

UNIVERSITAT
POLITÀCNICA
DE VALÈNCIA

**Análisis de las Metodologías
para la recuperación patrimonial
de entornos urbanos protegidos**

**Propuesta Metodológica: desde
los valores históricos a los
nuevos modelos energéticos.
Russafa desde el siglo XIX**

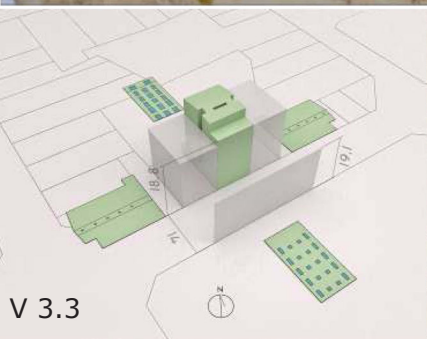
Analisi delle Metodologie
per il recupero patrimoniale
degli ambiti urbani protetti

**Russafa dall'Ottocento al
Novecento**

Valencia, Enero 2014

TESIS DOCTORAL

Presentada por:
CÉSAR JIMÉNEZ ALCAÑIZ



Dirigida por:
ÁNGELA GARCÍA CODOÑER
ANA TORRES BARCHINO
Departamento de Expresión
Gráfica Arquitectónica



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

Estancia en Florencia:
EMMA MANDELLI
UGO SACCARDI
Dipartimento di Progettazione
dell'Architettura



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

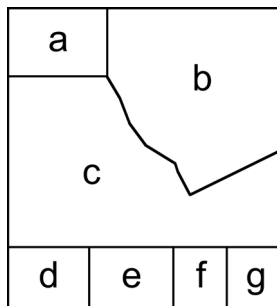


Fig.1. "Recomponiendo el Barrio de Russafa"

- a Estrategia para convertir Russafa en un barrio de bajo consumo energético. pág. 715
- b Hoja del Plan Parcial nº 2 del Plan de Ordenación de Valencia y su Cintura de 1946. pág. 409
- c Hoja del Plan Parcial nº 5 del Plan de Ordenación de Valencia y su Cintura de 1946. pág. 408
- d Cálculo de la calificación energética de la edificación tipo. pág. 609
- e Vista aérea del Plan Cerdá de 1863. pág. 135
- f Piazzale Michelangelo de Guiseppe Poggi en Florencia. pág.98
- g Replanteo del Ensanche de Carlos Maria de Castro para Madrid. pág. 204

Fuente: Elaboración propia, a partir de las Hojas de los Planes Parciales nº 2, 5 y 5B del Plan de Ordenación de Valencia y su Cintura de 1946 y material gráfico incorporado en la tesis doctoral



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

**Análisis de las Metodologías
para la recuperación patrimonial
de entornos urbanos protegidos**

**Propuesta Metodológica: desde
los valores históricos a los
nuevos modelos energéticos.
Russafa desde el siglo XIX**

Analisi delle Metodologie
per il recupero patrimoniale
degli ambiti urbani protetti

**Russafa dall'Ottocento al
Novecento**

Valencia, Enero 2014

TESIS DOCTORAL

Presentada por:
CÉSAR JIMÉNEZ ALCAÑIZ



Dirigida por:
ÁNGELA GARCÍA CODONER
ANA TORRES BARCHINO
Departamento de Expresión
Gráfica Arquitectónica



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

Estancia en Florencia:
EMMA MANDELLI
UGO SACCARDI
Dipartimento di Progettazione
dell'Architettura

Dedicado:

A mis padres, Cesáreo y María Esther

A mis hijos, César y Estela del Carmen, y a mi esposa Carmen

Y también te lo dedico a "ti", que buscando estas líneas,
te alegras de leer este trabajo del que tantas veces te he hablado

***“Paralela a la historia de las ciudades, tal como son,
discurre la otra historia de las ciudades tal como fueron imaginadas
y no como llegaron realmente a ser,
la historia de cómo se deseó que fueran y casi nunca fueron las ciudades.”***

Fernando de Terán Troyano

Premio Rey Jaime I de Urbanismo, Paisaje y Sostenibilidad
Primera Edición de 2005

Agradecimientos:

Dentro de unas pocas semanas hará veinticinco años que presente mi Proyecto Final de Carrera (abril de 1989) y tras el tiempo transcurrido, puedo afirmar que este trabajo no tiene la frescura de un recién titulado con ganas de aprender e innovar, pero en cambio puede ofrecer el reposo y la experiencia de todos estos años.

En mi carrera profesional, hay tres hitos que debo citar, el primero fue cuando en la *Università degli Studi di Firenze*, pude conocer los primeros trabajos de análisis sobre la ciudad histórica, que tan útiles me resultarían en el futuro; el segundo ha sido el tiempo que he estado trabajando desde la Oficina RIVA-Ciutat Vella en la recuperación del Centro Histórico de Valencia y con la oportunidad de conocer el trabajo en otras ciudades gracias a los Proyectos Europeos (Interreg, Med, y Urb-act), y finalmente la posibilidad de exportar el conocimiento adquirido durante esos años a un nuevo barrio de la ciudad, el barrio de Russafa, desde la Oficina RIVA-Russafa.

Por lo tanto son tres las personas a las que quiero dar mi agradecimiento, la primera mi directora de Tesis, **Angela García Codoñer**, por "sugerirme" que continuara mis estudios de postgrado en la Universidad de Florencia, y que sin duda ha sido una de las experiencias más recordadas y provechosas de mi época de estudiante; la segunda es **José M^a García Zarco**, que me dio la oportunidad de dirigir la Oficina RIVA y coordinar el Plan Urban para el Barrio de Velluters; y finalmente **José Ramón García Antón**, que me apoyó para que mi futuro profesional estuviera en Russafa.

Durante estos años han sido muchas las personas que han trabajado conmigo y la lista sería interminable, pero quiero dar mi agradecimiento a **TODOS los compañeros de la Oficina RIVA**, pero citando a dos de un modo especial, **Juan Pecourt**, por inculcarme su "Esquema Estructurante de Ciutat Vella" y el valor de la búsqueda de los resultados de calidad a largo plazo, y el segundo **Anselmo Sánchez Ferriols**, que con su paciencia y eficacia, ha estado colaborando conmigo hasta la actualidad; gracias Anselmo.

También quiero citar a tres personas que me han ayudado en la fase de formalización de mi Tesis:

La primera, mi amigo florentino, **Maurizio de Zordo** de la Regione Toscana, "Capo di Fila" de los Proyectos liderados por Firenze, que desde la distancia me ha facilitado datos y materiales, esenciales para mi trabajo sobre la ciudad de Firenze, además de su amistad.

La segunda, **Ricardo Martínez Alzamora**, del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia, por ayudarme a entender y documentar el Planeamiento de Russafa en la segunda mitad del siglo XX, mientras recordaba sus primeros años de trabajo en el Servicio.

Para terminar, quiero agradecer a **Begoña Serrano Lanzarote**, experta en rehabilitación de edificios por sus sabios consejos "energéticos", pero sobre todo por ser una inagotable fuente de ánimo para poder concluir y mejorar mi Tesis Doctoral.

Valencia, enero de 2014
César Jiménez Alcañiz
arquitecto

- ESP** **Análisis de las Metodologías para la recuperación patrimonial de entornos urbanos protegidos. Propuesta Metodológica: desde los valores históricos a los nuevos modelos energéticos. Russafa desde el siglo XIX**
- ENG** **Analysis of Methodologies for the patrimonial recovery of protected urban environments. Methodological Proposal: from historical values to the new energy models. Russafa since the nineteenth century**
- ITA** **Analisi delle Metodologie per il recupero patrimoniale degli ambiti urbani protetti. Russafa dal Ottocento al Novecento**
- VAL** **Anàlisi de les Metodologies per a la recuperació del espais urbans protegits. Proposta Metodològica: dels valors històrics fins els nous models energètics. Russafa desde el segle XIX**

RESUMEN DE LA TESIS DOCTORAL

La necesidad de crecimiento de las ciudades tuvo un punto de inflexión con la ciudad industrial durante el siglo XIX, que basada en el modelo de Ensanche y crecimiento sobre suelo libre, ha terminado en la actualidad agotando el suelo disponible o urbanizando áreas por encima de las necesidades reales. Tras el abandono inicial de los viejos centros históricos durante el siglo XX, a finales de los años 80 se inició el proceso de recuperación urbanística de estas áreas obsoletas con resultados ahora probados satisfactoriamente. El reto actual es recuperar los tejidos urbanos que fueron objeto de los Ensanches decimonónicos, por este motivo hemos elegido como área de estudio, lo que fue un pueblo -Ruzafa- y que absorbido por el ensanche de la ciudad se ha transformado en un barrio de Valencia, -Russafa-.

- En la primera parte de la Tesis, la pregunta es por qué se producen los Ensanches de la ciudades, tomando el París de Haussmann como punto de partida de este proceso, y que sin duda fue imitado en las grandes urbes europeas del momento, tanto a nivel formal como en el procedimiento.

Florenia, capital de Italia en el momento que necesitó su "Ingrandimento", con el Plan diseñado por Giuseppe Poggi, combina este crecimiento para albergar a las nuevas clases sociales que se estaban estableciendo en su ámbito, simultáneamente con el "Risanamento" de la ciudad renacentista.

Dos ciudades son referente obligatorio para entender el urbanismo en España, Barcelona de una parte, con el Plan diseñado por Cerdá, que ha sido la base teórica de muchos planes de Ensanche durante el siglo XX, ampliamente estudiado y referenciado por múltiples autores; y de otra parte Madrid, con su Plan Castro que siendo casi una intervención desconocida hasta hace muy pocos años, podemos afirmar que es la base práctica y germen del urbanismo español contemporáneo.

La implantación del ferrocarril ha sido un elemento común en todas las ciudades estudiadas, y condicionador del diseño de todos los Planes de Ensanche referenciados e igualmente, de la localización de las diferentes clases sociales en el territorio.

- La segunda parte de la Tesis, documenta y analiza comparativamente los diferentes Planes de Ensanche que ha tenido la ciudad de Valencia, tomando siempre como centro de la investigación el expueblo de Ruzafa y su progresiva incorporación a la ciudad de Valencia como un barrio más. Esta parte, introduce el concepto de Bloque Normativo para poder entender como se ha ido transformando el núcleo urbano y su entorno, cada vez que cambiaba el Plan o las Ordenanzas de la Edificación en el ámbito de estudio, con la consiguiente adaptación de las tipologías arquitectónicas de los edificios; así como el impacto de la implantación del ferrocarril, tanto en el trazado urbano, como en la configuración del tejido social.

- Finalmente en la tercera parte se realiza un proceso de Caracterización del Barrio de Russafa, centrándose en obtener una clasificación tipológica de la edificación ajustada a los Bloques Normativos citados, y la búsqueda de las "permanencias históricas" del expueblo de Russafa, que justificarían que este entorno tan peculiar, fuera declarado como Bien de Interés Cultural por el Planeamiento.

Durante los últimos años, se han concretado los conocimientos que han permitido establecer metodologías de análisis, diagnóstico y de programación de los trabajos de Recuperación de los Centros Históricos y transcurridos más de veinte años desde que comenzaron las tareas de rehabilitación de barrios en España, es buen momento para evaluar las herramientas actuales y definir las nuevas estrategias que permitan que junto a los tradicionales Objetivos de los Planes de Intervención (Social, Urbanístico y Arquitectónico), se incorpore uno nuevo de gran impacto sobre el proceso constructivo de la renovación urbana: la Sostenibilidad, que en el ámbito de la rehabilitación residencial puede conseguirse entre otros, a través de la mejora de la eficiencia energética de la edificación.

En la presente Tesis, se plantea un Análisis de las Metodologías para la recuperación patrimonial de entornos urbanos protegidos y se concluye con una **Propuesta Metodológica teniendo en cuenta, desde los valores históricos, a los nuevos modelos energéticos centrándose en lo que puede ser el Russafa del siglo XXI.**

SUMMARY OF THE DOCTORAL THESIS

The need for growth of cities had a turning point with the industrial city during the nineteenth century, based on the model of "Ensanche" and growth on free soil. Nowadays this need has finished the available soil off or has urbanized areas above real needs. After the initial abandonment of the old historic districts in the twentieth century, the process of urban recovery of these obsolete areas started in the late 80s and its results have been demonstrated satisfactory. The current challenge is to restore the urban areas that were the subject of nineteenth-century "Ensanches" and for this reason we have chosen as a study area, Russafa, which was a town and became a neighborhood of Valencia, Russafa, as was absorbed by the expansion of the city.

- In the first part of the thesis, the question is why "Ensanches" of cities occur, taking Paris and the Haussmann's renovation as the starting point of this process, which was certainly imitated in major European cities of the time, both at the formal level as in the procedure.

Florence, capital of Italy when it needed its "Ingrandimento" with the Plan designed by Giuseppe Poggi, combines this growth to accommodate new classes that were being established, simultaneously with the "Risanamento" of the renaissance city.

Two cities are the main models concerning urbanism in Spain, on one hand, Barcelona with the Plan designed by Cerdá, which has been the theoretical basis of many plans during the twentieth century, and extensively referenced and studied by many authors. On the other hand, Madrid with his Castro Plan intervention, being almost unknown until a few years ago, it can be said that has become the practical basis and the seed of contemporary Spanish urbanism.

The railway introduction has been a common element in all the studied cities, and has conditioned the design of all referenced "Ensanche" Plans as well as the location of the different social classes in the territory.

- The second part of the thesis, documents and analyzes comparatively the different "Ensanche" Plans that has had the city of Valencia, always taking as the research main point, Russafa, and their progressive incorporation into the city like a neighborhood. This part introduces the concept of Legislation Block to understand how the urban core and its surroundings has been transformed, every time that the Plan or Building Ordinances changed in the study field, with the resulting adjustment of architectural typologies buildings, as well as the railway introduction impact, both in the urban layout, as in the configuration of the social weave.

- Finally in the third part it has been carried out a characterization process of Russafa neighborhood, focusing on obtaining a typological classification of the building blocks conformed to the Legislation, and searching for the "historical permanences" of the old town of Russafa, which would justify this peculiar environment that was declared a Site of Cultural Interest.

In recent years, knowledge has been materialized and has allowed to establish methodologies for analysis, diagnosis and work programming in Historic Centres Recovery, and after more than twenty years since the rehabilitation of neighborhoods began in Spain, is good time to evaluate the current tools and to define new strategies that allow the incorporation of sustainability in the field of residential rehabilitation, with an important impact on the urban regeneration process. This new objective along with the traditional ones, can be achieved, among others, improving the energy efficiency of the building.

In this thesis, it has been considered an Analysis of Methodologies for the patrimonial recovery of protected urban environments and it concludes with a **Methodological Proposal taking into account the historical values and the new energy models, focusing on what may be Russafa in the XXI century.**

SINTESI DELLA TESI

La necessità di crescita delle città ebbe un punto di inflessione durante il secolo XIX con il sorgere della città industriale, che, basata sul modello dell'Ampliamento e della crescita sul suolo libero, ha portato, in tempo attuale, all'esaurimento del suolo disponibile oppure all'urbanizzazione di zone al di là delle reali necessità. Dopo l'abbandono iniziale degli antichi nuclei storici durante il secolo XX, alla fine degli anni '80, si iniziò il processo di recupero urbano di queste zone antiche con risultati che adesso possono dimostrarsi soddisfacenti. La sfida attuale è recuperare i tessuti urbani che furono oggetto degli Ampliamenti ottocenteschi; per questo motivo, abbiamo scelto come area di studio quello che fu il villaggio 'Ruzafa' e che, assorbito dall'ampliamento della città, si è trasformato in un quartiere di Valencia, 'Russafa'.

- Nella prima parte della Tesi, la domanda è il perché si producano gli Ampliamenti delle città, avendo come punto di partenza del processo la Parigi di Haussmann, che, senza dubbio, fu imitata nelle grandi città europee del momento, tanto a livello formale quanto nel procedimento.

Firenze, che era capitale di Italia nel momento in cui necessitò l'Ampliamento, con il piano progettato da Giuseppe Poggi, combina simultaneamente la crescita per alloggiare le nuove classi sociali che si stavano stabilendo e il Risanamento della città rinascimentale.

Sono due le città di riferimento obbligatorio per capire lo sviluppo urbanistico in Spagna: da una parte Barcellona, con il Piano disegnato da Cerdà, che è stato la base teorica di molti piani d'ampliamento del secolo XX; e dall'altra Madrid, con il Piano Castro che, essendo un intervento quasi sconosciuto fino a pochi anni fa, possiamo affermare sia la base pratica dell'urbanistica spagnola contemporanea.

L'inserimento della ferrovia è stato un elemento comune in tutte le città studiate ed anche un vincolo nel disegno di tutti i Piani d'Ampliamento.

- La seconda parte della Tesi analizza i diversi Piani d'Ampliamento che ha avuto la città di Valencia, avendo sempre come centro della ricerca l'ex-villaggio di Ruzafa e la sua progressiva incorporazione alla città come un quartiere in più. Questa parte introduce il concetto di "Blocco Normativo" per poter capire come si è trasformato il nucleo urbano ed i suoi dintorni ogni volta che è cambiato il Piano, oppure le Ordinanze dell'Edificazione nell'ambito di studio, con l'adeguamento delle tipologie architettoniche degli edifici, così come l'impatto dell'inserimento della ferrovia, sia nel tracciato urbano sia nella configurazione del tessuto sociale.

- Infine, nella terza parte si realizza un processo di Caratterizzazione del Quartiere di Russafa, incentrandosi nel conseguimento di una classificazione tipologica dell'edificazione adattata ai "Blocchi Normativi" citati, e nella ricerca delle permanenze storiche dell'ex-villaggio di Russafa, le quali giustificherebbero il fatto che questo luogo fosse dichiarato "Bene d'Interesse Culturale" (BIC) per la sua pianificazione.

Negli ultimi anni, si sono concretizzate le conoscenze che hanno permesso di stabilire delle metodologie di analisi, diagnostico e di programmazione dei lavori di Recupero dei Centri Storici; trascorsi più di venti anni da quando sono cominciati i lavori di restauro dei quartieri in Spagna, è un buon momento per valutare gli strumenti attuali e definire le nuove strategie d'intervento che permettano che, accanto ai tradizionali Obiettivi dei Piani d'Intervento (Sociale, Urbanistico ed Architettonico), si instauri un nuovo obiettivo di grande impatto nel processo costruttivo di rinnovazione urbana: la Sostenibilità, che nell'ambito del restauro residenziale può raggiungersi attraverso il miglioramento dell'efficienza energetica dell'edificazione.

In questa tesi, si propone un'Analisi delle Metodologie per il recupero patrimoniale di ambiti urbani protetti e si conclude con una **Proposta Metodologica, tenendo in conto tanto i valori storici quanto i nuovi modelli energetici, concentrandosi in quel Russafa che possiamo vedere nel XXI secolo.**

RESUM DE LA TESI DOCTORAL

La necessitat de creixement de les ciutats va tindre un punt d'inflexió amb la ciutat industrial durant el segle XIX, que inspirada en el model d'Eixample y creixement sobre el terreny lliure, ha finalitzat en l'actualitat esgotant el terreny disponible o urbanitzant arees per damunt de les necessitats reals. Després de l'abandó inicial dels vells centres històrics durant el segle XX, a finals dels anys 80 es va iniciar el procés de recuperació urbanística de aquestes àrees obsoletes amb resultats aprovats satisfactoriament. El repte actual és recuperar els teixits urbans que van ser objecte dels eixamples decimonòmics, per aquest motiu hem elegit com àrea d'estudi, el que va ser un poble -Ruzafa- i, com a conseqüència de ser absorbit per l'Eixample de la ciutat, s'ha transformat en un barri de València, -Russafa-.

- En la primera part de la Tesi, la pregunta és per què es produeixen els eixamples de les ciutats, prenent el Paris de Haussmann com a punt de partida d'aquest procés, i que sense dubte fou imitat en les grans urbes europees del moment, tant a nivell formal com en el procediment.

Florença, capital d'Itàlia, en el moment que va necessitar el seu "Ingrandimento", amb el pla dissenyat per Giuseppe Poggi, combina aquest creixement per albergar a les noves classes socials que estaven establint-se en el seu àmbit, simultàneament amb el "Risanamento" de la ciutat renaixentista.

Dos ciutats són el referent obligatori per entendre l'urbanisme en Espanya, Barcelona d'una banda, amb el pla dissenyat per Cerdà, que fou la base teòrica de molts plans d'eixamplament durant el segle XX, apliament estudiat i referenciat per múltiples autors; i per altra banda Madrid, amb el seu Pla Castro que independentment de ser quasi una intervenció desconeguda fins fa pocs anys, podem afirmar que és la base pràctica i germen del urbanisme espanyol contemporani.

La implantació del ferrocarril ha sigut un element comú en totes les ciutats estudiades, y condicionador del disseny de tots els Plans d'eixamplament referenciats e igualment, de la localització de les diferents classes socials en el territori.

- La segona part de la Tesi, documenta i analitza comparativament els diferents Plans d'eixample que ha tingut la ciutat de València, prenent sempre com a centre de la investigació l'expoble de Ruzafa i la seua progressiva incorporació a la ciutat de València com un barri més. Aquesta part, introdueix el concepte de Bloc Normatiu per poder entendre com s'ha anat transformant el nucli urbà i el seu entorn, cada vegada que canviava el Pla o les Ordenances de l'Edificació en l'àmbit d'estudi, amb la conseqüent adaptació de les tipologies arquitectòniques dels edificis; així com l'impacte de la implantació del ferrocarril, tant el traçat, com en la configuració del teixit social.

- Finalment en la tercera part es realitza un procés de Caracterització del Barri de Russafa, centrant-se en obtindre una classificació tipològica de l'edificació ajustada als Blocs Normatius citats, i la recerca de les "permanències històriques" de l'expoble de Russafa, que justificarien que este entorn tan peculiar, fora declarat com Bé d'Interés Cultural pel Planejament.

Durant els últims anys, s'han concretat els coneixements que han permès establir metodologies d'anàlisi, diagnòstic i de programació dels treballs de Recuperació dels Centres Històrics i transcorreguts més de vint anys des que van començar les tasques de rehabilitació de barris a Espanya, és bon moment per a avaluar les ferramentes actuals i definir les noves estratègies que permeten que junt amb els tradicionals Objectius dels Plans d'Intervenció (Social, Urbanístic i Arquitectònic), s'incorpore un nou de gran impacte sobre el procés constructiu de la renovació urbana: la Sostenibilitat, que en l'àmbit de la rehabilitació residencial pot aconseguir-se entre altres, a través de la millora de l'eficiència energètica de l'edificació.

En la present Tesi, es planteja Una Anàlisi de les Metodologies per a la recuperació patrimonial d'entorns urbans protegits i es conclou amb una **Proposta Metodològica tenint en compte, des dels valors històrics, als nous models energètics centrant-se en el que pot ser el Russafa del segle XXI**.

ÍNDICE

Introducción. Antecedentes, motivaciones y justificación _____ 23

Objeto del trabajo: Ámbito y extensión

Objetivo del presente trabajo

Introduzione. Contesto, motivazioni e giustificazione _____ 29

Obietto del lavoro. Ambito ed estensione

Obiettivo della tesi

**BLOQUE A
EL ENSANCHE DE LAS CIUDADES**

A.1 ENSANCHES EUROPEOS _____ 35

El Paris de Haussmann

1.1 Historia del urbanismo

1.2 Nuevos Ensanches de la ciudad

1.3 El caso de París

1.4 La influencia de Haussmann en Europa

A.2 ENSANCHES ITALIANOS _____ 47

La Florencia de Poggi

2.1 Antecedentes históricos de la ciudad de Florencia. El Plan de Poggi

2.2 El Replanteo del "Piano per il Risanamento e l'Ingrandimento di Firenze"

2.3 Los barrios de Florencia

2.4 Actuaciones previas a l'Ingrandimento. Construyendo la transformación, los nuevos barrios

2.5 Il Risanamento del Centro Storico. Las últimas décadas del Ottocento

2.6 Cambios en la estructura social de la ciudad

2.7 Influencia de las Ordenanzas de la edificación en la ciudad de Florencia

2.8 Implantación del ferrocarril en la ciudad

2.9 El arquitecto. Giuseppe Poggi

- Las Plazas de Poggi

- Viale dei Colli

- Piazzale Michelangelo y Loggia

2.10 El ingeniero Giovanni Bellincioni

2.11 Giovanni Michelucci

2.12 Edoardo Detti

2.13 Plan de protección del centro histórico de 1985

2.14 Plano "Centro Storico di Firenze", declarado Patrimonio de la Humanidad en diciembre de 1982

Anexo de Cartografía Histórica de Florencia _____ 107

A.3 EL ENSANCHE DE BARCELONA _____ 127

El Plan Cerdá

3.1 Antecedentes. El Plan Cerdá para Barcelona

3.2 El Replanteo del Ensanche

3.3 Otros Proyectos alternativos al Plan Cerdá

3.4 Cambios en el proyecto de Cerdá

3.5 El Plan de Leon Jaussely de 1905

3.6 La estructura social de la ciudad y la tipologías edificatorias

3.7 El ferrocarril en Barcelona y su afección al Plan de Ensanche

3.8 Las primeras líneas de ferrocarril

3.9 El Proyecto de Ensanche y su relación con el ferrocarril: La propuesta de una red ferroviaria integrada en la ciudad

3.10 El ferrocarril y la creación de espacios marginales en la ciudad

3.11 Las Ordenanzas de edificación como normas en el proceso de densificación del ensanche y su impacto sobre la manzana tipo

3.12 Las Ordenanzas de edificación y su impacto sobre el edificio "Modelo Ensanche". El caso de la "Casa Rocamora" de Pere Falqués

3.13 Las Ordenanzas de edificación en el Ensanche

3.14 Los Autores. Ildefonso Cerdá. Su obra

A.4 EL ENSANCHE DE MADRID _____179 El Plan Castro

4.1 Antecedentes del Anteproyecto del Ensanche de Madrid

4.2 El Plan Castro

4.3 El Plan de Ildefonso Cerdá para Madrid

4.4 Inadecuación de la trama ortogonal a los núcleos preexistentes

4.5 Valoraciones del Plan Castro

4.6 Otros Planes para Madrid

4.7 La propuesta de Facundo Cañada de 1900

4.8 El Plan de Extensión de Núñez Granés de 1910

4.9 El Plan General de Extensión de 1926 y el Plan General de Ordenación de 1946

4.10 El Replanteo del Ensanche de Madrid y la estructura social de la ciudad

4.11 El ferrocarril y Carlos M^a de Castro

4.12 Incidencia del ferrocarril en los Planes de Ordenación de Madrid

4.13 El ferrocarril y los Planes de Ordenación Urbana de Madrid

4.14 El nuevo papel de las estaciones como espacios de relación urbana

4.15 Las Ordenanzas en la ciudad de Madrid y las tipologías arquitectónicas

4.16 Los Autores. El arquitecto e ingeniero Carlos María de Castro

Anexo de Cartografía Histórica de Madrid _____245

A.5 URBANISMO DECIMONÓNICO Y TRANSICIÓN AL URBANISMO CONTEMPORÁNEO _____275

5.1 La necesidad de ordenar el crecimiento urbano de las ciudades

5.2 Los nuevos ensanches en España en el siglo XX

5.3 El contexto político y social de posguerra en España

5.4 Antecedentes de la nueva configuración jerárquica del planeamiento. El PGOU de Madrid de 1946

5.5 Otros Planes Generales españoles

5.6 Contexto para el Plan de Ordenación de Valencia y su cintura de 1946

5.7 Afección del Plan de 1946 al barrio de Russafa

5.8 Entrevista a Manuel Muñoz Monasterio, en relación con el Plan de Ordenación de Valencia de 1946

BLOQUE B **LOS PLANES DE ENSANCHE DE VALENCIA _____295**

6.1 Influencia de las Ordenanzas de la edificación en la tipología arquitectónica. Establecimiento del concepto de "Bloque Normativo"

6.2 El origen de las ordenanzas medievales y su evolución histórica

6.3 Las Ordenanzas y cambios de la sociedad

6.4 De la arquitectura académica al eclecticismo decimonónico

6.5 Las leyes de composición academicistas de las fachadas

6.6 Los nuevos instrumentos de la Reforma urbana. El Plano de alineaciones	9.2 Motivación del Ensanche
6.7 Las primeras operaciones de Reforma Urbana y las Ordenanzas gráficas	9.3 El Replanteo del Ensanche
- La Plaza Redonda	9.4 Inclusión del Núcleo de Russafa en el Ensanche
- La reparcelación del convento de la Puridad	9.5 Las Primeras Ordenanzas Municipales
- La reparcelación del Huerto de Sogueros	9.6 Ordenanzas para zona de Ensanche de 1887
6.8 Las nuevas Ordenanzas de la edificación para los Planes de Ensanche. Las primeras Ordenanzas de Madrid y Barcelona	9.7 Aparición de la tipología de Ensanche
6.9 La primera Ley de Ensanche	9.8 La influencia de Cerdá y Castro
B.7 LOS REGLAMENTOS_____323	9.9 Cuestiones Críticas del Ensanche
7.1 El Reglamento de Policía Urbana y Rural para la ciudad de Valencia y su término de 1844	9.10 La "Diagonal" del Ensanche
7.2 Bandos de Buen Gobierno de 1848 y 1859	9.11 La permanencia del Plan del 58
B.8 EL PRIMER PLAN DE ENSANCHE DE 1858_____329	B.10 EL PROYECTO DE ENSANCHE DE MORA_____375
8.1 Proyecto de Ensanche de Valencia de Monleón, Sancho y Calvo de 1858. Antecedentes del Plan	10.1 De la ciudad radioconcéntrica al modelo ortogonal
8.2 Motivación del Ensanche	10.2 El replanteo del Ensanche de Mora
8.3 El derribo de las murallas	10.3 El ensanche de Mora y el ex-pueblo de Russafa
8.4 Descripción y replanteo del Ensanche	10.4 El modelo de nuevas alineaciones
8.5 Las parcelaciones del Ensanche y los Proyectos de Urbanización	10.5 Las nuevas Ordenanzas de Mora
8.6 Reflexión y Conclusiones	10.6 Influencias de las Ordenanzas en el diseño tipológico de la edificación
B.9 EL ENSANCHE DE VALENCIA Y EL ULTIMO CUARTO DE SIGLO_____349	10.7 Configuración del Ensanche de Mora en el ámbito de Russafa
9.1 Contexto Urbanístico y Legislativo. El concurso del Proyecto. El Ensanche de Calvo, Ferrers y Arnau de 1884	10.8 Resumen de intervenciones en la Ciutat Vella
	B11 LOS PLANES DE ENSANCHE DE VALENCIA II__397
	11.1 El Plan de Ordenación de Valencia y su comarca de 1946
	11.2 Los nuevos instrumentos del urbanismo. El zoning

11.3 "Las Hojas del Plan de Ordenación de Valencia de 1946". Hojas nº 2 y nº 5

B.12 INCORPORACION DE LAS ORDENANZAS AL PLANDEORDENACION_____413

12. Las Ordenanzas Regulatoras de la edificación de 1950 y 1955

12.1 El Recinto Antiguo Histórico - Artístico
(Ordenanza Especial nº 1)

12.2 Zona Interior
(Ordenanza Especial Nº 2)

12.3 Zona Comercial Intensiva En Zona Interior
(Ordenanza Especial Nº3)

12.4 Zona De Transición De Ensanche
(Ordenanza Especial Nº4)

12.5 Zona Comercial Intensiva En El Ensanche
(Ordenanza Especial Nº5)

12.6 Zona De Ensanches Actuales
(Ordenanza Especial Nº6)

B.13 LA LEY DEL SUELO DE 1959 Y EL PLAN GENERAL DE 1966 _____423

13.1 La Riada de 1957

13.2 Plan de 1966. Adaptación del Plan de 1946 a la solución Sur

13.3 La Ley del Suelo de 1956 y la incorporación de los Planes Parciales

13.4 El Plan Parcial nº 5 y el Plan Parcial nº 2. La subdivisión de Russafa

B.14 LOS PLANES DEMOCRATICOS. LOS PLANES ESPECIALES DE PROTECCION_____443

14.1 El Plan General de Ordenación Urbana de 1988

14.2 Los Planes Especiales de Protección

14.3 El Plan Especial PEP-2 Russafa Sud-Gran Vía

14.4 El Plan RIVA para Russafa y la declaración de Area de Rehabilitación Integrada

14.5 Delimitación del núcleo tradicional de Russafa

B.15 ZONIFICACION SOCIAL DEL ENSANCHE DE VALENCIA_____459

15.1 Zonificación social de Valencia. La reorganización de la sociedad valenciana e incorporación de las nuevas clases burguesas y proletarias

15.2 Los proyectos y nuevos equipamientos de Valencia

15.3 La influencia de los cambios sociales en la arquitectura

15.4 Situación actual de la vivienda en el ámbito (según el Proyecto Valuo)

B.16 EL FERROCARRIL EN VALENCIA_____475

16.1 Introducción. El ferrocarril en España

16.2 El ferrocarril y la antigua estación de Valencia. Reformas urbanas de la zona Sur en la segunda mitad del siglo XIX

16.3 Las primeras líneas de ferrocarril de Valencia

16.4 La situación del ferrocarril tras la construcción de la nueva Estación del Norte en 1917

16.5 El nuevo edificio de la estación del Norte

16.6 El Plan de 1921 de Vicente Pichó

16.7 El Parque Central

16.8 La línea T-2 de metro y la estación de Russafa

B.17 LOS ARQUITECTOS Y LOS PLANES DE ENSANCHE DE VALENCIA _____ 503

17.1 Los arquitectos de los planes de Ensanche y sus obras

B.18 LOS ARQUITECTOS EN EL PROCESO DE CONSOLIDACION DE RUSSAFA _____ 509

18.1 Los arquitectos con actuaciones de edificación en Russafa

18.2 Relación de Obras y Proyectos en el Barrio de Russafa, atribuidas a los Arquitectos, en el Periodo Ecléctico comprendido entre los Años 1875-1925

18.3 Relación de Obras y Proyectos en el Barrio de Russafa, atribuidas a los Arquitectos, en el Periodo Ecléctico comprendido entre los Años 1926-1936

**BLOQUE C
CARACTERIZACIÓN DE RUSSAFA _____ 525**

19.1 El pueblo de Russafa y el origen de su nombre

19.2 Historia de Russafa

19.3 Situación socioeconómica en el siglo XIX

19.4 Cronología del Barrio de Russafa

20.1 La arquitectura de Russafa. Los Lenguajes Arquitectónicos del Ensanche

- Historicismo y Eclecticismo de fin de siglo
- Modernismo y Eclecticismo
- El Art Nouveau
- El lenguaje de la Sezesión
- Los lenguajes posteriores a la exposiciones
- El Revival vernacular
- El Romanticismo Nacional
- Neobarroco

20.2 La dificultad de la Clasificación del Lenguaje Arquitectónico de Russafa

20.3 La difusión del movimiento moderno

20.4 Leyes de composición de fachadas

20.5 Leyes de composición de fachadas de los edificios de Viviendas Vecinales

20.6 Leyes de composición de fachadas en la Vivienda Moderna

20.7 Análisis tipológico de las viviendas

20.8 Influencia de las ordenanzas en la composición de la planta de las viviendas

21.1 Edificios del Primer Periodo del Ensanche (Fuente: Archivo Histórico Municipal - ETSAV)

- Edificio Tipo 1 (B+III+buhardilla) (medianera) calle Puerto Rico nº 26 (antigua calle 25) (1912)
- Edificio Tipo 2 (B+III+desván) (medianera) calle 25, calle Puerto Rico, 16 (1914)
- Edificio Tipo 3 (B+III) (esquina) (calle 25 esquina con calle 14) calle Puerto Rico, 15 esquina con calle Sueca (1914)
- Edificio Tipo 4 (B+E+III) (chaflán) chaflán entre calle 14 y calle 15 calle Sueca, 30 chaflán con calle Puerto Rico (1915)
- Edificio Tipo 5 (B+E+III+desván) (medianera) calle 14 calle Sueca, 6 (1915)
- Edificio Tipo 6 (B+IV) (medianera, esquina no chaflán) calle Cuba esquina calle Buenos Aires calle Cuba, 32 (1911)

22. Cambio de las Técnicas Constructivas de la Edificación en los siglos XIX y XX

22.1 Caracterización de las Soluciones Constructivas del Barrio de Russafa

22.2 Cerramientos y Cubiertas utilizados en el Bloque Normativo I

22.3 Cerramientos y Cubiertas utilizados en el Bloque Normativo II, III y IV

22.4 Establecimiento del "edificio tipo"

22.5 Cerramientos y Cubiertas utilizados en el Bloque Normativo V

22.6 Nuevos Bloques Normativos ajustados a Normativas de Ahorro energético

23.1 Calificación Energética de los Edificios Tipo

23.2 Mejoras Energéticas

24. La situación actual (siglo XX).

25.1 Permanencias históricas

- Introducción y justificación para la declaración como BIC el barrio de Russafa
- Caminos históricos y acequias
- Caminos históricos y acequias en la actualidad
- Antigua Plaza Mayor y de la Cruz. 1852
- Casa consistorial del pueblo de Ruzafa. 1862
- Plaza del Contraste y calle Corset
- Casa enseñanza para niños y niñas. 1861
- Proyecto fachada tipo plaza de la Cruz. 1866
- Proyecto Iglesia del Castellá
- Iglesias de la Punta, Fuente de San Luis, Monteolivete y Pinedo
- Calle Canals
- Calle Platerias y calle Vivons
- Colegio Balmes
- Escuela de Artesanos
- Convento de N^a Sra. de los Ángeles
- Edificios de viviendas
- La Plaza de Toros (BIC)
- La Estación del Norte (BIC)

METODOLOGIA PROPUESTA PARA EL BARRIO DE RUSSAFA 667

APARTADO 1

1.1 Proceso de Globalización Mundial

1.2 Cumbres de la Tierra. Protocolo de Kyoto

1.3 La Sostenibilidad Urbana en Europa. La Carta de Aalborg

1.4 Normativa de Eficiencia Energética Europea. Plan 20 20 20

1.5 Orígenes de la Rehabilitación Residencial

1.6 La calidad de la Rehabilitación Residencial

- Consideraciones previas
- Análisis de la calidad
- Variables básicas de la calidad

1.7 Variables de la calidad del espacio público

- Factores de valoración
- Equipamientos
- Accesibilidad y estacionamiento
- Redes y servicios urbanos
- Obras de urbanización
- Materiales

1.8 Variables de la calidad del entorno urbano

- Relativos a la funcionalidad
- Relativos a la seguridad
- Relativos al medio ambiente urbano
- Relativos al patrimonio

1.9 Variables de la calidad residencial

- Factores de valoración
- Adecuación técnica y normativa
- Oficios artesanos
- Instalaciones

1.10 Calidad técnica

1.11 Calidad patrimonial

- Envolvente arquitectónica
- Estructura histórica
- Tipologías y espacios
- Técnicas constructivas y materiales

1.12 La calidad sostenible

1.13 Niveles de Protección del Patrimonio Arquitectónico

1.14 Criterios para la objetivación del interés arquitectónico de los edificios

- Valoración urbanística
- Valoración arquitectónica
- Valoración socio cultural

1.15 Niveles de Protección en el Plan Especial de Russafa (PEP-2)

- Nivel de protección integral
- Nivel de protección parcial
- Nivel de protección ambiental
- Obras permitidas según el nivel de protección

1.16 Estudios de mejora de la eficiencia energética de los edificios

1.17 La sostenibilidad urbana.

1.18 Viviendas de Bajo Consumo energético.

- La compacidad
- La ubicación
- Ganancias térmicas
- Perdidas
- Cerramientos, huecos y carpinterías
- Sombreamiento
- Ventilación forzada
- Fachadas ventiladas
- El muro trombe
- El albedo
- Cerramientos opacos

1.19 Barrios de Bajo Consumo energético. El modelo Mediterráneo. Estrategia de Conexión de Russafa con el futuro Parque Central y el Jardín del Túria, convirtiéndolo en un Barrio de Bajo consumo energético

APARTADO 2

2.1 Elementos para el Análisis Urbano

2.2 La Parcela

2.3 La Calle

- Dimensiones de las calles de la zona de ensanche
- Dimensiones de las calles de la zona histórica

2.4 La Manzana

2.5 Introducción al concepto de Modelo, Tipo y Tipología

2.6 Estudios de Referencia utilizados

APARTADO 3

3.1 Delimitación de las Áreas de Estudio

- Consideraciones previas
- Indicadores de gestión territorial y diseño urbano
- De Movilidad y transporte
- De Gestión de recursos naturales y huella ecológica
- De cohesión social y económica

3.2 Selección de los ámbitos de estudio.

- Ámbito de estudio nº 1 – zona de ensanche
- Ámbito de estudio nº 2 – zona del núcleo histórico
- Ámbito de estudio nº 3 – zona ensanche compacto

3.3 Descripción de los ámbitos de estudio

- Ámbito de estudio nº 1 – zona de ensanche
- Ámbito de estudio nº 2 – zona del núcleo histórico
- Ámbito de estudio nº 3 – zona ensanche compacto

3.4 La Calle y la Manzana y su evolución en los diferentes Bloques Normativos

Bloque Normativo anterior a la aplicación de las ordenanzas del ensanche

Bloque Normativo I

Reglamento de Policía Urbana y Rural. 1844

(I).1 La calle y la manzana

(I).2 La edificación y la tipología arquitectónica

(I)a Casa solariega o casa de poble

(I)b Casa de poble sobreelevada

(I)c Edificación artesanal

(I)d Edificación señorial

Bloque Normativo II

Ordenanzas del Plan de Ensanche 1887

(II).1 La calle y la manzana

(II).2 La edificación y la tipología arquitectónica

(II)a Casa de poble sobreelevada

(II)b Edificación vecinal clásica

Bloque Normativo III-1
Ordenanzas de 1912

(III).1 La calle y la manzana

Bloque Normativo III-2
Apéndice Ordenanzas 1925

(III-2).1 La calle y la manzana

(III-2).2 Edificación y tipología arquitectónica

(III-2)a Edificación señorial ecléctica

(III-2)b Edificación ecléctica plena

(III-2)c Edificación vecinal modernista

Bloque Normativo IV
Ordenanzas de 1929

(IV).1 La calle y la manzana

(IV).2 La edificación y la tipología arquitectónica

Bloque Normativo V
Plan de Ordenación de Valencia 1946
Ordenanzas de 1950-1955

(V).1 La calle y la manzana

(V).2 La edificación y la tipología arquitectónica

(V)a Edificio Navarro Gonzalez de 1933

(V)b Edificio Patuel Longas de 1941

(V)c Edificios Siena de 1976

3.5 Toma de datos para conocer la morfología de la manzana en el ámbito de estudio

Ámbito Estudio nº 1- zona de ensanche

Ámbito Estudio nº 2- zona núcleo histórico

Ámbito Estudio nº 3- zona ensanche compacto

3.6 Toma de datos de la calle y sus edificios.

Ámbito de estudio nº 1 – zona de ensanche

Calle Sueca nº 17 al 33

Calle Puerto Rico nº 2 al 16

Ámbito Estudio nº 2- zona núcleo histórico

Calle Doctor Serrano nº 6 al 22

Calle Cura Femenia nº 12 al 24

Ámbito Estudio nº 3- zona ensanche compacto

Calle Pintor Gisbert nº 2 al 24

3.7 Ejemplo de toma de datos individual de los edificios. Pedro III el Grande nº 10

1. Identificación de Bloque Normativo
2. Tipología y estilo arquitectónico
3. Documentación histórica y del proyecto original
4. Descripción grafica del edificio
5. Caracterización constructiva
6. Datos para la calificación energética

CONCLUSIONES DE LA TESIS DOCTORAL__829

Conclusiones del Bloque A

El Ensanche de las Ciudades

- L' Ingrandimento de Florencia
- El Ensanche de Barcelona
- El Ensanche de Madrid

Conclusiones del Bloque B

Los Planes de Ensanche de Valencia

Conclusiones de la metodología propuesta

CONCLUSIONI DELLA TESI _____849

Conclusioni Blocco A

L'ampiamiento Delle Città

- Conclusioni dell' Ingrandimento di Firenze
- Conclusioni dell' Ingrandimento di Barcellona
- Conclusioni dell' Ingrandimento di Madrid

Conclusioni Blocco B

Piani d'Ingrandimento di Valencia

Conclusioni della metodologia proposta

BIBLIOGRAFIA _____ **869**

- A.- Historia de la ciudad
- B.- Arquitectura, urbanismo y lenguaje arquitectónico
- C.- Criterios de Intervención sobre la ciudad consolidada. Técnicas de Rehabilitación
- D.- Sostenibilidad Urbana
- E.- Caracterización constructiva
- F.- Normativas de aplicación conceptual
- G.- Tesis doctorales y trabajos no publicados
- H.- Bibliografía italiana
- I.- Material de congresos, prensa escrita y web
- J.- Fuentes digitales en internet

FUENTES _____ **895**

- A.- Fuentes documentales
- B.- Fuentes documentales de entrevistas con expertos
- C.- Trabajos de campo
- D.- Fuentes documentales virtuales

ANEXOS _____ **891**

- Anexo I
Toma de datos individual de los edificios de las Areas de Estudio
- Anexo II
Cartografia Historica Valencia
- Anexo III
Cartografia Catastral Russafa (Valencia)
- Anexo V
Plan Especial de Russafa PEP-2

INTRODUCCIÓN. ANTECEDENTES, MOTIVACIONES Y JUSTIFICACIÓN

Hasta bien entrado el siglo XX, “la rehabilitación” sólo se ocupaba de la conservación y restauración de los monumentos, quedando la arquitectura doméstica en manos del mero mantenimiento y sencillas operaciones de reforma, o simplemente su sustitución.

En España, en los años 80 cambia, aunque muy lentamente, el enfoque en cuanto al tratamiento de los barrios históricos y los edificios tradicionales y se impulsa la redacción de Planes Especiales de Protección en muchas de nuestras ciudades. Estos planes fueron muy positivos, sin embargo, la carencia de instrumentos de gestión eficaces trajo como consecuencia el abandono de un buen número de estos edificios.

En los años 90 se inician las campañas de fomento de la rehabilitación, mediante la intervención directa en las zonas deprimidas y la mejora de la escena urbana. Estas actuaciones, junto a la dotación de ayudas a la rehabilitación residencial de carácter privado, han servido de incentivo para la recuperación de ciertos ámbitos, que a su vez, han irradiado este dinamismo revitalizador en sus entornos.

Durante este periodo se han concretado los conocimientos que han permitido establecer metodologías de análisis, diagnóstico y programación de los trabajos de Recuperación de los Centros Históricos.

Pasados más de veinte años desde que comenzaron las tareas de rehabilitación de barrios en España, es buen momento para evaluar las herramientas actuales y definir el concepto de Calidad en la Rehabilitación, tanto en lo referente al entorno físico como a la rehabilitación del edificio como hecho aislado.

Los Objetivos de los Planes de Intervención han tenido siempre un carácter multidisciplinar y sus objetivos abarcan actualmente, lo Social, lo Urbanístico y lo Arquitectónico.

El escenario actual presenta diferencias derivadas del proceso de Globalización Mundial que ha generado muchos de los problemas ambientales y de desequilibrio social que sufrimos habitualmente en nuestras ciudades. Ahora los esfuerzos derivados de las políticas europeas convergen hacia la rehabilitación residencial con el objetivo de conseguir una mayor eficiencia energética y reducir las emisiones de CO₂, para reducir el impacto de la huella ecológica de los asentamientos humanos, por ello, a los objetivos citados anteriormente se añade uno nuevo de gran impacto sobre el proceso constructivo de la renovación urbana: la Sostenibilidad.

Habrà que hacer, pues, una reflexión de si las técnicas actuales de intervención sobre la ciudad consolidada son adecuadas, revisar las metodologías de diagnóstico y establecer las futuras líneas de intervención en materia de rehabilitación residencial.

Una de las claves para poder establecer un buen diagnóstico de los ámbitos de trabajo es conocer la situación actual de ámbito que se pretende regenerar por ello en el trabajo se incluye una bloque de las tendencias urbanísticas en la ciudad desde mediados del siglo XIX.

Por ello esta TESIS, propone para conseguir este objetivo plantear el trabajo en dos partes consecutivas:

Primera parte (Volumen I).- Conocer las variables de transformación de la ciudad durante el siglo XIX hasta convertirse en los barrios actuales. Evolución desde la ciudad medieval hasta la ciudad moderna.

Segunda parte (Volumen II).- Revisar las actuales Técnicas de Diagnóstico del Tejido Residencial en las áreas urbanas consolidadas y plantear una

“Metodología de intervención en Barrios Históricos”, que se adapte a los tejidos urbanos con entornos de alto valor patrimonial. Este método se complementa con una Clasificación tipológica de la edificación en estos ámbitos. Se incorporara la “Caracterización de las soluciones constructivas tradicionales en la edificación protegida y una Propuesta de intervención para su rehabilitación y adaptación a las exigencias constructivas de la arquitectura actual”.

Objeto del trabajo: Ámbito y Extensión.

Las ciudades, a lo largo de su historia, siempre han necesitado adaptarse a las nuevas circunstancias y crecer para prosperar, ya en la Memoria para el Ensanche de Valencia de 1859, se puede leer

“No data de nuestros días la imperiosa necesidad de dar un nuevo ensanche a la población, viene indicándose desde mediados del siglo diez y seis; en cuya época se lamentaba ya en una memoria manuscrita el presbítero Quas, dé la estrechez en que vivía la multitud de mercaderes y artesanos que poblaban Valencia.”

Por ello el Trabajo empieza donde la ciudad se transforma, pasando de la ciudad agrícola a la ciudad industrial, donde la sociedad evoluciona desde las costumbres medievales a la sociedad burguesa y proletaria que se forman en las nuevas urbes.

En casi todas ellas hay un hito que marca la completa transformación: “el derribo de las murallas” que permite ocupar grandes superficies de suelo y que necesitan de una planificación.

Todas las ciudades han ido creciendo y construyendo sus murallas con una mayor dimensión durante su historia, pero ahora se ha liberado del recinto limitado y cerrado y casi sin darse cuenta antes de crecer, han construido una nueva muralla “el ferrocarril”, veremos como en todas las ciudades estudiadas este ha condicionado su forma y crecimiento.

El **Bloque A**, nos permite conocer cómo se ha gestado el Ensanche de las ciudades en Europa, tomado como referencia las grandes transformaciones urbanas de París, Viena o Londres y adaptándolas a sus características locales.

Analizaremos cómo Florencia, capital del Reino de Italia por unos pocos años, pasa de ser una ciudad media renacentista a una capital europea y gracias a Giuseppe Poggi, y sus diversas propuestas para “L’ingrandimento di Firenze” conformará la ciudad que hoy conocemos.

En España, dos son las ciudades que debemos conocer para valorar lo sucedido en toda España y particularmente en Valencia.

Barcelona, que con su Plan Cerdá, ha sido modelo “inspirador” de la mayor parte de los Ensanches españoles y el otro Plan modelo que es el Plan Castro para el ensanche de Madrid.

Durante el trabajo, podremos comprobar como si bien el Plan Cerdá parece ser “el modelo inspirador” de los sucesivos ensanches de Valencia, será el Plan Castro “el modelo adaptado” a la ciudad, al menos en su organización radio concéntrica y zonificación social.

Todas las ciudades son analizadas además de con los criterios urbanísticos habituales, con otras variables:

- Evolución socio-económica de la ciudad e influencia en la configuración de la misma.
- Análisis de las Ordenanzas de la Edificación sucesivas y su influencia en la configuración del espacio público y de sus edificios.
- El análisis del impacto que supuso la incorporación del ferrocarril en la ciudad y evolución del crecimiento limitado y condicionado por sus trazados ferroviarios.
- Relación entre la ciudad y vida y obra de los arquitectos que han diseñado los planes de Ensanche de las ciudades estudiadas.

El **Bloque B**, se dedica al conocimiento de los sucesivos planes de ensanche que ha tenido la ciudad de Valencia, prestando especial interés por lo sucedido en el ámbito del actual Barrio de Russafa:

- El Plan de Monleón, Sancho y Calvo de 1858, que pese a que no fue aprobado definitivamente, ha influido en la ciudad que hoy tenemos, veremos como la ordenación del ensanche actual está basada en la ordenación propuesta por ellos.
- El primer Plan de Ensanche aprobado en 1887 de Calvo, Ferreres y Arnau, y que zonifica y ordena la ciudad. Este Plan será el que "proteja el núcleo de Russafa", pueblo independiente hasta que finalmente es integrado en el ensanche de Valencia.
- El Proyecto de Mora de 1907, consolida el Plan de 1887 e incorpora el urbanismo de ciutat vella de grandes vías y rectas en la ciudad en el ámbito del ya expueblo de Russafa
- A partir de ahora los cambios en la Ordenanzas de la edificación pensadas para otras zonas urbanas irán cambiando las tipologías y alturas de la edificación.

- 1946 y la aprobación del Plan Ordenación de Valencia y su comarca, de ámbito supramunicipal; dos hechos cambiarán el destino del barrio, el primero el criterio de "zonning" por el que se convierte el barrio en "ensanches actuales", ya sin ningún recuerdo del núcleo que fue; y un hecho anecdótico que será la división de la ciudad en "Hojas" con un criterio dimensional que divide al barrio en la Hoja nº 2 y la Hoja nº 5, propiciando la desintegración urbanística del núcleo antiguo.

- Las Ordenanzas de 1950, 1955, la posterior adaptación del Plan de 1946 a la solución Sur en 1966 y la adaptación de la Ley del Suelo estatal, irán transformando el barrio sin ningún criterio de protección de lo existente.

- Los ayuntamientos democráticos y el Plan General de 1988, tratarán de recomponer la ciudad y sus núcleos históricos con los Planes Especiales, de un modo aún confuso se identifica el "Ensanche de Mora" que permitirá identificar sub-ámbitos dentro del Ensanche.

- En 2003, comienzan los estudios para diagnosticar y promover la Regeneración del Barrio y para ello se redelimita el ámbito del "Area de Rehabilitación Integrada" a propuesta de la Oficina RIVA. El barrio empieza a tomar identidad y se reconoce como Núcleo Unitario.

- La revisión del Plan General de Valencia de 2010, identifica el Núcleo Histórico Tradicional de Russafa y propone su catalogación como BRL.

- De igual modo que hemos visto para las otras ciudades, estudiaremos la evolución socio-económica de la ciudad

- De un modo detallado analizaremos las Ordenanzas de la Edificación de los Planes para entender el estado actual del Barrio, proponiendo la incorporación del "Bloque Normativo" como elemento de análisis.
- Un resumen de la obra de los arquitectos que han intervenido en los urbanísticos que han afectado al Barrio y un segundo Resumen de la arquitectura residencial de interés en el mismo.
- Finalmente un capítulo final, que valora la implantación del ferrocarril en la ciudad Valencia y el impacto negativo que ha supuesto incluso hasta del día de hoy en el barrio.
- Y evolución del crecimiento limitado y condicionado por sus trazados ferroviarios.

El **Bloque C**, nos permite conocer y caracterizar el Barrio de Russafa en la actualidad:

- Origen del Barrio y del nombre de Russafa
- Situación socioeconómica del Barrio
- Los lenguajes arquitectónicos del ensanche.
- Leyes de composición de fachadas y análisis tipológico de las viviendas.
- Situación actual en el siglo XX.

Realizamos un análisis de las permanencias históricas:

- Caminos históricos y acequias.
- La Plaza de Toros,
- La estación del Norte

- La Plaza Mayor de Russafa
- La Plaza del contraste y calle Corset (hoy Denia)
- Calles Chella, Canals, Vivons, etc.
- Documentación de interés de fondos y archivos públicos y privados de elementos de la Barrio.

De un modo simplificado se mostrarán los cambios en las soluciones constructivas de la arquitectura en los siglos XIX y XX, para poder conocer los materiales de construcción empleados; la geometría, características y superficie de la envolvente térmica, y aquellos otros parámetros que afecten al consumo de energía; datos del emplazamiento y del entorno que afecten al consumo energético y a su propuesta de rehabilitación.

La Segunda parte (Volumen II).- es la Metodología de Análisis propuesta.

Como hemos visto las políticas de rehabilitación urbana que en algunos casos ni siquiera han cumplido veinte años de vida, se han visto afectadas por la globalización mundial a la que estamos sometidos actualmente, por ello, son también globales los condicionantes para la regeneración urbana. Uno de estos condicionantes a tener en cuenta será el conseguir a través del ahorro energético del sector residencial la reducción de los elementos contaminantes y la disminución en la producción de CO2.

Habrà que hacer, pues, una reflexión de si las técnicas actuales de intervención sobre la ciudad consolidada son adecuadas y revisar las metodologías de diagnóstico.

Por ello esta TESIS, propone:

- Revisar las actuales Técnicas de Diagnóstico del Tejido Residencial en las áreas urbanas consolidadas y plantear una "Metodología de intervención en Barrios Históricos", que se adapte a los tejidos urbanos con entornos de alto valor patrimonial. Este método se complementa con una Clasificación tipológica de la edificación en estos ámbitos.
- Obtener la "Caracterización de las soluciones constructivas tradicionales en la edificación protegida y una Propuesta de intervención para su rehabilitación y adaptación a las exigencias constructivas de la arquitectura actual".
- Conocer la morfología y clasificación tipológica de la edificación.

Dado que la ciudad consolidada no es homogénea, y que existen diferentes tejidos urbanos con distintas soluciones tanto tipológicas como constructivas, deberemos tener una metodología lo suficientemente flexible para que se adapte a los diferentes ámbitos que tenemos que estudiar.

La tesis propone la toma de datos para conseguir una metodología válida para distintas zonas de la ciudad, apoyándose en el concepto unitario de Barrio, tanto por su morfología como por su cronología constructiva. Creemos que la escala del barrio es adecuada para conseguir la dotación integrada con una solución global para todo el ámbito.

Delimitamos diversos ámbitos de estudio para conocer del modo más preciso el barrio completo, por ello proponemos:

- Ámbito de estudio a nivel de **Manzana**, o agrupación de ellas, representativa del barrio elegido y que en el presente caso debe responder a la manzana tipo del Ensanche, y otra parte a un núcleo histórico consolidado.

- Ámbito de estudio a nivel de **Calle** como elemento unitario para cada una de las manzanas elegidas, que, al igual que el apartado anterior, tendremos las calles ortogonales del ensanche, y por otra parte, las calles con recuerdo al trazado del núcleo histórico.

- Y en tercer lugar un ámbito de estudio a nivel de **Edificio** tanto a nivel tipológico, como de estilo arquitectónico y técnica constructiva. En el presente caso veremos la relativa homogeneidad de las construcciones al haberse consolidado el Barrio en un periodo breve de tiempo, entre 1877 y 1940 aproximadamente.

Finalmente se redactan las CONCLUSIONES de la TESIS para que se puedan completar o profundizar con la metodología expuesta.

A la tesis se acompañan diversos Anexos de Cartografía de las ciudades estudiadas, descripción de la "Fuentes" empleadas y diverso material de apoyo.

Alla fine del secolo XX, la riabilitazione soltanto si occupava della conservazione e del restauro dei monumenti, prevedendo per l'architettura residenziale soltanto il mero mantenimento e semplici operazioni di riforma o sostituzione.

In Spagna, negli anni '80, cambia, anche se molto lentamente, l'approccio al trattamento dei quartieri storici e agli edifici tradizionali e in molte città ci si concentra nella redazione di Piani Speciali di Protezione. Questi piani furono molto positivi, sebbene la carenza di strumenti di gestione portasse al conseguente abbandono di un gran numero di questi edifici.

Negli anni '90, iniziarono le campagne di fomento del restauro, attraverso l'intervento diretto nelle zone depresse e il miglioramento della visione urbana. Queste attuazioni, unite alla dotazione di aiuti per il restauro residenziale privato, sono servite come incentivo per il recupero di certi ambiti che, a loro volta, hanno irradiato questo dinamismo nei loro dintorni.

Durante questo periodo, si sono concretizzate le conoscenze che hanno permesso di stabilire metodologie di analisi diagnostica e programmazione dei lavori di Recupero dei Centri Storici.

Dopo più di venti anni dall'inizio dei lavori di recupero dei quartieri in Spagna, è un buon momento per valutare gli strumenti attuali e per precisare il concetto di Qualità nel Restauro, tanto nei dintorni fisici quanto nella riabilitazione dell'edificio come elemento isolato.

Gli obiettivi dei Piani d'Intervento hanno da sempre un carattere multidisciplinare e attualmente comprendono la parte sociale, urbana e architettonica.

Lo scenario attuale presenta differenze derivate dal processo di Globalizzazione Mondiale che ha generato molti dei problemi ambientali e di squilibrio sociale che soffriamo nelle nostre città. Oggigiorno gli sforzi derivanti dalle politiche europee confluiscono nella riabilitazione residenziale, con l'obiettivo di raggiungere una maggiore efficienza energetica e la riduzione delle emissioni di CO₂, al fine di diminuire l'impatto dell'impronta ecologica degli insediamenti umani. Perciò, agli obiettivi citati se ne aggiunge uno nuovo di grande impatto nel processo costruttivo della rinnovazione urbana: la sostenibilità.

Si dovrà dunque fare una riflessione sulle tecniche attuali d'intervento nella città consolidata, per sapere se sono le più adeguate, revisionando le metodologie di diagnostico e stabilendo le future linee d'intervento del restauro residenziale.

Una delle chiavi per poter stabilire un buon diagnostico degli ambiti di lavoro è conoscere la situazione attuale dell'ambito che si vuole rigenerare; per questo motivo si include nel lavoro il blocco "L'ampliamento delle città" sulle tendenze urbane nella città da metà del secolo XIX.

Dunque, per raggiungere questo obiettivo, la tesi propone di esporre il lavoro in due parti consecutive:

Prima parte (Volume I).- Conoscere le variabili di trasformazione della città durante il secolo XIX fino a convertirsi nei quartieri attuali. Evoluzione dalla città medievale alla città moderna.

Seconda parte (Volume II).- Revisionare le attuali Tecniche di Diagnostico del Tessuto Residenziale nelle zone urbane consolidate e proporre una

“Metodologia d’Intervento nei Quartieri Storici”, la quale si possa adattare ai tessuti urbani con dintorni di alto valore patrimoniale. Questo metodo si integra con una Classificazione tipologica dell’edificazione in questi ambiti. Si aggiunge la Caratterizzazione delle soluzioni costruttive tradizionali nell’edificazione protetta ed una proposta d’intervento per il suo recupero e adattamento alle esigenze costruttive dell’architettura attuale”.

Oggetto del lavoro. Ambito ed estensione

Le città, nell’arco della loro storia, sempre hanno avuto bisogno di adattarsi alle nuove circostanze e ampliarsi per progredire. Già nella memoria dell’Ampliamento di Valencia del 1859 si può leggere

“Non è dei nostri giorni la necessità di offrire un nuovo ampliamento alla popolazione, viene da metà del secolo XVI, epoca in cui il presbitero Quas già si lamentava in una memoria manoscritta della strettezza nella quale vivevano i mercanti ed artigiani di Valencia”.

Perciò, il Lavoro comincia dove la città si trasforma, dalla città agricola a quella industriale, dove la società evolve dalle abitudini medievali alla società borghese e proletaria formatasi in esse.

In quasi tutte le città, c’è un evento che segna la completa trasformazione: l’abbattimento delle mura. Questo permette di occupare grandi superfici di suolo, avendo quindi bisogno di una pianificazione.

Nel corso della loro storia, tutte le città si sono ingradite ed hanno costruito mura con dimensioni sempre maggiori; ma ora le città si sono liberate del recinto limitato e chiuso, e quasi senza rendersi conto, prima di ampliarsi, hanno costruito una nuova muraglia: la ferrovia. Vedremo come in tutte le città studiate, la ferrovia condiziona in qualche modo la sua forma e sviluppo.

Il **Blocco A** ci permette di conoscere come si è sviluppato l’ampliamento delle città europee, prendendo come riferimento le grandi trasformazioni urbane di Parigi, Vienna e Londra ed adattandole alle caratteristiche locali.

Analizzeremo la maniera in cui Firenze, capitale del Regno dell’Italia per pochi anni, passò da essere una città media rinascimentale ad una capitale europea; e come, grazie a Giuseppe Poggi e alle sue diverse proposte per “L’ingrandimento di Firenze”, si è formata la città che oggi conosciamo.

In Spagna, due sono le città che dobbiamo conoscere per valutare ciò che è successo in tutto il paese e, particolarmente, in Valencia.

Barcellona, che con il suo Piano Cerdà è stata un modello ispiratore per la maggior parte degli Ampliamenti Spagnoli; e Madrid, con il Piano Castro.

Durante il lavoro, potremo verificare che, sebbene il Piano Cerdà sembra essere il modello ispiratore dei successivi ampliamenti di Valencia, sarà il Piano Castro il modello adattato alla città, per lo meno nella sua organizzazione radioconcentrica e zoning sociale.

Tutte le città vengono analizzate, oltre che con i soliti criteri urbani, con altre variabili:

- Evoluzione socio-economica della città ed influenza nella sua configurazione.
- Analisi delle Ordinanze dell'Edificazione successive e loro influenza nella configurazione dello spazio pubblico e dei suoi edifici.
- Analisi dell'impatto che suppose l'incorporazione della ferrovia nella città ed evoluzione dello sviluppo, limitato e condizionato dai tracciati ferroviari.
- Relazione tra la città, la vita e le opere degli architetti che hanno progettato i piani d'Ampliamento delle città studiate.

Il **Blocco B**, si dedica alla conoscenza dei successivi piani d'ampliamento della città di Valencia, con uno speciale interesse a ciò che successe nell'ambito dell'attuale quartiere Russafa:

- Il Piano di Monleón, Sancho e Calvo del 1858 che, sebbene non fosse stato approvato definitivamente, ha influito nella città attuale. Si vedrà la maniera in cui l'ordinamento dell'ampliamento attuale si basa nell'ordinamento proposto da questi.
- Il primo Piano d'Ampliamento di Calvo, Ferreres e Arnau, approvato nel 1887, che zonifica ed ordina la città. Questo piano sarà quello che proteggerà il nucleo di Russafa, borgo indipendente fino a quando venne incluso nell'ampliamento di Valencia.
- Il Progetto di Mora del 1907 che consolida il Piano del 1887 ed incorpora le tecniche urbanistiche che si sviluppavano nella città storica nell'ambito dell'exvillaggio di Russafa: le grandi vie e le vie diritte.
- Da qui in poi, i cambiamenti nelle Ordinanze dell'edificazione, pensate per altre zone urbane, cambieranno le tipologie e le altezze degli edifici.

- 1946 e approvazione del Piano di Ordinamento di Valencia di ambito sovramunicipale, due fatti che cambieranno il destino del quartiere. Il primo, il criterio dello zoning per il quale il quartiere si trasforma secondo gli ampliamenti attuali, senza nessun ricordo del nucleo che ci fu. Ed un fatto aneddotico che sarà la divisione della città in "fogli", dividendo il quartiere nel Foglio 2 e Foglio 5, contribuendo alla disintegrazione urbana del nucleo antico.

- Le Ordinanze del 1950, 1955, la posteriore adattamento del Piano del 1946 alla soluzione Sur (1966) e l'adattamento della Legge del Suolo Statale, trasformeranno il quartiere senza nessun criterio di protezione degli edifici esistenti.

- I Comuni democratici ed il Piano Generale del 1988 provarono a ricomporre la città ed i suoi nuclei storici con i Piani Speciali. In modo ancora confuso si identifica l'Ampliamento di Mora, che permetterà di individuare subambiti all'interno dell'Ampliamento.

- Nel 2003 cominciarono gli studi per diagnosticare e promuovere la Rigenerazione del Quartiere e così si ridelimita l'ambito dell'Area di Restauro Integrata a proposta dell'Ufficio Riva. Il quartiere comincia ad acquisire un'identità e viene riconosciuto come Nucleo Unitario.

- La revisione del Piano Generale di Valencia del 2010 identifica il Nucleo Storico Tradizionale di Russafa e propone la sua catalogazione come Bene di Rilevanza Locale (BRL).

- Nello stesso modo in cui abbiamo visto per le altre città, studieremo l'evoluzione socio-economica della città.

- In modo più dettagliato, analizzeremo le Ordinanze dell'Edificazione dei Piani per capire lo stato attuale del Quartiere, proponendo l'incorporazione del Blocco Normativo come elemento di analisi.

- Un riassunto dell'opera degli architetti che sono intervenuti nei progetti urbani realizzati nel Quartiere ed un secondo riassunto dell'architettura residenziale d'interesse a Russafa.

- Alla fine, un capitolo conclusivo per valutare l'inserimento della ferrovia nella città di Valencia e l'impatto negativo che ha avuto fino ad oggi all'interno del quartiere.

- Evoluzione dello sviluppo limitato e condizionato dai tracciati ferroviari.

Il **Blocco C** ci permette di conoscere e caratterizzare il Quartiere Russafa nell'attualità:

- Origine del Quartiere e del nome di Russafa.

- Situazione socioeconomica del Quartiere.

- Linguaggi architettonici utilizzati.

- Leggi di composizione delle facciate ed analisi tipologica degli edifici.

- Situazione attuale nel secolo XX.

Realizziamo un'analisi delle permanenze storiche:

- Percorsi storici e canali d'irrigazione della epoca musulmana.

- La "Piazza dei Tori" (Arena di Valencia).

- La Stazione del Nord.

- La Piazza Maggiore di Russafa.

- La "Piazza del Contraste" e Via Corset (oggi Denia).

- Vie Chella, Canals, Vivons, ecc.

- Documentazione d'interesse di fondi e archivi pubblici e privati degli elementi del Quartiere.

Mostreremo, in un modo semplificato, i cambiamenti nelle soluzioni costruttive dell'architettura nei secoli XIX e XX, per poter conoscere i materiali da costruzione utilizzati; la geometria, le caratteristiche e la superficie dell'involucro termico e gli altri parametri che influiscono nel consumo di energia; i dati di ubicazione e le caratteristiche dell'intorno da conoscere per il consumo energetico e per la proposta di restauro.

La **Seconda Parte (Volume II)** è la Metodologia di Analisi proposta.

Come abbiamo visto, le politiche di riabilitazione urbana, che in alcuni casi non hanno neanche venti anni, sono state colpite dalla globalizzazione mondiale, alla quale siamo sottomessi attualmente; e per questo motivo, i vincoli per la rigenerazione urbana sono anch'essi globali. Uno di questi vincoli è la possibilità di raggiungere, attraverso il risparmio energetico del settore residenziale, la riduzione degli elementi inquinanti e la diminuzione nella produzione di CO2.

Sarà necessario fare una riflessione sulle tecniche attuali di intervento nella città consolidata e revisionare le metodologie di diagnostico.

Perciò questa TESI propone:

- Revisionare le attuali Tecniche di Diagnostico del Tessuto Residenziale nelle zone urbane consolidate, ed esporre una Metodologia d'Intervenzione nei Quartieri Storici che si adatti ai tessuti urbani con dintorni di alto valore patrimoniale. Questo metodo si completa con una classificazione tipologica dell'edificazione in questi ambiti.
- Ottenere la Caratterizzazione delle soluzioni costruttive tradizionali nell'edificazione protetta ed una proposta d'intervenzione per il suo restauro e per l'adattamento alle esigenze costruttive dell'architettura attuale.
- Conoscere la morfologia e classificazione tipologica dell'edificazione.

Visto che la città consolidata non è omogenea e che esistono diversi tessuti urbani con differenti soluzioni tipologiche e costruttive, sarà necessario avere una metodologia flessibile per adattarsi ai diversi ambiti di studio.

La tesi propone la raccolta di dati per ottenere una metodologia valida per diverse zone della città, appoggiandosi nel concetto unitario di Quartiere, sia per la sua morfologia sia per la cronologia costruttiva. Si pensa che la scala del quartiere sia quella adeguata per ottenere la visione integrale e dunque una soluzione globale per tutto l'ambito.

Si delimitano diversi ambiti di studio per conoscere in modo più preciso il quartiere completo, perciò si propone:

- Ambito di studio a livello di **Isolato**, o aggruppamento di isolati, rappresentativo del quartiere scelto e che, in questo caso, deve essere, in primo luogo, l'isolato tipo dell'Ampliamento, e, in seguito, uno del nucleo storico consolidato.
- Ambito di studio a livello di **Strada** come elemento unitario per ogni isolato scelto, e, come nel punto anteriore, saranno le strade ortogonali dell'ampliamento e, d'altra parte, le strade tipo tracciato del nucleo storico.
- E alla fine un ambito di studio a livello di **Edificio**, sia a livello tipologico sia di stile architettonico e tecnica costruttiva. In questo caso si vedrà la relativa omogeneità delle costruzioni dovuta ad un consolidamento del Quartiere in un periodo di tempo breve, tra il 1877 e 1940.

Per terminare, si redigono le CONCLUSIONI della TESI affinché si possano integrare e approfondire con la metodologia esposta.

La tesi è accompagnata da diversi Allegati della Cartografia delle città studiate, descrizioni delle Fonti utilizzate e materiale di appoggio.



BLOQUE A. EL ENSANCHE DE LAS CIUDADES

**A.1 ENSANCHES EUROPEOS
El París de Haussmann**



Fig.1 y 2. En la página anterior dos fotos panorámicas desde la Torre Eiffel con la escena urbana que creó Haussmann en París. Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

Fig.3. Caricatura de Haussmann, titulada "Artiste Démolisseur". Anónimo
Fuente: Brown University Library

ENSANCHES EUROPEOS: El París de Haussmann

1.1 Historia del Urbanismo

Podemos encontrar leyendas que atribuyen la elección para el asentamiento de la ciudad a alguna divinidad, como comprobación de la importancia de la fundación de una nueva ciudad.

Algunos estudios arqueológicos de ciudades prehistóricas del próximo oriente han encontrado planos rudimentarios de lo que podría ser el diseño inicial de una ciudad en la baja Mesopotamia el 3500 a. C.

Dando un salto en el tiempo en el primer libro de Vitrubio "De Architectura" tenemos indicaciones sobre los principios de asentamiento de las ciudades de fundación relacionándolas con la arquitectura, y también encontramos el tema desarrollado en los manuales y tratados de León Batista Alberti sobre sus estudios de la ciudad.

Podemos concluir pues que la ciudad y su origen coinciden con la historia de la civilización y están íntimamente relacionados.

El urbanismo, cuyo origen en sentido "científico" o si se prefiere "moderno" se localiza en el siglo XIX como tentativa ética antes que técnica, constituye una nueva disciplina que busca la relación entre la edificación y por primera vez incorpora conceptos nuevos como la economía, la legislación, el cálculo estadístico de la previsión y otras disciplinas modernas en su momento; en este momento existe una unidad entre arquitectura y urbanismo.

Por otra parte, desde los orígenes lejanos, podemos clasificar las fenomenologías urbanas en dos categorías fundamentalmente: las "ciudades planificadas", surgidas y crecidas sobre la base de un diseño predeterminado, y las ciudades "espontáneas", derivadas de aldeas y evolucionadas de manera, por así decirlo, casual.



Fig.4. Giorgio Vasari: la legendaria fundación de la ciudad de Florencia por Julio César en el año 59 a.C.

“No tiene ningún sentido, en mi opinión, alinearse de manera abstracta a favor o en contra del instrumento del plan. El problema no es así adoptarlo o no, sino cómo entenderlo, cómo hacerlo eficiente, cómo reconducirlo a su sentido auténtico de proyecto del espacio urbano físico, sin dar por descontados los principios y las técnicas hoy corrientemente adoptadas en la práctica profesional.

Deriva de todo ello la necesidad de un reconocimiento de los principales “teoremas” formulados” en los dos últimos siglos en los campos disciplinarios de la arquitectura y del urbanismo. Por eso, el trabajo de análisis y de reescritura histórica es interminable.

La reflexión crítica sobre todo lo relevante que haya sido pensado o practicado en el ámbito del fenómeno urbano a partir de la segunda mitad del siglo XVIII se voló a plantear bajo el impulso de las preguntas que por nosotros o el futuro de la ciudad”.¹

1.2 Nuevos ensanches de la ciudad

El siglo XIX, supone una transformación en el modo de entender la ciudad y, debido a un incremento demográfico, se hacen necesarias las intervenciones que garanticen una mejora de las condiciones higiénicas y alimenticias de la población, esto es una constante en todos los casos.

Por otra parte, los cambios en el modo de poder defender la ciudad tendrán unas consecuencias comunes en muchas de las ciudades europeas; una constante en casi todas será el derribo de las murallas defensivas.

Las ciudades empiezan a ganar rápidamente habitantes atraídos por el mayor confort que ellos pueden ofrecer a los ciudadanos, así pues mientras que a principios del siglo XIX sólo Londres, París, Nápoles, Ámsterdam y Lisboa tenían un alto porcentaje de población, al

¹ Gravagnuolo, Benedetto, “Historia del Urbanismo en Europa 1750-1960” (traducción a lengua española de “La progettazione urbana in Europa 1750-1960”. 1991). Madrid. Ediciones Arkal. 1998.

finalizar este mismo siglo, otras ciudades europeas comienzan alcanzar el umbral de metrópoli, Barcelona, Roma o Atenas, que han quintuplicado su población. Las dificultades a la hora de resolver la creciente demanda de viviendas o, mejor dicho, de lugares de alojamiento, hara que se desarrolle la necesidad de construcción de nuevos barrios, esto será una constante en todas ciudades durante el siglo XIX.

1.3 El caso de París

No es objeto de este trabajo el analizar las grandes transformaciones que se realizaron en el París del siglo XIX; ahora bien, debemos detenernos en por qué sucedieron y qué instrumentos y técnicas se utilizaron para garantizar su desarrollo:



Fig.5. The Great Fire, Doornick, Marcus Willemz Platt Grondt der Stadt, 1666.

“Para bien y para mal, la transformación Hausmanniana de París sigue siendo un paso obligado para comprender el sentido de las innovaciones introducidas en la segunda mitad del siglo XIX tanto las grandes estrategias como las pequeñas prácticas del diseño de la ciudad”.²

Aparece el carácter personal en el diseño de esta transformación nacida de los planteamientos de George-Eugene Haussmann, que consigue con total claridad coordinar aspectos tan distantes en aquel momento como los instrumentos técnicos, los legislativos y los financieros necesarios para realizar tal ambicioso programa.

De la obra de Haussmann debemos también considerar el estudio de ciudades antiguas para establecer los “patrones morfológicos” utilizados, así pues sus trazados viarios, en “estrella”, en “tridente” o en “cruz”, se han inspirado en la Roma de Sixto V, o el palacio de Versalles como ejemplo del arte barroco francés.

París será el referente del momento y de igual modo otras ciudades tomarán a París como referencia de sus intervenciones y tratarán de emular en mayor o menor medida lo allí acontecido.

Otro factor económico y social a considerar es la aparición del concepto ciudad capital, la necesidad de embellecimiento y de recualificación del espacio y el poder obtener una ciudad servicio en la que se establezcan las diversas instituciones públicas que aparecen durante esta época.

En nuestro trabajo podremos encontrar esta situación en Florencia y en Madrid, ambas diseñadas desde su inicio para ser la capital del estado.



Fig.6. Vista aérea rue Lafayette.
Fuente: Paris Kunstmetropole und Kulturstadt. Jean-Marie Pérouse de Montclos. www.art-service.de

² Gravagnuolo, Benedetto, op. cit.



Fig.7. Plano Paris Haussmann

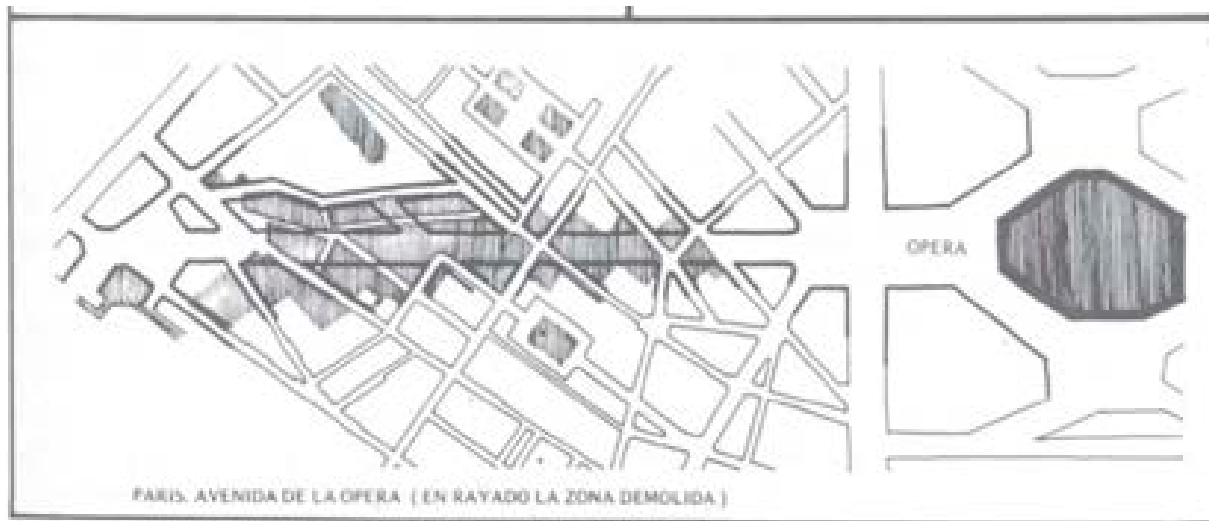


Fig.8. Avenida de la Ópera de París. Fuente: La modernidad de Cerdá más allá del ensanche.

Además serán necesarios trabajos de mejora urbana para conseguir el confort y modernidad de la ciudad tanto "capital" o "burguesa", se hace necesario una nueva red infraestructuras urbanas, calles, jardines, dotaciones, equipamientos, etcétera y la arquitectura comienza a ser subordinada a los trazados viarios.

Aparecen las primeras acciones de expansión de la ciudad que supondrán elevados costes para su ejecución, pero también serán importantes las plusvalías que se va a generar, veremos como en el caso de París, "con el fin de obtener los apoyos políticos y financieros para la puesta en práctica de un proyecto de semejante alcance, se exponen razones de seguridad (motivando la amplitud de las calles como garantía para la rapidez y eficiencia las intervenciones de policía) y las razones higiénicas (proponiendo las demoliciones como medio para eliminar los focos de epidemia), pero en la práctica, el objetivo, perfectamente logrado, del plan Haussmanniano es la potenciación de la renta del suelo como mecanismo de la expansión urbana y ciclo generador de riqueza auto inducida.

Los tres "réseaux" de las nuevas infraestructuras viarias no sólo revalorizan la renta de posición de las áreas centrales, sino que abren programáticamente nuevas zonas edificables.

En este sentido la gran demanda de viviendas en el mismo momento en que se encuentra una parcial y escasa oferta residencial se convierte a su vez el factor catalizador de ulteriores incrementos demográficos.³ Una de las primeras acciones de Haussmann, será la reorganización de las Oficinas Técnicas dedicadas hasta ahora a la orientación y control de su crecimiento urbano.

³ Gravagnuolo, Benedetto, op. cit..



Fig.9 y 10. Vista aérea y planta de los Campos Elíseos de París, Plaza de la Estrella. Fuente: La modernidad de Cerdá más allá del ensanche.

Al "service de voirie" existente entonces, se añaden el "Service de promenades et plantations" y el "Service des eaux et egouts" y el "Service de d'architecture".

De este modo tendrá especialización en el diseño de los diversos sectores de su intervención, las calles, las zonas de paseo, los parques y jardines, las aguas, las infraestructuras, el alcantarillado y la edificación.

A lo dicho anteriormente se añade la incorporación de los instrumentos legislativos, un reglamento edilicio y introduce la expropiación como instrumento para su gestión.

París también será una de las primeras ciudades en regular sus ordenanzas para conseguir la escena urbana deseada y coordinando diferentes edificios emplazados en lugares estratégicos. "en París se aplica una circular de 1855 en la que se establece que las fachadas nuevas deben homologar sus elementos, balcones, molduras, cornisas son incorporados al control dimensional de

altura y ubicación anterior para conseguir "un efecto arquitectónico" especialmente en sus "places royales". Podemos ver en la Place de l'Odeon como los edificios iguales se organizan alrededor de un equipamiento urbano, potenciando la plaza donde se ubica.

También encontramos motivado por la gran demanda de alojamientos en la ciudad que junto a este tratamiento fachadístico del edificio citado, aparecen otras modificaciones tipológicas y de composición de uso del edificio, buscando una mayor rentabilidad económica que de cabida a varios grupos sociales en el mismo bloque, se producen cambios progresivos en las tipologías residenciales del momento.

Junto a los tipos arquitectónicos clásicos de la ciudad monumental del siglo XVIII con edificios de tipo burgués, comparten ahora las profundas edificaciones, construidas sobre parcelarios de origen medieval basada en la unidad de residencia y taller (vivienda obrador), con la vivienda aristocrática con jardín; ahora



Fig.11 y 12. izquierda, edificio en la rue Réaumur 118 de París de 1900 del arquitecto Charles de Montarnal, con de estilo "art nouveau"; derecha, edificio en la Place de l'Odéon nº 6 de los arquitectos Peyre et de Wailly, edificio que forma parte de la plaza semicircular, como fondo escénico del teatro Odéon.
Fuente: Desmier-Maulion, Annick. "Paris, la couleur de la ville".

aparecen los primeros modelos de "maison à loyer", con una planta noble destinado al propietario y los pisos superiores para alquilar, y que a su vez durante la mitad del siglo XIX será sustituido por el "immeuble de rapport".

Este edificio multi planta con patio cerrado se debe a la necesidad de mejorar la alta rentabilidad económica y de obtener un mayor número de habitaciones por lo que se impone como módulo urbano por excelencia, será el germen de la casa de renta en España.

Esta nueva tipología, responderá al esquema de planta baja y entresuelo destinado al comercio o a otras actividades terciarias, un cuerpo central (en el caso de París de cuatro a seis plantas) con pisos de alquiler y un tercer cuerpo en mansarda con viviendas para el servicio u otros. También encontramos los criterios academicistas en la composición del edificio.

Las diferencias de categoría social entre los diversos inmuebles se diferencian además de su situación, en las dimensiones internas de los patios, y de las viviendas, de los materiales utilizados y de la dimensión de la parcela, ...

"El uso generalizado de este inmueble de alquiler imprimirá un carácter unitario y reconocible al barrio". Obtendremos largas y compactas cortinas de fachada, estilísticamente homogéneas, continuidad de las hileras de árboles, y del denso tejido comercial, cafés, restaurantes, negocios."

Junto a los cambios de la tipología, también se producen cambios en la estructura de la propiedad, la necesidad de adaptarse a los trazados en estrella de este gran proyecto propicia la aparición de un inmueble triangular frente al rectangular utilizado hasta el momento esto ocasiona la necesidad de lo que llamaríamos una "reparcelación" para permitir en un único inmueble las pequeñas parcelas de propiedad resultantes.



Fig.13. Place de l'Odéon. Fuente: ortofoto de "Gloogle Maps".



Fig.14. Place de l'Odéon. Fotografía: mcp71. www.tripadvisor.es

Esta reorganización de las propiedades pretende garantizar la mayor rentabilidad económica del edificio.

Los "grands travaux" además de cambiar la imagen de esta ciudad capital, ofrecerá modelos inéditos y exportables para el diseño de conjuntos de viviendas de nueva planta, junto al diseño del sistema viario que ahora además sirve para ubicar las instalaciones urbanas y la generación de espacios de relación como plazas y jardines.



Fig.15. Viena en 1858. El Ring. Fuente: *citywiki.ugr.es*

Este proyecto tan singular no habría sido posible sin "la ley de expropiación", que hasta ese momento era una prerrogativa reservada al poder monárquico; en 1807, el derecho de expropiación se trasmite al moderno aparato del Estado de la época napoleónica, que permitió la promulgación en 1852 de una ley de expropiación inspirada en las obras ferroviarias de años anteriores.

Es la primera vez que se habla de obras ferroviarias en este trabajo, pero veremos en los capítulos sucesivos como el ferrocarril ha sido una de las constantes en la transformación de las ciudades analizadas.

En esta nueva Ley de Expropiación, plantea la posibilidad de no restituir a los propietarios originales los terrenos expropiados cuando la superficie no utilizada en las obras fuese demasiado exigua para construir en ellas casas "decentes". Sin duda este concepto no nos llama la atención hoy en día acostumbrados al concepto de parcela mínima pero resulta innovador el modo en que se resolviera dicho problema.

Este sistema de parcela mínima era el pretexto, además de obtener las plusvalías inducidas por las obras públicas, permitían vender los terrenos residuales de escaso valor individualmente, y que de un modo reparcelado mejora su valor lo que permitía sin duda incrementar los recursos financieros. Esto producirá un inimitable conflicto entre intereses públicos y privados que fue desgastando progresivamente a Haussmann.

Una modificación posterior de esta ley de 1858 obligará a la restitución a los propietarios de los terrenos residuales lo que reducirá una pérdida importante de ingresos que garantizaran la intervención.

Al igual que sucederá en Madrid con Castro, años después, pero por otros motivos Haussmann se verá obligado dimitir a finales de 1869, lo que confirma a su vez el desgaste que supone el diseño de la ciudad frente a los intereses individuales de la sociedad.

1.4 La influencia de Haussmann en Europa

La imitación del plan de París será tomada como referencia e imitado parcialmente en muchas ciudades europeas en la segunda mitad del siglo XIX pero en ocasiones no conseguirán más que modificaciones parciales del asentamiento existente.

Las realizaciones de Haussmann en París constituyen el prototipo de lo que hemos llamado urbanística neoconservadora; ésta se convierte en la práctica común de todas las ciudades europeas, sobre todo a partir de 1870, pero ya en la época del Segundo Imperio, es posible anotar, en Francia y en otros países, una serie de iniciativas con la misma orientación.⁴ pero por regla general, las remodelaciones urbanas hechas a imitación de la París son muy inferiores al modelo.

El plan de Haussmann es importante, principalmente, por la coherencia y la integridad con que se realiza; pero ninguna otra intervención planificada, posee la energía del prefecto del Sena, y en ningún otro lugar se reproducirá el encuentro de circunstancias favorables que permitieron a Haussmann actuar simultáneamente en varios sectores, conservando la unidad de dirección por un período de tiempo bastante largo.

También otras ciudades como Viena, Londres o Berlín, comienzan sus grandes operaciones de crecimiento y serán modelo a imitar junto a París en toda Europa.

Viena será otro de los modelos que inspiraran las estructuras urbanas, que reclaman la alta y media burguesía. La ciudad conformara un esquema de tipo anular "Ring" por el que discurre el transporte público y al mismo tiempo ordena los edificios, como en Paris, enlazados entre sí o por simetrías.

⁴ Benévolo, Leonardo. "HISTORIA DE LA ARQUITECTURA MODERNA". 5ª edición. Editorial Gustavo Gili. Barcelona. 1982.

Se organizan las nuevas zonas verdes, viales y parques y el sistema anular se rellena con los grandes edificios, el Parlamento, la Bolsa y la Academia de Bellas Artes, el Ayuntamiento, la Universidad, ...

Los primeros intentos de imitar lo acontecido en París se encuentran tímidamente en Budapest en 1871, y en Estocolmo en 1866 pero se encuentran con la dificultad de exportar tanto la idea como la gestión de estos "grans travaux".

En Francia, muchas ciudades importantes modifican sus trazados urbanos durante el reinado de Napoleón III,

- En Lyon, desde 1853 a 1864 se efectúan una serie de reordenaciones que reproducen en pequeño las de París, las dos aperturas paralelas de la rue Impériale y la rue de l'Impératrice, los quais a lo largo del Ródano y de la Saóne, el parque de la Tete d'or;

- Marsella, gracias a los trabajos del canal de Suez, dobla casi su población, y se transforma totalmente con la apertura de la rue Impériale desde 1862 a 1864, desde el puerto viejo al muelle de la Joliette;



Fig.16. Amsterdam. Fuente: "La Modernidad de Cerdá más allá del Ensanche".



Fig.17. Bruselas. Fuente: "La Modernidad de Cerdá más allá del Ensanche".



Fig.18. Panteón de Agripa. Roma
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.19. Gliptoteca-de-Munich.(L. Klenze) 1816



Fig.20. Museo Arqueológico Nacional de Atenas (Ludwig Lange Panages Kalkos). 1866. Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.21. Palacio de la Bolsa. Firenze.
Fotografía: Giovanni_Dall'Orto



Fig.22. Porta Ticinese (L. Cagnola) 1801. Milan

- Algo parecido sucede en Montpellier (1865) y, Toulouse (1868) donde se construyen calles rectilíneas, cortando los barrios antiguos y derribando muchos edificios, Rouen, Aviñón, etc.

En Bélgica, el burgomaestre Anspach transforma completamente la parte baja de la ciudad de Bruselas, eliminando el río Senne, canalizado en el subsuelo, y abriendo sobre su lecho una gran avenida rectilínea (desde 1867 a 1871) que une las dos estaciones de ferrocarril del Norte y del Sur; en 1864 obtiene la cesión a la ciudad del Bois de la Cambre, que se convierte en el parque suburbano de la capital y construye la Avenue Louise para unirlo con la ciudad.

La intervención en Bruselas cuenta con una avanzada ley de expropiación de 1858, que permite la adquisición de áreas enteras ya construidas y la recuperación de las plusvalías de las obras ejecutadas.

También en Italia se oye los ecos de París, aunque debilitado por la lenta definición de los nuevos procesos económicos y sociales y sobre todo por el retraso de la recomposición administrativa del territorio italiano después de la unidad nacional.

