefe Superior de la Administración Civil por sus servicios en el ramo de las obras públicas.

Joaquín María Belda muere en Valencia, el 21 de febrero de 1912 a los 73 años de edad.

OBRAS PÚBLICAS

- 1876 Casa de la Beneficencia en la calle de la Corona.
- 1877 Casa de la Misericordia.
- 1884 Colegio Notarial en la calle Pascual y Genís.
- 1885 Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús en la plaza de la Compañía.
- 1885 Iglesia y Convento de Ntra. Sra. del Carmen en la calle Alboraya.
- 1889 Colegio del Sagrado Corazón en la calle Navellos.
- 1889 Cárcel Modelo junto a la Cruz de Mislata.
- 1892 Estación Central de FEVE, junto a la iglesia de Santa Mónica.
- 1896 Convento e Iglesia de las Hijas de la Caridad en el Camino de Burjasot.
- 1897 Convento de San Cristóbal en la calle Alboraya.

OBRAS PRIVADAS

- 1876 Casa Vidal en la calle de San Narciso.
- 1877 Casa Alapont en la calle Eixarchs núms. 10 y 12.
- 1878 Casas de renta en la calle de la Paz núm. 1.
- 1879 Casa particular en la calle Cabanilles.
- 1879 Casa Capelastigi en la plaza de San Jaime.
- 1880 Casa Ximenez en la plaza Trinitarios.
- 1881 Casa Nolla en la calle de Colón.
- 1881 Casa Ortiz en la calle Na Jordana.
- 1882 Casa para Justino Pérez en la calle Ruzafa.
- 1883 Casa para Pedro Gómez en la calle del Almirante.
- 1883 Casa Baldoví en la calle del Salvador.
- 1884 Casa Cuñat en la calle Hernán Cortés.
- 1884 Casa Fuster en la calle Pascual y Genís.

REFORMAS Y VARIOS

- 1871 Fachada principal del Hospital General.
- 1877 Marquesina y reformas interiores del Teatro Principal.
- 1882 Proyectos para la instalación de la Exposición Regional de 1883.
- 1888 Reforma del Colegio Imperial de Niños Huérfanos de San Vicente entre las calles Lauria y Colón.

- 1887 Proyecto de un Palacio de Justicia para Valencia.
1901 Mirador para la casa núm. 3 de la calle Caballeros.
1902 Proyecto de una casa obrera para la Fundación social General Pando.

TIMOTEO CALVO E IBARRA (1799-1879)

Nació en Valencia en 1799. Inició sus estudios en la Academia de San Carlos de Valencia y obtuvo el título profesional en 1830. Fue nombrado Arquitecto mayor del Ayuntamiento e ideó, junto a los también arquitectos Antonio Sancho y Sebastián Monleón, el plan de Ensanche en 1858, que sería aprobado en 1884.

Murió en Valencia en el año 1879 a los 78 años de edad.

OBRAS PÚBLICAS

Casa Hospicio de la Beneficencia.

Portadas laterales de la iglesia de San Nicolás.

Iglesia de San Juan y de San Vicente.

Seminario Conciliar.

Reformas del edificio de la Universidad de Valencia (fachadas, claustro menor, claustro mayor).

JOSÉ CALVO TOMÁS (?- 1903)

Nació en Valencia en la década de los 30 del siglo XIX. Hijo del arquitecto Timoteo Calvo Ibarra aprendió de él los primeros conocimientos y, más tarde, entró a estudiar junto a su hermano Joaquín en la Escuela de Arquitectura de Madrid. Obtuvo su título en 1860.

Las obras de este arquitecto no son muy numerosas y su clientela es restringida, principalmente formada por familiares y amigos, con algún encargo de tipo religioso.

José Calvo muere en el año 190.