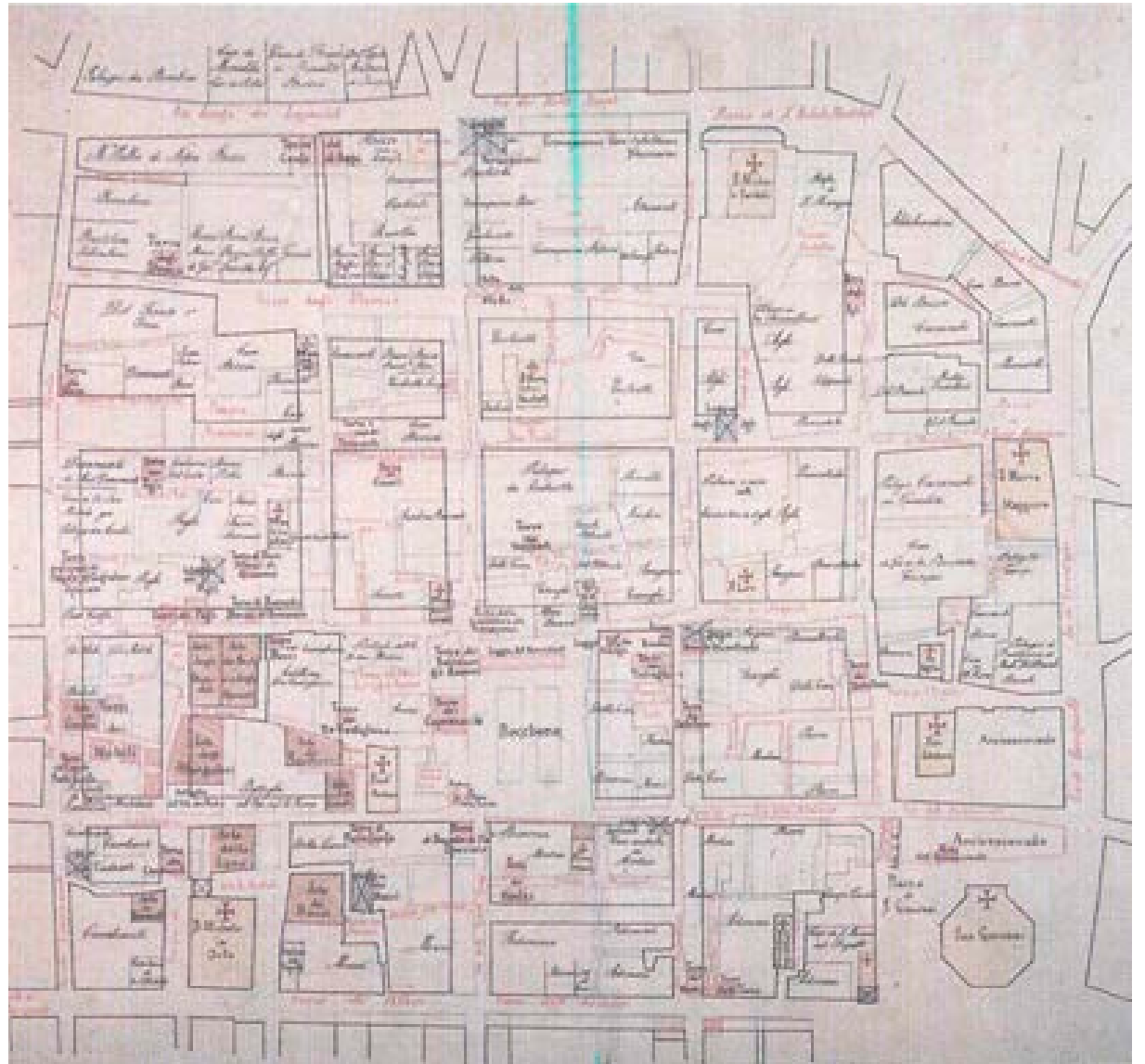
En Turín, la intervención más claramente relacionable con los "grands travaux" parisinos es la apertura de la vía Micca en 1866.

En España, Barcelona y Madrid se configuran como el modelo adaptado de las nuevas ciudades europeas y serán las referencias más habitualmente, lo veremos a continuación.

La arquitectura de los edificios recuperan los planteamientos clásicos y serán frecuentes los revivals estilísticos, tanto en la arquitectura pública como en la privada.



A.2 ENSANCHES ITALIANOS
La Florencia de Poggi



En la página anterior:

Fig.23. Fotografía: Vista panorámica de Florencia desde el Piazzale Michelangelo. Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

Fig.24. Grabado "Vista de Florencia" de Thomas Cole. 1837. Fuente: "Cleveland Museum of Art". www.commons.wikimedia.org

Fig.25. "Il centro dei Firenze dal 1427 al 1917". Fuente: "Firenze verso la città moderna".



Fig.26. Vista del centro histórico de Florencia.
Fuente: www.daniel.prado.name



Fig.27. Vista de la *Piazza del Duomo*. Fuente: www.prontoimpresa.it

2.1 Antecedentes históricos de la Ciudad de Florencia. El Plan de Giuseppe Poggi¹

En Italia, pocas son las ciudades importantes donde no se haya abierto una calle en línea recta desde el centro hasta la estación de ferrocarril: la vía *Nazionale* en Roma, la vía *Indipendenza* en Bolonia; el *rettifilo* de Nápoles; vía Roma en Turín.

Pero la experiencia más importante es la reordenación de Florencia -como veremos, capital fugaz del reino en 1864-, donde se intenta seriamente adaptar los métodos de Haussmann a la realidad del nuevo Estado unitario y a las exigencias muy particulares de la ilustre ciudad, dada la oportunidad de convertir una urbe importante pero medieval en una capital europea moderna al gusto del momento.

Giuseppe Poggi proyectará el "Piano d'Ampliamento", donde se preocupa sobre todo de ampliar la ciudad para poder acoger a los nuevos habitantes que llegarán con el gobierno. No se preocupa tanto de crear una ciudad nueva, como una Florencia territorialmente más extensa, y no capta la necesidad de transformar conjuntamente, como Haussmann, centro y periferia.

Así, empieza por derribar las murallas, construye un anillo de nuevos barrios a lo largo de todo el perímetro, exceptuando las colinas a la izquierda del Arno, y deja las obras de la transformación del centro para una etapa posterior.²

¹ Giovanni Fanelli. Firenze capitale (1865-1870). Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio. Università degli studi di Firenze. www.urba.unifi.it/docprog/venturaf/fondurb/documentazione/firenzecap

² Benévolo, Leonardo. "Historia de la Arquitectura Moderna". 5ª edición. Editorial Gustavo Gili. Barcelona. 1982

Las obras se realizan entre 1864 y 1877, con grandes dificultades económicas, sobre todo después del traslado de la capital a Roma. La remodelación del centro se efectúa entre 1885 y 1890, cuando se ha agotado ya el impulso de las grandes obras periféricas, y se debe mucho más a razones de dignidad que a objetivas necesidades técnicas y económicas.

De esta manera, el casco antiguo se salva en gran parte de la destrucción, a diferencia del de París, pero los elementos nuevos no se insertan tan felizmente en los viejos como allí, y la ciudad, dividida en sectores distintos y extraños entre sí, pierde su carácter unitario.

En España, veremos en capítulos sucesivos la influencia de Haussman sobre todo en las operaciones de Reforma Interior de los Centros Históricos.

En los primeros años después de la anexión de la Toscana en el Reino de Italia, también hay medidas para mejorar el entorno urbano de la ciudad, tanto en el fondo como en la forma en la que aparecen la continuación lógica de las intervenciones Granducales de la primera mitad del siglo, en ese momento la población de la ciudad había aumentado un 51% entre el periodo comprendido entre 1810 y 1860.³

Con esta densidad de población también se produjo un aumento de la actividad artesanal e industrial que había aumentado considerablemente durante la primera mitad del siglo XIX, lo que se evidencia en las diversas exposiciones y muestras de manufacturas toscanas promovidas en las últimas décadas del Gran Ducado (la primera Exposición Toscana de Artes y Oficios se inauguró en septiembre de 1839 en Florencia, en el *Palazzo Vecchio*).

³ Pellegrino, Anna. "La Città Piu Artigiana d'Italia". Franco Angeli s.r.l. Milano.2012

El evento había sido organizado por el Gran Duque Leopoldo II con recursos propios y con la intención de repetirlo cada tres años. Estas Exposiciones son importantes para contemporizar y evaluar el grado de desarrollo y de especialización de los distintos sectores productivos de la ciudad)⁴.

Sin embargo, las técnicas de producción se mantuvieron casi en su totalidad con técnicas artesanales anticuadas, el punto de inflexión de este proceso se puede datar con la designación de Florencia como capital del estado en 1865 y que durante este Período Florencia se transforma social, económica y urbanísticamente según el Proyecto de Ampliación de la ciudad como veremos en los apartados siguientes.

De acuerdo con la Ley del Primer Censo de población del 13 de diciembre de 1861, cada calle debía tener un único nombre para todo su trazado, para facilitar la localización física y fiscal del inmueble.

A modo de ejemplo, podemos citar algunas de las mejoras de la ciudad,:

Entre 1860 y 1861, se amplió el último tramo de la calle *dell'Oriuolo* (antigua *Via Buia*) para "facilitar el tráfico rodado y mostrar una mejor visión de la Torre de Giotto y la cúpula de Brunelleschi".

⁴ Para ampliar información véase , en este sentido:

- Rapporto della Pubblica Esposizione dei prodotti di Arti e Manifatture toscane. Firenze, 1839. e per gli anni successivi 1841-1844-1847-1851.

- R. Stopani, Industria e territorio in Toscana nel primo Ottocento/o. Firenze, Salimbeni, 1983

- Más en general en el desarrollo de la primera producción de la Toscana del siglo XIX: Imberciadori. Forze e aspe ti t industrial della Toscana nel primo Ottocento, Firenze. Vallecchi. 1961. Citados en Pellegrino, Anna. "La Città Piu Artigiana d'Italia". Franco Angeli s.r.l. Milano.2012, página 42

DAI TIPI DELL' ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE - Autorizzazione n. 5879 del 23.04.2004

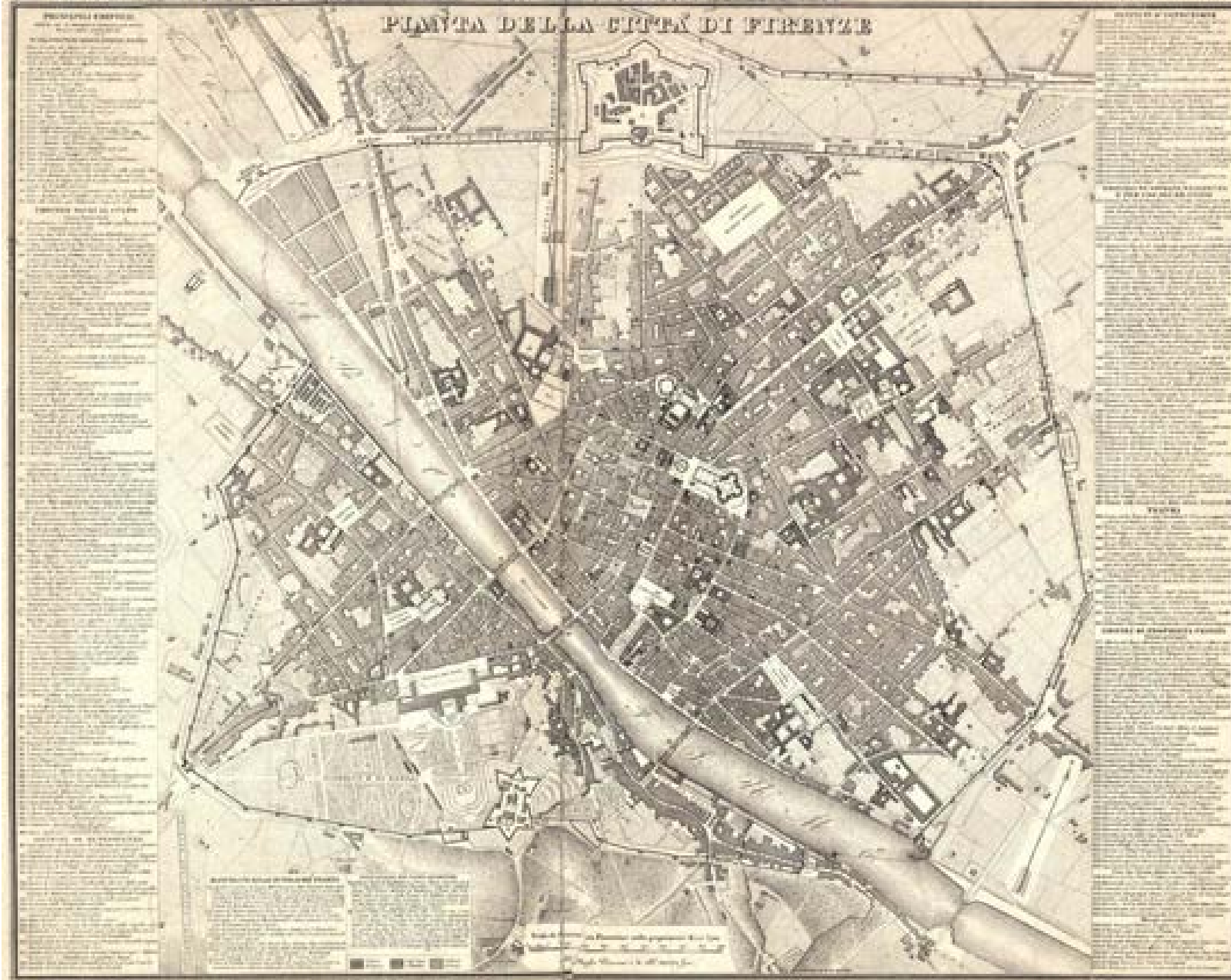


Fig.28. Planta de la ciudad de Florencia, 1855.
Fuente: www.comune.fi.it

Se prolonga la *Via Nazionale* con la intención de conectar la Plaza de la Independencia (centro del barrio de Barbano) con la estación del tren situada en las proximidades de la Iglesia de Santa Maria Novella.

En el entorno del *Ponte Vecchio*, se mejora el *Lungarno* para facilitar el intercambio de mercancías en 1860 y se mejoran las perspectivas visuales de la torre de Arnolfo y con la alteración de la escala con el edificio de los Uffizi.

En 1862, el Gobierno Municipal lanzó una emisión de bonos con el fin de iniciar la construcción del barrio de Maglio y propiciar la ampliación de las



Fig.29. "Firenze. Panorama dal Viale de Colli".
Fuente: "Catalogue of Giacomo Brogi's pictures".
www.commonswikiimedia.org

calles y mejorar el tráfico; en esos años, también se ensanchan las calles Cerretani y Panzani para mejorar el vínculo entre la *Piazza del Duomo* y la estación de tren.

Los edificios de origen medieval son reemplazados por grandes bloques de edificaciones. Se renueva el entorno del Palacio Strozzi, la vía Tornabuoni y la Piazza Antinori, en el tramo comprendido en la Via Strozzi y también se mueve la loggia Tornaquinci (1862-1864), según el diseño del arquitecto Telémaco Buonaiuti.

A principios del siglo XIV, la población pasó de 114.363 en 1861 a 167.093 habitantes en 1871, lo que supuso un aumento muy elevado, sobre todo concentrado durante los cinco años en los que Florencia fue la capital del estado italiano (1865-1870). Junto a la transformación urbanística y arquitectónica de la ciudad se produce un cambio en el tejido económico y social de la ciudad en este mismo periodo.¹

La anexión de la Toscana en el Reino de Italia, pero aún más la designación de Florencia como capital de Italia, significó para la ciudad y la región diversos hechos relevantes. "La entrada en el ritmo de la economía italiana, la aparición de nuevas concentraciones de actividad y las nuevas necesidades funcionales resultantes de la nueva función del capital tienen un efecto profundo sobre la estructura urbana".

El gran incremento demográfico que tuvo lugar en esos años se debió principalmente a la llegada a la ciudad de diversos grupos sociales simultáneamente, tanto clases medias y altas, la nobleza y los

¹ Podemos encontrar un estudio detallado de la transformación social de la ciudad apoyado en el conocimiento de la actividad artesanal de la ciudad en: Pellegrino, Anna. "LA CITTA PIU ARTIGIANA D'ITALIA". Franco Angeli s.r.l. Milano.2012

burócratas del reino, dada la condición de Capital del Estad; y además, se crearon las nuevas funciones administrativas relacionados con este hecho, lo que hizo que políticos y demás órganos de representación del Reino también se trasladaran.

Junto a este fenómeno social de llegada de clases ricas y adineradas, lógicamente, también se produce una fuerte ola de inmigración de clases bajas por la fuerte demanda de servicios y trabajos derivados de las clases altas.²

Los problemas planteados como consecuencia de esta nueva situación política deben encontrar respuesta en la clase política y en el tejido social de la ciudad y resolver los cambios tan importante que supone esta nueva y compleja situación de traslado de la capital a Florencia.

La ciudad, donde ya el problema de la vivienda era grave años atrás, debe adaptarse a la demanda de unos quince o veinte mil habitantes nuevos e integrar los cuadros del nuevo gobierno italiano en su trama.

² Sobre el Plan Urbanístico de Poggi en general, véase:
- E. Detti. Firenze scomparsa, Firenze, Vallecchi. 1970;

Para un examen detallado
- S. Fei. Nascita e sviluppo di Firenze città borghese, Firenze. G.&G. Editricc. 1971 y C. Cresti. Firenze, capitale mancata, - Architettura e città dal piano Poggi a oggi, Firenze, Electa, 1995.

- Para una visión politicoeconómico:
- R. P. Coppini. L'opera politica di Cambray-Digny sindaco di Firenze Capitale e ministro delle Finanze, Roma. 1975;

Un análisis de las condiciones higienicas de la ciudad en el tiempo de ser Capital se encuentra en:
- S. Camerani. Cronache di Firenze Capitale, Firenze, Olschki. 1971;

De carácter político centrado en los partidos poticos y el trabajo:
- G. Spadolini. Firenze Capitale. Gli anni di Ricasoli. Firenze, Le Monnicr. 1979;

Y también el volumen de
- U. Pesci. Firenze Capitale (1865-1870), con apuntes de un ex cronista, Firenze.1904. Rist. anast. Firenze. Aurora.1988, Citados en Pellegrino, Anna. "La Citta Piu Artigiana d'Italia". Franco Angeli s.r.l. Milano.2012

Como en otros lugares urbanos densificados, se produce un aumento del alquiler y para proveer a las familias más necesitadas de alojamientos adecuados, la Compañía "Edificatrice di Case Operaie" construye tres mil nuevas viviendas en pocos años, a la que se une el "Comune di Firenze", que en 1866 construye casas prefabricadas temporales hechas de hierro y madera en las áreas próximas a la Porta alla Croce y al Pignone fuera del Portal de S. Frediano.



Fig.30. "Veduta della Porta San Frediano - Vedute pittoresche della Toscana" de Silvestri Guglielmo Verico Antonio, Firenze, 1827 -F - Palat. 29.1.0.37, I vol.

Fuente: Biblioteca Nacional Central de Florencia. www.bncf.firenze.sbn.it



Fig.31. "Progetto di massima per l'ampliamento di Firenze, 1865." De Giuseppe Poggi e Luigi Del Sarto. Fuente: www.comune.fi.it

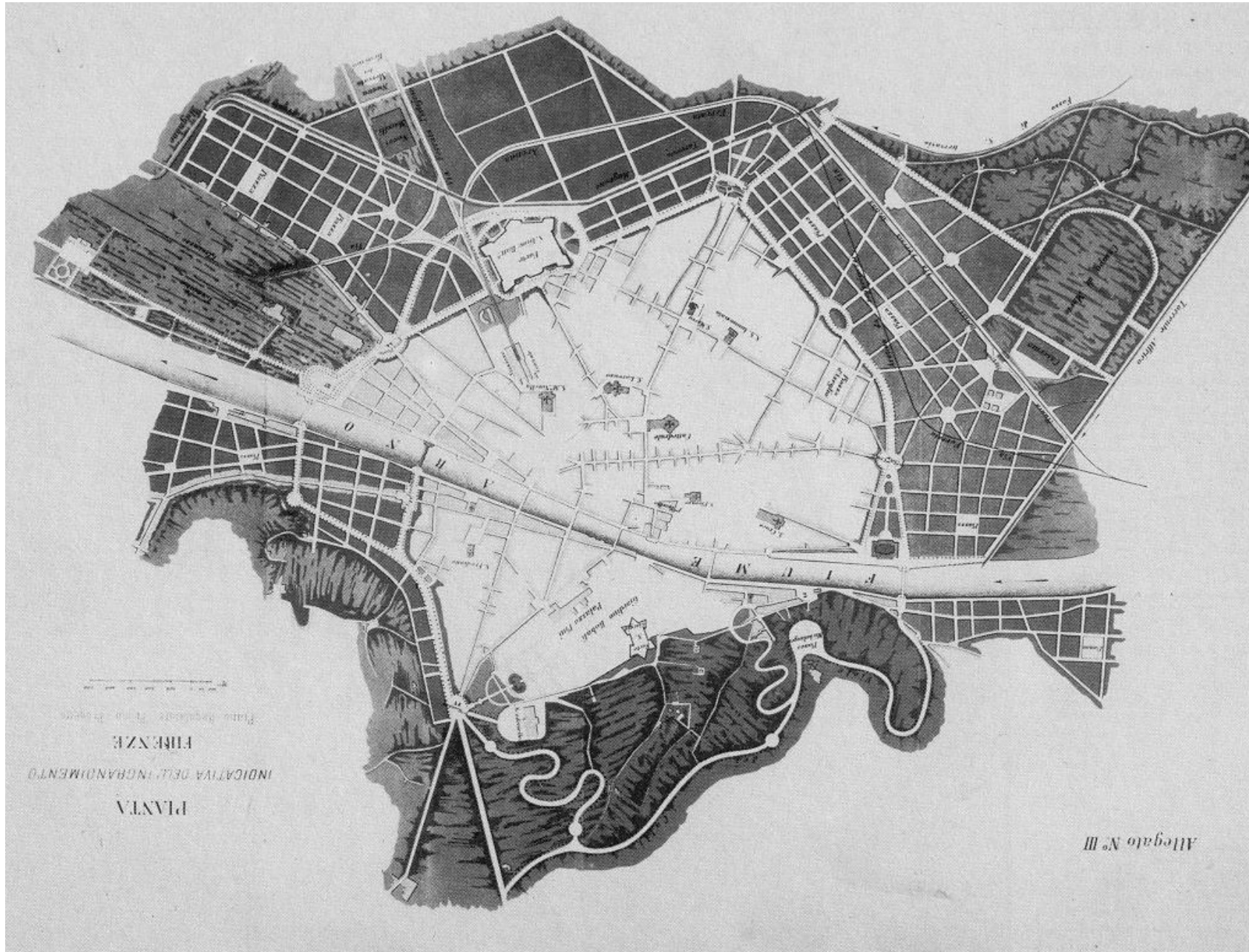


Fig.32. "Pianta indicativa dell'ingrandimento di Firenze. (Piano Regolatore primo progetto). 1882. Fuente: www.comune.fi.it

2.2 El Replanteo del “Piano per il Risanamento e l’Ingrandimento di Firenze”

El 15 de septiembre de 1865 se trasladó la capital del Reino de Italia desde Turín a la ciudad de Florencia y como ya hemos apuntado, en ese momento cambia el rumbo de la misma, pues es necesario reanudar los trabajos de mejora de la ciudad de épocas anteriores con este imprevisto hito.

Giuseppe Poggi fue designado para dirigir la transformación de la ciudad de los *Medici* y del Gran Ducado en una metrópoli europea de finales del siglo XIX: para ello desarrolló el “Piano per il Risanamento e l’ingradimento di Firenze” fechado en 1867, y que sirvió para dar nombre a muchas de las intervenciones de la ciudad con el nombre general de “Risanamento”.

Para poder satisfacer las necesidades urbanas motivadas por la llegada de la capital, Poggi, en apenas dos meses, presentó las “Directrices para la Ampliación de Florencia”, y con un escenario de cincuenta mil nuevos habitantes y programando los próximos cincuenta años de la ciudad.

Con el encargo de Ampliación de la ciudad, se le marcaron algunas directrices que condicionaron el diseño de las diferentes propuestas.

Giuseppe Poggi supo integrar esas demandas en su propuesta que, en resumen, podemos pues establecer en tres ejes³ las acciones fundamentales del Plan Poggi.

Eje nº 1.- La ampliación de la ciudad (L’Ingrandimento).

³ Tiberi, Flavia “Il Piano Poggi per Firenze Capitale: Viali Alberati e Giardini nella Seconda Metà Dell’ottocento”.

- Se plantea como uno de los principales motivos el demoler la muralla de la ciudad y crear un gran Gran Paseo Público “pubblico grandioso passeggio”, y poder cambiar el aspecto de la ciudad alrededor de las murallas, influenciado por las obras que se están realizando en París. En la otra pared del Oltrarno, Poggi mantuvo las murallas, ya que la fuerte pendiente no permitiría la inserción de un vial con las condiciones del momento.

- El Plan también plantea la anexión de los pequeños núcleos habitados fuera del recinto amurallado.

- Se diseñan los nuevos espacios urbanos de modo funcional y elegante, pensando en albergar a los nuevos residentes de Florencia en este momento en que es la Capital de Italia.

- Se amplían los límites exteriores de la ciudad para mantener la “cinta daziaria”⁴, que también incluye los municipios limítrofes con la ciudad de Florencia.

- También presenta la idea de un *Campo di Marte* a esta parte del Arno (aunque la posición cambia en la segunda versión del plan), frente a *le Cascine* que intenta conectarlo con la Plaza del Rey a través de un puente.

Eje nº 2.- Obras de Encauzamiento del Río Arno.

- La orilla norte del Arno sería protegida de las crecidas del río por nuevos muros y la protección se prolonga hasta la confluencia del torrente *Affrico*.

- En esta misma parte del río, se realiza un terraplén de protección adicional.

⁴ Límite de la ciudad en el que se pagaba un impuesto por el consumo de las mercancías que entraban en la ciudad. Poggi incorpora en sus intervenciones algunos de los puntos en los que se pagaban los impuestos.

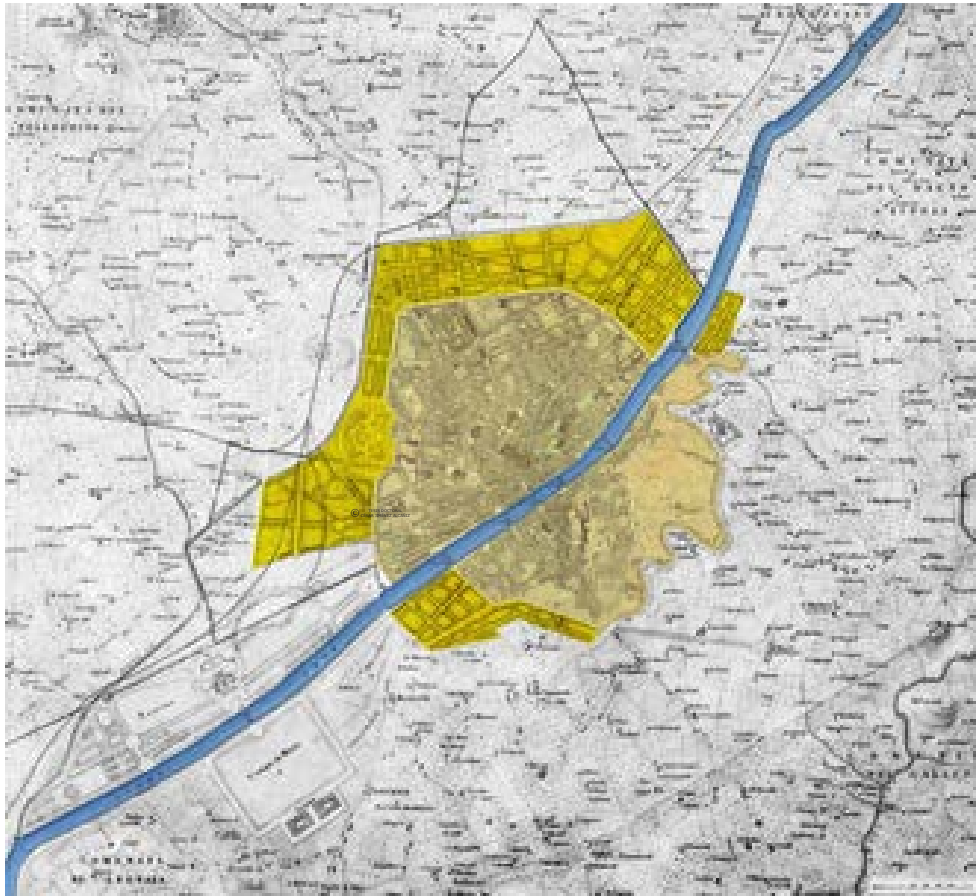


Fig.33. Obras del "ensanche" de la ciudad de Florencia y de mejora de la defensa hidráulica del río Arno. Fuente: Elaboración propia.



Fig.34. Implantación del ferrocarril y trazado del nuevo viario en la ciudad de Florencia. Fuente: Elaboración propia.

-Para garantizar la estabilidad del torrente *Mugnone*, Poggi decidió sustituir el dique de tierra existente con un muro reforzado y para el resto del tramo programar la consolidación y ampliación del dique existente para que sea más estable y seguro.

- En la zona del *Cascine*, sin embargo, se proyecta la avenida para el paso de los carruajes a una cota más elevada hasta la confluencia con el río Arno y el Torrente *Mugnone*.

- La orilla meridional del río presenta una menor complejidad y, por ello, fue suficiente con prolongar hasta el oeste el *Lungarno Soderini*, a través de la construcción de un muro de contención desde la *Torre de Sardigna* al *Ponte di Ferro*, mientras que hacia el este se ampliaba el *Lungarno Serristori* desde el *Ponte alle Grazie* hasta el *Ponte San Niccolò*.

Eje nº 3.- Ubicación de las estaciones ferroviarias.

- Poggi cree que la disposición de las dos estaciones, la Central y la de la Croce, junto con el vial principal de acceso a la ciudad pueden ser un grave obstáculo en la expansión de la misma y en el desarrollo de los nuevos viales pensados por él.

- La estación de la Croce entre otras cosas impidió la correcta implantación y con un tamaño uniforme de las secciones viarias en su entorno lo que dificultaba la construcción de los edificios de nueva planta.

- En relación con la nueva Estación Central solicitada, Poggi manifestó su preocupación por la ubicación puesto que se encontraba junto a la iglesia de Santa Maria Novella y con la dificultad añadida de la proximidad de la *Fortezza* lo que suponía una mayor dificultad para trazar los nuevos viales y aún más para su gestión posterior.

- Para superar estos inconvenientes, Poggi planteaba la ubicación de la Nueva Estación Central en una ubicación alternativa; en concreto, donde está la estación del *Statuto*, aunque finalmente esta opción fue descartada y reubicada en el lugar donde estaba la estación Maria Antonia.⁵

Poggi, además, incluirá en su Plan los barrios de *Maglio* y *Mattonaia* y otras actuaciones previstas con anterioridad, "il Ufficio d'Arte del Comune" con el modelo de los primeros sventramenti del primer periodo Granducal y algunas intervenciones del arquitecto Del Sarto, por la renovación del centro histórico de la ciudad en el entorno del *Mercato Vecchio*.

El aumento de la población requiere la recuperación inmediata de las operaciones en marcha y la previsión de futuro de las grandes áreas de expansión.

La primera consecuencia es la demolición de las murallas para realizar el nuevo trazado viario conectando y fusionando las calles dentro y fuera del recinto amurallado, y consiguiendo la conexión entre la ciudad vieja y las nuevas expansiones.

La demolición de la muralla hace que sea necesario establecer una nueva aduana fronteriza ("cinta daziaria"⁶), que divide el territorio en dos partes: la ciudad cerrada y la abierta.

Desde 1910 a 1911, la ciudad se amplía aún más en un segundo ensanche. La cinta daziaria será reubicada en un segundo perímetro de treinta y tres kilómetros y sendos puntos de pago.

⁵ En el apartado de 2.8 encontraremos con detalle la evolución de las diversas opciones de ubicación de la Nueva Estación Central y dificultades de ejecución del Plan.

⁶ De las 29 barreras hoy aún queda algún resto en Piazza Vasari cerca del Puente al Pino y en la Plaza Alberti.

El derribo de las murallas se inició en 1865 y se completó en 1869; con la desaparición de éstas, la ciudad pierde un elemento fundamental de su definición estructural, funcional y formal. Eliminada la distinción - y también la definición- de un interior y un exterior, comienza la historia de Florencia para una nueva relación entre el centro y su periferia.

La principal aportación del Plan Poggi, en el que se concentran la mayoría de sus esfuerzos, es el trazado de calles, bulevares, plazas y, en particular, las rampas de acceso al *Piazzale Michelangelo*, donde son evidentes una vez más las influencias de las intervenciones de París y el Anillo Viena.

El hecho más importante del plan es la concepción muy clara de expansión urbana no diferenciada y puramente residencial. Se ve con claridad la falta de interés de las funciones no residenciales, que ya se habían iniciado en los primeros barrios de clase media a principios de siglo.

Las Avenidas de Poggi tratan de encontrar largas perspectivas visuales hacia las monumentales Puertas Antiguas ahora aisladas en plazas de nueva creación, la nueva calle del Alcalde Peruzzi, la *Piazza d'Azeglio* y la Avenida de la *Principessa Margherita*, etc.; pero sin duda una de las más interesantes es quizás la *Piazza Cavour*.

También debemos citar el *Viale dei Colli* que continuaría más allá de Porta Romana, en las colinas de *Bellosguardo* hasta el *Pignone*, y luego llegar al lado del Arno, al Cascine.

El *Piazzale Michelangelo*, tan célebre y que funciona en la ciudad, ofrece una amplia terraza panorámica que hoy es una de las más famosas vistas de la ciudad. En la elección de su ubicación han estado sin duda los resultados del gusto romántico académico de Poggi, puesto que se alejan del concepto visual clásico de la ciudad de Arnolfo y Brunelleschi.

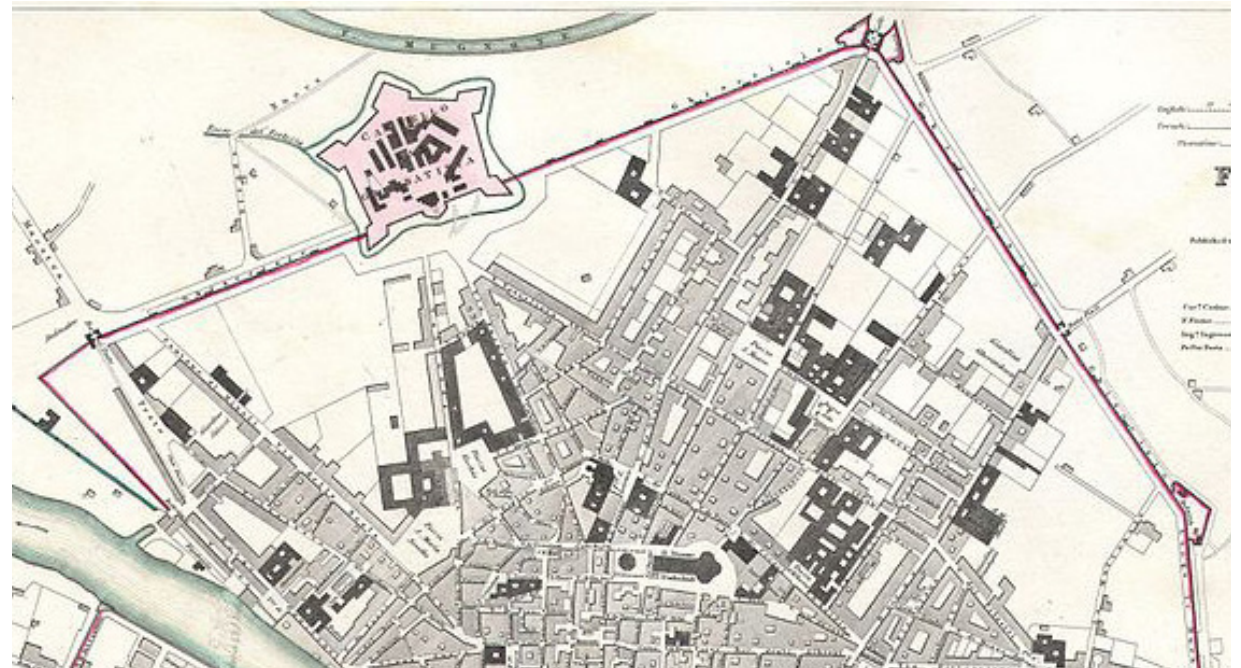


Fig.35. Recorte que muestra los restos de la muralla sobre "City Map or Plan of Florence or Firenze, Italy - Geographicus - Florence SDUK 1835. Fuente: www.geographicus.com

En él, encontramos *La Loggia* de 1873, con una escala incompatible con la hermosa edificación de San Salvatore y con la escalera gigante de acceso a San Miniato que está totalmente injustificada.

El propio concepto de paisaje panorámico era ajeno a la ciudad de Florencia y se extiende después de la construcción del *Piazzale Michelangelo*. En este momento en Florencia, el conflicto entre lo urbano y lo rural todavía no existía o, mejor dicho, el campo (lo rural) estaba cerca de la ciudad y entraba visualmente en la vida cotidiana de la ciudad. La transición entre lo urbano y lo rural es uno de los temas más interesantes del Plan Poggi, algunos autores citan el modo de resolver el nodo *delle Cascine* o de *Porta San Gallo*, el Parterre o la *Orticultura*.

En ambos casos, se plantea un monumento central -en *Il Piazzale del Re*, en el primer caso, o la *Piazza Cavour* (hoy Plaza de la Libertad) en el segundo- que define el punto de referencia de la transición y establece un marco para la transición vinculando al uso público parte del espacio (el parque Cascine o Parterre), para llegar al campo (normal o colinas) y abre la grandes visuales y grandes paisajes sobre el río Arno o sobre las colinas de Fiesole.

Una solución parecida la repite en *Piazza Beccaria*, con la previsión de una conexión entre los establecimientos para bañarse en el río Arno y la vista de la colina de San Miniato y, de nuevo, con el sistema de rampas entre la *Porta San Niccolo* y el *Piazzale Michelangelo*, punto de llegada de un nuevo paseo urbano del *Viale dei Colli* y el *Belvedere* de la ciudad definida por la *Loggia* construido para el David de Michelangelo y de la vista panorámica de la ciudad que se extiende entre el río y el arco de las colinas.⁷

⁷ Comentarios sobre el paisaje actual de la ciudad: Zoppi, Mariella.

El aspecto positivo del trabajo de Poggi es haber sido capaz de interpretar y coordinar las fuerzas en juego del momento y por haber sido capaz de lograr intervenciones tan rápidas y grandiosas y, en particular, precisamente las nuevas calles que aún hoy quedan y a pesar de todo, es lo único que funciona de lo planificado y ejecutado en la historia moderna de desarrollo urbano de la ciudad de Florencia.

En cuanto a las obras arquitectónicas de Poggi en el interior de la ciudad antigua, encontraremos mas obras de remodelación y de renovación que obras de nueva planta, y se caracterizan por la utilización de un estilo neoclásico manierista que se remonta a las formas y gustos del siglo XVI florentino (la Villa Favard, por ejemplo, es una clara referencia al palacio de Raphael Pandolfini).⁸

El Plan de Ampliación, dinamiza todos los sectores productivos de Florencia; sólo en el sector de la construcción, se produce un fuerte incremento, con centenares de edificios de nueva planta, reestructuraciones, remodelaciones, sobreelevaciones tanto intramuros como fuera del recinto amurallado.

Con las nuevas aperturas de las calles, se construyeron 1.843 inmuebles para un total de 35.530 habitantes y lo mismo sucedía en la ciudad vieja, principalmente en el entorno del *Lungarni* cerca de *Porta al Prato*, la Estación ferroviaria de Sta. Maria Novella, el barrio del Maglio y el entorno de la Plaza Independencia, donde la nueva construcción fue de 220 inmuebles para un total de 6.500 habitantes.

professore ordinario di Architettura del paesaggio. DUPT, Facoltà di Architettura di Firenze. <http://www.verdiananetwork.com/verde-e-paesaggio-nella-firenze-del-poggi.html>

⁸ Encontraremos junto a su biografía un resumen de sus principales obras tanto arquitectónicas como de espacios públicos.

Además, se construyeron 300 inmuebles en la ciudad existente extramuros para 4.500 habitantes. Las sobrelevaciones afectaron a 600 inmuebles intramuros y dieron capacidad para 3600 nuevos habitantes y 250 inmuebles extramuros con igual número de habitantes.

En resumen, un total de 2.363 nuevos edificios y 850 sobrelevaciones para un total de 51.380 habitantes.⁹

Evidentemente, este aumento de la actividad inmobiliaria propició una mayor demanda del mercado de trabajo; y como efecto inducido, las clases obreras demandaban nuevos servicios, artículos de consumo, herramientas, etc.

Son numerosos los cambios en el sistema productivo de las pequeñas empresas locales, hasta el momento casi exclusivamente artesanales. Los ejemplos son múltiples: el carpintero que amplía su actividad de productos con la producción en serie, el uso de nuevas máquinas y herramientas; el albañil que intenta asumir más trabajo de construcción, pero llevarlo a cabo con pocos medios; el sombrerero que ve prosperar su negocio; la apertura de nuevas "Tabernas". Muchos de estos nuevos negocios estarían condenados al fracaso, tan pronto como se produjera el traslado de la capital a Roma.

El primer indicador de que la población florentina experimentó un fuerte estancamiento en el proceso de crecimiento después de la gran y rápida crecida de los últimos cincuenta años anteriores lo encontramos en 1881, cuando la población de Florencia era de sólo 169.000 habitantes frente a los 167.093 de 1871,

⁹ Podemos encontrar con detalle esta información en Redi. P. *Espansione e speculazione edilizia in Firenze Capitale*, in *La Toscana nella II Italia Unita. Aspetti e momenti di storia toscana, 1861-1945*. Firenze. URPT. 1962. p. 464, citado en Pellegrino, Anna. op. cit. 2012

se registró por lo tanto, un ligero aumento de 1.907 habitantes.¹⁰

Las obras para la ampliación de Florencia duraron desde 1865 hasta 1877; sin embargo, después del traslado de la capital a Roma y la consiguiente pérdida de fondos, la ciudad de Florencia se encontró incapaz de llevar a buen término todo el trabajo diseñado por Poggi. Se completaron las obras que ya habían alcanzado un nivel avanzado de ejecución, mientras que otras fueron en su mayor parte abandonadas.

¹⁰ Véase censo general de la población del Reino al 31 de diciembre de 1881. *Relazione Generale Roma*. 1885.

Para las fluctuaciones demográficas de Florencia. Ver U Giusti. *Demografia Fiorentina, 1862-1914*, Florencia, Tip. Barbera, 1916.



Fig.36. Fotografía aérea centro histórico de Florencia.
Fuente: www.lavoripubblici.it/

2.3 Los barrios de Florencia

División de la ciudad en "terzieri" en el siglo XIX.¹¹

Durante el siglo XIX, la ciudad estuvo dividida en tres "terzieri", apoyándose en la ubicación de las parroquias e iglesias, los terzieri eran di Santa Croce, Santa Maria Novella y Santo Spirito.

Terziere di Santa Croce.

Toda la parte de la ciudad, partiendo del *Ponte Vecchio* y andando directamente a la *Porta S. Gallo*, el resto a la derecha pertenece al *Terziere de S. Croce*. Comprende la parroquia de(S. Ambrogio, SS Amiunziata, Basílica PP. dei Serví di Mana, S. Giuseppe, S. Jacopo tra Fossi. Prioría. S. Marco Evangelista. Parrocchia PP Domenicani, S. Margherita dell Madonna de' Ricci, Parrocchia S Maria del Fiorc e S Repárata Metropolitana Fiorentina, S María della Badia, prioria Abbaziale dai Monaci Benedettini Cassinensi, S Michele in Orto. Parrocchia s. Michele Visdomini, S. Remigio, S. Simone e Giuda, SS Stefano e Cecilia al Ponte.)

Terziere de Santa Maria Novella.

Toda la parte de la ciudad, que partiendo del *Ponte Vecchio* y andando directamente a la *Porta S. Gallo*, el resto a la izquierda pertenece al *Terziere de Santa Maria Novella*. Comprende las parroquias de....

Terziere di Santo Spirito.

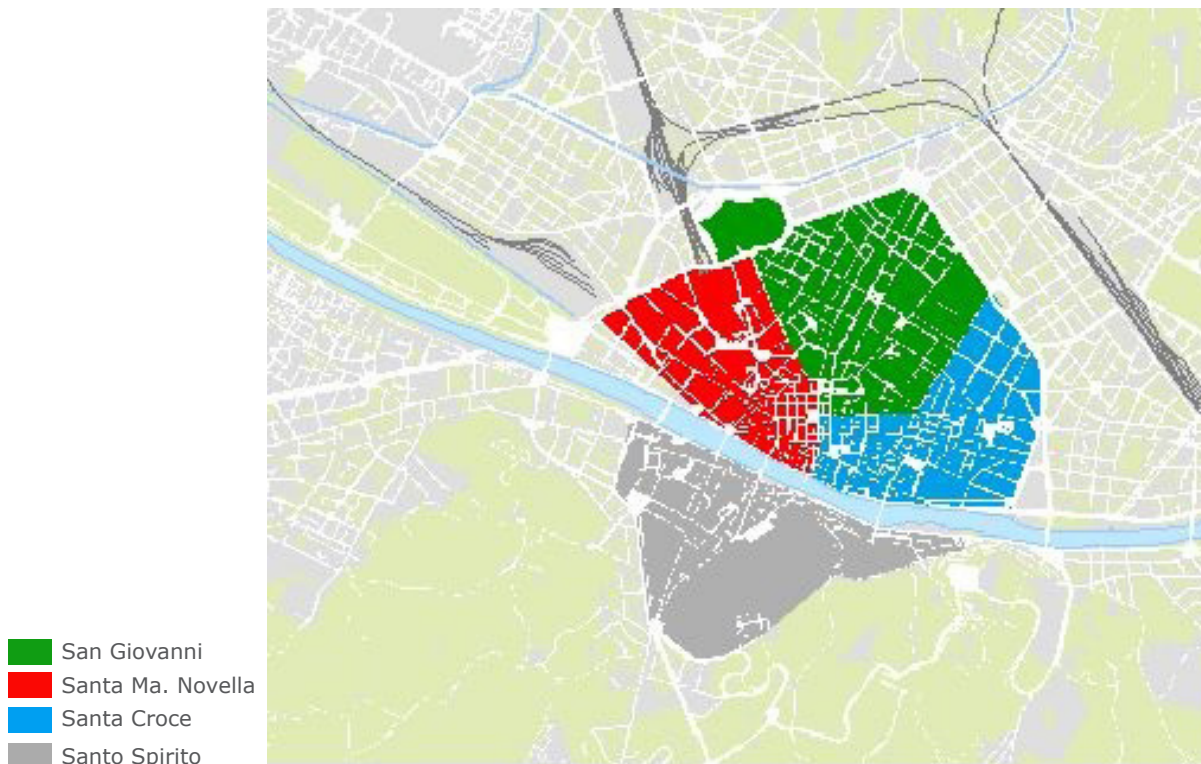


Fig.37. División *Quartieri Storici*. Fuente: *Sit.comune.fi.it/stradariostorico*

¹¹ Stradario de la citta de Firenze . Firenze 1843, pag. 137

Toda la parte de la ciudad, que resta a la otra parte del Arno, incluidos los puentes, pertenece al *Terziere di Santo Spirito*. Comprende las parroquias de...

División de la ciudad en Quartieri en el siglo XX.¹²

A principios del siglo XX, se adopta la división de la ciudad en cuatro "quartieri", que posteriormente será recuperada a finales del siglo XX.

Quartiere di San Giovanni.

Limita al mediodía con el Arno y a levante con el *Quartiere de Santa Croce*, a poniente con *Santa M. Novella* y a tramontana con el de *Santa Croce*. El resto, comprende todas las calles, plazas, lungarno, etc. que se encuentran desde el *Ponte alla Carraia* y el *Ponte alle Grazie*, al lado izquierdo de la *via Benci* y al lado occidental por la *Piazza Santa Croce*, el lado izquierdo *via Giuseppe Verdi*, *via dell'Oriuolo*, *via S. Egidio*, *Piazza S. M. Nuova*, *via Buffalini*, *de Pucci*, *de'Gori*, *piazza San Lorenzo*, *via Canto dei Nelli*, *Piazza Madonna degli Aldobrandini*; el lado derecho de la *Via del Gíglío*, el último tramo del lado izquierdo de la *via dei Banchi*, detrás de la *via del Moro* y la *Piazza S. M. Novella*.

Quartiere de Santa Croce.

Limita al mediodía con el Arno y a poniente con el *quartiere S. Giovanni* y *S. Manria Novella*, a tramontana y a levante con el *comune di Fiesole*. Comprende todo el territorio delimitado por el Arno desde el *Ponte alle Grazie* e *il fosso degli Aranci*, y la línea de límite con el *comune di Fiesole* hasta el Arno.

¹² Stradario storico e amministrativo della città e del comune di Firenze. P XXV

Quartiere di Santa Maria Novella.

Limita al mediodía con el Arno, del *Ponte alla Carraia* hasta el límite comunal de Brozzi, e *Sesto Fiorentino*. A tramontana con el *comune di Sesto Fiorentino* hasta la *via Bolognese*. Limita con el *quartiere de S. Croce* hasta la *Piazza S. Lorenzo* y de aquí al *Ponte della Carraia* y *quartiere di San Giovanni*.

Quartiere di Santo Spirito.

Comprende todo el territorio comunal a la izquierda del Arno y limita con el *comune de Bagno a Ripoli*, *del Galluzzo* e *di Caselina e Torri*.

División de la ciudad en "Le Circoscrizioni" 1970.

En 1970 se crean las 14 "Circoscrizioni di decentramento fiorentine con el nombre de Circoscrizione nº 1 al 14, hasta que finalmente se volvió a adoptar la división en Quartiere."

División actual de la ciudad.¹³

La ciudad de Florencia está dividida oficialmente en cinco "quartieri" administrativos, que incluyen sus áreas urbanas y sus barrios menores.

- Quartiere n. 1 - *Centro Storico*;
- Quartiere n. 2 - *Campo di Marte*;
- Quartiere n. 3 - *Gavinana - Galluzzo*;
- Quartiere n. 4 - *Isolotto - Legnaia*;
- Quartiere n. 5 - *Rifredi*.

¹³ www.comune.firenze.it/comune/regolamenti/regoquart.htm

Il Quartiere 1 Centro Storico, además de los distritos de *San Jacopino*, *Piazza Puccini* y el *Cascine*, incluye el *Centro Storico* (alma de la ciudad, destino turístico y patrimonio de la UNESCO, sede de importantes museos como la Galería Uffizi, las principales instituciones, la estación central de tren SMN, etc).

Il Quartiere 2 Campo di Marte, incluye áreas predominantemente residenciales, así como instalaciones deportivas básicas en la ciudad, como el *Stadio Artemio Franchi* y el Centro Técnico Federal de deporte de la FIGC, el Foro Nelson Mandela y la estación de tren del mismo nombre.

Il Quartiere 3 Gavinana-Galluzzo, compuesto por las áreas de *Gavinana*, *Sorgane* y *Nave a Rovezzano* y *Galluzzo*, ocupa la parte sur-este de la ciudad.

Il Quartiere 4 Isolotto-Legnaia, compuesto principalmente por *Isolotto*, *Legnaia*, *Soffiano*, *San Lorenzo a Greve e Cintoia* y está situado en el suroeste de la ciudad, cerca del comienzo de la autopista SGC FI-PI-LI e *dell'autostrada del Sole*.

Il Quartiere 5 Rifredi, el mayor y más poblado, ocupa el cuadrante noroeste de la ciudad. Incluye las zonas urbanística de *Statuto*, *Rifredi*, *Novoli* y otros núcleos urbanos como *Brozzi* e *Peretola*, contiene algunos equipamientos metropolitanos como el *Policlinico di Careggi*, *l'Ospedale Pediatrico Meyer*, *il Centro Traumatologico Ortopedico*, varias Universidades, la *Stazione di Firenze Rifredi*, el nuevo Palacio de Justicia, el aeropuerto de Florencia, y el comienzo de la autopista A11 y una gran actividad industrial.

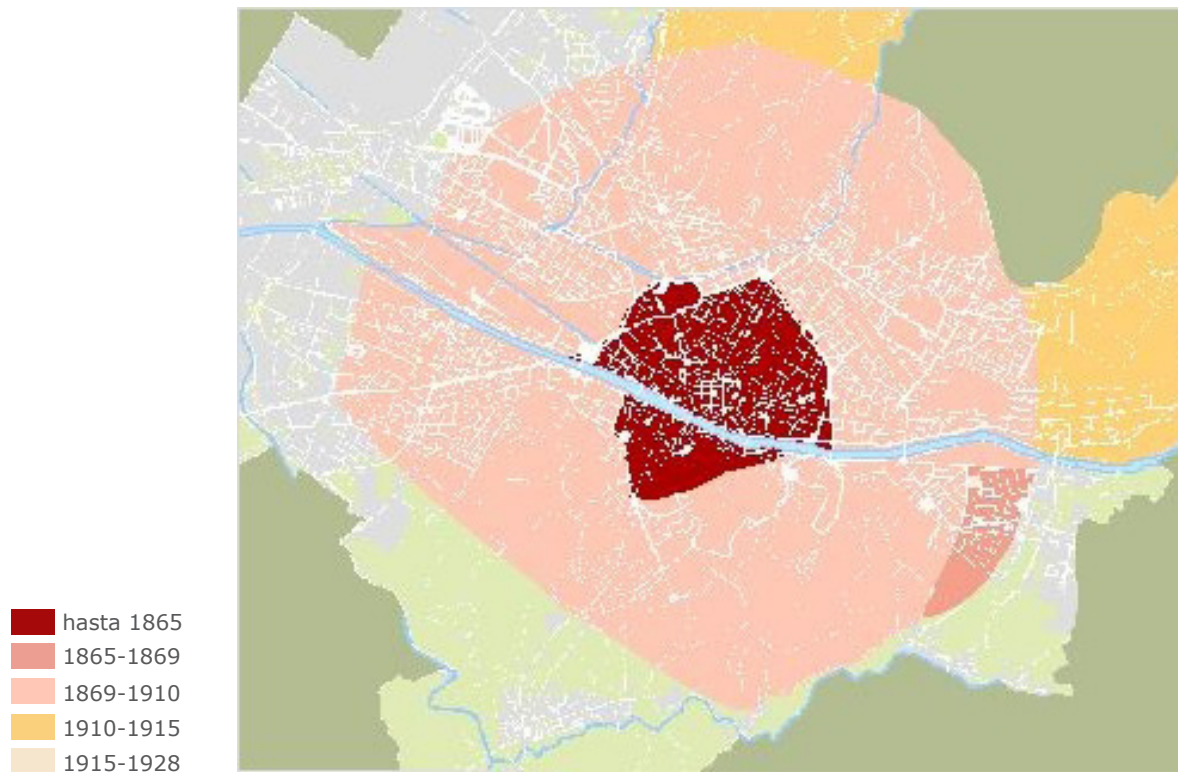


Fig.38. Evolución histórica de Florencia. Fuente: Sit.comune.fi.it/stradariostorico

2.4 Actuaciones previas a L'Ingrandimento. Construyendo la transformación: los nuevos barrios

Antes de la redacción del Plan Poggi, el nuevo barrio de la *Cascine* se ejecuta con el Proyecto de Federico Gatteschi entre 1847 y 1859 y representa una expansión significativa de la ciudad antes del citado plan.

El nuevo asentamiento del área ya fue objeto de interés en la primera década del siglo XIX por las nuevas intervenciones de viviendas y la construcción de nuevos edificios sobre el parque "dell'antica" construido en la época de los *Medici* en el siglo XVIII. Dio lugar a un nuevo equilibrio urbano entre la ciudad amurallada y el parque "dell Cascine".

La buena calidad de las obras de construcción no se corresponde con la calidad de la estructura urbanística organizada por una trama viaria y una secuencia de bloques compactos, sin plazas o espacios abiertos y sin relación de los diferentes elementos con el contexto.

Al mismo tiempo de su desarrollo, fue inaugurada la antigua estación Leopolda, frente a la puerta de *Prato*, una intervención urbanística de transformación sustancial para el entorno *delle Cascine*.

Con la aprobación del Plan Poggi y con el traslado de la Cinta daciaria, la eliminación de las barreras arancelarias y las murallas, se trató de integrarlo funcional y formalmente en el plan de expansión de la ciudad, con el rediseño de los límites y la conjunción orgánica del *Cascine* con el *Viale dei Colli*.

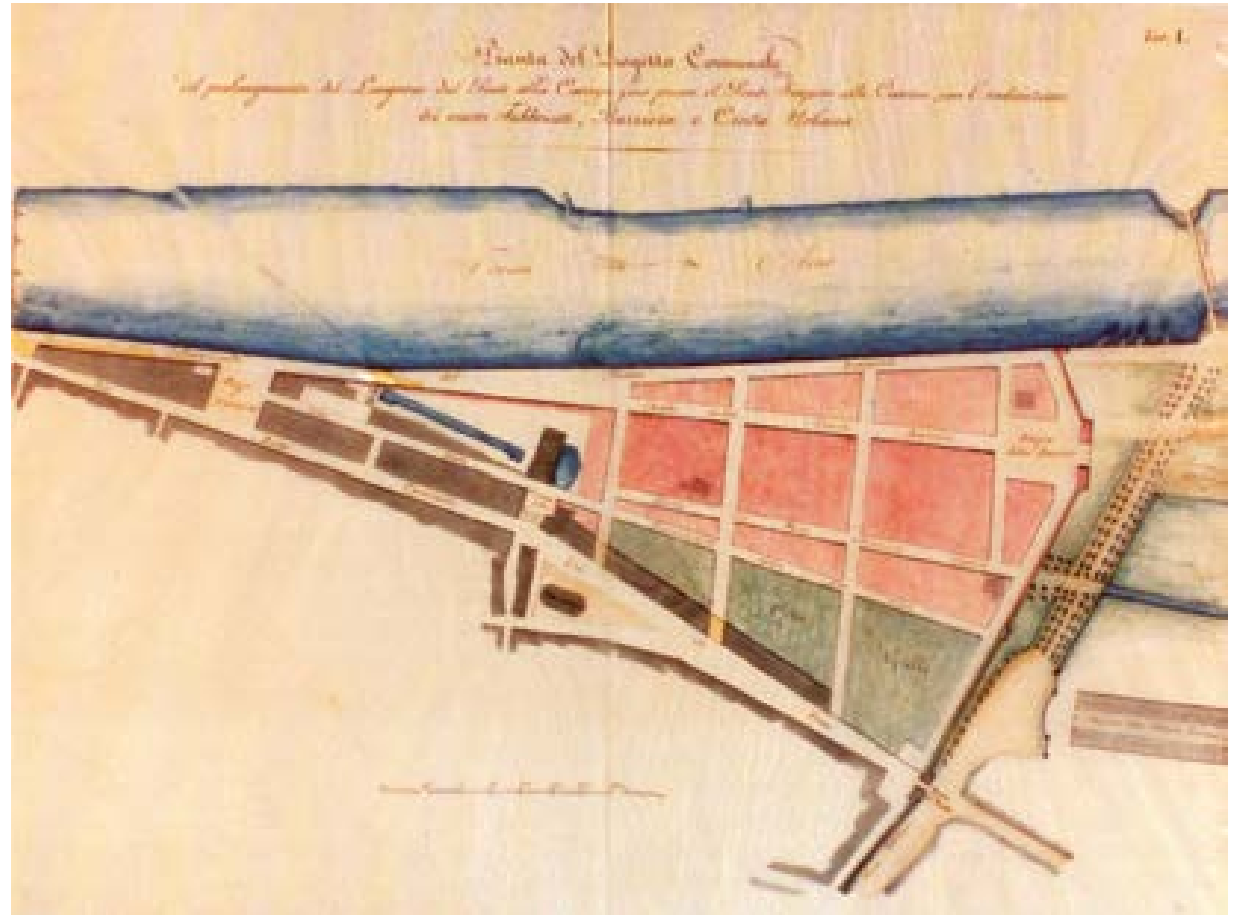


Fig.39. Intervención en el Lungarno en 1853.

Fuente: "Il disegno della città. L'urbanistica a Firenze nell'ottocento e nel novecento". Ed. "Accademia delle arti del disegno". Florencia, 1986.

Fig.40. Gaspar van Wittel (detto Gaspare Vanvitelli): Vista de Florencia desde le Cascine. 1694.

Fuente: "Galleria Palatina".

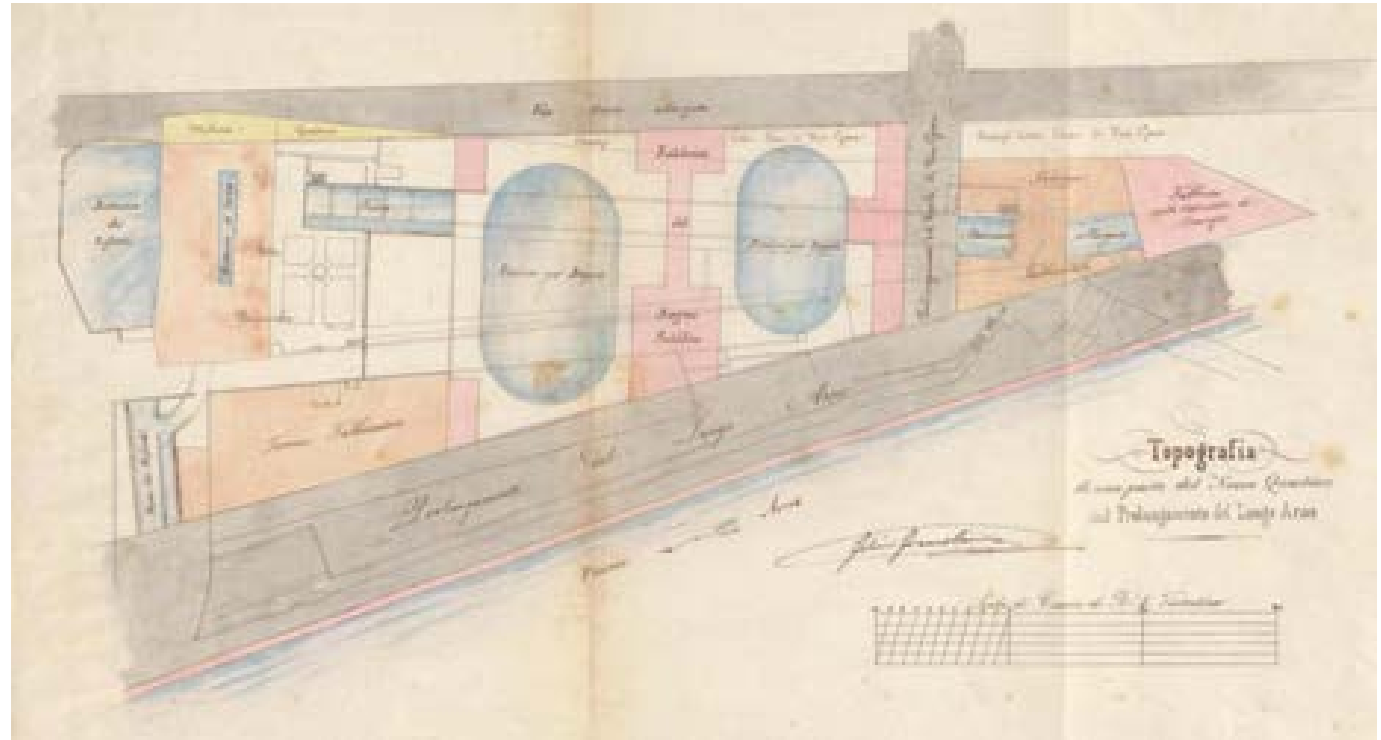


Fig.41. "Disegno a china e acquerello di Felice Francolini del progetto del nuovo Lungarno (1854). Fuente: "Fondo disegni tecnici del Comune di Firenze". www.opac.comune.firenze.it

Fig.42. Fotografía: "di via Calzaioli dopo l'allargamento". Fuente: "Fondo disegni tecnici del Comune di Firenze". www.archivistorici.comune.fi.it



Fig.43. "Il primo progetto per il Quartiere di Barbano". Fuente, citado por: Scasso, Michele. "Francesco Leoni nel contesto storico e architettonico della restaurazione Lorenese in Toscana (1815 - 1859). www.sites.google.com/site/chico75pi



El Plan también preveía, entre el Parque Cascine y el nuevo distrito, una gran plaza llamada *Piazza Vittorio Emmanuele II*, cuyo objetivo era ubicar el monumento ecuestre de Vittorio Emmanuele.

Tras la aprobación del Plan Poggi, la cronología de los nuevos distritos es, en sí mismo, significativa:

- En los años 1862 a 1864, se construyó el barrio del *Maglio* de acuerdo con el proyecto del arquitecto L. Del Sarto.

- Entre 1864 y 1866 el barrio de la *Mattonaia*, alrededor de la *Piazza d'Azeglio* y el ámbito situado entre la estación de tren, las murallas y *via della Scala*. Aunque en este barrio de *Mattonaia* el único equipamiento que se hizo fue un teatro, el Príncipe Umberto, que veinte años más tarde destruiría un incendio. El jardín, con una fuente en el interior, fue delimitado y cerrado con una puerta al estilo de los "squares" ingleses.

- El problema de la vivienda para la clase trabajadora se ve agravada por la demolición de algunos bloques para la construcción del Mercado Central en 1870. (Ya en 1859 Ubaldino Peruzzi, Pietro Adami y el arquitecto Giuseppe Martelli ya habían presentado una propuesta al gobierno para crear los nuevos mercados en las ciudades de Florencia y Livorno).

- Aparecen iniciativas de empresas reconocidas legalmente por el nuevo gobierno provisional italiano fomentando la especulación privada y un paternalismo ilustrado¹⁴; la "Società Anonima Edificatrice" con sus edificios dio alojamiento a 773 familias y a más de tres mil personas.

Durante este periodo, se realizan los proyectos de calles interiores, la ampliación de la *Via de' Martelli* (por el ingeniero Guidotti) y la *Piazza del Duomo*, se construye el *Viale Colli* desde la Plaza Galileo, el Tivoli como local de recreo, con café, cervecería, restaurante, teatro, salón de baile y sala de conciertos.

Se abre un baño público en la *corso dei Tintori*, donde había un antiguo lavadero que perteneció a la Cofradía de la lana.

En el verano de 1869, se avanzó rápidamente en el trabajo del *Lungarno Torrigiani* y el Príncipe Anatole Demidoff levantó junto al edificio Serristori el monumento a su padre, según el proyecto de Lorenzo Bartolini.

La "transformación de la edificaciones", continúa. Además de la construcción de los nuevos edificios en las viejas y nuevas áreas de expansión, un fenómeno característico es el desarrollo de la restauración o rehabilitación de estructuras de los edificios antiguos de la ciudad vieja, que pretenden adaptarse a los gustos "burgueses"

Estos gustos de modernización coinciden, y son particularmente evidentes en las nuevas versiones de las fachadas, la sustitución de las viejas escaleras directamente por el tipo "pettata"¹⁵ con grandes escalones y fuertes pendientes.

Se producen cambios en la distribución de las viviendas para eliminar las habitaciones con segundas luces y para crear la 'sala de estar' y la ubicación de los carruajes.

¹⁴ Giovanni Fanelli. Firenze capitale (1865-1870).

¹⁵ Ibidem.

2.5 II Risanamento del Centro Storico. Las últimas décadas del Ottocento

Después del 1 de julio de 1871, fecha en que de la capital de Italia se trasladó definitivamente a Roma, la ciudad de Florencia se encontraba en una situación compleja dada la gran cantidad de intervenciones urbanas que se habían comenzado.

En tan solo tres años, la población se redujo en veintiocho mil habitantes y al éxodo de habitantes provocado por este traslado, se suma el retorno de los trabajadores a sus lugares de origen, puesto que habían llegado a Florencia y habían encontrado un lugar de trabajo en el período de auge anterior.

En un Informe Municipal de seguimiento del Plan de Ensanche de 1872, en poder del alcalde Ubaldino Peruzzi, se afirma para mejorar el centro de las ciudad:

- “1. Se debe conseguir la comunicación de las principales entradas a la ciudad con la parte central.
2. Hay que mejorar el acceso a los lugares en los que hay mayor ocupación de población.
3. Finalmente, librar a los monumentos importantes de la ciudad de las construcciones impropias que los desfiguran o los esconden”.

Estas orientaciones evidencian que, de una parte, se mantiene viva la preocupación en relación con los problemas de tráfico en la red de las calles en el centro; mientras que, de otra parte, en el sustrato cultural de la sociedad se extiende el concepto de Monumento entendido como pieza aislada, independientemente del contexto urbano que lo rodea.



Fig.44. Giuseppe Zocchi: Plaza de la Señoría en Florencia. 1717ca.
Fuente: www.sites.cardenalcisneros.es/

Por ello, los trabajos de transformación de las edificaciones en el centro histórico continúan con estas premisas y podemos ver cómo se realiza la apertura del *Lungarno della Zecca Vecchia*, *Serristori* y *Torrighiani* entre 1870 y 1872, que concluye el proceso iniciado con la apertura del *Lungarno Vespucci*; al final del siglo XIX, se produce una completa transformación en la estructura de relación entre la ciudad y el río Arno.

En 1859, el Gran Duque Leopoldo II había convocado un concurso para la terminar la fachada de la catedral y en 1860, durante su estancia en Florencia del rey Vittorio Emanuele colocó la primera piedra, pero todavía pasaron muchos años antes (después de varios concursos sucesivos) de que la fachada fuera diseñada por Emilio De Fabris en 1871 y que Luigi Del Moro continuó después de su muerte.

La nueva fachada fue inaugurada finalmente en 1887 y para celebrarlo se organizaron diversos festejos grandiosos, con actuaciones “Alla Pérgola”, desfiles históricos, un Gran Baile de gala en el *Palazzo Vecchio*, un Torneo Histórico en el *Pratoni della Zecca*, donde se encuentra un anfiteatro capaz de albergar veinticinco mil personas.

Durante estos festejos, también se inauguró la primera iluminación de luz eléctrica en la ciudad, en la vías *Calzaiuoli*, *Cerretani* e *Tornabuoni*. En cuanto a la fachada, siguen siendo válidas las opiniones de Diego Martelli¹⁶: “folaga da giorni grassi e da magro”, “concepimento artistico a pezzi variabili”, “facciata bisessuale”.

En Florencia, las primeras ideas de una Reforma Interior del Centro de la Ciudad se habían realizado durante la ocupación napoleónica, pero a lo largo de

¹⁶ Martelli, Diego citado por Giovanni Fanelli. Firenze capitale (1865-1870).

todo el siglo no se tomó ninguna medida concreta, ni siquiera en la zona del *Mercato Vecchio*, que debido a sus bajas condiciones higiénicas fue una de las zonas más afectadas por los brotes de la epidemia de cólera que afectó a Florencia en 1835.

En 1861, el ingeniero jefe del *Ufficio d'Arte comunale*, Luigi Del Sarto, proyecta una gran intervención de demolición del entorno y reconstrucción de un nuevo mercado en el entorno de la *Piazza Brunelleschi* y la *via Cardinali* en el casco viejo; en paralelo son presentados otros proyectos en 1869 por un grupo de financieros y ciudadanos influyentes de la ciudad.

Junto a la Justificaciones Oficiales de la intervención basándose en conceptos artísticos y/o históricos, y junto a los ya citados de mejora del tráfico y de la salubridad del entorno lo cierto es que el "risanamento" del antiguo centro alrededor del *Mercato Vecchio*, hecho a finales de siglo XIX, se debe principalmente a la voluntad de la clase burguesa florentina de hacer valer su prestigio social.

Además, podemos comprobar en esta intervención un efecto especulativo: "durante muchos años se debatió sobre este problema, que con la ayuda de una serie de increíbles propuestas municipales y de otros profesionales e incluso de otras empresas, ofrecen una secuencia fantasmagórica repitiendo siempre el mismo error" (E. Said, 1970).¹⁷

En 1884, se inicia la expropiación del antiguo gueto que es ocupado en 1885 y mientras se desarrollan las demoliciones en la plaza del mercado viejo, se amplía el tamaño de la *Piazza della Repubblica* y en 1890 se inaugura el monumento a Vittorio Emmanuele que fue trasladado en 1931 a la explanada de la Cascine.

En estos años, podemos encontrar los más importantes proyectos para el "Risanamento de Firenze" entre los que se encuentra el de la fachada del Duomo ya citado.

La destrucción de las antiguas estructuras viarias del centro viejo es casi completa. Sólo se mantienen algunos edificios aislados, de acuerdo con unos criterios de selección inciertos. Se nombró una comisión para estudiar los edificios de la zona que iba a ser demolida.

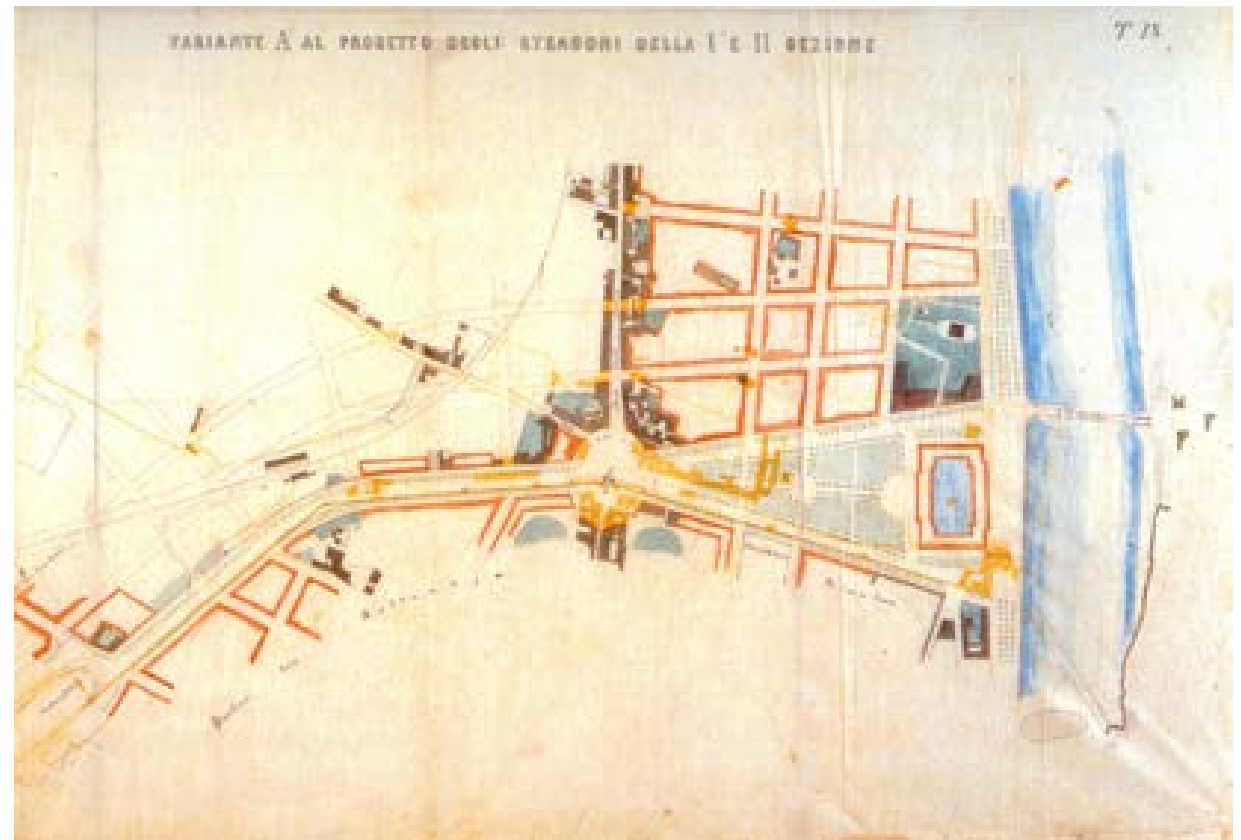


Fig.45. Plan Poggi: variante A al proyecto de las calles de la 1ª y 2ª sección. 1866 ca. Fuente: "Il disegno della città. L'urbanistica a Firenze nell'ottocento e nel novecento". Ed. "Accademia delle arti del disegno". Florencia, 1986.

¹⁷ Said E. 1970. Citado por Giovanni Fanelli. Firenze capitale (1865-1870).



Fig.46.. "Mercato vecchio before 1881, torre dei caponsacchi". Fuente: Piero Bargellini, *Com'era Firenze 100 anni fa*, Firenze 1998.

Fig.47.. Vecchia Firenze. Fuente: www.commons.wikimedia.org

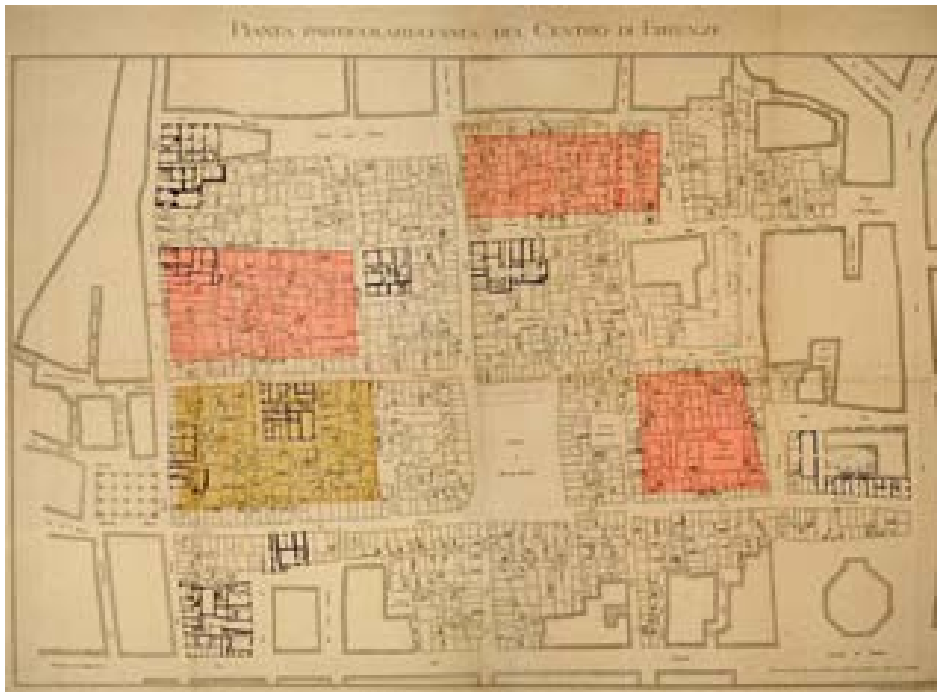


Fig.48. Centro histórico de Florencia (ghetto judío). Fuente: www.comune.fi.it/

Actualmente, se conservan escasos elementos de estos monumentos históricos demolidos en el Museo de San Marco y en el Museo Bardini, mientras que otros elementos han sido reutilizados en algunas intervenciones del "Risanamento": en el ángulo nordeste del *Palazzo dell'Arte della Lana* se trasladó "il tabernacolo di S. Maria de la Tromba", construido en la segunda mitad del siglo XIV, en la esquina de la entrada en la plaza del Mercado Viejo de la *Via Calimala*.

También se trasladaron algunos relieves de la época de la fundación romana por el arquitecto Corinto Corinti, y que fue documentado gracias al reportaje fotográfico de Giuseppe Baccani antes de su demolición y durante el desarrollo de los trabajos de traslado.

En las áreas del "Risanamento", donde desde la fundación de la ciudad se habían superpuesto con el paso del tiempo los edificios, ahora se destruyen muchos de ellos y son varias las torres destruidas como las de *Amieri e dei Caponsacchi* en la antigua Plaza del mercado; también son derribadas las iglesias de S. Andrea, de S. P. Buon Consiglio, de San Tommaso, de S. Maria in Campidoglio, la sede dell'Arte dei Rigattieri, etc.

La *Loggia Vasariana del Pesce* y la columna de la Abundancia se desmantelan y se han trasladado. La *Loggia* en la plaza *dei Ciompi*, la columna donde se encontraba la antigua Plaza de la República.

Muchos autores coinciden en calificar lo sucedido como el mayor error de la planificación urbana del siglo, pero las críticas no se produjeron durante las intervenciones sino después de su materialización, lo que supuso una época de juicios negativos y arrepentimientos de lo sucedido.

Como muestra, pueden citarse algunos sonetos de Telemaco Signorini, que nos muestra con sarcasmo cómo se eliminaron algunos edificios y “matado a los maestros” haciendo especial mención a la desaparición del *Mercato Vecchio*.

Ahora, para “Risanare” el casco viejo es necesario construir primero nuevos mercados centrales; el mercado de S. Lorenzo se levanta en la *via dell’Arieto, S. Antonino, S. Chiara e via Panicale*, también destruyendo las estructuras residenciales existentes en dicho ámbito.

Construido en hierro con un proyecto interesante de Giuseppe Mengoni (autor de la *Galleria* de Milán), inaugurado en 1874 con una Exposición Internacional de Agricultura.

El mercado de *S. Ambrogio*, construido en la gran manzana de *S. Croce verso le mura*, también con estructura de hierro fundido e inaugurado en 1873, aproximadamente un año antes que el de S. Lorenzo; en 1875 se inauguró finalmente el mercado de S. Frediano (después demolido) en la nueva plaza *dei Nerli* y calles adyacentes.

La mayor parte de las obras prevista por Poggi se iniciaron con el período en que Florencia fue la capital de Italia entre 1865 y 1871.

Los nombres de las calles y plazas de la época de Poggi fueron dedicadas en su mayor parte a personajes de la historia y, especialmente, a la familia real de la época puesto que eran también residentes en Florencia en el período en que fue capital del nuevo reino.

Muchos de los nombres originales han cambiado, por ejemplo, desde la *Fortezza da Basso*, que ha permanecido con el mismo nombre, se llega a la

antigua *Piazza Cavour*, ahora llamada *Piazza della Libertà*. El *Piazzale Donatello* y la *Piazza Beccaria* también mantienen su nombre, pero otras calles han cambiado desde entonces:

- Viale Lavagnini era Viale Regina Margherita,
- Viale Giacomo Matteotti fue Viale Principe Amedeo,
- Viale Antonio Gramsci fue Viale Principe Eugenio,
- Viale Giovine fue Italia Viale Carlo Alberto,
- Viale Giovanni Amendola fue Viale el duque de Génova,
- Viale Fratelli Rossi fue el rey Umberto.



Fig.49. Loggia del Pesce de Giorgio Vasari (1567), recolocada en la Piazza dei Ciompi en 1956.
Fuente: www.yelp.es/

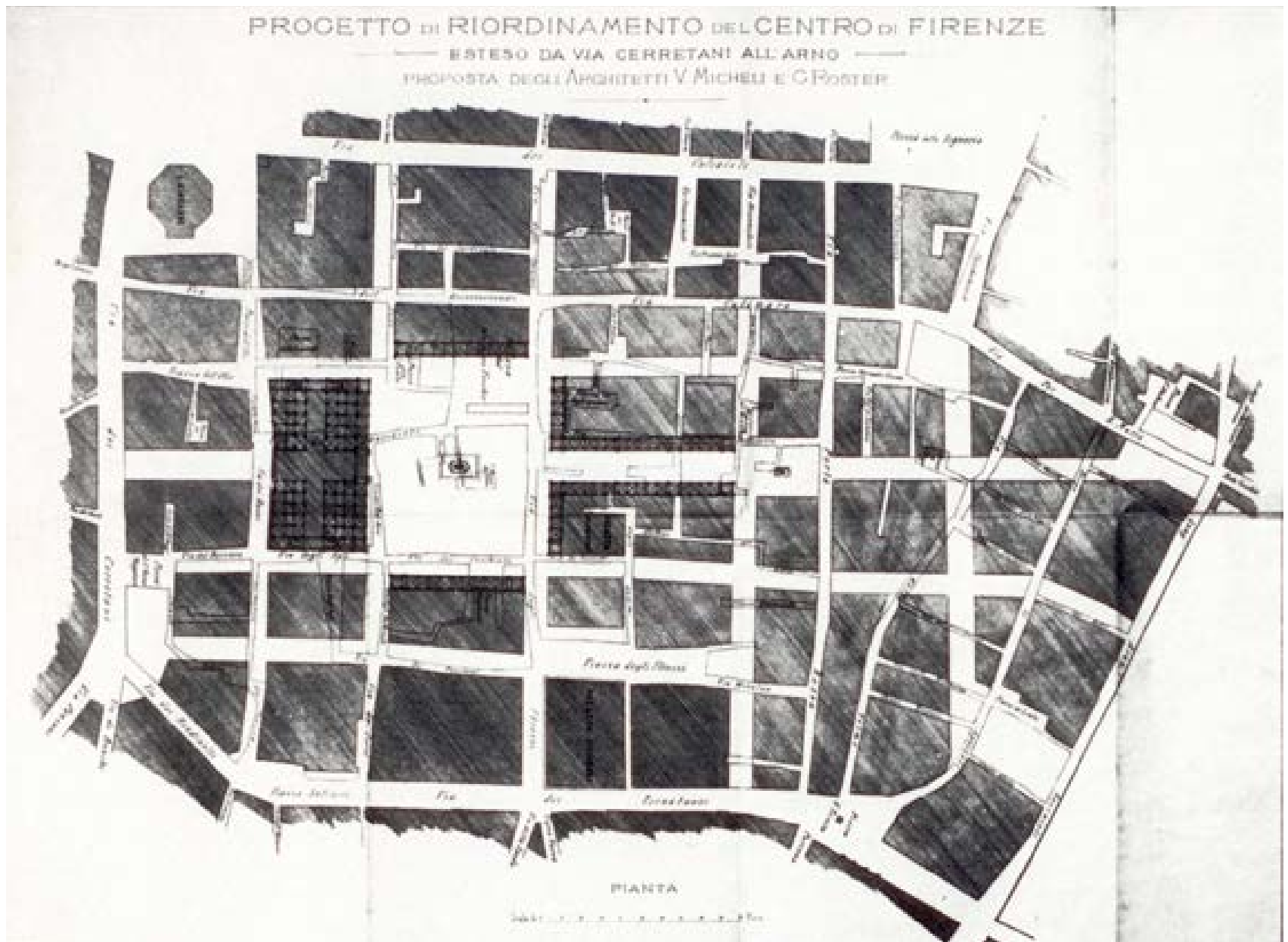


Fig.50. Reordenación del centro de Florencia, propuesta de V. Micheli y G. Roster. *Il disegno della città. L'urbanistica a Firenze nell'ottocento e nel novecento*. Ed. Accademia delle arti del disegno. Florencia, 1986.

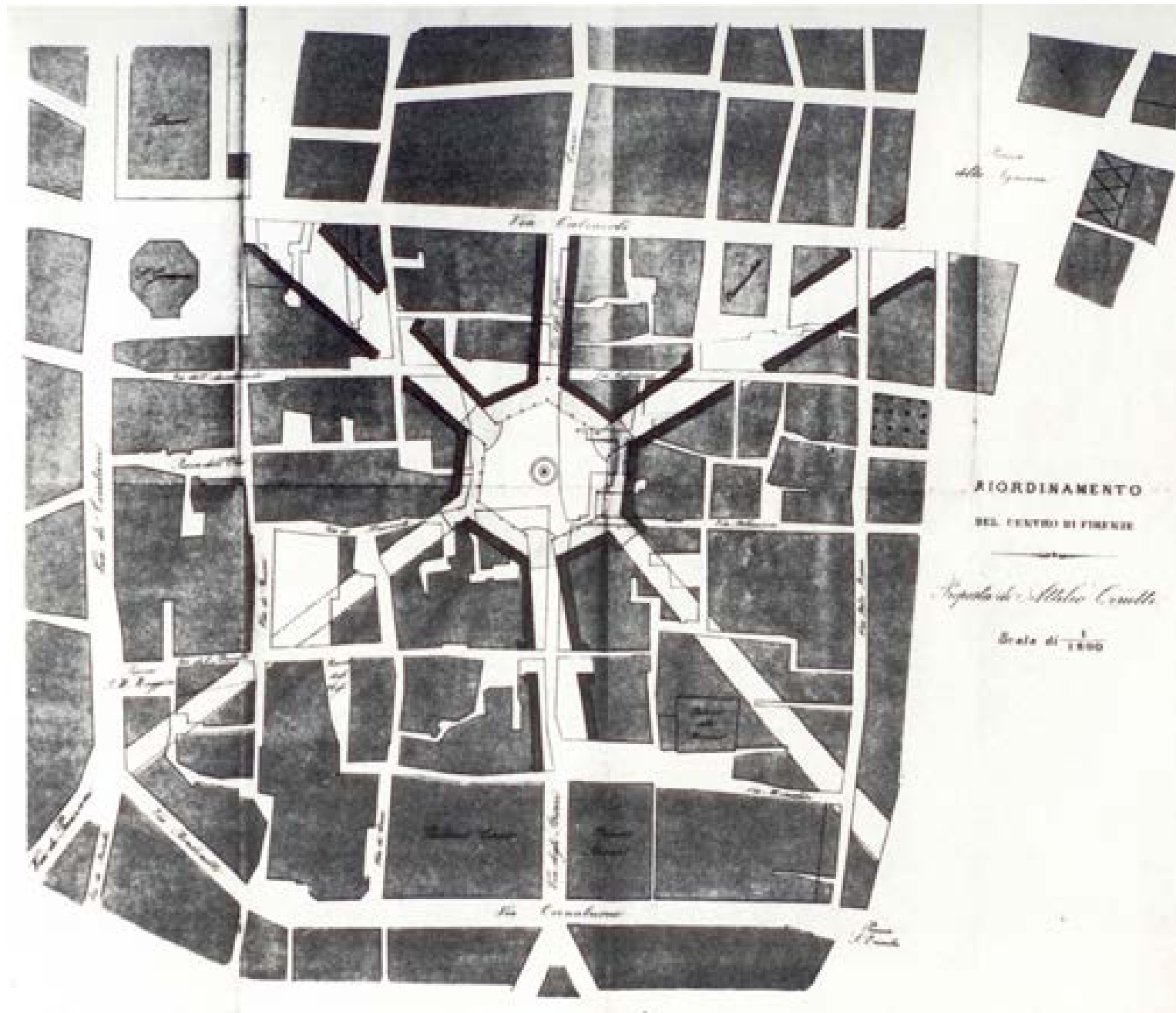


Fig.51. Reordenación del centro de Florencia, propuesta de A. Cerutti. *Il disegno della città. L'urbanistica a Firenze nell'ottocento e nel novecento.* Ed. Accademia delle arti del disegno. Florencia, 1986.



Fig.52. "Mercato Vecchio a Firenze (bozzetto) de Telemaco Signorini". 1881 - 1883. Fuente: www.commons.wikimedia.org/

*"Fosti per tutto de' toscani autori
sorgente viva di linguaggio usato
ed ora t'hanno ucciso i professori!..."*

*Addio per sempre, povero Mercato
addio studio di forme e di colori
dal secolo dei dotti inesplorato"¹*

Telemaco Signorini

1. Citado en: Firenze capitale (1865-1870)

2.6 Cambios en la estructura social de la ciudad

Junto a los problemas del traslado de la capital a Roma y para complicar más aún esta situación, se cita que estamos cerca de años de crisis económica en Italia desde 1873, en la considerada "Gran Depresión", pero se confirma que la situación es estacionaria o la disminución de muchas actividades artesanales, por lo que se oyeron voces en ese momento que demandaban la recuperación económica e invocaban un futuro industrial manufacturero.

Después de la pérdida de la capitalidad, se percibe como algo transitorio, una crisis coyuntural y que no hay que tocar "el nuevo aire de los negocios y la industria" que se respira en la ciudad. La producción industrial es la posibilidad de que Florencia puede mantener el nivel de una ciudad principal, ahora sin ser la capital del reino.¹⁸

La discusión en estos años era claramente la racionalización de la estructura para permitir que se mejore la productividad y seguir siendo competitivos en un mercado profundamente cambiante en comparación con las relaciones de producción anteriores a 1864, se impuso actualización y mejora de los servicios y el inicio de un proceso de industrialización.

Los comerciantes napolitanos siguen proponiendo a Florencia hacer uso de los grandes recursos de los artesanos florentinos especialmente en los sectores más competitivos como joyería, cerámica, esculturas y obras de ornamento y decoración.

Este "renacimiento comercial" y esta producción sigue siendo, sin embargo, un simple deseo en una época de transición que durará hasta el final del siglo XIX.

¹⁸ C, Messina, Firenze dopo il trasferimento della capitale. Rivista dei prodotti delle varié arti e industrie di Firenze. Firenze, Ferroni, 1870. pp. 4-29.

Florencia había madurado en el momento *dell'Unità* y fue reforzada en el momento de la capitalidad, con un sistema de producción más "modernizado" y un sólido sistema financiero. Florencia y Toscana se encontraban económicamente en un segundo lugar, después del Piamonte y antes de otras regiones como Lombardía, en lo que respecta a la presencia de instituciones financieras y de capital, versando la toma de decisiones.¹⁹

Se trata de un centro de decisión que quiere a los jóvenes en el trabajo; esta necesidad se hizo sentir también en la demanda industrial de aquellos años y se manifiesta en la necesidad de formar a los jóvenes y fomentar las escuelas de enseñanza secundaria de artesanía y comercio.

Todo esto fue parte de una estrategia más amplia de los artesanos de Florencia y *Atene d'Italia*, como parte integrante del proyecto educativo en la región Toscana.²⁰

Era por tanto la educación y el desarrollo profesional uno de los ejes de la ciudad y se crean para ello cinco escuelas de Arte Industrial en Florencia con un papel muy relevante.

¹⁹ Ver el argumentario de P. Redi, *Expansione e speculazione edilizia cit.*, il saggio di R. P. Coppini, *Banche e speculazioni a Firenze nel primo ventennio unitario*, in «Quaderni Storici». n. 32. 1975: Id., *Patrimonifamiliari e società anonime (1861-1894): i I caso Toscano*, in «Annali della Fondazione Einaudi». vol. X. 1976; Id *L'aristocrazia fondiario-finanziaria nella Toscana dell'Ottocento*, in «Bollettino storico Pisano», a. MI, 1983, pp. 43.

²⁰ En esos años hubo varios proyectos de reforma y reorganización de "istruzione" promovido por los moderados toscanos. véase M. Chiavacci et al., *Istituto técnico Duca D'Aosta, Un se-cólo di insegnamento commerciale a Firenze, 1876-1983*, Tip. II Sedicesimo, Firenze, 1983; M. Pegullo. *Istruzione e sviluppo económico. Una proposta di riforma della scuola nella Firenze difme Ottocento*. in «Rassegna Storica Toscana», gennaio-giugno 1991, pp. 67-73



- Zona social de rentas altas
- Zona social de rentas medias
- Zona social de rentas bajas
- Barrios de clase obrera
- Núcleo histórico de Florencia

Fig.53. Estructura socio-económica de la ciudad de Florencia.
Fuente: Elaboración propia sobre ortofoto de Consiglio Regionale, Regione Toscana.

La Exposición Universal de París en 1867 marcó el momento en que la producción del nuevo Reino de Italia se enfrentaba con la producción internacional con un gran retraso entre ambos.

El Milanés Giuseppe Colombo, miembro relevante de la industria técnica italiana, manifestó que sólo los "bellísimos bronce florentinos" y "las obras maestras de escultura" habían mantenido con honor el nombre italiano", mientras que en el nivel meramente industrial, sólo se puede citar la "porcelana del Marchese Ginori". Posteriormente, de igual modo el príncipe Ginori Conti reafirma la importancia de la formación profesional en estas nuevas industrias.

Junto con esto la ciudad de Florencia, ciudad de Dante entre otros, se atribuyó también un papel de liderazgo en la promoción de la lengua italiana, tanto en la nación políticamente unificada, pero sólo lingüísticamente aún lejos de verdadera unificación a nivel internacional.

De este modo, Florencia se fue convirtiendo en uno de los principales centros de atracción para los intelectuales europeos y también de niveles más bajos, siendo un lugar de viajeros y de los primeros turistas que llegaban a admirar las obras de arte de la ciudad, el conocimiento de idiomas extranjeros parecía entonces un medio eficaz para extender la cultura y promoverla con el desempeño de la industria y el comercio.

Por consiguiente, nos enfrentamos a múltiples fenómenos de distinta naturaleza interconectados, que supusieron el problema del cambio de la imagen y el papel de Florencia durante el siglo XIX.

Los perfiles profesionales de los artesanos muestran una notable variedad de situaciones y lugares con diferentes soluciones personales y con adaptaciones innovadoras a las situaciones de dificultad.

La necesidad de ubicar el lugar de trabajo con seguridad es un rasgo común, este lugar se ubica en la planta baja el edificio en que vivía el artesano, dando lugar de continuidad de empresas, grupo social y de clase obrera.

El entorno social homogéneo de la vivienda pues se conforma como "un espía en cierto sentido y como metáfora de homogeneidad social que podría usarse con otros aspectos:

por ejemplo en el nivel político en el que el "subversivo" genérico se une a los ojos del observador, aquel puede ser republicano, aquel socialista y aquel anarquista.

Del mismo modo, para las clases altas, puede caracterizarse por la gran diferencia de ingresos y status social, la relativa homogeneidad de los lugares y de las tipologías edificatorias pueden pues expresar una notable coherencia y la uniformidad cultural y social".²¹

En el caso de los artesanos, llama la atención la amplia variación de estamentos sociales, oscilando desde pequeñas casas de tres habitaciones en los barrios más populares, hasta las viviendas unifamiliares en las zonas suburbanas, y a edificios enteros en el centro de la ciudad, como por ejemplo el caso de Leopoldo Alinari, propietario de una simple carnicería o como Francesco Pulite, propietario de un edificio de tres pisos más cerca de *Porta San Niccolò* con un valor de más de 31.000 liras y, sobre todo, se detecta una presencia de vivienda en alquiler en régimen precario, a veces con muebles prestados o en garantía.

La casa, por lo tanto, expresa en este caso la extrema variabilidad de las condiciones sociales.

²¹ Pellegrino, Anna. op. cit 215

Los artesanos representan una clase que está en movimiento y que se caracteriza por la posibilidad de un gran "fortuna", los éxitos rápidos e intensos, la posibilidad de en una o dos generaciones pasar de una condición miserable a un bienestar relativo y acceder a una clase social más elevada.

Junto al tejido artesanal se va conformando el proceso de industrialización que crece en paralelo con el proceso de urbanización de la ciudad y van conformado núcleos sociales homogéneos en los nuevos barrios y con este proceso el número de habitantes de la ciudad aumenta gradualmente.²²

La operación de ampliación de Florencia entre 1865 y 1870 se caracteriza como un episodio más de un proceso más general de la reestructuración urbana europea, que inserta a Florencia en el circuito de las grandes capitales europeas modernas como París y Viena, son relevantes, pero con diferencias y particularidades.

El flujo migratorio en la primera década del siglo XX es regular y constante, suficiente para compensar el equilibrio natural; incluso, negativo. Los inmigrantes son más de 30.000, una cifra considerable puesto que la población en 1901 es de aproximadamente 200.000 personas.

Por otra parte, el saldo natural negativo no indica una de las características de esta inmigración, formada en su mayor parte por la clase trabajadora atraída por la industrialización y el desarrollo urbano; pero también se produce un aumento de personas de edad ricas que eligen Florencia como un lugar de residencia y descanso.

²² En Pellegrino, Anna. (2012), podemos encontrar con detalle la transformación del tejido social y económico del tejido productivo florentino, con referencias a los cambios que se produjeron en París como consecuencia de los cambios urbanísticos, página 227.

Florencia fue la ciudad en Italia que tuvo el mayor número de pensionistas. Otro indicador interesante en este aspecto es el relativo al número y la cantidad de viviendas construidas en este periodo, en respuesta a la de nueva población; en los primeros años del siglo y en particular un pico entre 1907 y 1913, con 6.791 viviendas construidas en 1911.

Para resolver el problema de la falta de viviendas para las clases obreras, hemos visto cómo aparecen casos como el de la Compañía Anónima "Edificatrice" que, con los proyectos del arquitecto Guidotti, realizó las siguientes intervenciones²³:

1. Edificio Barbano, entre la calle Filippo Strozzi, la calle Dolfi, la calle di Barbano y la *Via XXVII Aprile* construido entre 1849-1851, y sobrelevado una planta en 1868.
2. Edificio entre la *Via Montebello*, *Via Garibaldi*, *Via Magenta*, en parte para uso escolar, construido en el año 1862.
3. Edificio en San Galo entre la *Via Pier Capponi*, *Viale Don Minzoni*, *via Fra Bartolomeo* y *via Leonardo da Vinci* (596 viviendas, algunas utilizadas en parte como escuelas), construido en 1865-1866 y 1867-1868.
4. Edificio en el barrio de la *Mattonaia*, en la esquina de la calle Mattonaia y la calle Niccolini (524 viviendas), construida en 1865-66.
5. Edificio en *Via del Campuccio*, construido en 1867-1868.
6. Edificio en *via San Niccolò*, entre *Via G. Paolo Orsini* y así Baldovini, construido en 1866-1867, demolido tras los daños causados por la riada de 1966.

²³ Giovanni Fanelli. Firenze capitale (1865-1870).

7 Edificio de Piagentina, entre *Via Arnolfo*, *via Giovanni Angelico*, *via Cimabue*, construido entre 1866-1869.

8. Edificio en el barrio Savonarola.

9. Edificio en la *Porta a Pinti*, entre la *Piazza Donatello*, *via de La Farina*, *via de los Della Robbia*, 1868-1869,

10. Edificios en San Jacopino, *via del Ponte all'Asse* construido en 1869-1870 y demolido en 1944,

11. Edificio en S. Frediano, entre la *Via Cavallotti* y la *Via Pisana* 1869.

En total, los edificios construidos por la *Società Anonima Edificatrice* dieron alojamiento a 773 familias y a más de tres mil personas.

El Plan Poggi facilitó la evolución del sistema social de la ciudad, propiciada por los términos de diferenciación espacial de los diferentes barrios de nueva creación; pero Poggi carecía de una interpretación estratégica del desarrollo de la ciudad, en particular en lo que respecta a las transformaciones en marcha de tipo económico y un desconocimiento o quizás desinterés por los usos residenciales de la clase trabajadora.

Debido a las áreas completas demolidas la disminución de viviendas de las clases más defavorecidas, el costo social de la operación de "Risanamento di Firenze" ha sido muy alto.

Entre otras cosas, la "fase de muerte lenta pero progresiva del centro, la población más rica fue alejándose de los suburbios y reubicándose en las nuevas periferias burguesas, mientras que las capas más bajas de la sociedad, además de sufrir el estado de abandono de toda la zona, que tuvieron además

que sufrir el aumento de la densidad de los barrios de Santa Croce y San Frediano con la sobreelevación de muchos edificios y la ocupación de patios y otros espacios disponible."²⁴

²⁴ Said E. 1970. Citado por Giovanni Fanelli. Firenze capitale (1865-1870).



Fig.54. Iglesia y Mercado de San Lorenzo.
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

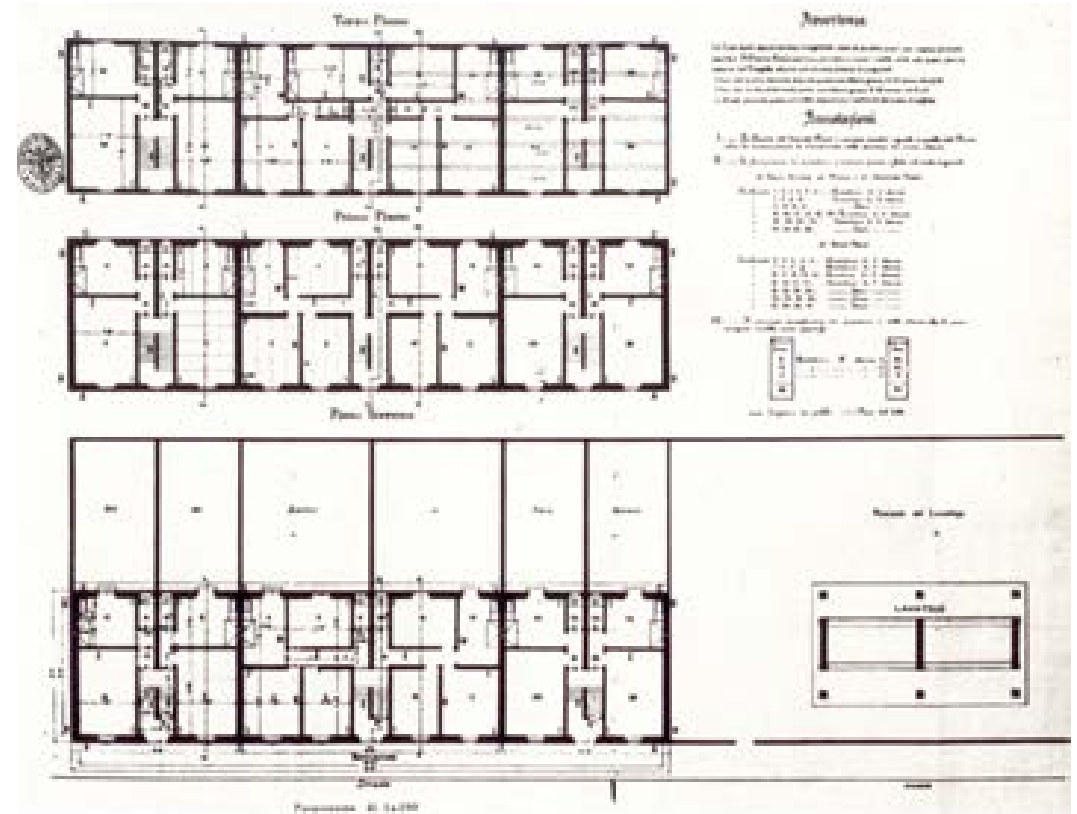
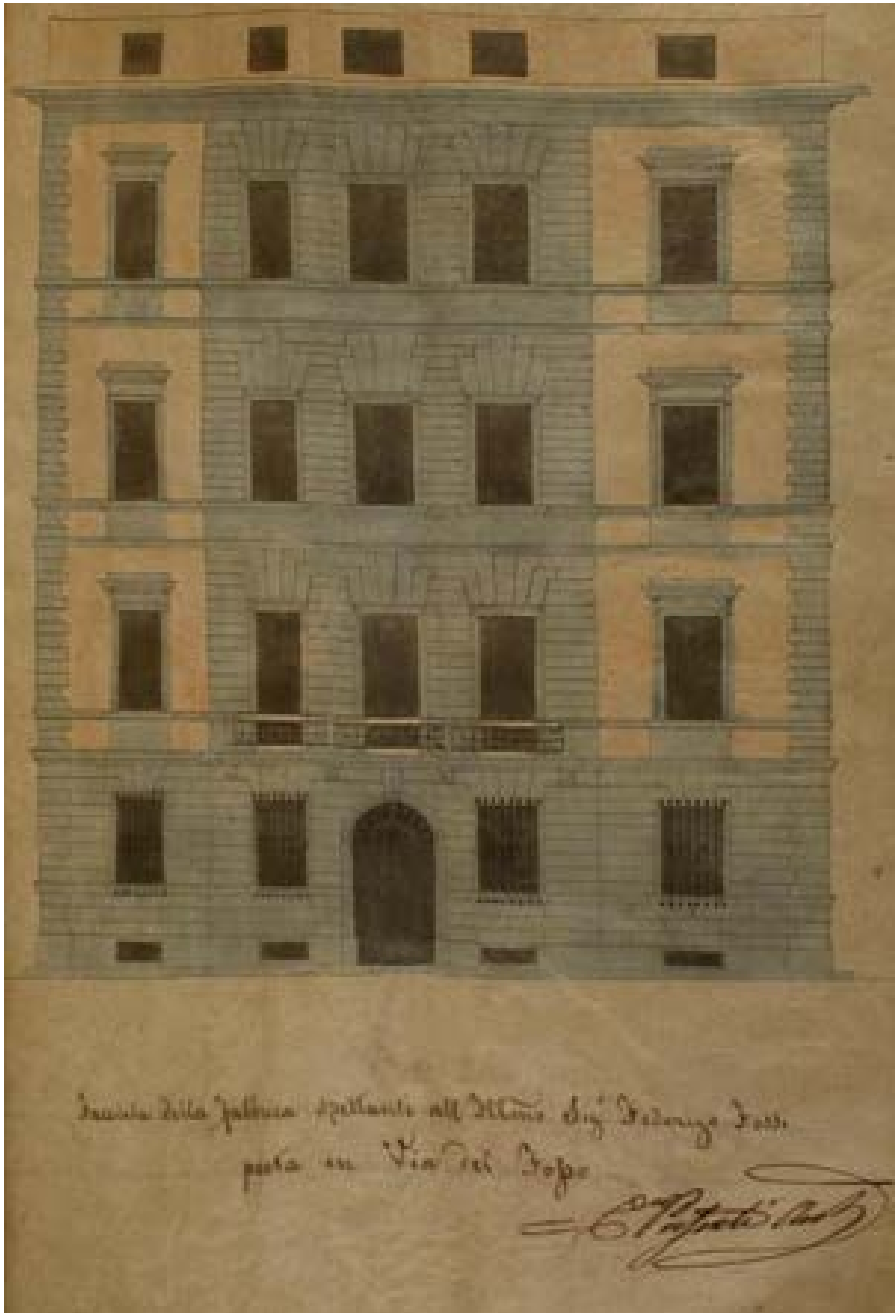


Fig.55. Enrico Presenti: Alzado del 1848. Proyecto de rehabilitación de un edificio en *via del Fosso*, propiedad de Federigo Fossi.

Fig.56 Proyecto de casas económicas para Florencia por Piero Berti y Gino Casini, 1885. Fuente: Biblioteca Comunale, Florencia. Citado por Maria Billi, Carla. "Il vecchio centro". *Il disegno della città. L'urbanistica a Firenze nell'ottocento e nel novecento*. Ed. Accademia delle arti del disegno. Florencia, 1986.

2.7 Influencia de las Ordenanzas de la edificación en la ciudad de Florencia

*Para comprobar la influencia de las Ordenanzas en el desarrollo de la ciudad, podemos citar el estudio de Carlo Clemente en el cual propone una Guía para conocer la transformación de la ciudad del Ottocento, a través de la clasificación de la edificación y de las Normas Urbanísticas.*²⁵

Para ello, utiliza la experiencia del Plan Director de Florencia durante el periodo 1888-89 y posteriormente entre 1911 y 1912 con los estudios de morfología urbana y de la intervención en los tejidos urbanos decimonónicos en Florencia y de otros centros históricos menores.

Aunque el objetivo de dicho estudio era el de conseguir las Normas Regulatorias del Plan Director, en nuestro caso nos interesara el proceso lógico y la metodología empleada hasta llegar a ellas.

El título del estudio se compone de cuatro términos reagrupados en dos binomios de palabras: "Clasificación de la Edificación-Ciudad y Normas Urbanísticas".

El primer binomio define el conocimiento del objeto a analizar, mientras que el segundo define el instrumento por el que se clasifica; la conjunción y no es un nexo causal, sino una relación entre las dos partes en el que la segunda parte es el propósito de la primera. Se confirma pues la relación estructural entre ambas partes y conformando así el método de análisis.

²⁵ Carlo Clemente, Carlo. "Una Guida alle Trasformazioni nella Fascia Ottocentesca A Firenze: Classificazione Edilizia e Norme Urbanistiche". Architectura e Rinnovo Urbano. Alinea Editrice s.r.l.. Firenze 1999. Pag. 123 - 144.

Después, el autor cambia el orden de las palabras y obtiene dos nuevos binomios "Edificación y Urbanismo" y, en segundo lugar, "Clasificación y Normas".

De este modo, el primer binomio define el objeto a conocer (los edificios y la ciudad) y el segundo el instrumento que permite conocer la regulación y la transformación de la ciudad.

En entornos urbanos, Edificio y Ciudad, son elementos inseparables y deben analizarse de un modo uniforme y continuo, si su análisis se separa pueden producirse disfunciones en la metodología de análisis.

CASEGGIATI	Anno di apertura	QUARTIERI			TOTALE	Persone alloggiate
		da 2 Stanze	da 3 Stanze	da 4 Stanze		
Stabile di via Monte Oliveto	1886	29	11	—	40	160
" " Ponte Sospeso	1888	1	17	6	24	140
" " Pisana	1889	6	10	—	16	72
" " Spontini	1891	7	15	10	32	190
" " Arnolfo	1891	4	25	5	32	175
" " Mannelli	1896	—	29	3	32	197
" " La Farina	1900	—	30	2	32	174
" " Mannelli	1905	2	29	8	39	224
" " Borghini	1905	1	28	3	32	192
" " del Romito	1907	—	31	1	32	188
TOTALE dei quartieri	—	50	223	38	311	1712
" delle stanze	—	100	669	152	921	1842

Fig.57. "Caseggiati costruiti e amministrati dal comitato al 1908". Citado por Maria Billi, Carla. "Il vecchio centro". *Il disegno della città. L'urbanistica a Firenze nell'ottocento e nel novecento*. Ed. Accademia delle arti del disegno. Florencia, 1986.

Cuando el análisis se limita solo al edificio, se hace necesario conocer las reglas en el proceso de transformación del entorno (Normas Urbanísticas). De igual modo si se analiza sólo la ciudad desde la óptica del Urbanismo sin tener en cuenta la edificación se puede tener un análisis excesivamente genérico y puramente cuantitativo.

Por ello, es preciso estudiar y analizar de un modo unitario las cuatro palabras "Edificación, Ciudad, Normas y Clasificación" que en nuestro caso completaremos con la definición del concepto de BLOQUE NORMATIVO, que dará pie a cambios en las tipologías edificatorias y en el trazado de la ciudad.

La clasificación de la edificación debe ser capaz de conocer tanto el edificio con las particularidades urbanísticas que han condicionado su diseño y de su ubicación en el espacio público.

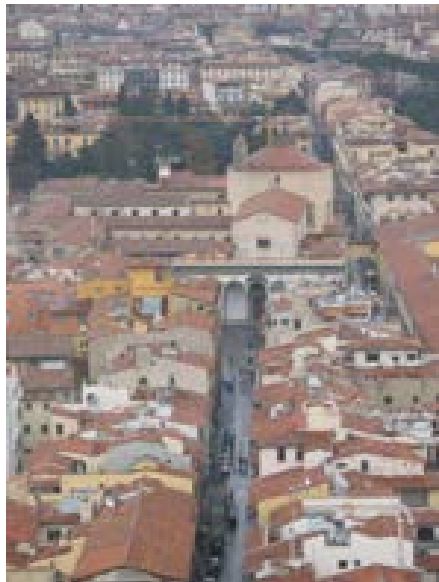


Fig.58. Via dei Servi que une el Duomo con la Plaza de la SS Annunziata.
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.59. Piazza SS Annunziata.
Fuente: Piani di sviluppo del territorio: www.pollark.it

Sobre esta base se produce una aproximación histórica y morfológica para llegar a través de la tipología edificatoria al conocimiento del tejido urbano complejo.

Este método has sido eficaz en el estudio de la ciudad decimonónica de Florencia, la finalidad de las normas se pueden resumir en:

- Si existe la protección y mejora de la calidad espacial que caracteriza a las distintas partes de la ciudad, tanto de los edificios como del espacio público.
- Una segunda cuestión es la calidad de vida de los habitantes de estos entornos, no ya si los entornos son agradables o no; sino que, además, deben incorporar aspectos como la densidad de la población actual, el dimensionado de las calles y del uso de los espacios, intensidad de ruido ambiente, calidad del aire, número y ubicación de espacios libres y finalmente, proporción entre espacio público - privado
- Y un tercer aspecto tiene que ver con el papel que los valores de calidad al considerar el contexto urbano en su conjunto.

En el caso de Russafa, se consolida al igual que en otras ciudades en un plazo temporal breve y uniforme con muchas constantes de tipología, de estilo arquitectónico y de solución constructiva.

Por ello, se aprecia de un modo uniforme el crecimiento del barrio, hasta el periodo de consolidación final del barrio, que coincide con la demolición y sustitución de algunas de las primeras edificaciones del siglo XIX que de este modo aumentaban su edificabilidad y rentabilidad económica.

Al igual que sucede en el Centro Histórico, se producen masivas sobreelevaciones y sustituciones de edificios con un estilo indefinido y carentes de calidad tanto tipológica como constructiva.

2.8 Implantación del ferrocarril en la ciudad de Florencia

Si hay un país donde el impacto generado por la llegada del ferrocarril en la ciudad y la construcción de las estaciones de tren en el tejido urbano ha orientado - para bien o para mal - más que en cualquier otro desarrollo urbano, este es sin duda Italia.

Considerando que la mayoría de las ciudades italianas son de origen medieval y que es durante el siglo XIX cuando comienzan los trabajos de planificación de la ciudad y simultáneamente de los trazados ferroviarios y la construcción de las estaciones, con edificios de estilo muy diferente a la arquitectura de principios del siglo XIX y que van a cambiar la perspectiva y el aspecto de la ciudad.

El ferrocarril va a suponer cambios en la visión de la ciudad y lógicamente en su planificación, de una parte para el trazado de las vías y de otra para la ubicación de las estaciones, que provocaran cambios en la estructura económica de la ciudad y a su vez la influencia de estas elecciones estarán presentes durante los años sucesivos en la historia de la ciudad.

En este momento, hay que demoler, aunque sea parcialmente las murallas para establecer el trazado de las vías y estas decisiones van a mover el centro de gravedad de las funciones de la ciudad y cambios en la estructura social de sus entornos.

Además de las vías, hay que ubicar los elementos auxiliares, depósitos, talleres, zonas de carga, etc., con posterioridad se irá complicando la situación con el aumento de líneas comerciales y con la llegada del ferrocarril urbano y de cercanías.

Todo esto se plasma muchas veces en proyectos contradictorios. La ciudad que se convierte en el campo de batalla donde se comparan las diferentes posiciones, a veces opuestas, de una parte los intereses de las empresas ferroviarias, inicialmente de carácter privado (público en Italia desde 1905), con el problema de encontrar grandes huecos libres de edificación alrededor de la ciudad que se había mantenido por las exigencias defensivas de las ciudades amuralladas y con los intereses de la ciudad y sus planes de ensanche.



Fig.60. Planta de 1846 para la nueva calle de acceso a la Estación María Antonia.
Fuente: www.comune.fi.it/

Andrea Giuntini en su ponencia "El impacto del Ferrocarril en la configuración urbana de tres Ciudades Italianas: Milán, Florencia y Roma", titula el apartado como "**Florencia, la città ingessata**", con la intención de reconocer que Florencia ha sido frecuentemente calificada de inactiva y con incapacidad de innovar y de no ser capaz de adaptar sus infraestructuras con el paso del tiempo, y gran parte de la culpa probablemente se debe al modo en que la ciudad ha evolucionado con la cuestión ferroviaria.²⁶



Fig.61. Vista aérea de la Estación de Santa María Novella. Fuente: Recorte sobre ortofoto de "Google Maps"

²⁶ Giuntini, Andrea. "El impacto del Ferrocarril en la configuración urbana de tres Ciudades Italianas: Milán, Florencia y Roma" II Congreso de Historia de tren de Aranjuez, 7-9 febrero 2001

La historia ferroviaria de Florencia del siglo XIX se caracteriza por una particularidad: la presencia de dos estaciones, ambas se inauguraron en 1848, con unos meses de diferencia, coincidiendo con la llegada de las dos primeras líneas que llegaban a la ciudad.

Y, para marcar una clara diferencia con otros ejemplos contemporáneos, uno de los dos fue ejecutada dentro del recinto amurallado, mientras que la otra fue erigida frente a las murallas. De las dos, la que era la más pequeña ha vencido la batalla y la segunda se ha relegado a la categoría de depósito.

"**La Stazione Leopolda**", línea del tren a Pisa, que según los observadores de la época, tenía un tamaño considerable y constituía en el campo de la primera arquitectura ferroviaria italiana, un ejemplo de gran interés.

En relación con la planificación urbana y social, fue el primer paso un proceso del intereses de la clase burguesa por esta parte de la ciudad.

De hecho, inmediatamente después de la entrada en funcionamiento de la estación, aparecieron dos nuevos barrios, uno de ellos destinados a las mansiones de clase alta y de clase media y el otro destinado a las clases sociales más pobres, lo que marca el inicio de un programa de intervención y zonificación de las zonas residenciales en la ciudad.

El primero de los dos barrios (Cascine), en el límite del parque principal de la ciudad, representa la primera zona con desarrollo planificado de la ciudad fuera de las murallas y con claro diseño de tipo orgánico; coincide la construcción de las dos estaciones con el desarrollo de barrios bien definidos social y económicamente.

La estación “Granduchessa regnante Maria Antonia”, la línea a Roma y Pistoia, que era más pequeña que la otra estación, y llamada así por dedicatoria; hoy desaparecida, sobre sus ruinas se construirán unas pocas décadas después la actual estación de Santa Maria Novella.

Finalmente, esta es ahora la primera estación de Florencia y permitió ocupar (un caso raro en toda Italia), un área dentro de las murallas de la ciudad. Su construcción marcó un punto de partida para la serie de demoliciones urbanas en la ciudad y en el debate sobre su ubicación o traslado ha participado activamente en el diseño de la historia urbana moderna de Florencia.

El trazado ferroviario florentino todavía sufre hoy los condicionantes de su trazado inicial, de una parte “lo que se hizo”, y de otra “lo que no se logró”, el tren ha impuesto restricciones que han condicionado el desarrollo urbano de la ciudad.

La ubicación de la estructura ferroviaria ha permanecido inmóvil y el tráfico ha ido convergiendo en la estación de Santa Maria Novella, lo que ha causado la creación de un conjunto de conectores para formar una maraña de trazados de vías en el nord-oeste, que con los sistemas de metro posteriores, ha conseguido que sean poco permeables en esa parte de la ciudad que se desarrolló posteriormente como zona industrial.

Uno de los motivos (aunque no el único) por el que esta ciudad ha hecho muy poco en cuanto a lo urbanístico en las últimas décadas se debe a la presencia del ferrocarril, sin cambios desde 1927.²⁷

En casi un siglo y medio, la ciudad ha sido pasiva e incapaz de adaptarse a su necesidad de crecimiento

En la época de la Pre-unificación, las dos estaciones eran decisivas para el desarrollo de la ciudad. Hoy puede sonar absurdo la idea de levantar dos edificios con la misma finalidad a pocos metros de distancia; en realidad, sería mejor para fusionar las dos líneas en una sola estación, como los “más avanzados” ya propusieron. Prevalcieron los intereses comerciales, puesto que eran dos empresas diferentes para construir dos líneas, incluso una tercera estación fue construida después hacia el suroeste.

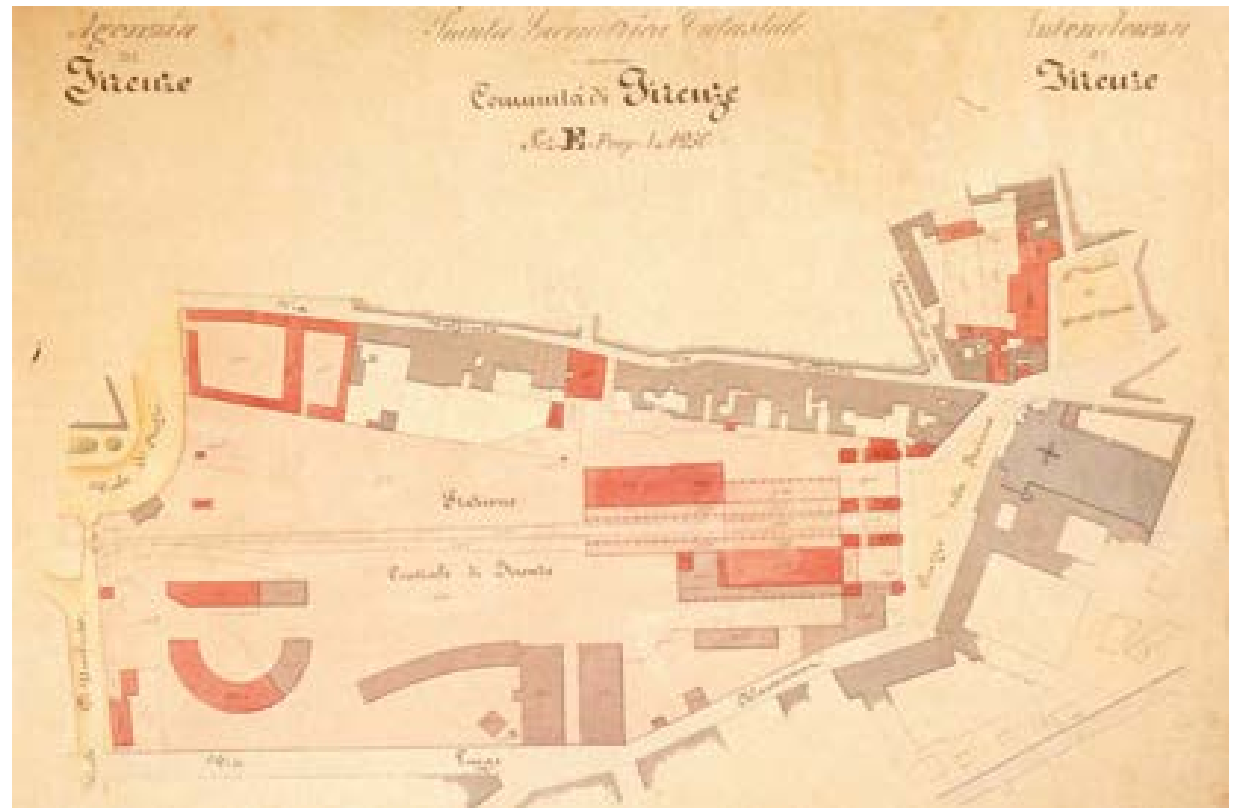


Fig.62. Estación María Antonia en 1878. *Il disegno della città. L'urbanistica a Firenze nell'ottocento e nel novecento*. Ed. Accademia delle arti del disegno. Florencia, 1986.

²⁷ Giuntini, Andrea. op. cit.

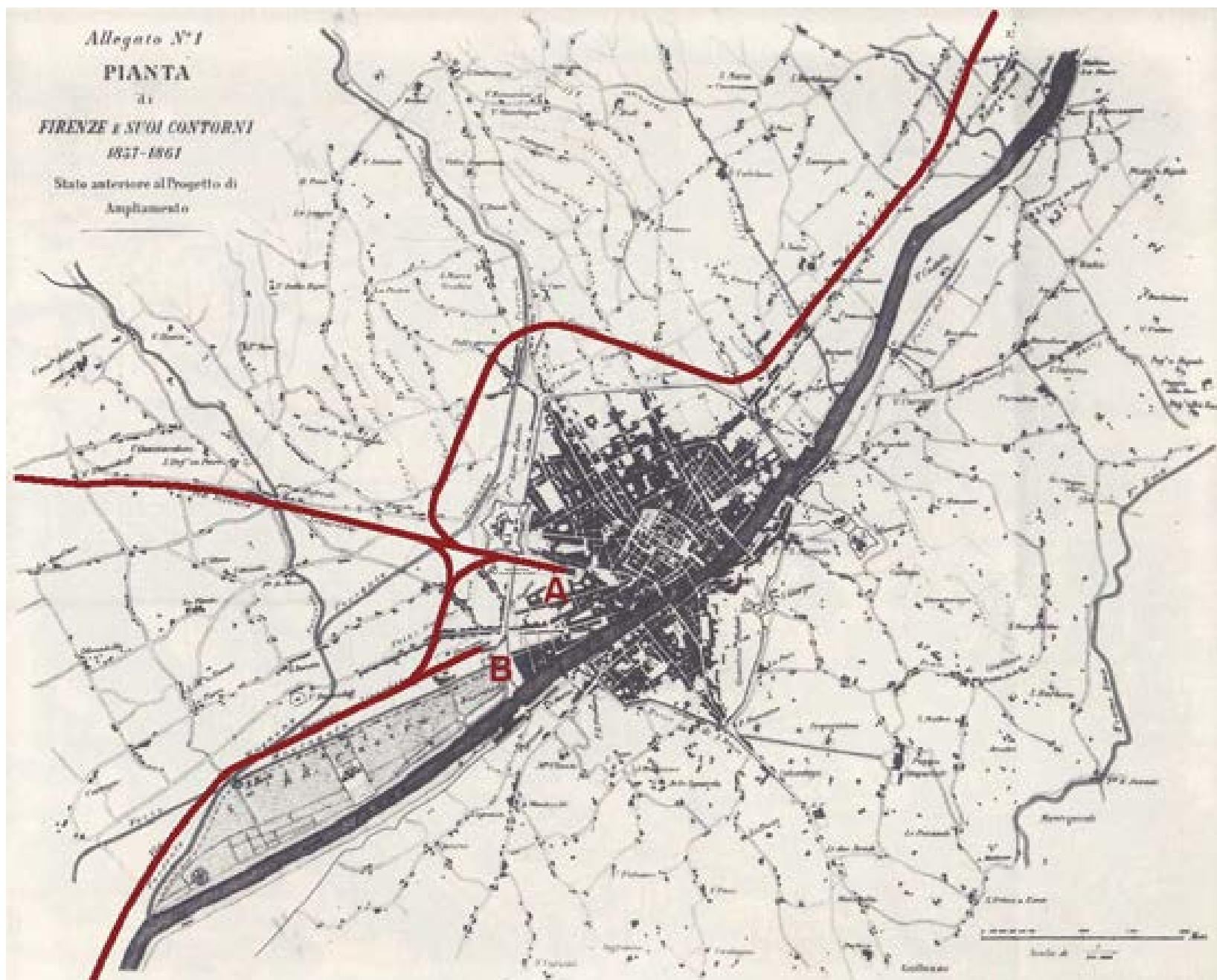


Fig.63. Líneas ferroviarias de Florencia, anteriores a la redacción del Plan de Ensanche de 1865.
Fuente: Elaboración propia sobre plano de Florencia de 1857

A. Estación Maria Antonia (hoy Santa Maria Novella)
B. Estación Leopolda



Fig.64 y 65. Figura izquierda, en trazo rojo trazado ferroviario anterior a la redacción del Plan de Ensanche, y en amarillo modificación del trazado ferroviario para desafectar el ámbito del Ensanche.

Fuente: Elaboración propia sobre ortofoto "Consiglio Regionale. Regione Toscana". Figura derecha, ortofoto actual en la que se aprecian escasos restos del trazado ferroviario inicial sobre la malla del Ensanche. Fuente: "Google Maps"



Fig.66. Vista aérea de la Estación Santa Maria Novella. Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.67. Dibujo de Enrico Presenti, de la "Stazione Leopolda". Proyecto de construcción 1847 - 1848. Fuente: Archivo histórico de la ciudad de Florencia.

Se impuso una visión renovada del problema ferroviario en 1865 (cuando Florencia era capital de Italia), con el Proyecto para ampliar la ciudad que intentaba la unión de las funciones ferroviarias en una sola gran terminal y resolver desde el punto de vista urbanístico la expansión de la ciudad, que necesitaba una función social adecuada y una racionalización estricta de funciones, en última instancia, la transformación burguesa de la ciudad.²⁸

La idea de una sola estación, sin embargo, duró poco debido a los costos que se consideraron demasiado altos y el traslado de la capital a Roma lo bloqueó definitivamente y la readecuación ferroviaria fue aplazada *sine die*, por lo menos durante los quince años siguientes hasta que fue el proyecto fue recuperado por el Colegio de Arquitectos e Ingenieros de la Toscana.

El debate sobre la cuestión de los ferrocarriles urbanos, de hecho, se mantuvo solamente en entornos profesionales. En definitiva, a finales de siglo XIX, Florencia contaba con tres estaciones y el trazado ferroviario la cortaba por la mitad.

La historia florentina ha descuidado durante mucho tiempo la zona noroeste de la ciudad para centrar su atención en el sur-este.

De hecho, es redundante el debate de cómo mover la línea que viene del sur. El desarrollo industrial ha tenido la tendencia natural de ubicarse en las áreas al noroeste y al norte, y el ferrocarril ha sido un problema para este desarrollo.

La disposición de Santa María Novella se decidió a principios de siglo, en 1909, en una reorganización más amplia del trazado ferroviario de la ciudad.

²⁸ Ver las opciones de Poggi para unificar las dos estaciones existentes y reubicar la estación resultante.

Fue en esta ocasión cuando se decidió el concurso para la construcción de la nueva terminal de pasajeros y también se empieza a conocer la ubicación de la nueva "estación central", muy cerca del centro de la ciudad, pero se detectó la falta de accesos disponibles y la tortuosidad de la línea ferroviaria en su entorno como resultado de su ubicación. Florencia estaba envuelta por las vías del tren y la ampliación de la estación no era posible.



Fig.68. Estación de Santa María Novella 1936. Fuente: www.poliark.it/

Se hacía necesario, por tanto, el desplazamiento de Santa Maria Novella, junto con las barreras ferroviarias con el fin de establecer una continuidad entre la malla ferroviaria y de la red de carreteras de acceso de las zonas periféricas, cuyo nivel de ejecución en esos momentos no era elevada.

Durante los años 20, continuó la renovación de la estación de Santa María especificado por el plan regulador. Sólo a partir de este año comenzó el interés de los planificadores urbanos, atentos a la evolución de la ciudad, sobre todo al norte.

Después de la Primera Guerra Mundial es cuando se inicia el proceso de renovación y modernización de la red ferroviaria de la ciudad, de la estación y el entorno urbano alrededor de Santa Maria Novella.²⁹

Hemos visto cómo, desde mediados del siglo XIX, funcionan la estación Leopolda (tren a Pisa) y la Maria Antonia (Roma-Pistoia) que ya había abierto hueco en el recinto amurallado, llegando al límite cerca de la "Via Valfonsa"; esta ubicación será decisiva finalmente para que sea la terminal más importante y principal de la ciudad .

En los años treinta, se plantea la construcción de la nueva estación y las estructuras técnicas complementarias y de servicio y se ahora se encaja en un entorno urbano mas saturado y necesita mucho más espacio para las maniobras y accesos a la ciudad.

El concurso para la nueva estación fue el 20 de agosto 1932.

²⁹ Andrea Aleardi e Corrado Marcetti. "Firenze. Verso la città moderna. Itinerari urbanistici nella città estesa tra Ottocento e Novecento". Programme Interreg IIIIB - RESTAUROnet. Fondazione Michelucci. Firenze. 2006

Desde el punto de vista arquitectónico, la estación de Santa Maria Novella es uno de los ejemplos más importantes de la historia de la arquitectura italiana del siglo XX. Los trabajos fueron coordinados por Giovanni Michelucci y es una obra maestra del racionalismo actual.

El Plan detallado de 1934 había previsto una ampliación en el tejido histórico para mejorar la conexión con el centro de la ciudad, pero solo fue demolido el tramo de la calle al lado de la "Valfonda" al lado este de la estación.

A la terminal de viajeros, se une el edificio de la central térmica y la "palazzina reale" y constituyen un conjunto de edificios de estilo compuesto entre racionalista, futurista, constructivista, metafísico, y en cualquier caso, enraizada en una visión de la arquitectura moderna para el nueva ciudad, lo que constituye un ejemplo de arquitectura contemporánea de interés arquitectónico excepcional.

La discusión de la nueva estación ha polarizado las cuestiones urbanas en la relación con el ábside de la iglesia de Santa Maria Novella. Hay que recordar que el nuevo complejo en este sector ha supuesto para la ciudad una nueva centralidad urbana:

por un lado, al ofrecer un edificio singular con un lenguaje arquitectónico del más alto nivel, y el otro ser una función primaria de la ciudad, constituyendo un equipamiento de esencial de Florencia.

En 1939 se construyó en la *Piazza della Stazione*, un edificio de 130 metros de fachada, diseñado por Ugo Giovannozzi, edificio de ladrillo visto que suscitó grandes críticas en su momento. Ese mismo año, Aurelio Cetica diseño la "Scuola Carabinieri" junto a la estación de Santa Maria Novella, con una marcada horizontalidad como la estación.

En los años cincuenta de nuevo la construcción de otro gran edificio desconfiguró la geometría del entorno.

El reconocimiento del valor de las obras, desde el edificio de viajeros, no fue reconocido en su momento y no fue protegido en los años posteriores, lo que permitió la ejecución de acciones incongruentes y la consiguiente degradación del edificio por falta de mantenimiento.

La nueva estación, que ha permanecido en la ubicación antigua, dejó todas las cuestiones de planificación anteriores no resueltas, como es la transferencia y comunicación del centro histórico de Florencia con dicha terminal.

La cuestión ferroviaria de la ciudad de Florencia, en los últimos años, se concentra en la intención de soterrar las nuevas líneas de alta velocidad, con los problemas habituales entre los que "sólo" se cita la preservación del patrimonio artístico de la ciudad.

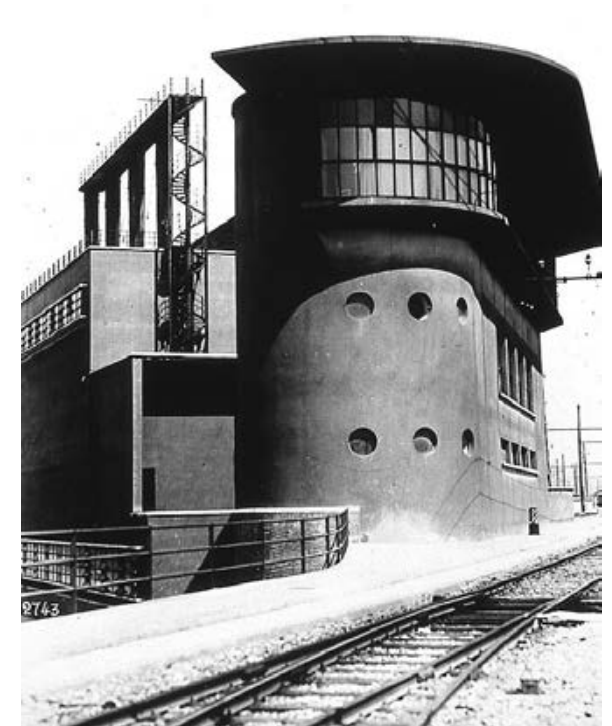


Fig.69. Cabina y central térmica de la Estación de Santa María Novella.

Fuente: www.cultura.toscana.it

Fig.70. Cabina y central térmica de la Estación de Santa María Novella. 1934.

Fuente: *Firenze, verso la città moderna*. Comune di Firenze, 2000



2.9 El arquitecto. Giuseppe Poggi

Si hay que dar un nombre para hablar de la intervención urbanística en Florencia, sin duda es Giuseppe Poggi³⁰, arquitecto e ingeniero, que nació en Florencia el 3 de abril de 1811.

Sus primeros estudios se inician en las Escuelas de los Padres Escolapios de Florencia y años más tarde se incorpora en el estudio de Giovan Battista Silvestri, para aprender la profesión de arquitecto. Pocos años después, su actividad profesional es reconocida en la ciudad y es considerado el principal arquitecto privado de la "Firenze della Restaurazione" y del período inmediatamente posterior de la Unificación de Italia.

Aporta el bagaje cultural de la gran escuela toscana de la arquitectura clasicista, con el objetivo de preservar las formas y armonías de los grandes edificios del siglo XVI, que tenía como uno de sus puntos fuertes las teorías de Vasari, las obras de Palladio y dell'Ammannati, como más tarde evidenciaría en una de sus obras más conocidas, *La Loggia* en el *Piazzale Michenlangelo*.

³⁰ Sobre Giuseppe Poggi no hay biografía crítica real, véase:

- Andrea Aleardi e Corrado Marcetti. "Firenze. Verso la città moderna. Itinerari urbanistici nella città estesa tra Ottocento e Novecento". Programme Interreg III B – RESTAUROnet. Fondazione Michelucci. Firenze. 2006
- Zoppi, Mariella. professore ordinario di Architettura del paesaggio. DUPT, Facoltà di Architettura di Firenze. <http://www.verdiananetwork.com/verde-e-paesaggio-nella-firenze-del-poggi.html>
- <http://guidafirenze360.com/giuseppe-poggi.html>
- <http://firenze1861-memo.blogspot.com/es/p/viale-delle-mura.html>
- C. Cresti, L. Zangheii, Architetti e ingegneri nella Toscana del Ottocento. Firenze. Uniedit. 1978, y Su autobiografía en G. Poggi. Ricordi della vita e documenti d'arte, con prologo de Isidoro del Lungo. Firenze, Bemporad. 1909, Citados en Pellegrino, Anna. "La Città Più Artigiana D' Italia"

Giuseppe Poggi se autodefinía de tendencia política liberal y participó en la Primera Guerra de Independencia en 1850, casándose después se con una hija de Pasquale Poccianti.

Giuseppe Poggi fue nombrado miembro de la "Reale Accademia di Belli Arti" en 1868 y "Della Giunta Superiore di Belle Arti" en 1876; también fue galardonado con el cargo de Presidente Honorífico del "Collegio degli Architetti e ingegneri di Firenze" en 1876, en reconocimiento de su trabajo en la ciudad.

Fue Diputado Provincial hasta que más tarde se dedicó a su trabajo profesional y decidió abandonar la vida pública en 1878.

Gracias al trabajo de Poggi, Florencia cambió su aspecto de acuerdo con los aires de renovación de otras ciudades europeas, como París o Viena, que fueron los modelos elegidos por él; también cambió la imagen del cauce del río Arno, dotándolo de agradables paseos y mejoras en las estructuras de contención. Fue un constante admirador del trabajo realizado en la *Piazza della Repubblica*

Giuseppe Poggi puso fin a su actividad profesional recopilando las memorias de los eventos de los que fue protagonista con algunos comentarios críticos y tratando de defender las soluciones propuestas con su plan. Murió en Florencia el 5 de marzo 1901.

Como reconocimiento a su trabajo, en 1858, formó parte de la comisión encargada del proyecto de *Villa Favard*, que proyectó con continuidad del estilo de formas clasicista, pero incorporando soluciones innovadoras para su época y que terminó en un solo año.



Fig.71. Retrato de Poggi.

Fuente: www.lombardiabeniculturali.it/

Su más asidua colaboración en este período inicial de su vida profesional, es el que tuvo con el pintor Annibale Gatti, con el que trabajó en la decoración interior de sus palacios, diseñados en un estilo neo-renacentista, conjugando con los nuevos gustos que querían que los jardines se diseñaran como los ingleses.

Su plan, en resumen, facilitó la creación de la circunvalación de la ciudad, la apertura de nuevas calles y paseos y la creación de nuevas plazas en las principales intersecciones (*Piazza di Porta al Prato*, *Piazza Cavour*, *Piazzale Donatello*, etc.)

Además de plantear la ampliación hacia el norte como parecía lógico, Poggi también planteó la ampliación hacia el sur, lo que refleja los ideales "Risorgimentali" del autor y muestra de los conocimientos adquiridos en los viajes a las principales capitales europeas para conocer las nuevas tendencias urbanísticas.

Su principal aportación fue la modernización de las infraestructuras urbanas que se localizaron en la construcción del anillo de bulevares de gran sección que unificaba los viejos y los nuevos caminos, con aspectos de formación del espacio público que es especialmente evidente en la creación de las nuevas plazas y las conexiones o soldaduras entre el vieja y la ciudad nueva con las zona ampliadas, y en especial el *Viale dei Colli*, su obra maestra.

En su trabajo de arquitectura residencial, se deben destacar:

- La *Villa Favard* (1857). Encargado por la baronesa Fiorella Favard de Langlade, también llamado Palazzo Favard Palace se encuentra en Florencia, en la *Via Curtatone*.

- Remodelación del *Palazzo Gondi*, construido en 1490 por Giuliano da Sangallo, se encuentra en la *Piazza San Firenze*, a una manzana de la *Piazza della Signoria*.

- Remodelación del *Palazzo della Gherardesca*, construido por Giuliano da Sangallo entre 1472-1480, se encuentra en *Borgo Pinti* en Florencia.

En particular, no tuvo éxito debido a la combinación de un estilo neo-renacentista de acuerdo con el gusto local, pero con la incorporación de las nuevas tendencias, en especial relacionadas con la tipología de los jardines de tipo inglés.

Y en materia de diseño de la ciudad, es el autor de algunas de las mejores plazas de ésta que incorporaban la casi totalidad de la antiguas puertas de las murallas. Estas plazas han servido para unir los trazados preexistentes con los de nueva creación, calles amplias y rectas, donde se construyeron numerosas residencias vinculadas al aparato estatal de la burguesía y la corte real.

Las Plazas de Poggi

- La *Piazza Beccaria*, que fue dedicada a Cesare Bonesana *marquese de Beccaria* en 1876 por resolución del Consejo municipal de Ubaldino Peruzzi.

- *Piazza della Libertà*, en la que Poggi establece el punto situado más al norte del centro histórico de Florencia.

- *Il Piazzale Donatello* donde además encontramos el celebre "Cementerio Inglés", rodeado de cipreses con un juego de luz y sombras que emocionó a los novelistas y pintores románticos del momento, como Arnold Böecklin, que se inspiró en este jardín para escribir su obra maestra, *La isla de los muertos*.

Pero, sin duda, su obra maestra y más emblemática es el conjunto formado por el *Viale dei Colli*, que termina en su escénico *Piazzale Michelangelo*.

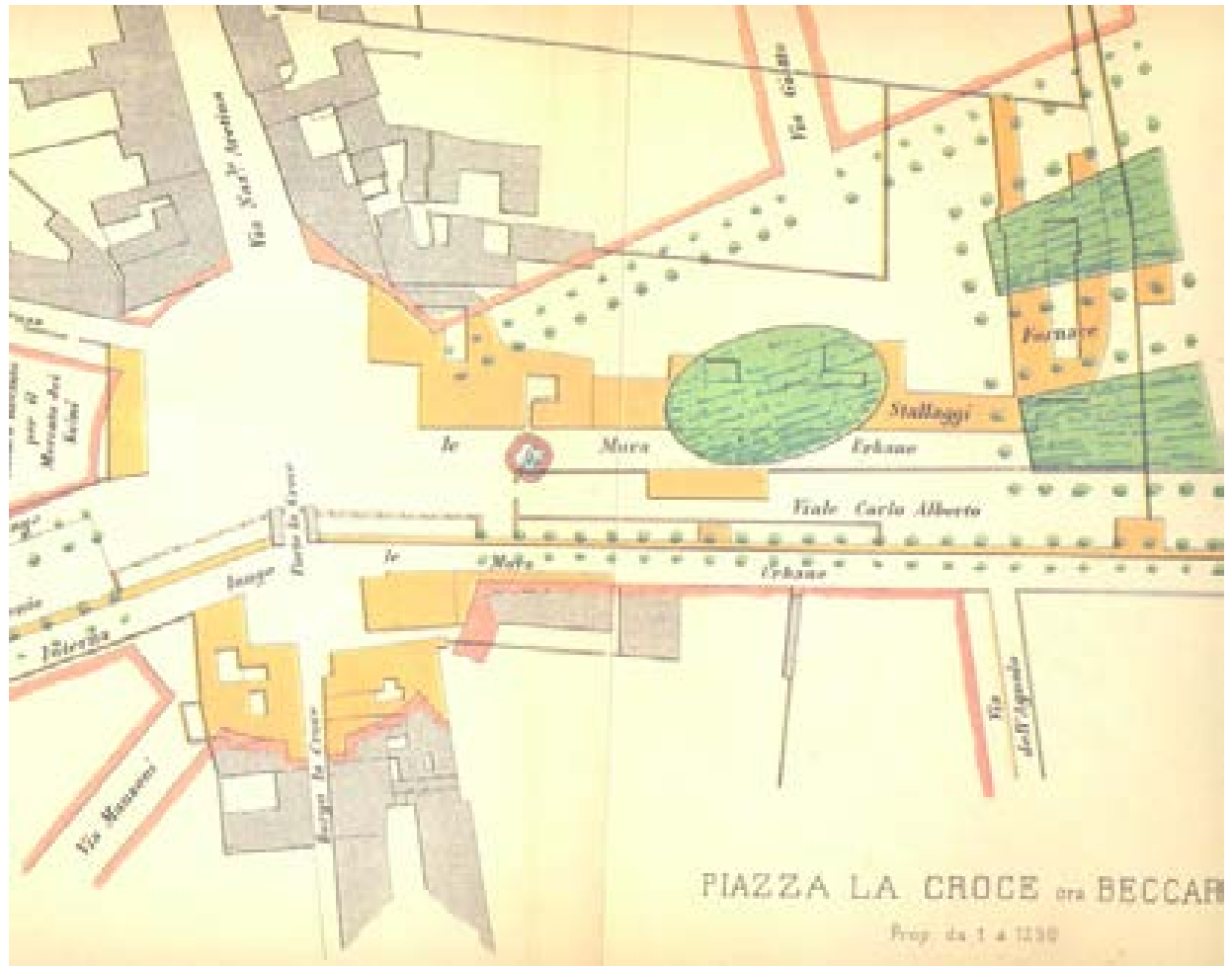
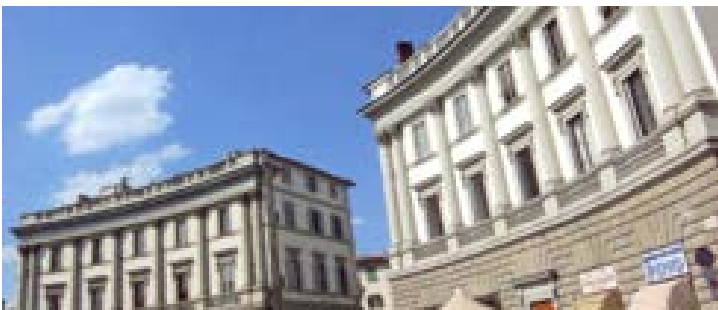


Fig.72. Vista aérea *Piazza Beccaria*. Fuente: Recorte sobre ortofoto de "Google Maps".

Fig.73. Fotografía de la *Piazza Beccaria*, Florencia. Fuente: www.lanazione.it/

Fig.74. Vista de los edificios de *Piazza Beccaria*.

Fuente: *Firenze, verso la città moderna*. Comune di Firenze, 2000

Fig.75. Planimetría de la *Piazza Beccaria*. Fuente: www.comune.fi.it

Desde el *Viale dei Colli*, y a través de una carretera, da acceso al *Piazzale Michelangelo*, donde se alza "la Loggia", también diseñada por Poggi, originalmente pensada para ser el Museo de Miguel Ángel.

También es suyo el diseño de las rampas de acceso peatonal a la *Piazza* de San Nicolás (que ahora ha cambiado su nombre por el de *Piazza Poggi* en su honor), en su proyecto construyó otra terraza hacia el oeste, equivalente al *Piazzale Michelangelo* y conectándolo con amplias avenidas que discurren por toda la colina, que Poggi pensó para conformar un atractivo complejo residencial de villas espaciosas y con muchos espacios verdes para las clases altas de la ciudad.

Autor del diseño del Bobolino, el *Ponte alla Vittoria*, la *Cascine* y otras áreas de menores, también diseñó numerosas calles y avenidas en los espacios ocupados por las antiguas murallas (situados en la ronda de circunvalación).



Fig.76. *Piazza Beccaria*, Florencia. Fuente: www.arxnet.net/



Fig.77. Vista aérea *Piazza della Libertà*. Fuente: Recorte sobre ortofoto de "Google Maps"

Fig.78. Vista del *loggiato* de la *Piazza della Libertà*. Fuente: *Firenze, verso la città moderna*. Comune di Firenze, 2000

Viale dei Colli



Fig.79. Planimetría general del *Viale del Colli*, 1865. Fuente: *Il disegno della città. L'urbanistica a Firenze nell'ottocento e nel novecento*. Ed. Accademia delle arti del disegno. Florencia, 1986.

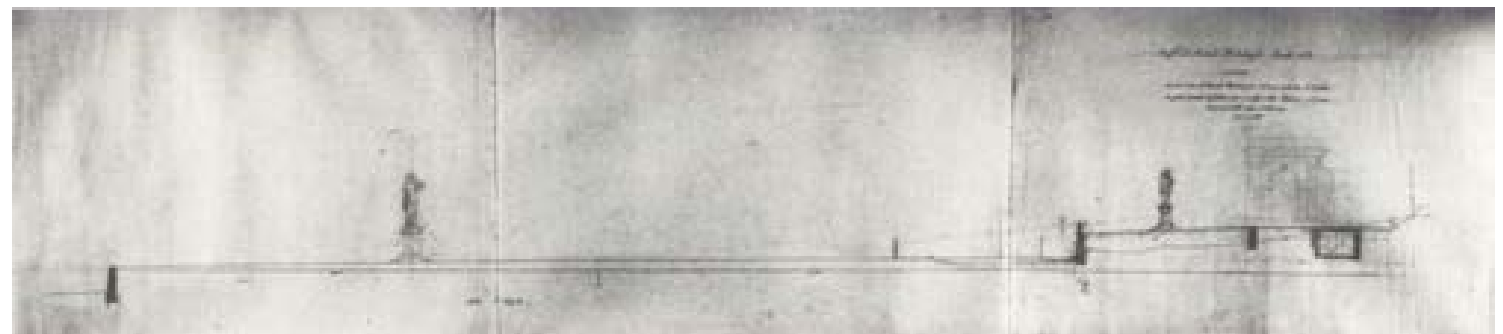


Fig.80. Sección longitudinal del Piazzale Michelangelo, 1869. Fuente: *Ibidem*



Fig.81. Planta del *Viale dei Colli* entre el *Bobolino* y el *Piazzale Galileo*, 1865-1866. Fuente: Ibidem

Fig.82. "La porta di San Niccolò dopo gli interventi dell'architetto Giuseppe Poggi, in un'incisione que raffigura l'inaugurazione delle rampe di San Miniato e del piazzale Michelangelo dopo il 1865. Fuente: www.percorsi-risorgimentali.comune.lucca.it/

Fig.83. Planimetría del *Viale dei Colli*. Fuente: www.comune.fi.it

Piazzale Michelangelo y Loggia

El edificio de la Loggia en el Viale dei Colli, simbólicamente tras la idea de Ingrandimento de la Ciudad, fue originalmente pensado por Poggi como Museo monográfico dedicado a Michelangelo, cuya escultura (copia en bronce del David) más famosa se encuentra en la explanada con vistas a la ciudad de la plaza-panorámica que lleva su nombre y que, sin duda hoy en día, nos proporciona la imagen más universal de Florencia, con las vistas de la Torre del Palazzo Vecchio y la Cúpula del Duomo, obra de Brunelleschi. Finalmente, tras plantear diversas opciones, la Loggia fue destinado a café.

El lenguaje arquitectónico reproduce el estilo neoclásico del siglo XV, con referencias directas a la Basílica que Palladio diseñó en Vicenza. Se enfatiza con el uso de tres arcos de tipo Serliano con apariencia seria, rígida y majestuosa y con una estricta técnica constructiva en su ejecución.

Se dispuso una lámina de agua en la parte delantera (que aunque estaba previsto en el proyecto no se llegó a ejecutar), que hubiera conseguido enfatizar el aire clásico de esta edificación.



Fig.84. El Piazzale Michelangelo con la Loggia. Fuente: *Il disegno della città. L'urbanistica a Firenze nell'ottocento e nel novecento*. Ed. Accademia delle arti del disegno. Florencia, 1986.

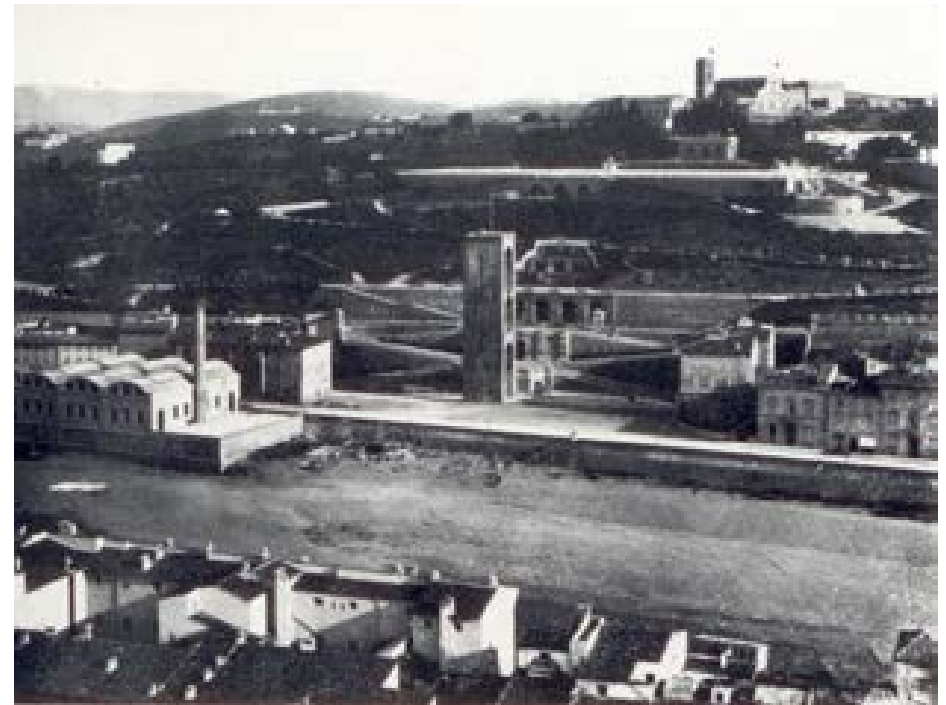


Fig.85. El Piazzale Michelangelo visto desde el Campanario de Santa Croce. Fuente: *Il disegno della città. L'urbanistica a Firenze nell'ottocento e nel novecento*. Ed. Accademia delle arti del disegno. Florencia, 1986.

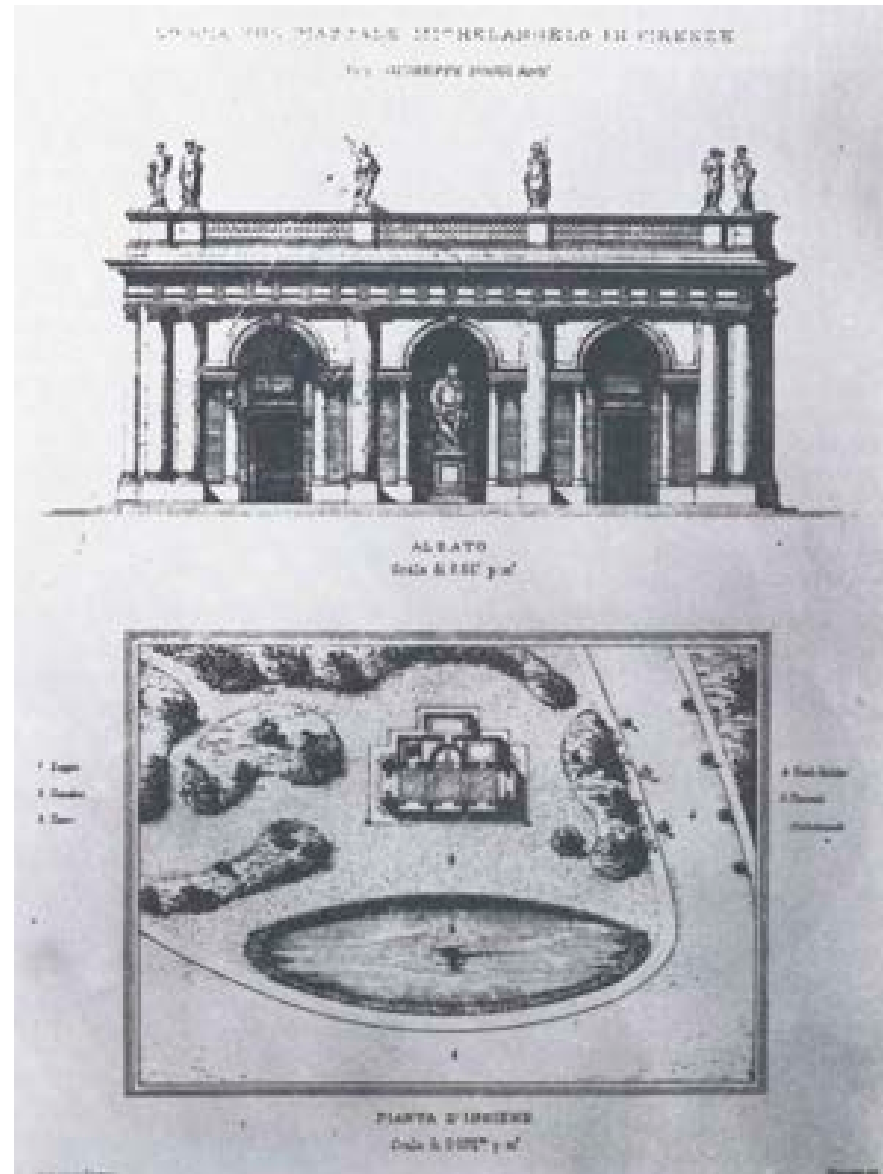


Fig.86. La Loggia de Poggi. Fuente: *Il disegno della città. L'urbanistica a Firenze nell'ottocento e nel novecento*. Ed. Accademia delle arti del disegno. Florencia, 1986.

Fig.87. La Basílica de Vicenza de Palladio. Fotografía: Jiménez Alcañíz, C.

Fig.88. Alzado y perspectiva de la Loggia de Poggi, 1878. Fuente: *Il disegno della città. L'urbanistica a Firenze nell'ottocento e nel novecento*. Ed. Accademia delle arti del disegno. Florencia, 1986.

2.10 Giovanni Bellincioni

El ingeniero hidráulico Giovanni Bellincioni (1875-1956), autor de estudios sobre el río Arno y asesor de Obras Públicas de la ciudad de Florencia, fue el promotor del plan urbanístico que, compilado en 1915 por el "Servizio strade del Comune" debido a los retrasos creados por la guerra, fue aprobado y entró en vigor en 1924, durante el régimen fascista, sesenta años después del plan de Poggi. Anteriormente, el plan urbanístico de 1907 no se había ejecutado.

El Plan Director de 1915 a 1924, con las sucesivas ampliaciones después de la Primera Guerra Mundial, fue la transición entre la cultura urbana de finales del siglo XIX y la formación del nuevo plan urbano que se pondrá en marcha unos cuarenta años más tarde.

Los ecos del plan de Poggi están muy presentes en el plan Bellincioni, en el que se evidencia la continuidad con el diseño de la ampliación de la ciudad del siglo XIX, con el patrón regular de los bloques y la presencia de jardines urbanos al estilo inglés. Las indicaciones del plano respecto a la ubicación de los parques y jardines públicos fueron la parte más interesante del diseño urbano, organizando un sistema de calles para ubicar los bloques aislados y las áreas libres al pie de las colinas, aunque también permitiendo la construcción de otros edificios no programados.

A pesar de no haber sido ejecutado completamente, el plan tuvo un gran impacto en la forma de la ciudad, ya que dio lugar a importantes zonas de expansión residencial en casi todas las direcciones.

La actividad residencial adoptó en gran medida la tipología del *villino*, mientras que la edificación popular siguió estando restringida, hecho particularmente grave en una ciudad que aumentó 50.000 habitantes



Fig.89. Un coche arrastrado por las aguas frente a la Biblioteca Nacional.
Fuente: www.skyscrapercity.com

entre 1890 y 1915, y con el mismo plan precedente que preveía el *risanamento* (por suerte, no realizado) del popular barrio de San Frediano.

Incapaz de entender la realidad urbana de principios del siglo XX, que cambiaba profunda y rápidamente en comparación a la del siglo anterior, el plan de Bellincioni se debe la intervención del distrito industrial de Rifredi en 1918 y del Hospital Careggi.

Campo di Marte

El Campo di Marte para nosotros los florentinos fue un gran prado en la periferia donde se elevaban los "vecchi Caproni" y donde de adolescentes, después de la guerra, jugábamos a interminables partidos de fútbol; más tarde llevábamos a las chicas, después de la cena, donde acampábamos, en verano, con la familia. Luego se construyó el estadio y el circuito, y nos convertimos en hombres con el coraje de decir que toda la infancia fue un momento precario.

Vasco Pratolini, Calendario,
tn "Campo di Alarle", A. I, n 1, 1938.

El *Campo di Marte*, inicialmente previsto en el Plan de Poggi junto al Arno, y frente a *le Cascine*, en una segunda redacción fue trasladado a su ubicación actual. Los elementos estructurales presentes al noreste, la línea del ferrocarril, el transporte de mercancías y el *Viale Militare (Viale dei Mille)* que conecta *Campo di Marte* con *Cure* (una barrera aduanera de la trasladada *Cinta Daziaria*) sirvieron de reclamo para el nuevo desarrollo urbano.

La línea ferroviaria se trasladó hacia el este por la tangente a la trayectoria de la avenida detrás de la

Piazza Beccaria e il Cimitero degli inglesi al camino paralelo a la avenida tangente al ángulo suroeste del Campo de Marte.



Fig.90. Vista aérea Campo de Marte. Fuente: *Firenze, verso la città moderna*. Comune di Firenze, 2000

Entre 1876 y 1890 se construyeron, al norte del *Campo di Marte*, el depósito de los tranvías eléctricos y el polígono industrial del "Genio". En los años siguientes, se reforzó la Estación del Campo de Marte y en la avenida Militar se desarrolló la expansión residencial.

A lo largo de la misma avenida se encuentra el Molino Biondi.

En 1896, en la Via Mannelli se construyeron 32 apartamentos según el programa de construcción elaborado por el "Comité de las casas para el uso de los indigentes", fundado en 1885. Otro bloque de 39 habitaciones fue construido en la misma calle en 1905.

En las primeras décadas del siglo XX, se construyó alrededor de todo el Campo de Marte y al sur de la zona también aparecieron los complejos de vivienda pública.

En 1911, se terminaron tres bloques del "Istituto autonomo case popolari" (LACP), creado por el Municipio en 1909 en la via Rubieri. En el mismo año, en el *Viale dei Mille* se inauguró la iglesia neogótica *dei Sette Santi*, obra de Luigi Caldini.

El Campo de Marte fue la única zona libre adquirida por la ciudad en su expansión, pero el Plan del ingeniero Bellincioni (1915-1924) creó la división del suelo para que progresivamente se ocupara si llegaba la saturación a otras áreas .

El 30 de octubre 1932 se inauguró el estadio municipal de Florencia "Giovanni Berta" de Pier Luigi Nervi (particularmente activo en la Toscana desde los primeros años de la posguerra), entre 1919 y 1921 se realizó la estructura del techo del pabellón para el juego de pelota nell 'Alhambra fiorentino di Coppedé".



Fig.90, 91 y 92. Ensanche de Florencia. Fuente: *Firenze, verso la città moderna*. Comune di Firenze, 2000

2.11 Giovanni Michelucci (1891-1990)

Arquitecto de reconocido valor internacional por el conjunto de su obra, fue profesor y decano de la Facultad de Arquitectura de Florencia hasta su traslado a la Facultad de Ingeniería de Bolonia en 1948.

Su trabajo urbanístico es menos conocido respecto al arquitectónico, a pesar de ser el autor de varios planos y haber representado un punto de vista crítico de la oferta cultural en los temas cruciales del desarrollo de la ciudad. Participó como protagonista o como observador en las principales obras urbanísticas de la ciudad.

Sus planes y propuestas para Florencia siempre han estimulado debates animados. Su capacidad para centrar la relación con las exigencias de la transformación de la sociedad contemporánea surgió del concurso para el edificio de viajeros de la Estación de Santa Maria Novella en 1933, que ganó el proyecto del "Gruppo Toscano" que él coordinaba, con la propuesta de una obra de gran calidad urbanística y arquitectónica.



Fig.94. Luigi Zumkeller, Veduta panoramica di Firenze, 1934-1936. Fuente: www.comune.fi.it

Otras de sus propuestas, para los nodos sensibles de la transformación de la ciudad, fueron posteriormente rechazadas y generaron una gran controversia: desde la reconstrucción del centro de Florencia, destruido por la guerra, al plan para *l'insediamento* residencial de Sorgane (1957); también los de la recuperación del vecindario de Santa Cruz después de la desastrosa inundación (1966), y a las de una reorganización más articulada y menos concentrada de la relación entre los edificios judiciales y la ciudad (1987).

Sus cualidades urbanísticas han podido destacar gracias a las obras de la arquitectura, en las que resulta evidente la atención al contexto y al sistema de las relaciones urbanas.

Menos afortunada fue su participación en la formación del plan urbanístico, que lo vio antes en presidencia de la Comisión de Expertos en el Plan General de Florencia en 1951, y que permaneció en fase de estudio, en una relación crítica con la urbanística florentina en la que surgió el papel de Edoardo Detti.

Entre los estudiantes y el personal de Michelucci -mientras que Detti asumió el papel de planificador- Leonardo Ricci (1918-1994) se orientó hacia posiciones de ruptura con las excesivas limitaciones de la normativa urbanística, entrando en conflicto con sus planes de asentamiento centrados en la poética de la ciudad residencial vanguardista.

En el último atisbo de su actividad, Michelucci, se dedicó con gran compromiso a las cuestiones de los límites de la ciudad, de las zonas marginales de las poblaciones y la superación de los mundos separados de las instituciones totales.

2.12 Edoardo Detti (1913-1984)

Edoardo Detti, exponente de gran relevancia de la cultura urbanística italiana, presidente del Instituto Nacional de Planificación Urbana, profesor universitario, asesor del Ayuntamiento de Florencia, ha calado en la historia de la formación del nuevo plan urbanístico de Florencia después de la posguerra. Discípulo y más tarde colaborador de Michelucci, Detti ha contribuido al proceso de renovación de la Facultad de Arquitectura, y al debate sobre la reconstrucción de la ciudad destruida. En el concurso que se celebró para la reconstrucción del centro (octubre de 1945) ganó junto a Riccardo Gizdulich, Rolando Pagnini y Danilo Santi el primer premio ex-aequo y pasó a formar parte del grupo encargado del plano de reconstrucción.

En los años sucesivos, maduró con las batallas por el Plan Director de Florencia, su gran responsabilidad urbanística que durará toda su vida y que le llevó en los años cincuenta a la ruptura con el propio Michelucci, bastante menos convencido de las virtudes de la planificación urbanística. De forma diversa respecto a Michelucci, el dominante compromiso urbanístico eclipsó su contribución arquitectónica menos conocida, que consistía en obras refinadas como, por ejemplo, las realizadas en colaboración con Carlo Scarpa.

Fue el arquitecto del plan de la ciudad de Florencia (1967-67), considerado un paradigma de la planificación territorial; un resultado que la ciudad logró alcanzar después de grandes retrasos, a través de la tensión moral e intelectual de Detti. Con el tiempo, su proyecto sufrió una larga serie de modificaciones que lo alteraron en varias partes.

Otro de sus grandes proyectos (desarrollado en colaboración con Vittorio Gregotti), que fue vencedor del concurso internacional para la nueva universidad

de Florencia, en el territorio de Sesto Fiorentino (1971), no se llegó a realizar. Ese polo universitario lo construyeron mucho más tarde otros proyectistas.

Su compromiso urbanístico se desarrolló especialmente en la Toscana, pero los conceptos innovadores expresados en la zona -como un ámbito identificado morfológica, histórica y socialmente-, y las metodologías que propuso en materia de protección de los centros históricos y del paisaje, tuvieron una gran significancia nacional.

Detti sobresale en el panorama toscano e italiano como un personaje complejo, no sólo como urbanista famoso, sino como intelectual atento a los problemas de la ciudad y de la sociedad contemporáneas.



Fig.95. Plan Detti para Firenze de 1962. Fuente: www.comune.fi.it

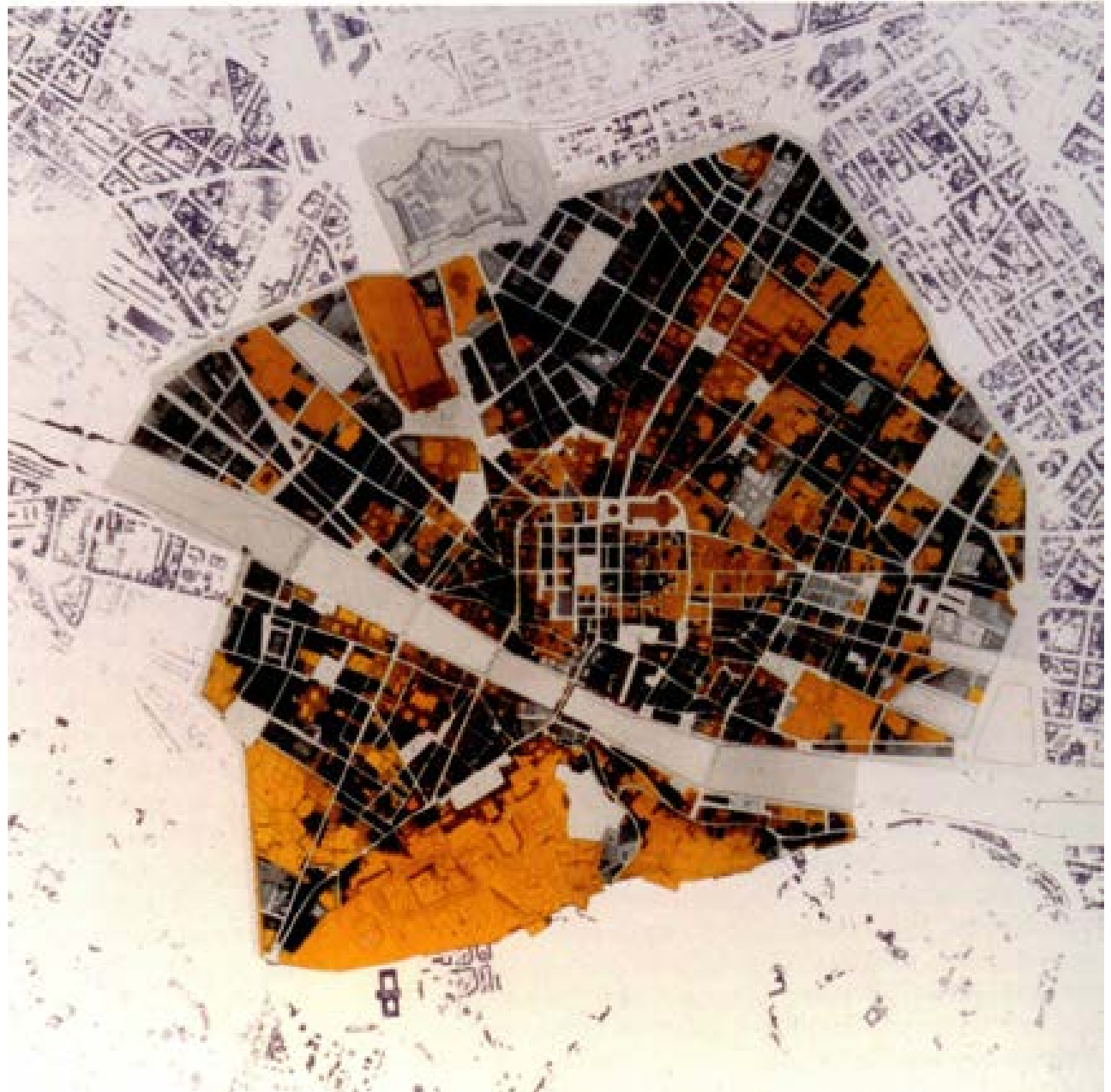


Fig.96. Plan de protección del centro histórico de Florencia de 1985. Fuente: www.comune.fi.it

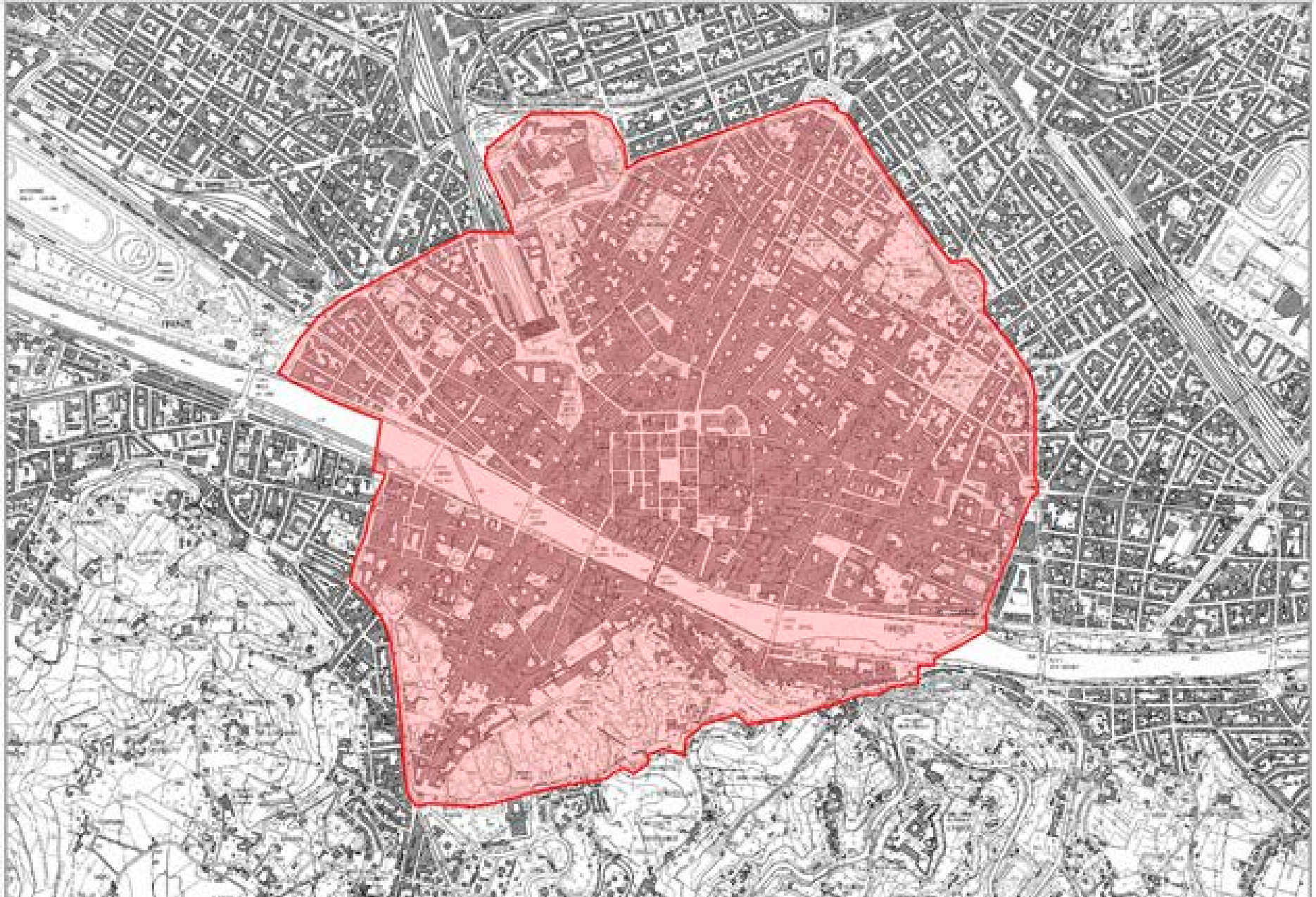


Fig.97. Plano "Centro Storico di Firenze", declarado Patrimonio de la Humanidad en diciembre de 1982. Fuente: www.unesco.beniculturali.it/

ANEXO CARTOGRAFÍA DE FLORENCIA

Fuente: Sistema Informativo Territoriale. Comune di Firenze.
www.sit.comune.fi.it_stradariostorico



Pianta della città di Firenze, circa 1594-1624. Manoscritta (Archivio di Stato di Firenze, miscellanea di piante, 101).



Pianta della Città di Firenze, 1690. Manoscritta (Archivio di Stato di Firenze, Capitani di Parte, 2).

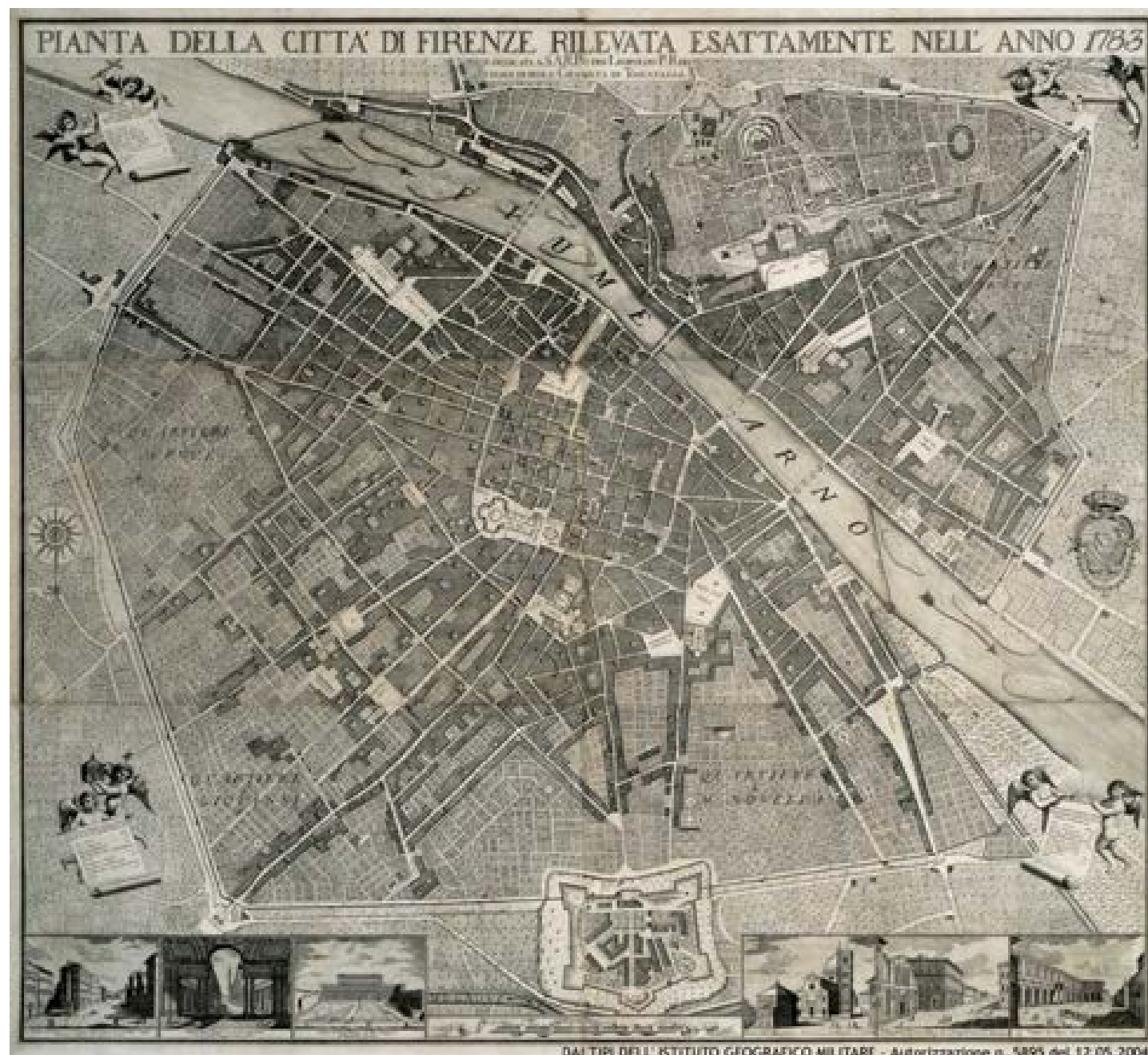
AUTORIZZAZIONE MINISTERIALE n. 4652 del 15 Maggio 2004 - Archivio di Stato



Pianta della Città di Firenze, 1731. Disegnata da Ferdinando Ruggieri



Pianta della città di Firenze, 1779, in Placido Landini, Istoria dell'Oratorio di S. Maria del Bigallo e della Venerabile Compagnia della Misericordia della Città di Firenze, Firenze, Cambiagi, 1779.



Pianta della Città di Firenze rilevata esattamente nell'anno 1783. Disegnata da Francesco Magnelli e incisa da Cosimo Zocchi



Pianta Topografica e Veduta Generale della Città di Firenze, 1837. Disegnata da Gugliantini, diretta da Giorgio Angiolini e incisa da B. Rosaspina.

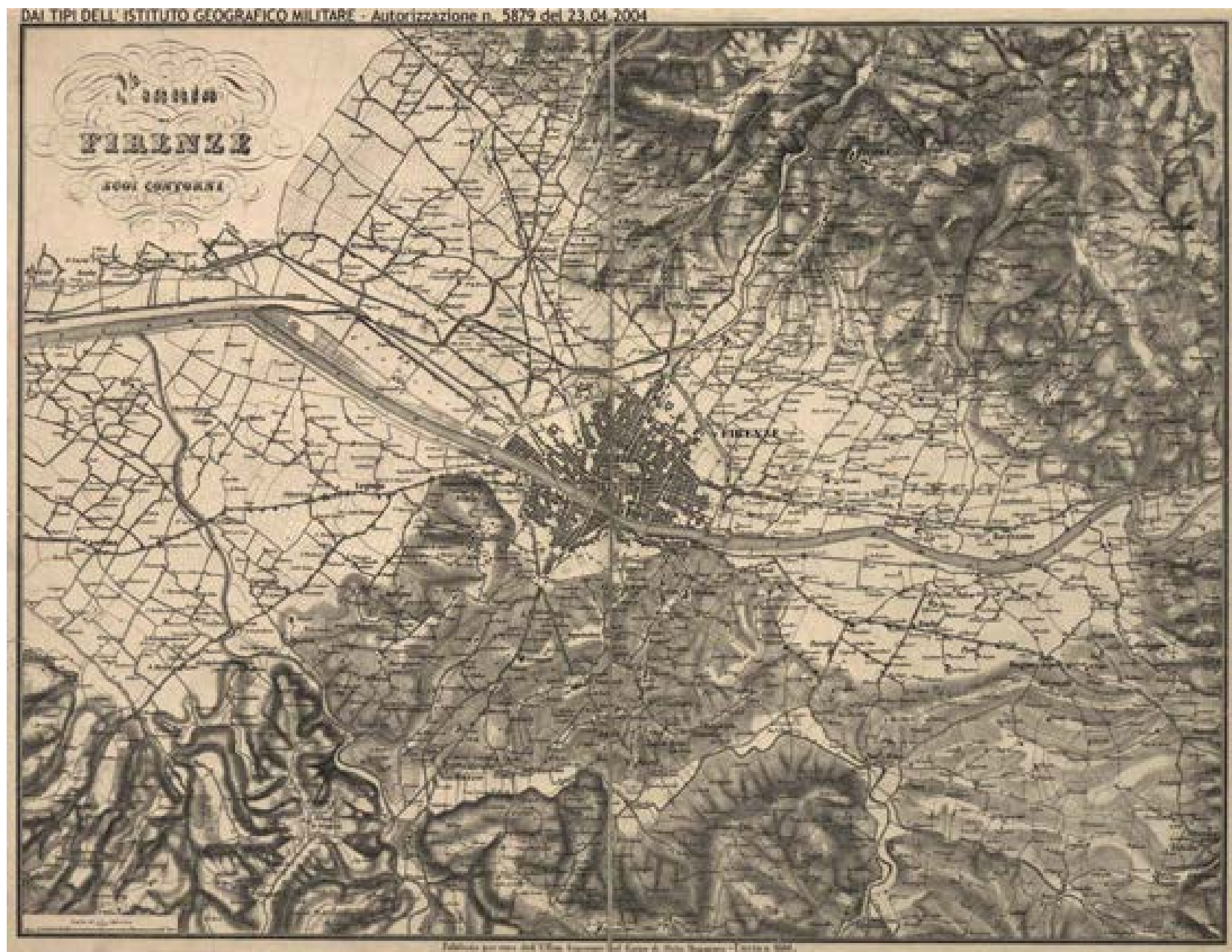


Pianta Geometrica di Firenze, 1843. Disegnata da Federico Fantozzi

DAI TIPI DELL' ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE - Autorizzazione n. 5879 del 23.04.2004



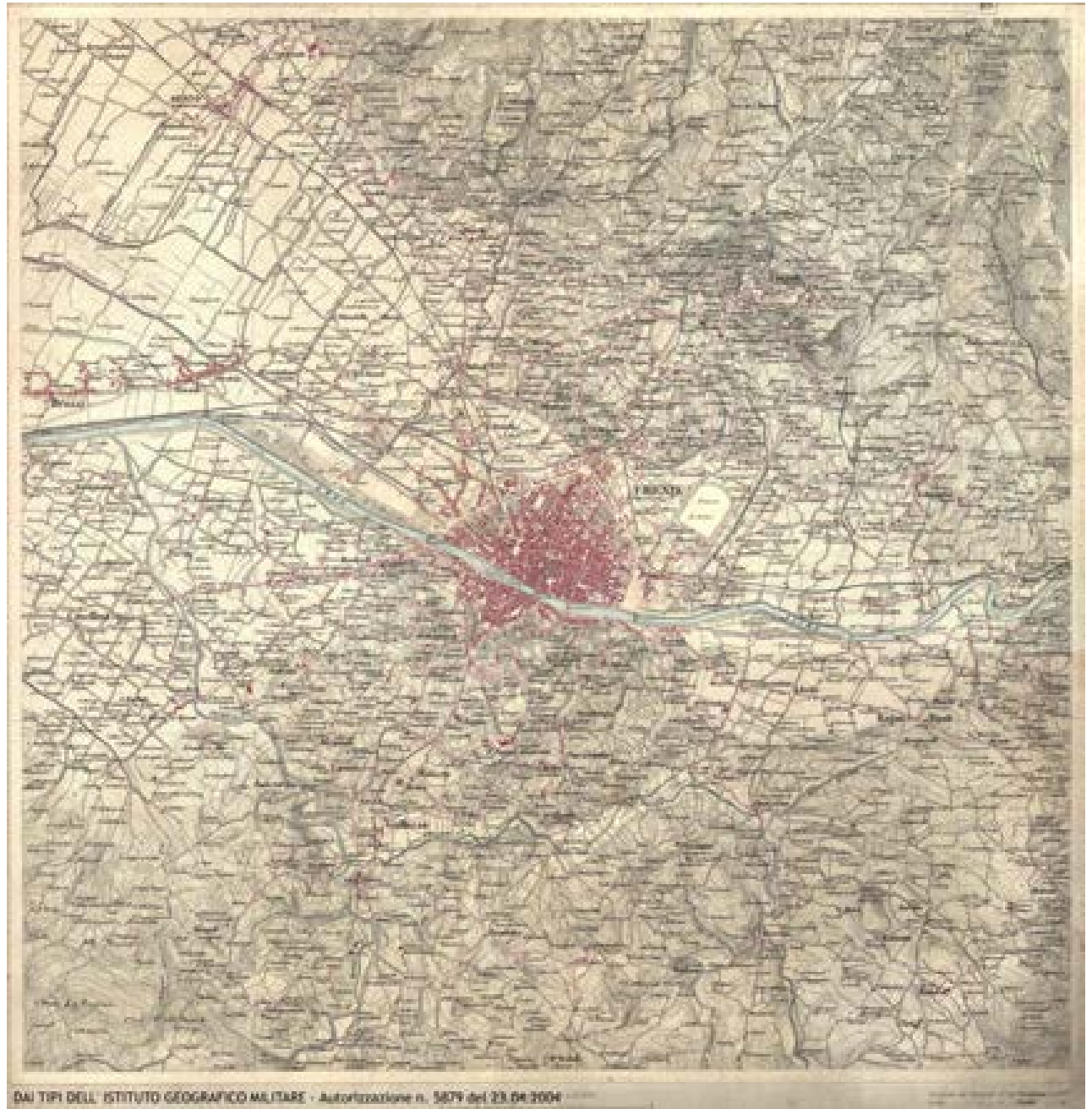
Pianta della Città di Firenze, 1855. Disegnata e incisa da Giuseppe Pozzi



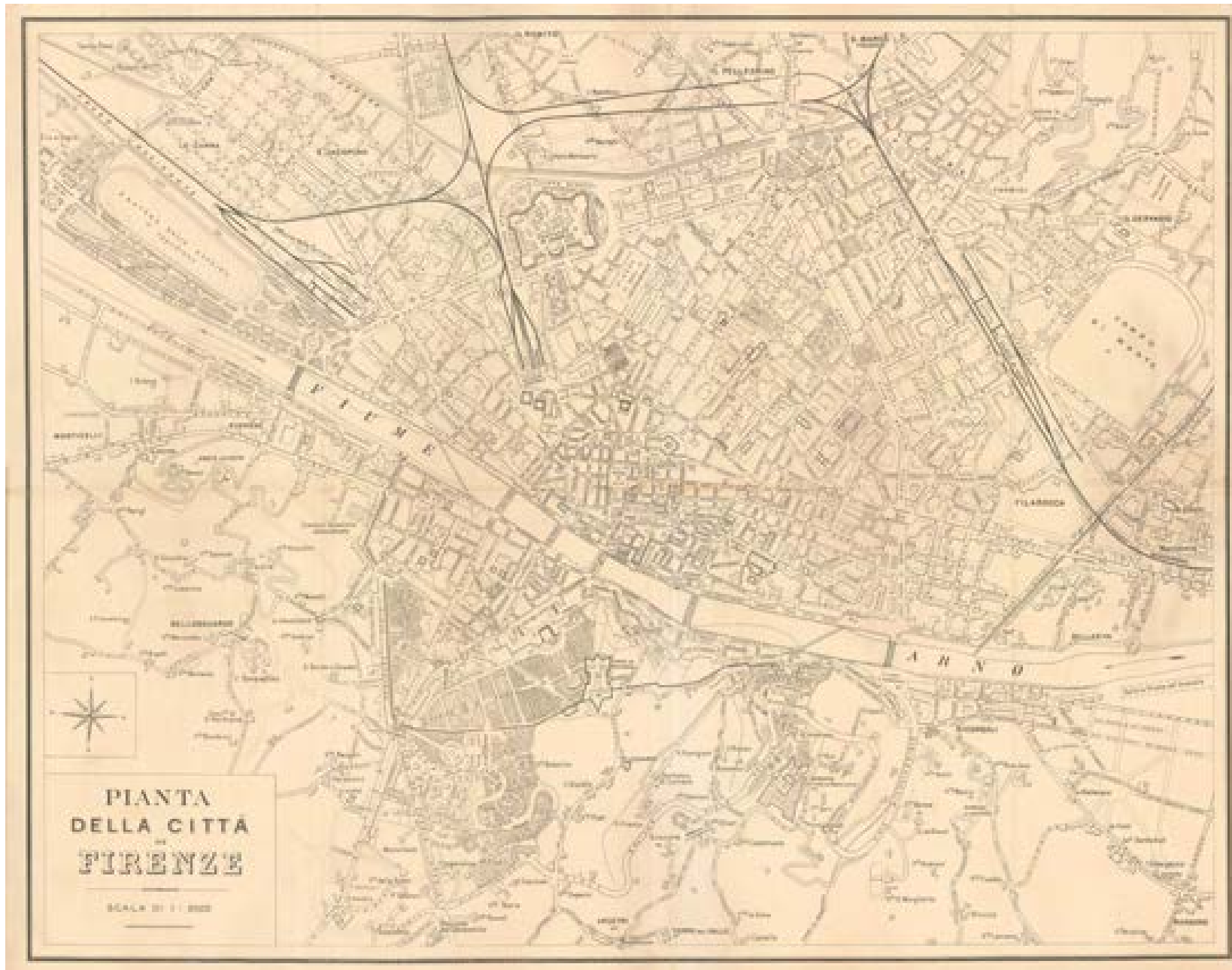
Pianta di Firenze e suoi contorni, 1861, Ufficio Superiore del Corpo di Stato Maggiore



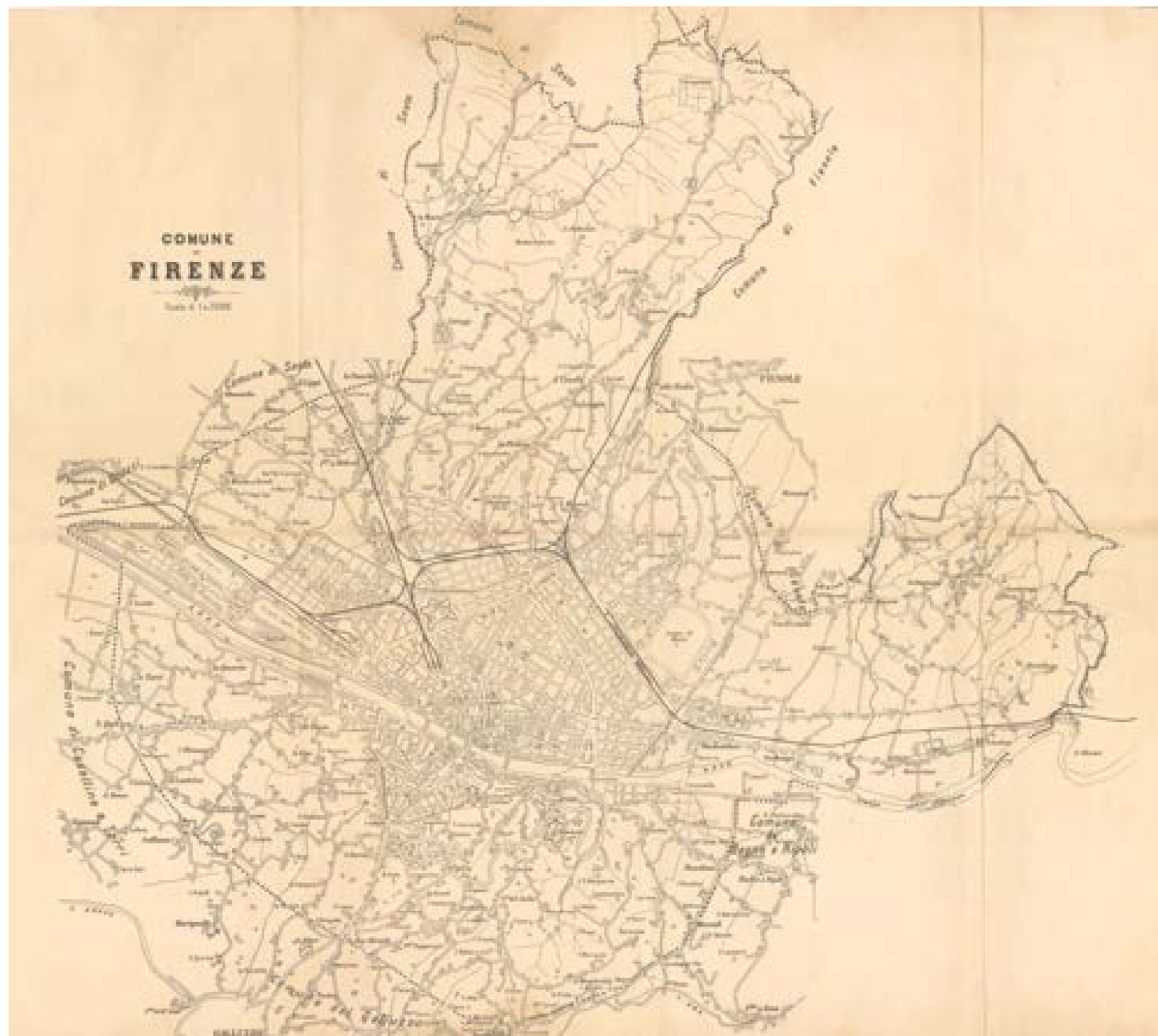
Pianta della Città di Firenze, circa 1865-1870.