OBRAS PÚBLICAS

1897 Iglesia de San Juan de Ribera en la calle Cardenal Benlloch.

1897 Iglesia de San Juan y San Vicente en la calle Isabel la Católica.

OBRAS PRIVADAS

1893 Casa para Amelia Mayans en la calle de la Paz, esquina a la del Ave María.

1896 Casa Marquina en la calle de las Barcas núm. 11

1896 Chalet para Juan Antonio Palacio en la Partida de Santo Tomás.

REFORMAS Y VARIOS

1878 Reforma de la Casa Diocesana de Siervas de María, en la plaza de Mosén Sorell.

JOSÉ CAMAÑA LAYMON (1850-1926)

Nace en Valencia en 1850 y es hijo del arquitecto José Zacarías Camaña Burcet. Se trata de uno de los más importantes arquitectos de su época en Valencia y uno de los más prestigiosos fuera de sus fronteras, tanto por su participación en congresos como por su carrera política y sus relaciones sociales.

Su gran inquietud intelectual le llevó a estudiar primero la carrera de Ciencias y Derecho y más tarde la de Arquitectura, en la Escuela de Arquitectura de Madrid, donde obtuvo el título con 23 años, en 1873.

En 1881 acudió, junto a Joaquín Belda, al I Congreso Nacional de Arquitectos de Madrid. Su participación fue una de las más destacadas, defendiendo la libertad artística frente a una pretendida superioridad de la arquitectura cristiana.

En 1882 la Sociedad Económica de Amigos del País lo nombra miembro del comité de arquitectos de la Exposición Regional, inaugurada el 21 de julio de 1883 en los Jardines del Real.

En 1884 Camaña ostenta los cargos de arquitecto municipal interino, diocesano de Valencia, Segorbe y Teruel, teniente de alcalde del Ayuntamiento de Valencia y miembro de número de la Real Academia de San Carlos. Derivado de tantas ocupaciones se produce un distanciamiento de su actividad como arquitecto, exceptuando algún compromiso y sus obligaciones como arquitecto diocesano.

Unos años más tarde es nombrado diputado a Cortes, hecho que lo aleja aún más de sus funciones como arquitecto.

Entre sus escritos destaca el discurso de apertura de la Real Academia de San Carlos en el año 1885, "*El carácter progresivo de la arquitectura como bella arte*", y "*Pozos artesianos de la Vega de Valencia*", publicado en la *Revista de Obras Públicas*, en 1881.

Muere el 13 de diciembre de 1926 con 76 años. Recibió sepultura en la cripta de la iglesia del Asilo del Marqués de Campo.

OBRAS PÚBLICAS

- 1881 Asilo del Marqués de Campo en la calle de la Corona.
- 1885 Iglesia del Convento de las Salesas en la calle de la Visitación.
- 1888 Asilo de Hermanitas de los Pobres Desamparados, en la calle de Santa Mónica.
- 1922 Capilla de Nuestra Señora de Gracia en la Parroquial de San Agustín.

OBRAS PRIVADAS

- 1878 Casa para Manuel Monforte en la calle del Horno de la Seca, núm. 12.
- 1880 Chalet para Juan Navarro Reverter en el Camino del Grao, junto a la cruz de piedra.
- 1894 Casa suburbana para Mariana Yanguas en la Vuelta del Ruiseñor, núm. 2.
- 1901 Casa de Hierro para sí mismo en la calle de la Paz, núm. 17.

REFORMAS Y VARIOS

- 1903 Mirador para la casa núm. 2 de la calle del Empedrado.
- 1906 Verja de cerramiento para una fábrica en la calle de la Playa de Caro.
- 1907 Coronamiento del Campanario de la Parroquial de Nuestra Señora del Pilar.

ANTONIO FERRER GÓMEZ (1850-1926)

Nace en Valencia en torno a la década de 1850. Tras realizar sus primeros estudios en Valencia se trasladó a Madrid en 1866. El 22 de Julio de 1872, obtuvo finalmente el título oficial de arquitecto por la Real Academia de San Fernando.

En Marzo de 1877 fue nombrado arquitecto de Hacienda de la provincia de Valencia y posteriormente arquitecto Diocesano. En 1890 fue nombrado Arquitecto Mayor del Ayuntamiento y posteriormente del Ensanche. Durante esta época, se debatió arduamente sobre el destino de los solares del convento de San Francisco y, finalmente, Antonio Ferrer Gómez realizó un primer proyecto para la construcción de una gran plaza, que desechó la posibilidad de parcelar y vender estos solares. Entre sus obras destacan la realización del frontón Jai-Alai en el entorno de la Alameda. En 1902, junto con los arquitectos Joaquín Arnau, José María Cortina y el maestro de obras Vicente Bochons, pasa a formar parte del cuerpo consultivo de La Protección Mutua, sociedad constructora de barrios para obreros intelectuales. Fue también profesor de la Escuela de Artes y Oficios y académico de número de la Real Academia de San Carlos de Valencia. Retirado del ejercicio de la profesión muere en 1926.