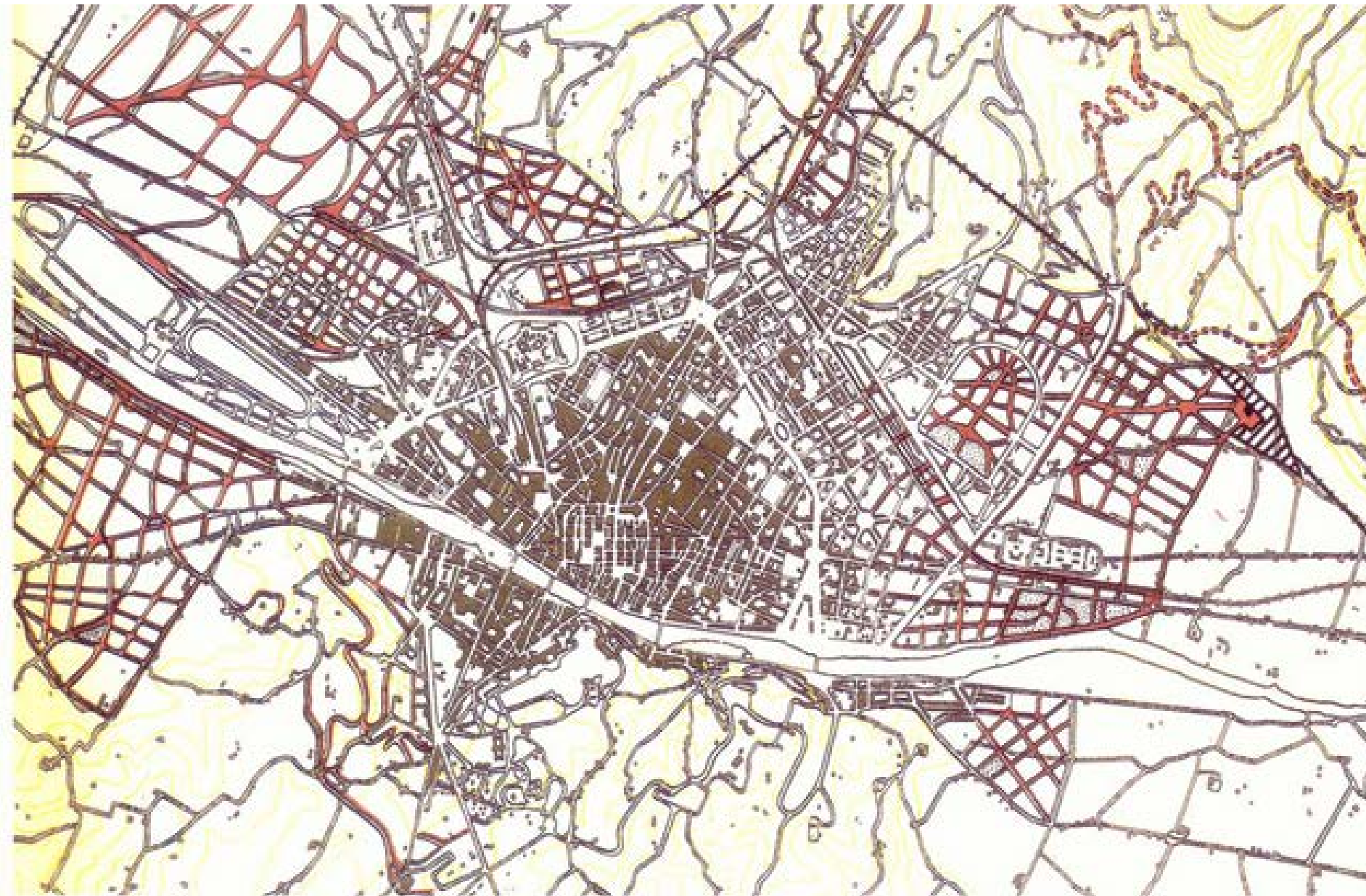
Pianta di Firenze e dintorni, 1873, Istituto Topografico Militare



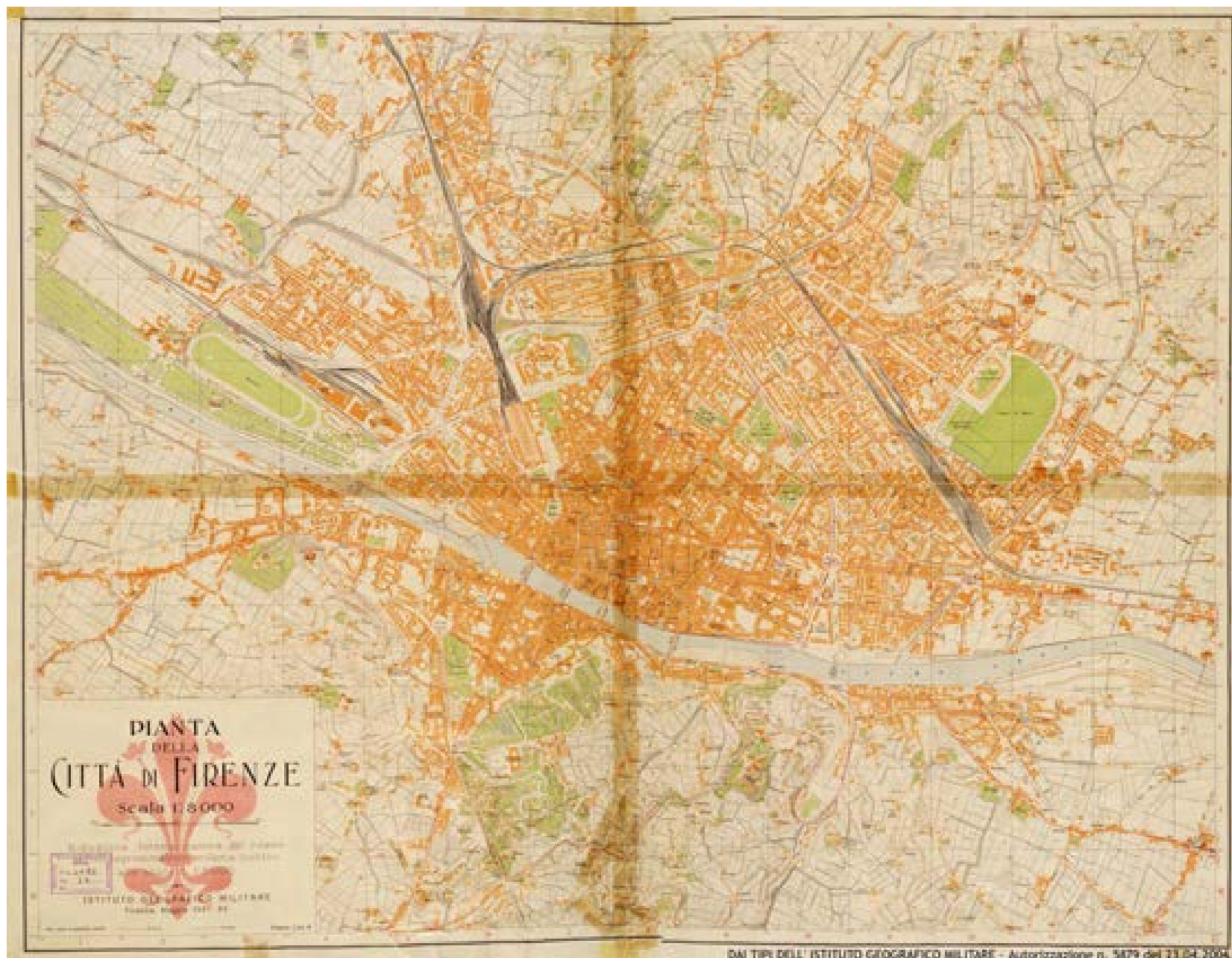
Pianta della Città di Firenze, in Stradario Storico e amministrativo della Città e del Comune di Firenze, Firenze, Tip. Barbèra, 1913



Comune di Firenze, in Stradario Storico e amministrativo della Città e del Comune di Firenze, Firenze, Tip. Barbèra, 1913



I piani di ampliamento, il piano che non c'è. 1915.



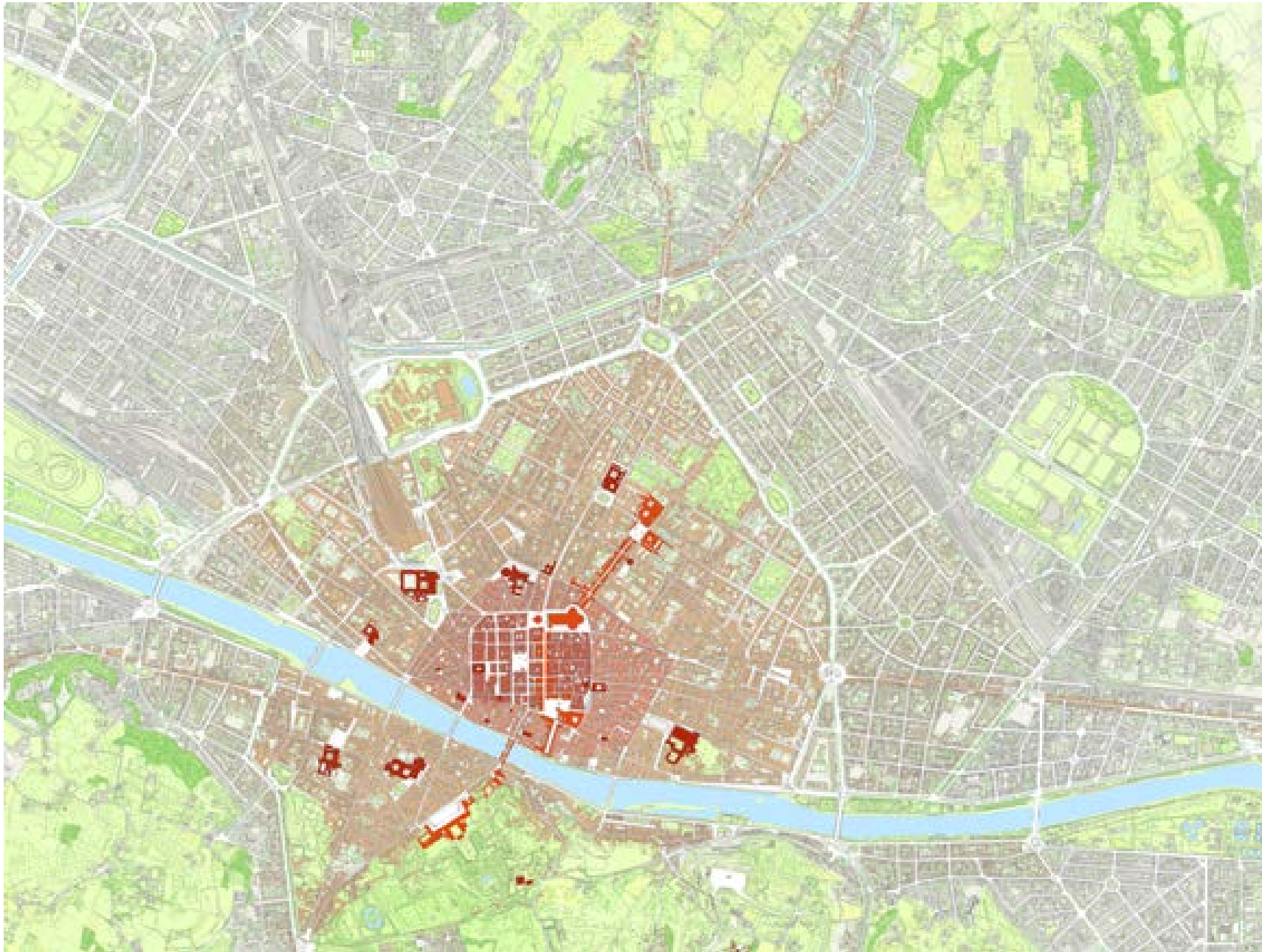
Pianta della Città di Firenze, 1937, Istituto Geografico Militare



Piano Regolatore Generale del Comune di Firenze del 28/12/1962 "Piano Detti".



Il preliminare di P.R.G., il piano mai nato. 1985



Centro histórico de Florencia declarado Patrimonio de la Humanidad en diciembre de 1982.



**A.3 EL ENSANCHE DE BARCELONA.
El Plan Cerdà**

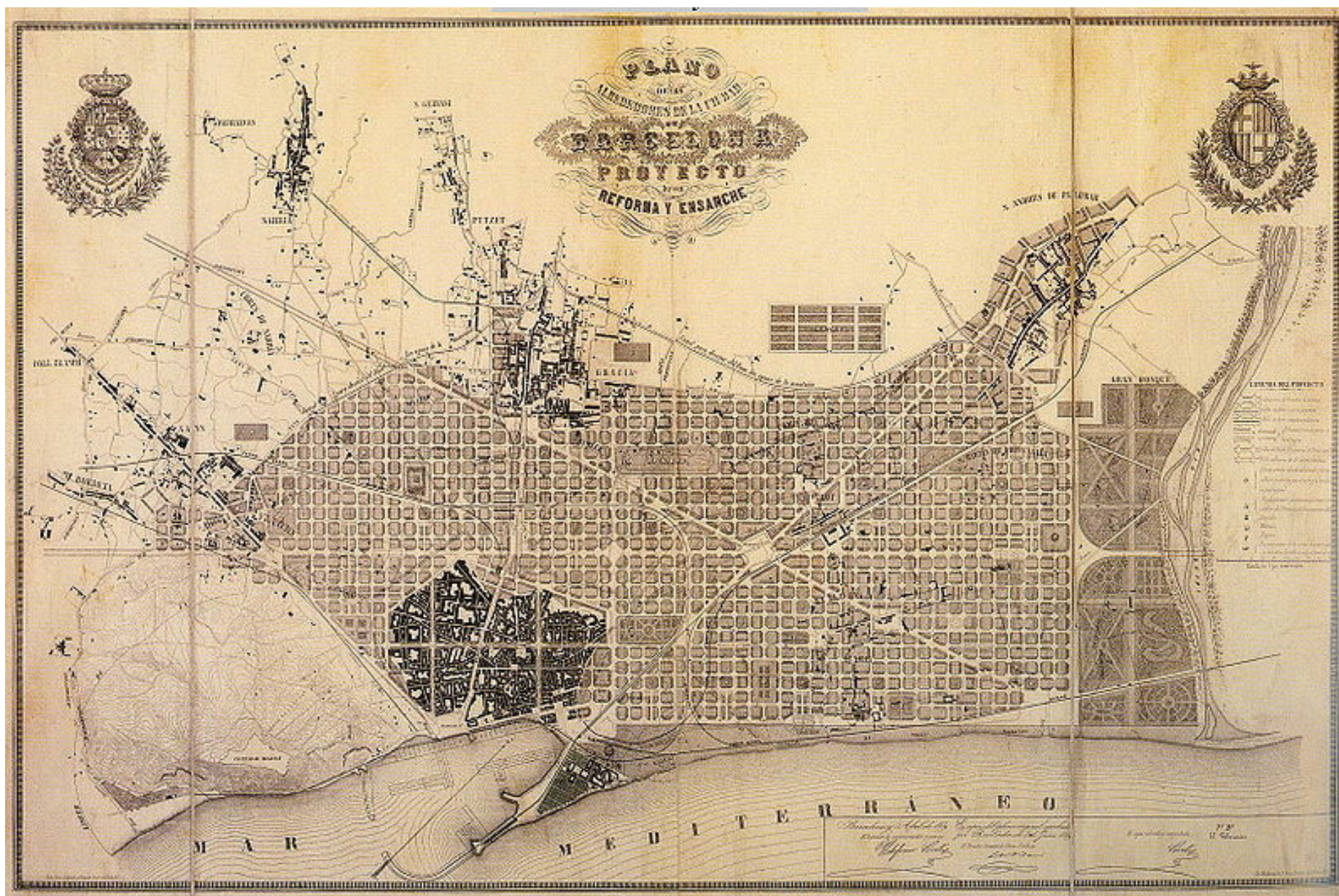


Fig.98. Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona de Ildefonso Cerdá. Fuente: SORIA I PUIG, A. "Cerdá. Las Cinco Bases de la Teoría General de la Urbanización"

fig.99.En la página anterior vista aérea del Ensanche de Barcelona en 1925. Fuente: Archivo fotográfico de Barcelona. www.arxiufotografic.bcn.cat

3.1 Antecedentes. El Plan Cerdá para Barcelona

Es conocido que, desde mediados del siglo XIX, han sido numerosos los autores que han estudiado y analizado los tipos existentes de estructura urbana y, en especial, las ventajas y desventajas respecto de los esquemas radioconcéntricos y de los sistemas rectangulares y cuadrangulares.



Fig.100. "Plan de Barcelone, Capitale de Catalogne" de Bellin, Jacques Nicolas. Año 1764.

Fuente: David Rumsey Map Collection. www.davidrumsey.com

Tal y como se describe en el libro de Arturo Osorio Puche, que estudia como monografía a Cerdá¹, se han comparado los diversos sistemas de crecimiento de la ciudad:

- El sistema radial puro
- El sistema anular puro
- Su combinación con el radial y los sistemas rectangulares y cuadrangulares.

Cerdá, en su texto *Teoría General de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona de 1861*, se decanta claramente a favor de la cuadrícula; era partidario de sistemas ortogonales de trazado, en principio optó por trazados rectangulares con manzanas de diferentes tamaños, y años después, se inclinó por la manzana regular a la que se superponían unas pocas vías diagonales.

En el Anteproyecto de Ensanche de Barcelona de 1855, son rectangulares las "16 combinaciones de manzanas del anteproyecto" diseñadas por Cerdá, coinciden pues la confluencia de la tradición del diseño de la ciudad y los primeros cambios introducidos.

"La tradición ejemplifica en el trazado para Edimburgo de 1767 de James Craig y de los estudios para la ciudad de New York de 1811, citados en su anteproyecto de ensanche de 1855².

Esa tradición tuvo su continuidad en España sobre todo a través de los trazados realizados por los ingenieros militares que realizaron los trazados urbanos rectangulares, tales como la Barceloneta de 1753, realizada por ingeniero militar Juan Martín Cermeño, el Ferrol de 1762, obra del marino Jorge Juan y, posteriormente, los proyectos de ensanche de Tarragona de 1802 y Vigo de 1807 entre otros.

¹ SORIA Y PUIG, A. "Cerdá. Las Cinco Bases de la Teoría General de la Urbanización".

² SORIA Y PUIG, A. op.cit.

La cuadrícula también es utilizada por los españoles y las fundaciones de ciudad del siglo XVIII en América; en ese sentido, se citan dos ciudades: Buenos Aires en Argentina y Cienfuegos en Cuba, con lo que se produce la retroalimentación de la experiencia americana de las ciudades fundadas por los españoles.

Cerdá aporta en su Atlas de láminas del proyecto de reforma del Ensanche de Barcelona, ejemplos de nuevos barrios de trazado rectangular en San Petersburgo, Copenhague y Estocolmo en Europa, y Boston y Filadelfia en América.

También estudia ciudades cuyo origen es la cuadrícula de origen romano como Turín y que está presente en muchos de los orígenes de ciudades europeas.

En su estudio, Cerdá también reconoce los inconvenientes del sistema de cuadrícula por la desventaja de los recorridos y nos obliga a recorrer los catetos para llegar a un punto situado en la diagonal de nuestro recorrido.

Para poder comparar el modelo seguido en Barcelona con las diversas propuestas de Ensanche de Valencia son tres los apartados que debemos de valorar:

- 1.- La aceptación del sistema de cuadrícula regular para fijar el crecimiento de la ciudad.
- 2.- La incorporación de la diagonal como parte del proyecto.
- 3.- Y criterios de orientación solar de las manzanas y de la edificación.

Sobre la aceptación del primer punto:

“El documento de Cerdá, cita que el sistema cuadrícula tiene de inestimable ventaja, la de no crear odiosas preferencias artificiales para ninguna de las calles, distribuyendo con igualdad y perfecta justicia entre todas ellas y entre todas las manzanas que las limita,

los beneficios de la vialidad y de la edificación; por manera que si alguna preferencia existe a favor de alguna calle, no podrá nunca atribuirse a injustas predilección esta parte facultativo, sino que será hija simplemente, o bien de la topografía natural, o bien de ciertos hábitos y costumbres que por circunstancias locales, por edificios especiales o por otras causas se mantiene insensible espontáneamente en los pueblos”.³

Otra ventaja apuntada por Cerdá respecto de la cuadrícula es que:

“Aparte de no privilegiar artificialmente unos puntos sobre otros, el sistema de cuadrícula se caracteriza por su tendencia esencialmente expansiva o desparramado la de la población que destruye esos centros artificiales de nuestras antiguas ciudades obligan, y fuerza en cierto modo a acumularse y condensarse en ciertos y determinados puntos con gran daño de la higiene, de la economía y bienestar doméstico, y hasta de los intereses generales”.⁴

Respecto del segundo apartado sobre la incorporación de la diagonal como parte del proyecto, el propio Cerdá en su documento de proyecto de reforma del Ensanche de Barcelona calificó su sistema de trazado de mixto, de radiado y cuadrangular.⁵

Sin alejarnos del objeto principal del presente trabajo cabe decir que Cerdá alude a consideraciones de tipo militar y de orden público para su diseño de Barcelona, por ello, dando por sentada esa necesidad imperiosa de orden público, Cerdá se pregunta **¿Qué trazado le atendía entonces mejor?** Para Cerdá es claro que las calles eran consideradas como canales de circulación y que han de ser todo lo rectas y todo largas que sea posible.

³ CERDÁ, I. 1861, TVU, 691-695

⁴ CERDÁ, I. 1861, TVU, 696

⁵ CERDÁ, I. 1861, TVU, 1508

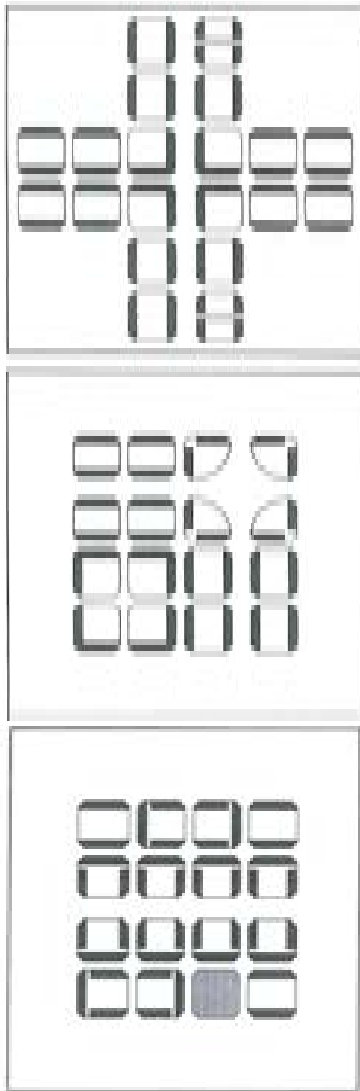
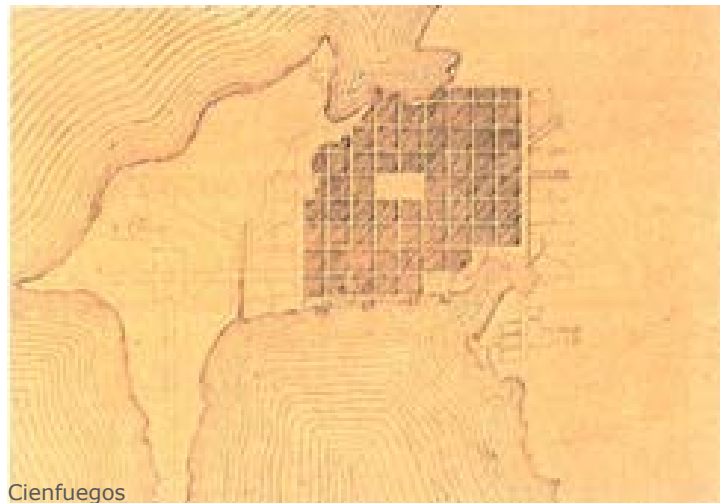


Fig.101. Diferentes agrupación de manzanas tipo en el ensanche
Fuente: www.anycerda.org



Buenos Aires



Cienfuegos



Filadelfia



Turín

Fig.102, 103, 104 y 105. Trazados rectangulares en el diseño de ciudades. Buenos Aires, Filadelfia, Turín y Cienfuegos. Fuente: SORIA Y PUIG, A. "Cerdá. Las cinco bases de la teoría general de la urbanización".

3.2 El replanteo del Ensanche⁶

El replanteo del Ensanche se inició el 16 de julio de 1860, ese mismo día 16 y el 29 del mismo mes se realizaron las observaciones astronómicas encaminadas a precisar la dirección de la meridiana verdadera.

Al estar la malla del Ensanche orientada según una perfecta dirección NO-SE y NE-SO se conseguían iluminación y asoleamiento idénticos de edificaciones y calles, ya fueran horizontales o verticales. La meridiana significaba la directriz de la diagonal de las manzanas y, con un trazado a 45° en ambos sentidos, se determinaba fácilmente la dirección de las calles del trazado Cerdà.

El 31 de julio se fijó la verdadera situación de la Catedral y, a partir de ella, se determinaron el sitio, la posición y la dirección de la calle T de la reforma (la Vía Laietana).

La primera semana de agosto, a partir de la posición de la calle T se establecieron las estacas de tanteo para fijar la situación definitiva y el rumbo de la Gran Vía.

El 13 de agosto se fijó en el cruce de Vía Laietana y

⁶ Busquets, Joan; Corominas, Miquel. Exposición "Cerdà y la Barcelona del futuro. Realidad vs proyecto"

la Gran Vía el mojón que sirvió de origen y partida y de referencia general de todas las líneas del trazado. Partiendo de este punto se fijaron estacas en todos los cruceros de la Gran Vía en dirección al río Besòs y, posteriormente, en dirección al río Llobregat.

A finales de septiembre estaban emplazados definitivamente todos los mojones de los cruceros de la Gran Vía y las nivelaciones de las vías más importantes, es decir la Gran Vía, el Paseo de San Juan y el Paralelo.

La nivelación del Paseo de Gracia se termina el 9 de noviembre de 1860. Las primeras construcciones en el Ensanche se levantaron en diciembre de ese mismo año. Posteriormente se fueron realizando nivelaciones, como la de la calle Meridiana en enero de 1861 para establecer en ella el ferrocarril de Zaragoza.

Durante esos años Cerdà tuvo un papel muy importante en el desarrollo del Ensanche. Además de replantear los cruceros de las calles y de realizar las nivelaciones de las mismas dando las alineaciones y rasantes, también propuso, en mayo de 1861, junto con Elies Rogent, el emplazamiento para la nueva Universidad de Barcelona.

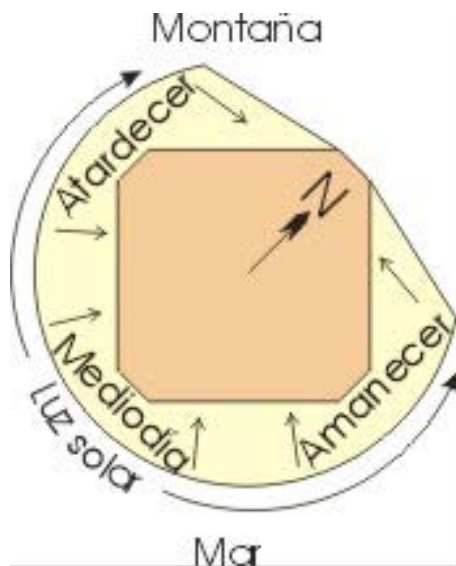


Fig.106. Orientación N-S de las manzanas del Ensanche de Barcelona. Fuente: Jornada del Proyecto CAT-MED, Valencia. Fuente: www.anycerda.org

Fig.107. Vista aérea del Ensanche de Barcelona. Fuente: Ortofoto de "Google Maps".



Fig.108. Esquema del replanteo del Ensanche de Barcelona. **a** Intersección Via Laietana y Gran Via. **b** La Sagrada Familia. **Lineas naranja**, ejes principales configuradores del trazado. **A,B,C y D**, estaciones del ferrocarril y tendido. Fuente: Elaboración propia, sobre plano del Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (CCCB)

Un aspecto importante que se plantea en el Ensanche de Cerdá para Barcelona es el referente de que casi todas las calles deben tener la misma anchura, y su trabajo comparte la observación que dice que todas las ciudades tienen barrios de diferente condición debido a razones variadas tales como la localización, el trazado, la arquitectura etc.

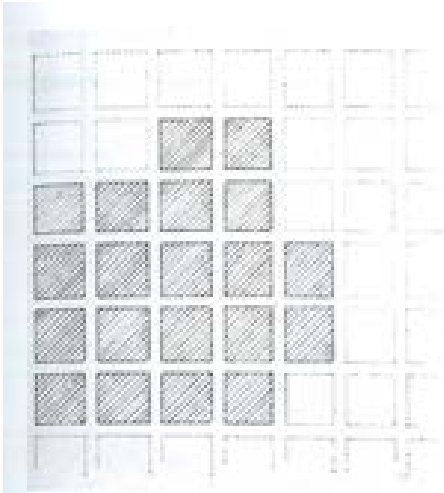


Fig.109. Ejemplo de ensanche de una ciudad cuyo núcleo originario es ya cuadrangular. Fuente: CERDÁ, I. 1861, "Teoría de la Viabilidad Urbana".

Puesto que algunas de estas barriadas son habitadas por la clase rica, y en algunas calles se atreve el movimiento comercial, en otros ámbitos se establecen grandes fábricas con numerosos obreros empleados, en otras se instalan pequeñas industrias, y finalmente en otras se agrupan los establecimientos que huyen del tumulto de la directiva y buscan terrenos poco dispendiosos.

En una palabra, se ha formado el interior de las ciudades de una manera espontánea en base al interés particular de varias subdivisiones de la población y en la que todas tienen razón de ser. Esto da lugar a una actividad mayor, con movimiento de circulación mayor en unas calles que en otras, lo que justifica sin duda la aparición de calles de diferentes anchuras.⁷

En palabras de Cerdá hay que reconocer que la anchura de las calles es una de las variables que más directamente influyen en la expropiación, explanación y construcción, al mismo tiempo que en su conservación y mantenimiento, influyendo de manera notable en la actividad de la circulación, el precio de los solares y finalmente en la salubridad de las habitaciones.

Cerdá también da las claves de cómo resolver el Ensanche y su encuentro con la ciudad laberíntica e histórica como podemos ver en la imagen, para garantizar la continuidad de los ejes viarios.

Cerdá, en los artículos 832 a 835, aporta diversas normas para unir esta unión desde en:

⁷ CERDÁ, I. 1861, TVU, 725

- Primer lugar propone la demolición de la ciudad antigua para ajustar la ley de trazado la moderna, o sujetar esta en su empalme con antigua a los mismos defectos que ella tiene.

- En segundo lugar se propone dejar la ciudad actual tal y como se encuentra y adosada ya la nueva ciudad trazada con sujeción a los principios de la ciencia, teniendo sin embargo en cuenta que, cuando en un punto dado vienen a confluír dos calles es preciso siempre dejar una plaza de articulación que facilite la vialidad en todas las direcciones.

- Y en tercer lugar proponer el desarrollo de la anterior, crear una ronda o plazas de articulación, sin perjuicio de introducir, además, por dentro de la ciudad antigua, algunas vías de nuevo trazado que sirvan a la vez de empuje, de norma y guía para la futura asimilación.

Estas normas de crecimiento del Ensanche con la ciudad histórica las podremos ver en la práctica en la apertura de la calle Colón en Valencia y en la continuación de la calle Pintor Sorolla hasta llegar, en el presente a la actual plaza de América.

En el plan de Cerdá, aparecen también consideraciones higiénicas en la concepción de las vías urbanas, Cerdá apunta que

"El hombre puede vivir durante algún tiempo sin comer, sin beber, y sin dormir; pero no le es dado vivir ni siquiera dos minutos sin respirar".

Por consiguiente, la respiración no sólo es la función más importante de la vida, sino que es su verdadera significación, de ahí viene que en lenguaje vulgar respirar y vivir son dos términos que se confunden". También tiene en cuenta la relación entre la densidad de población y su influencia en la propagación de epidemias y su alta mortalidad.

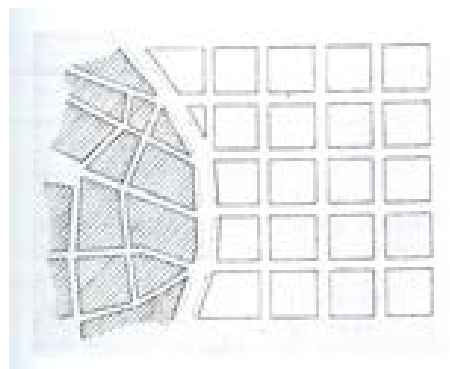


Fig.110. El ensanche de una ciudad laberíntica y anárquica. Fuente: CERDÁ, I. 1861, "Teoría de la Viabilidad Urbana".

Incorpora los jardines como parte importante de las vías intermedias o calles y aquí, Cerdá incorpora un diseño para la ciudad avanzado a su tiempo con la incorporación de grandes espacios libres en los interiores de las manzanas.

Quizás sea éste uno de los temas más innovadores del Ensanche de Barcelona que podemos ver en la imagen. Hoy, estas imágenes cobran actualidad con los actuales planes de renovación urbana.

Llegados a este punto podemos afirmar que Cerdá, en su propuesta de Ensanche, estudió a conciencia la forma y la magnitud de las vías, pero también incluyó lo que podríamos denominar variables higiénicas tras la afirmación de que el aire era indispensable para la vida; luego estimó que era el Sol el principio vivificador, primer elemento de salud y bienestar.⁸

Y si bien en 1855, Cerdá consideraba que para fijar la dirección de las calles era preciso, atender el curso más constante y las condiciones especiales de los vientos que dominan el país, en 1861 sostiene rotundamente que, a lo que hay que atender sobre todo es a la posición del Sol o soleamiento

Afirma Soria y Puig en su libro, que la revalorización del Sol frente al aire como factor decisivo para fijar las orientaciones de las calles, se debió probablemente a la lectura de algunas experiencias extranjeras que le impresionaron; como por ejemplo el conocer lo acontecido San Petersburgo, en el

“que una gran barraca habitada por un número considerable de individuos en la que uno de sus paramentos se hallaba perfectamente bañado por el sol, al paso que el otro estaba siempre en sombra; se observó durante una serie de años que había tres veces más enfermos en esta parte que en la otra”.

⁸ 1861. TVU, 593

Igual sucedió en París, en calles en las que las casas estaban orientadas al norte, su mortalidad era dos veces mayor que la del supuesto orientadas al sol o mediodía.

Cerdá realizó un profundo estudio en el marco de las estadísticas urbanas conocidas para la ciudad de Barcelona, apoyándose inicialmente en las tesis higienistas para deducir o buscar relación entre urbanismo y salud; en una segunda etapa, propuso unir ambas propuestas.

También correlacionó la relación entre densidades globales y mortalidad y, dando por buenas las disquisiciones higienistas entonces en boga, pensó que factores como la densidad, el aislamiento, los jardines y el soleamiento podrían influir en la mortalidad y se embarcó en la ímproba tarea de intentar demostrar estadísticamente tales relaciones.



Fig.111. Perspectiva de la reelaboración del año 1863 del Proyecto del Ensanche de Barcelona del año 1859. Fuente: www.anycerda.org

Vamos a hacer un resumen de lo dicho respecto de las consideraciones del diseño de las intervías. Podemos sintetizar el proceso seguido por Cerdá, proponiendo :

1. La composición de la manzana cuadrada, por razones de equidad en el tratamiento de los derechos de los propietarios, y en el reparto, tanto del asoleamiento como de la circulación (en aquel entonces de tracción animal).
2. El uso achaflanado de la manzana, en atención a la primera ley de viabilidad que consiste, según Cerdá, en la continuidad del movimiento. Los nudos de la red viaria, formando en cada cruce una plaza ortogonal de 20 metros de lado.

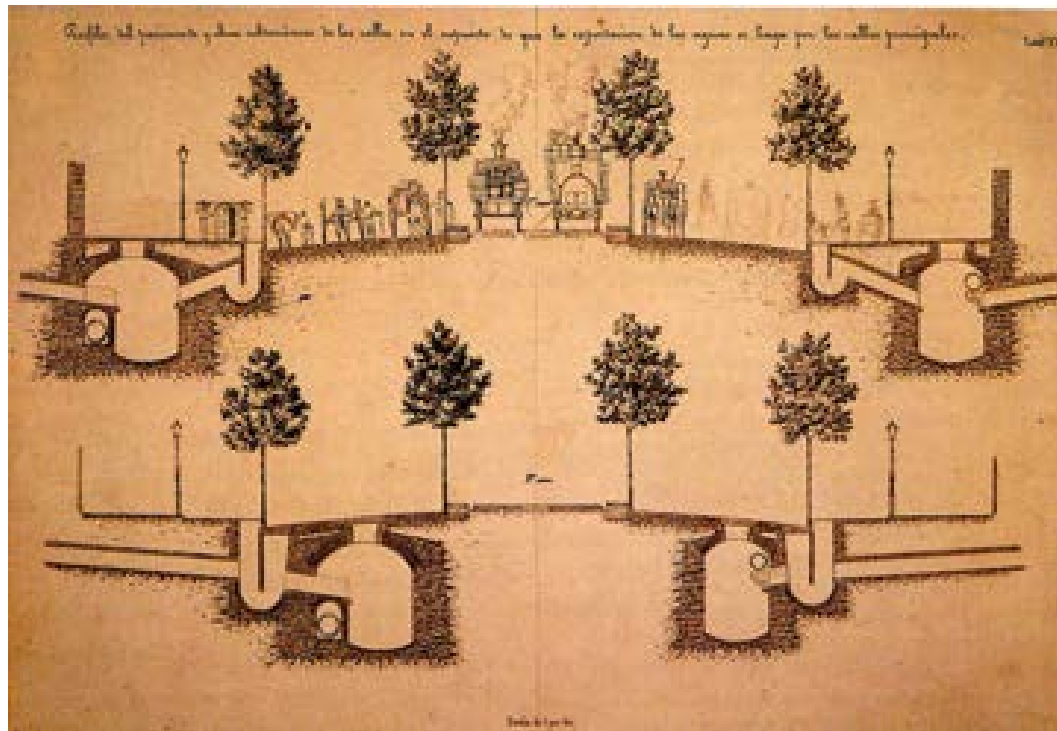


Fig.112. Sección tipo propuesta por Cerdá. Fuente: CERDÁ, I. 1861, "Teoría de la Viabilidad Urbana".

3. Uso del espacio ajardinado como medio de rurizar la ciudad.

4. Abierto para preservar el aislamiento, la independencia del hogar en la urbe y su adecuada ventilación, así como evitar la monotonía de la cuadrícula.

5. Orientado en dirección NE-SO y NO-SE, para repartir equitativamente el asoleamiento.

6. Dimensión de la manzana de 133 metros de lado, por razones múltiples de circulación, economía, densidad, etc.

"Es importante el destacar que el criterio de orientación expuesto por Cerdá, no se cumple en el caso del Ensanche de Valencia, siendo consecuencia su orientación actual el resultado de aperturas viarias anteriores y adaptación de las calles nuevas a las preexistentes, especialmente la calle del Puerto, como se indica en otras partes de este trabajo".

Si analizamos los puntos anteriores por separado, no es difícil concluir que ninguno de ellos puede considerarse totalmente original, pero sí lo es su combinación y, sobre todo, el esfuerzo de justificar en la medida de lo posible cada detalle de las intervías.

Cerdá hace un estudio para evitar la posible monotonía de una red regular de la ubicación de la edificación, así pues, elaborando sobre una cuadrícula homogénea con pocos elementos, obtiene innumerables combinaciones distintas entre los bloques de construcción paralelos perpendiculares o en forma de U.

3.3 Otros Proyectos alternativos al Plan Cerda

El primer proyecto de ensanche total lo confeccionó el arquitecto Miquel Garriga i Roca y la Comisión de Ensanche lo mandó el año 1853 al Gobierno. El proyecto de **Garriga i Roca**, llamado de los "cuarterones" por la forma de los dibujos se concretaba a la ciudad vieja y a la zona entre Barcelona y Gracia.⁹

El 9 de diciembre de 1858 el Gobierno dispuso la venta de terrenos que correspondían a las antiguas murallas y al mismo tiempo determinó la extensión y el ensanche de la ciudad hacia el llano. Los barceloneses se dieron cuenta de la importancia de este hecho como lo demuestra el apasionamiento de la prensa de la época.

El Ayuntamiento convocó un concurso para premiar el mejor plan de ensanche de la ciudad y lo concedió al proyecto del arquitecto **Rovira i Trias** que proponía una ciudad con estructura radial con centro en la plaza de Catalunya.

El Estado asimismo, decidido a intervenir en la planificación de Barcelona, por Real Orden de 15 de febrero de 1859 encargó al ingeniero **Ildefonso Cerda** hacer unos estudios del caso y el 7 de junio aprobaba el proyecto. Ni que decir el abuso que entrañaba este procedimiento y los enfrentamientos derivados de la rivalidad de la profesión de los dos proyectistas.

Barcelona entera se enardeció cuando este proyecto se hizo obligatorio apartando el de Rovira. No quedó otra salida que llevarlo adelante aunque fuera de mala gana y esta actitud, lo mismo por parte del Ayuntamiento que por parte de los propietarios, dio lugar a que no se tomaran en cuenta los detalles y especificaciones del proyecto.

⁹ Voltes Bou, Pedro. La propiedad inmobiliaria en la Barcelona de la primera mitad del siglo XIX. Anales de la Real Academia de Ciencias Económicas y Financieras. Curso 1991-1992. Páginas 93-100.



Fig.113. Anteproyecto de Ensanche de Barcelona, de 1857, redactado por el arquitecto municipal Miquel Garriga i Roca.



Fig.114. Proyecto ganador del concurso municipal de 1859, de Antoni Rovira i Trias.



Fig.115. Integración de la ciudad histórica con el Ensanche de Barcelona mediante la apertura de nuevos ejes viarios. Fuente: Elaboración propia sobre el Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona de Ildefonso Cerdá.

De este modo se hizo caso omiso de la idea de que "las islas fueran abiertas", se suprimieron muchas de las islas libres pensadas como jardines y equipamientos y se redujo la anchura de algunas calles como la de Aragón que pasó de cincuenta metros a treinta.

La altura de las casas, Cerda la previó con un máximo de dieciséis metros, en armonía con la anchura de los veinte prevista para las nuevas calles.

Resumiendo esta cuestión Fabia Estapé escribió:

"La distancia que existe entre las ideas urbanísticas de Ildefonso Cerda, hijas de sus ideales políticos y sociales, y la realidad observable en la Barcelona de fines de siglo puede generar un sentimiento de frustración y desesperanza. Sin embargo, nada más lejos que este sentimiento del que ha de extraerse mediante un análisis objetivo."

En 1846 el Gobierno nombró a un grupo de ingenieros militares para estudiar el ensanche de la ciudad, bajo la denominación de "Comisión topográfica y de ensanche de Barcelona", que en agosto de 1848 formuló un plan de cierre de la ciudad por recinto enlazándose con el castillo de Montjuic y la Ciudadela.

Hoy sabemos que el Pla Cerda, aunque maculado por un acto arbitrario del Gobierno de Madrid, era infinitamente superior al que había obtenido el premio. Oriol Bohigas, por ejemplo, dice que las calles de 12 metros previstos en el plan de Rovira i Trias serían ahora en gran manera insuficientes.

El plan Cerda contiene un esquema característico que hace de Barcelona, hoy todavía, una ciudad bastante diferente de las demás, incluía la interacción -como en los tejidos- de unas calles que venían a ser la urdimbre y eran paralelas al mar y una serie de calles que constituían la trama.

El cruce de estas calles originaba la existencia de islas. En el esquema general tenían el predominio dos amplias avenidas diagonales que se cortaban en la actual plaza de las Glories Catalanes.

Como norma las calles debían tener una anchura mínima de 20 metros y en algunos casos tenían anchuras superiores como, por ejemplo, el paseo de Sant Joan y la calle de Aragón, con 50 metros de ancho (aunque finalmente la calle Aragón se quedó en 30 metros).

Se preveían calles intermedias con 30 metros de ancho, como la del Comte d'Urgell.

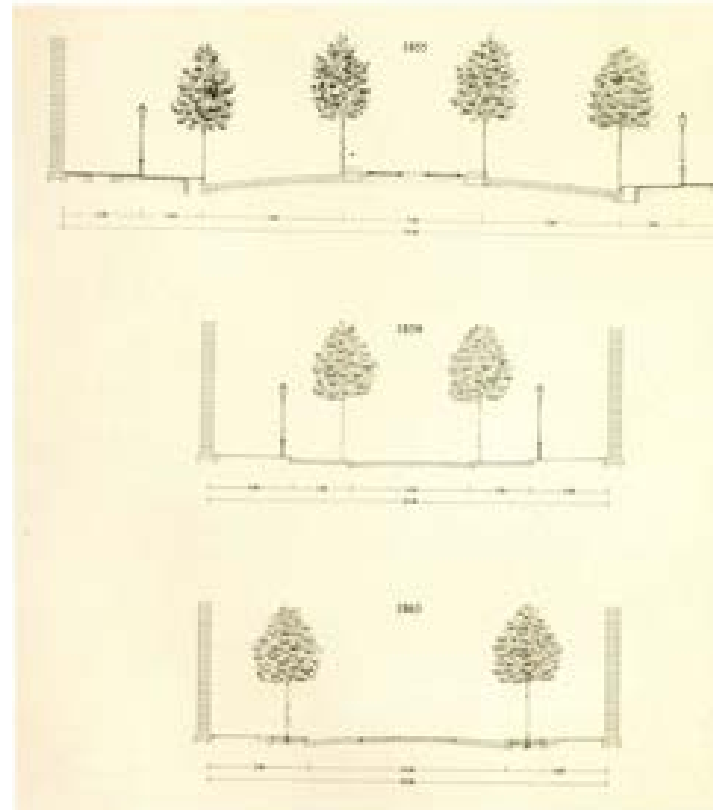


Fig.116. Dimensionado de las vías urbanas Propuesta por Cerdá. Fuente: CERDÁ, I. 1861, "Teoría de la Viabilidad Urbana".

La disposición rectangular del Ensanche tenía por objetivo conseguir fluidez en el tránsito urbano.

De acuerdo con su plan sabemos que el casco antiguo de Barcelona estaba cruzado por la prolongación de tres nuevas calles de 20 metros: dos hacia el mar y una cruzándolas perpendicularmente.

El sistema ortogonal es una auténtica revolución técnica, llena de ilusiones de renovación social y ética, centrada en una forma de vida cuyo fundamento es el barrio. Con una visión anticipada de los grandes problemas de circulación, Cerda diseñó también los famosos chaflanes en los cruces.

3.4 Cambios en el proyecto de Cerda¹⁰

Por qué el plan Cerda se fue adulterando hasta en sus criterios más fundamentales?

Es natural que un proyecto de estas características, que debía realizarse a lo largo de tantos años, había que tener modificaciones a causa de necesidades y alteraciones no previstas. Es posible que al mismo plan le faltase una base de financiación o que las posibilidades urbanísticas y económicas no fuesen lo suficientemente coordinadas.

Lo cierto es que al plan Cerda le faltó un director y, por tanto, se desarrolló anárquicamente a merced de los sucesivos ayuntamientos y de los intereses que ellos representaban, cambiándolo tantas veces durante los decenios que el proyecto ha ido desarrollándose.

De los 12.500 m² de extensión aproximada del área de una manzana, 5.000 se destinaban a edificios y 7.500 a espacios libres. La altura máxima que se permitía para los edificios era de 16 m.

¹⁰ Voltes Bou, Pedro. La propiedad inmobiliaria en la Barcelona de la primera mitad del siglo XIX. Anales de la Real Academia de Ciencias Económicas y Financieras. Curso 1991-1992. Páginas 93-100.

Ahora bien, lo que en realidad se ha hecho es que de los 12.500 m² se han destinado 9.200 a la construcción de casas; por tanto quedan sólo para espacios libres los patios privados de luz y de circulación del aire.

La prensa satírica de la época tuvo en ello mucha culpa -con su bromita vitriólica- de que las ideas de Cerda parecieran soñadoras e irreales y, por tanto, susceptibles de menosprecio ante la opinión pragmática de la época, que estaba representada por unos consistorios municipales que no deseaban tener ningún disgusto por mantener íntegro el plan.

Se tienen que mencionar asimismo algunas causas que provocaron el actual estado y que son imputables al propio plan, como un error inicial en las previsiones demográficas, y el relativo olvido de la falta de suelo que sufre la ciudad, dada su densidad de población.

Otro punto criticable lo descubre Oriol Bohigas cuando dice que

“El plan intentó borrar los antiguos canales de circulación que tenían una tradición humana y funcional. Dado que era inevitable que seguirían utilizándose, estos canales no desaparecieron y se superpusieron a la red de Cerda. Se explica así el problema de la calle Majar de Sarria o el de la Travessera de Gracia”.

Finalmente debe decirse que el Pla Cerda, a causa de su obsesión por la cuadrícula no permitía salidas fáciles de la ciudad ni tampoco unas buenas comunicaciones con los pueblos que la circundan, como estamos viendo continuamente con angustia creciente.

Según el proyecto unos grupos de manzanas se destinarían a parques y a un hipódromo, otro grupo de manzanas, distribuidas convenientemente, a mercados, iglesias, escuelas y demás edificios públicos, rodeados por calles más anchas.



Fig.117. Los Caminos Principales llano de Barcelona. 1847. Fuente: www.anycerda.org



Fig.118. Tercer accésit del concurso de 1859 de Josep Fontseré i Mestres. Fuente: www.anycerda.org



Fig.119. Plano detallado de Barcelona y su Alcantarillado. Fuente: www.anycerda.org

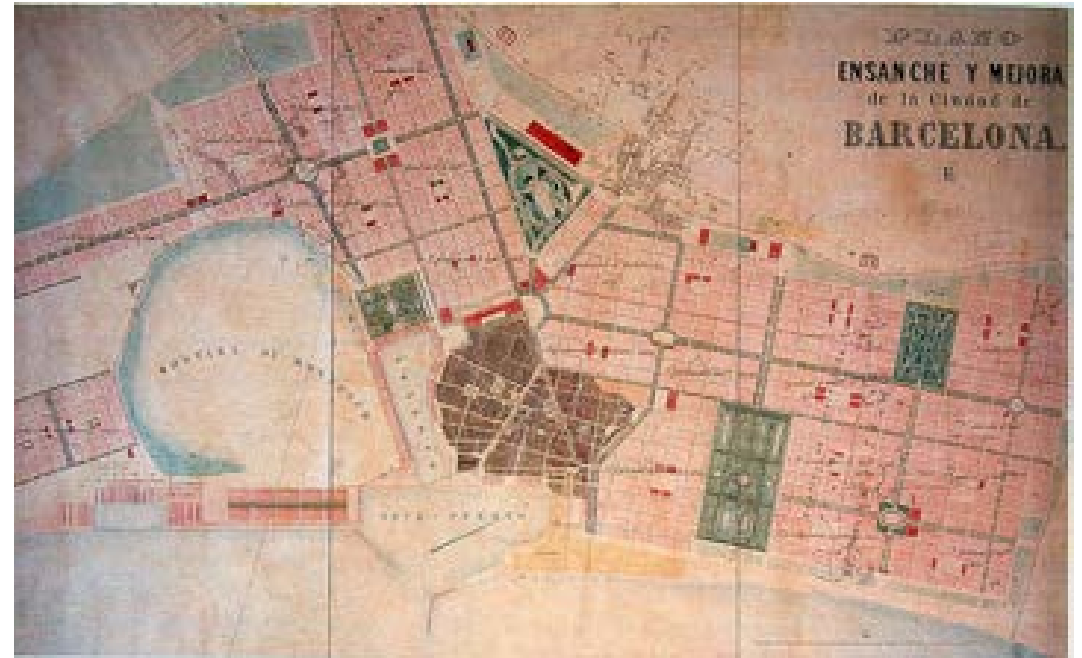
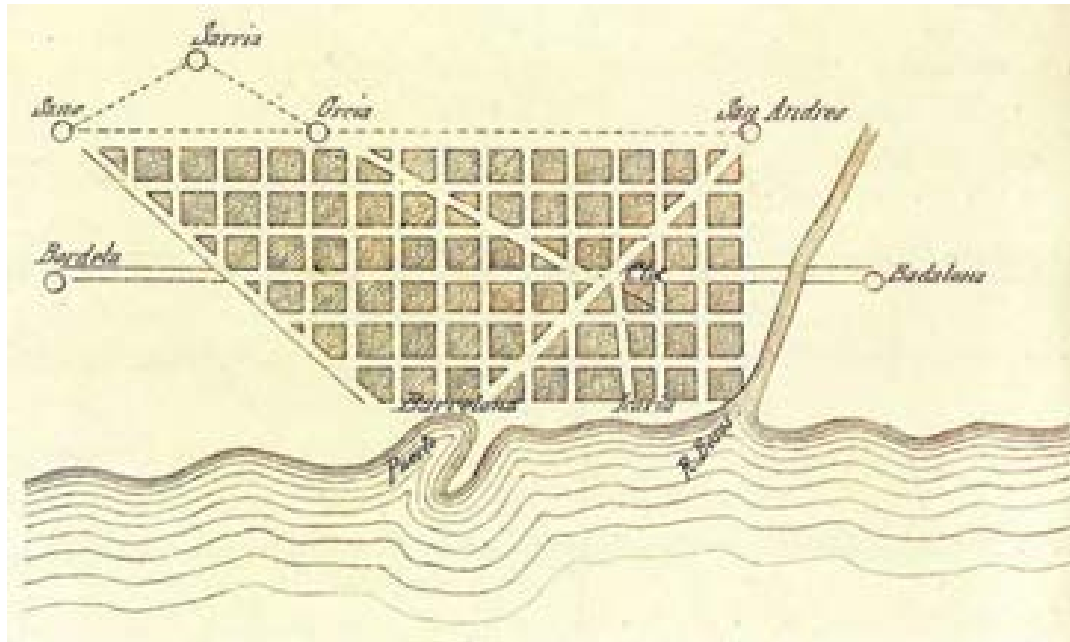


Fig.120. Primer accésit del concurso de 1859 de Francesc Soler i Glòria. Fuente: www.anycerda.org



La realidad fue distinta. Se suprimió la totalidad de los parques proyectados por Cerda. Afortunadamente la cesión a Barcelona por parte del Estado, de los terrenos que ocupaba la Ciudadela y su explanada, permitió y obligó que se destinaran a jardines junto a la urbanización de los jardines de Montjuic.

De las manzanas destinadas para mercado tenemos dos ejemplos:

- El mercado de Sant Antoni construido en el espacio previsto, pero sin la ampliación de las calles que lo rodean,
- Y el mercado del Born.

Cerda también había proyectado asimismo algunas manzanas para edificios religiosos, aunque sólo previó dos casos que ocuparían una manzana sola:

- La Sagrada Familia y
- El Seminario Conciliar.

De las plazas proyectadas por Cerda alrededor de la Sagrada Familia sólo se ha realizado una, la que está situada enfrente una fachada lateral.

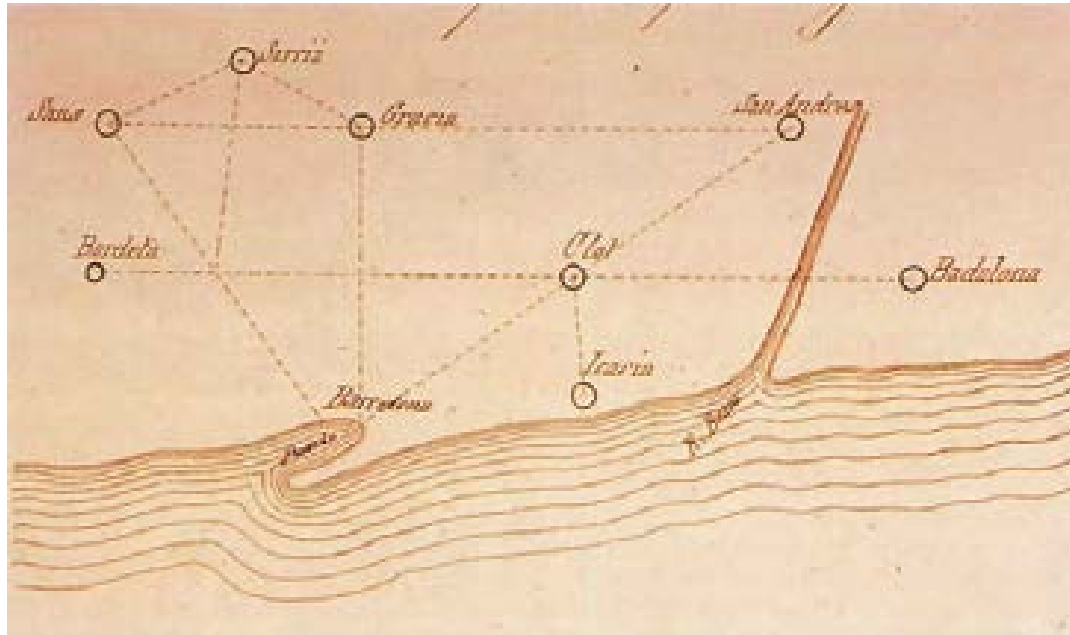


Fig.121 y 122. Núcleos de población afectados por el Ensanche de Barcelona, en los que se comprobó la inadecuación del trazado ortogonal a los núcleos preexistentes. Fuente: www.anycerda.org

3.5 El Plan de Leon Jaussely de 1905

Hoy en día estamos acostumbrados a los elogios del plan de ensanche de Barcelona, plan que nos ha salvado de detractores o críticos con su filosofía, uno de los más representativos será el propio Ayuntamiento de Barcelona en el concurso celebrado en 1905 para la ampliación del ensanche Cerda.

El arquitecto francés León Jaussely, convenció al jurado al pretender conseguir una Barcelona de

“carácter noble y monumental” y transformar la ciudad” en la más bella del Mediterráneo, haciendo desaparecer la monotonía del plano Cerda”.

El proyecto definitivo de 1907 al que se incorporaron Fernando Romeu y Federico Armenter, arquitecto e ingeniero municipales de Barcelona, en la propia memoria del proyecto de ensanche exponen una crítica de la ciudad estaba manifestando que se ha realizado



Fig.123. Esquema del Plan de León Jaussely de 1905.

“ con olvido completo de casi todas las condiciones de belleza de las poblaciones,....., porque no se ha hecho aplicación de la más elemental regla artística, de proporciones, cuestión de visualidad, composición de plazas y agrupación de edificios públicos, disposición interesante de jardines, etc.”

Rompiendo la trama del plan Cerda, León Jaussely, superponía su juego de plazas monumentales, de paseos jardines y avenidas, de salones y terrazas, de edificios grandiosos y de parques, que finalmente fueron olvidados al aprobarse el plan de Enlaces de 1917 en Barcelona.

Aunque el motivo principal para convocar el concurso no era revisar el plan Cerda sino conseguir la conexión de la ciudad con los pueblos de la periferia que Cerda había olvidado.

El plan de Jaussely, sirvió para plantear la idea del cinturón de ronda posteriormente desarrollado.



Fig.124. Apertura de la calle Espronceda. Año 1927. “Terminadas las obras, esta calle será una vía de enlace rápido y cómodo entre la carretera de Ribas y la calle de Pedro IV”. Fuente: www.anycerda.org



Agrupación 1.



Agrupación 2.



Agrupación 3.

Fig.125, 126, 127 y 128. Agrupación 1 conjunto de manzanas con la Plaza Tetuán como elemento singular; Agrupación 2 conjunto de manzanas desordenadas en el límite del ensanche; Agrupación 3 manzanas burguesas en el "Quadrat d'Or" con una manzana de ellas dedicada a equipamiento religioso "Seminari Conciliar de Barcelona".

Fig.129, 130, 131 y 132. En la página siguiente: Agrupación 4 agrupación de manzanas entorno a la Sagrada Familia; Agrupación 5 de manzanas de tipo "industrial" en el límite del ensanche; Agrupación 6 de manzanas dotacionales, Estación de Sants y la cárcel modelo, con configuración de manzana alrededor irregulares; Agrupación 7 manzana de uso exclusivo, "Mercat de Sant Antoni"
Fuente: Elaboración propia sobre ortofotos de "Google Maps"





Agrupación 4.



Agrupación 5.



Agrupación 6.



Agrupación 7.



Fig.133. Zonificación social de Barcelona. Fuente: Elaboración propia sobre plano del Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona de Ildefonso Cerdá.

3.6 La estructura social de la ciudad y las tipologías edificatorias

Durante el siglo XIX, una parte considerable de los capitales que se crean en el campo se canalizaron hacia las actividades mercantiles y se produce un desequilibrio entre hombres y recursos, por la reducción de las tierras destinadas a cereales en beneficio de la vid lo que facilitó la crisis demográfica.

En Barcelona hacia 1770-1775 la disponibilidad de la mano de obra acusa esta crisis (aumentan los salarios, la renta decrece y es preciso que los capitales se orienten hacia otras actividades y la industrialización comportó un aumento considerable de la población.

La ciudad pasó de 34.000 habitantes en 1718 a 110.000 en 1787, el proceso de concentración de habitantes y de manufacturas en el área de Barcelona provocó profundas transformaciones en el tejido urbano, en particular en la estructura de zonas y se produce un traspaso de parte de los capitales acumulados al negocio de la construcción de casas.¹¹

Hasta después de 1770 no existe un control administrativo suficientemente riguroso y la progresiva degradación de las condiciones de vivienda planteó la necesidad de completar las antiguas constituciones de Santacilia con ordenanzas de obras. La regulación de la edificación se extendió a toda la urbe y se fijaron las condiciones tipológicas de los nuevos edificios.

En este período de transformación surgió un conflicto entre el poder central del estado y el ayuntamiento de la ciudad.

Este último defendía el antiguo sistema, basado en el consumo y una concreta vigilancia fiscal y El Capitán General¹², al contrario, era partidario de un nuevo sistema basado en los informes del maestro de obras municipal y las ordenanzas, junto con el examen del plano de la ciudad.

Las ordenanzas de obras se consideran normas de un sistema de igualdad de derechos entre los particulares que se interesan en la construcción urbana.

Paralelamente al cuidado por la buena construcción de las casas y al trazado de las calles, las ordenanzas son una referencia necesaria para el cálculo económico previo a la construcción. Este control objetivo de la edificación se convierte así en una garantía de la construcción industrializada de casas.

La burguesía ascendente era una clase urbana y se convertirá en centro de las aspiraciones modernizadoras de la burguesía liberal y las transformaciones que vivirá serán un reflejo de la ideología, las necesidades y los intereses de la clase emergente. El despegar de la economía exigía la eliminación de obstáculos institucionales como los antiguos gremios, el régimen señorial agrario y la amortización de la tierra de gran parte de los rentistas nobles o eclesiásticos.

Tras las Constitución de 1812 se produjo una primera desamortización eclesiástica (1821) que puso a subasta unos bienes que debían revertir a la hacienda pública y esta desamortización creó expectativas de transformación del marco urbano; en Barcelona once de los veintitrés conventos de la ciudad fueron afectados.

¹² El Capitán General se trataba de la primera autoridad de Catalunya desde 1716 tanto en lo militar como en lo administrativo. Cabe señalar el gran interés hacia los problemas de urbanismo que demuestra el poder a partir de la instauración borbónica, especialmente en la segunda mitad del siglo XVIII, cuando la construcción urbana entra en la esfera de las preocupaciones favoritas de los colaboradores de Carlos III.

¹¹ Voltes Bou, Pedro. La propiedad inmobiliaria en la Barcelona de la primera mitad del siglo XIX. Anales de la Real Academia de Ciencias Económicas y Financieras. Curso 1991-1992. Páginas 93-100.

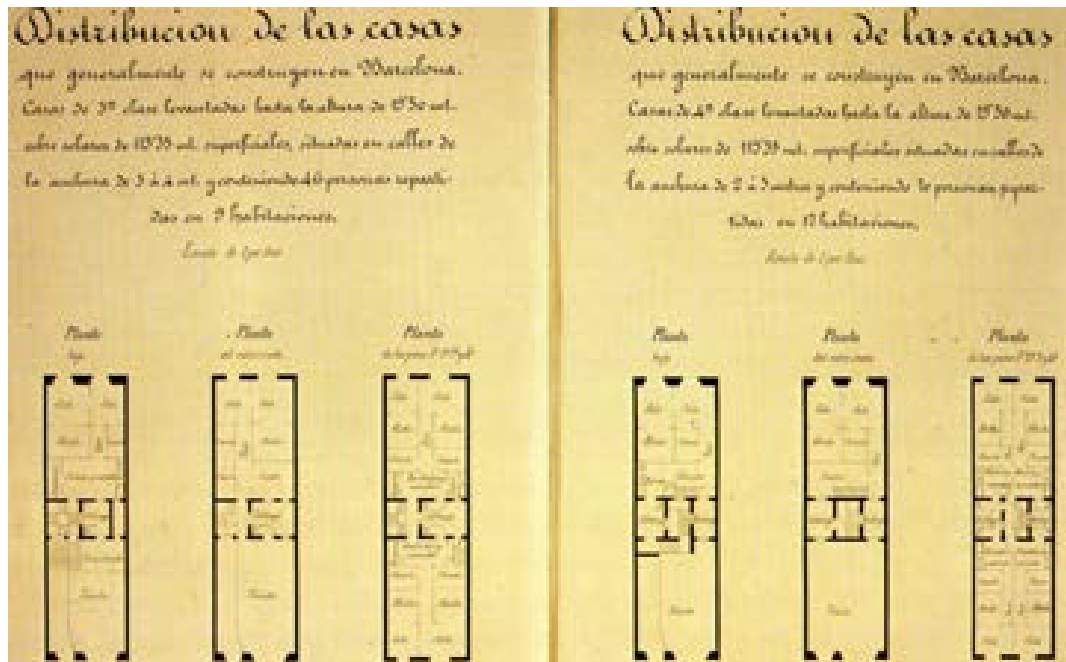
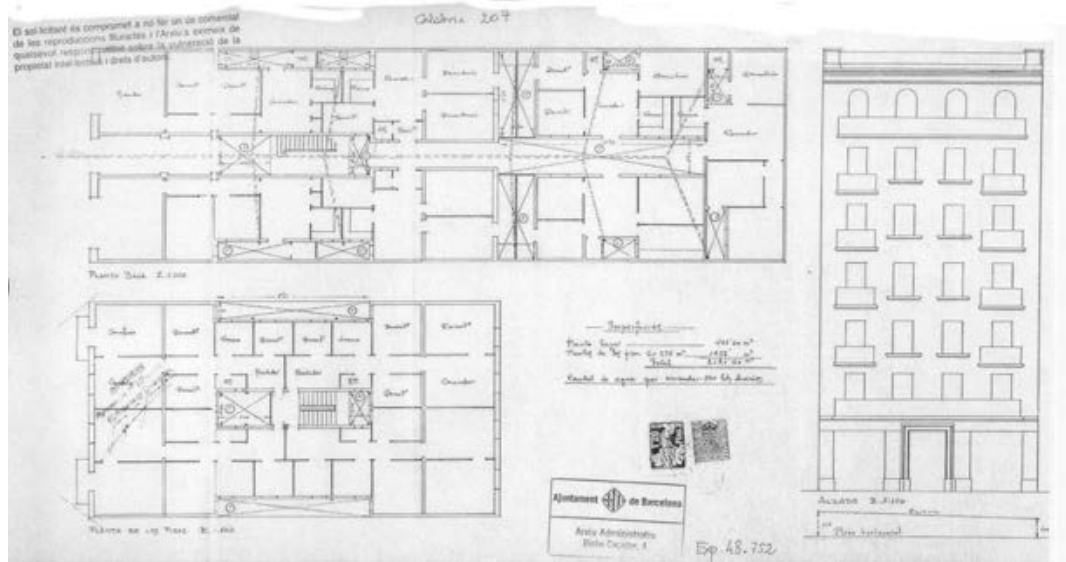


Fig.134 y 135. Algunos ejemplos de viviendas segmentadas según la clase social. La imagen superior, viviendas para clases medias en la calle Calabria, citados por Tatjer M (2003). En la imagen inferior, casas de tercera y cuarta clase. Fuente: www.anycerda.org

La liberación de solares céntricos de grandes dimensiones permitió prever una ambiciosa renovación urbana, se propuso el derribo de la Ciudadela y la formación de un ensanche que aprovechara el área que aquella ocupaba.

La condición de propietario de una finca urbana estaba perfectamente definida ya en los textos legales basados en el derecho romano principalmente, sin grandes cambios y uno de los factores de cambio de la relación propiedad y la administración ha sido la inclusión en el fisco para el pago de impuestos.

Se trata del célebre Catastro, una tributación de base estadística, de estilo directo, con sujetos pasivos identificados y registrados, que se proponía gravar las tierras y los edificios, junto con los derechos reales (censales, hipotecas, etc.) que les eran anexos, además de hacer tributar por el ejercicio de los oficios y profesiones y por los beneficios obtenidos en el comercio y en las operaciones con dinero. Todos podían sentirse unificados por el estilo de trato que la autoridad borbónica iba a dispensarles.¹³

De igual modo se regulaba las relaciones entre propietarios de fincas urbanas e inquilinos lo que producía las quejas de los propietarios de casas contra las progresivas interferencias del poder político en las operaciones inmobiliarias.

Los contratos de alquiler barceloneses solían hacerse por un período de cinco años y a menudo tenían una vigencia más larga puesto que se consideraban renovados si el propietario no indicaba lo contrario.

Al terminar el quinquenio podía aumentarse el alquiler si bien era corriente que el aumento no se efectuaba hasta el cambio de inquilino y en caso contrario llamaba la atención y promovía quejas a la autoridad.¹⁴

¹³ Voltes Bou, Pedro. La propiedad inmobiliaria en la Barcelona de la primera mitad del siglo XIX. Anales de la Real Academia de Ciencias Económicas y Financieras. Curso 1991-1992. Páginas 93-100.

¹⁴ Voltes Bou, Pedro. op.cit.

Cabe resaltar, por el contrario, que en Madrid desde el siglo XVI el propietario no podía subir el precio del alquiler hasta el cambio de estadante y así las leyes apoyaron esta tradición; como máximo se admitió que se pudiera revisar el alquiler pasados diez años después del último aumento.

Se podría pensar, quizás, que las leyes dictadas desde Madrid en épocas posteriores estarían influenciadas por esta tradición local, contradictoria con la que era vigente en Barcelona y quizás en otras ciudades.

Partiendo de una ciudad amurallada, de gran densidad en su interior, espacio exterior ocupado por cultivos pequeños y con una demanda urgente de suelo, nace la idea del ensanche para el crecimiento sin límites de la ciudad. Es precisamente la burguesía quien ve con más claridad esta necesidad íntimamente ligada a los nuevos sistemas de producción.

“La aparición de una Bolsa de valores en Barcelona, aunque no sea oficial, acaba de definir que el capitalismo (y muy probablemente cualquier otro sistema, por lo menos por lo que vemos en el estado español) está en esta época en gran manera especializado y, por consiguiente se puede suponer que la rama que en él se dedica a la especulación de bolsa se interesa muy poco por la propiedad inmobiliaria y viceversa y que entre la dinámica del lucro financiero y la del lucro industrial reinan las mismas inconexiones”.

Dicho a grosso modo, se podría afirmar que es raro el caso de una persona que se dedique a la vez o con una alternancia significativa, a distintas modalidades de actuación, lo que no significa que no esté muy enraizada la práctica de compensar unas inversiones con un algo destinado a otras.

Queremos decir con esto, siguiendo a Bairoch, que todo el dinero que se destina a la construcción, por ejemplo, deja de ir directamente a la Bolsa o a la inversión industrial y que, asimismo, el inversionista inmobiliario tiene un modo de hacer, un estilo y un programa muy diferentes del empresarial o del especulador, por ello, no se justifica que a veces se hable del capitalismo o de los capitalistas como si se tratase de un bloque uniforme y genérico. T

También se refiere a la:

“Presunta oposición de los propietarios inmobiliarios contra los planes de ensanche o de urbanización o a su deseo para desfigurarlos y prostituirlos en su beneficio.”¹⁵

Esta inculpación se ha hecho a raíz de distintas ciudades españolas y de manera muy concreta de Barcelona, por lo que se refiere al Pla Cerdá, si alguna generalización se puede hacer es precisamente la contraria: es decir que

“Los propietarios, en general, tienen interés apriorístico en que se hagan los ensanches y las obras de ampliación urbanizadora de los alrededores de las ciudades, por la razón obvia de que así se revalorizan sus fincas más adentro.

Esto no quiere decir que el plan entero se aplauda unánimemente, ni que se ejecute al pie de la letra, pero la adhesión de los propietarios a los planes que han generado las capitales actuales es más notoria y demostrable que la obstrucción y objeción permanente que se les imputa a menudo”.

Como hemos visto. a principios del siglo XIX, Catalunya tenía unos 850.000 habitantes y en 1900, 1.600.000, la población había aumentado, pues, un 130 %, mientras que en España el aumento fue sólo de un 75 %.

¹⁵ Voltes Bou, Pedro. op.cit.



Fig. 136, 137 y 138. Proceso de consolidación del Ensanche de Barcelona, en las primera décadas el siglo XX.

Fuente: Archivo Fotográfico de Barcelona.
www.arxiufotografic.cat

La población fue trasladándose hacia los centros de la industria incipiente con la típica transformación de la población sobrante de origen agrícola en proletariado urbano.¹⁶

Hacia 1855 empieza un período expansivo económico que influyó casi toda la segunda mitad del siglo XIX hasta el año 1886 y que creó, por tanto, el clima económico preparatorio del Ensanche de Cerda.

El ingeniero de Caminos Ildelfons Cerda i Suñer, publicó su estudio de gran valor **Monografía estadística de la clase obrera de Barcelona en 1856** como apéndice del tratado Teoría General de la Urbanización que causa sorpresa por la exactitud de la descripción del panorama social barcelonés.

Cerda afirmaba que:

“hay 6.527 trabajadores a los que considera distinguidos, en contra de las 47.745 personas que considera de estado común o plebe. Esta plebe trabaja sólo unos 6, 7 u 8 meses al año, según las clases de artes y oficios”.

Después que ha demostrado con números que el obrero no gana ni para su manutención, Cerda dice:

“Los dueños y directores de los establecimientos industriales no pueden ser cada uno de por sí y aisladamente generosos ni tal vez justos con sus obreros, concediéndoles ventajas y beneficios que en último resultado redundarían en daño suyo propio y aún de los mismos obreros”.

Recordemos que para esto y para otras cosas Cerda basaba su plan en un muy sólido estudio demográfico, físico y sociológico de la ciudad.

¹⁶ Voltes Bou, Pedro. La propiedad inmobiliaria en la Barcelona de la primera mitad del siglo XIX. Anales de la Real Academia de Ciencias Económicas y Financieras. Curso 1991-1992. Páginas 93-100.

"No deja de ser curioso, con todo, que Cerda, progresista bien informado de la situación de la clase obrera, no resolviera el problema de la vivienda popular que no se planteó en serio hasta medio siglo más tarde".¹⁷

Podemos afirmar que Cerda estaba preocupado por la ciudad y por su desarrollo, pensó en todos sus detalles, sus elementos, la vía, la intervia, la manzana tipo y sus variaciones, la orientación, los usos, los equipamientos, la industria, el ferrocarril, etc., pero poco se dice de la ocupación social del ensanche. Castro fue más allá y "zonificó" el ensanche para que todos los grupos sociales tuvieran su sitio aceptando lo inevitable, mientras que Cerda diseñó una trama regular e infinita y teóricamente homogénea. No obstante la realidad social iba tomando cuerpo en el ensanche de Barcelona y las diversas clases sociales iban mezclándose.

Como consecuencia de la escasez de suelo para viviendas baratas, durante el primer tercio del siglo XX entre otros se construyeron un importante número de viviendas denominadas "pasillos"¹⁸.

Una de estas implantaciones se produce en la denominada Izquierda del Ensanche, área que presentaba entonces todavía espacios agrícolas y una importante presencia de fábricas; en esta parte del Ensanche los pasillos ocuparon el interior de las parcelas edificadas con inmuebles de renta de varias plantas destinados a clases medio-bajas.

"Todo ello proporcionó unas viviendas con estándares mínimos (inodoro, lavadero, agua corriente) en un momento de fuerte inmigración que provocaba el consiguiente aumento de la demanda de viviendas y

¹⁷ Voltes Bou, Pedro. La propiedad inmobiliaria en la Barcelona de la primera mitad del siglo XIX. Anales de la Real Academia de Ciencias Económicas y Financieras. Curso 1991-1992. Página 106.

¹⁸ "Se trata de una tipología residencial popular que recibe este nombre porque se organiza en torno a un pasillo o patio al que se abren una serie de viviendas mínimas".

encarecimiento de los alquileres, y también dio lugar a una fuerte densificación y a la transformación de las propuestas de Ildefonso Cerdá sobre el uso del interior de las manzanas"¹⁹.

Las manzanas de Cerda desde su diseño se han presentado como versátiles y con infinitas posibilidades, y esta adaptabilidad se ha empleado para incorporar viviendas obreras para gente de escasos recursos.

Los espacios interiores se han ido colmatando con el paso del tiempo y ese espacio pensado para espacios libres también se ha ocupado para usos residenciales. Este proceso importante en los sectores periféricos del Ensanche, los conocidos como los barrios de la Izquierda y de la Sagrada Familia, de tradición popular por la permanencia de usos agrícolas y por la ocupación así como la proximidad a núcleos industriales (Sant Martí, i Sants - Les Corts), donde se mezclan usos, "barracas"²⁰, "pasillos" "usos fabriles" y otras "edificaciones de alta densidad".

¹⁹ Tatjer Mir, Mercedes. "La Vivienda Popular en el Ensanche de Barcelona". Scripta Nova. Vol. VII, núm. 146. 2003.

²⁰ "Las barracas constituyeron en la Izquierda del Ensanche una forma de vivienda resultado de la ocupación de huertos o de la especulación de propietarios que dividían solares en pequeñas parcelas donde, por alquiler e incluso por venta mediante censo, se construían viviendas precarias" ver Tatjer, M.



Fig.139. Vista aérea de Barcelona. Fuente: Wikimedia Commons.



Fig.140. Plano de Barcelona en el que se observa la consolidación del Ensanche de 1890. Fuente: Institut Català de Cartografia. www.icc.cat/

Los “pasillos” aparecen como una de las formas de vivienda popular de iniciativa privada ante la escasez de alojamientos y la ausencia de vivienda pública ni de entidades sin ánimo de lucro.

Como hemos visto los cambios sucesivos de las Ordenanzas, han ido aumentando la edificabilidad de espacio exterior y han permitido la ocupación de los espacios libres interiores, apareciendo edificios con una mayor profundidad edificable y con patios interiores de ventilación.

Con esta mayor ocupación se produce un cambio en la tipología de los edificios, transformando

“La parte interior de la parcela edificada con una planta baja de hasta un máximo de 4m, que se destinará a almacén o a usos industriales. De algún modo este tipo de ocupación sería una variante de la ocupación decimonónica de la parcela del Ensanche por una fábrica con patio, continuación, a su vez, del modelo de casa-fabrica del barrio del Raval”²¹.

Otra forma de densificación es el aumento del número de plantas hasta un máximo de 7 pisos además de los entresuelos.

Con estas variaciones, los inmuebles se convierten en “casa de renta” y desaparece la jerarquía entre la planta noble o principal y las altas al no ocupar este edificio su propietario y pese a las Ordenanzas municipales relativas a distribución interna y condiciones de higiene, proliferan viviendas mínimas de 50 m², con estancias ventiladas a patios reducidos.

De este modo se produce una mezcla social:

- Los pasillos en el interior de la manzana, son de alquiler, y

²¹ Ver: ARTIGUES, J; MAS, F.; SUÑOL, X., “Relació de fabriques del Raval”. Barcelona: policopiats, Sobre esta tipología en el Ensanche: TATJER, M., 2000, p.157.

- El propietario vive en el inmueble principal con vistas al exterior
- O generalmente al ser de clase alta viven en la parte más noble de Ensanche.

Esta tipología económica surge como necesidad de tener viviendas baratas por cuanto

“Esta tipología popular apenas era conocida en Barcelona en el siglo XIX, puesto que solamente hemos encontrado, por el momento, escasas referencias; una de ellas en el barrio del Raval, en el llamado conventet de Vallonzella, en la calle Sant Viçens, 25²², y otras en les Hortes de Sant Beltran donde surgen en la segunda mitad del siglo XIX ²³.

Los pasillos aparecen, en cambio, de forma muy clara y extendida por los barrios populares de la capital catalana y municipios de su primera corona industrial y obrera en el primer tercio de siglo XX.

“Hemos localizado y descrito casos muy representativos en Les Corts ²⁴, y tenemos amplias referencias de otros muchos en Sants, Sant Martí, Nou Barris; e incluso algunos muy bien documentados en el Poble Sec ²⁵.” ²⁶

También se localizan pasillos en el sector de la Sagrada Familia y en otras poblaciones del entorno como Badalona, Santa Coloma, o ciudades industriales como Sabadell, donde eran denominadas “estades”.

²² ARTIGUES; MAS; SUÑOL, 1980 p. 52.

²³ Frecuentes a partir de 1850, TATJER, 1988, p.133-135.

²⁴ HERNANDEZ, F.X; TATJER, M.; VIDAL, M., 1991, p. 223-225, y también TATJER, M., VILANOVA, A., 2001, p. 14-15 donde describimos y reproducimos el plano de dicho pasillo.

²⁵ En 1930 aparecen pasillos en la calle Juliá y sus alrededores. Su origen es una casa preexistente y un huerto que entre 1926 y 1947 se convierte en 17 viviendas de unos 40-50 m2 situadas entorno a un patio y con servicios de agua y wc comunes. Cf. FERNANDEZ, 1994.

²⁶ Tatjer Mir, Mercedes. “LA VIVIENDA POPULAR EN EL ENSANCHE DE BARCELONA”. Scripta Nova. Vol. VII, núm. 146. 2003

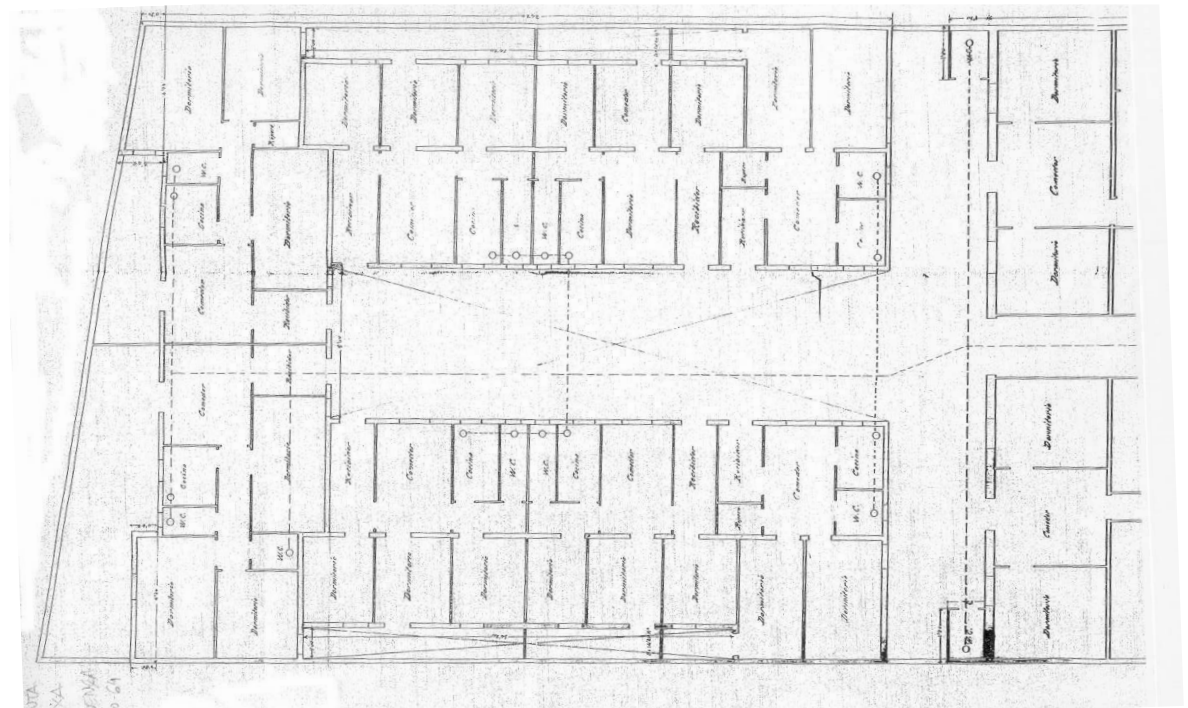


Fig.141. Ejemplo de tipología de “pasillo” en forma de U, en edificio de 1929, situado en la calle París, también en Izquierda del Ensanche. (AMAB. Expediente 43919). Ambos citados por Tatjer M (2003).

“No podemos evaluar el número de pasillos que se llegaron a construir en Barcelona ni tampoco su cronología y ubicación espacial, puesto que responden a una cierta variedad, tanto de posición dentro del tejido urbano y de la parcela, como en sus dimensiones y materiales de construcción.

Algunos, posiblemente los más precarios, carecieron de permiso de obras en su origen y han acabado por desaparecer con el crecimiento de la ciudad, otros permanecen ocultos y solo se hacen visibles mediante el trabajo de campo, o cuando se realiza alguna remodelación edificatoria o urbanística”²⁷.

Además de la presencia de espacios agrícolas, la implantación de actividades fabriles y la lenta urbanización, se añaden otros factores de marginalidad urbanística en estos sectores, que es la presencia de equipamientos como:

- La cárcel Modelo, (enclavada en esta zona desde fines de siglo XIX),
- El Matadero,
- Los cuarteles
- Las cocheras de los tranvías;
- Y, por otra, la línea de ferrocarril a cielo abierto que solo era posible atravesar por algunos pasos de madera como el conocido “puente del Mico”.

“En esta zona se ubicaron en la década de 1920 un buen número de barracas de índole diversa tanto de materiales de deshecho como construidas con mampostería ligera; tenían una reducidísima superficie y presentaban graves carencias en los servicios de agua corriente, inodoros, desagües; en 1929 se contabilizaron en esta zona unas 665 barracas”²⁸

²⁷ Tatjer Mir, Mercedes. “LA VIVIENDA POPULAR EN EL ENSANCHE DE BARCELONA”. Scripta Nova. Vol. VII, núm. 146. 2003

²⁸ PONS, F.; MARTINO, J.M^a, 1929, p. 20-24, con una referencia amplia y detallada a las barracas de la Izquierda del Ensanche., citado Por Tatjer.

Esta tipología también permite diferenciar el importe del alquiler en función de la ubicación, así pues

“los pasillos eran propiedad del titular del inmueble en altura, que alquilaba tanto los pisos como las viviendas del pasillo.

Según datos del Padrón de habitantes de 1930 el precio de alquiler de las viviendas de los pasillos se situaba entre las 60 y las 80 pesetas mes, mientras que el de los pisos del mismo inmueble alcanzaba las 100 o las 105 pesetas”²⁹.

Como ejemplo de esta situación podemos informar que:

“Los dueños de los inmuebles eran mayoritariamente propietarios rentistas ya que ninguno residía en el mismo edificio, viviendo tres en la parte más central del Ensanche, uno en Sant Gervasi y dos en dos de las calles de más estatus de la Ciutat Vella; todas estas áreas se convirtieron desde fines del siglo XIX y a lo largo del siglo XX en los espacios de residencia de los propietarios rentistas de la ciudad”³⁰

“La configuración del Eixample como lugar predominante de residencia de los propietarios de inmuebles urbanos viene reafirmado por todos los estudios realizados.

Así el 60% y el 50% de los propietarios foráneos de la calle Escudillers y Ample, respectivamente, residían en el Eixample. Datos para los cuatro barrios de la Ciutat Vella aportados por el I.C.B. Confirman estos datos parciales, mostrando como los propietarios residentes

²⁹ Tatjer Mir, Mercedes. “LA VIVIENDA POPULAR EN EL ENSANCHE DE BARCELONA”. Scripta Nova. Vol. VII, núm. 146. 2003

³⁰ Podemos encontrar un trabajo sobre el lugar de residencia de los propietarios de los inmuebles de renta en: TATJER, M. Burgueses, inquilinos y rentistas. Mercado inmobiliario, propiedad y morfología en el centro histórico de Barcelona: la Barceloneta 1753-1982. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1988.

en el ensanche controlaban el 32% del número total de viviendas en alquiler, seguido de los residentes en la propia Ciutat-Vella que eran titulares del 17% del citado conjunto"³¹ .

En estos sectores rodeados de actividades industriales, disminuye el valor del suelo lo que facilita la aparición de grupos de vivienda popular y los pasillos son una alternativa a la ausencia de vivienda popular en la que una parte de la población barcelonesa autóctona e también inmigrante encontró su espacio para vivir.

Este hecho también facilitó un fenómeno curioso que es la heterogénea mezcla social en espacios próximos y centrales de la ciudad, que no son habituales con otras tramas, y con proximidad a los núcleos laborales, en:

“Los pasillos al existir espacios comunes de acceso con las viviendas de las plantas del edificio, que si bien podían implicar una menor privacidad, en contrapartida también podían favorecer las relaciones de vecindario entre grupos sociales relativamente distintos.

Y por otra parte, el escalado de alquileres respecto a las viviendas en las plantas posibilitaba una adaptación del alquiler a los ingresos familiares sin renunciar a localizaciones relativamente centrales y de carácter mesocrático-popular.

De hecho, en una buena parte de las calles de la Izquierda del Ensanche próximas, incluso, a las áreas de pasillos y barraquismo y de los espacios ocupados por fábricas e infraestructuras, se habían ido construyendo en la década de 1920-1930 un buen número de sencillos edificios de renta junto a otros de mayor calidad constructiva y social"³².

31 Informacion Cartográfica y de Base (I.C.B.) S A.: Dossier Ciutat Vella. 1987. Explotación del Catastro de Urbana de 1984.

32 Tatjer Mir, Mercedes. "LA VIVIENDA POPULAR EN EL ENSANCHE DE BARCELONA". Scripta Nova. Vol. VII, núm. 146. 2003

Todo esto contrasta con "El Quadrat D'Or", zona del Eixample con su eje en el Passeig de Gràcia, y con los límites de la calle Aribau a la izquierda y el Passeig de Sant Joan a la derecha y la Avenida Diagonal a su norte, donde las familias burguesas construyeron sus casas palacio en las grandes avenidas y nuevas calles de la ciudad.

De este modo la ciudad también se zonificaba con sus diferentes tipos de alojamientos:

- Los pasillos y las barracas.
- Las viviendas mínimas con mejoras respecto a las viviendas para clases populares.
- Las promociones de viviendas en régimen de cooperativa.
- Las viviendas para las clases medias, amplias, confortables y equipadas con ducha, bañera, calefacción central, ascensor, etc, ya habituales en los nuevos edificios.
- Y las viviendas de la alta burguesía en el Ensanche central, Sarriá y Sant Gervasi.



Fig.142. La Pedrera de Gaudí situada en el "Quadrat d'Or" del ensanche central de Barcelona. Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.143. Plano del trazado de las líneas del ferrocarril anteriores a la aprobación del Ensanche. Fuente: Elaboración propia sobre plano topográfico realizado por Ildelfonso Cerdá en 1855. A. Estacion a Mataró B. Estación a Granollers C. Estacion a Martorell D. Estación a Molins

3.7 El ferrocarril en Barcelona ³³, y su afección al Plan de Ensanche

La primera línea de ferrocarril de España se inauguró en 1848 y fue la línea Barcelona – Mataró.

En aquel momento la ciudad aún estaba amurallada y por motivos defensivos la ciudad había crecido hacia “arriba” dejando un gran espacio libre en las inmediaciones de la muralla, Barcelona se encontraba aislada de las poblaciones cercanas (Gràcia, Sant Martí de Provençals o Sants) por una zona de servidumbre militar³⁴ en la que estaba prohibido levantar cualquier tipo de edificación.

Durante la década de 1840 se produjeron diversos intentos para derribar las murallas, todos ellos fallidos, y no fue hasta el año de 1854, cuando el Gobierno (coincidiendo con la declaración de una epidemia de cólera en Barcelona), autorizó el derribo definitivo de las mismas, excepto la muralla de mar, mediante una R.O. fechada el 15 de agosto de aquel mismo año.

³³ Podemos encontrar diversos trabajos de Rafael Alcaide Gonzales sobre la implantación del ferrocarril en Barcelona:

- Alcaide Gonzales, Rafael. Tesis Doctoral “El ferrocarril en Barcelona 1848-2010. Desarrollo, implicaciones urbanas y perspectivas para el siglo XXI” 2010.

- Alcaide Gonzales, 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. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194.

- ALCAIDE GONZÁLEZ, R. “El Plan de enlaces ferroviarios de Barcelona de 1933: Un hito en la construcción de la ciudad contemporánea”. Ponencia IV Congreso Historia Ferroviaria. Málaga. 2006.

- ALCAIDE GONZÁLEZ, R. “El Ferrocarril y su relación con la ampliación del Puerto de Barcelona durante el siglo XIX”. Ponencia V Congreso Historia Ferroviaria. Palma. 2009.

³⁴ La zona de servidumbre militar, en la que no se podía edificar, conformaba un área batida por un tiro de cañón, de forma similar a la mitad de una corona circular, que se extendía desde las murallas de Barcelona hacia el exterior, con una anchura de 1.500 varas (1.253 m).

Cuatro años más tarde, mediante en diciembre de 1858, Barcelona perdía definitivamente su condición de plaza fuerte, al autorizar el Ministerio de la Guerra un ensanche ilimitado a la ciudad, conservando las zonas militares de Montjuïc y la Ciudadela³⁵.

3.8 Primeras líneas de ferrocarril en Barcelona³⁶

Con lo expuesto anteriormente y la dificultad de disponer de suelo en el interior, las primeras estaciones se construyesen fuera del recinto amurallado de las líneas Barcelona-Mataró (1848), Barcelona-Granollers (1854) y Barcelona-Martorell (1854).

a.- Línea de ferrocarril de Barcelona a Mataró.

La primera estación de ferrocarril de la línea Barcelona a Mataró se construyó en los terrenos situados cerca de la Barceloneta y la Ciudadela, al inicio de la Avenida del Cementerio, donde también se situaba la plaza de toros (El Torín), y muy cercana al Portal de Mar y al puerto barcelonés.

La Sociedad del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró comenzó las obras en junio de 1845 y la línea se inauguró el 28 de octubre de 1848.

El trazado de la línea discurría íntegramente por la fachada litoral hasta llegar al río Besòs, tras atravesar el baluarte de Don Carlos y adentrarse en el Municipio de Sant Martí de Provençals, en el que no se ubicaba ninguna estación de la línea.

³⁵ Alcaide Gonzales, Rafael. “El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana: el caso de Barcelona 1848-1900 ”.REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES. Universidad de Barcelona. Vol. IX, núm. 194, 2010

³⁶ Alcaide Gonzales, Rafael. Oc. BALAGUER, V. Guía de Barcelona a Arenys de Mar por el ferrocarril. Barcelona: Imprenta Nueva de Jaime Jesús y Ramón Villegas, 1857a. BALAGUER, V. Guía de Barcelona a Granollers por el ferrocarril. Barcelona: Imprenta Nueva de Jaime Jesús y Ramón Villegas, 1857b. BALAGUER, V. Guía de Barcelona a Martorell por el ferrocarril. Barcelona: Imprenta Nueva de Jaime Jesús y Ramón Villegas, 1875c.

b.- Línea del ferrocarril de Barcelona a Granollers.

La segunda estación término fue la Estación de Francia que se construyó dentro del recinto amurallado y muy próxima a la estación del Barcelona-Mataró, sobre terrenos habilitados para la en unos terrenos junto a la Ciudadela. La línea fue construida por la Sociedad de los Caminos de Hierro del Norte y la línea entró en funcionamiento el 23 de julio de 1854.

Su trazado, tras atravesar la muralla bordeaba la Ciudadela y, a través de la zona de servidumbre militar, discurría entre lo que hoy son las calles de

“Zamora y Juan de Austria, adentrándose en el municipio de Sant Martí de Provençals y atravesando perpendicularmente las calles actuales de Wad-Ras, Ramón Turró, Llull, Pujades, Pere IV, Pallars, Almogàvers, Sancho de Àvila, Tánger, Bolívia y

Avenida Meridiana, hasta llegar a los terrenos actuales de la plaza de las Glorias”.

Desde ese lugar se adentraba en el Clot, donde se ubicaban la segunda estación de su recorrido y los talleres de reparación de la compañía. El trazado proseguía por terrenos de Sant Martí de Provençals, donde se situaba la estación de Horta, muy alejada de dicho municipio. Posteriormente la línea llegaba a Sant Andreu de Palomar y Santa Coloma de Gramenet.

c.- Línea del ferrocarril de Barcelona a Martorell.

La tercera estación también se construyó fuera del recinto amurallado cerca de las Torres de Canaletas y a la Puerta de Isabel II, conocidos como la Riera d'en Malla (actualmente Rambla de Catalunya esquina con Ronda Universidad).



Fig.144. Trazado del ferrocarril sobre la actual vía meridiana en1935. Fuente: Servicios municipales del Ayuntamiento de Barcelona, citado en: www.railsiferraduras.blogspot.com.es/

La concesión inicial de Miguel Bergués, en 1851 se cedió a la Compañía de los Caminos de Hierro del Centro de Cataluña en 1852, y posteriormente cambiaría su denominación por la de Compañía del Ferrocarril de Barcelona a Martorell.

d.- Línea del ferrocarril de Barcelona a Molins.

El trazado de la línea discurría por la zona de servidumbre militar y describía una amplia curva desde el inicio de la actual Rambla de Cataluña hasta la Plaza Letamendi, donde seguía por la calle Aragón hasta la Avenida de Roma y se adentraba en el municipio de Sants.

La línea Barcelona-Molins fue inaugurado el día 26 de noviembre de 1854.

e.- Línea del ferrocarril de Barcelona a Zaragoza.

En 1852 se otorgó la concesión provisional de dicha línea a Alberto Urrés y otros que la transfirieron a la sociedad Compañía del Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza, la línea, que no disponía de estación término en Barcelona, se inauguró entre Montcada y Sabadell el 2 de mayo de 1855.

Con la finalidad de poder llegar a Barcelona, mientras se construía la estación término de la línea en la ciudad, la empresa concesionaria suscribió un convenio con la Compañía de los Ferrocarriles de Barcelona a Granollers en 1859, mediante el cual ésta última cedía una parte de su terminal en el Paseo de la Aduana y una parte de la estación de la misma compañía sita en San Andrés de Palomar (hoy Sant Andreu Comtal) con la finalidad de poder montar dos vías, una para cada compañía, con sus servicios correspondientes.

La Compañía del Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza presentó un proyecto para construir, en los terrenos cedidos, una estación modesta para terminal de viajeros, que se situaría cerca de las ya existentes

de las líneas de Mataró y Granollers, con fachada a la cercana Plaza del Palacio.

3.9 El Proyecto de Ensanche y su relación con el ferrocarril: la propuesta de una red ferroviaria integrada en la ciudad

La existencia de las diferentes líneas de ferrocarril descritas y que se construyeron con anterioridad al proyecto para el ensanche, motivaron la necesidad de elaborar sucesivos replanteamientos y soluciones que permitiesen la necesaria simbiosis entre el trazado de las mismas y el diseño de la futura ciudad.

Por esta razón, Ildefonso Cerdá, que ya había participado en 1851 en la elaboración del Plan de Ferrocarriles como diputado, e intervino de manera directa o indirecta en la planificación y trazado de algunas de dichas líneas de ferrocarril, tales como las de Barcelona a Granollers, Barcelona a Sarrià o Barcelona a Montcada, incorporando sus amplios conocimientos en materia de transportes y de las nuevas técnicas que se iban aplicando a los medios de locomoción terrestre.³⁷

“El primer esquema básico del sistema de comunicaciones ferroviarias de Barcelona diseñado por Cerdá aparece en la Memoria del Anteproyecto de 1855, donde la futura Gran Vía de las Cortes Catalanas, se convierte en la vía principal o “trascendental” de comunicación de la ciudad, atravesándola de O a E en toda su longitud y cruzándose con la línea de ferrocarril de Granollers en el Clot. Parte de esta vía principal conforma, a su vez, el trazado de una vía de circunvalación destinada a comunicar entre sí y con el puerto barcelonés, las diferentes estaciones existentes y todos los trazados ferroviarios.³⁸”

³⁷ Alcaide Gonzales, Rafael. Oc.

³⁸ En dicho esquema, Cerdá situaba la estación central de viajeros en terrenos cercanos a la futura Plaza de Catalunya (donde se ubicaba la estación de la línea de Martorell) y la estación central de mercancías en la de la línea de Granollers (por su cercanía al puerto).

Cabe destacar, la inclusión de dos proyectos de líneas de ferrocarril que todavía se hallaban en fase de estudio en el momento de su publicación:

- El primero la línea de Barcelona a Tarragona y
- El segundo proyecto, corresponde al ferrocarril entre Sarrià y Barcelona que aparece con su trazado primitivo y que luego sería rectificado por el propio Cerdá.

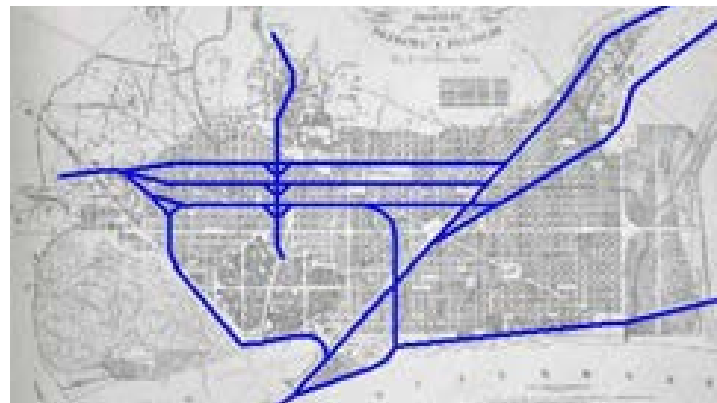
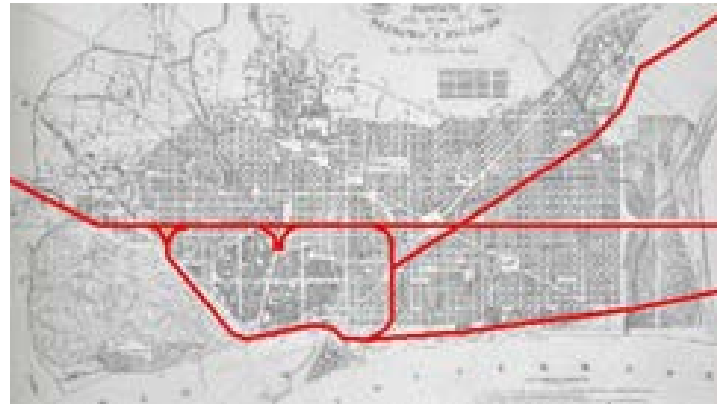


Fig.145 y 146 . Imagen superior esquema ferroviario del anteproyecto de Ensanche de 1855, y la imagen inferior corresponde al esquema ferroviario del anteproyecto de Docks de 1863 conectando la red ferroviaria con el puerto de la ciudad.

Fuente: Rafael Alcaide González (2055).

Cerdá consideraba el puerto barcelonés como una infraestructura imprescindible para el futuro desarrollo de la ciudad por ello incluyó en su Plan en el Plan de Reforma Interior y de Ensanche de Barcelona de 1859, el proyecto de ampliación del puerto y las diferentes líneas de ferrocarril existentes y su esquema de conexiones³⁹.

A partir de este momento son diversas las opciones de ubicación de las estaciones y de sus trazados que se pueden consultar en las bibliografía citada.

3.10 El ferrocarril y la creación de espacios marginales en la ciudad

De lo que antecede, se ha podido constatar que la evolución de la red ferroviaria de la ciudad de Barcelona siguió, en gran parte, el diseño de la red de enlaces ferroviarios diseñada por Cerdá cuarenta años antes de su conclusión.

No obstante, en el proyecto de Cerdá para Barcelona la futura ciudad se constituía como un todo funcional y dinámico, que no contemplaba zonas marginales ni trincheras que separaran los diferentes barrios de la ciudad, conformando verdaderas fronteras que interrumpían la comunicación y la circulación de vehículos y personas.

³⁹ En esta opción, Cerdá plantea la estación central junto al puerto en los terrenos que se sitúan entre la Ciudadela y la Barceloneta”

Sin embargo, el desarrollo constructivo del ensanche fue notablemente influido por la tremenda especulación sobre el suelo urbano edificable, al igual que la instalación de industrias de diversos tipos y almacenes en los espacios colindantes con las vías del ferrocarril y la consecuente inadecuación de buena parte de los trazados ferroviarios al sistema de espacio continuo que Cerdá había diseñado, conformaron, en la práctica, la creación de grandes espacios urbanos marginales, que se localizaron en diversos lugares de la ciudad.

Por otra parte, en el período temporal que nos ocupa, la población de Barcelona se había triplicado, pasando de 178.600 habitantes en 1859, a la cifra de 533.000 habitantes en 1900⁴⁰.

Este incremento poblacional en la capital catalana fue debido a dos factores de vital importancia en el crecimiento y desarrollo de la ciudad que hoy conocemos:

- El primero, la anexión de diversos municipios limítrofes en 1897 tales como Sants, Les Corts de Sarrià, Sant Gervasi de Cassoles, Gràcia, Sant Andreu de Palomar y Sant Martí de Provençals.⁴¹
- El segundo, la sucesiva llegada de grandes contingentes migratorios de trabajadores y sus familias, atraídos por la incesante y progresiva actividad industrial que venía experimentando Barcelona desde mediados del siglo XIX. La mayoría procedían del mundo rural y no poseían especialización laboral, siendo su poder adquisitivo muy bajo.

⁴⁰ Como dato comparativo, el total de la población española experimentó un aumento del 20,31 por ciento, pasando de 15.455.000 habitantes en 1857, a 18.594.000 habitantes en 1900.

⁴¹ Para un detallado y amplio estudio del desarrollo de los procesos de anexión de los municipios cercanos a Barcelona, véase NADAL, F. Burgueses contra el municipalismo. La configuración de la gran Barcelona y las anexiones de Municipios (1874-1904) Geo-Crítica. Universidad de Barcelona, nº 59-60, 1985. Citado por Alcaide R.



Fig.147. La estación de Sant Beltrán fue sustituida por la Estación de El Morrot, situado a algunos cientos de metros más al Sur. Año 1917.

Fig.148. Apeadero de Passeig de Gràcia a principios del siglo XX.

Fig.149. Depósito ya desaparecido de Barcelona-Vilanova, nombre oficial de la estación del Norte de Barcelona.

Fuente: www.ferropedia.es/

Por otra parte, la falta de viviendas y su imposibilidad de adquirirlas junto a un alto precio de los alquileres constituían un grave inconveniente para los recién llegados.

Como ya hemos analizado, este problema propició la creación de asentamientos precarios, constituido por agrupaciones de pequeñas viviendas de autoconstrucción, barracas y chabolas en zonas no urbanizadas, por hallarse cercanas de los trazados ferroviarios o bien a las zonas industriales próximas.⁴²

En este sentido, Lewis Mumford, en su crítica a la ciudad industrial, nos acerca a la terrible realidad de aquellos asentamientos marginales, cuando describe el aspecto de los espacios urbanos generados por el establecimiento del ferrocarril y sus industrias auxiliares:

“Las casas para los obreros, y a menudo también las de la clase media solían edificarse pegadas a una fundición de hierro, un establecimiento de tinturas, una fábrica de gas o un desmonte de ferrocarril. Bastante a menudo se las levantaba sobre tierras llenas de cenizas, vidrios rotos y desperdicios, en las que ni siquiera la hierba conseguía arraigar; también solían estar al borde de un vaciadero o de un enorme amontonamiento permanente de carbón y escoria: noche y día el hedor de los desperdicios, las lóbregas emanaciones de las chimeneas, el ruido de la maquinaria martillando o zumbando, acompañaban la rutina doméstica.”⁴³

⁴² Alcaide Gonzales, 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. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194.

⁴³ MUMFORD, L. La ciudad en la Historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas. 2ª ed. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1979.

Uno de los primeros espacios urbanos en el que se localizaron este tipo de asentamientos fueron los terrenos situados junto al trazado de la vía Barcelona a Mataró, entre la estación de Barcelona y el río Besòs; terrenos que, en el Plan Cerdá, debían destinarse a la gran estación ferroviaria que el proyectó cerca del puerto.

Posteriormente, en 1907, la construcción de la estación de Pueblo Nuevo y de sus instalaciones ferroviarias anexas, determinaron la ocupación prácticamente total de los terrenos comprendidos entre la vía del ferrocarril y la línea de costa, y con ello el bloqueo de los accesos de la ciudad al mar, desde la Barceloneta hasta el río Besòs.

La sucesiva instalación de fábricas en la zona se hizo básicamente en el lado de montaña de la vía férrea de Barcelona a Mataró, quedando entre ésta y la línea de costa, pequeños espacios sin uso determinado, donde se empezaron a construir, desde 1879 los primeros grupos de barracas que, posteriormente conformarían los barrios del Somorrostro, Pekín, Bogatell y el Camp de la Bota.⁴⁴

Lo mismo ocurría en otros lugares de la ciudad en los que el trazado del ferrocarril había creado espacios intersticiales donde, por su extensión o su situación no resultaba factible la construcción de talleres, almacenes o industrias.⁴⁵

⁴⁴ Véase al respecto, el trabajo acerca de la historia de la formación de los diferentes barrios de barracas de Barcelona y de las luchas vecinales derivadas de su desmantelamiento y del traslado de sus habitantes a otros barrios de la ciudad, elaborado por FABRÉ, J. Y HUERTAS CLAVERÍA, J. M. (1980) Tots els barris de Barcelona 2ª ed. Barcelona: Edicions 62, VII Vols, 1980, citado por Alcaide R.

⁴⁵ En las cercanías de la estación del Morrot, entre la montaña de Montjuïc y el mar, surgieron diversos poblados de chabolas como Can Tunis o, posteriormente, Jesús y María, entre otros. El conjunto de estos barrios marginales de Barcelona, que también empezaban a extenderse por algunos sectores de la montaña de Montjuïc agrupaba, en 1922, un total aproximado de 4.000 barracas, en las que se hacinaba una población de 20.000 habitantes. Citado por

También la construcción de los trazados ferroviarios y sus instalaciones ha favorecido la creación de bolsas de suelo similar en el centro de la ciudad, por ejemplo el delimitado por las calles de Nàpols, Almogàvers, Avenida Meridiana y Carretera de Ribes, en el que se situaban la estación del Norte y todas sus instalaciones anexas.

En otros casos, el trazado de las vías férreas determinó graves rupturas en la continuidad de la circulación viaria y la separación física de barrios enteros.

En definitiva, la morfología urbana de la Barcelona de principios del siglo XX ha estado condicionada por los diversos trazados ferroviarios, que podrían resumirse:⁴⁶

- a) La discontinuidad urbanística de la Plaza de les Glòries con el conjunto del ensanche, resultante del cruce en la misma de las vías férreas de Girona, Tarragona y Vic.
- b) La trinchera abierta en el barrio de Poblenou, entre las calles de Zamora y Juan de Austria, para permitir el paso del ferrocarril desde la estación de Francia hasta la Plaza de les Glòries.
- c) La indefinición urbanística de los alrededores de la estaciones de Sants, el Clot, Sant Andreu Arenal y Sant Andreu Comtal.
- d) Las barreras arquitectónicas establecidas por los trazados ferroviarios a nivel de la calle entre las estaciones de Sants y Hospitalet de Llobregat, entre la estación del Norte y la de Sant Andreu Arenal y entre las del Clot y Sant Andreu Comtal.

Alcaide R.

⁴⁶ Alcaide Gonzales, Rafael.



Fig.150. Plano de los tranvías y los ferrocarriles. Plan Jaussely

e) La progresiva ocupación y reserva de espacios urbanos anexos a las vías del ferrocarril, en las zonas de Can Tunis, la Sagrera⁴⁷, la Avenida Meridiana, Sant Andreu y la zonas del Bogatell y Poblenou colindantes con la línea de costa.

Este sistema de ordenación ferroviaria de Barcelona se prolongó hasta 1954, año en que se inauguró el trazado subterráneo del ferrocarril por la avenida de la Meridiana. Posteriormente, entre 1970 y 1990⁴⁸, diversas actuaciones urbanísticas de gran envergadura han venido propiciando la recuperación para la ciudad de buena parte de los espacios que se han descrito en este trabajo.

En la actualidad, todavía quedan pendientes de resolución algunos de los problemas urbanísticos generados por los trazados ferroviarios construidos durante el siglo XIX, quizá la llegada del ferrocarril de alta velocidad a Barcelona y la reforma de los accesos ferroviarios contribuyan a solucionar, algunos de los problemas urbanísticos que esa misma llegada del ferrocarril a la ciudad propició, y que se han mantenido a lo largo los años.



Fig.151. Paseo de Gracia. Año 1870-1879. Fotografía: Joan Martí. Archivo Fotográfico de Barcelona. www.arxiufotografic.cat

⁴⁷ Uno de los espacios ferroviarios de Barcelona de mayor extensión (200.000 m² y 17,5 km de vías) lo constituye en la actualidad la estación de mercancías de La Sagrera, cuyas obras de construcción se llevaron a cabo entre 1918 y 1922. A partir de 1947, en los espacios marginales creados por dicho enclave ferroviario, surgió el poblado de barracas denominado La Perona, con motivo de la llegada, en ese mismo año, de Eva Perón a España. Actualmente esta proyectado en dichos terrenos la construcción de la nueva estación de ferrocarril de la Sagrera. Citado por Alcaide R.

⁴⁸ Los trenes dejaron de circular en superficie por el tramo comprendido entre la Plaza de les Glòries y el Clot en 1972, mientras que la zona ferroviaria que abarcaba los terrenos comprendidos entre la Barceloneta y el río Besòs, fue desmantelada a en 1989.

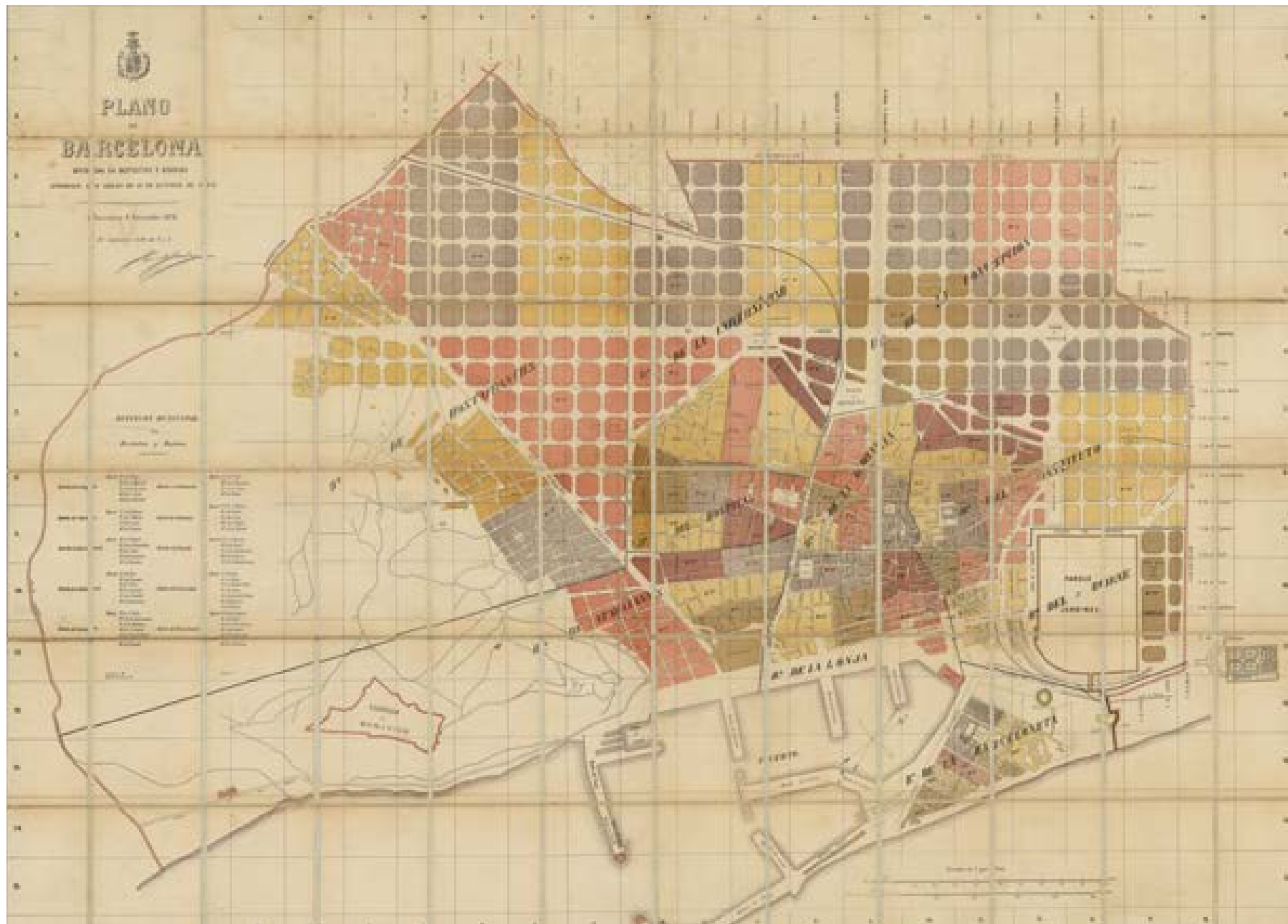


Fig.152. Plano de Barcelona dividido en distritos y barrios aprobado en sesión de 31 de octubre de 1878. Fuente: "Institut Cartogràfic Català". www.cartotecadigital.icc.cat/

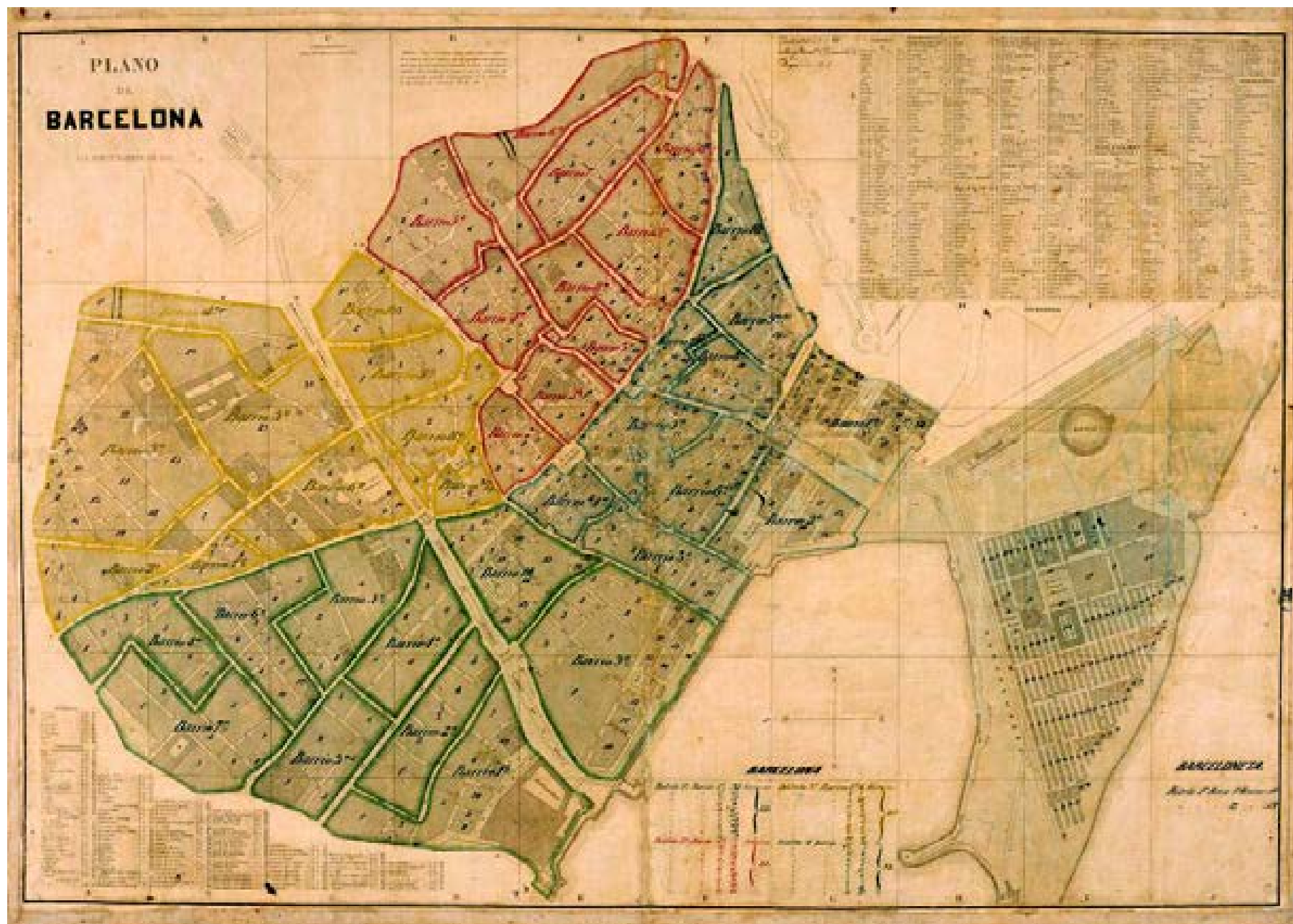


Fig.153. División en barrios de la Ciutat Vella en 1858. Fuente: Ayuntamiento de Barcelona. www.bcn.cat/

3.11 Las Ordenanzas de Edificación como normas en el proceso de densificación del Ensanche, y su impacto sobre la manzana tipo

Como ya hemos apuntado en nuestro trabajo, el estudio del proceso de edificación del Ensanche puede hacerse mediante el análisis y evolución de las Ordenanzas de Edificación de la ciudad. Comprenderlas y ver cómo han ido definiéndose en cada momento histórico, y cómo desde la Administración imponen como principales vías de control de la edificación, nos obliga a situarlas en un lugar relevante de este proceso urbano. En definitiva, se trata de explicar cómo se ha edificado, en nuestro caso el ensanche y cuáles han sido los mecanismos de control que se han impuesto en cada momento.

En el caso de Barcelona, las Ordenanzas, se han ido sucediendo desde 1859, aproximadamente cada diez años, y permite analizar de una parte su proceso de transformación y llegado el momento cuales son las mejores alternativas para poder recuperar el espíritu inicial del Plan.

Monserrat Julia y Torne presenta una síntesis que cuales han sido los cambios y las incidencias de las Ordenanzas municipales de edificación más significativas a partir de la aprobación del Plan Cerdá y su texto de Ordenanzas en la ciudad de Barcelona⁴⁹. El artículo presentado forma parte de un trabajo más amplio que lo completa.⁵⁰

⁴⁹ Julia y Torne, Monserrat "Las Ordenanzas Municipales de Edificación de Barcelona y su concreción en el Ensanche (1859-1988) contenido en CERDA, CIUDAD Y TERRITORIO. UNA VISION DE FUTURO. Generalitat de Catalunya. Libro catálogo de la exposición Mostra Cerdà. Urbs i Territori , celebrada en Barcelona en 1994.

⁵⁰ Se citan como referencias
 - El estudio demográfico de Isabel Pujades "Expansión Demográfica de 1857 a 1980: de la ciudad industrial a la ciudad metropolitana".
 - Historia urbana del Plan de Barcelona. C. 1985, vol. I. Parte del trabajo ha puesto en relación las Ordenanzas con el contexto político, mediante la figura del alcalde bajo el cual están vigentes cada una de ellas;

Todo el trabajo se centra en al ámbito del Ensanche de Cersa, toma como modelo una manzana cuadrada "tipo" con patio central para poder comparar los cambios.

Los cambios en las ordenanzas han supuesto cambios en la composición y forma de la manzana que han ocasionados cambios en la morfología de la edificación. A simple vista se desprende que uno de los cambios mas evidentes ha sido el tener "una edificación enormemente densificada si los comparamos con los inicios planteados por Cerdá".

Dicho estudio se realiza básicamente a partir los textos de las Ordenanzas publicados utilizados como principales fuentes documentales y con mayor dificultad contrastar lo diseñado con la realidad construida y con otras obras complementarias que ya habían estudiado el tema.

De manera genérica apuntamos la visión que algunos autores han personalizado de sus características respecto las enormes limitaciones que tienen y, sobre todo, a su facilidad para quedarse anticuadas.

Se parte de las Ordenanzas planteadas por Cerdá en el año 1859 que tampoco han sido exceptuadas de modificaciones en el transcurso de su vigencia.

"Debe decirse que estas Ordenanzas no se aprobaron, continúan vigentes las del año 1856⁵¹; serán en cambio las Ordenanzas aprobadas en el año 1891 las que conformarán la edificación iniciando una nueva orientación que se verá continuada las Ordenanzas de 1923, 1932, 1942 y 1947."

- Bastardas y V. Scholz "El gobierno de la ciudad de Barcelona 1249-1986". Ayuntamiento de Barcelona, 1986
 - "El Ayuntamiento de Barcelona en el siglo XX: cómo se hace y deshace una ciudad en ochenta años".
 - L'Avenç (monográfico) núm. 58, Barcelona, marzo 1983.

⁵¹ Ordenanzas municipales de la ciudad de Barcelona. Barcelona 1957.

Los textos de 1958, 1966, 1972, 1976, 1978 y 1988 pueden completarnos un concepto más actual, que identifica forma en cada con el máximo permitido".⁵²

El estudio presenta la evolución de la manzana tipo Ensanche, de base cuadrada, de 113 por 113 m, con chaflán de 20 m y un patio central situado en calles de una ancho normalmente de entre 20 y 50 m, en cuatro cortes cronológicos:

- 1859-1889,
- 1990-1932,
- 1933-1975
- y 1976-1988).

Se analizan algunos parámetros significativos en la ocupación de la edificación: porcentaje de superficie edificable, mecanismos en la ocupación de los patios centrales de la manzana, la altura máxima de las casas y el número de plantas. Analiza las artimañas que se van introduciéndose para sobrepasar los límites reguladores de las diferentes Ordenanzas se cita como ejemplo:

- El altillo de 2,5 m las plantas bajas de las Ordenanzas de 1891, que permitirá el desdoblamiento de la planta baja en otras plantas, semisubterráneo y el entresuelo en las Ordenanzas de 1923;

⁵² Julia y Torne, Monserrat. op.cit. 1994

- La edificación por encima de la altura reguladora con la planta ático en las Ordenanzas de 1932, y del sobreático en 1942.

- La sustitución definitiva de la planta baja en semisubterráneo y entresuelo (Ordenanzas de 1947).

Se citan alguna bibliografía utilizada⁵³, la primera de año 1959 de E. Bordoy⁵⁴, en la cual se explica el proceso de aumento del volumen de la manzana; En la representación gráfica de Bordoy se establecen seis momentos de la densidad de la manzana hasta alcanzar en último momento los 294.771,61 metros cúbicos.

Otra planteada por el Laboratorio de Urbanismo años después con el título de "Las Ordenanzas de la Edificación", plantea cuatro grandes etapas⁵⁵:

- Ordenanzas de parcela, 1860-1890,
- Ordenanzas de manzana de casas, 1891-1941,
- Ordenanzas congestivas, 1950-1976"
- Y el Plan General Metropolitano de 1976.

⁵³ El estudio de Monserrat Julia, se refiere a los estudios que se relación a continuación.

⁵⁴ E. Bordoy. Ildefonso Cerda. El hombre y su obra, Barcelona, 1959.

⁵⁵ "Estudio del Ensanche. Barcelona, Ayuntamiento de Barcelona. Urbanismo, 1975.

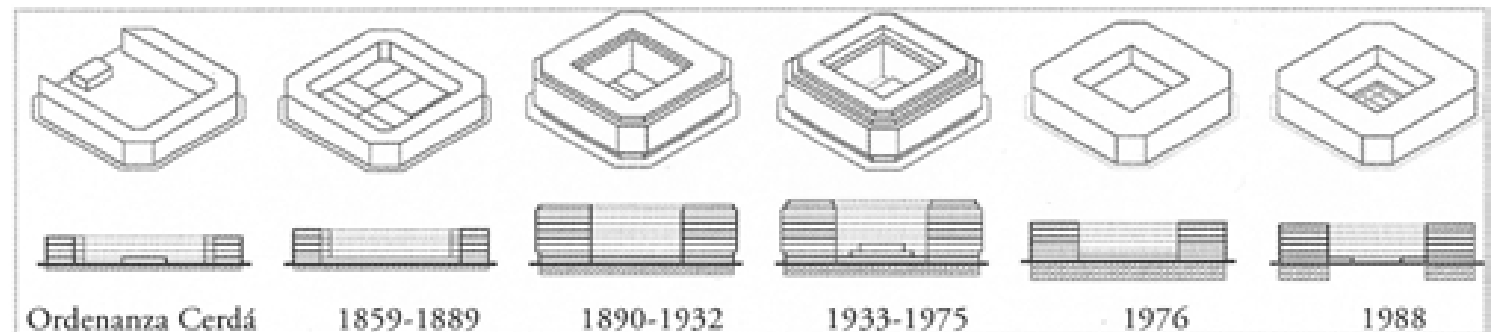


Fig.154. Proceso de colmatación de una manzana tipo del Ensanche de Barcelona con los cambios de las sucesivas ordenanzas. Fuente: Monserrat, Julia. 1994.

Finalmente, se cita la propuesta de J. Sabaté Bel de 1986, que apunta a la aprobación de las Ordenanzas de 1891, que vienen a sustituir las Ordenanzas de 1856, bajo las cuales se construye todo el Ensanche.

“Pero ahora, al analizar el texto de las Ordenanzas de '891, encontramos en todas las determinaciones de las Reglas Especiales de las casas en las zonas del Ensanche —ocupación, forma y capacidad del patio central, pasajes, retirada voluntaria de toda una fachada... Que el elemento de referencia es la manzana. La significación de la parcela, en otro tiempo protagonista de los textos de ordenanzas, parece haber disminuido en 1891. Ni el proyecto presentado, ni los numerosos escritos de alegaciones, se refieren.”⁵⁶

Julia, establece cuatro etapas en la evolución de la manzana del ensanche:

1859-1889

Se unifican las Ordenanzas anteriores a 1891, de una parte las Ordenanzas incluidas en el Plan Cerda, que establecían los principales parámetros de construcción en el inicio:

- Ocupación máxima de la edificación (50% de la parcela y el resto destinado a jardín).
- 16 metros como altura máxima reguladora y la su división en planta baja y tres plantas.⁵⁷

⁵⁶ J. Sabaté: “Hacia la ordenanza del Ensanche”, dentro de La formación Ensanche de Barcelona. Barcelona, 1990, p. 89.

⁵⁷ I. Cerda: Ordenanzas municipales de construcción de Barcelona y que se hallan comprendidos en su ensanche. Barcelona, 1959. Artículos 89, 93, 102 y 115.

1891-1932

Un segundo momento desde la aprobación de las Ordenanzas de 1891 hasta 1932, en que se constatan los principales cambios:

- La ocupación de la superficie de la manzana pasa al 73,60% (manzanas de casas de 10.000 m²) y la ocupación del patio con edificaciones auxiliares de diversa naturaleza (chimeneas, ventiladores, etc.); Pasando de construcciones 4,40 m en las Ordenanzas de 1891, hasta los 5,50 m en las de 1932, que se mantendrá hasta el año 1976.

- La altura máxima reguladora de los edificios se ve modificada a 22 metros y seis plantas sobre la planta baja.

- La introducción del altillo (de 2,5 m) en esta planta baja de 5 m supondrá a la larga el aumento del número de plantas del edificio⁵⁸, con las Ordenanzas de 1923, se permite desdoblar la planta baja en plantas semisubterráneo y entresuelo, hecho que se explicará con toda claridad en el año 1932.

- Las Ordenanzas de 1932, son las que cuentan con el mayor número de cambios sobre la edificabilidad y el aprovechamiento del suelo: aumento de la altura de la edificación hasta los 23m, introducción del ático por encima de la altura reguladora bajo la forma de un cuerpo separado 3 m de la línea de la fachada, y el rebasamiento de la superficie edificable con tribunas de 2 m en las fachadas del interior de la manzana⁵⁹.

⁵⁸ Las Ordenanzas municipales de Barcelona. Barcelona, 1891. Artículos 115,121 y 163

⁵⁹ Véase J. A. Solans: De las Constituciones a los Edictos.... Barcelona,p.31.

1933-1975

Un tercer momento que consolida los cambios anteriores y que en algunos aspectos se verán agravados de forma significativa por las ordenanzas de este momento (1942 y 1947), ambas mezcladas al texto de las Ordenanzas de 1958, que se prorrogarán hasta las Ordenanzas de los años 1966 y 1972:

- Por lo que respecta al patio de la manzana, se autorizan subterráneos hasta 2 m; al número de plantas superiores deberá sumárseles una para la sustitución de planta baja en semisubterráneo y entresuelo, que modificará la altura máxima de 23,85 m hasta llegar a los 24,40 m.

- Se mantienen las Ordenanzas del año 1947 hasta el 1976, pero sobre la altura reguladora se levantarán las plantas del ático (que ahora no será necesario escalonar en el interior de la manzana— y el sobreático, así como la reducción de los patios de luz y de ventilación a la superficie mínima.⁶⁰

1976-1988

Un cuarto período se establece a partir de las Ordenanzas del Plan General Metropolitano de 1976 y hasta la actualidad. Las diferentes prescripciones que contienen estas Ordenanzas, ponen fin a gran parte de los logros que lentamente habían ido superponiéndose a lo largo de los años fruto de las Ordenanzas que habían ido sucediéndose:

- la limpieza de patio interior de la manzana y la eliminación de los cuerpos que sobresalían.
- La altura máxima reguladora queda fijada en 20,75 m, lo que supone el descenso de una planta a planta baja más cinco plantas.

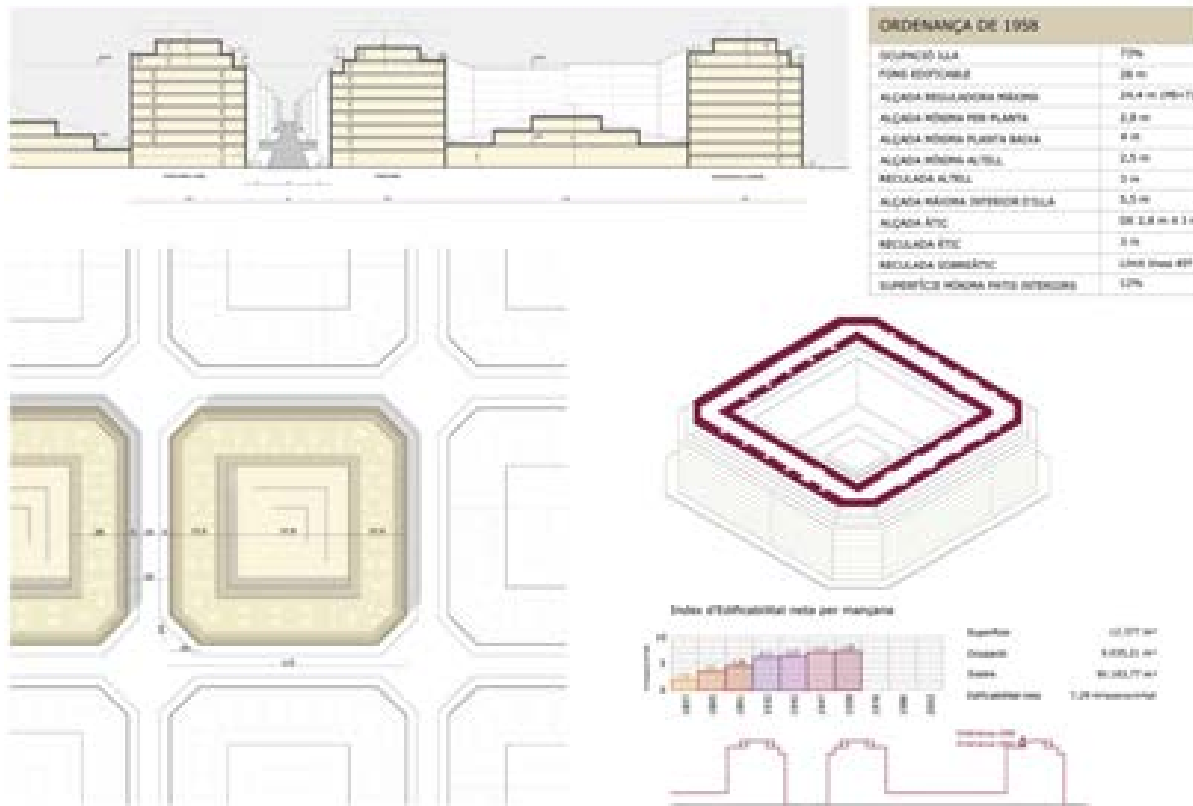


Fig.155. Ejemplo de aplicación de las Ordenanzas de 1958 sobre una manzana tipo del Ensanche. Fuente: "Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (CCCB)". www.cccb.org/es

⁶⁰ La Reforma de las ordenanzas municipales de Barcelona, 1942, y los artículos 128, 131, 133 y 135; Ordenanzas municipales de la ciudad de Barcelona. Barcelona, 1947, artículo 372.

- Prohibición de desdoblarse la planta baja en planta semisubterránea y entresuelo.
- También la prohibición de construcción del sobreático
- Prohibición de la unificación de los patios (luz y ventilación).⁶¹

En conjunto, supone el inicio de un proceso de densificación del Ensanche de gran trascendencia histórica.

3.12 Las Ordenanzas de Edificación y su impacto sobre el edificio "modelo ensanche". El caso de la "Casa Rocamora" de Pere Falqués

En 1897, se publica "Arquitectura moderna de Barcelona", publicada bajo la dirección artística de D. Francisco Rogent y Pedrosa⁶², en donde enumera, describe y comenta los edificios más representativos construidos en la Barcelona de su tiempo.

La lámina LVI es la de la casa de José Rocamora y Pujóla, en el número 8 de la Rambla de Cataluña y obra de Pere Falques⁶³, construida entre 1890 y 1891.

⁶¹ Legislación urbanística especial de Cataluña. Normas urbanística Barcelona, 1976. Artículo 222, apartados. 4 y 5.

⁶² Citado en Còcola Gant, Agustín. "El modelo ensanche, Pere Falques y la casa Rocamora. O sobre propiedad, ordenanzas y elementos estructurales en Barcelona a finales del siglo XIX". Espais interiors Interiors: Casa i art, des del segle XVIII al XXI. Jornades Internacionals Espais Interiors. Publicacions i edicions de la Universitat de Barcelona.2007. Podemos consultar la obra en la web de la Universidad Politécnica de Cataluña, Fons històric de la biblioteca ETSAB <http://mdc.cbuc.cat/cdm/compoundobject/collection/fonsETSAB/id/1525>

⁶³ Fue arquitecto municipal de Barcelona desde 1889 hasta 1916. Ver MOLET I PETIT. JOAN. "Un arquitecte municipal de l'època de la Restauració: Pere Falques i Urpi (1850-1916)". en Congrés Internacional d'Historia de Catalunya i la Restaurado, Manresa: Centre d'Estudis del Bages. mayo de 1992. pp.403-409., citado por Còcola Gant, Agustín. "El modelo ensanche, Pere Falques y la casa Rocamora. O sobre propiedad, ordenanzas y elementos estructurales en Barcelona a finales del siglo XIX".



Fig.156. Rambla de Cataluña nº8. Casa Rocamora, del arquitecto Pere Falqués. Fuente: Lámina LVI del catálogo de Arquitectura Moderna de Barcelona de 1897.

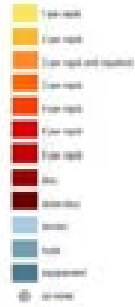


Fig.157. Ejemplos de consolidación de manzanas en la "Dreta de l'Eixample"; existe una gran reserva de suelo para terciario y equipamientos. Fuente: "Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (CCCB)". www.cccb.org/es



Fig.158. Ejemplos de consolidación de manzanas en la "Esquerra de l'Eixample"; destinado casi en su totalidad a suelo residencial y con una fragmentación mayor de la parcela tipo. Fuente: "Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (CCCB)". www.cccb.org/es

El objetivo del estudio es pues identificar si existe un modelo previo de construcción entre medianeras en estas parcelas del ensanche y aún más ver cómo era el tipo de vivienda que se desarrolla en la década de 1880, si en aplicación de las Ordenanzas estaba sujeto a una serie de condicionantes que determinarían su configuración, en planta y en fachada y además en cuanto a su distribución interior.⁶⁴

Las condiciones que forman el modelo y que aplicaremos al ejemplo mencionado son la parcelación de la propiedad, las ordenanzas de edificación y la propia estructura de los edificios.

El suelo tenía unas características idóneas para ser urbanizado: cada manzana está compuesta por una media de cuatro parcelas diferentes, a la que le solía corresponder unos 105 metros de fachada después de la urbanización⁶⁵, no siendo necesaria una reparcelación general, solo se hicieron regulaciones de lindes y el proceso se realizaba con rapidez y sin conflictividad, pero se puede afirmar que la estructura de la propiedad si condicionó la forma final del proyecto de Cerda.

"Si tenemos en cuenta que las manzanas tienen 113 metros por lado con sus respectivos chaflanes, da como resultado que los metros lineales de fachada (perímetro de la manzana) son muy escasos en relación a la superficie edificable. Esto significa que a cada metro de fachada le corresponden 29'5 m² de suelo, cuando por ejemplo, en el barrio de Gracia la relación es de un metro de fachada por 12-17 m² de suelo, lo que permite construir un mayor número de edificaciones".

Espais interiors Interiors: Casa i art, des del segle XVIII al XXI. Jornades Internacionals Espais Interiors. Publicacions i edicions de la Universitat de Barcelona. 2007. Podemos consultar la obra en la web de la Universidad Politécnica de Cataluña, Fons històric de la biblioteca ETSAB.

⁶⁴ Para mayor detalle ver. CÓCOLA GANT. AGUSTÍN. Op. cit.

⁶⁵ Más detalles en COROMINAS I AVALA. MIQUEL. Los orígenes del ensanche de Barcelona. Suelo, técnica e iniciativa. Barcelona: Ediciones UPC, 2002, p. 120.

En consecuencia, para compensar esta relación y para poder sacar mayor rentabilidad a las propiedades, las casas del ensanche debían de construirse en profundidad y aprovechando la altura, hecho que también fue posible debido a la amplitud de las calles.

De esta manera, el proceso de parcelación se pensó para dar cabida a un modelo de edificio que de media disponía de una anchura de entre 11 y 14 metros (entre 8 y 10 inmuebles por lado de la manzana) con el fin de albergar dos viviendas por planta, surgiendo una planta tipo que se repetirá a lo largo de toda la superficie del ensanche.”⁶⁶

En definitiva, debido a las dimensiones de la propiedad inicial y el dimensionado de las parcelas resultantes, surge una parcela tipo de dimensiones similares sobre la que se construyen los edificios que más tarde serían conocidos como “casa de renta”: planta rectangular, profunda, entre medianeras, construida en todas las alturas, con doble fachada (hacia la calle y hacia el interior del patio de manzana) y en las que se disponían dos viviendas en cada planta.

Al mismo tiempo, este modelo responde a la necesidad de determinar la perpendicular entre la medianera y la fachada con tal de que la regularización facilite la distribución del espacio interior y, lo que es más importante, facilite también la adecuación al sistema constructivo.

Una vez determinado a grandes rasgos el tipo de planta que se iba a desarrollar, sólo faltaba especificar su altura y profundidad máximas permitidas, así como algunas características relativas a su fachada, a su construcción o a su saneamiento.⁶⁷

3.13 Las Ordenanzas de edificación en el Ensanche

Como ya hemos visto, las ordenanzas de edificación con las que se inicia el ensanche fueron aprobadas tres años antes del Plan Cerdá⁶⁸, pero a la construcción de la casa Rocamora les fueron de aplicación las Ordenanzas de 1879 y los artículos no modificados de las de 1856.

Las Ordenanzas de 1856 regulaban varios conceptos, la altura máxima permitida; “era de 17,46 metros y si la anchura de la calle era igual o superior a 6,79 metros⁶⁹ se permitía una altura de 19,40 metros.

La altura se repartía en planta baja, entresuelo y tres pisos altos o entre planta baja y cuatro pisos altos. La separación entre solado y solado debía ser de 3,88 metros en planta baja. 3,49 metros en el primer piso y en los restantes 3,29, 3,10 y 2,52 metros respectivamente.

El tipo de composición de las fachadas:

“Las aberturas de las mismas deben colocarse equidistantes del centro a los extremos laterales, siendo además condición precisa que las casas tengan tres balcones como mínimo, debiendo colocarse el mirador en el centro y ser construido en armadura de hierro y cristales.”

Los balcones “no podían salir del firme de la pared más de 0,77 metros en calles de más de 6,7 metros.” Y la dimensiones de los cerramientos en si artículo 64.

“La pared que tiene que asentarse sobre los cimientos será de 3 palmos (0 `582 m) de grueso desde el plano del terreno hasta el entresuelo o cuarto principal.

⁶⁸ Las Ordenanzas Municipales vigentes entraron en vigor el 11 de Noviembre de 1856, pensadas para la ciudad existentes por lo que se hizo necesaria su adaptación al ensanche pero esta adaptación se retrasó hasta 1879.

⁶⁹ Esta dimensión no se corresponde con las calles del Ensanche de 20 metros de anchura.

⁶⁶ Cocola Gant, Agustín. Op. Cit

⁶⁷ Ibidem

De allí al extremo superior del edificio 2,5 palmos (0,485 m) pudiendo reducirse el espesor a 1,5 palmos(0'30 m) si la pared fuese de ladrillo.

El grueso de las paredes del interior del edificio se deja al saber y prudencia del director de la obra”.

Sin embargo, al estar pensada para otra tipología de parcela, la normativa de 1856 no regulaba la profundidad máxima edificable.

En 1874, se nombra una comisión para la reforma de las ordenanzas municipales y además el reglamento de la ley de ensanche de 1876, concede a los ayuntamientos un plazo de seis meses para rehacer las normativas y su aplicación exclusivamente a las áreas de ensanche.⁷⁰

De esta manera, el 28 de Abril de 1879 se aprueba por medio de una Real Orden las nuevas condiciones de edificación para la zona proyectada en el Plan Cerda⁷¹. Las Ordenanzas de 1879.

Ahora tenemos una regulación específica para esta ubicación y tipología de parcela:

Se modifica la altura máxima permitida, sin embargo, las normas que se refieren a las fachadas no varían y siguen siendo válidas las de la anterior ordenanza.

“Ahora, la altura máxima permitida aumenta a 22 metros, pero sin autorizar un mayor número de pisos de los descritos en 1856”.

Las nuevas condiciones aprobadas afectan a un nuevo tipo “la manzana de ensanche” en Ciutat Vella, Ahora se hace necesario regular, La profundidad edificable de las parcelas y el porcentaje de ocupación de las manzanas.

⁷⁰ El 28 de Abril de 1879 se aprueba por medio de una Real Orden las nuevas condiciones de edificación para la zona proyectada en el Plan Cerda.

⁷¹ SABATÉ I BEL. JOAQUIM. El proyecto de la calle sin nombre. Los reglamentos urbanos de la edificación, Paris-Barcelona. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos. Colección Arquithesis. 1999. p. 291.

“El 30% de la parcela tiene que quedar libre y estar situada en el centro de la manzana de forma regular con el objetivo de unificar las fachadas interiores y obtener un gran espacio ajardinado central destinado a jardín y no puede tener construcciones de ningún tipo”.

También se fija la profundidad edificable a 26 metros (27 incluyendo los cuerpos volados hacia el interior)” y se permitía que los balcones pudiesen sobresalir una distancia mayor sobre la línea de fachada.

Ahora, para las parcelas del ensanche con planta rectangular y repetible en cada una de las manzanas las ordenanzas regulan los parámetros geométricos de los edificios, “condiciones de composición y medidas sobre las fachadas y normas básicas de cimentación y al espesores de fachadas, dejando libres al maestro de obras o arquitecto los muros medianeros o interiores”, como resultado de todas estas condiciones se obtiene lo que se conoce como “modelo ensanche”, en el que las condiciones de partida, definían casi en su totalidad la sección, que a su vez condicionará la propia construcción del edificio, marcando la caja que da forma al inmueble y posición de los forjados de cada planta.

Con estas limitaciones de las ordenanzas había pocas opciones para “creatividad”. “El mismo Rogent y Pedrosa expresaba que “las casas de alquiler de otro tiempo, y no por cierto remoto, se reducían a enormes cubos con oberturas, sin gusto ni arte alguno” y refiriéndose a la nueva normativa de 1891 escribía que

“Las mismas ordenanzas municipales, prescindiendo de rutinarias e inconvenientes restricciones, han permitido dar a los edificios modernos un aspecto más pintoresco y más conforme con la naturaleza eminentemente plástica del arte arquitectónico”.⁷²

⁷² ROGENT Y PEDROSA. FRANCISCO. Arquitectura Moderna de Barcelona., op. cit. p. 66. “Ibidem. p. 12.

La repercusión que supuso orientar las ordenanzas exclusivamente en torno a un único tipo de edificación fue enorme. Piénsese que la ordenanza de 1891 fue la que (...) dio lugar al tipo de casa urbana que hoy conocemos en Barcelona⁷³, y aunque otros autores lo fijen en las ordenanzas definidas en 1879 tras la modificación de la normativa de 1856.

Además, la normativa de 1891 es la permitió la ocupación de la planta baja el patio interior de la manzana, y un mayor volumen en el tratamiento de las fachadas.

En conclusión, "después de lo expuesto, y teniendo en cuenta las consecuencias de la parcelación de la propiedad, de lo que dictan las ordenanzas y de la estructura del inmueble, podemos concluir que nos encontramos ante un tipo de vivienda que no se escapa a las características impuestas por la nueva modernidad.

Viviendas producidas en serie que responden a un modelo del cual el proyectista no se puede librar, modelo que, sin embargo, puede adaptarse a diferentes estéticas según sea la decoración que se le aplique, lo que conlleva que "su estilo" interesa sólo en tanto que elemento de fachada al suponer simplemente una superposición decorativa intercambiable."

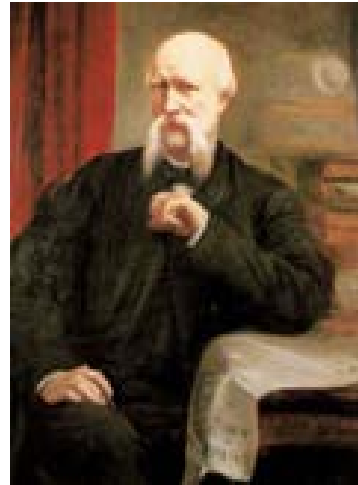
La casa Rocamora de Barcelona, independientemente de la autoría del proyecto, no es en ningún caso singular, sino que representa un ejemplo de la necesaria adaptación al modelo existente.

Su construcción responde a un tipo definido con antelación en función de las condiciones que hemos visto, pero no debido a ninguna genialidad personal.

La mayor o menor representatividad que pueda tener, al igual que casi todas las viviendas del ensanche, se encuentra directamente ligada al dinero invertido en los materiales visibles y en las artes aplicadas, y en este sentido Rogent y Pedrosa ya dijo en su descripción que "el interior no ofrece particularidad alguna digna de estudio".⁷⁴

⁷³ SOLANS. JUAN ANTONIO. "La apropiación de Barcelona por los propietarios del suelo. De las constituciones a los edictos de obrería, de los edictos a las ordenanzas de edificación, de las ordenanzas a las normas urbanísticas". Arquitecturas Bis, nº 5. Barcelona, enero 1975. pp. 23-31.

⁷⁴ Julia y Torne, Monserrat "Las Ordenanzas Municipales de Edificación de Barcelona y su concreción en el Ensanche (1859-1988) contenido en CERDA, CIUDAD Y TERRITORIO. UNA VISION DE FUTURO. Generalitat de Catalunya. Libro catálogo de la exposición Mostra Cerdà. Urbs i Territori , celebrada en Barcelona en 1994.



3.14 Los autores

Ildefonso Cerdà

Ingeniero de Camino, Canales y Puertos, Ildefonso Cerdà⁷⁵ nació un 23 de diciembre de 1815 en la masía El Cerdà de Centelles.

El cuarto de seis hermanos, tuvo que rebelarse contra el futuro que le habían reservado como sacerdote y después de estudiar latín y filosofía en el seminario de Vic empezó a cursar arquitectura y matemáticas en Barcelona.

En 1835 se trasladó a Madrid para estudiar en la escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, donde obtuvo el título seis años más tarde y donde estudio entre otros con Carlos María de Castro.

Ya como ingeniero, ingresó en el Cuerpo de Caminos del Estado, encargado de la construcción de las obras públicas y a lo largo de ocho años fue destinado a diversas provincias españolas, donde acumuló una importante experiencia profesional participando en la construcción de carreteras e infraestructuras de servicio y de transporte.

La muerte de sus dos hermanos mayores y de su padre lo convirtió en heredero de la fortuna familiar.

Casado con Clotilde Bosch, con quien tendría cuatro hijas, tomó una decisión que resultaría determinante: renunciar en 1849 a su plaza de funcionario para dedicarse exclusivamente al estudio de lo que él llamaba "la idea urbanizadora".

Fig.159. Retrato de Ildefonso Cerdà pintado por Ramón Martí Alsina. Fuente: www.anycerda.org

Fig.160. Portada de la Teoría General de Urbanización de Ildefonso Cerdà.

Fig.161. Sello dedicado a Cerdà. Emisión: Urbanismo. Fábrica Nacional de Moneda y Timbre. Fecha de emisión: 2010

⁷⁵ www.anycerda.org/web/es/any-cerda/biografia

Sus esfuerzos cristalizarían en 1859 en un proyecto clave para el nacimiento del urbanismo moderno:

“El Plan de Reforma y Ensanche de Barcelona”.

La enorme producción teórica que permanentemente acompañó a su trabajo quedó sintetizada en 1867 con la obra *Teoría General de la Urbanización*.

Además de pionero del urbanismo, Ildefons Cerdá fue también un político de cariz progresista: diputado a Cortes en Madrid, regidor del Ayuntamiento de Barcelona en diversas etapas e incluso presidente de la Diputación de Barcelona en 1873.

En verano de 1876 la muerte lo sorprendió mientras hacía una cura en el balneario de Caldas de Besaya (Cantabria). De la fortuna que había heredado era bien poco lo que quedaba.

Los años dedicados a sus estudios y la cantidad de trabajos que la Administración le debía habían resultado fatales para sus finanzas. Menospreciado por algunos de sus contemporáneos, su papel fundamental en la transformación de Barcelona parece hoy indiscutible.

Sus principales obras son:

1859 - *Teoría de la construcción de las ciudades*, vol. 1. Barcelona, 1859. Reeditado en 1991 por el Ministerio de Administraciones Públicas, el Ayuntamiento de Barcelona y el Ayuntamiento de Madrid. ISBN 84-7088-583-9.

1861 - *Teoría de la construcción de las ciudades*, vol. 2. Madrid, 1861. Reeditado en 1991 por el Ministerio de Administraciones Públicas, el Ayuntamiento de Barcelona y el Ayuntamiento de Madrid. ISBN 84-7088-586-3.

1863 - *Teoría del enlace del movimiento de las vías marítimas y terrestres*.

1867 - *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*. Madrid: Imprenta Española, 1867. Reeditado por el Instituto de Estudios Fiscales, 1968-1971.

1867 - *Monografía estadística de la clase obrera Barcelona*, en 1856: *Espécimen de una estadística funcional de la vida urbana, con aplicación concreta en dicha clase*. Se publicó como un apéndice de la *Teoría general de la urbanización*.



Fig.162. Ortofoto de Barcelona. Fuente: www.anycerda.org



**A.4 EL ENSANCHE DE MADRID.
El Plan Castro**

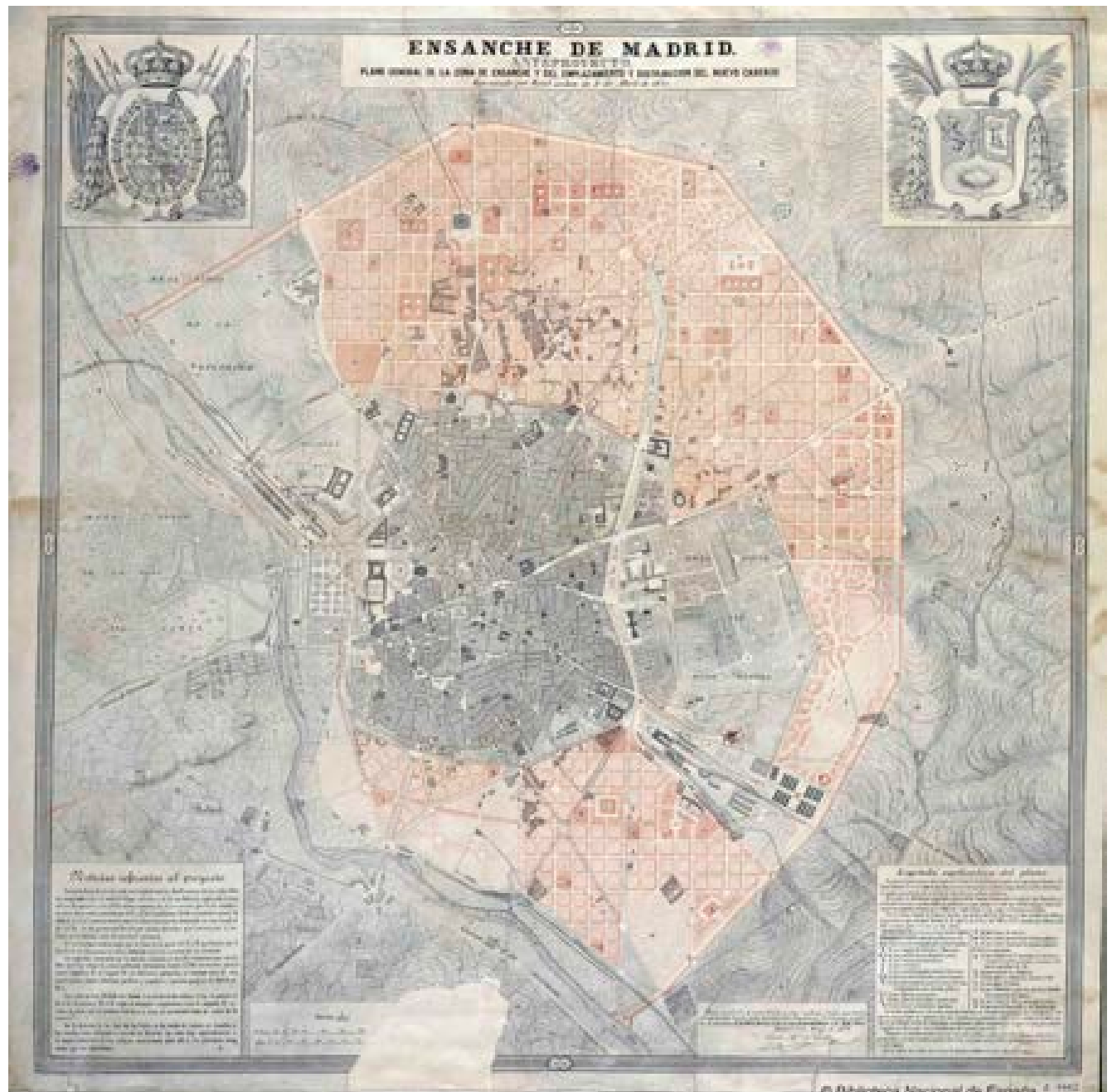


fig.163. En la página anterior vista aérea del Ensanche de Madrid. Fuente: www.kalipedia.es

Fig.164. Ensanche de Madrid. Anteproyecto. Plano General de la zona de ensanche y del emplazamiento y distribución del nuevo caserío. Ejecutado por Real Orden en 1857. Fuente: Biblioteca Nacional de España. www.bne.es

4.1 Antecedentes del Anteproyecto del Ensanche de Madrid

De los planes de Ensanche más importantes de las ciudades españolas desarrollados durante el siglo XIX destacan sin duda Barcelona y Madrid, pero mientras que el plan Cerda para Barcelona es conocido y ha sido ampliamente estudiado, el Plan Castro para Madrid es apenas conocido¹.

Llama la atención que en el estudio de Fernando de Terán sobre el devenir urbano en España contemporánea, apenas se cite a Carlos María de Castro, más allá de lo necesario para poder analizar y desarrollar el planeamiento en Madrid para su proyecto inicial; por contra el extenso trabajo se citan expresamente a Ildefonso Cerda con Barcelona y Arturo Soria con su Ciudad Lineal.²

En cualquier caso ambos planes han supuesto grandes aportaciones que configurarán lo que se conoce como hoy como planeamiento urbanístico.

4.2 El Plan Castro

La escasa fortuna histórica y casi olvido de su nombre se debe en parte a que su Memoria descriptiva del Anteproyecto de Ensanche de Madrid literalmente sea tan seca y desabrida sin mayor vuelo y con carácter teórico, y que también su Plan, distorsionado y mutilado durante el curso de su realización no ofrece la relevancia de las transformaciones como la de Haussman en París, o la de Cerda en Barcelona.

¹ Junta de Gobierno de COAM. Plan Castro. COAM. Madrid.1978

² de Terán, Fernando. Planeamiento Urbano en la España contemporánea (1900-1980). Alianza Editorial S.A. Madrid 1982, página 19

Hasta tal punto llega al olvido que no consta que haya calle alguna en Madrid en recuerdo de Castro.³

El Plan Castro significó no obstante un adelanto sobre su época, aunque no consiguió articular el Ensanche con el Núcleo histórico de Madrid, para en él, el ensanche era una nueva ciudad.

Uno de los grandes problemas que se presentó en este plan fue el lento desarrollo en llevarse a cabo, y los múltiples cambios que veremos a lo largo de estas notas a lo largo del tiempo. Ni el ayuntamiento y los propietarios tuvieron gran empeño en llevarlo adelante, su escala y construcción tradicional ha conseguido conformar una ciudad agradable pensada para el viandante.

La denominación común de casi todos los ensanches realizados en el siglo XIX en el ámbito mediterráneo fue su trazado ortogonal de su planta.

La planta hipodámica, de amplia tradición en Europa, y especialmente en España que trascendió en América de modo que toda las nuevas ciudades creadas por los españoles en el nuevo mundo son reconocidos hoy en día por su trazado regular en manzanas o cuadras sensiblemente iguales.

Consta que Cerda conocía y elogiaba el tipo de planta en tablero de la ciudad hispanoamericana, como así lo demuestran las múltiples referencias que utilizó en sus estudios para el Ensanche de Barcelona y también Castro era de la opinión que la retícula regular era la mejor por no decir la única atractiva morfológicamente para el Ensanche.

³ La ciudad de Florencia, dedico una de las calles del "Viale Colli" obra del arquitecto Giuseppe Poggi en su nombre y de igual modo se le recuerda en el Piazzale Michelangelo. No consta que al día de hoy exista alguna calle dedicado a Jose Maria Castro en Madrid, o si existe esta no es conocida.

Además de las ya citadas como Paris o Bruselas, hemos visto como una de las primeras referencias de crecimiento urbano, ha sido el Ensanche de Turín de 1852 de Antonelli, o el ensanche de Bari de 1867 en Italia, mientras que en España podemos encontrar el ejemplo de San Sebastián en 1864 y el de Santander de 1850, ambos con un diseño simple y racional, capaz de dar respuesta a las necesidades de aquel momento.

Para todas las promociones de ingenieros que diseñaron estos ensanches, incluyendo de Castro y Cerda, el gusto por la cuadrícula no era pura con coincidencia, sino un concepto racionalista de la ciudad moderna, en la que en todo caso pueden incluirse algunas vías diagonales para el conectar o mejorar la colectividad de toda la trama.

Esta preferencia por el plan ortogonal será una constante desde que en 1835, se organizó el Cuerpo de Ingenieros Civiles de caminos, canales y puertos, en la que una de sus cometidos era ocuparse de las obras públicas especialmente en su trazado y realización de las infraestructuras diarias de las poblaciones, en las que sistemáticamente utilizaron la planta ortogonal.

Este ejemplo de planta ortogonal lo encontramos también en Vigo según el proyecto realizado por el ingeniero Agustín Marcoartu, que pese a la pronunciados desniveles y su orografía, también planteó dicho diseño, resolviéndolos mediante dos montes para conseguir nivelar las diferentes calles.

Pero en el caso de Madrid, encontramos la necesidad de crecimiento urbano ya 1846 cuando se creó una sociedad anónima llamada "La Urbana", que formuló una alternativa que si bien su propuesta fue rechazada, levantó ya un primer Plano de Ensanche con una extensión de 18.000 pies.

En ese momento las autoridades públicas opinaban sobre la innecesaria o inconveniencia de esta ampliación,

cuestionando además la imposibilidad material de tal considerable extensión y se era más partidario de:

"Aprovechar terrenos para la construcción de edificios paseos y jardines interiores dentro del casco antiguo" y recomendando el ejecutar algunos "rompimientos o desahogos" si fuera necesario aprovechando las posibilidades que daba la desamortización eclesiástica"

Tuvieron que pasar unos años hasta que finalmente el 8 de abril de 1857, la Reina Isabel II, mediante un Real Decreto, autoriza al Ministro de Fomento Claudio Moyano a que formule un Proyecto de Ensanche para Madrid, y el 18 de mayo de ese mismo año se encarga su realización al ingeniero de caminos y arquitecto Carlos María de Castro.⁴

Castro procede a su redacción siguiendo las instrucciones que contenían el mencionado Decreto, y el 19 de julio de 1860 es aprobado el "Anteproyecto de Ensanche de Madrid" mediante otro Real Decreto.

Este Anteproyecto llevaba implícito el derribo de la cerca que Felipe IV ordenó construir en 1625, y proponía la expansión en cuadrícula por el norte, el este y el sur de la ciudad, en terrenos, hoy pertenecientes a los distritos de Moncloa-Aravaca, Chamberí, Chamartín, Salamanca, Retiro y Arganzuela, delimitados por el río y las vías que hoy conocemos como "las rondas".

El Anteproyecto iniciaba su redacción en 1857 cuando Madrid contaba con 271.254 habitantes y se planificaba para un horizonte de 100 años, momento en que Castro estimaba que la ciudad alcanzaría los 450.000 habitantes.

La superficie de la ciudad pasaría de 771 Ha a 2294 Ha, de los cuales como reflejo de las teorías higienistas del momento casi una cuarta parte se destinarían a espacios libres.

⁴ www.bibliotecavirtualmadrid.org



Fig.165. Portada y Pagina 1 de la Memoria Descriptiva del Anteproyecto de Ensanche de Madrid.

Esta proyección se vio rápida y ampliamente desbordada por el fuerte crecimiento demográfico, auspiciado por el desarrollo industrial, que provocó que en 1887 ya se hubiesen alcanzado 470.283 habitantes.⁵

En el Decreto se exponen las razones que justifican la redacción del Anteproyecto de Ensanche⁶:

Primera. La zona que de la parte exterior ha de agregarse a la actual población para que queden dentro de la ronda todas las nuevas vías, parques, paseos, manzanas y edificios que reclamen las necesidades actuales y las que nazcan de la reunión de los ferrocarriles, del abastecimiento de aguas que proporcionará el canal de Isabel II y demás mejoras que en breve deben establecerse en la Corte.

Segunda. La designación de las grandes vías ordinarias que, ya en dirección de los radios que marcan las carreteras generales, ya alrededor de las tapias actuales, y paralelamente, y en la parte interior y exterior de la nueva línea de registro, deben establecerse, así como el emplazamiento de la Estación central ó Estaciones diversas que se adopten para las diferentes líneas de ferrocarriles y sus respectivas uniones; el régimen y encauzamiento del río Manzanares, y el destino que ha de darse al canal que, alimentado por sus aguas, lleva el mismo nombre.

Tercera. La delineación de las áreas que han de ocupar los parques, alamedas y barrios principales en que ha de distribuirse la nueva zona que abrace el ensanche, y su unión con la parte antigua.

⁵ Cien años después, en 1960, Madrid tenía 2.177.123 habitantes (con los trece municipios anexionados entre 1947 y 1954), muy lejos de los 450.000 habitantes que planificó Castro.

⁶ Memoria Descriptiva del Anteproyecto de Ensanche de Madrid. Pag. 12 y 13

Cuarta. La fijación de solares para los edificios públicos de diferentes clases que se consideren necesarios, ya corresponda su ejecución á la municipalidad , ya a la provincia o a los diferentes Ministerios.

Quinta. La repartición de la nueva zona en calles secundarias.

Sexta. La distribución de manzanas para los nuevos edificios destinados a habitaciones, procurando, en lo posible, aislar todas las casas y dotarlas de pequeños parques y jardines.

Séptima y última. El sistema que debe adoptarse, ya de tapias, ya de otra clase cualquiera, para formar el recinto de la villa en cuya línea se verifiquen el registro y la percepción de todos los derechos de puertas con la menor incomodidad del vecindario y sin que se defrauden los intereses de la Hacienda y de la municipalidad.

Vemos los motivos que justifican el Ensanche, que entre otros esta la escasez del suelo, el abastecimiento de las aguas de la ciudad y el establecimiento de una Estación Central de los ferrocarriles madrileños que hemos analizado en otro bloque.

En la Memoria a igual que sucedía en París, se piensa en las Plusvalías de la edificación para financiar las obras, aunque no con la misma fortuna:

“En cuanto al Gobierno, podrá contribuir en parte con sus fondos a la compra de los terrenos que se necesiten para las nuevas vías y parques, así como a la construcción de la línea de registro, y tendrá que costear por sí exclusivamente los edificios pertenecientes al Estado.

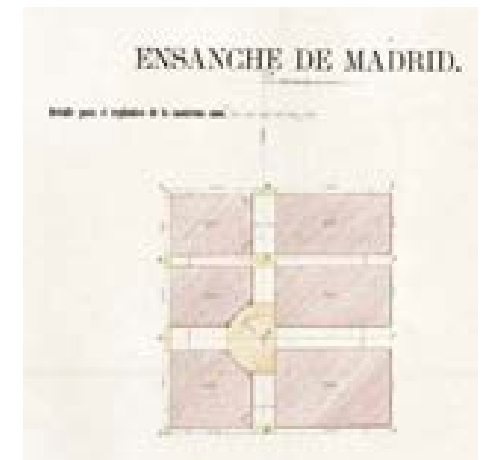


Fig.166. Ensanche de Madrid. Replanteo de varias manzanas en 1866 por Carlos María de Castro. Fuente: Dibujos en el Museo de Historia de Madrid, pág. 33.



Fig.167. Plano de Madrid de 1848. Fuente: Biblioteca Nacional de España. www.bne.es

Pero estos gastos podrán compensarse en todo o en parte con recursos que debe producir el mismo ensanche. Una vez dentro del recinto de la Corte muchos de los terrenos que hoy se encuentran fuera, aumentará su valor de una manera extraordinaria. Justo es que parte de este aumento se conceda a los propietarios; pero si ha de haber equidad, el resto debe destinarse a los gastos que ocasione el ensanche y a la ejecución de las obras".⁷

Para poder acometer el Proyecto del Ensanche tuvo de levantar Castro un plano topográfico de la zona de expansión, pero para ello utilizó los levantamientos topográficos realizados con anterioridad pudiendo conformar el mapa más completo y acabado de todos los realizados hasta la fecha; este plano posteriormente fue grabado y añadido como trazado del Ensanche en la Memoria descriptiva del Anteproyecto.⁸

Ahora bien el Plano Descriptivo es diferente del que se conserva en el archivo de la villa de Madrid, como es lógico en el transcurso de la ejecución del plan se han producido algunos cambios relativos al perímetro de la ciudad, el trazado viario, y se han suprimido espacios libres en algunos casos. Sin embargo ambos planos tienen la misma escala y fecha.

Aunque el plan Castro fue aprobado en 1860 y no empezó a ejecutarse hasta 1868, fecha en la que se derribaron las tapias de la antigua cerca de la ciudad de Madrid, desde 1868 a 1869, el Plan Castro fue reemplazado por el Plan de Fernández de los Ríos (uno de los sus adversarios más influyente en el diseño de la ciudad), pero su Plan fue posteriormente recuperado aunque ya sin la supervisión de dirección del autor del proyecto.

⁷ Memoria Descriptiva del Anteproyecto de Ensanche de Madrid. Pag. 11

⁸ Bonet Correa, Antonio: Plan Castro. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. Madrid 1978

El proyecto hace una justificación exhaustiva de sus condicionantes, como las meteorológicas o estadísticas de Madrid para justificar algunas de las propuestas y apoyándose en las soluciones higienistas de la época, citando por ejemplo

“Que a pesar de la variedad de sus vientos, de los que más tienden a predominar, que son los N.E. y S.O. El último generalmente es grueso y húmedo y muy apropiado para la respiración si bien el primero tiene por lo regular las condiciones contrarias, aun cuando algunas veces sea precursor de lluvias, pues estas casi siempre son glaciales”.

Al igual que sucedería en Valencia, se citan las epidemias de cólera de la ciudad de Madrid de los años 1854, 55 y 56.

El propio Castro informa que el segundo plano de 1859 fue ejecutado

“También por mí, si bien bajo ciertas prescripciones que no fueron hechas por la superioridad con objeto de dar el pensamiento general del ensanche una armonía en sus líneas”

Sin duda los cambios obedecían a decisiones políticas y intereses particulares de la burguesía conservadora.

Del segundo Plano de Castro 1859, se publicó una versión abreviada en la “Guía completa del viajero en Madrid” en 1867, que realizados por un viejo plano de la ciudad incorporaba el ensanche en color rojo, en este plano se puede ver la conexión entre casco viejo y la nueva ampliación de la ciudad.

Al igual que había pasado en Florencia, uno de los objetivos principales del Plan, era conseguir que Madrid fuera representación de la Capital del Reino, al ser sede de la Corte Española, este objetivo difícil de conseguir implicaba una Transformación y la Reforma Interior

del Madrid de los Austrias, por ello se consolida la idea de crear una ciudad nueva, y para ello se diseña una ciudad con calles rectas y anchas, con perspectivas monumentales siguiendo el modelo de París y tomando como referencia la ciudad de Londres o Bruselas, como en la demás ciudades que realizaban sus ensanches.

Otro problema común en todas las ciudades, era que había que resolver la carencia y escasez de viviendas y la ausencia de edificios adecuados para los servicios públicos y obtener espacios verdes y lugares abiertos. En definitiva se trataba de hacer una “Nueva Ciudad Real”.

Uno de los elementos que más trascendencia tendrá en el plan Castro es la distribución equidistante y simétrica de parques y jardines, plazas y espacios abiertos, edificios oficiales y públicos pero lo que más llama la atención es la solución respecto de los ámbitos residenciales planteados, como veremos con detalle, Castro diseña una zona pensada para realizar casas aisladas y unifamiliares de lujo, un barrio mediano para construir bloques de habitación para clases poco adineradas y finalmente barrios pobres para obreros y en paralelo se establece zonas industriales y zonas de parcelas agrícolas teniendo cuenta la topografía del entorno.

En la propia Memoria del Ensanche del Anteproyecto de Madrid vemos cómo Castro ordena espacios verdes muy definidos, el Retiro, el Depósito del Canal de Isabel II y algunas manzanas sueltas en el interior de la trama, establece el barrio fabril en el entorno de Chamberi y, los barrios residenciales de lujo, aristocráticos y elegantes ambos lados de la Castellana, los barrios de clase media de Salamanca y Argüelles, y los barrios obreros y menestrales al sur de la calle de Alcalá tras el retiro.

La zona industrial queda fijada en el entorno de embajadores y puente de Toledo y la zona agrícola en las riberas del río Manzanares.

Esta es sin duda el origen de la diferencia entre el ensanche Norte y el ensanche Sur, diferencia que aún hoy perdura y que se debe según intención del propio Castro teniendo cuenta

“la conveniencia de la diferentes clases que forman la sociedad de Madrid y al mismo tiempo distribuye las dotaciones en función del uso y función, diferenciando entre hospitales, casas de socorro, hospicios, manicomios, cárceles y prisiones. De igual modo se ubicaban los mercados y mataderos, las iglesias los teatros y las salas de concierto generalmente dentro de las zonas verdes reservadas al ocio y esparcimiento de las mejores zonas.

Otro de los elementos que más llama la atención es la presencia de los cuarteles, a los militares se le concedía una gran atención hasta el extremo de ubicar diversos edificios de acuartelamiento, un campo de Marte y hasta un hipódromo militar. Los cuarteles se emplazaban equidistantes en la ciudad conformando cuatro o seis fortificaciones y en las zonas elevadas y de fácil acceso como estrategia defensiva.⁹

Como hemos visto en su reseña biográfica, menos preocupación tenía Castro por los barrios obreros y artesanos para jornaleros y menestrales, puesto que habían sido ubicados en un lugar aislado y poco comunicado detrás del Retiro, como veremos en el apartado social.

La relación entre Castro y Cerda es continua, de hecho Castro escribió alabanzas a su trabajo en la Revista de Obras Públicas de 1856, describiendo la minuciosidad de los trabajos topográficos previos para el ensanche de Barcelona.

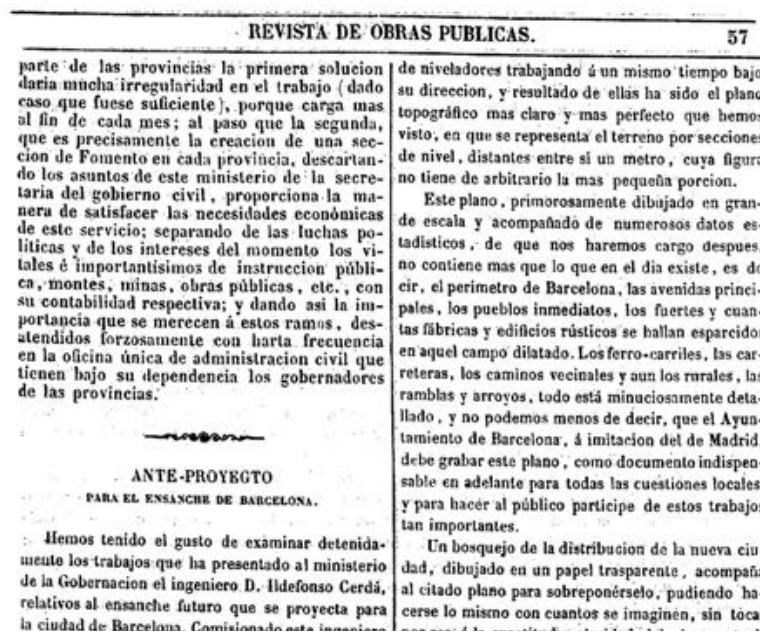


Fig.168. Recorte de la Revista Obras Públicas de 1856. Tomo I.

“Dividiendo todo el territorio en partes limitadas por los polígonos que forman los caminos principales y para la nivelación se dividieron en fajas de 40 metros de anchura con gran escrupulosidad....”

y sobre los criterios sobre la higiene pública que justificaban la intervención, la agrupación de manzanas..... Finalmente instaba al Gobierno a proceder a la formación del proyecto definitivo de la Ciudad.

“ No terminaremos sin felicitar al ingeniero Cerda, que ha desempeñado gratuitamente esta impropia comisión, saliendo del retiro de la vida privada y de la gestión de sus propios intereses es en que se encontraba hace tiempo”¹⁰

⁹ Hay que recordar que en este momento había sido demolida la muralla defensiva.

¹⁰ De Castro Carlos Maria. “El Anteproyecto para el Ensanche de Barcelona”. Revista de Obras Públicas. Número 5. Madrid. 1856

4.3 Plan de Idefonso Cerda para Madrid

Ya se ha comentado *“como los escritos y el proyecto de Cerda tuvieron una clara influencia en el diseño del ensanche de Madrid, se puede afirmar que sin Cerda, el anteproyecto de Castro hubiera sido distinto”*¹¹.

La rivalidad establecida entre el trabajo de Cerda mucho más metodológico preciso y exacto y el pragmatismo de la ordenación de Castro.

Seguramente Cerda influyó en que el diseño final de Castro fuera más coherente, las manzanas fueron regulares y que tuviera amplios espacios libres con zonas verdes.

Que las teorías de Cerda sirvieron a Castro lo justifica el mismo cuando en las consideraciones preliminares del anteproyecto dice

*“Por fortuna para nosotros, existe hace algún tiempo en el Ministerio de Fomento, un trabajo análogo al que estamos encargados. Refiérese al Ensanche de Barcelona, y es tan completo y concienzudo, se haya también redactado y lleno de preciosos detalles, que no hemos dudado un momento en elegirle como modelo y seguirle paso a paso en aquello que es aplicable a la localidad de Madrid sobre la que tenemos que operar”*¹²

Castro había confirmado en otras ocasiones la carencia de tratados especiales de urbanismo, por ello afirmaba que sin el trabajo de Cerda, su trabajo hubiera sido más *“largo y penoso en extremo”* de no haber *“logrado tener a la vista el de que hemos hecho mérito debido a la inteligencia exquisita y acreditado celo de nuestro antiguo compañero y amigo el ingeniero de caminos canales y puertos don Idefonso Cerda”*.

¹¹ Bonet Correa, Antonio: Op.cit.

¹² Memoria Descriptiva del Anteproyecto de Ensanche de Madrid. Pag. 93



La relación entre ambos proyectos es también confirmada por el conocimiento y por el escaso periodo de tiempo en el que fueron publicados el libro de teoría de la urbanización de Cerda en 1868, el libro de Castro de 1860 y un artículo de 1856 en la Revista de Obras Públicas sobre el Ensanche de Barcelona. Además consta como ya se ha dicho que Castro leyó el manuscrito de Cerda que él mismo entregó al gobierno de Madrid.

Una curiosidad es el hecho de que Cerda, gracias a su bien lograda situación económica, solicitó permiso al gobierno para emprender el estudio del anteproyecto de Reforma Interior de Madrid con el fin de hacer posible el enlace de la vieja ciudad con el ensanche.