LUIS FERRERES SOLER (1852-1926)

Nació en Játiva el 19 de junio de 1852, realizó sus primeros estudios en las Escuelas Pías de Valencia y posteriormente en la Real Academia de San Carlos. En 1871 se trasladó a Madrid, donde ingresó en la Escuela Superior de Arquitectura, y cinco años más tarde, el 26 de mayo de 1876, obtuvo su título. Al principio trabajó como ayudante de su maestro Jareño en las obras de la Biblioteca Nacional. Gracias a su brillante labor se le encargó la dirección de las obras de la fachada principal de la Colegiata de Santa María de Játiva.

En 1881 Ferreres participa como arquitecto adherido en el I Congreso Nacional de Arquitectos en Madrid y dos años más tarde obtiene la plaza de arquitecto municipal de distrito del Ayuntamiento de Valencia, lugar donde se estableció definitivamente. Su labor fue intensa pero podemos destacar fundamentalmente el proyecto Mercado Central, en colaboración con Adolfo Morales y presentado en 1884, y el primer Plan definitivo del Ensanche, en colaboración con J. Calvo y J. Arnau, redactado en 1887. Este Plan consideraba los terrenos situados al sureste, absorbiendo los caseríos del Camino de Ruzafa, San Vicente Extramuros y Camino de Quart, así como el Camino del Grao y el Puerto, sin cruzar el río. Con el apoyo legal de la Ley de Ensanche de Poblaciones de 1876 y el precedente de los planes de Madrid y Barcelona, adopta el trazado de malla rectangular, aunque planteando ya el modelo radioconcéntrico heredado de las murallas.

En septiembre de 1888 renunció a su cargo, aún así le se encargó posteriormente el estudio de un Plan de Reformas Interiores.

En 1896 es propuesto para entrar en la Real Academia de San Carlos, ocupando la vacante de Vicente Ferrer Soriano, y toma posesión el 24 de enero de 1897 apadrinado por Belda y Martorell.

A parte de su profusa actividad como arquitecto podemos destacar algunos escritos importantes como su discurso de toma de posesión en la Academia de San Carlos (*El concepto y condiciones de la idea y de la forma en el Arte*, 1898), y sus trabajos "*Conservación y restauración de los monumentos*", 1917, y "*La Lonja*", 1921. También planteó un proyecto de Reforma Interior de Valencia en 1891 que no se llevó a cabo.

Murió en Madrid el 31 de diciembre de 1926 a los 74 años de edad.

OBRAS PÚBLICAS

1898 Matadero Municipal.

1912 Campanario de la parroquial de San Agustín y Santa Catalina.

OBRAS PRIVADAS

- 1885 Casa de Tomás Martí en la Bajada de San Francisco núm. 28.
- 1885 Casa Albors en la calle del Mar núm. 7.
- 1886 Casa Soler en la calle Pascual y Genís.
- 1895 Casa Pastor en la calle de las Barcas núms. 21 y 23.
- 1897 Chalet de Antonio Suárez en el Camino del Grao.
- 1899 Casa particular en la calle de la Paz, esquina a San Cristóbal.
- 1901 Casa Martín en la calle Buenavista.
- 1903 Casa de Pedro Gómez en la calle de San Esteban.
- 1904 Casa de Enrique López en la calle de Colón.
- 1906 Casa de Joaquín Montesinos en la calle de San Vicente.
- 1906 Casa White en la calle Maestro Gozalbo.
- 1907 Casa Navarro en la calle de San Vicente núm. 52.
- 1908 Casa de Enrique López en la calle Conde Salvatierra.
- 1909 Barrio obrero de Benimaclet.
- 1910 Hotel Reina Victoria en la calle Barcas núm. 4.
- 1910 Casa de Salvador Esparza en la calle Sorní.
- 1911 Casa Giner en la calle de Sorní núm. 15.
- 1912 Casa Pastor en la calle Gracia núms. 1 y 3.
- 1912 Casa Adriaensens en la Gran Vía Marqués del Turia.
- 1918 Chalet de Josefa Montesinos en la playa de la Malvarrosa.
- 1920 Casa de F. Giner en la calle Sorní, núm. 17.