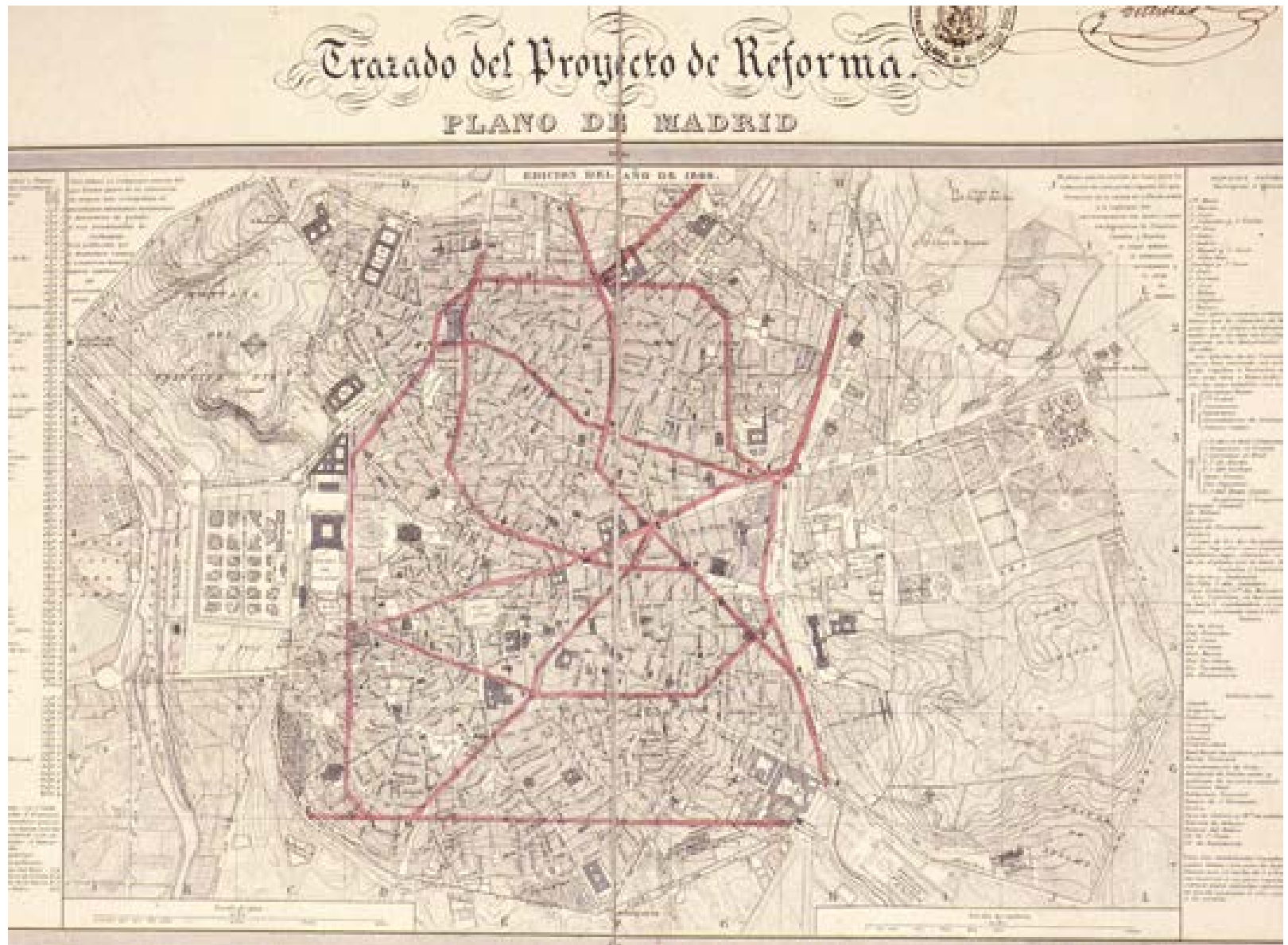


Fig.170. Plan de Reforma Interior para Madrid, propuesta por Cerdá en 1861. Se puede comprobar el criterio diferente utilizado para Barcelona, en el que preveía la apertura de tres vías nuevas; mientras que en Madrid, incrementa el número de vías nuevas. Fuente: TVU Plano 14. En la fig. de la página anterior, podemos encontrar la Reforma del Plan Interior para Madrid con el Plan de Ensanche realizado por Castro. Fuente: Ciudad y Territorio.

*“Logró por una Real Orden de 16 febrero 1860, que se le concediese el permiso para estudiar su propuesta, la cual comprendía además del plano horizontal, la rasantes de las calles relacionadas con el ensanche, el alcantarillado, la conducción de aguas y otras obras de infraestructura urbana”.*¹³

Lo que llama la atención es que esta propuesta se aleja radicalmente de la planteada por Cerda para Barcelona, puesto que Cerda conocía a fondo Madrid desde su época de estudiante en la escuela de ingenieros.

Cerda en el caso de la propuesta para Madrid se preocupó no sólo de la viabilidad, sino de la edificación y de las zonas verdes que según él eran tan escasas en la capital de España.

Castro escribió sobre la “grandiosa obra del ensanche” un folleto titulado “Cuatro palabras sobre dos palabras que don Pedro Pascual de Uhagon ha dirigido a los propietarios de terrenos comprendidos en la zona de Ensanche de Madrid, dirigidos a los mismos. En el intentaba instrumentar la base legal del ensanche un “ius novus” pues juzgaba que ya eran inservibles, por falta de operatividad, las disposiciones de Policía Urbana y Alineaciones de las Ordenanzas Municipales que, vigentes desde 1847, había sustituido las antiguas de Torija y Ardemans”.¹⁴

Que estas palabras fueron escuchadas lo demuestra el hecho de que en 1862, la junta consultiva de Policía Urbana y edificios públicos del ayuntamiento de Madrid, ante los estudios presentados por Cerda sobre la reforma de Madrid, se pronunciase favorablemente proponiendo que se adquirieran y publicaran.

A estas alturas no es de extrañar que Cerda criticará el anteproyecto de Castro, afirmando que

¹³ Ruiz Palomeque. Eulalia, citado por Bonet Correa

¹⁴ Citado por Bonet. Op cit

*“Es evidente que todo Plan de Ensanche debe ser acompañar otro de Reforma, y trazados bajo un solo pensamiento y objeto, que no puede ser otro que el de asimilar lo viejo con lo moderno, armonizando al mismo tiempo el sistema de viabilidad urbana con el de la gran viabilidad exterior o rural que se hallaba ya planteada o acordada plantearse”.*¹⁵

Es curioso como Cerda concebía la capital como un centro y radiante hacia el exterior de modo análogo al modelo de Angel Fernández de los Ríos, sin embargo nada más alejado de sus propuestas para la ciudad de Barcelona.

Es confuso el hecho de que exista un acuerdo municipal de 29 octubre 1862, por el que

“Se confiere al Sr. Cerda, el desarrollo del proyecto en la parte exterior, único al Sr. Ingeniero Director de los trabajos del Ensanche y asociado en el interior a los arquitectos municipales”.

Dicho acuerdo fue comunicado al interesado en el mes de noviembre, ahora bien, o Cerda no tomó consideración este encargo municipal, o no tramitó lo solicitado, y aquí se pierde todo rastro documental según afirma Antonio Bonet Correa en su trabajo¹⁶ Cabe pensar que Castro utilizó sus contactos a nivel gubernamental para apartar del trabajo a Cerda definitivamente.

Una de las principales aportaciones de Cerda al diseño de la ciudad fue crear la idea de manzana y que Castro aplicó constituyendo la “primera entidad elemental de la edificación”, como la casa no se presenta aislada en la ciudad, la manzana según Cerda es determinante en el trazado de la calle a la vez que sirve de módulo para toda la urbe.

¹⁵ Ruiz Palomeque. Eulalia pag.325, citado por Bonet Correa

¹⁶ Bonet Correa. Op. cit.

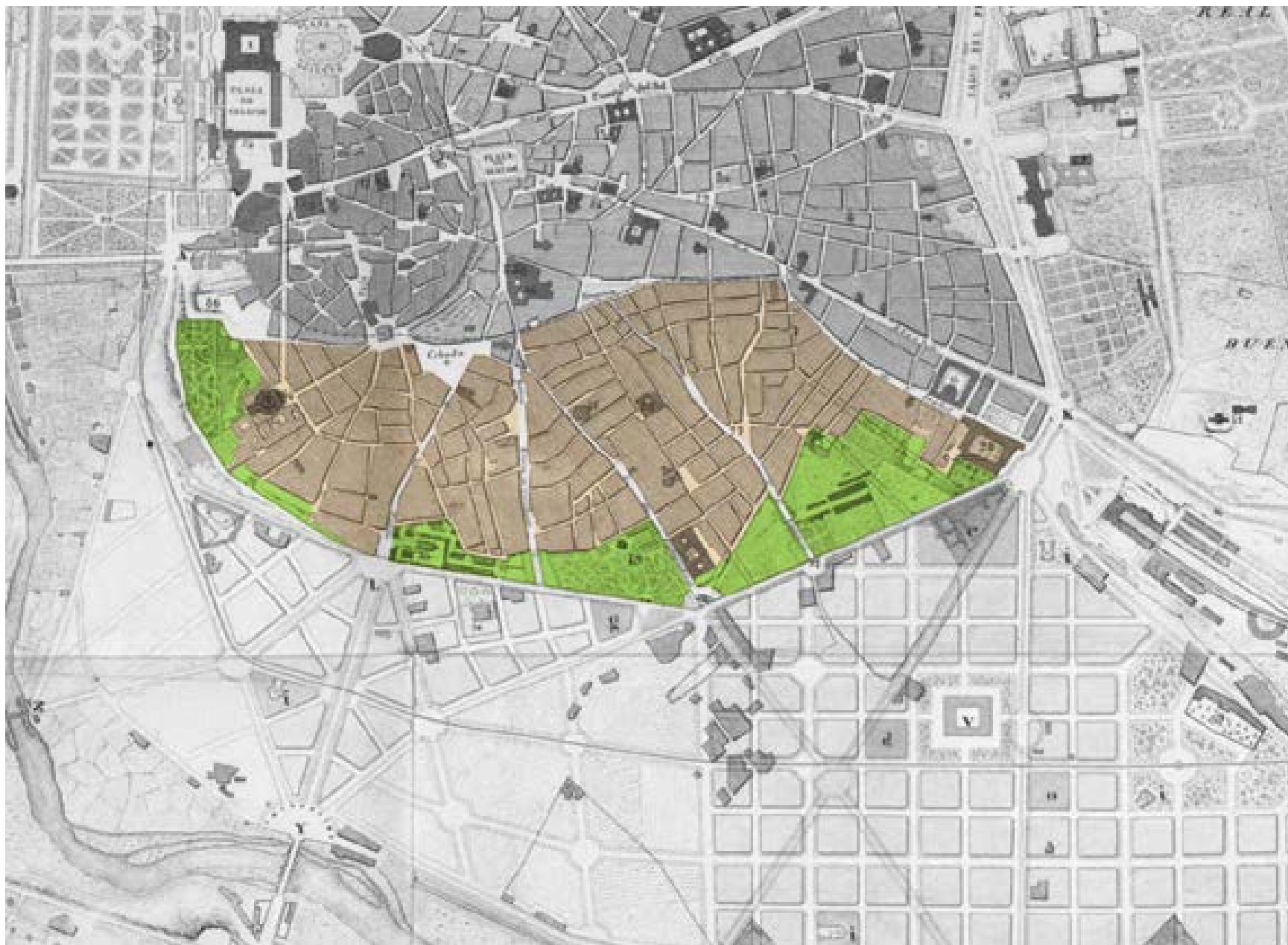


Fig.171. Solución planteada por Castro para unir la trama histórica con la malla ortogonal del Ensanche. Fuente: Elaboración propia sobre base del Anteproyecto de Ensanche de Madrid.

Dado el desinterés de Castro por la Manzana o por el Edificio, no es de extrañar que utilizara los modelos de Cerda en las láminas de su Anteproyecto, aunque en Barcelona fueron perfeccionados con posterioridad, ahora le sirven para organizar el plan ortogonal de Madrid de Castro.

Como hemos visto, la elección por parte de los dos ingenieros para Barcelona y Madrid del plano reticular no es casual sino el proceso de una lenta maduración y de una larga tradición urbanística.

Podemos encontrar ejemplos de manzanas similares en Nueva York y Londres, la ciudad burguesa puede de esta manera extenderse y construirse de acuerdo con un módulo que sirve tanto para la ciudad industrial de Barcelona como para el caso de Madrid que será una ciudad cortesana y administrativa.

Se establecía que la manzana no podía sobrepasar la mitad del espacio total reservando una gran superficie destinada a patio o jardín, y para evitar que fueran interpretadas las ordenanzas por los particulares, tanto Cerda como Castro establecieron reglas para su construcción del espacio interior.

También en el caso de Madrid, se tuvo en cuenta la orientación de estas manzanas respecto de los puntos cardinales o de los vientos dominantes en la localidad.

Castro sabiendo que la edificación no se iba a construir simultáneamente a la calle, dejaba previstos todos los detalles de su realización, insistiendo y relacionando el ancho de las calles con las alturas de los edificios, los volúmenes y la ubicación de los espacios libres y zonas verdes, como veremos en el apartado de las Ordenanzas.

Si comparamos las ciudades de Barcelona y Madrid, ambos ensanches resultan muy diferentes pese a que ambos se concibieron en la misma época y que haya una clara influencia de Cerda en el anteproyecto Madrid.

- Barcelona es una ciudad industrial y Madrid es una ciudad capital político administrativa, por tanto existen grandes diferencias iniciales entre ambas. Esto lleva implícito unas diferencias socioeconómicas y políticas diferentes, más allá de la topografía del territorio.

- Barcelona es una ciudad sin grandes desniveles a los pies del monte Tibidabo, por contra Madrid presenta grandes diferencias de cotas en su territorio.

Otra diferencia importante es el uso de sus edificios, puesto que Madrid a ser capital (como hemos visto en Florencia) y corte confluía toda la vida nacional, aumentando la actividad terciaria, mientras que Barcelona tenía una presión demográfica derivada del crecimiento de una ciudad industrial moderna.



Fig.172. Calle de Serrano de 1870. Fuente: Archivo Fotográfico de la C. de Madrid. www.madrid.org/archivofotografico/

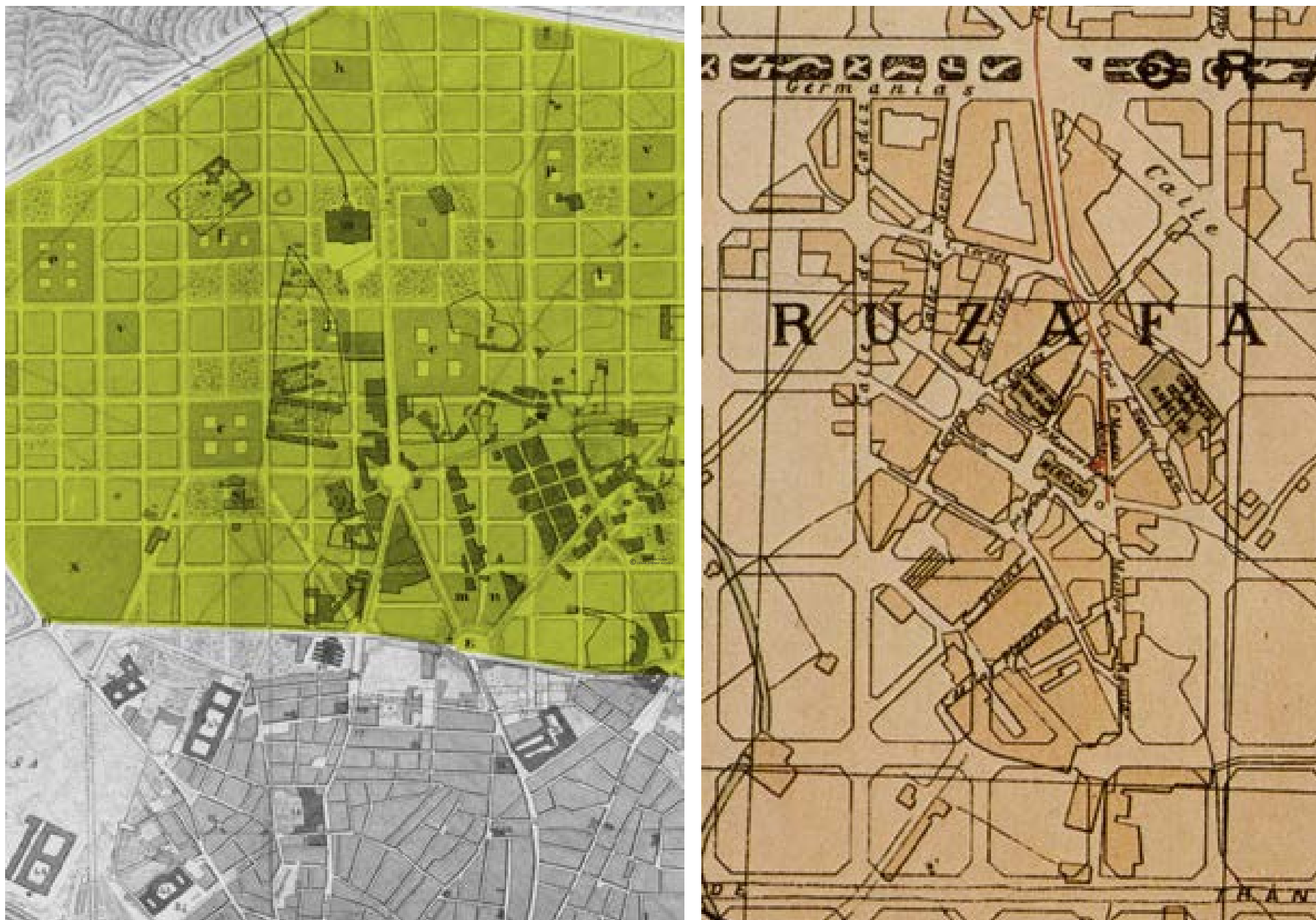


Fig.173 y 174. Comparativa de la inadecuación del trazado ortogonal a los núcleos preexistentes, a la izquierda el núcleo de Chamberí y el Ensanche de Madrid, y a la derecha el núcleo de Russafa y el Ensanche de Valencia. Fuente: Elaboración propia.

4.4 Inadecuación de la trama ortogonal a los núcleos preexistentes

Ambos ensanches fueron concebidos tangencialmente a los núcleos históricos anteriores, pero en el caso de Barcelona, Cerda consiguió conectar la ciudad con su territorio circundante mediante la vía meridiana y las dos diagonales y fijando la posibilidad de un crecimiento continuo por el contrario Madrid dejaba su centro histórico pese a no tener el foso encerrado en un cinturón rígido.

Castro trazó una ciudad Radioconcéntrica, en la que su otra red ortogonal no queda articulada con el centro que queda totalmente aislado, y sin conexión con su entorno.

En el desarrollo del Ensanche, Castro encontró una gran oposición con los núcleos construidos en la zona de influencia del Ensanche, como por ejemplo en el barrio de Chamberí, hasta el punto de que esta posición finalmente le costó el puesto en 1968.¹⁷

Al igual que sucede en el caso de Russafa, estos núcleos construidos no coincidían con la cuadrícula trazada por el anteproyecto lo que le ocasionó continuos litigios y reclamaciones. Castro, fue atacado desde el principio por propietarios de núcleos de edificación preexistentes no respetados por los trazados propuestos (Chamberí y Peñuelas), criticado por prestigiosos escritores como Ángel Fernández de los Ríos y sometido desde su inicio a presiones de intereses económicos y fuertes tensiones especulativas, el plan de Castro se vio pronto inmerso en un continuo proceso de modificaciones de todo tipo que afectaron tanto a su ordenación como a su normativa.

¹⁷ Ver la Tesis de Pallol Trigueros, Ruben. "El Madrid Moderno: Chamberí (el Ensanche Norte), símbolo del nacimiento de una nueva capital, 1860 - 1931. Universidad Complutense de Madrid. Madrid. 2011.



Fig.175. Plano de Madrid de 1902.
Fuente: Biblioteca Nacional de España. www.bne.es

4.5 Valoraciones del Plan Castro

El Plan de Castro como hemos visto ha sido ya criticado, no obstante, son más las Valoraciones positivas que debemos citar, por ejemplo la de su adversario Ángel Fernández de los Ríos:

“Las condiciones del anteproyecto eran hacer que la ciudad, con sus calles anchas y despejadas, con sus casas de tres pisos, resultase una población amplia y aireada. Pero ya comprobamos desde un primer momento la macización a la que se sometió su nuevo caserío”.

No es extraño que ya en 1876 Fernández de los Ríos al ver cómo se realizaba el barrio de Salamanca por medio de «grandes masas de casas que en el centro de Madrid serían de excesiva altura», considerase que en el ensanche eran «indisculpables».¹⁸

“Si hoy su afirmación nos parece exagerada se debe a que desde entonces mucho han degenerado las condiciones de habitabilidad de la ciudad.

“Cuando contemplamos en el barrio de Salamanca las últimas manzanas primitivas que aún quedan (quizá por muy poco tiempo) con jardines internos, su amplitud y luminosidad nos parecen maravillosas, con una escala y proporciones a la medida del hombre.

Las que en el siglo XIX eran consideradas casas-colmena hoy resultan un prodigio de higiene comparadas con los oscuros y sórdidos ..., indica que su acierto mayor fue el que atañe a «la parte pura de la arquitectura: la disposición de la construcción dentro de cada manzana”.¹⁹

¹⁸ Fernández de los Ríos, Ángel: Guía de Madrid 1876. Pag 741, citado por Bonet

¹⁹ Artículo Madrid, publicado en la Enciclopedia Espasa, 1923

Tras hacernos saber que, entonces, cuando escribió su texto estaba ya “totalmente realizado” el ensanche, echa de menos el que Madrid en su periferia no se construyese de acuerdo con el plan Castro, permitiéndose que la ciudad por fuera de la ronda se desarrollase anárquicamente.”

Acabada la última guerra civil española, cuando la ciudad volvió a ser objeto de la atención de los urbanistas, Castro será de nuevo juzgado favorablemente.

Para el ingeniero José Paz Maroto, cuya carrera se consagró a la Gerencia Municipal de Urbanismo, el plan Castro «resultó una obra maestra en su época» y fue lo «único que ha evitado que el ensanche de Madrid fuera una repetición de la anarquía urbana del casco anterior».²⁰

Más matizado es el juicio de Pedro Bigador Lasarte, el teórico y realizador del «Gran Madrid» de la pos-guerra española en los años de la autarquía. Espero que sus pequeñas críticas al plan Castro queden borradas ante su firme criterio que, de haberse realizado el ensanche según el plan previsto,

“El Madrid actual sería incomparablemente más humano de lo que es y con muchas posibilidades de enfrentarse con los problemas actuales».²¹

Elogio de ingeniero a ingeniero fue el que, con motivo del centenario de Cerda, hizo de Castro, en 1960, José María Cano en la «Revista de Obras Públicas».

Aparte de repetir la idea extendida entre los profesionales de carácter práctico de que «gracias al ensanche, y sólo en el ensanche (Madrid) ha podido desarrollarse

²⁰ Paz Maroto, Jose. Plan General de Ordenación... Madrid 1939, pag. 5, citado por Bonet.

²¹ Bigador Lasarte, Pedro. El Siglo XIX, en resumen Histórico del Urbanismo en España. Instituto Estudios de Adm local, Madrid 1954.

ordenadamente», recalca que el anteproyecto era Mucho mejor que tal como se llevó a la realidad.²²

Aunque señaló las vulneraciones a las que se sometieron las previsiones adoptadas por Castro, Gaya entonó el canto de alabanzas de su realización del ensanche, el cual no se hubiera podido llevar a cabo en gran parte de su extensión, sin "la valentía especulativa de don José de Salamanca".

El espíritu crítico y corrosivo de Gaya aquí se dobló en reverencias a lo que él, capitalino de adopción, podía unirle a criterios expresados por algunos madrileños como Chueca Goitia, el cual hace algunos años pensaba que los barrios del ensanche constituían un Madrid un tanto anodino, sin carácter, pobre y con pretensiones.²³

También podemos encontrar algunas críticas negativas de otros autores como por ejemplo:

Podemos citar a la profesora González Yanci a propósito de la ubicación de las estaciones de ferrocarril de Madrid. Como muy bien señala,

"En la evolución del plano de Madrid y el trazado del ferrocarril se observa cómo, desgraciadamente, ha habido una falta total de planeamiento de conjunto y de organización a lo largo de la historia, con un solo intento serio, el de Castro, intento que quedó en parte frustrado por no haberse llegado a una coordinación de los ferrocarriles que nacían y con los que no se contó".²⁴

Pero de todas las críticas, sin duda, la más fuerte y a la vez más temprana fue la del arquitecto José López Sallaberry. La idea de que los dos núcleos de la ciudad

²² Cano, Jose Maria. Revista Obras públicas. N 2937. 1960. Pag 25-29, citado por Bonet.

²³ Checa Goitia, Fernando. El semblante de Madrid. Madrid. 1951. Pag. 44

²⁴ Ver el apartado de esta tesis correspondiente al impacto del ferrocarril en la configuración del ensanche de Madrid.

no habían encontrado su conexión interna y que en su parte nueva la morfología urbana, la zonificación y los servicios funcionaban cada uno por separado es realidad que nadie podía soslayar. El ensanche no contaba con los factores verdaderamente nuevos, no reunía las cualidades exigidas a una ciudad moderna.

Así, en 1904, se pensaba que el defecto mayor del ensanche consistía en haberlo hecho

"Sin haber llevado a él los elementos que proporcionan vida propia", de forma que había quedado reducido a la función de dormitorio, "obtener mayor número de albergues, sin llevar a él un edificio público, una iglesia, ni un mercado de abastos", de manera que la "nueva población tiene que vivir, la mayor parte del día, dentro del antiguo recinto, donde sigue estacionado el comercio y donde se hallan las dependencias comerciales, mercados, museos y todo, en fin, cuanto constituye y anima la vida de una población".²⁵

El fenómeno señalado sigue aún produciéndose en el Madrid de nuestros días, López Sallaberry nos hace pensar que frente a los elogios hay, pues, que tomar en cuenta sus serios reparos al plan Castro.

El ensanche nacía con defectos que hoy se prolongan en las nuevas expansiones de la ciudad. De ahí que Madrid sea todavía una ciudad centrípeta, con un centro cargado, congestionado y absorbente.

La ciudad que Castro delineó en el fondo era una propuesta a medias de barrios dormitorios, desahogados y un tanto iguales en su monótona sucesión de fachadas más o menos similares en su factura.²⁶

²⁵ Lopez Sallaberry, Jose. Consideraciones acerca de la fundación, desarrollo y reforma de grandes ciudades. Discurso de ingreso a la Acedemia de Bellas Artes de San Fernando, Madrid. 1904, pag. 40, citado por Bonet A.

²⁶ Bonet Correa, Antonio. Op. cit.

4.6 Otros planes para Madrid

Con sus virtudes y defectos, el Plan se presenta hoy, no obstante, como un significativo ejemplo del urbanismo decimonónico de ensanche y como algo que, a pesar de todo, ha sido capaz de generar en la ciudad de Madrid una morfología urbana reconocible y valorada, y en opinión de quien escribe, es un ejemplo que si bien todavía hoy no es conocido, sin duda, el modo de plantar el ensanche a servido para conformar el Urbanismo del siglo XX y por consiguiente de muchos de los ensanches desarrollados en España.

Junto al Plan Castro debemos citar otros Proyectos Alternativos para Madrid, que si bien no son objeto de comparación directa con el modelo del ensanche en Valencia, no podemos cerrar este estudio sin al menos citarlos, son:

- El Futuro Madrid, de Angel Fernández de los Ríos de 1868.
- Y la ciudad lineal de Arturo Soria de 1882.

El primero de ellos, contrario a los criterios y diseños de Castro, era diametralmente opuesto al ensanche por este diseñado, Fernández de los Ríos era partidario de un ensanche más orgánico, en la que se incorporarían de modo natural la expansión de los caminos y trata de conseguir un modelo en aquel centro y que los nuevos barrios estuvieran entrelazados, planteando un ordenación del territorio a escala comarcal.

Fernández de los Ríos también fue crítico con la actuación municipal, a la que reprochaba la absoluta falta de plan de mejoras de la ciudad, afirmando que tan sólo se hacía actuaciones, aisladas, locales, mezquinas, raquíticas y sin relación entre sin mira trascendental.

En el caso de Arturo Soria, también contrario al Madrid "remendado", prefería un Madrid nuevo, con una nueva

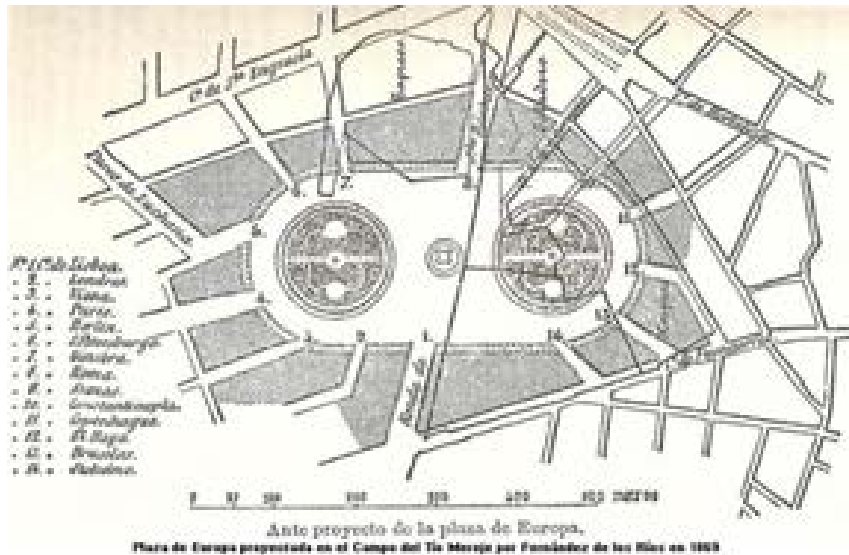
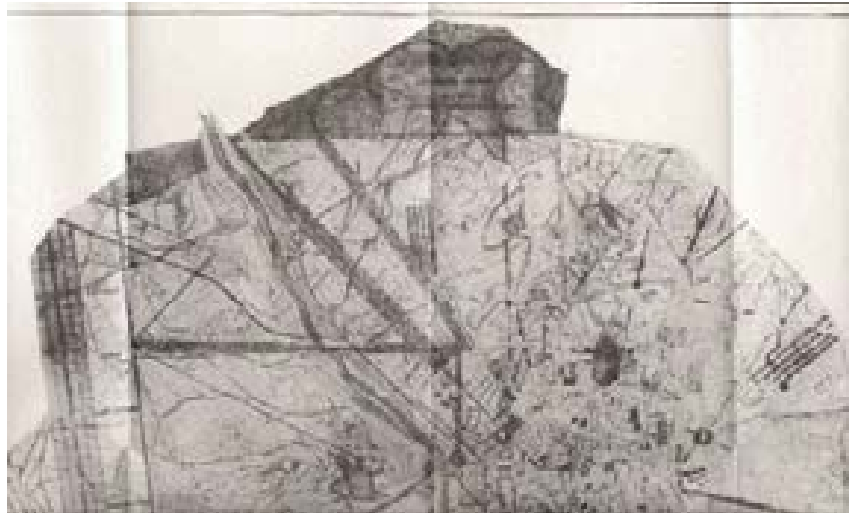


Fig.175 y 176. Trabajos de Ángel Fernández de los Ríos, portada y lámina del libro "El Futuro Madrid y capital de España". Fuente: www.todocoleccion.net/

Fig.177. Anteproyecto de la Plaza de Europa proyectada en el Campo del Tío Mereje en 1869. Fuente: Arquitectura y espacio urbano de Madrid en el siglo XIX (2008), pág. 33.

construcción del ensanche resolviendo la relación entre Ciudad y campo mediante una calle urbanizada pero abierta a la naturaleza.

En contra del modelo de expansión de la ciudad base con una monótona red ortogonal que se extendía hasta el infinito.

Además, su obra, más teórica que real, incorporaba aspectos que afectaban a la población tanto de tipo jurídico como económico, e incorporaba criterios estéticos, lúdicos y morales, era una utopía, o en este caso un "contraensanche" que difícilmente encontró cabida en esa sociedad capitalista

Si en algo coincidían tanto Castro como Fernández de los Ríos, era en la necesidad de mejorar la ciudad, y conseguir eliminar las "posadas secretas y garantizar la obtención de suelo en aquel momento escaso". Por ello se expuso la necesidad al Ministro del momento, Conde de Florida Blanca, el comprar "todo el cordón de tierras que se extienden desde la puerta de los pozos de Recoletos, hasta el límite que quiera señalar la extensión de la población de Madrid".

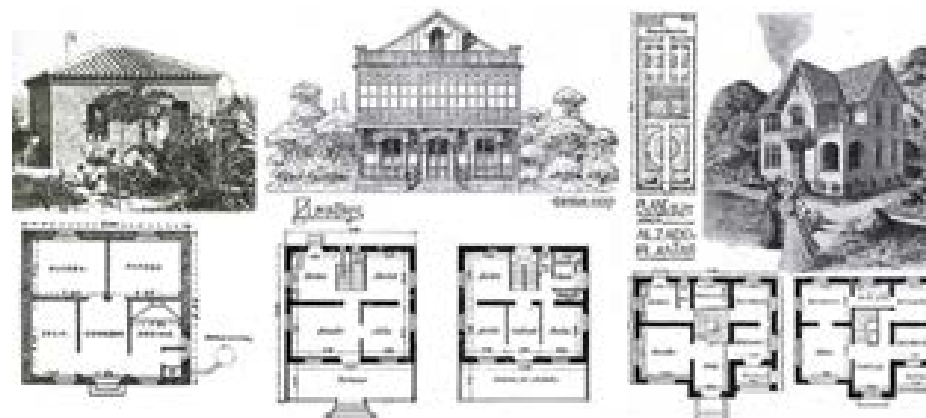
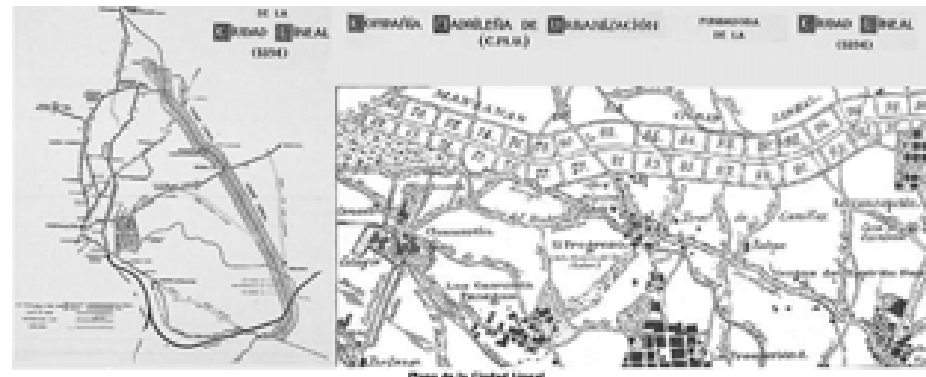
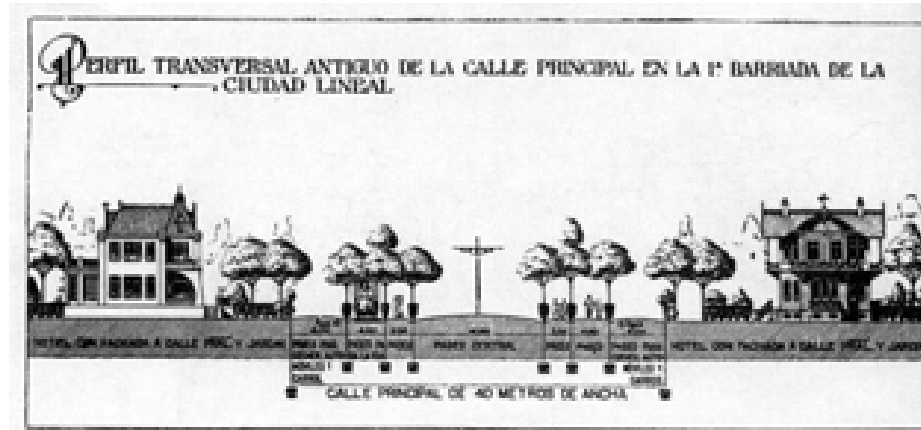


Fig.179 a 182. Ciudad lineal proyectada por Arturo Soria circunvalando Madrid; secciones y tipologías propuestas. Fuente: www.urbancidades.wordpress.com/



Fig.183. Plano de Madrid de "Facundo Cañada López" de 1902.
Fuente: Biblioteca Digital del CSIC. www.digital.csic.es/

4.7 La Propuesta de Facundo Cañada de 1900

Podemos resumir la evolución del Ensanche de Madrid²⁷, apoyándonos en la cartografía existente, así pues con el Plano de Facundo Cañada de 1900, la Población de Madrid era de 540.109 habitantes y los trazados del ensanche aparecen representados con variaciones respecto a los del Anteproyecto, sobre todo en el norte y el sur. Allí las calles se ajustan a los paseos existentes antes del Anteproyecto de Castro y los barrios de Chamberí y Peñuelas se presentan más consolidados en base a las alineaciones anteriores a éste, que finalmente habían sido incorporadas al ensanche en los años 1868-69.

Chamberí, se va configurando como un barrio eminentemente residencial, en contraposición con el uso fabril e industrial que Castro proponía para la zona. Peñuelas y el resto de sur, donde ya se han implantado las nuevas estaciones de ferrocarril de Delicias (1880) e Imperial (1881) que tampoco estaban contempladas en el Anteproyecto de Castro, se va convirtiendo en un lugar de asentamiento de clases populares y actividades ligadas al ferrocarril.

El Paseo de la Castellana aparece flanqueado por hotelitos de vivienda unifamiliar, en consonancia con el papel de barrio aristocrático que Castro le otorgaba. Al final del mismo figura el hipódromo, inaugurado en 1878, que durante años habría de obstaculizar su prolongación y que había sido construido en contra de lo previsto en el plano de Castro.

Por el contrario el lugar reservado para hipódromo, al este del Retiro, figura parcialmente ocupado por un desarrollo edificatorio que continúa en el término municipal de Vallecas y se estructura en torno a la carretera de Valencia.

²⁷ Datos disponible en el documento redactado con motivo del 150 Aniversario del Ensanche de Madrid. Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda. Madrid.

4.8 El plan de Extensión de Núñez Granés de 1910

Ahora la población de Madrid es de 556.958 habitantes, y los cambios respecto al plano de 1900 de Facundo Cañada, del que lo separa apenas una década, no son muy significativos. La edificación en el ensanche sigue las pautas de implantación que se apuntaban en aquél.

Destaca la casi total ocupación del entorno de la plaza de Olavide en Chamberí y, en el lado oriental del Paseo de la Castellana, la del cuadrilátero formado por él mismo y las calles de Lista (hoy Ortega y Gasset), Velázquez y Alcalá.

En la zona noroeste, los antiguos cementerios aún persisten y siguen condicionando su desarrollo, a lo que contribuye, asimismo, la presencia de las importantes instalaciones y depósitos del Canal de Isabel II que habían ido construyéndose.

Sobre la gran zona verde proyectada por Castro al final del Paseo de la Castellana, el Plano de Núñez Granés incluye el rótulo de Parque Urbanizado, término entonces también utilizado en otras zonas, y que para el ensanche significa la privatización de los últimos espacios en él previstos para parque, que se convierten en áreas de residencias unifamiliares con jardín.

En 1920, la población es de 728.937 habitantes. Recordamos que por Real Orden de mayo de 1877 el ensanche se dividió en tres zonas. Para cada una de ellas se habría de llevar cuenta separada de ingresos y gastos, conforme a lo previsto en la Ley de Ensanche de Poblaciones de 1876.

Esto significaba que cada zona tenía un presupuesto de urbanización independiente que se nutría con los fondos obtenidos de impuestos a los que se sometía a las construcciones allí existentes.

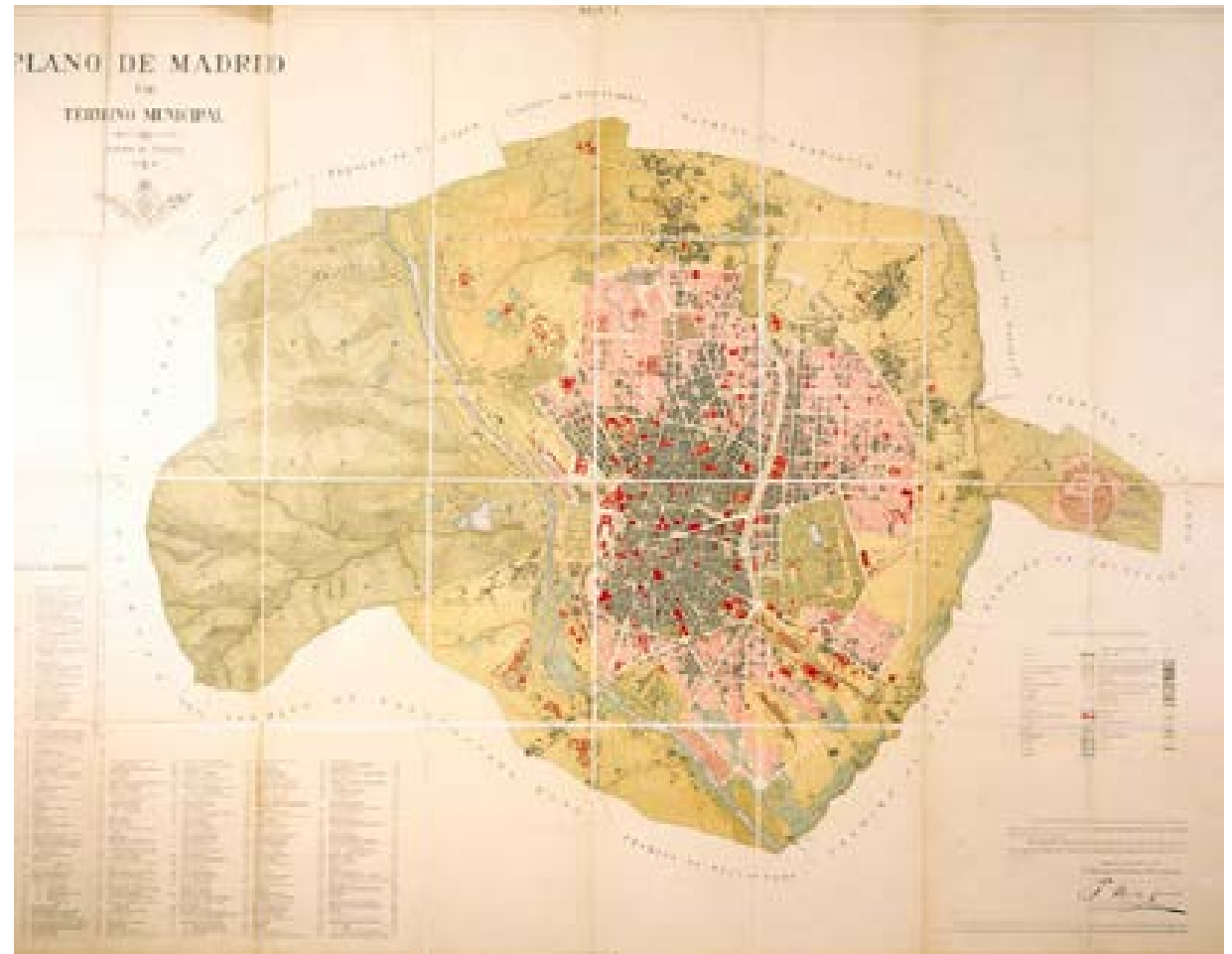


Fig.184. Plano de Madrid y su término municipal de Núñez Granés. Fuente: www.madrid.org



Fig.185. Plano General de Ensanche de Madrid. "Plano de Zonas".
Fuente: Comunidad Autónoma de Madrid.
www.madrid.org

Este plano de 1922, realizado por la Sección de Investigación y Registro Fiscal, recoge las tres zonas aprobadas. Los límites por su parte norte son ligeramente distintos de los del plano de 1860 y aparece incorporado al ensanche la ampliación del barrio de Arguelles.

4.9 El Plan General de Extensión de 1926 y el Plan General de Ordenación de Madrid de 1946

Le seguirán el Plan General de Extensión de 1926, el concurso internacional de 1929 y el anteproyecto del trazado viario y urbanización de Madrid de Secundino Zuazo. El Plan general de Extensión de 1931 y las ordenanzas de edificación de 1935:

El Plan Regional de 1939, hasta llegar al Plan Bidagor de 1946 que supera el ámbito local para pasar a ámbito comarcal y que será modelo en otros planes españoles, incluso para el caso de Valencia.



Fig.186. Plan General de Madrid de 1946.
Fuente: Ayuntamiento de Madrid. www.madrid.es

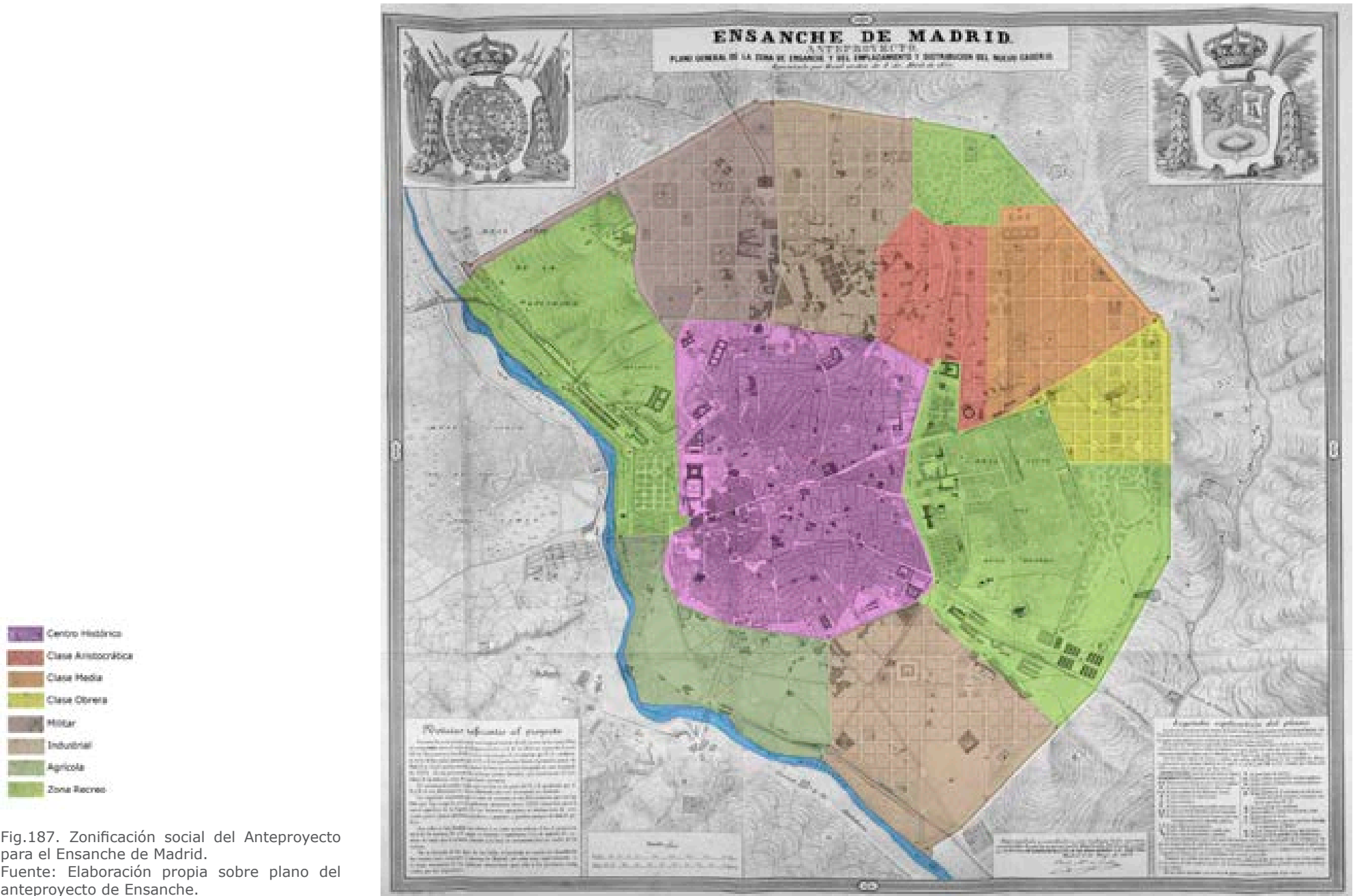


Fig.187. Zonificación social del Anteproyecto para el Ensanche de Madrid. Fuente: Elaboración propia sobre plano del anteproyecto de Ensanche.

4.10 El Replanteo del Ensanche de Madrid y la estructura social de la ciudad

Al igual que sucedía en España y en el resto de Europa el desarrollo del país no se habría hecho sin la revolución política y sin la revolución industrial a la que también se apuntaba la revolución agraria aunque en menor escala.

Es un momento de creación de empresas para realizar las obras y mejoras en las ciudades, aparece nueva actividad en Madrid, Barcelona, San Sebastián, Bilbao, Valencia y otras capitales de provincia desde 1860 hasta 1910.

Conocieron la expansión controlada y planificada gracias a las regulaciones, leyes y reglamentos que se ocupaban de la problemática urbanística.

Aunque existen diferencias entre el ensanche de Barcelona, nacido de una verdadera necesidad de expansión sobre un centro industrializado y que necesitaba un rápido desarrollo y obtención del suelo necesario para su demanda poblacional, lo que no sucedía en Madrid, capital aristócrata en la que banqueros y funcionarios de alto nivel convivían con una burguesía de escaso nivel económico, y con una clase obrera de jornaleros y asalariados de escasos ingresos

Como norma general en este momento los especuladores consiguieron sacarle grandes plusvalías al suelo de los ensanches aprovechando esta expansión económica, y las ciudades provincianas con clases sociales de origen agrícola tomaron estos modelos como ejemplo de progreso y cambio social.

Se incorporaron los problemas de tráfico como un elemento de diseño y el empleo de la zonificación por medio de un control del uso y valor del suelo que fue una gran innovación de la burguesía liberal especialmente en Madrid.

Estos planes de ensanche supusieron un gran avance en la metodología urbana y una articulación entre el inversor privado y el poder público, una de las digitales diferencias con el urbanismo francés fue la ley de expropiación, hasta ese momento inexistente en España.

Castro establece una zonificación de carácter orientativo y no vinculante, partiendo de las tendencias observadas en el crecimiento urbano exterior a la muralla, e identifica tres grandes grupos de índole diversa que marcadamente se hallan separados unos de otros por sus condiciones especiales y que han llegado a fijar nuestras ideas respecto de la distribución en la citada zona.

El Barrio fabril e industrial.

En el primero de aquellos grupos comprendidos

“Entre los Campos Santos y el paseo alto de Chamberí que desde la puerta de Santa Bárbara conduce a la carretera de Francia, se ven hoy varias fábricas y grandes talleres, y no es dudoso que dispuesta la población por aquella parte de una manera conveniente, resultaría con el tiempo un extenso barrio fabril e industrial,... haciendo su principal ornamento las ligeras y elevadas chimeneas que ya se ven hoy descollar por encima de los edificios.

Por tal concepto hemos creído que convendrá dejar allí a la vía pública el ancho suficiente para su fácil e indispensable aireo, pero sin exceso, a fin de que los terrenos edificables resulten a precios económicos, disponiendo de vez en cuando plazas de formas y dimensiones aceptables, ya adornadas con fuentes y arboledas, ya destinadas a mercados u otros usos análogos”.

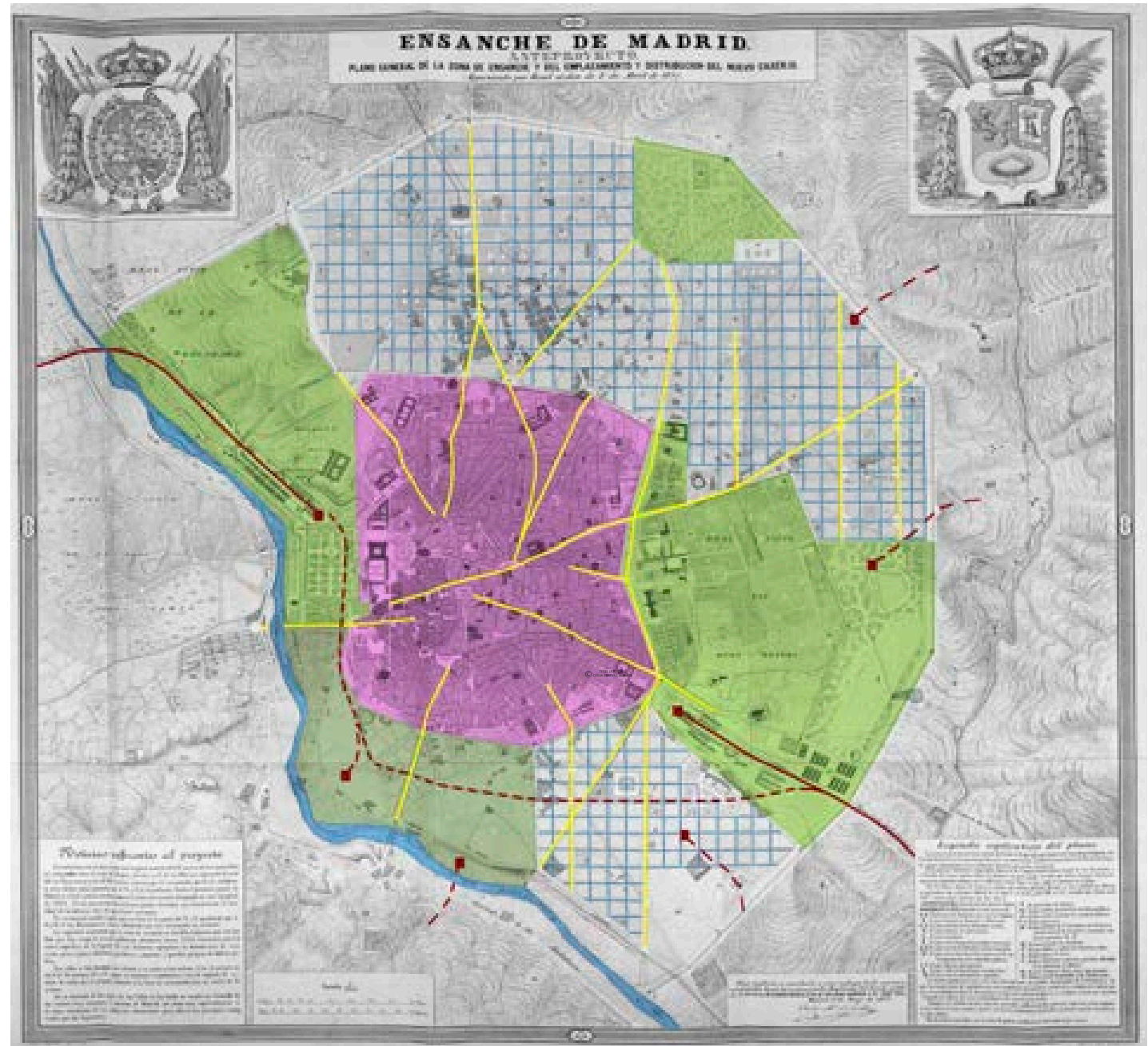


Fig.188. Replanteo de los ejes viarios principales, conexiones con el centro histórico y líneas de ferrocarril.

Fuente: Elaboración propia sobre plano del anteproyecto de Ensanche.

El barrio aristocrático

“En el segundo grupo, desde el camino alto de Chamberí hasta mas allá del paseo de la Fuente Castellana, vemos, en la mayor parte de las construcciones hoy existentes, la tendencia á formar un barrio de edificios aislados entre sí, rodeados de parques y jardines²⁸, y en este concepto y admitiendo la idea, dividimos el terreno en mayores o menores porciones por anchuras alamedas, aislado también en el centro de pequeños parques, alguna iglesia y otros edificios del servicio público, que podrán servir por sus elegantes y bien combinadas formas al embellecimiento de este privilegiado barrio, dejando al buen gusto de los propietarios de aquellos terrenos la edificación dentro de los espacios señalados para este fin.

Este barrio que pudiera llamarse aristocrático, porque resultando los terrenos a gran precio, no estarán al alcance de las pequeñas fortunas los edificios aislados que en ellos se construyeran, sería indudablemente bello por su aspecto y llenada el vacío que hoy se nota en Madrid de habitaciones independientes para nuestra grandeza y altos funcionarios, en las que, sin separarse a grandes distancias de los puntos adonde les llaman sus deberes oficiales y su alta posición, pudieran disfrutar en sus ratos de descanso de la quietud y del solaz de que hoy se ven privados por falta de esta clase de edificios”.

El barrio de clase media

“En el tercer grupo, que comprende hasta la carretera de Aragón, hemos creído poder procurar también, a la

²⁸ En Londres y en otras ciudades de Inglaterra, en Francia y en muchos otros puntos de Europa esta clase de construcciones están muy en uso en el día, habiéndose importado de Italia donde son muy comunes las Villas, nombre que han conservado en casi todos los países que han adoptado este sistema de edificaciones. Citado por Castro en su Memoria, pag.14

clase media de la sociedad madrileña, alguna mayor holgura de la que en el día goza en las reducidas y apiñadas viviendas de la villa, y al efecto dividimos todo aquel grande espacio en manzanas separadas por anchas calles, colocando en plazas situadas entre varias de aquellas, jardines que, cerrados por verjas, serán solo del disfrute particular de los vecinos fronterizos.

Por estos medios y sin grandes desembolsos podrán obtener los habitantes de este tercer grupo goces que, a costearlos aisladamente vendrían a ser superiores a sus recursos.

*Tal vez se rechace esta idea como nueva y poco conveniente a nuestros usos y carácter; pero habiéndonos parecido bueno este modo de ser, establecido mucho tiempo hace con grande aceptación en otros países, hemos creído que aquí del mismo modo podría alcanzar buena acogida. Pero caso de que no llegase á aclimatarse entre nosotros tal costumbre, muy poco ó nada se perdería, siendo bien fácil talar aquellos parques y jardines de uso común, dejando expeditas para la circulación las plazas por ellos ocupadas”.*²⁹

El barrio para la clase menestral y obrera.

“...Pasada la carretera de Aragón se presenta aun el terreno favorable a la edificación,... aprovechando esta circunstancia y la de ser aquella parte de la zona de ensanche la mejor ventilada, sin duda alguna, concebimos el pensamiento de proponer en ella la creación de un gran barrio compuesto de edificios expresamente contruidos para la clase menestral y obrera.

²⁹ Memoria Descriptiva del Anteproyecto de Ensanche de Madrid. Pag. 107

Aunque sin entrar en este momento en detalles de que nos ocuparemos en otro lugar, diremos, que podría darse a este barrio una forma simétrica y elegante agrupando varias extensas casas de vecindad con otros edificios aislados para obreros, dejando en su centro espacio bastante para la erección de una iglesia y un gran lavadero común y a su alrededor varias dependencias y edificios destinados a escuelas, carnicería, botica, tahona y otros, que procurasen a esta parte de la población el bienestar a que es acreedor el honrado jornalero y el laborioso menestral.”³⁰



Fig.189. Plaza de toros de la fuente del berro. Fuente: Archivo Fotográfico de la C. de Madrid. www.madrid.org/archivofotografico/

Castro, reconoce la escasa urbanización de esta zona

“Este barrio tiene solo el inconveniente de no tener, más que una sola vía para comunicarse con la actual población, que es la que desde aquella parte dirige a la puerta de Alcalá.

Pero este inconveniente pudiera obviarse abriendo una larga calle por el interior del Retiro desde el hemiciclo que forma la tapia que se eleva entre el Museo y el Botánico en frente de la calle de las Huertas, hasta el estanque y noria contiguos al parque cercado dependiente de la Casa de fieras.”

También sitúa la **Zona de recreo** que incluye la Plaza de Toros y los equipamientos públicos:

“También proyectamos, en proximidad del nuevo recinto, una cárcel de villa y un presidio correccional que tanta falta hacen por las malas condiciones en que se encuentran los existentes.

Además señalamos el emplazamiento de un matadero reclamado por el Ayuntamiento de Madrid y algún otro edificio público.

³⁰ Memoria Descriptiva del Anteproyecto de Ensanche de Madrid. Pag. 107

El resto de aquel espacio le destinamos a un extenso parque de calles bien alineadas y distribuidas,...

“Por el lado del E. Encontramos un terreno bastante accidentado, desde el barrio de obreros propuesto, hasta la carretera de las Cabrillas-, en el cual sería punto menos que imposible una edificación de formas regulares; por esto, y por la dificultad también de procurar a esta localidad comunicaciones aceptables con el resto de la población sirviendo a ello de obstáculo la Real posesión del Retiro, proponemos la plantación de un gran bosque en cuyo extremo y en contado con la citada carretera de las Cabrillas pudiera situarse la Plaza de toros, puesto que la actual deberá desaparecer de donde hoy se encuentra ó quedar destinada a otra clase de diversiones públicas”.

Y cita, cómo no

“En este bosque y en la parte más llana de él, próximo al arroyo Abroñigal, se construiría un Hipódromo que a la vez pudiera servir a las carreras de caballos que hoy tienen lugar en la Real casa de Campo y para los ejercicios doctrinales de los regimientos que a Madrid guarnecen...”

También zonifica :

La Zona de depósito e intercambio de mercancías

“...Indicamos aquí y en toda esta zona (desde la estación de Atocha) hasta la confrontación del portillo de Embajadores un barrio que, si como es de creer una vez terminados los diferentes ferro-carriles en construcción que en Madrid concurren, se establece en esta capital un centro de depósito para el cambio de las mercancías de unas con otras provincias del reino, estará destinado indudablemente con especialidad á grandes almacenes y factorías, á paradores y posadas y a otros usos análogos...”



Fig.190. Plano de los terrenos inmediatos a la Plaza de Toros de la Puerta de Alcalá de 1878.

Fuente: Dibujos en el Museo de Historia de Madrid, página 55.

La Zona agrícola

"... Todas aquellas laderas, muy bajas respecto del nivel general del suelo de Madrid, están poco ventiladas y sometidas á la influencia malsana de las brumas del Manzanares; ...Admitiendo estas ideas, nos hemos persuadido que lo mas apropiado a toda esta estension seria, contando con las aguas sobrantes del canal y las empleadas en la limpieza de las calles y alcantarillas dirigidas a su salida de la población convenientemente, destinarla al cultivo de frutas y hortalizas."

Los Cuarteles y otros equipamientos:

"Al señalar antes la línea de los Campos Santos como la de partida para describir la parte de la zona que mejor se presta a la edificación en las afueras del N.y del E, ... hay una causa que, sino invencible, dificultará allí por ahora y en algunos años el desarrollo de la edificación, cuya causa es la proximidad á los cementerios"

"...Tratando de aprovechar las buenas circunstancias que por otra parte presenta aquella localidad, proponemos la edificación de un gran cuartel de infantería, con su campo de instrucción, en la parte más elevada del sitio que designan con el nombre de Vallehermoso, desde cuya posición se domina una buena parte de la población existente y puede llegarse con facilidad por calles anchas y bastante rectas".

"También proyectamos, en proximidad del nuevo recinto, una cárcel de villa y un presidio correccional que tanta falta hacen por las malas condiciones en que se encuentran los existentes Además señalamos el emplazamiento de un matadero reclamado por el Ayuntamiento de Madrid y algún otro edificio público."

Además de las consecuencias debidas a la zonificación planteadas por Castro, otro fenómeno que se puede estudiar es la presencia de núcleos habitados en las zonas de afección de lo que sería el ensanche de Madrid, así por ejemplo hemos encontrado una tesis doctoral³¹ que estudia el proceso de absorción por la ciudad de Madrid del arrabal de Chamberí, hasta transformarlo y convertirlo en un barrio más de la ciudad.

En paralelo al crecimiento de la ciudad durante la primera mitad del siglo XIX, fueron también creciendo los arrabales que rodeaban a Madrid, pero no fue hasta la aprobación del ensanche en 1860 cuando los madrileños se fijaron en las nuevas barriadas; pero los arrabales no se citaban, como mucho el nombre se citaba en la literatura y los periódicos generalmente vinculados escena de mala vida.

A finales de los años 1840, la actividad inmobiliaria situaba en las calles del viejo Madrid, siempre dentro de la frontera que estableció su valla fiscal en el siglo XVII, en este momento las afueras situadas al norte eran más atractivas que las que se encontraban al sur que tenía profundos desniveles y al este del retiro creaba una poderosa frontera de la ciudad y las afueras; no obstante ello hemos visto en otro apartado como los planes de Castro se vieron modificados por la implantación del ferrocarril y trasladando el barrio fabril que Castro diseñó al norte al ensanche Sur.³²

³¹ Pallol Trigueros, Ruben. "El Madrid Moderno: Chamberí (el Ensanche Norte), símbolo del nacimiento de una nueva capital, 1860 – 1931. Tesis Doctoral. Universidad Complutense de Madrid. Madrid. 2011.

³² Para ampliar, ver más en BONET CORREA. Antonio. Op. cit; Y también podemos consultar, MAS HERNÁNDEZ. Rafael: El barrio de Salamanca. Planteamiento y propiedad inmobiliaria en el Ensanche de Madrid. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1982.

Y CARBALLO BARRAL. Borja; PALLOL TRIGUEROS, Rubén; VICENTE ALBARRÁN. Fernando: El Ensanche de Madrid. Historia de una capital, Madrid, Editorial Complutense. 2008.



Fig.191 y 192. Trazado y restos de la cerca de Felipe IV de 1625.

Fuente: www.educagratis.org

Fuente: www.commons.wikimedia.org/

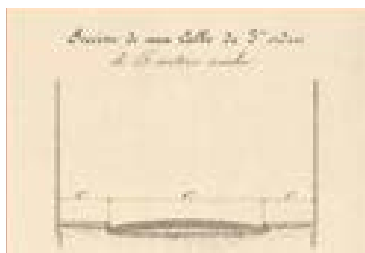
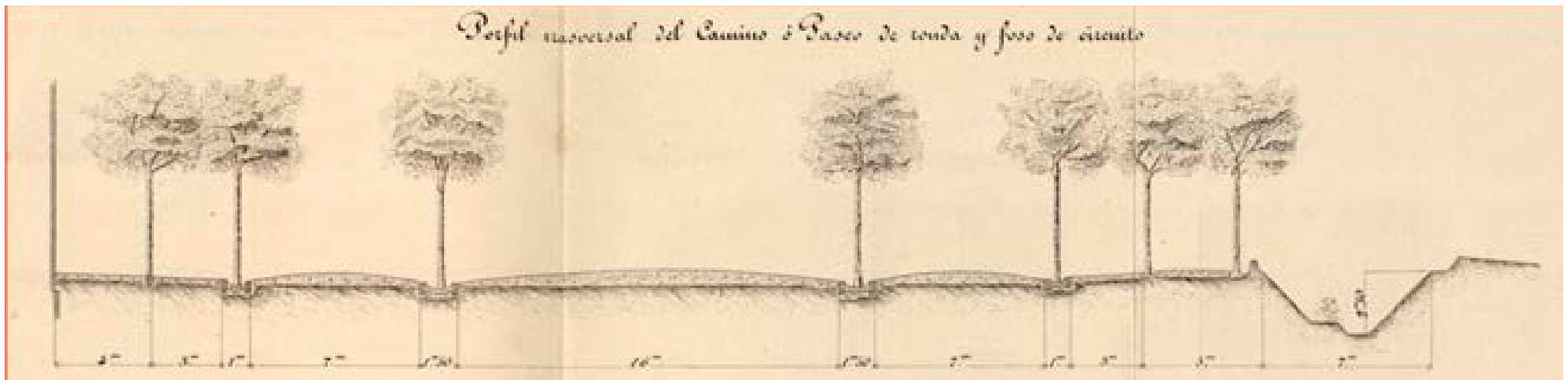


Fig.193, 194, 195 y 196. Diversas secciones del Anteproyecto del Ensache de Madrid de Carlos María de Castro.

Fuente: Biblioteca Digital de la Comunidad de Madrid.
www.bibliotecavirtualmadrid.org/

Fig.197. Obras de la Gran Vía. Segunda tramo. Derribos 1920.
 Fuente: Dibujos en el Museo de Historia de Madrid, pág. 179.

Uno de los primeros objetivos que tenía el ensanche de Castro era establecer un orden racional que garantizara un equilibrio urbano equilibrado y que sirviera como auto y modelo para la posterior evolución de la ciudad.

De una parte, Castro diseñó un trazado regular sin apenas variaciones en lo que dimensiones se refiere, establecía calles de 15, 20 y 30 metros, que estaban relacionadas con la altura de los edificios al igual que el caso de Valencia limitado a tres pisos.

Mediante las ordenanzas del plan de ensanche también se limitaba la superficie que se puede construir en cada parcela.

Castro también tuvo limitaciones de tipo económico así pues condicionado por el ministerio de fomento tuvo que establecer una nueva frontera fiscal³³ para que sustituyera las antiguas tapias del Felipe IV, al

³³ La creación del foso y de un límite para el Ensanche influyó poderosamente en el proceso especulativo que sufrieron los terrenos de los nuevos barrios. El suelo se mantuvo como un bien escaso en Madrid, y aunque al principio sobrara para las necesidades inmobiliarias de la población de la ciudad, desde muy temprano el alza de precios fue tal que resultó inviable la construcción de viviendas para familias pobres.

En cambio, al otro lado del foso, la ausencia de ordenanzas urbanísticas o de un plano como el diseñado por Castro para la ciudad, permitía la construcción barata y asequible, lo que produjo que surgieran arrabales de la misma manera espontánea e incontrolada que lo había hecho Chamberí en los años 30, pero quizá en esta ocasión con más vigor y velocidad.

Ya en la década de 1880 era muy importante el desarrollo de Prosperidad, que ha sido bien estudiado por:

- VORMS, Charlotte: "La génesis de un mercado inmobiliario moderno en la periferia de Madrid (1860-1900)"
- en BEASCOECHEA GANGOITI, José María, GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel y NOVO LÓPEZ, Pedro (eds.): La ciudad contemporánea, espacio y sociedad, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2006, pp. 529-546;
- VORMS, Charlotte: "La urbanización marginal del Extrarradio de Madrid: una respuesta espontánea al problema de la vivienda. El caso de La Prosperidad (1860-1930)", en Scripta Nova, Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, nº 7, 146, 2003,

Citados por Pallol Trigueros, Ruben, Op. cit.

igual que había sucedido con Poggi en Florencia, esta nueva frontera fiscal implicaba de una parte renunciar al crecimiento ilimitado de Madrid y de otra parte establecer dos zonas una interior y la otra exterior de este modo

"Los terrenos que quedaban más allá de los Cuatro Caminos, las Ventas del Espíritu Santo, del río Manzanares y Chamberí, quedan a las espaldas de la ciudad, ignorados por las autoridades y desprovistos de todo control y servicio público, Madrid se abría el futuro a medias derribaba sus cercas para llevarlas un poco más lejos, sin abrazar definitivamente la expansión; y aunque por el momento no se percibiera el error, la decisión tendría importantes consecuencias futuras para la morfología de la ciudad"³⁴

"Los alrededores de la capital habían sufrido evoluciones muy diversas en las últimas décadas y Castro era consciente de la incidencia que en cada caso tenía precio del suelo y, por consiguiente, en su evolución futura.

*No era lo mismo comprar un terreno en el populoso barrio de las Peñuelas, al sur de la capital, junto a los barrios bajos madrileños y en medio de tristes descampados, que en las inmediaciones de la puerta de Alcalá, junto retiro y la plaza de toros y en las cercanías del Paseo del Prado, avenida aristocrática por excelencia de la capital"*³⁵

Otros elementos también podían suponer una pérdida del valor inmobiliario por ejemplo al estar situado cerca de los cementerios de la carretera mala de Francia.

Castro pensaba lo inevitable y que esta diferencia se trasladaría a su ensanche y que habrían grandes diferencias entre sus distintas zonas,

³⁴ Pallol Trigueros, Ruben. Op.cit.

³⁵ Ibidem

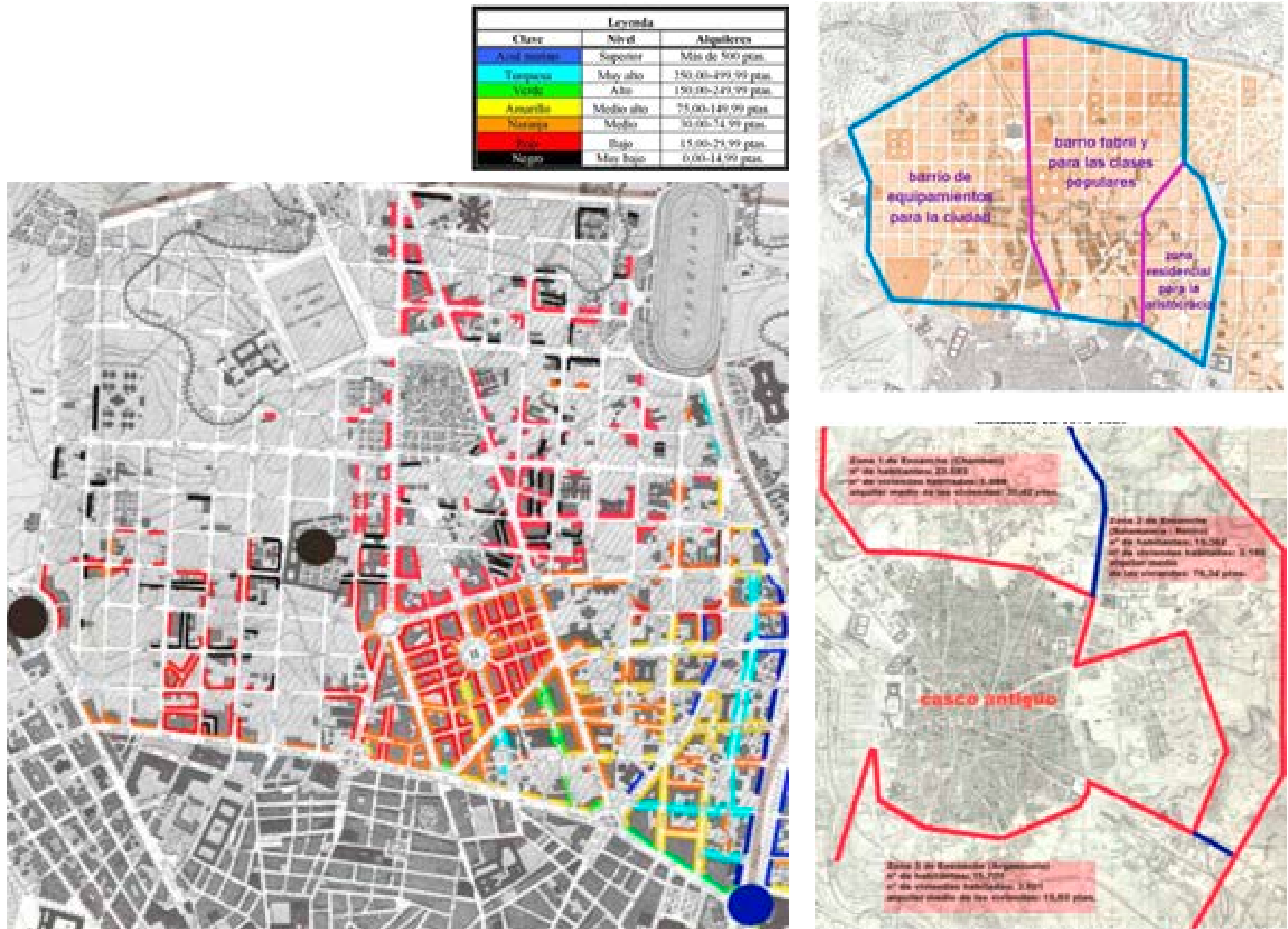


Fig.198 a 201. Imágenes de los precios de alquiler en la ciudad de Madrid a principios del silo XX, en las diferentes zonas del Ensanche.
Fuente: Tesis Doctoral de Pallol Trigueros, Ruben (2011).

*"Pues los terrenos seguirán valiendo más, como sucede, en la Fuente Castellana que hacia la plaza de toros, y esto es mucho más que los del Portillo de Valencia, y los del Portillo de Valencia más que los inmediatos a los camposantos del Norte, y el valor de los terrenos será el que determinará seguramente el valor y el destino de las edificaciones"*³⁶,

Lo que está claro es que si Castro estaba a favor o en contra no es lo importante, lo importante es que Castro aceptaba que en la ciudad se iban a crear grandes desigualdades entre los barrios que la compondrían, y que los paisajes de una y otra zona del ensanche van a ser diferentes en su aspecto y en el precio de sus alquileres, y por tanto los habitantes de Madrid se irían separando según su nivel de rentas.³⁷

Hemos visto en este trabajo como se produce una zonificación social de la ciudad existente y del ensanche en función de parámetros socioeconómicos y también de tipo físico como ha sido la influencia del ferrocarril en los ensanches de todas las ciudades estudiadas.

Castro queda eminentemente pragmático no se preocupó de teorizar normas para que pudieran evitarlo sino que aceptó a priori este efecto de segregación social.

Llevando el límite este "problema" o mejor dicho "realidad", Castro zonificó el ensanche de Madrid en función del uso y de la clase social a la que iba destinada, quizás sea uno de los primeros ejemplos en los que veremos de modo manifiesto la zonificación social, mientras que en otras ciudades este problema sido maquillado, pero lógicamente no resuelto.

³⁶ Bonet Correa Oc. Pag 113-114

³⁷ Se cita un estudio más extenso sobre el tema de la diferencia entre las zonas de ensanche, Carballo Barral, Borja; Pallol Trigueros, Rubén; Vicente Albarrán, Fernando. " El ensanche de Madrid. Historia de una capital". Editorial Complutense. Madrid. 2008

Castro diseñó para Madrid un norte dedicado a la industria y para clases populares, una zona este para las clases burguesas y aristocráticas y finalmente el sur destinado a la implantación del ferrocarril y para la clase obrera, aunque en este caso y hemos comprobado que el ferrocarril condicionado y transformó el proyecto inicial de Castro trasladando el entorno fabril del Norte al sur alrededor de la nueva estación de Atocha.

En el trabajo citado se hace un profundo estudio socioeconómico antes de que el ensanche absorbiera el núcleo de Chamberí,

El negocio inmobiliario fue un factor determinante en el desarrollo Urbano de Madrid del último cuarto de siglo XIX, la presencia de la nobleza y del funcionariado en Madrid había provocado grandes cambios en la estructura social y económica de la ciudad.

Hasta 1870 los rasgos de la ciudad podrían ser los mismos de cualquier otra ciudad preindustrial, en las que podemos encontrar artesanado, comerciantes y la clase burguesa incipiente; en este caso había un nuevo factor la presencia de la nobleza y funcionarios de alto nivel con rentas importantes y familias enriquecidas que a su vez tenía un efecto multiplicador en el servicio doméstico.

*"En ningún sitio había un mercado laboral relacionado con la servidumbre tan dinámico y diversificado como el madrileño, en el que a las criadas para todo del común de las familias había que añadir niñeras, ayudas de cámara, señoritas de compañía, cocheros, mozos de cuadra, camareros, pinches y toda la amplia gama de sirvientes que la refinada sociedad cortesana había podido inventar"*³⁸

³⁸ Sarasúa, Carmen. " Criados, nodrizas y amos. El servicio doméstico en la formación del mercado de trabajo madrileño 1758 -1868 . Editorial siglo XXI .Madrid, 1994, citado por Rubén Pallol.



Fig.202. Niñeras paseando por el retiro. Fuente: Archivo Fotográfico de la C. de Madrid. www.madrid.org/archivofotografico/



Fig.203. Palacio del Marqués de Fontalba. Fuente: www.entredosamores.es



cuarto						11,25 ptas Jornalero
tercero	65 ptas pensionista 875 ptas/año	60 ptas empleado del juzgado 1200 ptas/año	55 ptas 3 mujeres turistas extranjeras	55 ptas empleado particular 6000 ptas/año	50 ptas empleado particular 2100 ptas/año	27,50 ptas madre soltera e hijo dependiente comercio
segundo	83,33 ptas sin profesión	67,50 ptas archivero militar 6000 ptas/año	60 ptas profesora de secundaria 2750 ptas/año	57,50 ptas empleado Ayto 2000 ptas/año	52,50 ptas literato estadounidense	25 ptas viudo de 77 años
primero	propietario A. Nieto dueño de la casa	70 ptas propietario	25 ptas Comerciante droguero	62,50 ptas empleado de correos 2000 ptas/año		60 ptas profesor, belga 1800 ptas/año
principal	155 ptas Médico		60 ptas empleado militar	60 ptas comisionista	55 ptas pensionista	25 ptas maestra 1650 ptas/año
entresuelo	72,50 ptas oficial telégrafos 3.000 ptas/año	62,50 ptas empleado 1250 ptas/año	Desalquilado	60 ptas propietario	55 ptas jubilado 1200 ptas/año	15 ptas pensionista viuda 625 ptas/año
tiendas	80 ptas talabartería	125 ptas comestibles	sin alquiler portería vacía	65 ptas carnicería	sin alquiler portería	45 ptas Droguería
	FUENCARRAL Nº 152			FUENCARRAL Nº 152 DUPLICADO		

Fig.204 y 205. Imágenes de los precios de alquiler en función de la ubicación en la planta de edificio (interior o exterior), o de la planta en la que se encuentra. Fuente: Tesis Doctoral de Pallol Trigueros, Ruben (2011).

Como consecuencia de lo dicho las familias de jornaleros eran las que quizá más destacaban por su número y por su impacto entre los flujos de población que alimentaba el crecimiento de la ciudad, tenían un gran impacto porque venían para quedarse y eran los que tenían una mayor contribución en la expansión de los barrios dedicados a clases populares, se cita como ejemplo que en 1905 en el ensanche Norte de las 1362 mujeres mayores de 14 años que acababan de llegar a la ciudad, 483 estaban empleadas como criadas en casas de una familia.

Pero hay que recordar también que toda la inmigración no era pobre, también había intelectuales y profesionales que se trasladaban a Madrid para mejorar en su profesión, como por ejemplo, periodistas, catedráticos o vinculados al mundo de la música; empleados del sector público, maestros, empleados de hacienda y de los tribunales....

En este momento las diferencias entre barrios pobres y ricos se iban consolidando, los madrileños habían buscado su alojamiento en lugares diferentes según sus recursos y posición social, seleccionando primero los barrios, luego las calles y finalmente los edificios que más les convenían. Uniendo esta circunstancia se irán conformando barrios homogéneos entre sí y diferentes a su vez de los barrios colindantes, cada lugar tenía sus propias características, una tipología de vivienda diferenciada y por consiguiente un tejido social diferenciado.

Esto facilitó la reorganización social que Castro había propiciado con su "zonificación social", como veremos en los diversos "estudios de evolución del mercado inmobiliario" aparece un nuevo factor para el cálculo del valor del suelo que es la distancia del emplazamiento al centro de la ciudad y en función esta instancia se modificaba el precio de los alquileres.

Por ejemplo alquilar una vivienda en las cercanías de la Puerta del Sol, era mucho más caro que en el barrio de Lavapiés, además al factor de distancia habría que añadir el factor de movilidad por cuanto era necesario tomar un tranvía para desplazarse hacia el centro de la ciudad.

En este momento también se puede identificar cierto proceso de "gentrificación" en el centro de la ciudad por cuanto se produce un proceso de expulsión de los habitantes con menos recursos hacia los barrios periféricos, esto propició el fenómeno ya estudiado de pérdida de población de los centros urbanos y progresiva transformación en espacios de uso administrativo o comercial de uso casi exclusivo diurno.³⁹

Con esta evolución del mercado inmobiliario se incorpora otro factor importante que es el triunfo social de aquellas clases pudientes, banqueros o industriales que pueden comprarse un terreno y construirse una vivienda unifamiliar o palacete que simbolice su éxito. Las élites de la sociedad se autosegregaron, de acuerdo con la zonificación propuesta por Castro.

*"La aparición de estos islotes residenciales burgueses en el nuevo Madrid que se estaba construyendo hizo un poco más compleja esa separación entre barrios ricos y pobres. El precio del alquiler ya no sólo variaba en función de la mayor o menor cercanía centro, sino que en él influía el tipo de personas que habían decidido trasladarse a cada barrio."*⁴⁰

Junto al precio del suelo hay otro factor a considerar que es la calidad de la edificación, en los barrios de extrarradio, las viviendas estaban mal edificadas, con baja calidad constructiva y sus entornos desprovistos de servicios urbanos.

³⁹ Uno de los ejemplos de renovación urbana del centro lo podemos encontrar en la actuación de remodelación de la Puerta del Sol.

⁴⁰ Pallol Trigueros, Ruben. Op cit. Pag 445

El ensanche estableció una cuadrícula homogénea, en teoría era como un folio en blanco para lo bueno y para lo malo.

Recordamos que para Castro no era importante el definir el tipo de inmuebles que se deberían de construir, él se preocupaba de organizar el viario, lo que sí que es lógico que el propio mercado inmobiliario fuera regulando barrios con distintas calidades y con diferentes características ahora edificatorias y sociales.

Citemos por ejemplo que las tres zonas en las que se dividía el ensanche arrojan grandes diferencias en el precio los alquileres de sus viviendas, mientras que en el ensanche Este el alquiler medio era de 78,34 pesetas, en el Norte, el alquiler medio era de menos de la mitad, 30,42 pesetas, y en el ensanche Sur se volvía a dividir por dos el precio medio llegando hasta las 15,02 pesetas.

Respecto del espacio urbano los servicios e infraestructuras debían ser ejecutados por el ayuntamiento pero su penuria económica impedía que esto sucediera, en teoría cuantos más edificios se construyeran en el ensanche, más impuestos recibirían ayuntamiento, y por lo tanto más dinero tendría disponible para trazar calles y espacios libres. Ahora incorporaremos un elemento nuevo, una variable de tipo hedónico que suponía que el proceso de construcción

“Tendría un efecto de retroalimentación, pues a llegar las farolas, las alcantarillas y los adoquines a los nuevos barrios, esto se hacían más agradables y más gente y día dejando el casco antiguo para trasladarse a ellos, los alquileres de las nuevas casas irían subiendo y también se incrementaría la parte proporcional de impuestos que recibían ayuntamiento.

*Incluso podría tener un efecto redistributivo de la riqueza que compensará las desigualdades que existen en tres unas y otras zonas del ensanche”.*⁴¹ Esta posibilidad de que las zonas ricas ayudarán a las pobres quedó cercenada con la propia legislación.

Al igual que sucedía con los precios medios de las viviendas arrendadas, sucedía con el esfuerzo inversor del ayuntamiento en las diferentes zonas del ensanche así pues mientras que el ayuntamiento invertía 34 pesetas por habitante en el barrio de Salamanca, gastaba en torno a 20 pesetas en el ensanche Norte y se descolgaba con 15 pesetas por habitante en el barrio sur.

Lógicamente cuanto más tiempo pasaba más importante era la segmentación social entre las diversas zonas del ensanche, si empezamos por el valor del suelo, continuamos por el valor de la construcción y su calidad constructiva para finalizar con la calidad del proceso urbanizadorio del ayuntamiento.

Al igual que había sucedido con el ferrocarril otros elementos modificaba la estructura del mercado inmobiliario como por ejemplo la presencia de los cementerios que excluían la construcción de viviendas para clases medias o altas y las que sólo se construyan viviendas para clases bajas a las que se accedía por escasas aceras y sin calzadas “ era la lógica simple del mercado inmobiliario”.⁴²

⁴¹ Pallol Trigueros, Ruben. Op. cit. Pag 449

⁴² El gráfico muestra el plano de alquileres del ensanche de Madrid redactado por un grupo de investigación dirigido por Luis Enrique Otero Carvajal de la Universidad Complutense, en el que pretenden cartografiar las diferencias en los precios de los alquileres a lo largo de la zona de ensanche de la ciudad entre dos fechas 1905 y 1930. Este plano se inspira en el plano de la pobreza que elaboró a finales del siglo XIX Charles Booth para la ciudad de Londres. En este plano se representan los precios medios por calle. Citado por Pallol Trigueros, Ruben. Op cit. Pag 454

Para finalizar con este apartado comprobaremos también que además de la ubicación de la parcela existen otros elementos a tener en cuenta:

- La tipología de la edificación, que se reservaba las plantas inferiores para uso propio y las plantas altas generalmente como casa de renta.

-y otro factor a tener en cuenta sería la posición de la vivienda bien recayente a la fachada principal o alguna fachada interior o posterior.

Y finalmente la altura a la que se encontraba dicha vivienda.

En los gráficos que se muestran podemos ver ejemplos y alquileres medios en función de lo dicho con anterioridad-

En resumen "la posición del barrio en la ciudad, el tipo de calle y su anchura, la antigüedad de sus edificaciones y sus características, la vivienda concreta que se ocupaba, si era exterior o interior, si era un piso principal o uno de los superiores, cuántas habitaciones tenía y como estaban distribuidas.... Todos estos matices explicaban la jerarquía de alquileres cada vez más explícita en la organización del ensanche Norte."⁴³

⁴³ Pallol Trigueros, Ruben. Op cit. Pag 490

4.11 El ferrocarril y Carlos M^a de Castro

“El día 12 de Diciembre de 1850, unos jóvenes, en corto número, nos dirigíamos a la estación de Atocha para montar por primera vez de nuestra vida en coches de ferrocarril.

Éramos los aspirantes segundos del cuerpo de ingenieros de caminos, alumnos del último año de la carrera, que íbamos a visitar las obras del camino de hierro de Madrid a Aranjuez, cuya vía se acababa de colocar por aquellos días.

El tren se detuvo en todos los sitios en que había algún puente, algún viaducto, alguna trinchera o cualquiera otro trabajo de importancia, y todos nos agrupábamos para oír las explicaciones y noticias que con cariñosa atención suministraba un caballero de airoso porte y color algo encendido, jefe de la expedición;

*Era el ingeniero constructor de la línea D. Carlos María de Castro”.*⁴⁴

⁴⁴ Saavedra, Eduardo, “El Excmo Sr. D. Carlos María de Castro - REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS”. Madrid 1895.



Fig.206. Invitación de la inauguración del ferrocarril Madrid-Aranjuez

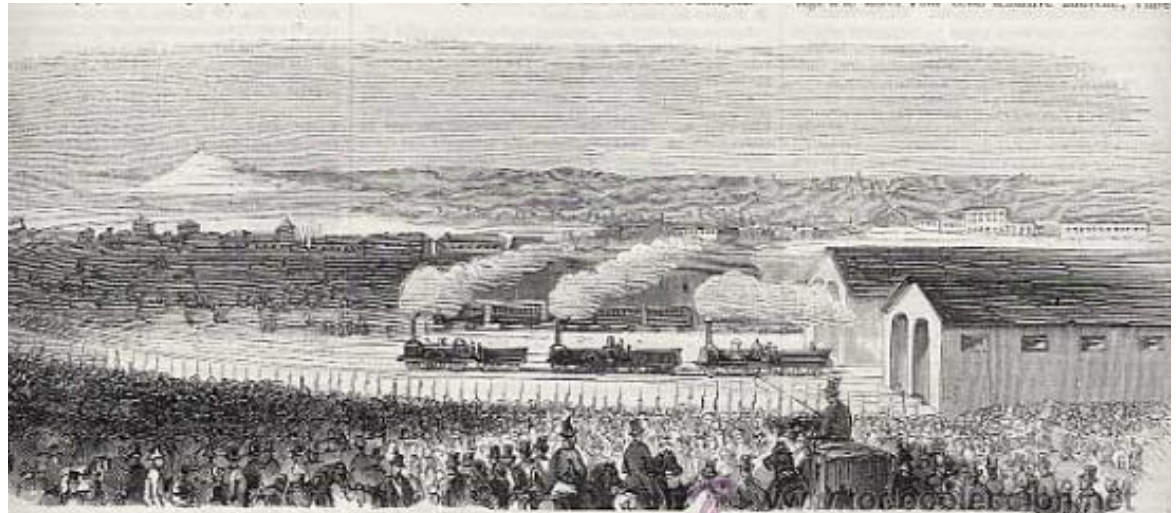


Fig.207. Grabado de la inauguración del ferrocarril Madrid-Aranjuez de 1851.

4.12 Incidencia del Ferrocarril en los Planes de Ensanche de Madrid⁴⁵

El caso de Madrid es especialmente significativo, puesto que el ferrocarril ha constituido un factor determinante en su desarrollo y lo ha hecho de forma continuada hasta la actualidad.

Muy poco después de que Stephenson aplicara por vez primera la máquina de vapor al transporte por carril (1825 Stockton- Darlington) se iniciaron en España los intentos de construir líneas férreas. El Alcalde de Madrid, marqués viudo de Pontejos, en 1829, trató de unir la capital con Aranjuez pero las dificultades económicas no viabilizaron este proyecto.

Fue en 1844 cuando se dicta la primera Real Orden sobre concesiones ferroviarias, entonces, las peticiones y concesiones de líneas fueron solicitadas por empresas inglesas y francesas; más tarde, Bravo Murillo redactó un proyecto de ley para hacer un plan ferroviario nacional, radial que finalmente no llegó a aprobarse.

Madrid, dada su condición de capital, siempre fue el principal objetivo para crear una red ferroviaria potenciando especialmente la comunicación con el mar a través de Levante; buscando el mar y por el Marqués de Salamanca, se inició el ferrocarril Madrid-Aranjuez, que empezó a construirse antes que el Barcelona - Mataró, pero inaugurándose después el 9 de febrero de 1851.

⁴⁵ González Yanci, Pilar "La Incidencia del Ferrocarril en la Evolución Urbana de Madrid. Historia y Presente. La Creación del Nuevo Tejido Urbano y Espacios de Relación. Paralelismo con las Ciudades de la Primera Línea de Alta Velocidad. IV Congreso Historia Ferroviaria. Málaga 2006.

Aranjuez será pues la primera escala hasta el mar y por ello se construye en Madrid la primera estación como un simple "embarcadero", pero este hecho tan simple va a condicionar el desarrollo y estructura urbana de la ciudad.

La primera estación que se construye, está fuera de los límites urbanos, marcados por la última cerca levantada con fines fiscales por Felipe IV, junto a la **Puerta de Atocha**, en un lugar adecuado por numerosas razones:

Es el punto más próximo hacia Aranjuez, de suave topografía, con abundante terreno y la disponibilidad de terrenos de un único propietario (Conde de Bornos), y que contaba con una calle de acceso directo al centro urbano, la de Atocha.⁴⁶

Era el extremo SE de Madrid, donde terminaba la zona monumental del Salón del Prado, Museo, el Jardín Botánico, el Observatorio Astronómico y el Convento de Atocha y se iniciaban los paseos arbolados hacia el río.

⁴⁶ González Yanci M^a Pilar "El Impacto del Ferrocarril en la Configuración Urbana de Madrid. 150 Años de Historia del Ferrocarril. II Congreso de Historia Ferroviaria. Aranjuez-2001. <http://www.docutren.com/archivos/aranjuez/pdf/05.pdf>

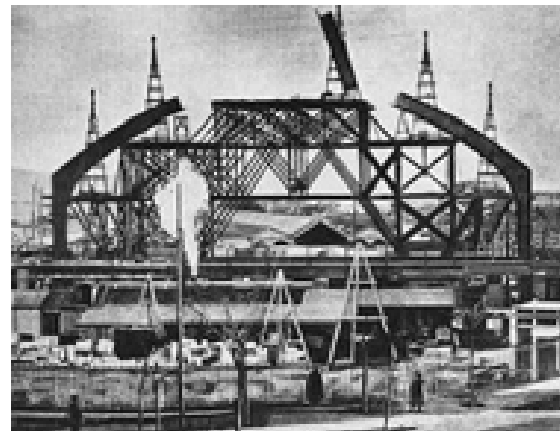


Fig.208 y 209. Imágenes de la Antigua Estación de Atocha. Construcción de la Estación de Atocha. 1891. Fuente: www.madripedia.es/



Fig.210. Replanteo de las líneas de ferrocarril anteriores al Ensanche de Madrid. Fuente: Elaboración propia sobre plano de Madrid de 1866.