REFORMA Y VARIOS

- 1888 Fachada de la Universidad Literaria, recayente a las calles Universidad y Salvá.
- 1891 Proyecto de Reforma Interior de Valencia.
- 1895 Portada neoárabe en la calle San Vicente núm. 17.
- 1899 Proyecto de ampliación del Museo de la Real Academia de San Carlos.
- 1906 Serre en la casa Grau de la calle Pintor Sorolla núm. 25
- 1912 Marquesina de hierro en la calle de las Barcas núm. 4.

SEBASTIÁN MONLEÓN ESTELLÉS (1815-1878)

Nació en Valencia en 1815 y estudió arquitectura en la Escuela de la Real Academia, donde más tarde sería profesor. Obtuvo su título en 1840 e inmediatamente comenzó a desempeñar una gran actividad en la ciudad de Valencia. También fue presidente de la Sociedad de Arquitectos.

Junto a Antonio Sancho y Timoteo Calvo, elaboró el primer Plan de Ensanche de Valencia en el año 1858, publicado más tarde por Vicente Boix con el título *"Memoria para el Ensanche de Valencia"* (1899).

Murió el 18 de agosto de 1878 a los 63 años de edad.

OBRAS PÚBLICAS

1875 Facultad de Medicina, junto al Hospital General.

OBRAS PRIVADAS

1875 Casa particular para F. Balbí en la Plaza de la Virgen de la Paz, núm. 8

1876 Casa particular para Antonio Charques en la calle Larga de la Sequiola.

FRANCISCO MORA BERENGUER (1875-1961)

Nació en Sagunto el 7 de septiembre de 1875, hijo de juez realizó sus primeros estudios en Sagunto y Barcelona, donde obtuvo el título de Bachiller. En 1890 se matriculó en la Escuela Provincial de Arquitectura y ocho años más tarde obtuvo su título profesional. Terminada la carrera ejerció como arquitecto municipal en Gandesa y Tortosa. En 1901 obtuvo el cargo de arquitecto municipal del Ensanche de Valencia.

Participó con una ponencia en el V Congreso Nacional de Arquitectos, celebrado en Valencia en 1909, que trataba sobre la *"Necesidad de fomentar la cultura artística y medios prácticos para evitar que se produzcan obras antiestéticas"*.

En 1912 se aprueba su Plan de Ensanche de Valencia, sobre una superficie de 1.300 hectáreas, basado en la continuación del rígido trazado en cuadrícula de las anteriores. Sus ordenanzas no fueron redactadas hasta 1917 y ese mismo año Mora es nombrado arquitecto jefe del Ensanche. Diez años más tarde dichas ordenanzas fueron modificadas. En 1915 es nombrado académico de número de la Real de San Carlos y dos años después es profesor de término de la Escuela Industrial, arquitecto interino en Hacienda y municipal de Ayora. Participa en el

Congreso Nacional de Sevilla. En 1921 se encarga de la redacción de un Plan de ensanche y mejora del Jardín de Viveros y urbanización del comienzo del Paseo Valencia al Mar.

Mora fue arquitecto de varios municipios además de Valencia y ostentó numerosos cargos oficiales y honoríficos. Su labor como teórico es especialmente relevante, tanto por su abundancia como por su repercusión. Destacan su discurso de ingreso en la Real Academia de San Carlos y su monografía inédita "*Influencia de los materiales en la estructura y estética de las construcciones*", de 1915.

Murió el 24 de enero de 1961 a los 85 años de edad.

OBRAS PÚBLICAS

- 1903 Iglesia Parroquial de Nazaret.
- 1905 Proyecto fachada del Ayuntamiento, con colaboración con Carbonell.
- 1909 Palacio Municipal de la Exposición.
- 1913 Mercado de Colón.
- 1924 Reformas interiores en el Ayuntamiento.
- 1925 Escuela Industrial.