- A. Estación de Atocha
- B. Estación Príncipe Pio

Unos años más tarde, en 1856, se publicó la Instrucción para las Concesiones Ferroviarias, a partir de esta fue dando lugar a una expansión de las líneas con centro principal en Madrid, pero gestionadas por empresas privadas e independientes, con preferencia a construir sus propias terminales.

Otro hito es la **línea del Norte** Madrid - Irún, que después de varias opciones de trazado y de ubicación de terminal, finalmente ubico la segunda estación de Madrid, en el oeste de la ciudad, junto al río, al pie de **Montaña del Príncipe Pío**, cerca de otra puerta de la muralla (San Vicente) y próxima al Palacio Real, donde se situaban los lavaderos de Madrid y los paseos arbolados del río.

El establecimiento del ferrocarril que, ahora con dos estaciones, marca el comienzo de una red radial de comunicaciones saca a la ciudad de su aislamiento al mismo tiempo que se perfila su Plan de Ensanche, que fue condicionado por estos trazados.

En el propio Decreto de aprobación inicio del Plan de Ensanche se justificaba la necesidad del ensanche por tres razones:

- El aumento de la población,
- La traída de aguas de las aguas de Lozoya y
- Las ventajas que se derivarían de la introducción del ferrocarril.

De este modo, el ferrocarril se presenta como una de las primeras razones para iniciar el planeamiento urbano.

La principal incidencia del ferrocarril sobre este plan, fue la transformación de la zona sur del Ensanche como zona industrial y de vivienda obrera, de hecho el Plan Castro proyectaba inicialmente al norte un

barrio fabril e industrial, consolidando la tendencia⁴⁷ ya existente de implantación industrial, mientras que al sur proponía, en torno a la estación de Atocha, unos grandes almacenes, factorías, paradores, fondas y una aduana y hacia el oeste, hasta el río, la zona de huertas de la ciudad.

El propio Castro se quejó de la propuesta de hacer una vía de unión entre las dos estaciones, prevista para el paso exclusivo de mercancías y con el fin de evitar la solución de continuidad que se presentaba en el paso del norte al sur, por Madrid⁴⁸, pese a todo, la vía de enlace, llamada *de contorno*, se realizó, acabándose en 1866, con lo que se modificó el trazado de ensanche y se condicionó la evolución de la zona.

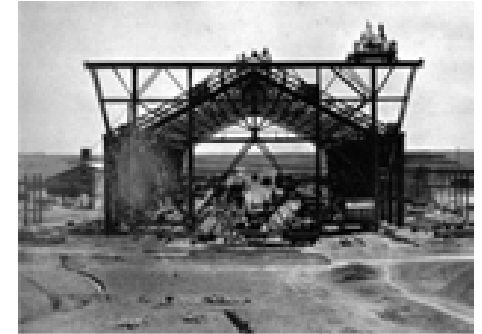
Una nueva estación, propiedad de una tercera compañía, la Compañía de Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las minas de carbón de Belmez, situó en la misma zona cerca de la estación de Atocha (conectada por una vía auxiliar), fue inaugurada en marzo de 1880, la **estación de Delicias**.

La empresa fue absorbida por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) y buscó deshacerse del edificio de Delicias, ya que su sede se encontraba en Atocha.

De este modo, la estación de Delicias paso a manos de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal (MCP), que se encontraba en ese momento terminando sus líneas y buscaba un emplazamiento idóneo en la capital del Estado.

⁴⁷ Entre los años 1840 y 1870, según consta en los Archivos Municipales, la mayor parte de las licencias de construcción de fábricas, talleres y establecimientos peligrosos, se tramitaron para el norte de la ciudad.

⁴⁸ González Yanci M^a Pilar Op. cit. Aranjuez-2001.



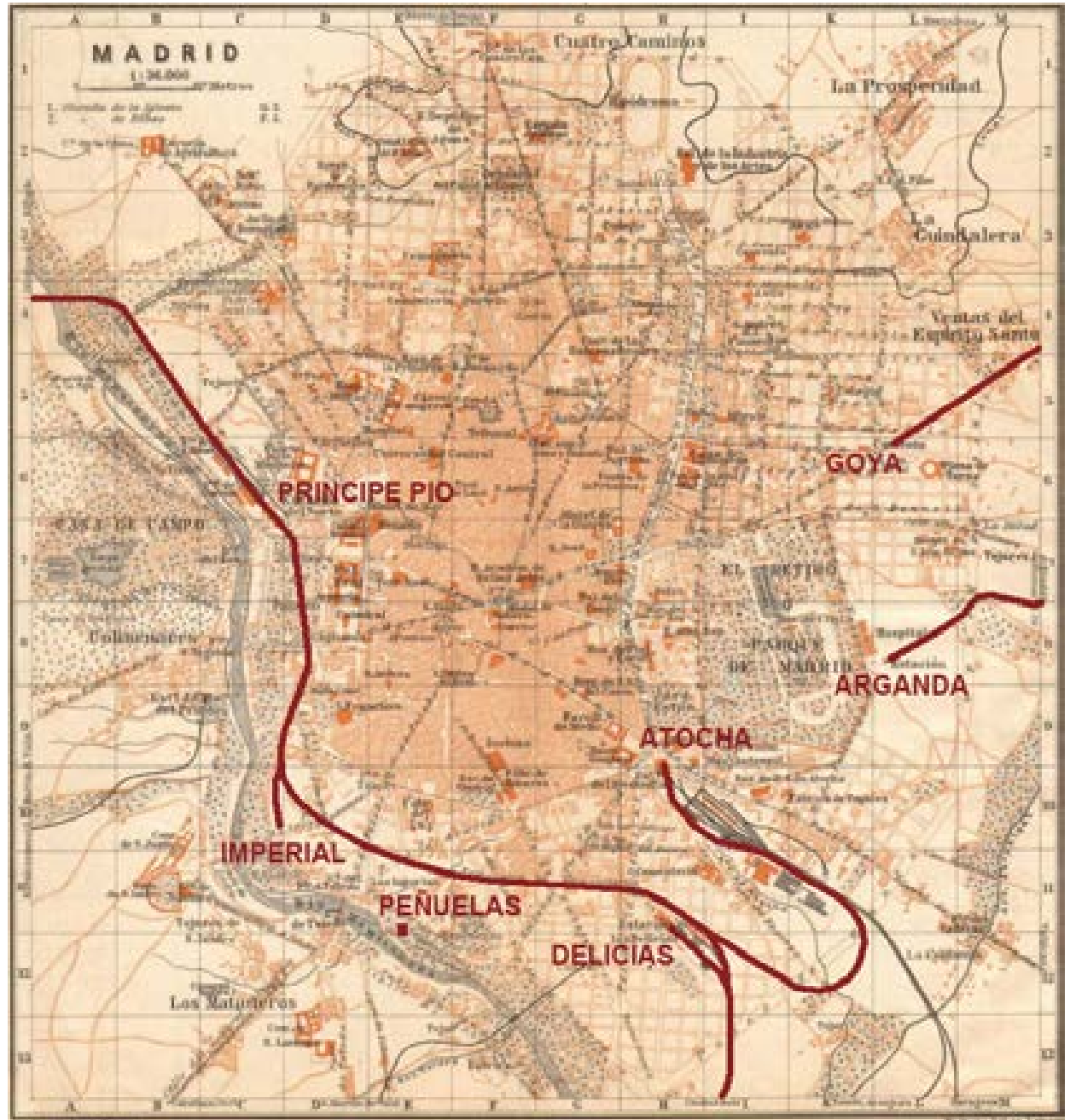


fig. 211, a 214 En la página anterior Estaciones de Delicias y Príncipe Pío. Fuente: C.O.I.I.M. www.patrimonioidustrialcoim.blogspot.com.es/

Fig.215. Replanteo de las Estaciones y trazados ferroviarios en la ciudad de Madrid. Fuente: Elaboración propia sobre plano de Madrid en 1901. Fuente: Mapas y fotos satelitales del mundo. www.zonu.com/

El proyecto de la estación Delicias del ingeniero francés Émile Cachelièvre, se convirtió en la tercera sede central de una compañía ferroviaria en Madrid⁴⁹. La estación de Delicias ha sido la primera gran estación monumental madrileña, conforme a los adelantos de la arquitectura industrial, del hierro y el acero, que emanaban de las grandes exposiciones europeas. Fue cerrada al tráfico de viajeros en 1969 y al de mercancías en 1971.

Ahora, con tres estaciones abiertas, se ocasionaba un grave problema de discontinuidad entre Atocha y Norte, que se trató de solucionar con la construcción de una línea de enlace, llamada de contorno, sólo para mercancías, entre las dos estaciones, por el oeste de la ciudad, con un trazado que afectaba al Plan de Ensanche de la ciudad.

Con el aumento de las instalaciones ferroviarias (depósitos, muelles, cocheras y talleres de reparación y los "docks", el antiguo embarcadero se transformó en estación, que al crearse la vía de contorno dio pie a la aparición de dos nuevas estaciones (hoy desaparecidas):

- **La Imperial** en 1881 para mercancías sobre la propia vía de contorno y propiedad de la Compañía del Norte

- Y **Peñuelas** en 1908⁵⁰, que se convertirán en la cuarta y quinta estaciones de Madrid respectivamente.

De este modo, el ferrocarril afectaba al Plan de Ensanche y dando lugar en primer lugar cambios en el trazado y más adelante, como veremos, de forma mucho más profunda, al cambiar parte de la estructura urbana.⁵¹

⁴⁹ Actualmente esta estación es la sede del Museo del Ferrocarril de Madrid. <http://www.museodelferrocarril.org/estacion/principal.asp>

⁵⁰ La Imperial nació para desahogar a la del Norte, que disponía poco espacio en su emplazamiento en la zona que Castro había previsto para huertas. La de Peñuelas se crea sobre almacenes de la Compañía del Norte.

⁵¹ Para ampliar la información véase " González Yanci, M^o Pilar: "Los

Madrid también tuvo otras líneas de vía estrecha:

- Un primer ferrocarril fue el de **Arganda** que se inauguró en 1886 con la estación al este de la ciudad, detrás del Parque del Retiro.

- Otro ferrocarril de vía estrecha es el de **Villa del Prado y Almorox**, construido a finales del siglo y cuyo trazado sirvió con posterioridad para la red del metro, y se encontraba donde hoy está la estación de Goya pero que tuvo poca incidencia en el trazado del Ensanche.

- Y un tercer y modesto ferrocarril de vía estrecha que prácticamente no tuvo incidencia en Madrid, desaparecido, sólo quedan vestigios del trazado.⁵² A partir de estos años, se fueron consolidando las primeras instalaciones ferroviarias (edificios de carácter más notable arquitectónicamente, con nuevas dependencias ferroviarias, talleres, muelles, etc.) y empezaron a desarrollarse alrededor establecimientos industriales que fueron transformando el distrito con carácter industrial en este barrios que Castro pensó para viviendas de obreros y uso agrario.

Por causa del ferrocarril, las previsiones de instalar al norte de la ciudad, en torno a la puerta de Santa Bárbara, un barrio industrial (que ya contaba con algunos establecimientos de este tipo incluso antes del ensanche), dio un giro radical y a partir de los años finales del siglo XIX, allí se desplazaría el barrio residencial de clase media, surgiendo nuevos problemas derivados del hecho de que en Madrid hay un predominio de vientos del sur, que contribuirían, andando el tiempo, a provocar aumento de la contaminación.

accesos ferroviarios a Madrid, su impacto en la Geografía Urbana de la ciudad" Instituto de Estudios Madrileños 1974.

⁵² La línea fue explotada por la Compañía Madrileña de Urbanización, dirigida por Arturo Soria que el proyecto de la Ciudad Lineal, contaba para su puesta en marcha con el ferrocarril como su eje vertebrador, citador por González Yanci M^a Pilar.



Fig.216. Estación de Peñuelas.
Fuente: www.skyscrapercity.com/



Fig.217. Fotografía de la estación del Paseo Imperial a finales del siglo XIX, en 1881. Fuente: www.madrимasd.org/

En 1929, esta tendencia ya se había consolidado en Madrid en la que las empresas relacionadas con la construcción, la metalurgia y de electricidad y las químicas se establecían en torno al trazado del ferrocarril. Se hacía necesario la comunicación y la ordenación del ferrocarril y conseguir establecer unos enlaces que acabaran con la discontinuidad que suponía para el tráfico la situación de las estaciones en la ciudad.

En 1931, durante la Segunda República se plantean proyectos e ideas de comienzos de siglo y que se había plasmado en el Plan General de Extensión de Madrid de 1926 (segundo plan de ordenación urbana, tras el de ensanche de Castro), para armonizar las conclusiones del Congreso Internacional de Ámsterdam de 1924, que buscaban armonizar la naturaleza con la ordenación urbana, para conseguir unas buenas condiciones de higiene y calidad de vida.

Simultáneamente se aprobó un Plan General de Ferrocarriles de Urgente Construcción, el mismo año 1926, donde se planteaba que la ciudad, a través de sus instituciones, interviniera en el trazado y establecimiento del ferrocarril, coordinando los planes ferroviarios con los de urbanización.

Las ideas clave de actuación eran:

- Completar la red con, entre otros, con un ferrocarril directo de Madrid a Burgos.
- Instalar una estación principal de viajeros al norte de la ciudad y unirla de forma subterránea con la de Atocha, para evitar la discontinuidad ferroviaria.
- Hacer una estación de mercancías y talleres fuera del casco urbano, entre Canillas y Hortaleza, por donde se completarían los enlaces para mercancías, ahora por el este.

- Coordinar todo el transporte y dar al metropolitano ancho de vía igual al ferroviario, para poderlos unir en el futuro.

Aunque no se ejecutaron queremos destacar la influencia de las políticas ferroviarias en planeamiento y en el diseño de la ciudad, después de la guerra civil comienza una nueva etapa que también afecta a la relación entre el ferrocarril y la ciudad, que nunca ha cesado.

4.13 El ferrocarril y los PGOU de Madrid

Cuatro son los planes han tenido una atención especial hacia el ferrocarril.

El primero de 1941, que sigue en buena parte las ideas de 1926, y consolida la relación entre ferrocarril y uso del suelo industrial. Se introduce un plan ferroviario y otro de ordenación industrial.

- Según el primero, se construiría la estación de Chamartín, para las líneas del norte, que se uniría subterráneamente con la de Atocha, potenciada para recoger todo el tráfico del sur y oeste.
- Se construirían dos grandes estaciones de clasificación de mercancías, al norte y sur, se completarían los enlaces ferroviarios y, a la larga, se levantarían las estaciones de P. Pío y vía de contorno y las de vía estrecha, que eran dos, la citada de Niño Jesús, junto al Retiro y la de Goya, junto al río Manzanares.

Con la nueva distribución ferroviaria se organizaba toda la actividad industrial, destinándose a este uso diversas áreas junto al ferrocarril y las empresas podrían mantenerse entre las viviendas, pero aisladas en zona generalmente nuevas dispuestas a lo largo del ferrocarril previsto y estaciones.



Fig.218. Estación de Almorox.
Fuente: www.sotosalbosvive.wordpress.com



Fig.219. Estación del niño Jesus en Arganda.
Fuente: www.sotosalbosvive.wordpress.com

El desarrollo de los proyectos fue tan lento que la primera fase de los enlaces, unión de las líneas de Barcelona y del Norte, se concluyó 1963, cuando lo previsto por el Plan anterior había sido rebasando por la gran inmigración que se produjo.

El plan de 1963, es el primero que considera el área metropolitana y marca el inicio de una nueva relación. El sector productivo terciario en expansión se concentra en el centro del área metropolitana y se inicia una segregación de las zonas residenciales provocando el crecimiento poblaciones en la periferia, con este plan del 63 comienza la verdadera transformación de la zona sur de Madrid y el final de la etapa del ferrocarril como condicionante esencial de la localización de la actividad industrial en la ciudad.

Se continúa con los antiguos proyectos para concluir el plan de enlaces:

- Desvío de la línea del norte para entrar a Chamartín,
- Enlace por el este de las líneas de Zaragoza y Barcelona, para acceso a la misma estación y desvío de las líneas de Portugal para llegar a Atocha.
- Previsión de suprimir las estaciones de P. Pío, Delicias, Imperial y Peñuelas.
- Construcción de otras para mercancías y servicio a la ciudad (Las Matas, Fuencarral, San Fernando, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, O'Donnell, Cerro Negro, Santa Catalina y Villaverde Bajo).

El plan de 1968 y el Plan de Ordenación Urbana de 1985 fueron haciendo modificaciones que cambiaran la zona de influencia del ferrocarril.⁵³

⁵³ Podemos ver la evolución en González Yanci. Pilar "La Incidencia del Ferrocarril en la Evolución Urbana de Madrid. Op cit.

4.14 El nuevo papel de las estaciones como espacios de relación urbana

En la década de los años sesenta del siglo XX, comienza el cambio, coincidiendo con el inicio del declive del ferrocarril, seriamente amenazado por la carretera. Los planes urbanísticos empiezan a plantear el traslado de las industrias y la modificación de las instalaciones ferroviarias, al tiempo que se van realizando los antiguos planes de enlaces ferroviarios.

En este nuevo marco se construye una nueva estación principal la de Chamartín⁵⁴, que va a constituir un nuevo factor de transformación de la ciudad, ahora por el norte, con conexión subterránea con la estación de Atocha a lo largo del eje de Castellana-Recoletos, Prado.

"La estación ferroviaria tuvo, desde su nacimiento, un fuerte impacto urbano, es la puerta de entrada a la urbe, un espacio siempre abierto, día y noche, donde se concentraba mucha gente... A su alrededor nacieron establecimientos hoteleros, fondas, pensiones, etc. que daban a estos entornos unas características peculiares.

Se desarrollaba una actividad diversa de empresas de transporte, casas de comida y puestos comerciales, sin que falten gentes de malvivir, algunos sin techo, dispuestas a timar y robar al incauto que llegaba a las ciudades, a menudo procedente de poblaciones pequeñas, con cierto aturdimiento. Esta imagen, propia ya del cine costumbrista de años atrás, ha desaparecido, sin embargo, la estación sigue teniendo una marcada personalidad en el mosaico urbano."⁵⁵

⁵⁴ En 1966 comienzan las obras de la nueva estación que se inaugura provisionalmente un año después, cuando se abre el túnel de Atocha. En 1968 se inaugura la línea Madrid- Burgos y en 1975 la estación definitiva y se convertiría en la mayor de Madrid, de viajeros, conectada con la de Atocha por medio de un túnel en el que se situaban otras estaciones (Nuevos Ministerios, Recoletos) subterráneas.

⁵⁵ González Yanci. Pilar. Op. cit.



Fig.220. Estación de Chamartín.
Fuente: www.laestaciondetren.net.



Fig.221. La nueva Estación de Príncipe Pío y la línea 10 de metro.
Fuente: www.commons.wikimedia.jpg



Fig.222. La nueva Estación de Atocha. Fuente: www.adif.es/

En Madrid los notables edificios que fueron cabecera de las líneas de las grandes compañías, construidos entre 1880 y 1924, han subsistido hasta el presente, no sin atravesar momentos en que se pensó hacerlos desaparecer, pero la nueva percepción del valor de la historia y del interés de la arquitectura industrial y del hierro y el acero los ha salvaguardado, quedando como emblemas de una época, que hoy nadie osaría cuestionar. En cambio, su función sí se ha transformado, con muy poco que ver con su pasado.

Las estaciones de mercancías de la vía de contorno, que no tenían edificio notable alguno, sino muelles, depósitos y oficinas modestas, desaparecieron, dejando paso a la transformación del barrio. Su cierre se produjo en 1987.

La estación de Príncipe Pío representa otro ejemplo de cambio de uso e incidencia ferroviaria, trasladando su tráfico a la estación proyectada al norte de la ciudad, que acabaría siendo Chamartín.

Durante los años noventa la ciudad como otras tantas comenzara la transformación de los entornos ferroviarios.

La estación de Atocha es la única de las antiguas que mantiene su función de estación ferroviaria totalmente transformada para acoger las líneas de alta velocidad desde 1992. La actual estación es el más importante nodo de comunicaciones de la ciudad, con un carácter simbólico importante, pero, además, ha generado un nuevo espacio de relación.

La última de las estaciones de Madrid en construirse, la de Chamartín, nació en un momento en que el ferrocarril estaba siendo un tanto oscurecido por la carretera (la estación definitiva se inauguró en 1975, tras siete años de provisionalidad).

La liberación de terrenos que se destinaron a usos industriales ferroviarios, en una posición de gran centralidad, muy revalorizada por la gran expansión de Madrid, ha dado lugar a una renovación interior del espacio residencial, de grandes dimensiones, que afecta incluso a la distribución demográfica, dado que estos nuevos barrios contribuyen a rejuvenecer el muy envejecido centro de la ciudad.

En definitiva, el ferrocarril sigue teniendo una gran incidencia urbana, hecha abstracción de su papel como medio de transporte, constituyendo las estaciones centros de actividad, intercambio y espacios de relación insertos en el tejido urbano. Incluso cuando han dejado de tener función ferroviaria, han quedado como símbolo de una época, con un cambio de uso, formando parte del paisaje urbano con su propia nueva actividad.

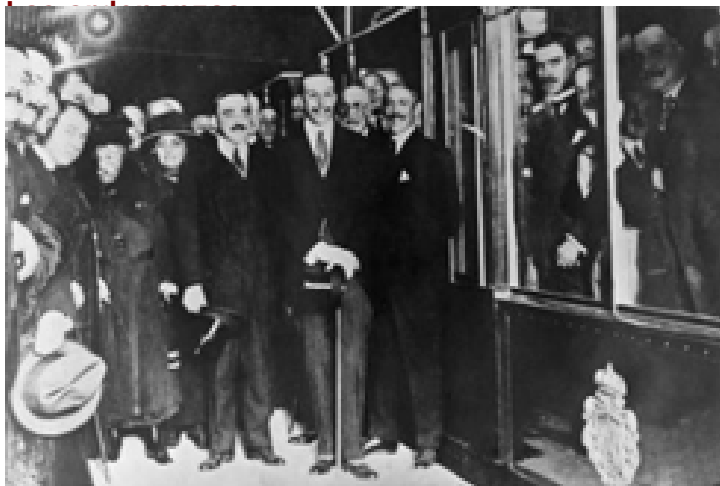


Fig.223. Inauguración del Metro por Alfonso XIII en 1919.
Fuente: www.abc.es/

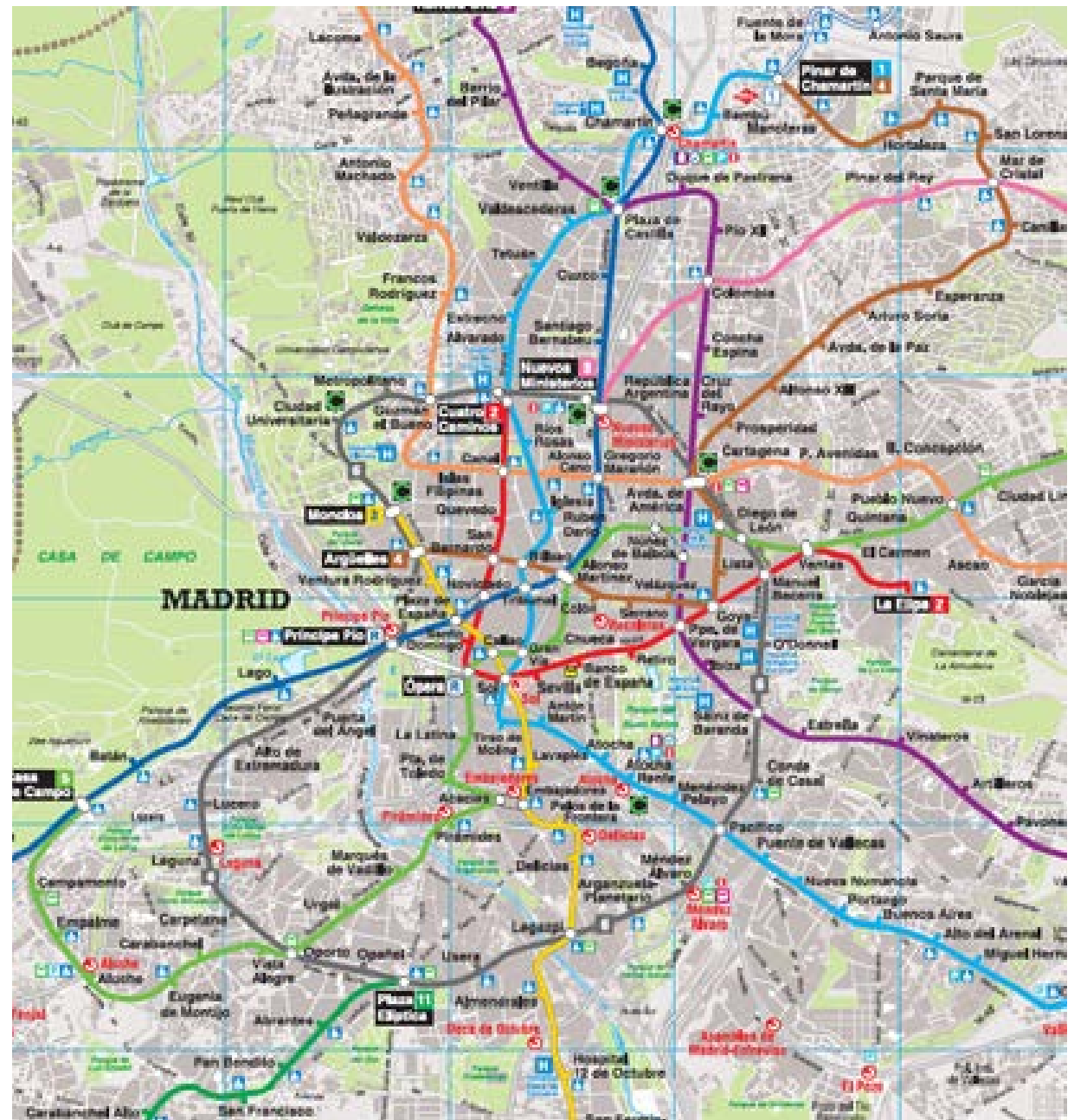


Fig.224. Red metropolitana actual. Fuente: Consorcio Regional de Transporte de Madrid.



Fig.225. Calle Arturo Soria en 1950. Fuente: Universidad de Alcalá de Henares. www2.uah.es/



Fig.226. Cruce de la autopista de Barajas con la ciudad lineal en 1955. Fuente: www.urbancidades.wordpress.com/

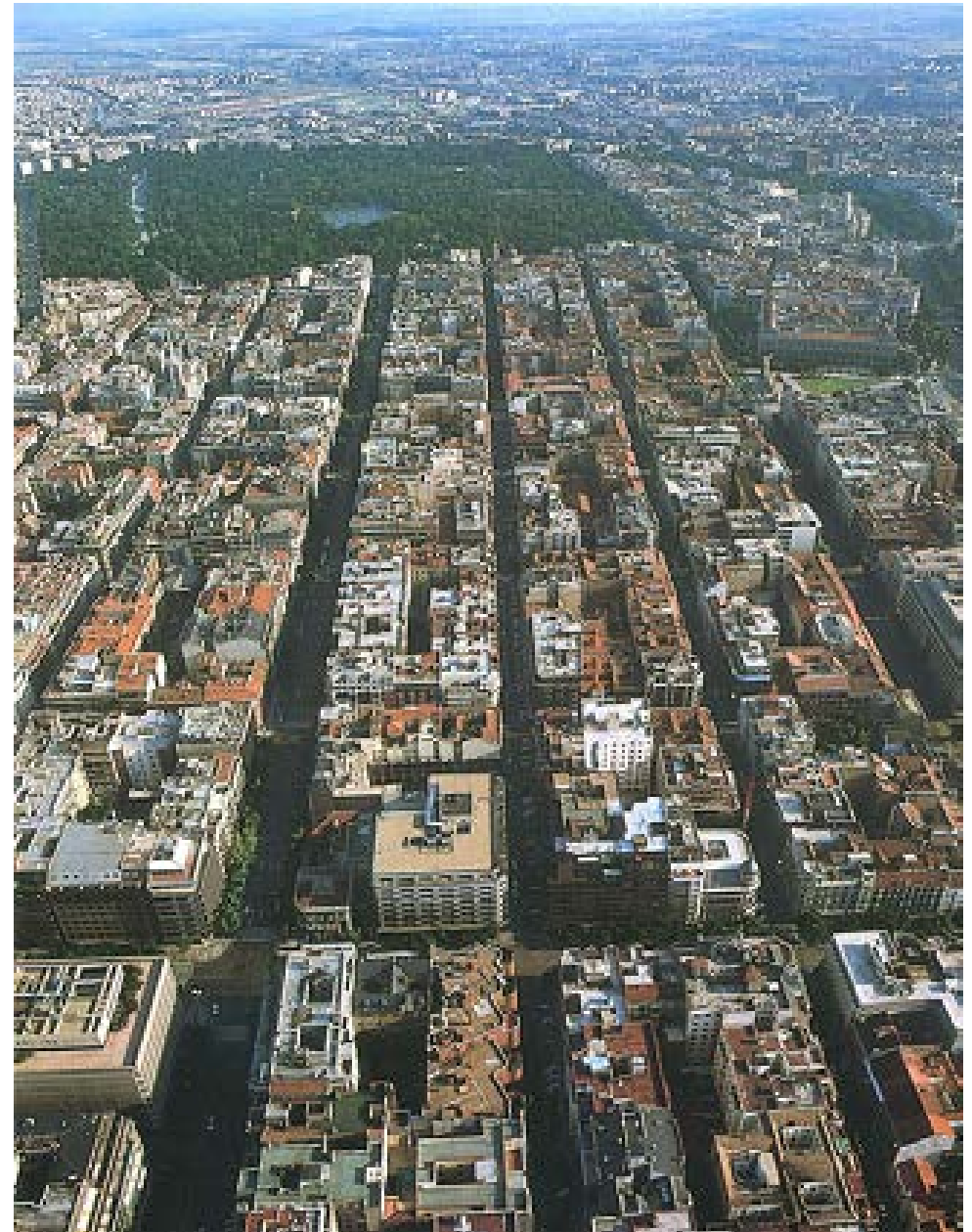


Fig.227. Ensanche de Madrid. Vistas aérea (Carlos María de Castro). Fuente: s222.photobucket.com/

4.15 Las Ordenanzas en la ciudad de Madrid y las tipologías arquitectónicas

Igual que hemos estudiado en Barcelona, veremos el impacto de las Ordenanzas del Ensanche de Madrid, y su futura "copia" en los demás ensanches españoles.

Unas de las primeras regulaciones es calificar las calles y caminos de la ciudad fijando que

"Serán de primer orden las de Castilla y Galicia. Francia, en la carretera actual, Francia, en el ramal de la Fuente Castellana, Aragón, Valencia, por las Cabrillas, Andalucía, en las Delicias, Toledo, en el puente de este nombre, Extremadura o Portugal, en el puente de Segovia. Y de orden inferior las de San Bernardino, Horlaleza, Vicálvaro, Yaserías, Canal y San Isidro en el puente de la Pradera, que como se ve son en totalidad catorce"

Castro regula dentro del Proyecto e incorpora algunas prescripciones que condicionaran el desarrollo, por ejemplo *"las bases que nos hemos impuesto para la distribución de la edificación, siguientes:*

1- Conservar algunos de los paseos y caminos existentes en la zona de ensanche, a pesar de los defectos que en su trazado puedan observarse y considerarlos como unas de las principales vías de gran movimiento para la nueva población, prolongándolos, si se pudiera, en todas direcciones; y conservar también su arbolado.

2- Procurar largas y rectas calles que sirviendo para comunicarse directamente entre el actual camino de ronda, rectificado del modo que mejor convenga, con el del nuevo recinto y atravesando anchurosas plazas y parques adonde vengán á desembocar otras grandes vías que normal u oblicuamente á las primeras se extiendan rectas también desde unos a otros barrios apartados entre sí, sea fácil dirigirse

sin crecidos rodeos á todos los puntos de la nueva población y particularmente á los principales centros de ella y á las vías de gran movimiento.

3- Que sin desatender las condiciones económicas, tengan todas las calles anchos suficientes para que su ventilación sea lo más perfecto posible; así que, dejando los paseos que hoy existen y dando a sus prolongaciones el mismo ancho que estos tienen de 30 a 40 metros como también a las demás vías de primer orden, daremos las de segundo el de 15 y 20 metros según las consideremos por su importancia.

4- Que en la dirección de estas calles se tenga presente en cuanto sea posible la de los vientos reinantes, para resguardarlas de las corrientes que puedan ser nocivas o menos a propósito para la salud y la mejor orientación de los edificios que han de componerlas.

5- Que no resulten grandes masas de edificación sin comprender dentro de ellas alguna plaza o parque con destino a fuentes públicas, o para la erección de monumentos u otros objetos que no perjudiquen a la higiene en cuanto dificultan la renovación de la atmósfera por medio de las corrientes que se establecen en las calles que desembocan en estos espacios completamente libres u ocupados cuando más por construcciones poco elevadas.

6- Aprovechar cuanto sea dable los accidentes del terreno, a fin de evitar grandes movimientos de tierras, para lo cual convendrá sujetarse en las calles de segundo orden a las rasantes de los paseos existentes a que aquellas aboquen.

7- Procurar la más directa y fácil comunicación de los nuevos barrios con la población existente, prolongando el mayor número posible de calles de esta hasta el camino actual de ronda y combinando, su enlace con las que se tracen de nuevo.

8- Ya que no haya sido posible conocer con la anticipación debida todos los edificios que para el mejor servicio del Estado, de la provincia o de la municipalidad pudiera ser conveniente edificar en determinados puntos de la zona de ensanche y sujetos a condiciones especiales, situar aquellos, cuya apremiante necesidad puede decirse es de todos conocida y dejar algunos espacios libres de edificación por si el Gobierno, el Consejo provincial o el Municipio resolvieren antes de la terminación de estos trabajos sobre el particular.”

Respeto de las Manzanas y la altura máxima de la edificación castro regula que

“El número de pisos en los edificios particulares no podrá exceder de tres, a saber: bajo, principal y segundo⁵⁶”

Mientras que de los edificios pensaba que la competencia era de la Academia de Bellas Artes de San Fernando.

Según Castro para construir un edificio de acuerdo con las ideas imperantes de la belleza habría que presentar a la corporación proyectos de los alzados “en escala en que puedan apreciarse todos sus detalles”, el revoco de la fachada también sería de las de su competencia, una vez aprobados esos diseños podría ser construidos.

También regula la Ocupación de la edificación y condiciones higiénicas generales

“Las manzanas se distribuirán de modo que en cada una de ellas ocupen tanto terreno los jardines privados como los edificios, dando a estos dos fachadas por lo menos.”⁵⁷

⁵⁶ Art.4 del Real Decreto de 19 de Julio de 1860 por el que se aprueba el Anteproyecto de Ensanche de Madrid.

⁵⁷ Art.5 del Real Decreto de 19 de Julio de 1860 por el que se aprueba el Anteproyecto de Ensanche de Madrid.

Poco le preocupa la Distribución de la edificación, y cita por ejemplo cómo puede distribuirse:

- Puede distribuirse una manzana en solares combinando los edificios y los jardines, de manera que aquellos se presenten aislados por todos sus frentes, ocupando solo la mitad de la superficie de la manzana y dejando para los jardines la otra mitad, que es la solución mas favorable a la higiene pública, y creemos lo sería también para el ornato.

- Puede distribuirse asimismo uniendo dos, tres o más edificios de modo que por lo menos queden con dos fachadas libres siendo las otras dos medianerías, comprendiéndose de este modo con la edificación mayor parte de la superficie de la manzana que con los jardines.

- También puede circuirse toda la manzana con la edificación , consintiendo cuando más el fondo necesario para cuatro crujías, o incluyendo en el espacio cerrado por estos edificios, un gran jardín de uso común de todos los habitantes de la manzana, o pequeños jardines o patios del servicio particular de cada casa.

- Si en algunos casos, como por ejemplo, en aquellas manzanas que dan a grandes calles, a plazas o parques públicos, pareciere conveniente, por no sellan indispensables los jardines interiores para la renovación del aire, aprovechar más en la edificación la superficie de las manzanas, puede tolerarse, pero en este solo caso la construcción de casas completamente aisladas o en grupos de tres o cuatro separadas por pequeñas calles de cuatro a cinco metros de ancho, que llamaremos calles de vecindad, porque podrán estar cerradas con cancelas o portadas durante la noche y siempre vedadas al tránsito de carruajes.

Sin olvidar los Chaflanes *“En los cruzamientos de unas calles con otras suponemos achaflanados los ángulos de los edificios que los formen, redondeando en su consecuencia las aceras y las vías para la gente de cargado”*⁵⁸.

Y fijando una dimensión para la Superficie de los solares.

*“...Los solares no bajarán de cuatrocientos metros superficiales o cuatro áreas cuando se destinen á edificios aislados o unidos entre sí hasta tres de ellos a lo mas, ni serán menores de diez áreas ó mil metros cuadrados cuando los edificios se hayan de construir juxtapuestos cerrando un espacio interior sin edificación o por grupos de mas de tres aun cuando no quede completamente cerrado un espacio sin edificación por todos ellos.”*⁵⁹

Y los Espacios Libres

*“...Hemos proyectado en varios de los cruzamientos de las mas anchas calles, plazas circulares, rectangulares o cuadradas en que podrán colocarse fuentes monumentales u otras construcciones análogas, dando a algunas de ellas crecidas dimensiones para convertirlas en jardines o pequeños parques. También indicamos otros de estos comprendidos por grupos de seis u ocho manzanas de casas que suponemos vedados al público y solo del disfrute común de los habitantes en aquellas. Por último proponemos algunos bosquecillos en los terrenos que como dejamos dicho, se presentan con dificultades para establecer en ellos una regular edificación,...”*⁶⁰

Dentro de la Memoria se citan en la página 166, las distribuciones que se proponen para los edificios particulares y condiciones facultativas, de salubridad y

⁵⁸ Op cit. Pag .146

⁵⁹ Ibidem Pag.165

⁶⁰ Ibidem Pag 153

de policía urbana que deben regir en las construcciones, en la que se pone como ejemplo los preceptos higiénicos utilizados en la Puerta el Sol.

Se incorporan algunas condiciones exigibles a las viviendas

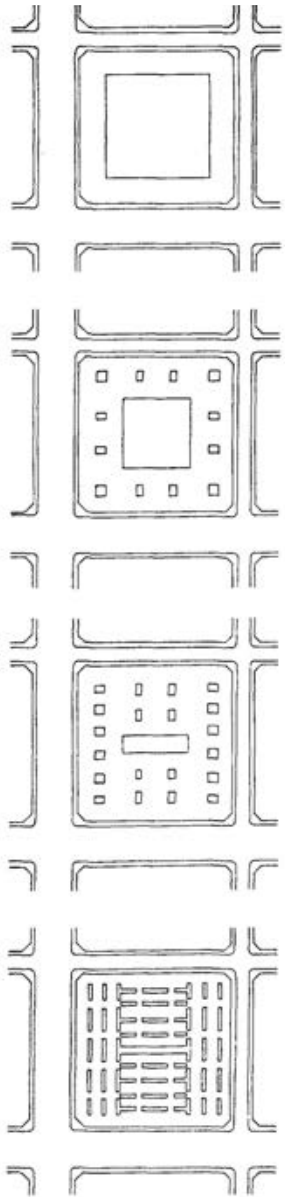
“Las alcobas de las viviendas particulares deberán contener un volumen de aire de 14 metros cúbicos por persona en las destinadas á los sirvientes,... en las alcobas principales no bajará de 20 metros cúbicos el volumen de aire contenido en ellas por cada persona...”

Y de la edificación en 22 artículos de los que citaremos algunos ejemplos, regulando las alineaciones, la tramitación e incluso las dimensiones de los elementos constructivos:

1- La alineación de los edificios en la zona de ensanche de Madrid se demarcará por el Ingeniero inspector de las obras nombrado por el Gobierno de S. H. ó por la municipalidad en su caso, con sujeción á los planos del proyecto aprobado.

2- Los proyectos de las nuevas edificaciones en sus plantas y una sección longitudinal convenientemente acotadas y en la escala mínima de se presentarán al Gobierno de S. M. con el V.º B.º del Ingeniero inspector de las obras para hacer constar que se han llenado las condiciones que a continuación se relacionan. Los planos de decoración de las fachadas se presentarán en escala en que puedan apreciarse todos sus detalles, a la Real Academia de San Fernando para su aprobación, sin cuyo requisito no podrán construirse.

5.- Los cimientos, caso de no construirse sótanos, solo tendrán la zarpa necesaria fuera de la alineación prefijada para la fachada, debiendo quedar enrasados con este mayor espesor a 50 centímetros por bajo del plano de las aceras.



6.- Los muros de fachadas exteriores se construirán en toda su extensión con buen ladrillo y mezcla de cal y arena en buenas proporciones y debiendo entrar en cada metro cúbico de fábrica por lo menos 568 ladrillos de la marca común al de la ribera. En la parte inferior de estos muros se establecerán cuando menos las hiladas de sillería que prefijan las ordenanzas.

7.- Los muros de fachadas interiores podrán ser...

8.- Los muros de medianería se construirán de fábrica de ladrillo

9.-En los tabicones de carga....

10.- Los entramados horizontales serán de madera ó hierro

También se regulan aspectos dimensionales:

11.- Se prohíbe la construcción de lodo piso que no mida por lo menos una altura libre de 5 metros

13.- Las escaleras recibirán luces directas de los patios, sin que esto excluya la ventilación o iluminación superior si fuese posible. Serán de ojo y bajo ningún concepto espirales en lodo ni en parte. El ancho mínimo de los tramos será de 1,50 m. y los peldaños no excederán la altura de 0,15 m, ni su huella, con inclusión de la moldura, bajará de 0,25 m.

Patios de ventilación e iluminación, bajantes, Ornamentación:

14.- De la superficie que mida cada solar, se destinará una sexta parte para los patios de iluminación y ventilación ; solo en el caso de que se establezcan patios comunes a dos ó más casas, podrá disminuirse dicha superficie en una cuarta parte de lo que a cada uno corresponda.

19.- Las bajadas para las aguas llovedizas se harán con tubos de plomo o zinc hasta la altura de los pisos principales , y desde aquí hasta el de la calle se construirán de hierro fundido, ..

20.- La ornamentación de las fachadas podrá ser de estuco, barro cocido, piedra, o cualquier otro material bastante resistente á las influencias atmosféricas, así como la coronación de los edificios.

21.- El revoco de las fachadas formará parte integrante del diseño que ha de presentarse a la aprobación de la Academia de San Fernando, en el que estará representado con todos sus detalles y circunstancias.

Y finalmente pospone la altura y número de pisos:

22.- La altura y número de los pisos serán motivo de una disposición especial del Gobierno de S. M., tenidos en cuenta los anchos designados para las vías públicas, y lo mandado ya sobre este particular para las edificaciones del interior de Madrid por Real orden expedida en 1854.

Al igual que pasó en Barcelona, durante la ejecución del plan fueron modificadas las Normas en 1864 lo que facilito la especulación y se permitió que los espacios dedicados a jardines fueran reducidos al **30%** y en algunos casos al **20%**.

Igual pasó con los espacios libres de las manzanas destinadas a patios y jardines interiores que se permitió que se convirtieran en calles particulares, incumpliendo el objetivo inicial de destinar el 50% del solar libre.

Junto a esta ocupación de la manzana interior la ley del ensanche de 1876, permitía modificar las ordenanzas respecto de las alturas de las edificaciones.

Fig. 228. Fuente: EZQUIAGA DOMÍNGUEZ Jose Maria. (Tesis Doctoral 1990), página 331.

Y finalmente, en 1893, poco antes de que falleciese Castro fueron suprimidas las Ordenanzas Municipales en todos los artículos referentes a la salubridad de los edificios, propiciando que coloquialmente se dijera

“ya no haya higiene en los edificios” (Besteiro), esta ausencia de normativa iba a perjudicar la salud de sus inquilinos, alejándose del espíritu del ensanche de conseguir calles anchas y despejadas y con edificios de tres pisos.”

La disminución del ancho de calles, la progresiva elevación de las alturas de la edificación y el incremento paulatino de la ocupación de las manzanas, unido a la construcción sobre zonas verdes y otros espacios previstos para equipamientos, dieron como resultado la construcción de áreas altamente densificadas alejadas de los principios higienistas que en origen propugnaba el Anteproyecto que, hay que recordar, establecía un máximo de tres plantas edificables y una ocupación del 50% de la manzana.

Este proceso de consentida densificación no fue, sin embargo, suficiente para que el Plan pudiese dar respuesta a la creciente demanda de alojamiento de las clases trabajadoras, principales protagonistas de la explosión demográfica.

El bajo ritmo de ejecución del mismo, unido, sobre todo, a los altos precios que el suelo y la construcción alcanzaban en su ámbito, convirtieron el plan en un producto esencialmente destinado a la burguesía, mientras el proletariado se iba asentando masivamente en el extrarradio de la ciudad, formando barrios de muy baja calidad, carentes de todo tipo de infraestructuras y prioritariamente ligados a las carreteras radiales (Tetuán, Guindalera, Prosperidad, Ventas, Puente de Vallecas, etc.).

Jose María Ezquiaga⁶¹ en su tesis, hace un estudio detallado de los cambios de las Ordenanzas en Madrid, con el “objeto de establecer la genealogía de las formas de mediación entre tipo y trazado a través de la reconstrucción del proceso de formación histórica de los parámetros reguladores de la edificación en las Ordenanzas de Madrid”

“Trata del análisis de la génesis y evolución de “arquitectura” de la ordenanza, es decir, el estudio de la formación de los conceptos fundamentales y de la propia estructura de la norma a lo largo de la sucesión histórica de ordenanzas de Madrid” y “la relación entre tipología edificatoria y ordenanza”, y su influencia en la definición del tipo, y comprobando las distancia entre la norma y la ciudad real con el análisis de los procesos de crecimiento que se producen en los diversos periodos al margen del planeamiento”

También realiza un “análisis de la ordenanza como instrumento administrativo. Es decir, como codificación de la intervención desde la Administración de la facultad edificatoria privada” Se analizan Ordenanzas y regulaciones urbanas desde los antecedentes remotos del siglo XVI, hasta las Normas del Plan General de Ordenación Urbana del Área Metropolitana de 1963, y establece tres periodos:

I- Desde el siglo XVI a finales del XVIII. En este periodo la ordenanza evoluciona desde los primitivos principios reguladores de las Servidumbres públicas y civiles, a ocuparse preferentemente del Ornato, entendido como salvaguarda funcional y estética del espacio público, y de la fachada del edificio en cuanto parte integrante del mismo”.

⁶¹ EZQUIAGA DOMÍNGUEZ, Jose Maria, Normativa y Forma de Ciudad. La Regulación de los tipos edificatorios en las Ordenanzas de Madrid. Tesis Doctoral. UPM. Madrid.1990.

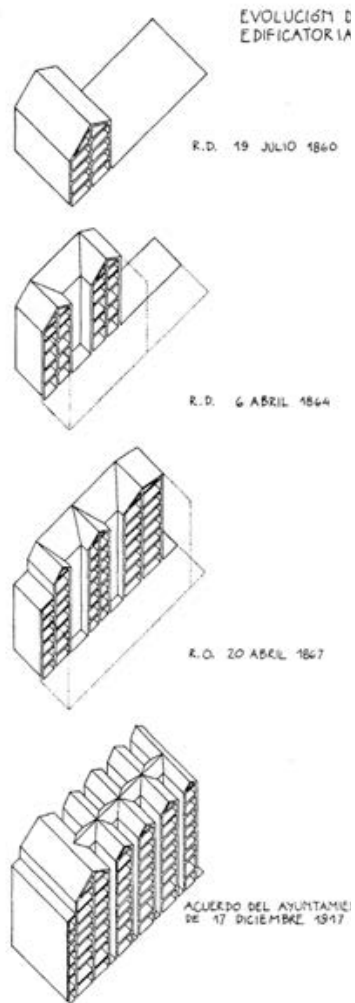


Fig.229. Izquierda, evolución de la edificación con los cambios de ordenanza. Fuente: EZQUIAGA DOMÍNGUEZ, Jose Maria. op.cit., página 332.

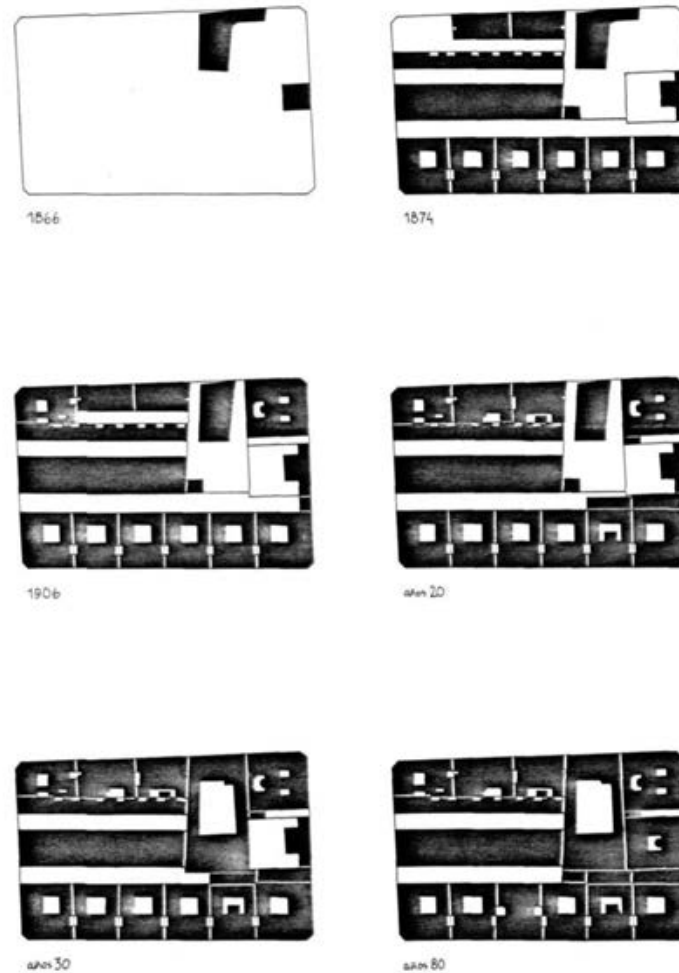


Fig.230. Evolución de una manzana del Ensanche situada en las calles Claudio Coello, Villanueva, Lagasca y Jorge Juan. Fuente: EZQUIAGA DOMÍNGUEZ, Jose Maria. op.cit., página 333.

II- "Desde los inicios del siglo XIX hasta la aprobación de las Ordenanzas de 1892. Durante esta etapa se consolida la práctica del trazado y la ordenanza de calle como instrumentos básicos y autónomos para la ordenación de la ciudad. Fracasan, sin embargo, los intentos de insertar la norma en la lógica del plano."

III- Desde 1892 hasta 1963. Donde se produce la ruptura conceptual más notable con la historia precedente. Sin haberse llegado a consolidar un código completo de ordenanzas de calle, ... De esta forma emerge en los años veinte la idea de Plan, fundada en la voluntad de organizar integralmente el territorio y en la aplicación de la Técnica la división en zonas, en base a criterios de uso, tipología e intensidad. Como resultado de ello las Ordenanzas edificatorias pierden su autonomía respecto del plano de trazados, para interiorizarse como normas urbanísticas en la estructura del Plan.

Como sucederá en Valencia, en este caso, la Real Academia de San Fernando tendrá un papel importante en las primeras reglamentaciones en Madrid, incorporando el concepto de "Ornato Público", la Orden de 25 de noviembre de 1777, establece que:

*"Para evitar se malgaste caudales en obras públicas, que debiendo servir de ornato y de modelo, existen sólo como monumentos de deformidad, de ignorancia y de mal gusto; el Consejo prevenga a todos los Magistrados y Ayuntamientos de los pueblos del Reyno, que siempre que se proyecte alguna obra pública consulten a la Academia de San Fernando (...) para que examinados atenta, breve y gratuitamente por los profesores de Arquitectura, advierta la misma Academia el mérito o errores que contengan los dibujos, e indique el medio más proporcionado para el acierto."*⁶²

⁶² Novísima Recopilación, libro VII, XXXIV, ley III, citado en EZQUIAGA DOMÍNGUEZ, Jose Maria,

Las primeras regulaciones serán sobre la altura, las condiciones tipológicas y dimensionales de las construcciones, la salubridad, los materiales y las servidumbres. Veremos como Castro también incorporara estas regulaciones a su Anteproyecto.

Con la aprobación de la ley de 29 de junio de 1864 y la derogación de las disposiciones precedentes, las nuevas construcciones que se realizan en el Ensanche quedaron sometidas "de facto" a la Real Orden de 10 de Junio de 1854, que regula las alturas en función del ancho de calle. Ello implicaba dos consecuencias importantes por su incidencia en la transformación de los tipos edificatorios previstos inicialmente por Castro:

- Un incremento importante del potencial edificatorio de las manzanas. Recordemos que la aplicación de la Real Orden de 1854 a las calles del Ensanche resulta un total de 6 plantas (incluyendo entresuelo y sotabanco) es decir, tres más que las previstas en el Real Decreto de 1860 y una más que las previstas en el Real Decreto de 1864.
- Ausencia de determinaciones sobre la ocupación máxima de la manzana o sobre el fondo máximo edificable por parcela. Al trasladar al nuevo trazado unas reglamentaciones concebidas para el islote urbano cuajado, de dimensiones inferiores y organizado sobre los patios de parcela, surge la posibilidad de la ocupación total de la manzana, dato que, habida cuenta de la profundidad de las fincas, supone necesariamente la aparición de viviendas interiores.

Castro no llega a formular una limitación específica en la ocupación máxima de las manzanas, ya que sugiere parámetros diversos en función de las alternativas tipológicas propuestas:

- Palacete único, aislado en la manzana con un 90% superficie libre ajardinada.

- Palacetes urbanos sobre la alineación de la calle con un 50 % superficie libre de parcela.

- Casa de renta en configuración anular en torno a un patio de manzana de uso común ocupando entre un 20 y un 30 % de la superficie de aquella, en un supuesto de edificación profunda (cuatro crujiás).

- Hileras de vivienda en torno a pasajes interiores privados de 4 a 5 m. sin espacios libres de parcela.

Entre estas alternativas Castro manifiesta su preferencia por la tipología unifamiliar, pero

"Lamentablemente el rápido proceso de especulación en torno al Ensanche, determinó que las propuestas tipológicas tendieran desde el inicio a la maximización del aprovechamiento potencial permitido en la normativa".⁶³

La estratificación social también se manifestará en el número decreciente de viviendas por planta (una en el principal, dos en el segundo, cuatro en el tercero), y otras promociones sucesivas tenderá a disminuirse la superficie útil por vivienda y, en consecuencia, a generalizarse la división entre viviendas exteriores (fachada a calle e iluminación de las piezas interiores a través de los patios de luces) e interiores (fachada al patio de manzana).

La tipología del palacete urbano, como el que el propio Castro proyectó para su residencia particular, tiene un menor desarrollo general, si bien se concentra en el entorno de la Castellana, originando posteriormente ordenanzas específicas, ocupando manzanas completas.

Sin embargo, hasta 1893 cabe hablar todavía de una cierta variedad en cuanto a las tipologías, si bien predominando la casa de renta entre medianerías de cuatro o más alturas, como resultado de la evolución de los tipos originarios de Lecumberri.

⁶³ EZQUIAGA DOMÍNGUEZ, Jose Maria, Op. cit. pag. 268

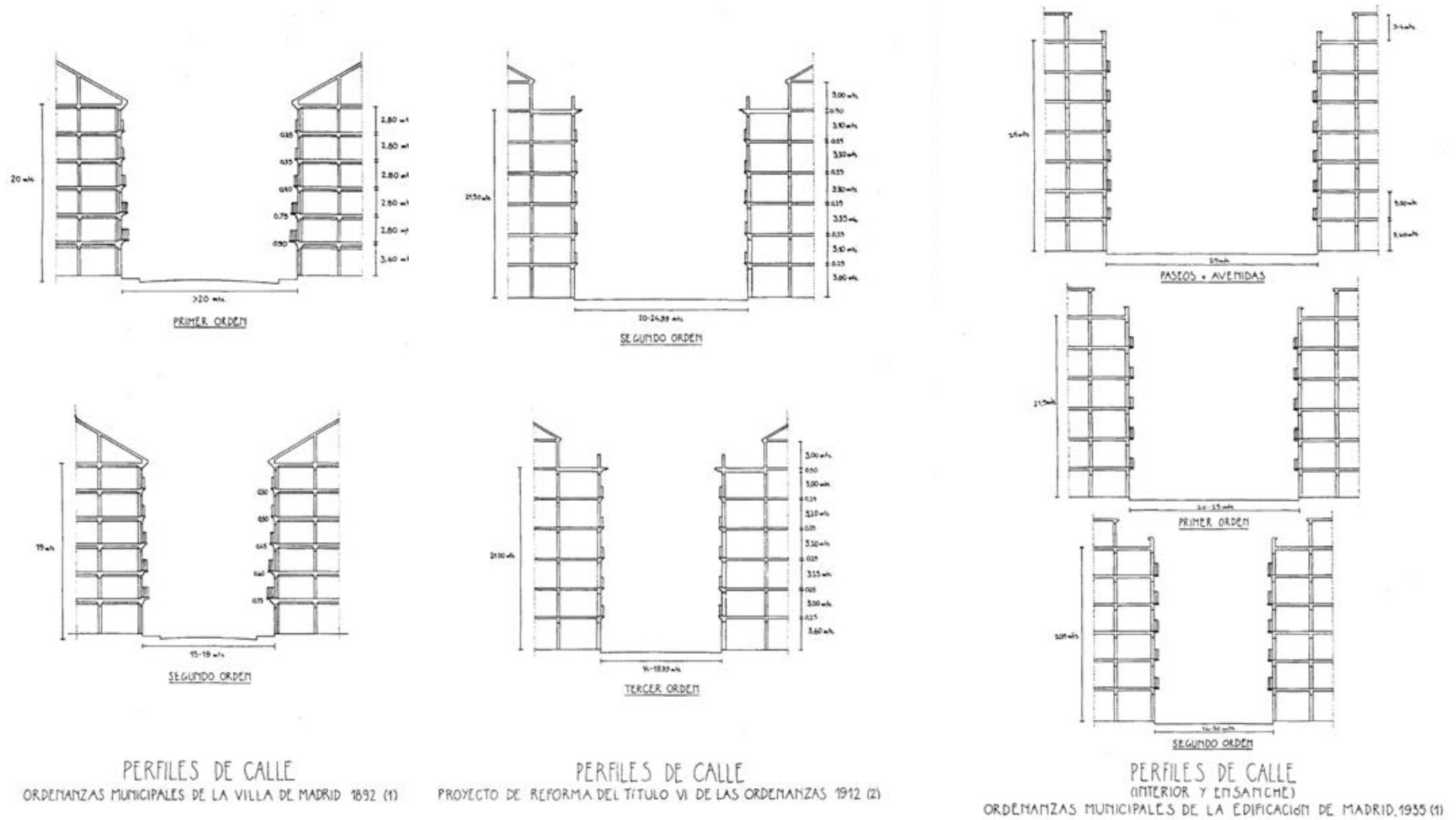


Fig.231. Modificación de la altura de cornisa según el ancho de las calles, ordenanzas municipales de la vía de Madrid 1892, 1912 y 1935 respectivamente. Fuente: EZQUIAGA DOMÍNGUEZ, Jose Maria. op.cit., Parte II

Las pautas del tipo más frecuente de la vivienda de renta se resumen por Rafael Mas⁶⁴ en las siguientes notas:

- Longitud de fachada entre 10 y 20 m., con fondo entre 10 y 30 m., resultando en consecuencia parcelas de 300 a 600 m²;
- Altura con un tope en 20 m. y frecuentes edificaciones de 15 m (según adaptación a la Real Orden de 10 de Junio de 1854)
- Coexistencia de viviendas exteriores e interiores, llegando las primeras hasta el patio de parcela y situándose las segundas entre éste y el patio de manzana (caso de existir);
- Segregación interior de los espacios más nobles como la sala y el gabinete, que se sacan a la fachada y las piezas vertidas hacia el interior como el comedor, dormitorios, además de los servicios y las habitaciones propias de la servidumbre.

La Tesis de Ezquiaga, sigue analizando las sucesivas ordenanzas de Madrid, pero nos detendremos en el Plan Bigador y las Ordenanzas de 1946, por cuanto tendrán una influencia directa con el planeamiento que se desarrollara en Valencia, por el denominado equipo de Madrid, coordinado por Valentin Gamazo.

“Persiste la reivindicación de la necesidad de amparar la nueva concepción del planeamiento en un nuevo marco legislativo superador de las Leyes de Ensanche de 1892 y de Saneamiento y Mejora de Poblaciones de 1895”.

Aparece el Urbanismo de “zonning” que ya no se rechaza como producto del urbanismo socialista sino que se interpreta como la molécula elemental a partir del cual se edifican las unidades urbanas de entidad espacial”

⁶⁴ Citado en EZQUIAGA DOMÍNGUEZ, Jose Maria, pag. 270

“La reunión de recintos correspondientes a diversas zonificaciones en elementos urbanos que podríamos llamar verticales, da lugar a las diversas unidades con personalidad que constituyen los barrios, distritos y poblados satélites, con una relativa autonomía dentro de la organización general de funciones y trazados de la Ciudad”.

Para Madrid, las zonas más significativas son solo cinco: Especiales, Comerciales, Residenciales, Verdes e Industriales. Las Especiales recogen los usos propios de capitalidad, así como los grandes equipamientos y las instalaciones sanitarias, las zonas Residenciales tienen ya una taxonomía tipológica dividiéndose en:

- Edificación cerrada.
- Edificación abierta.
- Edificación aislada.

A su vez, cada zona se divide en diversos grados de intensidad que se combinan a través de los planos de detalle con las subdivisiones espaciales, ajustándose a la realidad de cada parte de ciudad (urbana, suburbana o rural).

Dando lugar a 27 categorías del suelo o zonas, de las cuales 15 se refieren a usos residenciales. Si bien, como señala López Lucio se pueden agrupar en seis grandes tipos:

- Edificación intensiva en manzana cerrada en el casco viejo y ensanches clásicos.
- Edificación intensiva-semi-intensiva en bloque abierto (Generalísimo).
- Edificación semi-intensiva en manzana cerrada (antiguas parcelaciones periféricas y cascos de pueblos asimilados).
- Edificación unifamiliar en ciudad jardín o ciudad parque (Arturo Soria, Aravaca-Pozuelo, Prolongación de General Mola, Palomeras, Zofio-Usera).



Fig.232. Portada de las Ordenanzas Municipales de la edificación en Madrid. 1951

- Nuevos Poblados (de edificación extensiva o semi-intensiva en nuevos barrios periféricos localizados al Norte y Este de la aglomeración).

Planteándose un gradiente de densidad con mayor intensidad en el centro y disminución progresiva en periferia, limitando el área de nueva expansión un anillo verde, más allá del cual se localizan los núcleos satélites.

Por eso, para que el sistema Plan/Ordenanza funcionara se requería la redacción de un estudio pormenorizado de alineaciones exteriores; e incluso interiores, para cada uno de los lotes y manzanas; realizándose para su elaboración una detallada información desagregada a nivel de manzana y una serie de anteproyectos de planes parciales, concluidos en 1942, a escala 1/2000.

Al incorporarse esta documentación al Plan se introdujo un principio de confusión ya que al no jerarquizarse el nivel de vinculación de las diversas determinaciones se situaban en el mismo rango legal el plano de zonificación y los planos de detalle de las alineaciones. Lo que no impidió que fueran sistemáticamente modificadas a través de los planes parciales.

*“La Ley de 1 de Marzo de 1946, que respalda la redacción del Plan General de Ordenación de Madrid, establece como primer aspecto del contenido del plan la división de la ciudad en zonas en las que se señale el destino del suelo según las necesidades del programa urbano, aparece también planteada la concepción jerárquica del planeamiento que más tarde pasaría a la Ley del Suelo al distinguirse el Plan General y su desarrollos a través de Planes Parciales, cuyo precedente en Nuñez Granes (1909)”.*⁶⁵

⁶⁵ EZQUIAGA DOMÍNGUEZ, Jose Maria, pag. 415

Se establece también que las Ordenanzas Municipales de los Ayuntamientos afectados por el Plan deberán ser revisadas para adaptar sus preceptos en lo que se refiere a utilización del suelo y edificaciones a las normas del Plan.

Por ello, las nuevas Ordenanzas Municipales de edificación de 1946, tienen como característica su adaptación al concepto fundamental del Plan de ordenación dividir el recinto de la villa y la demarcación de su perímetro de influencia en zonas con posibilidades de utilización diferentes, tanto en lo que se refiere al uso a que se destinan como a su aprovechamiento en intensidad de edificación.

Como señala uno de los autores de las normas de 1935 y director de arquitectura del Ayuntamiento en 1945, Gaspar Blein⁶⁶:

“Plan y ordenanzas son cosas inseparables: si no se aprobase el plan serían inútiles nuevas Ordenanzas. Pero puedo afirmar que las Ordenanzas del Plan no se improvisarán, puesto que están ya maduras, recogiendo todas las informaciones y todas las experiencias de tres años de labor en constante colaboración y estudio. La multitud de condiciones que afectan al volumen de la edificación, clasificadas en grados sucesivos de aplicación ordenada de todos los usos posibles en la ciudad; la catalogación, igualmente graduada, de todos los valores estéticos y monumentales y la Zonificación integral, por los tres conceptos anteriores del suelo urbano, para determinar las condiciones aplicables adaptadas una por una a todos los casos que pueden presentarse, son las ideas básicas de estas Ordenanzas”.

Las Ordenanzas de 1946 se plantean el problema de organización de lo que es materia general y lo que ha de corresponder a la particularización zonal.

⁶⁶ Blein, Gaspar, *La edificación Urbana* VVAA. El futuro de Madrid. Ed. IEAL.Madrid.1945, pag, 182-183

Así señalan las tres posibilidades que existen de organizar uno y otro grupo de regulaciones:

1.- Dictar las normas completas de cada zona y repetir en cada una de ellas las disposiciones comunes.

2.- Establecer los criterios por materias y fijar para cada una de ellas los límites de aplicación, "con lo que se obtendrían las normas completas repasando todas las materias".

3.- Señalar unas normas generales de aplicación común diferenciadas de las normas particulares correspondientes a cada zona.

Optándose por el último, por lo que la Ordenanza se estructura en tres partes, División del perímetro general en zonas, Normas generales y Desarrollo de las 31 Ordenanzas de zona.

Veremos el resultado de este urbanismo en el Barrio de Russafa.



Fig.233. Sello dedicado a Carlos María de Castro.
Emisión: Urbanismo.
Fábrica Nacional de Moneda y Timbre. Fecha de emisión: 2010

"Es altamente irrisorio que la policía urbana se ocupe con afán del revoque de una fachada deteriorada por el tiempo, y no se atreva o no esté en sus atribuciones el pasar puertas adentro de estas casas para denunciar la suciedad y mala ventilación de sus patios y escaleras, lo mal dispuesto de sus hogares, la fetidez de sus letrinas y otros tantos vicios de su mala construcción o del abandono de sus propietarios, que deberán corregirse en beneficio de la humanidad, ya que otros motivos no impulsasen a proscribirlas para siempre."

Carlos M^a de Castro. Anteproyecto de Ensanche de Madrid, 1860.

4.16 Los autores.

El arquitecto e ingeniero, Carlos M^a de Castro

Carlos María de Castro, es el prototipo de ingeniero del siglo XIX, profesión muy prestigiada en España entonces y con una carrera llena de honores y distinciones, si bien nació en Estepa provincia de Sevilla el 24 septiembre 1810, fue en Madrid donde desarrolló sus estudios superiores y realizó sus grandes realizaciones. Arquitecto por la Academies de Nobles Artes de San Fernando en 1833.

Desde joven, aprendió con estudios científicos de los maestros Francisco Verdejo, Antonio Gutiérrez y Donato García, entre otros, comenzando a trabajar en la Secretaria de la recién creada Dirección de Caminos, donde hizo sus primeros trabajos, de reconocimiento del Canal Imperial de Aragón y la conservación de las 30 primeras leguas de la carretera de Francia

Accedió a la escuela de ingenieros tras la muerte de Fernando VII, a la misma en la que cinco años más tarde cursaría sus estudios entre ellos Ildefonso Cerda. En 1835. fue nombrado Ayudante tercero del nuevo cuerpo de Ingenieros de Caminos, ascendiendo en 1836 al de Ayudante segundo (después se denominaron Ingenieros segundos).

- Como Ingeniero comenzó a desarrollar diversos trabajos de obras públicas:

Del servicio ordinario de conservación de carreteras

De reconocimiento de corrientes de aguas.

De reformas importantes en la antigua carretera de Madrid a Irún 1843.

De los puentes de Viñuelas (Madrid) y Bañuelos (Burgos) 1842.

Y la dirección del hoy cegado Canal de Manzanares en 1843.

Además, la designación de los puntos para establecer las torres de la telegrafía óptica en 1844.

Y el Proyecto de la carretera de Ciudad Real a Badajoz.

- Trabajos de índole ferroviaria:

Uno de sus primeros trabajos fue la construcción del ferrocarril de Madrid a Aranjuez y que tanto influyo posteriormente en el Ensanche de la ciudad.

Como reconocimiento a su trabajo en la carretera de Ciudad Real a Badajoz (un trabajo de carretera sin importancia, pero que le sirvió a Castro para la construcción del trozo que había de servir de base y tronco a la red ferroviaria de España), recibió sucesivamente encargos de aspectos ferroviarios de importancia desde entonces.

En 1854 se le destinó a inspeccionar las líneas de Aranjuez a Almansa y de Socuéllamos a Ciudad Real y casi al mismo tiempo formó parte de la comisión internacional que había de fijar el punto de paso por la frontera portuguesa, con encargo de proyectar el ferrocarril desde Mérida a dicho punto.

y en 1863 fue también designado para informar sobre la vía férrea unía Zaragoza, Pamplona y Madrid; así como los sistemas de vía de Debergue en 1861 y de Loubat en 1867.

Participo también en la redacción de la primera Ley de Policía de ferrocarriles en 1864 y el Plan General de vías férreas de la península en 1877.



Fig.234. Real Canal de Manzanares.

Fuente: www.realcanaldemanzanares.es/



Fig.235. Plano del trazado y cabecera del Canal de Manzanares.

Fuente: www.realcanaldemanzanares.es/

- También hizo trabajos hidráulicos y obras marítimas, como:

Los estudios para traer las aguas a Madrid desde Lozoya en 1845 y en 1849 estudio la opción de traer las aguas desde las Lagunas de Ruidera.

Reconocimiento del Tajo para mejorar sus condiciones de navegación desde las Ventas de Alconétar hasta la frontera de Portugal.

En 1851 como ingeniero jefe del distrito de Murcia dirigió la construcción de los últimos kilómetros de la carretera a Cartagena y del faro de la Punta de la Podadera

Y en 1862 tuvo el encargo, restañar las filtraciones del embalse de la presa del Lozoya, la mejor opción para hacer desaparecer la peña llamada de Laja, a la entrada del puerto de Cartagena, las obras del varadero de Santa Rosalía, en el arsenal de la misma ciudad y formó parte de la Comisión para la ejecución del puerto en Cádiz siendo en 1874, nombrado Presidente de la Comisión de Faros.

Dada su doble condición de arquitecto e ingeniero, aunque con escasa obra arquitectónica, salvo las fachadas de la puerta del sol de 1857 y su casa particular un palacete construido en 1864; también realizo diversos trabajos relacionados con la arquitectura, como el de 1854 de la reforma de los aranceles judiciales por lo tocante a la profesión, y un año después en el deslinde de atribuciones de ingenieros y arquitectos, además de diversos trabajos urbanos:

Castro consigue aunar los conocimientos del ingeniero y del arquitecto, de una parte como arquitecto dentro de los esquemas y normas de la Academia de Nobles y Bellas Artes de San Fernando, en la que recibió una formación de tipo neoclásico rígido, posteriormente estudio en la escuela de caminos, donde también

estudió teoría de la arquitectura e incorporó conceptos más renovados del neoclasicismo.

Su obra es una mezcla de modelos franceses e ingleses salidos de tratados en las que se encuentran "patterns" de tipo universal, como lo demuestra su casa particular que fue estirado en un tratado francés o inglés de la época

Sin duda el más importante y por el más conocido es el Gran Proyecto de Ensanche de Madrid, que empezó en 1857, dando noticia de "un libro muy bien escrito de todos aquellos trabajos en que utilizó con habilidad y prudencia los afamados estudios hechos por Cerda para el Ensanche de Barcelona".

Por encargo de la Administración de la Real Casa y Patrimonio hizo los estudios para urbanizar los terrenos de la Montaña del Príncipe Pío y parte del Retiro.

En 1858 por encargo del Ayuntamiento de Madrid se puso al frente del servicio de empedrados, sobre el cual además publicó la Memoria con el modesto título de "Apuntes".⁶⁷

Diversos estudios y tasación del entonces Ministerio de Fomento (1856), obras de la Casa de Moneda y Timbre como Inspector permanente y Ordenador de pagos en 1859 e Informes sobre el trazado de la calle de Jorge Juan, la Escuela de sordomudos, etc.

El Ministerio de la Guerra le encargó en 1861 que, "tomando noticia de cuantos adelantos se habían hecho sobre la materia en el extranjero, proyectara una gran factoría militar".

Proyectó y dirigió gratuitamente varias obras en el teatro propiedad del Hospital de Cartagena, y en la Iglesia de la Concepción, en el barrio de Salamanca.

⁶⁷ Citado en la página 149 de la Memoria del Anteproyecto de Ensanche de Madrid "Apuntes acerca de los empedrados de Madrid" y que fué publicada en 1857 en la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

De todos sus trabajos también hay que destacar la reforma de la Puerta del Sol donde delineó un modelo de fachada para las nuevas edificaciones.

Pese a ser arquitecto, Castro, prestó escasa atención al diseño de los edificios residenciales, es más achacaba al usuario que estos entornos fueran lugares inhumanos y focos de inmundicia; a título ejemplarizante afirmaba que

“Una habitación sana y cómoda influye tanto física como moralmente la vida del trabajador, hecho probado en otros países y que no admite réplica”

Por ello, uno de sus objetivos era introducir esta mejora en los ámbitos residenciales. Las corralas que tanto fueron ampliamente criticadas por Castro eran utilizadas por la mayoría de las clases trabajadoras madrileñas.

Sin embargo, Castro tenía otro criterio, al definirse partidario de la casa de familia con jardín lógicamente para clases adineradas siguiendo el modelo de las viviendas francesas inglesas, belgas y alemanas.

El problema de la edificación no le interesaba es más pensaba que cada manzana era susceptible de un tratamiento diferente y específico en función del criterio del propietario o la zona donde se ubicaba, a diferencia de Cerda que pensaba hasta el último detalle, incluso la reparcelación de las manzanas.

Con lo dicho es lógico afirmar que Castro se abstenía de presentar modelos de distribución ni de imponerlos de modo obligatorio, tan sólo establecía límites de volumen y salubridad.

Castro y Cerda, estuvieron interrelacionados, de hecho, como recoge en su escrito Antonio Bonet Corres, gracias al diario inédito de Idelfonso Cerda facilitado por Arturo Soria Puig, podemos citar una anécdota que

relaciona de un modo directo a Castro y Cerda y a sus respectivos trabajos; cuando en 1859, Cerda viaja a Madrid para entregar su anteproyecto de ensanche para Barcelona, éste pasa por las manos de Madoz y Lucio del Valle entre otros, recibiendo elogios de todos.

En una de las reuniones con el director general de obras públicas, después de examinar delante de otras personalidades los planos de Cerda en detalle,

“Apostrofo al Sr. Castro, ingeniero encargado del proyecto de ensanche de Madrid, diciéndole esto sí que es un proyecto bien estudiado señor Castro”.

No consta en documento alguno cuál fue la reacción de Castro ante tal indirecta, lo que sí que es evidente en que se sintió ofendido y humillado en público, por ello son recurrentes los elogios en su media de ensanche de Madrid, seguramente para dar a entender a sus autoridades que no se sentía aludido.



Fig..236. Casa-Palacio de Carlos María de Castro. 1864. Fuente: www.panoramio.com/

Lo que sí consta es la influencia de Cerda en el Ensanche de Castro pues el mismo dice

“Careciendo como carecemos de tratados especiales sobre la materia, diseminadas algunas noticias que sobre el ensanche y mejora de poblaciones existentes o sobre la edificación de otras nuevas, apenas son conocidas, largo y penoso en extremo hubiera sido nuestro trabajo si no hubiésemos logrado tener á la vista el de que hemos hecho mérito debido a la inteligencia exquisita y acreditado, celo de nuestro antiguo compañero y amigo el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. Ildefonso Cerda.”⁶⁸

Con el Plan de Ensanche de Madrid, los problemas con el ayuntamiento serían constantes, entre otros porque en 1862 se prefería el trabajo de Cerda.

Finalmente en 1869 Castro dejó de ser el director del ensanche, probablemente a causa de las reclamaciones de los vecinos del barrio de Chamberí.

También consta que en su vida profesional visitó París y Londres para estudiar los pavimentos de dichas ciudades.

Castro publicó varios estudios de ingeniería, además de la memoria descriptiva del anteproyecto de ensanche de Madrid en 1860, entre los que se destaca el folleto ya citado “Apuntes acerca de los empedrados de Madrid de 1857”, y Organización del servicio de las Obras municipales: sistema de empedrados y conservación de la vía pública de París de 1862”, y aunque sus escritos son escuetos y carentes de retórica, si que resuelve satisfactoriamente las soluciones técnicas.

Castro además de conocer el plan Cerda para Barcelona, también era conocedor como ya se ha dicho de lo acontecido en Londres y París, sobre todo esta última

⁶⁸ Memoria Descriptiva del Anteproyecto de Ensanche de Madrid. Pag. 94

y los trabajos que Haussmann estaba realizando. Ahora bien ni la situación socioeconómica era la misma en estas ciudades y el régimen jurídico en aparecido y como consta Castro se quejaba de que no existían tratados a los que referirse tal y como había encontrado en los manuales franceses e ingleses.

Por ello, Castro tuvo que innovar y preparar un anteproyecto en las que las soluciones, dimensiones, estructura, infraestructuras de equipamientos, para Madrid que iba a ser una capital político administrativa, iba a ser diferente al de la ciudad industrial como ejemplo de Barcelona. Uno de sus principales objetivos con su plan de ensanche, en la de enaltecer, ennoblecer y modernizar una vieja ciudad y capital de una monarquía también renovada.

Su gran amigo Eduardo Saavedra, en una reseña biográfica, también destaca la construcción de una Carta Itineraria de España, “trabajo que, sin gran ruido ni aparato, le ocupó gran parte de su vida”⁶⁹.

Empezó la tarea en 1854 y no concluyó hasta conseguir ver delineado el magnífico mapa, que hoy se conserva en el salón de la Junta consultiva de Caminos y que presentó el Ministerio de Fomento en la Exposición Universal de París de 1878, de la que fue designado Castro como jurado por parte del Gobierno.

Este trabajo, le valió en 1871 el nombramiento de Vocal de la Junta consultiva de Estadística en el Instituto Geográfico, en que perseveró hasta el fin de sus días. Cabe citar como anécdota que

“Por el buen gusto que sobresalía en cuanto ponía mano, tuvo encargo en 1858 de proponer, en unión con nuestro malogrado compañero D. Ángel Mayo, el elegante uniforme que hoy usamos, en vez de la antigua casaca verde abotonada hasta el cuello.”⁷⁰

⁶⁹ Saavedra, Eduardo, “El Excmo Sr. D. Carlos María de Castro - REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS”. Madrid 1895.

⁷⁰ Saavedra, Eduardo. Oc.

En su carrera profesional, fue miembro de múltiples comisiones de temas tan variados como:

- Examinar el estado en que se encontraba la agricultura en el reino,
- Proponer la concurrencia a la Exposición de Oporto,
- Redactar los Reglamentos para el ejercicio de las industrias peligrosas,
- Organizar una Exposición española de artes e industrias para 1875,
- Fue vocal nato en el Consejo de Agricultura, Industria y Comercio,
- y de la Comisión especial para redactar la nueva legislación para todos los ramos de las obras públicas.

En 1855, tras visitar las fábricas de San Juan de Alcaraz, con motivo del proyecto de carretera de Albacete a Ubeda, concibió la idea de escribir un extenso tratado sobre la aplicación del zinc a las construcciones, que salió a luz en la Revista de Obras Públicas.

Su carrera, termino por jubilación en 11 de Marzo de 1881, recibiendo repetidas y expresivas "reales órdenes de gracias y títulos honoríficos", como los de las Sociedades Económicas de Amigos del País de Cartagena y de Jaén, el de la Real Academia de Ciencias de Lisboa y condecoraciones como la encomienda de la Concepción de Villaviciosa, de Portugal, y las grandes cruces de Isabel la Católica y del Mérito militar de España.

Pese a su jubilación, no dejó de ocuparse de diversos trabajos de carácter técnico, hasta su fallecimiento, el 2 de Noviembre de 1893.

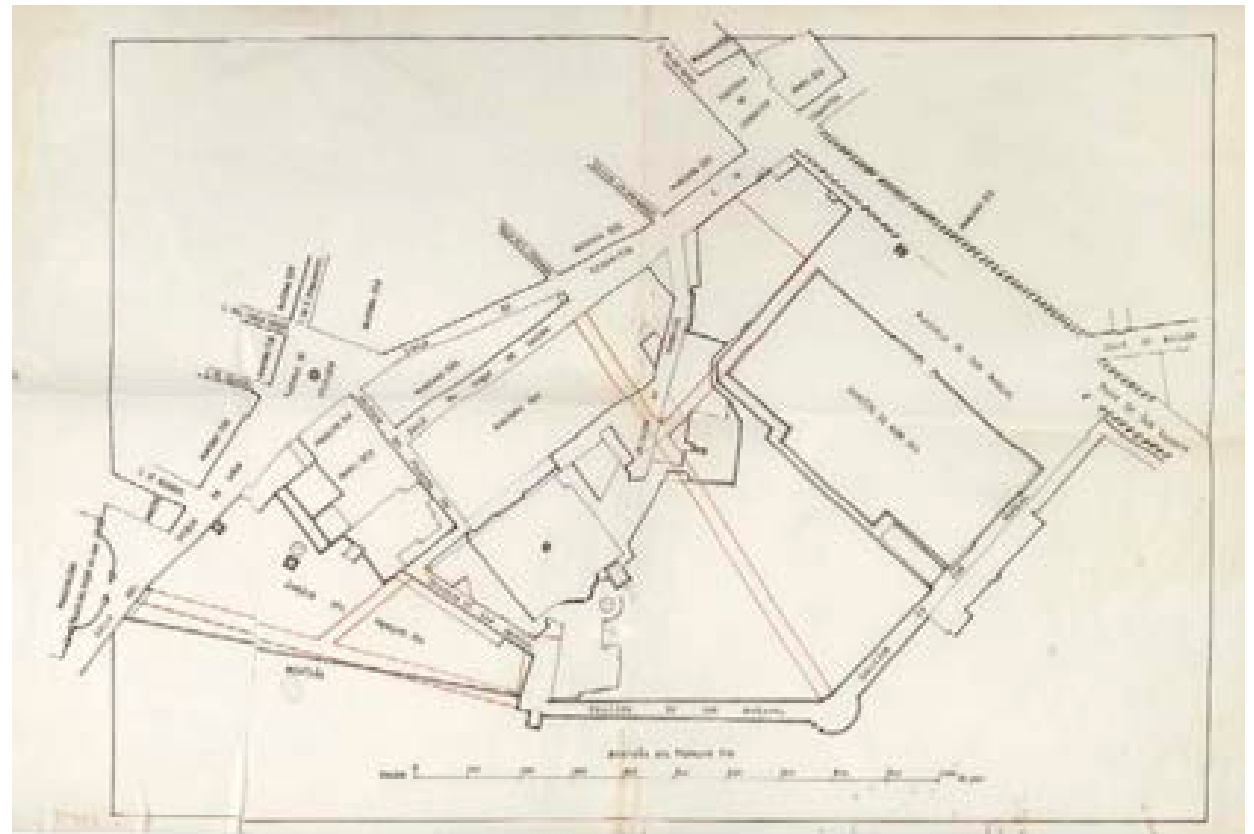


Fig.237. Reparcelación de la manzana Príncipe Pío. Fuente: Dibujos en el Museo de Historia de Madrid.



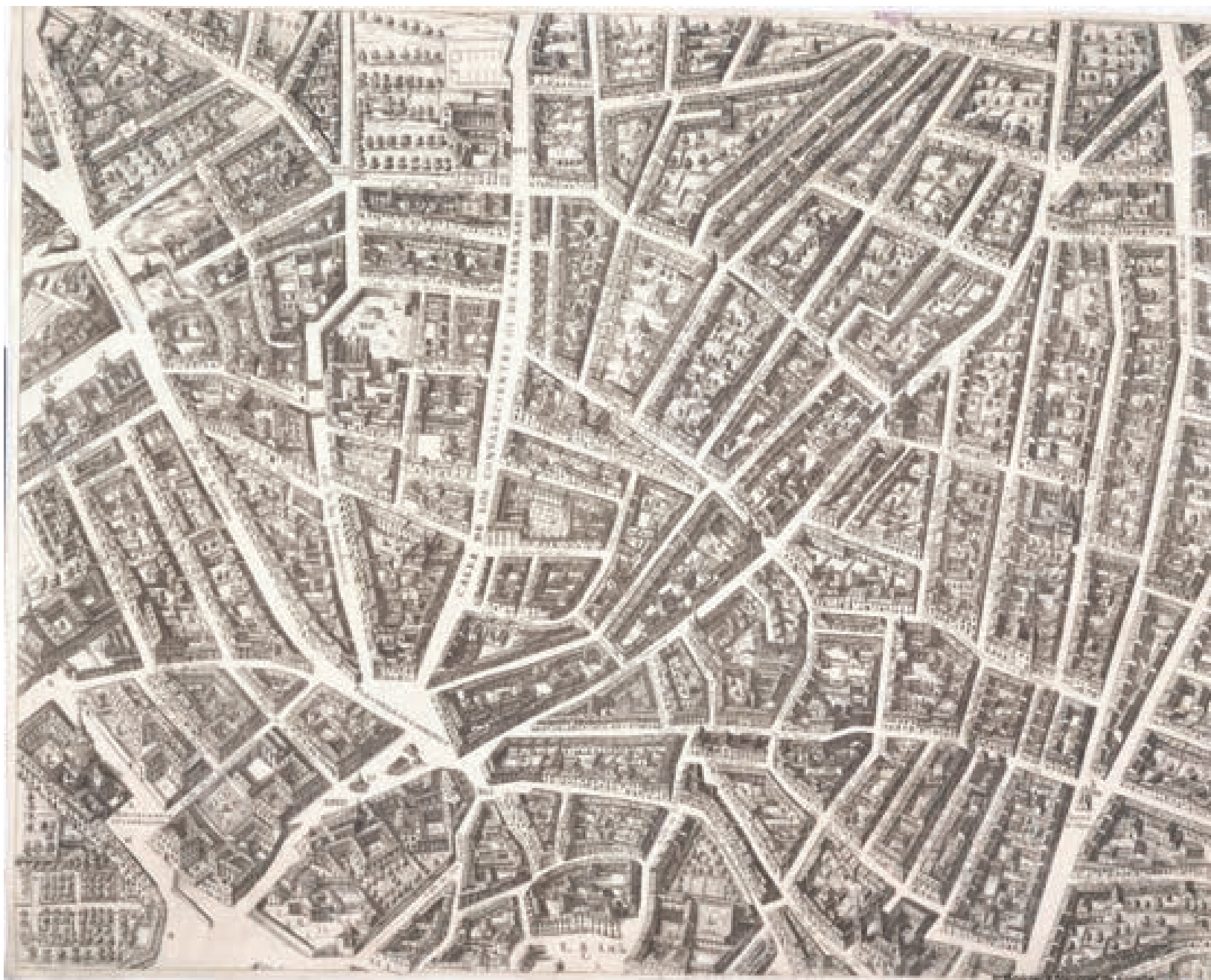
Fig.238. Carta Itineraria de España, construida en el Depósito Central de Planos de la Dirección General de Obras Públicas. Año 1861; J. Pi y Margall, Grabador. Fuente: Biblioteca Digital de la Real Academia de Historia. <http://bibliotecadigital.rah.es/>

ANEXO CARTOGRAFÍA DE MADRID

Fuente: Biblioteca Nacional de España. www.bne.es



1622 - La Villa de Madrid Corte de los Reyes Católicos de España, 1622-1635.



1656 - Topographia de la Villa de Madrid Descripta por Don Pedro Texeira ; Salomon Saurij Fecit, 1656.



1680 - Madrid A.P. Coronelli, 1680-1718.



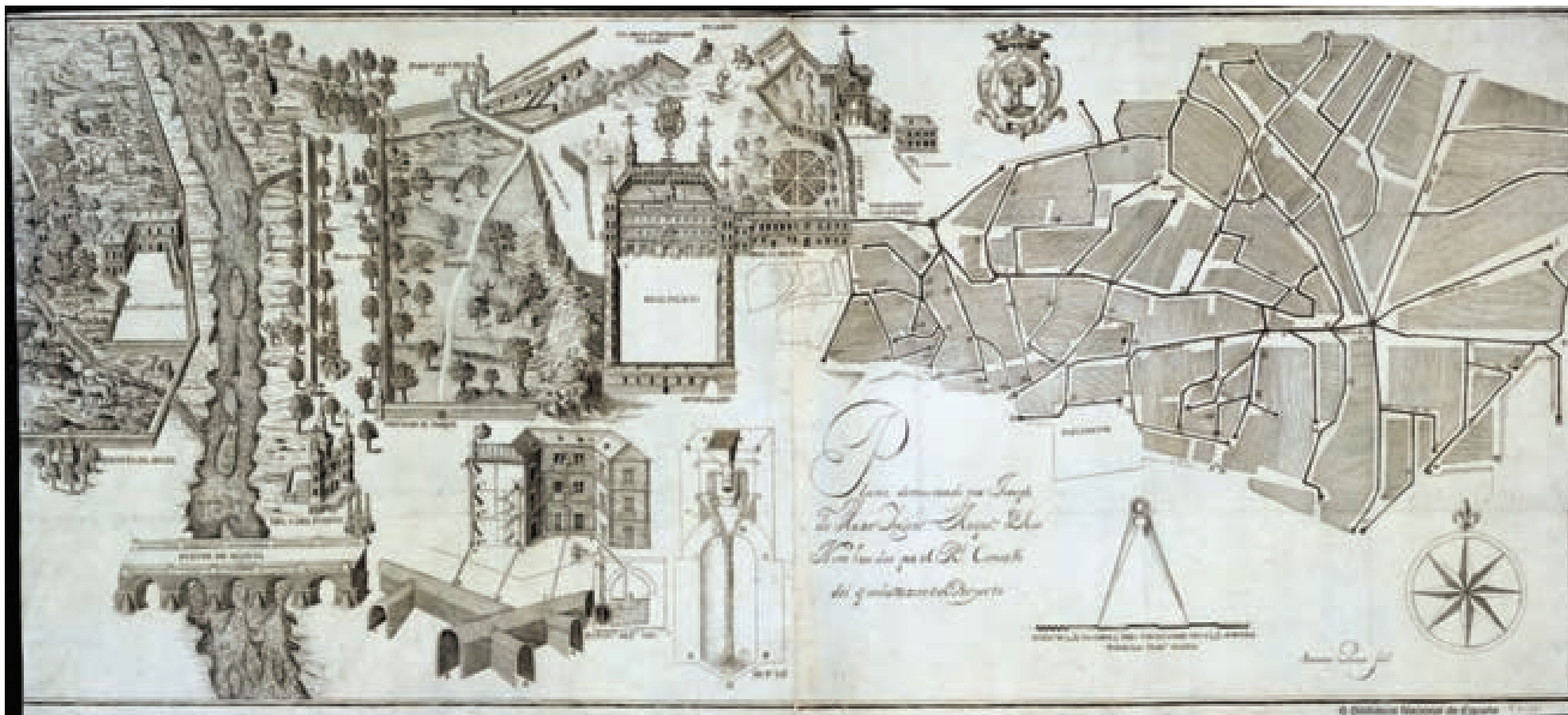
1705 - Madrid, Ville Considerable de la Nouvelle Castille, Sejour ordinaire des Roys d'Espagne par N. de Fer Geographe de Monseigneur le Dauphin, 1705.



1706 - Madrid par N. de Fer Geographe de Sa Majesté Catholique ; P. Starckman scrip, 1706.



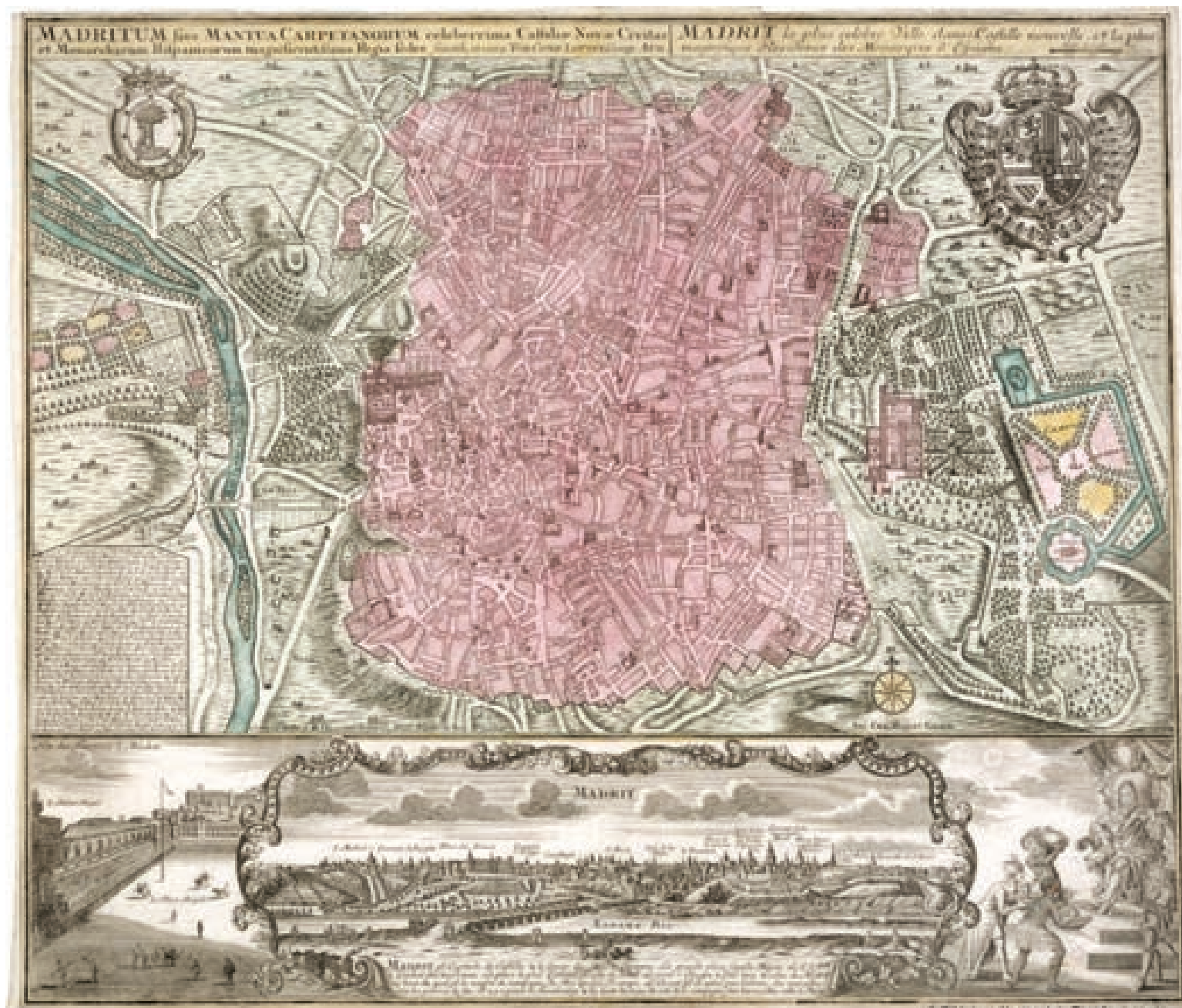
1710 - Madrid G. Bodenehr fec. et exc. A.V. 1710-1730.