OBRAS PRIVADAS

- 1903 Casa para Manuel Gómez en la calle de la Paz núm. 31
- 1904 Casa de Vicente Dalfó en la calle Corregería núms. 11 y 13.
- 1904 Casa para Gregorio Vega en la calle Fresquet.
- 1905 Casa "Sagnier" en la calle de la Paz, esquina a Comedias.
- 1907 Hospital Asilo de San Juan de Dios en la playa de la Malvarrosa.
- 1907 Casa para F. Ordeig en la plaza del Mercado núm. 13.
- 1908 Casa y Capilla para J. Uhr en la calle de la Palma núm. 5.
- 1909 Casa Noguera en la plaza del Ayuntamiento núm. 24.
- 1911 Casa de la Democracia en la calle Correos núm. 11.
- 1913 Almacenes para Antonio Noguera en la Carretera de Madrid.
- 1925 Banco Hispano Americano en la calle Barcas núm. 8.

REFORMAS Y VARIOS

- 1909 Restauración de la puerta de los Apóstoles de la Catedral.
- 1910 Proyecto de Mercado Central.
- 1913 Reformas para Teresa Martínez en la carretera de Ademuz.

1922 Reforma de la fachada del Ateneo Mercantil.

DEMETRIO RIBES MARCO (1875-1921)

Nació en Valencia el 22 de diciembre de 1875. Hijo del maestro de obras Francisco Ribes Marín, estudia el Bachillerato en su ciudad natal. Más tarde se traslada a Barcelona donde ingresa en la carrera de Ciencias Físico-matemáticas, matriculándose en cuatro asignaturas de Arquitectura. En 1896 se traslada a Madrid para finalizar, como alumno libre, sus estudios en la Escuela Superior de Arquitectura. Obtiene su título en julio de 1902 y los primeros 10 años de su etapa profesional los pasa en la capital.

Ya desde sus inicios Ribes toma contacto directo con el mundo de la ingeniería, motivo que influirá mucho en sus trabajos, haciéndole preocuparse por los aspectos constructivos de la arquitectura y alejándolo de la parte más estilística del "arquitecto artista".

En 1913, ya residiendo en Valencia, prosigue con su labor como arquitecto a la vez que ejerce un papel activo en los congresos y asambleas de arquitectos que se organizan en diferentes ciudades de la geografía española. Ribes insiste en que es necesaria la colegiación obligatoria de los arquitectos.

Famosa es su polémica con Leonardo Rucabado y Aníbal González Álvarez. Estos arquitectos propugnaban la utilización de una arquitectura inspirada en los estilos históricos nacionales, puesto que según ellos, no existía una arquitectura nacional en ese momento. Ribes, en cambio, defendía que el arte es producto de la civilización de un pueblo en cada momento y que si a los edificios se le separa de su función constructiva, se les transformaba en "despojos". Asimismo, abogaba por la libertad en la práctica de la arquitectura, así como por preocuparse más por los problemas mecánicos de la construcción y por la aplicación de nuevos materiales, como por ejemplo el hormigón.

El 3 de noviembre de 1921 moría Demetrio Ribes a los 45 años de edad. Una muerte prematura que zanjó la interesante evolución de este arquitecto valenciano.

OBRAS PÚBLICAS

1906 Estación del Norte en la calle Játiva, s/n.

1918 Asilo de San Joaquín en la calle Almirante Cadarso núm. 24.

OBRAS PRIVADAS

1911 Edificio de la Equitativa de los EE.UU. del Brasil en la calle Pérez Pujol núm. 5.

- 1913 Almacenes para José Campos en la calle Maderas, esquina Camino Viejo del Grao.
- 1917 Almacén en la Carretera de Barcelona, s/n.
- 1918 Almacenes Ernesto Ferrer en la plaza Rodrigo Botet núm. 3.
- 1919 Casa para Ramón Ferrer en la calle Adresadors núm. 8.
- 1919 Casa para E. Cuenca y J. Marzo en la calle Manuel Arnau.
- 1919 Edificio de la Compañía Española de Construcciones en la calle Teruel.
- 1920 Casa para Adela Descalzo en la calle En Llop núm. 6.
- 1920 Almacenes para Ernesto Ferrer en la calle de S. Pío V.
- 1920 Garaje para Agustín Marco en la Gran Vía Marqués del Turia.

REFORMAS Y VARIOS.

- 1913 Portada para Julio Pérez en la calle Pintor Sorolla núm. 27.
- 1918 Proyecto para el Palacio de Feria Muestrario de Valencia.
- 1921 Verja de cerramiento para el Jardín del Asilo de San Joaquín.

INSTITUCIONES

ACADEMIA DE BELLAS ARTES DE SAN CARLOS

En 1752 se funda en Madrid, bajo la protección del monarca español, la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, se trata de la primera academia que sigue el modelo de institución científica, literaria y artística con autoridad pública. Al año siguiente, los hermanos Vergara junto a un grupo de artistas solicitaron permiso al rey Fernando VI para fundar otra academia de este tipo en Valencia, a la que bautizarían con el nombre de Santa Bárbara, en honor a la esposa del rey.

Obtenido el permiso, el 7 de enero de 1753 nació la Academia de Bellas Artes de Santa Bárbara. Se instaló en la Universidad Literaria, en tres aulas cedidas por el Ayuntamiento. Pero tan solo ocho años después dicha academia tuvo que disolverse. La muerte del monarca deja a esta institución sin ayuda económica y la falta de recursos obliga a su cierre.

En 1765 se crea una Junta Preparatoria para elaborar los Estatutos de una nueva academia, continuadora de la de Santa Bárbara. Finalmente, tras la aprobación de dichos Estatutos y con el voto favorable de la Real Academia de San Fernando, el 14 de Febrero de 1768, se creó la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos, por Real Despacho del Rey Don Carlos III.

Esta Academia siguió ocupando las mismas aulas cedidas de la Universidad. Pero en 1850, ante la falta de espacio, se trasladó al antiguo Convento del Carmen. Casi un siglo después, en 1946, se trasladó al Palacio de San Pío V, lugar que sigue ocupando a día de hoy, compartido en la actualidad con el Museo Provincial de Bellas Artes.

Hoy en día, la Real Academia de San Carlos es una corporación cultural sin ánimo de lucro, con personalidad jurídica propia y que tiene como objetivo fomentar las Bellas Artes en todas sus ramas y conservar, estudiar, restaurar y aumentar sus colecciones de obras de arte. Desde 1951 edita anualmente la revista científica *Archivo del Arte Valenciano*, convertida en seña de identidad y portavoz intelectual.

Esta Academia está compuesta por los académicos numerarios, los académicos de honor, los académicos correspondientes y los académicos supernumerarios. Y se estructura en cinco secciones: Pintura, Grabado y Dibujo; Escultura; Arquitectura; Música y Artes de la Imagen.

ATENEO MERCANTIL DE VALENCIA.

El Ateneo Mercantil de Valencia es una institución cultural, fundada en 1879 por Estanislao García y Monfort entre otros seguidores de Eduardo Pérez Pujol, con la finalidad de atender las necesidades culturales y de formación de los empleados del comercio de la ciudad de Valencia. Gracias a esta institución se fundaron las primeras escuelas de comercio, la Cámara de Comercio, el cuerpo de corredores de comercio y las bolsas de valores. En 1909 su presidente, Tomás Trénor y Palavicino, fue uno de los organizadores de la Exposición Regional de Valencia. Durante la Guerra Civil pasó a llamarse Ateneo Popular Valenciano y lo dirigía un sector perteneciente a la Segunda República Española. Cuando finalizó el conflicto se prohibió hasta el año 1950, cuando fue declarado de Utilidad Pública y se ubicó su sede en la Plaza del Ayuntamiento. Entre sus servicios, cuenta con una nutrida biblioteca, una hemeroteca con cabeceras de periódicos desde 1790 y una buena pinacoteca.

INSTITUTO MEDICO VALENCIANO

Fundado en 1841 por el médico Luis Bertrán y Besante junto con un grupo de compañeros de profesión. En un principio su objetivo fue defender los intereses profesionales y rescatar del olvido histórico a las grandes glorias de la medicina española. Para ello se creó el *Boletín del Instituto Médico Valenciano*, en el que se daba testimonio de su trayectoria y que se publicó de manera ininterrumpida desde 1841 a 1894. Tras este periodo, el Instituto reflejó su actividad en los *Anales del Instituto Médico Valenciano*, en las *Memorias del Instituto Médico Valenciano* y en los discursos que se editaron. También la prensa recogió sus reuniones, conferencias y actividades en los años anteriores a la Guerra Civil.

Gracias al intercambio de dicho *Boletín* el Instituto Médico consiguió reunir una importante biblioteca científica con las revistas y obras más relevantes de Europa en aquel momento. También dicho boletín servía como medio de difusión de las novedades europeas de la época y reflejaba los problemas médicos de la sociedad valenciana.

El Instituto Médico Valenciano era lugar de encuentro para la medicina académica, constituida por los profesores de la Facultad de Medicina de Valencia y por los profesionales clínicos valencianos. Asimismo, los farmacéuticos tuvieron también un papel destacado a lo largo del siglo XIX.

Este Instituto jugó también un papel importante en la difusión de la vacuna. En 1851 se constituyó la Comisión Central de Vacunación. Con la colaboración de las autoridades civiles,

militares y eclesiásticas se organizó la vacunación gratuita en sus locales. Por otro lado, miembros del Instituto se encargaron de estudiar el problema de la lepra en el Reino de Valencia y formaron parte de la creación del Sanatorio de Fontilles.

Papel clave jugó esta institución durante la epidemia de cólera de 1885. Se realizaron tareas preventivas y se pidió a Jaime Ferrán que viniese a Valencia a probar su vacuna. Esto suscitó muchos debates entre sus partidarios y sus detractores.

A finales del siglo XIX surgió de este instituto el Colegio de Médicos de Valencia, preocupado más por los aspectos profesionales. Dicho Instituto prosiguió su labor científica realizando conferencias y cursos impartidos tanto por valencianos, como por los científicos españoles y extranjeros más destacados del primer tercio del siglo XX.

La Guerra Civil también afectó al Instituto y su actividad fue reduciéndose hasta que en 1978 se refundó. Desde entonces, entre los fines de esta asociación está contribuir al conocimiento científico y el perfeccionamiento profesional de sus asociados; representarles profesional, científica y técnicamente; organizar actividades científicas y de difusión; fomentar la investigación médica en la Comunidad Valenciana; y contribuir a su formación continuada, entre otras.

LO RAT PENAT

Se trata de una sociedad cultural valenciana que se dedica a la promoción, defensa, enseñanza y difusión de la lengua y cultura valenciana. Fue fundada en 1878 por iniciativa de Constantí LLombart y en sus inicios seguía una línea apolítica, cercana al regionalismo valenciano conservador. Promovió al principio una colaboración con intelectuales y con otras asociaciones culturales de habla catalana fuera de la Comunidad Valenciana, firmó las Normas de Castellón e incluso se llegó a afirmar en algunos de sus escritos que el valenciano y el catalán eran la misma lengua, empleando el término "*catalán-valenciano*".

Sin embargo, en la década de los 70 del siglo XX comienzan a producirse enfrentamientos entre sus miembros, lo que desemboca en la expulsión de varios de ellos tildados de *catalanistas*. A partir de este momento Lo Rat Penat comenzará a reivindicar una normativa independiente para el valenciano, oponiéndose, con el apoyo de la Real Academia de Cultura Valenciana, a la normativa oficial y reconocida dictada por la Academia Valenciana de la Lengua. De hecho, en la actualidad estas dos entidades son las únicas que defienden el empleo de la versión reformada en 2003 de las Normas del Puig, con la incorporación de acentos.

Lo Rat Penat tiene su sede en Valencia, en el palacio de los Barones de Alacuás. Desde 1991 recibe cuantiosas subvenciones por parte de las instituciones públicas gestionadas por el Partido Popular de la Comunidad Valenciana, es decir, de la Generalidad Valenciana, del Ayuntamiento de Valencia y de las Diputaciones de Alicante, Castellón y Valencia.

REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE VALENCIA

Fundada en 1776 por el monarca Carlos III de España, redactan sus primeros Estatutos en el año 1777, siendo su primer director el Conde de Castrillo y Orgaz. En 1785 dichos estatutos son aprobados por el Consejo de Castilla.

Esta institución nacía con el propósito de convertirse en un centro de referencia para la sociedad valenciana, tratando los temas más importantes y vanguardistas del momento. Les preocupaba aunar la teoría con la práctica, es decir, querían hacer extensible la educación al mayor número de personas, siempre siguiendo sus criterios básicos de libertad, razón, tolerancia y respeto por las personas y sus ideas.

Durante el siglo XVIII su actividad se canalizó ante todo en realizar estudios novedosos relacionados con la cultura y la economía valencianas. Podemos destacar de esta época a socios como Gregorio Mayans, Antonio J. Cavanilles, Francisco Pérez Bayer, Manuel Monfort, Juan Sempere y Guarinos o Jose Villarroya, entre otros.

Gracias a los premios que esta sociedad convocaba se inscribieron numerosos estudios sobre comercio, agricultura, navegación, literatura o bellas artes, entre otros temas. Fruto de esta actividad, la Real Sociedad de Amigos del País de Valencia cuenta hoy en día con una de las principales bibliotecas con fondos bibliográficos privados de la Comunidad Valenciana.

Durante este siglo se dieron a conocer nuevos cultivos americanos o asiáticos, se introdujeron nuevos abonos como el guano, se mejoraron cultivos tradicionales y se perfeccionaron los sistemas de regadío. Asimismo, se mejoraron las infraestructuras del Grao y se introdujeron tejidos como la seda y los moarés, estableciendo un estrecho contacto con el Colegio del Arte Mayor de la Seda.

En el ámbito cultural, sus propios socios ilustrados dieron a conocer importantes obras literarias. Se incentivó el mundo de la imprenta, gracias a la estrecha colaboración con los principales impresores y libreros de la ciudad. La actividad de esta sociedad trascendió el ámbito urbano para poder llegar al resto de la Comunidad Valenciana, al ámbito nacional e incluso al internacional, gracias a su relación con la Sociedad Filosófica de Filadelfia, por entonces capital de los recién creados EE.UU. de América.

En el siglo XIX, pese a las continuas convulsiones políticas que sufrió el país, esta institución continuó, incluso incrementó, su labor en diversos frentes. Igual que ocurriera en el siglo anterior, también ahora reunía a los personajes más destacados de la sociedad valenciana del momento, como por ejemplo el Marqués de Campo, Juan Navarro Reverter, Cirilo Amorós, José Pizcueta, Teodoro Llorente, Mariano Cabrerizo, Vicente Boix, Justo Pastor Fuster, el Conde de Ripalda y un sinfín de ilustres personajes más que consiguieron hacer de esta sociedad un motor para la economía y la cultura valenciana de la época. Se crearon, por ejemplo, las primeras escuelas de comercio para mujeres y se establecieron las primeras bibliotecas y archivos de la ciudad, inaugurándose en 1869 la primera Biblioteca Popular.

Con gran importancia en campos como el agrícola o el político, es sin duda en el campo de la industria y de la economía donde la RSEAPV tiene su mayor trascendencia. Podemos citar la creación del primer ferrocarril valenciano en la década de los 50, gracias al marqués de Campo, que transformó las comunicaciones y los medios de transporte en toda la comunidad. Asimismo por estos años, en 1878 concretamente, se creó la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Valencia, en 1879 el Conservatorio de Música, en 1871 la Sociedad Arqueológica, en 1881 el Instituto Taquigráfico y en 1884 el Patronato de la Juventud Obrera.

Además de todo esto, también organizaron concursos, exposiciones, congresos, convocaron premios y dictámenes sobre educación, economía, problemática social y defensa del menor en las fábricas y talleres, etc. Financiaron la primera red de aguas potables de la ciudad y arbolaron zonas como el Parterre, entre otras muchas actuaciones de esta sociedad por aquellos años.

En el siglo XX esta sociedad deberá sufrir el letargo en el que la sumió la dictadura franquista y no será hasta finales de 1975, y más especialmente a partir de su Constitución o Carta Magna del 6 de diciembre de 1978, cuando los socios inicien un período de revitalización de esta sociedad que llega hasta nuestros días.