1734 - Madrid, Alcantarillado, Plano demostrado por Joseph de Arze, 1734.



1735 - Madrid, Accurater Grundris der Königl, 1735.



1756 - Madritum sive Mantua Carpetanorum celeberrima Castiliae Novae Civitas et Monarchiarum Hispanicorum magnificentissima Regia sedes, 1756-1777.



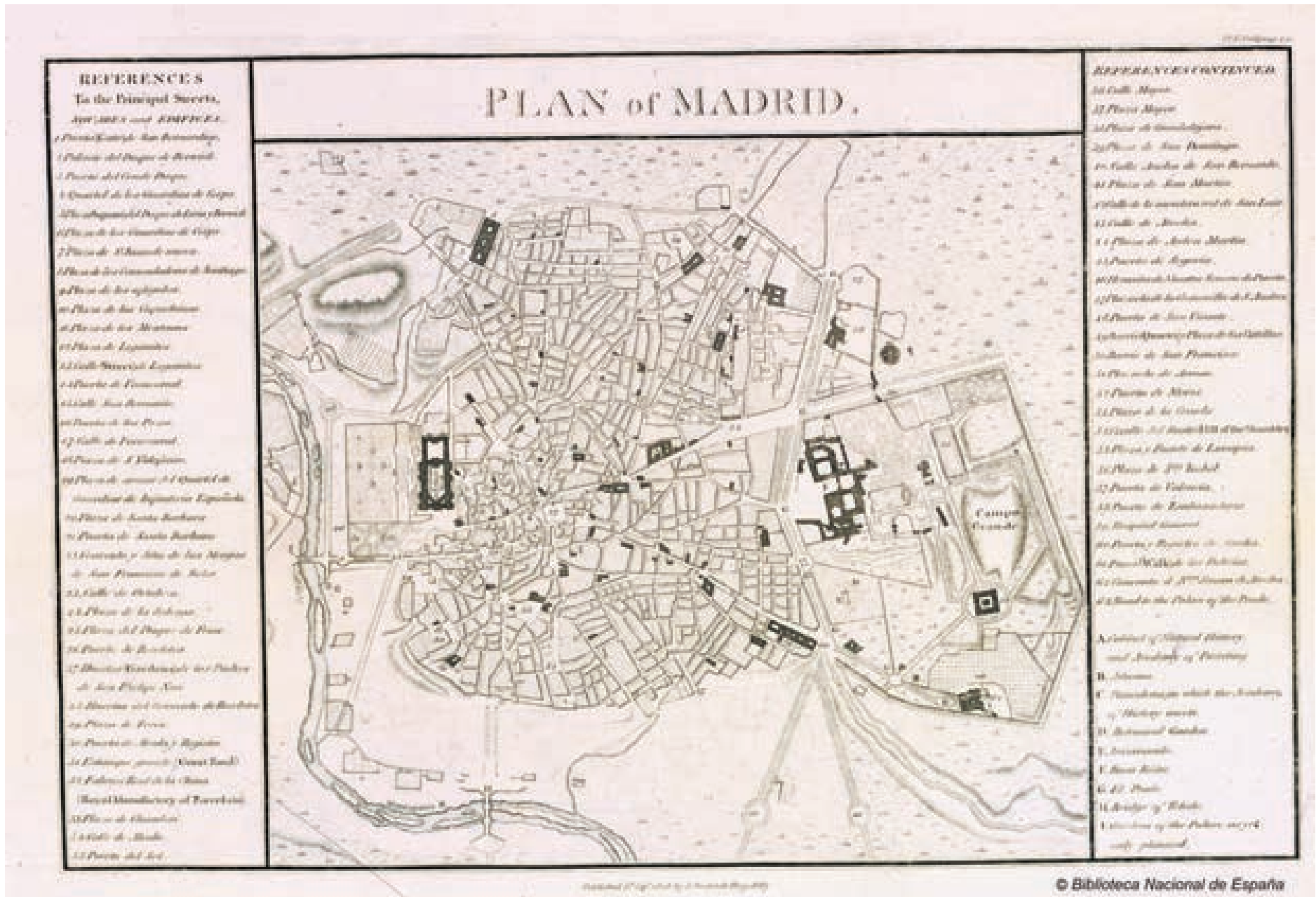
1761 - Plan geométrico y histórico de la Villa de Madrid y sus Contornos, 1761.



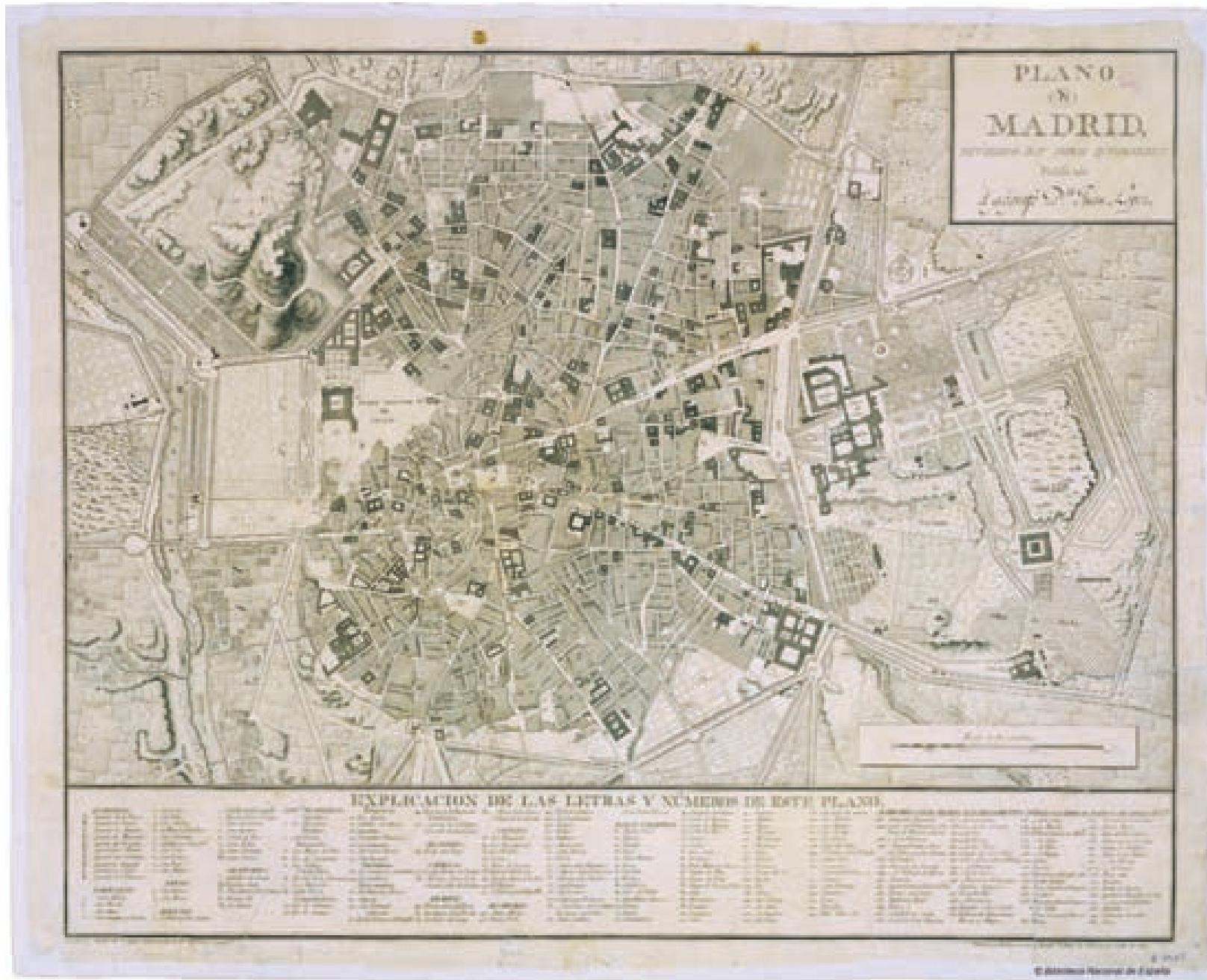
1762 - Plano de Madrid Reducido, 1762.



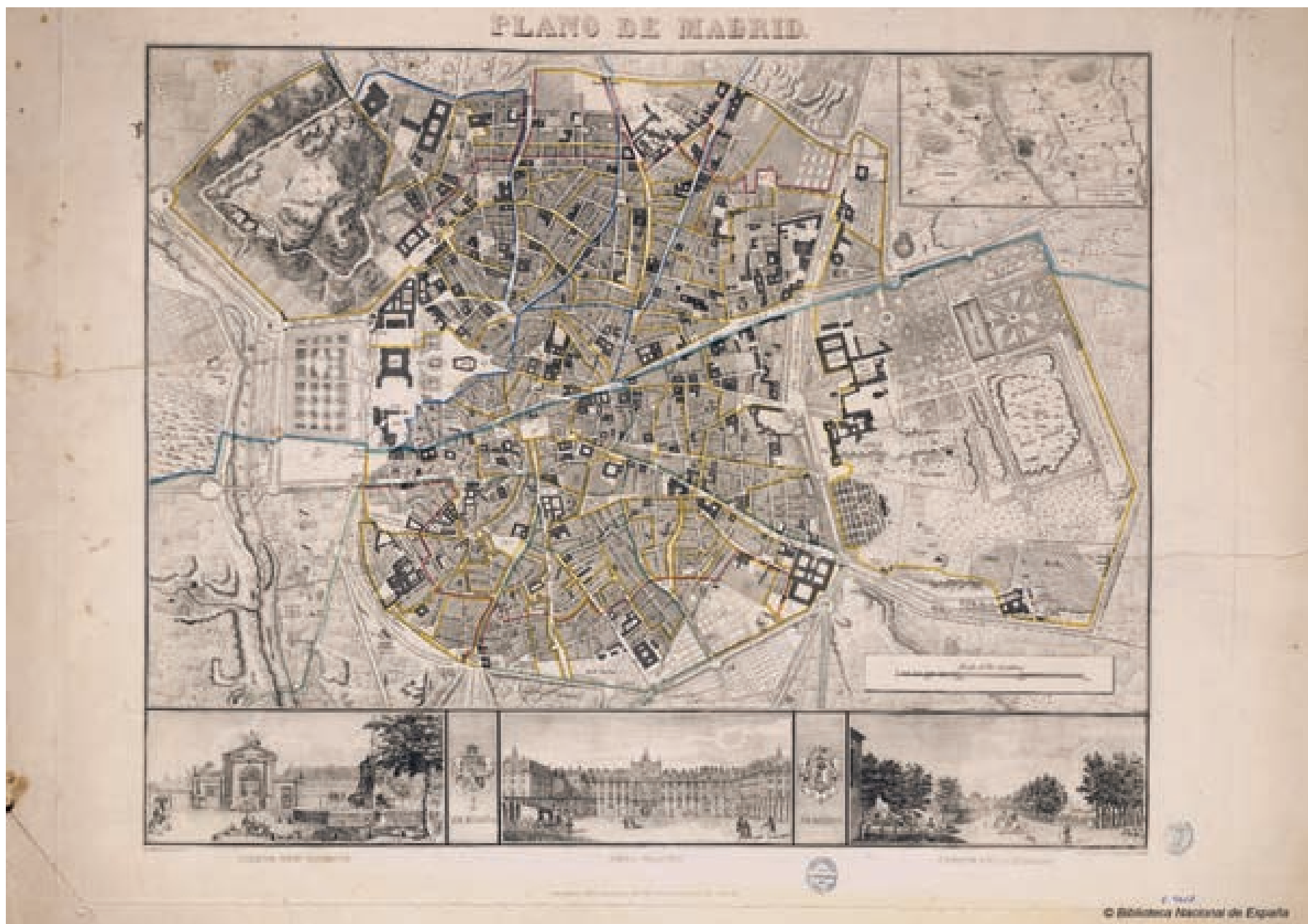
1785 - Plano geométrico de Madrid dedicado y presentado al rey Carlos III, 1785.



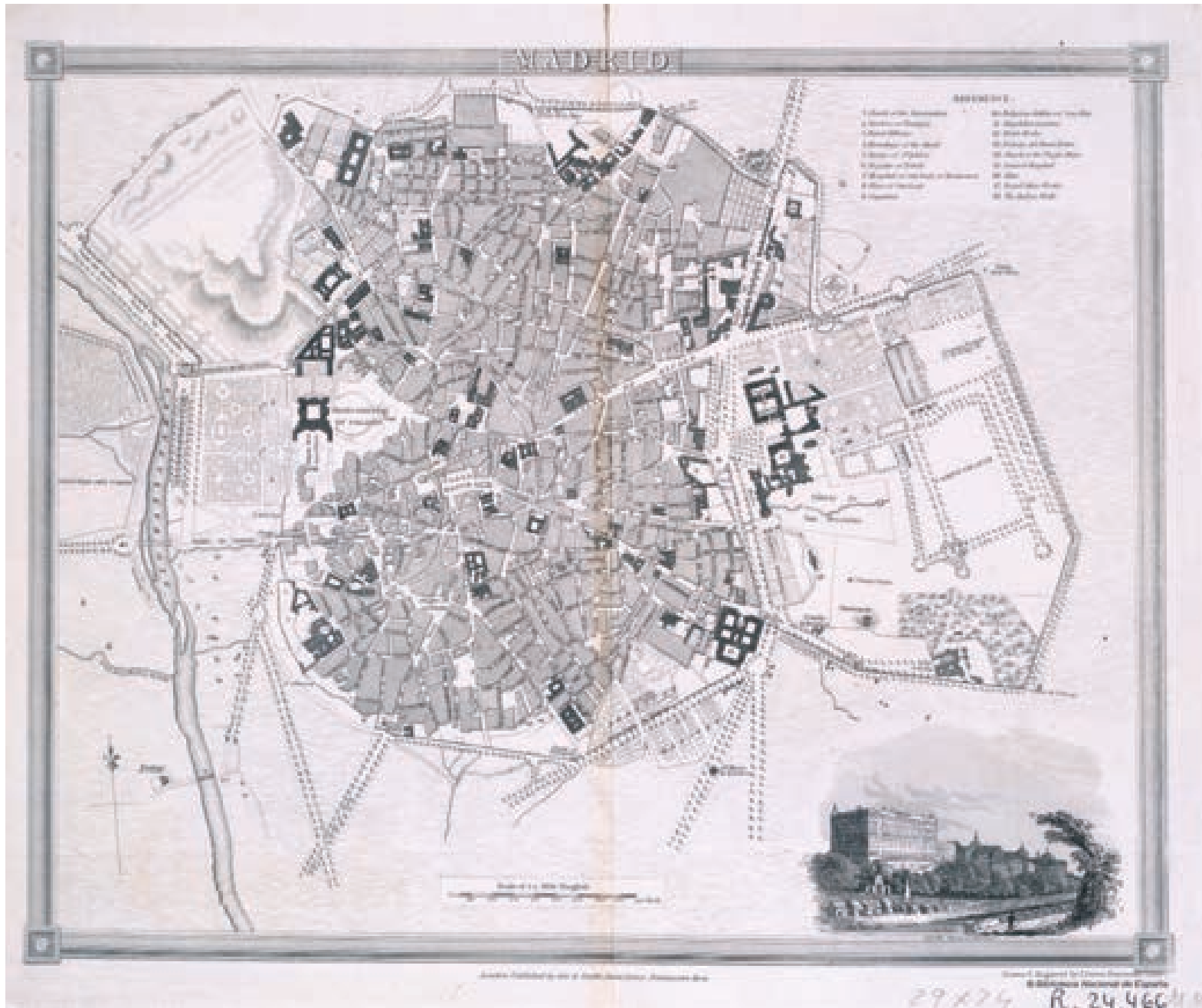
1808 - Plano de Madrid, John Stockdale, 1808.



1812 - Plano de Madrid dividido en diez cuarteles, 1812.



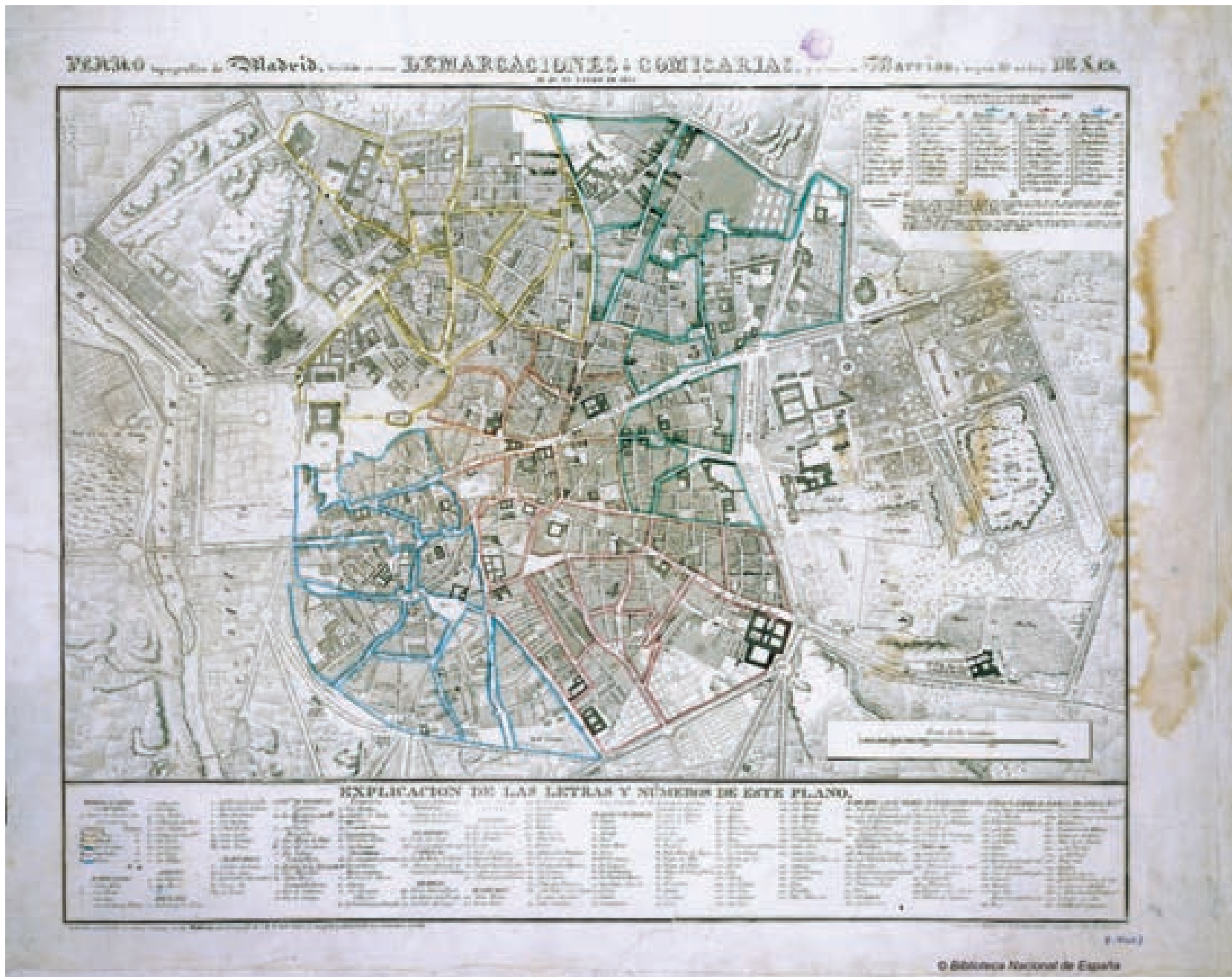
1812 - Plano de Madrid, Lezcano delineó en 1812.



1830 - Madrid Drawn & Engraved by J. Dower, 1830-1870.



1831 - Madrid Drawn by W.B. Clarke, 1831.



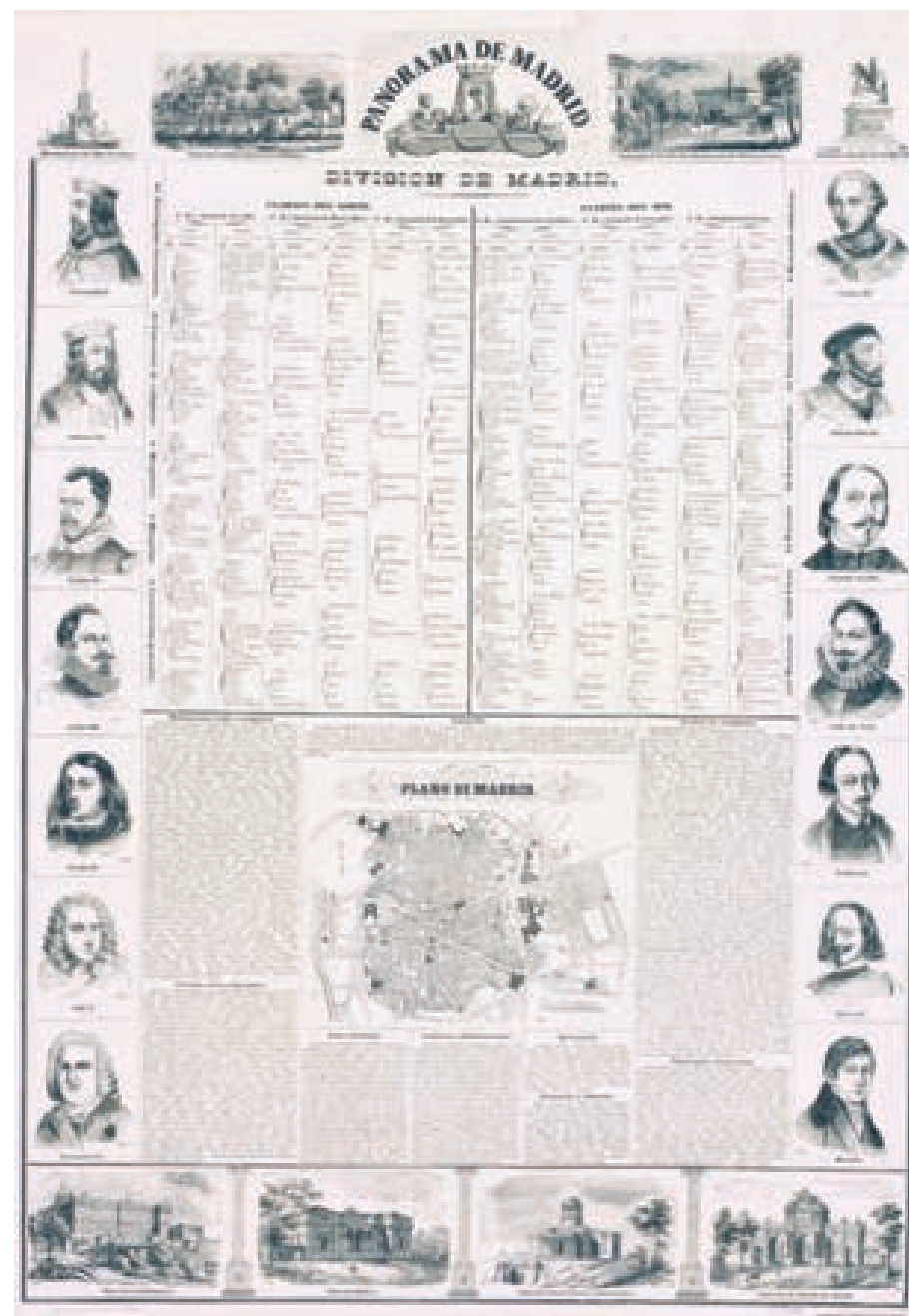
1835 - Plano topográfico de Madrid dividido en cinco Demarcaciones o Comisarías y cincuenta Barrios, 1835.



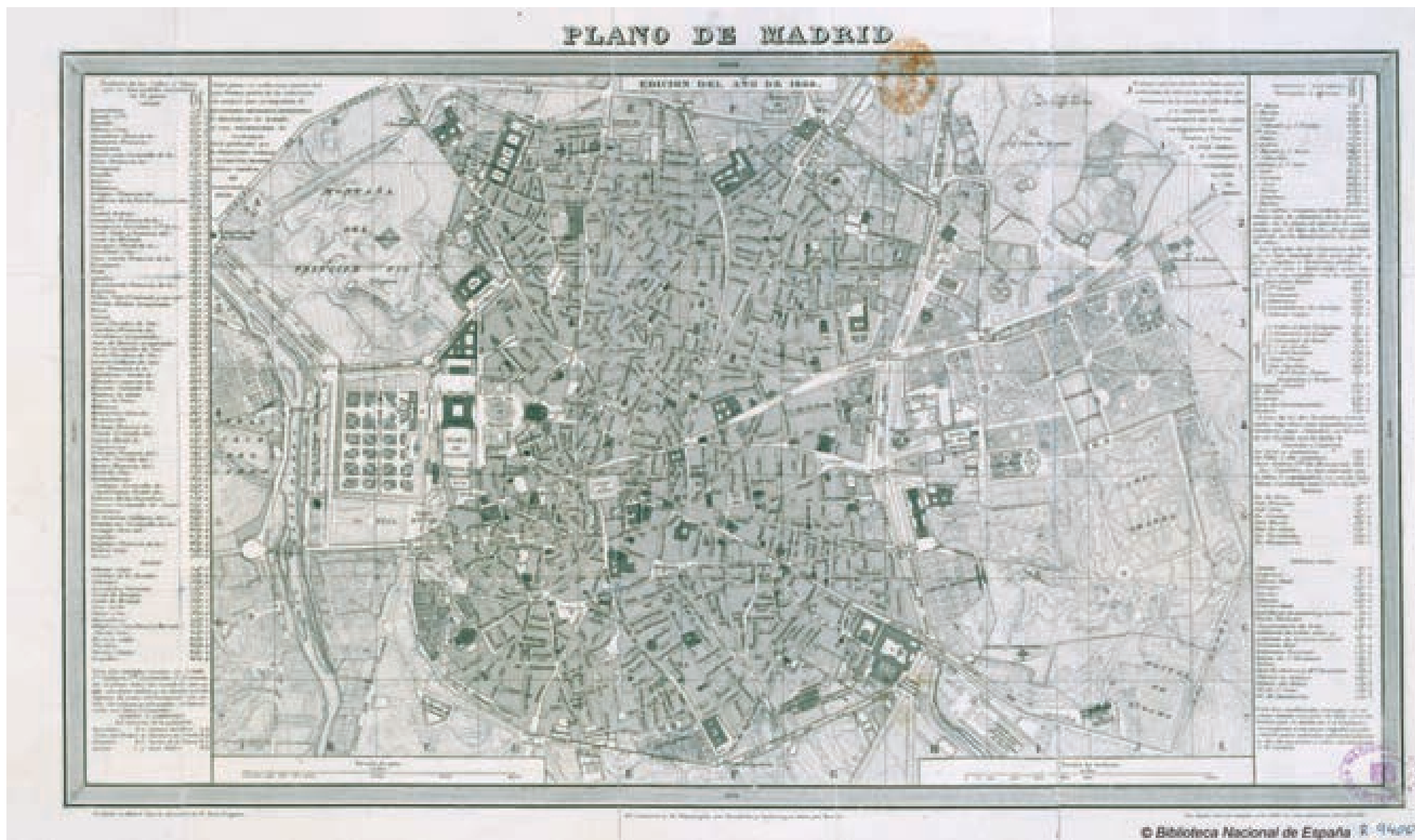
1840 - Nuevo y único plano tipográfico-topográfico de Madrid, 1840.



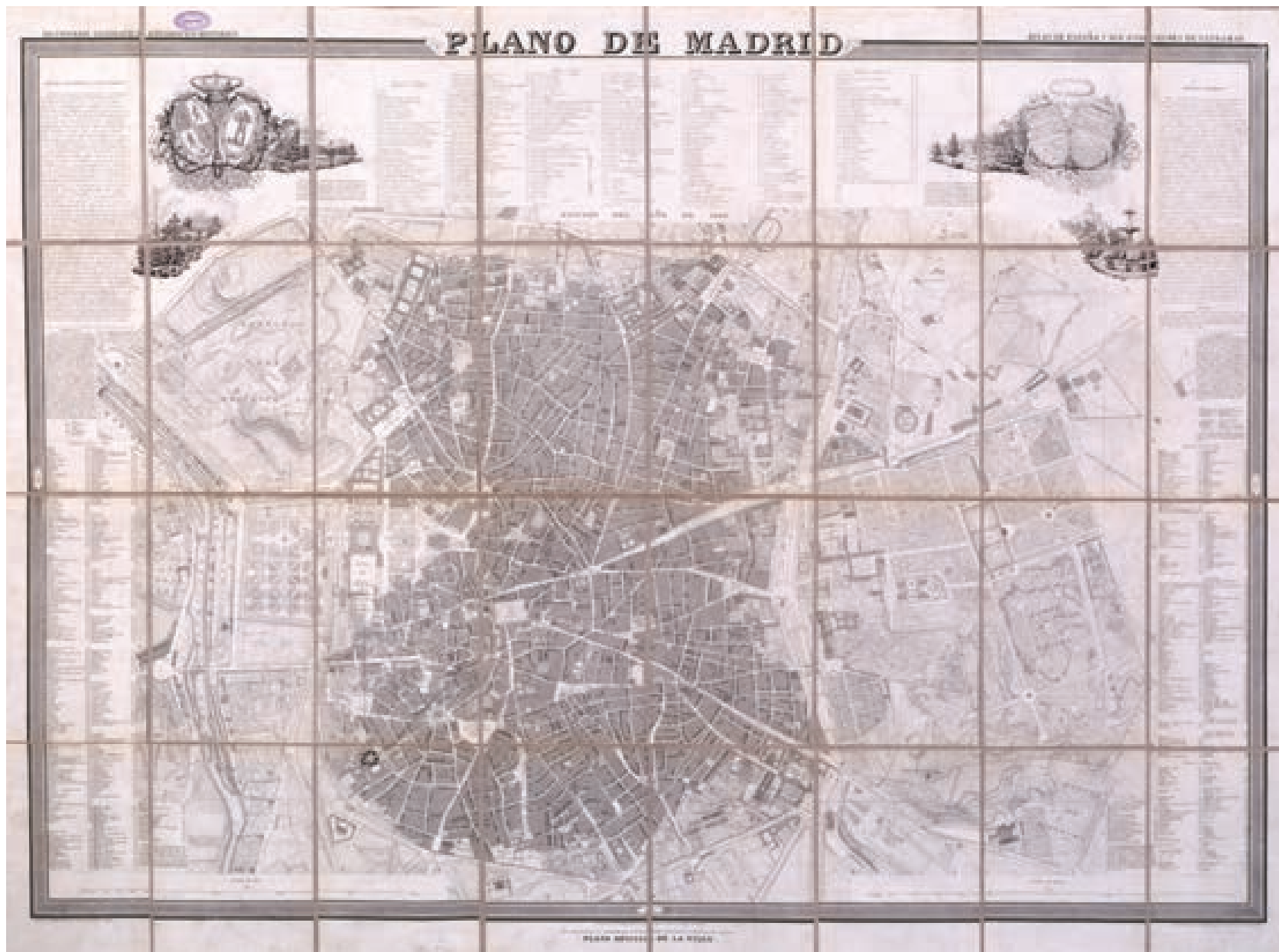
1841 - Plano de Madrid levantado a expensas del Excmo. Ayuntamiento desde 1841 a 1846, 1866.



1848 - Plano de Madrid, 1848.



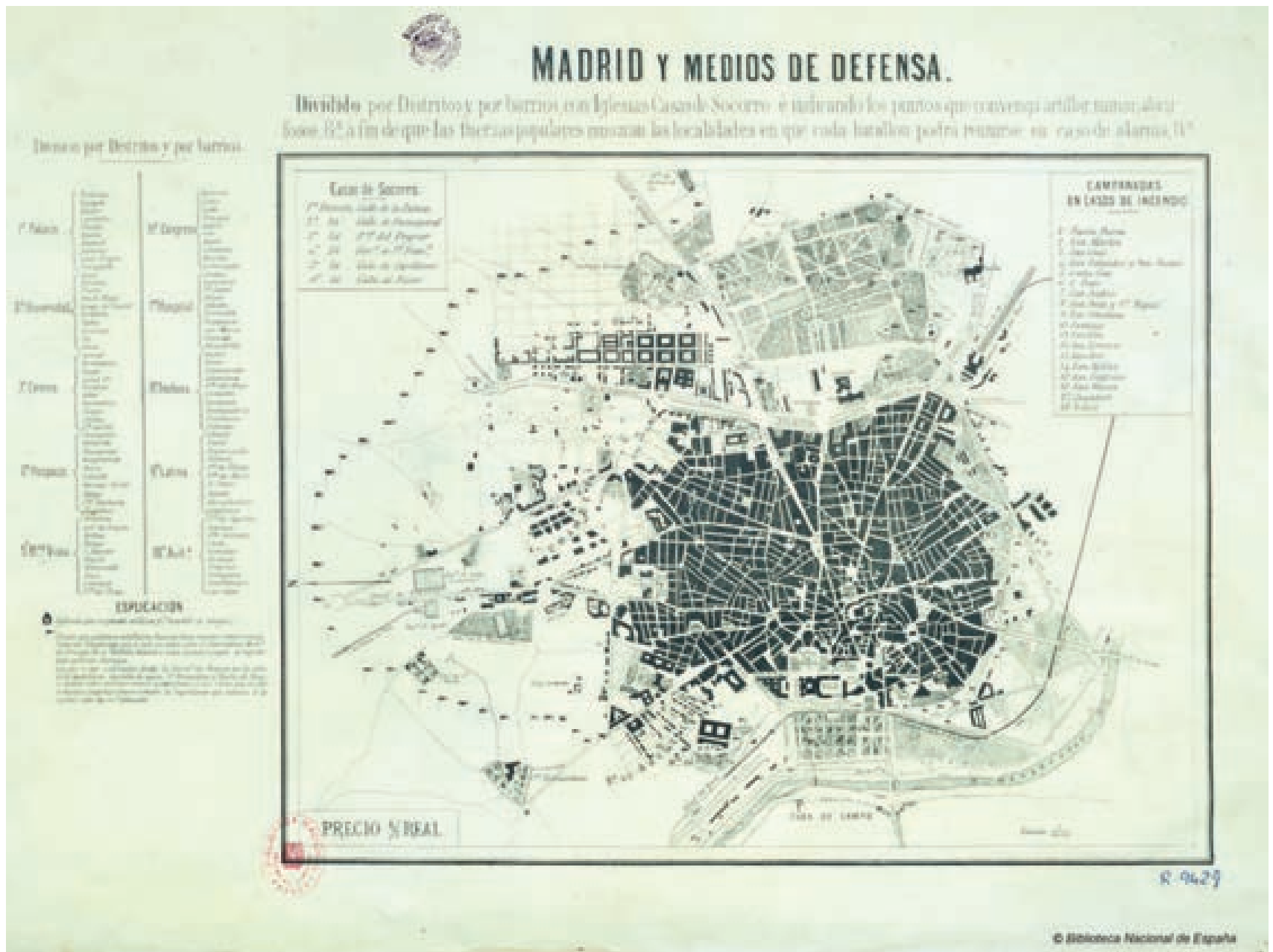
1848 - Plano de Madrid, grabado bajo la dirección de Juan Noguera , 1848.



1849 - Plano de Madrid, grabado bajo la dirección de Juan Noguera, 1849.



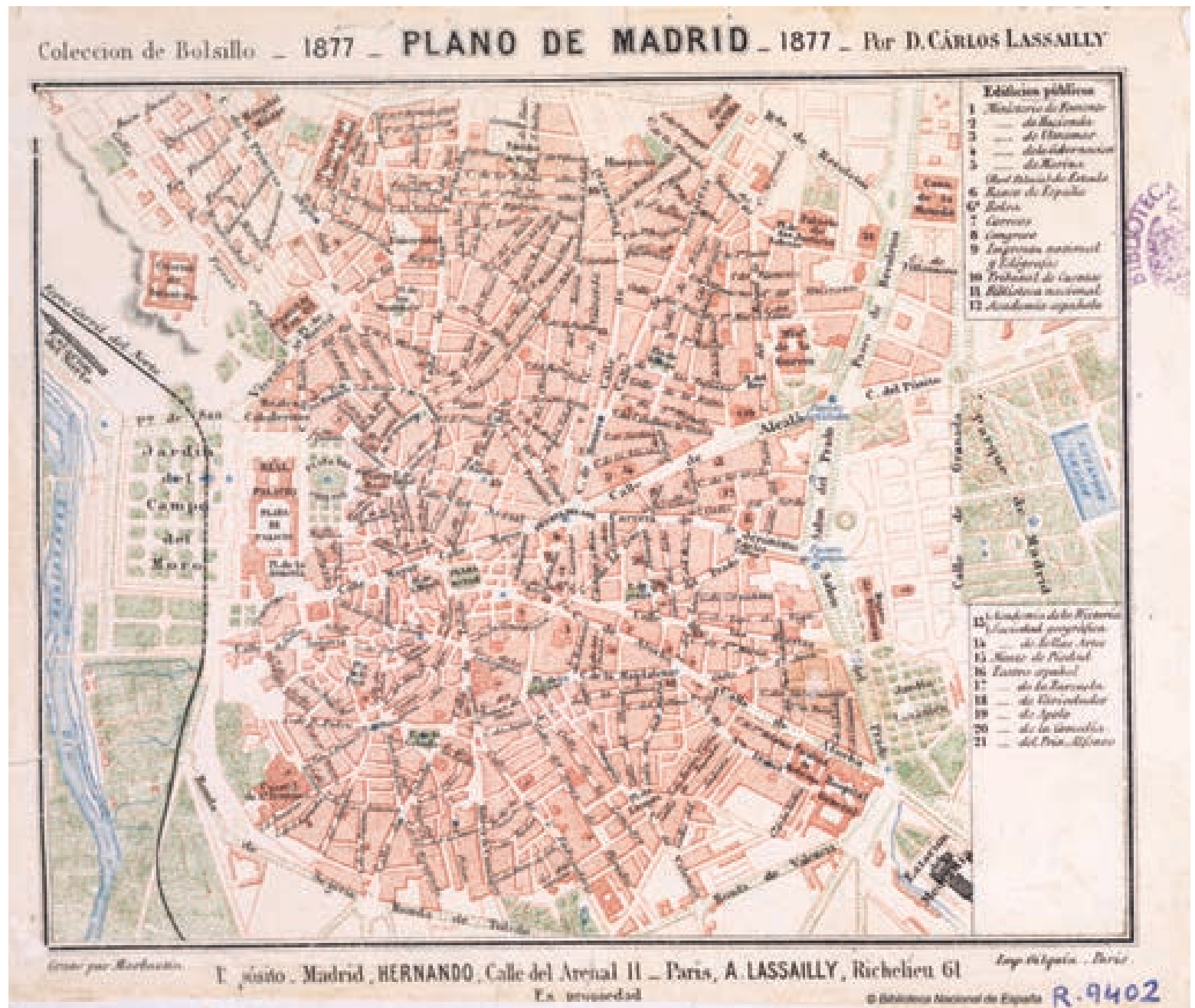
1857 - Ensanche de Madrid. anteproyecto, 1857-1861.



1870 - Madrid y medios de defensa, 1870-1879.



1877 - Plano de Madrid de Ramiro Conde, 1877.



1877 - Plano de Madrid por D. Carlos Lassailly, 1877.



1879 - Plano de Madrid, 1879.



1883 - Plano de Madrid por D. Emilio Valverde, 1883.



**A.5 URBANISMO DECIMONÓNICO Y TRANSICIÓN
AL URBANISMO CONTEMPORÁNEO**

5.1 La necesidad de ordenar el Crecimiento Urbano de las ciudades

Como estamos comprobando en el presente trabajo, el proceso de industrialización en España se ha planteado con retraso respecto del resto de Europa, este proceso, que según algunos autores, ha sido la causa directa de la urbanización y del crecimiento de la Ciudad industrial, ha dado paso a diversas propuestas alternativas en lo que hoy se conoce como urbanística moderna; durante el siglo XIX el crecimiento de la población urbana española han sido valorada y estudiada, especialmente con las elaboraciones de los planes de ensanche de Madrid y Barcelona.

“Pero estos son casos excepcionales y la reflexión del crecimiento de la ciudad se desarrolla básicamente a través de regulaciones urbanísticas, inicialmente se encuadran en el ámbito de “policía urbana”.¹

Las principales diferencias de los inicios de la urbanística española difieren del urbanismo desarrollado en Europa hasta el momento:

“Lo justifica por dos motivos primero por la intención expansionista de crecimiento de la ciudad y posteriormente por los problemas interiores de saneamiento. No será hasta los años 20 cuando se introduzca los conceptos modernos del urbanismo relativo al conjunto de la ciudad y al territorio actuales”.²

su justificación es el resultado “de la experiencia insatisfactoria del empleo de la fórmula única del planeamiento de ensanche, institucionalizado y regulado en el siglo XIX, que permitía y exigía ahora una revisión crítica basada en constataciones reales y avivaba la curiosidad por otras soluciones que aparecían ya las culturas urbanísticas exteriores”.³

Fig.239. En la página anterior actual Avenida del Reino de Valencia con el Garaje Martí y la Escuela de Artesanos. Fotografía de 1940. Fuente: “Valencia en blanco y negro” pág. 138.

¹ de Terán, Fernando. Planeamiento Urbano en la España contemporánea (1900-1980). Alianza Editorial S.A. Madrid 1982.

² Bassols Coma, Martin citado por de Terán, Fernando. (1982) pag. 19

³ Bassols Coma, Martin. Génesis y desarrollo del derecho urbanístico

En este momento, las Ordenanzas son ya incapaces de resolver la ciudad antigua con los planes de ensanche, y se requirió una atención específica al conjunto de regulaciones de “policía urbana” contenidas en las diferentes ordenanzas municipales, por ello fueron muchas ciudades españolas, entre ellas Valencia las que hicieron la revisión y la ampliación de estos reglamentos en los últimos años del siglo XIX; una regulación general fue sistematizada en la Ley de Saneamiento y Mejora de las Poblaciones de 1895.

A partir de este momento el planeamiento de España se desarrollará en un contexto nacional no local, dentro de un proceso de transformación cultural social y político en la que la clase trabajadora empieza a manifestarse como fuerza organizada frente a la burguesía y el estado.

“Así se explican, por ejemplo, las zozobras de un arquitecto de clara vocación intelectual y acreditada sensibilidad cultural, Leopoldo Torres Balbás, cuando medita sobre la ciudad futura, como expresión del ideal de - las muchedumbres reunidas-, y afecta al precio de su posible uniformidad y monotonía frente a los valores de la ciudad histórica, a cambio del mejoramiento de las condiciones de los -parias- y del albergue higiénico cómodo para todo el mundo”.⁴

Comienzan a aparecer las primeras leyes de crecimiento de las ciudades modernas, y el modelo de organización territorial será el de ciudad limitada con un cinturón verde y que se inserta en un ámbito regional conformando una relación ciudad - región y ciudad - país, en la que todos tienen que beneficiarse del entorno urbano.

español: 1812 - 1956, editorial Montecorvo S.A. Madrid 1973.

⁴ Torres Vargas, Leopoldo. Utopías y divagaciones en arquitectura. Madrid, 1920

Apunta dentro del urbanismo las componentes racionalistas representados por los CIAM y el GATEPAC, en contra de los modelos que fomentaban la desaparición de la antigua unidad orgánica de la ciudad bajo la presión de la industrialización, es perfectamente entendible que las innovaciones planteadas por el GATEPAC no encontraran cuerpo.

El punto de inflexión en la que el planeamiento será base necesaria fundamental para la ordenación urbana será 1956 con la promulgación de la Ley del Suelo, y al mismo tiempo define el complejo mundo de competencias administrativas jerarquizadas para conseguir la ordenación del territorio.

En este momento se produce la separación del urbanismo de la administración local en favor de la coordinación de administración central del Estado, y el lanzamiento de la política de vivienda sectorial independiente de otras políticas sectoriales, y que hoy en día aún perdura.

Los años 60 son un momento de desarrollo urbano y de ocupación del territorio en toda España sin mecanismos de control y de coordinación válidos.

Los años 70 buscaran una mayor racionalidad y la eficiencia de la administración, sin conseguir la coordinación de la política de vivienda con otras políticas sectoriales.

En resumen, porque

“Paralela a la historia de las ciudades, tal como son, discurre la otra historia de las ciudades tal como fueron imaginadas y no como llegaron realmente a ser, la historia de cómo se deseó que fueran y casi nunca fueron las ciudades”.⁵

⁵ de Terán, Fernando. Op. cit. pag. 25

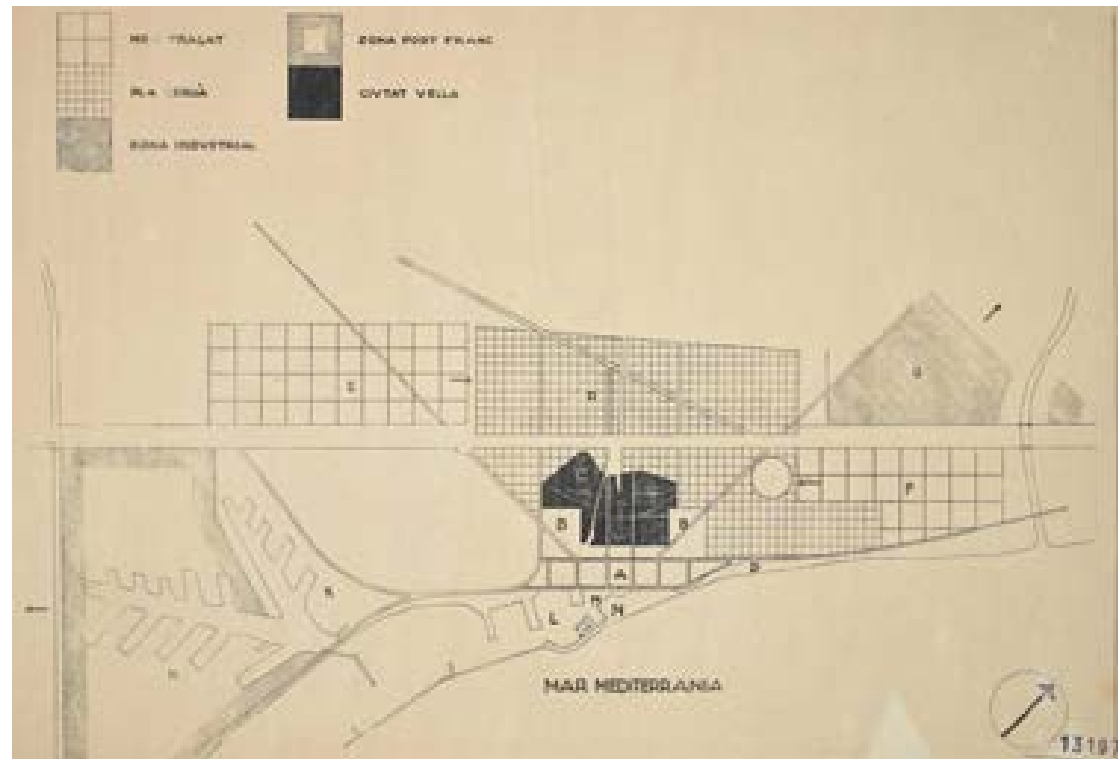


Fig.240, 241 y 242. En la imagen superior portada del nº1 de la revista del grupo GATEPAC y fotografía de algunos de sus miembros. Fuente: www.museoreinasofia.es
En la imagen inferior esquema interpretativo del Plan Macià. Fuente: Archivo Cerdà. www.anycerda.org

No es objeto de este trabajo profundizar en la compleja situación política española del siglo XIX, pero para comprender la transición urbanística se hace necesario conocer algunos hitos importantes en la historia de España, por ejemplo el hecho de que la vida política económica social y cultural pasara en 20 años del régimen monárquico republicano, con una dictadura entre ambos, una guerra civil y una nueva dictadura.

Se produce una transformación de la sociedad industrial, en la que no son válidas las respuestas del sistema burgués liberal de la Restauración del siglo XIX.

Durante el siglo XX el proceso de concentración de la población en núcleos urbanos se va consolidando, y para ordenar este crecimiento, el planeamiento abandona la rígida fórmula de los ensanches para asumir la realidad un proceso de desarrollo que necesita un nuevo marco territorial que llegar a ser regional, no obstante en Valencia se seguirán planteando nuevos modelos de ensanche en 1912 y 1920.

También Fernando de Terán, olvidando a Carlos M^a de Castro, afirma que Cerda es el inicio de la visión de ciudad industrial burguesa, a través de su trabajo y especialmente cita a la Teoría General de la Urbanización; en este momento el ensanche, se concibe como una pieza urbana nueva, homogénea, bien definida y acotada, que se yuxtaponían casco antiguo ofrecía una alternativa de ciudad ordenada, pero la experiencia demuestra la insuficiencia para asumir la resolución de los problemas urbanos.

Superado el modelo del ensanche decimonónico, aparecerá la idea del Plan de Ordenación que será llamado finalmente, Plan General, y que aglutinará todas las intervenciones necesarias, de urbanización, de extensión, de ensanche; ahora la extensión será regional, para ir asumiendo las formas y normas preexistentes al principio de modo muy ecléctico y conciliatorio como sus técnicas y metodologías.

Las ordenanzas municipales habían tenido su propia historia autónoma

“Como amalgama de disposiciones tradicionales y nuevas, algunas de muy remoto origen”,

o con la técnica de las alineaciones, que también había pasado con su propia evolución desde los planos geométricos que venían ya realizándose desde el siglo XVIII y habían recibido su normalización a través de las diversas Instrucciones para su elaboración en 1846, 1853 y 1859.

“Todo ello configura un panorama muy heterogéneo y diversificado que, además, contaba con grandes vacíos, hacia 1910, de los 9266 municipios existentes, 5210 no tenían ordenanzas aprobadas”⁶

Con la figura del Plan General, se incorporarán a los planes nuevos las técnicas y figuras procedentes de algunas de estas ordenanzas, y se aprovechara la experiencia de los planes de ensanche, que en el caso de Valencia ha tenido varias revisiones desde el original de 1877, a saber la de 1907 y 1912 y también seguirán funcionando con el Plan General, los planes de alineaciones, conformando una metodología en constante revisión y actualización.

Cerda será el modelo invocado para analizar los planes de ensanche en España y Castro, será el olvidado.

Hoy en día estamos acostumbrados a los elogios del plan de ensanche de Barcelona, plan que nos ha salvado de detractores o críticos con su filosofía, uno de los más representativos será el propio ayuntamiento de Barcelona en el concurso celebrado en 1905 para la ampliación del ensanche Cerda.

⁶ Pérez Serrano, Nicolas. “Ordenanzas municipales de Madrid”, cátedra de Madrid, Ayuntamiento de Madrid, 1954, citado por de Terán, Fernando. (1982) pag. 34

Pero Cerda, también será criticado por el arquitecto francés León Jaussely, que convenció al jurado de transformar la ciudad "en la más bella del Mediterráneo, haciendo desaparecer la monotonía del plano Cerda".

Será criticado en la propia memoria del proyecto definitivo de 1907, manifestando que la se ha realizado

"Con olvido completo de casi todas las condiciones de belleza de las poblaciones,....., porque no se ha hecho aplicación de la mas elemental regla artística, de proporciones, cuestión de visualidad, composición de plazas y agrupación de edificios públicos, disposición interesante de jardines, etc."

Jaussely rompe la trama del plan Cerda, con plazas monumentales, paseos, jardines, avenidas, edificios grandiosos y de parques aunque finalmente fueron olvidados al aprobarse el Plan de Enlaces de 1917 en Barcelona.

Uno de los principales problemas a resolver era el conseguir la conexión de la ciudad con los pueblos de la periferia que Cerda había olvidado y que no encajaban con la rígida trama ortogonal..

Se producen críticas del modelo del planeamiento de ensanche, recordando los ensayos se surgen como un deseo simplificado de unificar el diseño de la ciudad, intención manifestada en el Preámbulo del Real Decreto de 8 abril 1857 que autorizaba la preparación del gran Ensanche de Madrid. Posteriormente se desarrollaron las leyes de ensanche de 1864 y 1876 y la especial para Madrid y Barcelona de 1892 que posteriormente fueron extendidas a otras ciudades.

El ensanche de nueva planta yuxtapuesto a la ciudad existente se ha unido de modo muy diversos en las ciudades españolas, en cualquier caso por ausencia de una visión integral del resultado de la fusión de ambas:

"La ciudad nueva y la ciudad antigua, los ensanches sólo han servido para facilitar el crecimiento urbano más que de ordenar la ciudad. Los problemas de la ciudad vieja nos estaban resolviendo en especial los aspectos higiénicos y funcionales, por ellos hicieron necesarios los planes de reforma interior."

Ricardo de Bastida, arquitecto municipal de Bilbao, participante en la Conferencia Nacional de la Edificación de 1923, fue uno de los primeros en criticar el planeamiento de ensanche realizado hasta el momento por los problemas expuestos, y por que los procesos de organización se realizaban de modo independiente, (en este momento ya se empezaba a hablarse de Planes de Urbanización para los planos de ensanche), y en este Congreso se solicitó la promulgación de una Ley de Urbanización Integradora General.

"Frente a esta idea del ensanche, toma cuerpo la concepción de extensión de las poblaciones, que, si bien participa de la misma directriz expansionista del espacio urbano no obstante aporta como novedad el concebirse bajo el prisma de una planificación urbanística integral de todo el territorio municipal o supramunicipal, en función de la extensión o expansión proyectada; el punto de referencia de la idea expansionista ya no es el casco antiguo (como en la legislación de ensanche o los proyectos de extrarradio), sino territorio con su pluralidad de intereses y factores físicos económicos y sociales".⁷

Por otra parte, el proyecto supone, el primer reconocimiento en España, por lo que respecta a un texto normativo, del concepto de zonificación, entendido en una finalidad más operativa que la de previsión de usos urbanísticos, señalándose zonas de viviendas, de industria, agrícolas y mercantiles, campos de deporte etc.,

Una vez más parece que se olvido la zonificación que de Castro planteó para su ensanche en Madrid que ya recogía el concepto y separación de ámbito según grupos o clases sociales.

⁷ Bassols Coma, Martin citado por de Terán, Fernando. (1982).

5.2 Los Nuevos Ensanches en España en el s. XX

Ya hemos reflexionado sobre la inadecuación y la insuficiencia de las disposiciones para facilitar el crecimiento de la ciudad y para resolver este problema se promulga el Estatuto Municipal, promulgado por el primer ministro de gobernación Joaquín Calvo Sotelo, en 1924 (y el Reglamento de desarrollo en 1925).

Pero este Estatuto carece de originalidad, limitándose a refundir y reordenar preceptos anteriores de épocas distintas y de diverso rango pero en un régimen jurídico único pero sin incorporar los avances conceptuales de la ciudad del momento.

Se delega en los ayuntamientos la actividad urbanística, y el Estatuto impone la obligación a determinados municipios de redactar el Plan de Ensanche o de extensión en función de su crecimiento demográfico.

Las dificultades en el cumplimiento de este estatuto hizo que se formulen múltiples críticas y que según el Estatuto:

“Todos los ayuntamientos que en el decenio 1910-1920 hubieren experimentado un aumento de población superior a 20%, están obligados a redactar en el término de cuatro años su plan de ensanche o de extensión”.

En aquel momento afectaba esta obligación a 64 ayuntamientos y eximiría a 221, entre los eximidos estaban algunas ciudades monumentales como Avila, Burgos, Plasencia, Trujillo, Córdoba, Cuenca, León, Ronda, Salamanca, Segovia, Toledo, Úbeda y Zamora,

Y por contra aparecen un conjunto de pueblos sin apenas historia y valor anterior, que han crecido de un modo vertiginoso y que necesitan de dichos planes. El Estatuto no diferencia las necesidades de tipo arqueológico o histórico de algunas de estas ciudades.

De los 64 municipios afectados, 15 tenían Plano, 35 no lo tenían pero estaban en estudio y 22 ni tenían ni lo estaban estudiando, el resto simplemente no contesto.

Valencia, El Ferrol, Santander, San Sebastián, Pamplona, Lérida, Barcelona, Sabadell, Castellón, Palma de Mallorca, Alicante, Albacete, Linares y Ronda tienen proyectado ya en este momento el ensanche

Al margen de este Estatuto, se van a desarrollar otros ensanches en España, (obviamente además del de Valencia ya citado), y en especial debemos el ensanche de Bilbao de 1926, sobre el que ya había teorizado Ricardo de Bastida;

Al concurso se presentaron trabajos de Cesar Cort, García Mercadal en colaboración con el alemán Otto Bunz, de Amann, de Ugalde y del experto internacional Josef Sttubben, lo que demuestra el interés por este proyecto. Todos estos trabajos inspiraron finalmente el plan de 1928 dirigido por Odriozola con un equipo local.

El Plan de Ensanche de Zaragoza, fue redactado por el arquitecto municipal Miguel Angel Navarro en 1925.

El Plan de Ensanche de Murcia fue redactado por César Cort en 1928.

García Mercadel, ganó en 1929 el concurso para redactar el Plan de Ensanche y Reforma Interior de Burgos y en 1933 el Ensanche de Badajoz fue adjudicado a Ulargui.

En 1935 Logroño adjudicó también a Mercadal su proyecto.

A éstos planes de ensanche, logicamente habrá que añadir el caso de Madrid, que sera el referente a partir de este momento.

Tanto los planes como los anteproyectos que les procedían, responden conceptualmente a lo que podríamos llamar el planeamiento de ensanche, a pesar de que la misma teoría, como ya hemos visto, estuviese superada en las formulaciones teóricas más avanzadas.

Con una ambigüedad en aquel difícil discernir de lo que se entiende por ensanche o lo que se entiende por extensión, éstos planes proveen unas superficies descompuestas en manzanas, distribuidas alrededor de los cascos, por lo general condicionadas en sus direcciones fundamentales y en sus localizaciones por la prolongación hacia el exterior de las vías de acceso, por lo que, muy a menudo, el resultado es una organización en abanico, que consolida el modelo radial, limitando el desarrollo de la edificación algunos de los sectores entre vías, mientras que otros quedan libres.

No hay límites definitivos para el crecimiento funcional y morfológicamente determinados.

Parece como si la extensión (y en esto sí habría diferenciar con lo que caracterizaba de ensanche tradicional) pudiera continuar en cualquier momento a partir del plan que ha detenido su dibujo.

“El plan, así, respondería a una intención de apertura e indeterminación al servicio de un concepto de ciudad inacabada, que va incorporando fragmentos territoriales de su entorno, a medida que los va necesitando, preocupándose de que el empalme se haga en las mejores condiciones de continuidad funcional”.⁸

A mediados de los años 30 la manzana cerrada ira cediendo el puesto a otras configuraciones de bloque paralelo que incorpora la estética racionalista.

⁸ de Terán, Fernando. Op. cit. pag. 53



Fig.243. Plan de Ensanche de Cortázar, de 1913. Fuente: Ayuntamiento de San Sebastián. www.sansebastian.com

Fig.244. Propuesta de Reforma interior de Bilbao de 1923 y redactada por Secundino Zuazo. Fuente: Ayuntamiento de Bilbao. www.bilbao.net



Fig.245. Plano de Mallorca de 1900. Fuente: www.commons.wikimedia.org/



Fig.246. Plano del Ensanche de Cartagena de 1912. Fuente: Archivo Municipal de Cartagena. www.archivo.cartagena.es

Algunos de los planes de ensanche citados son además de Reforma Interior, con lo que en principio son un Plan de conjunto de ciudad y de crecimiento futuro aunque muchas veces no van más allá de un trazado de alineaciones.

En el trabajo de Fernando de Terán podemos encontrar con detalle la evolución del planeamiento tanto la ciudad de Madrid como la ciudad de Barcelona durante el siglo XX, que sigue alejándose del objetivo del presente trabajo, quedando pues reflejado como una cita, con excepción de aquellas consideraciones que entendemos han sido relevantes para entender el planeamiento de la ciudad de Valencia

5.3 El contexto político y social de posguerra en España

“Tras el final de la guerra, ciento noventa y dos poblaciones españolas, se encuentran afectadas por destrucciones superiores al 60% de su total edificado y hay un gran número de arquitectos fallecidos o exiliados.”⁹

El estado intenta poner en marcha una organización unitaria y disciplinada de la estructura profesional de la arquitectura, que va a facilitar unas nuevas condiciones del entorno cultural para el enfoque de los problemas urbanísticos, se impone la exaltación nacionalista y la estética del casticismo autóctono y el monumentalismo historicista, además de la voluntad de homogeneidad y unidad de coherencia a nivel nacional.

Simultáneamente antes de acabar la Guerra, en Madrid, García Mercadal, coordinaba un grupo de trabajo en el Comité de Reforma Reconstrucción y Saneamiento de Madrid que ya preparaba el Plan Regional.

⁹ Cita de Bernardo Giner de los Ríos, 50 años de arquitectura española, Editorial Patria S.A. Mexico 1972, página 118 de Terán, Fernando. Planeamiento Urbano en la España contemporánea (1900-1980). Alianza Editorial S.A. Madrid 1982.

Hay otro grupo de arquitectos que dirige Pedro Bigador, que estudia por su lado en contacto con grupos republicanos lo cabría hacer de Madrid cuando acabara la guerra.

Ya en 1931 en Burgos un grupo de arquitectos abordaron a Muguruza, sobre la necesidad de dar la cara profesionalmente ante la compleja situación; de este modo prepararan la profesión de arquitecto para cuando acabara la guerra.

En 1939, se reunieron en Burgos un grupo de 200 arquitectos a los que se distribuyó el estudio de diversos temas de la profesión, obteniendo un conjunto de orientaciones e indicaciones de realización profesional unitaria.

El 29 mayo de 1939, Muguruza recibió el encargo de organizar la arquitectura nacional;

“La nueva España, el nuevo Estado; resolverá el problema con esta simple palabra: **ORGANIZACIÓN**,” esta fue una de las conclusiones de la Asamblea Nacional de arquitectos celebrada en Madrid en junio de 1939.”¹⁰

Va arraigando “la idea de que la arquitectura deja de ser una profesión liberal para pasar a ser un cuerpo disciplinado a los órdenes de un jefe”, es otra de las conclusiones de la citada Asamblea de Arquitectos.

En septiembre de 1939, se crea dentro del Ministerio de la Gobernación, la Dirección General de Arquitectura, como respuesta a la situación urbanística española, con competencias para la ordenación nacional de arquitectura y de las actividades profesionales correspondientes, del que dependían todos los arquitectos y auxiliares técnicos del país.

En la segunda Asamblea Nacional de arquitectos celebrada en Madrid en mayo de 1940, se volvió a poner de manifiesto la pretensión del mando único de la Dirección General Arquitectura sobre todos los organismos que han de intervenir en la formación del Plan Nacional.

A partir de este momento, Muguruza, estará al frente de la nueva “Dirección General de los Arquitectos”.

En abril de 1939, se crea el Instituto Nacional de la Vivienda, dependiente del Ministerio de Trabajo, cuya misión fundamental era fomentar y dirigir el proceso de edificación de viviendas protegidas.

Junto a la promulgación de creación del Instituto Nacional de la Vivienda, se publican las Ordenanzas arquitectónicas urbanísticas para la regulación con carácter nacional de la construcción de viviendas de protección oficial.

Estas normas sirvieron con posterioridad para la elaboración de muchas ordenanzas municipales aún para viviendas no acogidas a un régimen de protección.

Uno de los primeros ejemplos de este nuevo modo de entender el urbanismo en España es el Plan de Urbanización de Salamanca. Sus autores fueron Víctor D’Ors y Valentín Gamazo, que más tarde realizaría el Plan General de Valencia.

Este documento tiene singular importancia por cuanto recoge el nuevo concepto de ciudad y las directrices fundamentales de la nueva realidad política. Este plan sí que incorpora algunos estudios y aspectos de la ciudad histórico artísticos o culturales.

La problemática general se condensa en tres puntos: limitación del crecimiento periférico, modificación del sistema viario y reforma interior y protección del casco antiguo.

¹⁰ de Terán, Fernando. op. cit. Pag. 122

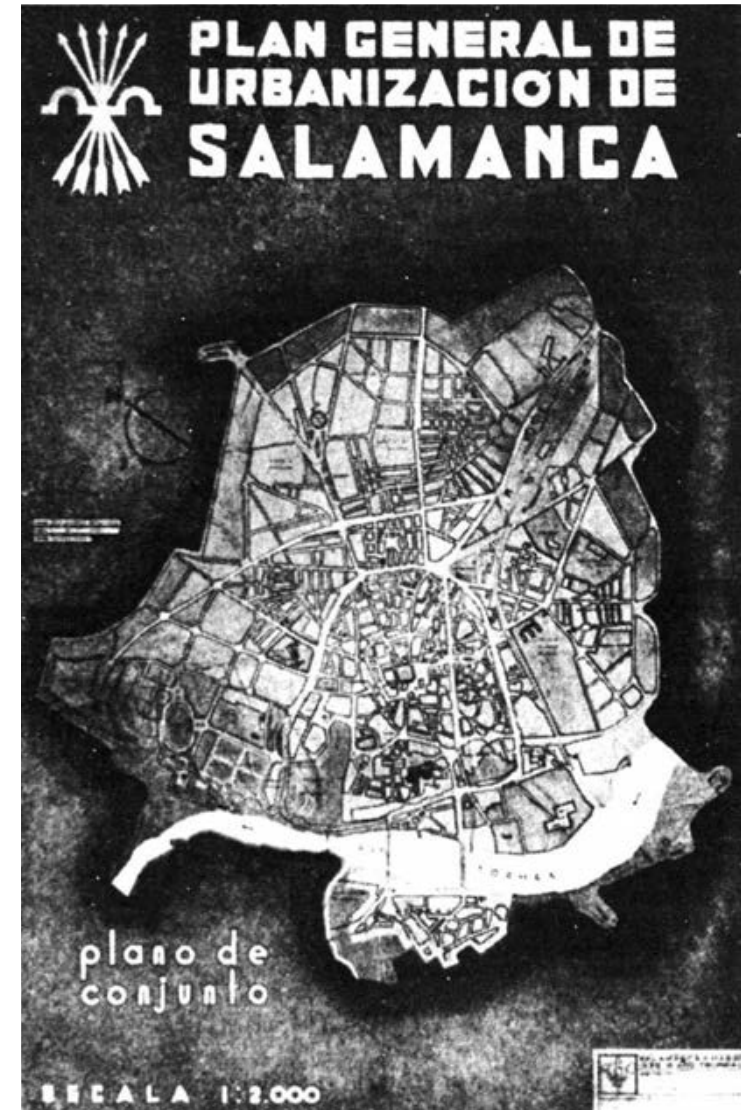


Fig.247, 248 y 249. Plan General de Urbanización de Salamanca. División en barrios, en la que empiezan a aparecer la zonificación que más tarde integraría la futura Ley del Suelo de 1956. En la otra figura, Plano de conjunto del Plan General de Urbanización de Salamanca de 1939 de Víctor D'Ors y Valentín Gamazo, que se ha tomado como modelo de ciudad en los primeros planes del Ministerio de la vivienda. Fuente: de Terán, Fernando (1982), págs. 149 y 153.

Para ello la estrategia será:

- La ciudad propiamente dicha se rodea de una franja de bosque de 100 a 150 metros de profundidad y la vegetación penetra por cuñas hasta el mismo corazón de la ciudad, siguiendo la ordenación viaria.
- Dentro de este anillo verde está el casco antiguo, con toda su belleza y prestigio, que queda a su vez limitado por el cinturón de ronda y para el cual se realiza un detenido estudio de reglamentación estética, casuística y amorosa, para la puesta en valor de ámbitos y monumentos.
- Para este caso se prevé una edificación general de cuatro plantas y una densidad de 170 habitantes por hectárea, salvo para la Gran Vía (que no es propuesta del plan sino elemento preexistente), que se trata como conjunto urbanístico y perspectivo autónomo, para el que se admiten cinco y seis plantas.
- La ciudad será dividida en barrios de distintas características y personalidades, acentuando sus particularidades físicas y sociales, para cada uno de los cuales se prevé una parroquia y un «centro cívico».
- A ello contribuye una serie de propuestas sobre la ordenación de la circulación, mediante un elaborado sistema de clasificación jerarquizada de vías, obtenido tanto de la información sobre el funcionamiento de la ciudad, como del estudio previsto en función del esquema de densidades futuras y de localización de usos, y que tienden a convertir el sistema fundamental radial existente en secundario, creando uno nuevo, primario, gracias al cambio de los accesos a la ciudad.
- Un sistema de zonas verdes compuesto por dos grandes parques, al este y al oeste de la ciudad, se compenetra con el sistema viario, acompañando a las penetraciones a lo largo de las vías principales.
- Desde el cinturón de ronda hasta el anillo verde se extiende una zona para la que se prevén uniformemente edificaciones de dos plantas.
- Más allá del cinturón verde se extienden las zonas semirrurales, en las cuales sólo se admiten edificaciones de una planta, sin límites de emplazamiento.
- En total, la población podrá llegar a un máximo de 100.000 habitantes al cabo de cincuenta años.

Si bien este modelo de ciudad era para 40,000 habitantes sin que nos ayude a entender la filosofía nueva del diseño urbano.

Se intenta la sistematización, formalización e institucionalización del planeamiento para obtener una construcción normativa de tipo general.

En este momento tendrán un peso específico considerable los planes de Madrid, Bilbao y Valencia apoyados por leyes especiales que tienen que dar cabida a formas de planeamiento y gestión que empiezan a ser nuevas y la incorporación de la configuración jerarquizada de los diversos niveles de planeamiento deshomogeneizado.

Junto al Plan General, aparece la figura del Plan Parcial, que son Planes de tono menor que ayudarán en esta sistematización.

Durante los años 40 se crea la Jefatura Nacional de Urbanismo; la dirección General de Arquitectura estaba organizada en cuatro secciones,

- Edificios, urbanismo, investigación y normas.

Como Jefe de la Sección de Urbanismo desde el principio ha estado Pedro Bigador, que ahora en 1949, es nombrado Jefe Nacional de Urbanismo, cargo que desempeñó durante al menos 20 años más.

En 1957 al crearse el Ministerio de la Vivienda, Pedro Bigador, es nombrado Director General de Urbanismo sumando un total de 30 años en un puesto clave para entender el urbanismo español durante este periodo.

El Plan General de Madrid diseñado, se extendía sobre 29 municipios y preveía un total de 4 millones de habitantes; el Plan General de Urbanización de Madrid de 1941 fue aprobado en 1946 por una ley especial.

5.4 Antecedentes de la nueva configuración jerárquica del planeamiento. El PGOU de Madrid de 1946

En este plan de 1946 de Madrid, aparece una primera configuración de la forma del planeamiento que 10 años más tarde darían pie a la Ley del Suelo con las características de los planes generales y de los planes parciales; el texto señala que

“El referido Plan General de Ordenación Urbana, con las modificaciones autorizadas por el Gobierno, constituirá base obligada en el desarrollo de los planes y ejecución de proyectos parciales de urbanismo, por parte de los organismos y entidades a los que compete su realización”.

Obsérvese que también el nombre es el que aparecerá en la Ley del Suelo, y no el de Plan General de Urbanización, que era el que recibió en 1941, cuando se redactó.

En el artículo 1.º del Decreto se define así el contenido del Plan General:

- a) La división de la ciudad en zonas en las que se señala el destino que ha de darse a cada una, según las necesidades del programa urbano.
- b) El sistema de espacios libres a mantener, crear o modificar, con sus características fundamentales.
- c) La situación de los elementos urbanos representativos, así como de los edificios e instalaciones de interés público.
- d) Los elementos y características esenciales de la red de comunicaciones, ferrocarriles, caminos, aeropuertos, a conservar, modificar o crear.
- e) Los límites del casco urbano, fuera del cual no se permita la edificación sino en condiciones muy restringidas.

Y en el artículo 3.º es definido, a su vez, el contenido de los Planes Parciales de Ordenación, que se ajustarán al Plan General, definirán líneas, volúmenes y la utilización de toda clase de construcciones, elementos naturales y vuelos que constituyen la parte correspondiente del conjunto urbano, y deberán comprender:

- a) Las alineaciones, nivelaciones y carácter de las vías y plazas a conservar, modificar o crear.
- b) Los recintos destinados a las diferentes clases de espacios libres, jardines, alamedas, parques, campos de juego, establecimientos deportivos y zonas verdes a mantener, modificar o crear.
- c) Los emplazamientos reservados a edificios y servicios públicos.
- d) La delimitación de los perímetros de las zonas que tienen características especiales de edificación, utilización y conservación.
- e) Las bases reglamentarias que señalen las posibilidades de utilización en cuanto a volumen, uso y condiciones sanitarias y estéticas de las construcciones en cada una de las zonas.

Ya puede reconocerse aquí el esquema fundamental de los artículos 9 y 10 de la Ley del Suelo.

En el caso de los Planes Generales las variaciones son mínimas, tanto en la estructura general del articulado como, incluso, en la expresión y terminología.

La definición de los Planes Parciales también conservará bastante de esta versión, que será completada en el Decreto de 17 de octubre de 1947 (Reglamento para el desarrollo de la Ley de Madrid) al regular en su artículo 32 el contenido documental de los Planes Parciales del Plan General de Madrid, en forma que también anticipa plenamente la redacción de la Ley del Suelo.

Dicho artículo dice, en efecto, lo siguiente:

Los Planes Parciales que, para el desarrollo del Plan General se presenten a la aprobación de la Comisión de Urbanismo, constarán de los siguientes documentos:

1. Planos de información que muestren el estado de los terrenos a ordenar, en su topografía, construcciones y vegetación existentes y uso a que se destinan los mismos.
2. Planos de proyecto, normalmente a escala 1:2.000 con curvas de nivel de metro en metro, que definan los apartados a), b), c) y d) del artículo 3.º de la Ley.
3. Los planos que se estimen convenientes para la aclaración de los aspectos más importantes del Plan.
4. Esquemas de las redes de los servicios de agua y alcantarillado, así como del alumbrado, y justificación sobre la posibilidad de establecer estos servicios y medios de transporte.
5. Memoria sobre los datos estadísticos necesarios, razones y programas del Plan, descripción de su trazado y criterio de etapas para su realización con arreglo a un presupuesto general aproximado.
6. Ordenanzas de volumen, uso y condiciones sanitarias y estéticas.

A la vista de estos textos, parece preciso adelantar las fechas que da Ribas Piera cuando dice que

“resulta, pues, un hito que hay que consignar la formulación en los años 51-52 de la distinción entre los nuevos conceptos del Plan General y Plan Parcial”.

El arquitecto Bidagor, con el equipo de Madrid, elabora a reflejo de otras legislaciones extranjeras, este deslinde que resulta extraordinariamente clarificador, porque de una parte hace pasar los planes parciales enteramente al campo del diseño urbano,

y de otra queda más clara la necesidad de investigar sobre la estructura del total complejo urbano para poder elaborar los planes generales, éstos sí de estricta planificación” .

Lo que ocurre es que, a pesar de existir la clarificación aludida desde estas fechas, anteriores a los años cincuenta (con clara superación de la situación jurídica anterior), por tratarse sólo de una ley para Madrid, continúan redactándose hasta mucho después planes ambiguos que mezclan y conjugan las dos clases de entendimiento del documento y de sus determinaciones.

Aparecen pues los Planes Parciales en desarrollo del Plan General y la actuación por polígonos ensayando formas de cooperación entre administración y los propietarios del suelo.

La publicación de la carta de Atenas irá abriendo camino tímidamente en el planeamiento español introduciendo algunas rectificaciones o que sean testimoniales

5.5 Otros Planes Generales españoles

En 1946 son aprobados los planes de Bilbao, Madrid y Valencia; Cuenca en 1943 que fue redactado por Muñoz Monasterio;

El de Toledo también de 1943 dirigido por García Pablos y Palma de Mallorca redactado por Gabriel Alomar.

Otros planes de aquella época son los de Sevilla, Zaragoza, Málaga, San Sebastián, Burgos, Oviedo, Gijón, Almería, Vigo, Orense, Zamora, y Jerez de la Frontera, Ceuta, Melilla, Tetuán, Larache y Alcanzarquivir.

Algunos de estos planes son simples tratados de desviaciones con algunas clasificaciones elementales de tipologías dedicatorias para la aplicación de ordenanzas e inmediata concesión de licencias, sin que pueda señalarse diferencia conceptual respecto de los planes desarrollados por el Estatuto Municipal de 1924.

A finales de los 40 parece formulada la metodología del urbanismo español con un claro apoyo en la política urbanística pactada con la iniciativa privada para el desarrollo de la ciudad.

5.6 Contexto para la redacción del Plan de Ordenación de Valencia y su cintura de 1946

Fuera del ensanche, el nuevo alcalde Barón de Cárcer, recupera el proyecto actualizado por Goerlich de ejecutar la Avenida del Oeste que se ha puesto en marcha en los años 40, como claro ejemplo de la operación de transformación de la ciudad antigua.

Posteriormente tal y como hemos descrito en apartados anteriores el planeamiento urbano de la ciudad será ejecutado desde Madrid a través del Ministerio de la Vivienda recientemente creado.

“En el caso de Valencia concurrían los factores diferenciales propios de la reconocida, y entonces más trascendental, riqueza agrícola del territorio que circundaba la ciudad, lo cual producía un retraimiento la expansión periférica que, en cierto modo, imponía espontáneamente un cinturón verde”.

El modelo radio concéntrico limitador y descentralizador, en este caso, estaba hasta cierto punto prefigurado por la disposición de los pueblos de la comarca. Así fue como se concibió la Oficina Técnica de la Comisión Superior de Ordenación Urbana de la provincia de Valencia, que había sido constituida por decreto de 2 marzo 1944, junto al mandato de redactar el Plan General.

Este nuevo Plan, señalo seis núcleos satélites, tres industriales, dos residenciales y otro mixto y se extendía sobre 29 municipios.

Este plan fue aprobado por la Ley de Bases para la Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca, de 18 de diciembre de 1946, que al mismo tiempo creó la corporación administrativa del gran Valencia como órgano gestor.

En dicho texto jurídico se encuentra una justificación de la necesidad un plan tan ambicioso, que recibe la existencia de un rápido crecimiento de los núcleos rurales y de la densa red de comunicaciones que los entrelazaban y que requerían una relación al conjunto.

Igual que en el caso de Bilbao, las disposiciones que regulan el desarrollo del plan son comparativamente más rudimentarias y menos desarrolladas de lo que eran las correspondientes al plan de Madrid; sin embargo, el desarrollo definitivo de la Ley de Bases en 1949, adoptó la enunciación de las características documentales del planeamiento parcial habían aparecido el Plan de Madrid.”¹¹

El Plan General de Ordenación de Valencia y su cintura fue dirigido por Germán Valentín Gamazo redactado en 1944 pero finalmente aprobado en 1946, y en el, tan sólo hay aportaciones de tipo técnico y administrativo; no se han modificado los objetivos físicos anteriores ni el modelo espacial radioconcéntricos de la ciudad que ya se repetían los diversos proyectos redactados con anterioridad, desde los primeros planes de ensanche.

Este Plan General recoge un Recinto Antiguo de Interés Histórico Artístico pero incorporando proyectos antiguos como de la avenida del Oeste entre otras modificaciones de Reforma Interior.

¹¹ de Terán, Fernando. op. cit. Pag. 188

Es la primera vez que se habla del Recinto Histórico Artístico pero sin duda esta delimitación no sirvió para preservar o reordenar dicho conjunto histórico, es evidente que la preservación del centro histórico no era uno de los objetivos principales. El Plan, peca de fachadismo y hay una ausencia de protección de la edificación que no recogen ni en un simple catálogo.

Como en otros momentos históricos de la ciudad la creación de puestos de trabajo o facilitar la construcción de viviendas eran una de las claves para consentir actuaciones con una gran tolerancia urbanística.

Junto a Valentín Gamazo en el denominado equipo de Madrid, participan otros arquitectos de prestigio tales como Muguruza, Prieto, Gamazo, García Lomas, Gutiérrez Soto, Muñoz Monasterio, Moya y Suazo.

Según algunos expertos este equipo apadrinó una arquitectura con criterio histórico monumentalista, con principios racionalistas en el urbanismo que recorrían algunas de las prescripciones de la carta de Atenas publicada en 1941, introduciendo nuevas tipologías y normas de diseño y administración urbanística que aún hoy se mantienen.

Como ya se ha citado, de este equipo son el plan de Madrid de 1939, el de Bilbao en 1923, el de Barcelona de 1953, además del de Valencia.¹²

Las principales novedades del Plan de Valencia son de una parte de la introducción de los enlaces ferroviarios, la incorporación de un nuevo cinturón de poblaciones alrededor del núcleo de Valencia, saltando el Ensanche de la ciudad en aquel momento, y se introduce en este momento la zonificación racionalista que pretende la asimilación en función del uso del suelo a la actividad marcada.

¹² Peñín Ibáñez, Alberto: Valencia 1874-1959. Ciudad, Arquitectura y Arquitectos. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Valencia, 1978. Pag 165.

Las ordenanzas serán redactadas con posterioridad y aprobadas en 1950 y 1955. Estas ordenanzas ZONIFICAN del siguiente modo:

- Recinto Antiguo
- Zona interior hasta la primera ronda.
- Ensanches actuales hasta la segunda ronda de tránsitos.
- Núcleos Actuales exterior a transitos.
- Ensanches Futuros (Monteolivete, estación de Aragón-tránsitos, Viveros ferrocarriles económicos, Marchalenes, Campanar y Patraix Avda del Cid.
- Zona de edificación abierta
- Zona de tolerancia industrial
- Zona industrial
- Zona portuaria y almacenes
- Zona especial

La principal novedad de este plan fue el afrontar por primera vez el crecimiento de la ciudad a escala supramunicipal hasta el punto de que la intención inicial era organizar un Plan Provincial.

Obviamente el objetivo era muy ambicioso pero no obstante este plan afectaría posteriormente a 29 municipios con una población global de 622.000 habitantes y una previsión para el año 1990 de 1 millón y medio de habitantes de los cuales 1 millón son del municipio de Valencia.

En la creada Secretaria de la Comisión de Gran Valencia y la Corporación Administrativa Gran Valencia de 1949, cuyo objetivo fundamental era la tutela urbanística de los ayuntamientos afectados para desarrollar el plan, la Oficina Técnica fue dirigida por Muñoz Monasterio, arquitecto de Madrid a los que se incorporarían los arquitectos valencianos Mauro Lleó, Víctor Bueso y Antonio Gómez Llopis.¹³

¹³ Peñín Ibáñez, Alberto op.cit



Fig.250. Plan de Ordenación de Valencia. Perspectiva del Ensache Sudeste. Fuente: de Terán, Fernando (1982),pág. 190.

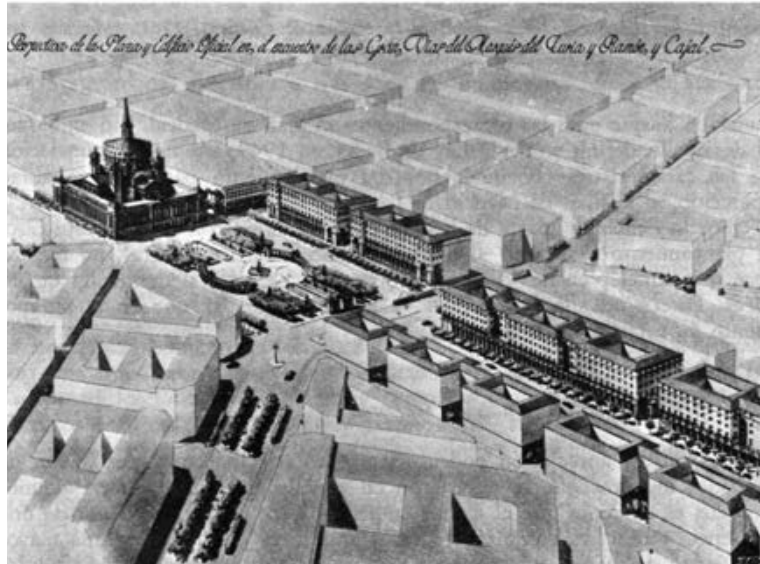


Fig.251. Perspectiva de la plaza y edificio oficial en el encuentro de la Gran Vía Marqués del Túria y Ramón y Cajal. Fuente: de Terán, Fernando (1982),pág. 190.

La riada de Valencia de 1957 hizo necesario modificar este Plan, esta modificación se conoce como "Adaptación del Plan a la Solución Sur", fue redactada en 1964 y aprobada en 1966.

Esta nueva redacción mantuvo la técnica del zonnig y estableció unas nuevas normas urbanísticas con reglamentaciones públicas y ordenanzas de tipo matemático para hacer los cálculos correspondientes.

En paralelo las previsiones fijaban en 1.900.000 habitantes para el año 2000 con un techo máximo de 2.500.000 de habitantes, mucho más alejado el anterior plan de 1950.

Esta adaptación del Plan General, suprime las zonas de Ensanche, Transición de Ensanche, Ensanches Futuros y Núcleos Actuales unificándolos bajo la denominación de Extensión.

Obviamente que como afirma Peñin en su trabajo

"A la luz de la experiencia, cabría sacar ya consecuencias definitivas sobre el alcance unas políticas urbanísticas basadas en el simple ordenancismo del suelo y unas políticas generales desarrollistas con las connotaciones que este calificativo implica".¹⁴

Este Plan más que para ordenar el territorio sirve para planificar las infraestructuras, incorporando prescripciones de la Jefatura de Carreteras o de Renfe.

Sin embargo incorpora propuestas urbanas antiguas sin justificación tales como la Avenida del Oeste, proyecto de 1910 que empezó a ejecutarse en 1940, con la aprobación de edificios de gran aprovechamiento volumétrico para viviendas de clase media y alta y con bajos comerciales que finalmente ser utilizados como oficina.

¹⁴ Peñin Ibáñez, Alberto op.cit



Fig.252. Imagen del Plan General de Ordenación de Valencia de 1946; anteproyecto de prolongación de la Avenida del Marqués de Sotelo y enlace de las Grandes Vías. En la imagen anterior podemos encontrar el concepto de arquitectura propuesto para los nuevos centros históricos, con una imagen tridimensional de esta nueva propuesta de reordenación del entorno de la Plaza del Caudillo, (hoy del Ayuntamiento), la Avenida del Marqués de Sotelo, y consecuentemente el traslado de la Estación del Norte. Fuente: Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

5.7 Afección del Plan de 1946 al barrio de Russafa

Este Plan modificado, incorpora una novedad que afectará sustancialmente al barrio de Russafa que es la delimitación de unos nuevos Planes Parciales, (como veremos en el apartado dedicado a Valencia), planes que olvidan por completo la configuración histórica y arquitectónica del barrio y que divide el barrio en dos planes parciales.

Además, estos planes parciales sin contar con presupuesto municipal confían en que las plusvalías sirvan para renovar el sector apoyándose en la gestión privada y aun peor, aislada de la promoción privada.

Estas operaciones transforman radicalmente el Centro Histórico especialmente al barrio del Carmen (que se convierte ahora en el Plan Parcial de las Hojas 1-3-4), se impulsa otro proyecto histórico de la ciudad que es el Paseo de Valencia al que se consolida con la terminación de las primeras facultades en 1944.

De esta época son también operación de la Plaza de la Reina y el intento de prolongar la calle de La Paz hasta las torres de Quart, para conformar la que hubiera sido la Avenida del Este cruzándose con la Avenida del oeste en el centro geométrico de Ciutat Vella.

Este Plan General queda condicionado al desarrollo por planes parciales que determinan alineaciones y aprovechamiento de los solares; este sistema permite que se desarrolle por técnicos diferentes y con criterio igualmente diferentes.

Como ya hemos repetido en diversas ocasiones de este trabajo se difuminado completamente el estilo arquitectónico o ideológico dejando de la mano de intereses privados de la propiedad o de la rentabilidad económica el diseño de la ciudad. Esta es la explicación de la ausencia de edificios de calidad en el barrio durante la época de vigencia de este Plan.

5.8 Entrevista a Manuel Muñoz Monasterio, en relación con el Plan de Ordenación de Valencia de 1946¹⁵

Una de la conclusiones de este trabajo como veremos es el mantener que la aportación de Carlos María de Castro en su Plan de Ensanche de Madrid que integrado en los sucesivos Planes de Madrid, de ahí incorporado a la Ley del Suelo y en nuestro caso al Plan de Ordenación de Valencia de 1946.

Hemos incorporado una entrevista a Manuel Muñoz Monasterios, "arquitecto de la Jefatura Nacional de Urbanismo, que lleva la alta inspección de los trabajos urbanísticos en la región de Levante" que explicando el Plan de Valencia, confirma algunas de estas consideraciones.

Muñoz Munasterio, explica como funciona el Consejo General de Gran Valencia como órgano rector:

" La presidencia del Consejo, la ostenta el Gobernador Civil quien dándose cuenta de la importancia y trascendencia que el urbanismo tiene para el porvenir futuro de la capital y su "comarca", convoca mensualmente la reunión al Consejo, a fin de activar los proyectos parciales. Que son redactados, los que corresponden al término municipal de Valencia, por la Oficina de Urbanismo Municipal, y los de la comarca, por sus respectivos Ayuntamientos, en colaboración con la Oficina Técnica de Gran Valencia.

... El Consejo General es el Organismo Rector, pero interviene solamente en las grandes directrices y orientaciones urbanísticas y en los recursos que contra la Comisión Ejecutiva pudieran plantearse"

La Comisión Ejecutiva es quien aprueba y ordena la redacción de todos los planes parciales.

¹⁵ Entrevista de Angel Moises, publicada en Levante el 23 de noviembre de 1952

La redacción de dichos Planes en Valencia, se encarga a su Oficina Técnica de Urbanismo, y en el caso de los pueblos de la comarca, la Oficina Técnica de Gran Valencia.

El presidente de la Comisión Ejecutiva, es el Alcalde de Valencia, que actúa como ordenador de pagos y designa el personal. De él depende cuanto se relaciona con el funcionamiento, administración, y organización de la Corporación Gran Valencia.

También nos explicara "su política para obtener suelo barato para la promoción de viviendas asequibles:

" El Consejo de Gran Valencia estudia una fórmula que permita la realización de una política de suelo con vistas a ofrecer solares urbanizados a precios baratos para que las inmobiliarias valencianas y los particulares puedan construir libremente viviendas para **clase-media**, confiándose para ello en, la cooperación de la banca privada y en el ahorro valenciano, que así pueden contribuir a la solución del grave problema de la vivienda"

Vemos como se ha definido un primer zonig para las clases medias, que sera completado con los núcleos satélites del area metropolitana:

" ... Dos proyectos de núcleos satélites de Valencia en lugares de gran porvenir, uno en contacto con Burjasot que queda relacionado con la prolongación, de Fernando el Católico como desviación de la carretera de Bétera y Liria, y otro, en Manises, en contacto con la autopista realizada y proximidades del aeropuerto.

Castro en su plan nos hace indicaciones de como se reparte el suelo en el territorio dejando las mejores zonas para las clases altas, y ademas organiza el territorio con zonas fabriles, etc. Ahora a nivel supramunicipal nos encontramos un esquema similar. Las otras zonificaciones serán ahora para las clases,

altas y para las clases modestas y trabajadoras en los dos núcleos satélites de la ciudad..

"El de Burjasot será a base de viviendas de cinco y seis plantas de muy moderna concepción, con miras a que las edificaciones no tengan necesidad de patios cerrados, rodeándose las viviendas de grandes zonas ajardinadas y arboladas, proporcionando ambiente agradable de **ciudad-jardín**, con su iglesia, mercado, posible centro de espectáculos., zona deportiva y grupos escolares calculándose en 15.000 los habitantes que podrán residir en esta barriada.

El de Manises, sin embargo, está concebido más modestamente, preservándose una parte para edificación **unifamiliar de tipo modesto**, otra para **viviendas de clase media**, de tres o cuatro plantas, y una tercera zona dedicada a, **ciudad jardín con "chalets" aislados y pareados**, estando previstos como en el anterior núcleo los servicios parroquiales, culturales, deportivos y comerciales".

De este modo con la zonificación social y de uso, también se produce los lógicos cambios de las tipologías arquitectónicas en los diversos barrios de la ciudad:

" Los tipos de edificación son muy varios también prodigándose en las zonas del interior de Valencia, los de manzanas cerradas envolviendo el patio interior de carácter común,

Permitiéndose únicamente el aprovechamiento en una planta para establecimiento de garaje y pequeños talleres con capacidad y potencia de maquinas regulares que no ofrezcan el peligro ni molestia para los habitantes, respetando así la norma tradicional establecida en los ensanches actuales de Valencia' .

Para ensanches futuros se establece el tipo de manzanas abiertas en la que los grandes patios interiores quedan relacionados con las calles envolventes.

En el centro del patio se establece un jardín que sirve de parque infantil que preserva a los niños del peligro de la calle.

De este concepto se pasa al del bloque abierto, cuyas edificaciones, siempre de altura, quedan separadas para el debido soleamiento de sus fachadas principales, prescindiéndose del concepto, anticuado del patio.

Son de doble crujía, y su ancho hace que todas las habitaciones resulten exteriores.

En determinadas barriadas extremas se establecen conceptos avanzados, aplicándose fórmulas de urbanismo internacional; estas barriadas estarán totalmente rodeadas de parques, no olvidándose tampoco los barrios que han de destinarse a edificios

modestos, y a unifamiliares o plurifamiliares, con patios y corrales apropiados para recibir el necesario soleamiento, proyectándose calles de diferentes anchos, con espacios libres para los juegos infantiles”.

Para resolver el problema de la conurbación de los pueblos limítrofes, y evitar la anexión de algunos terminos a Valencia, como ya sucedió en el caso de Russafa, se ha planteado la corporación Gran Valencia y evitar la descoordinación de sus planes:

“Gran Valencia ha venido a resolver problemas de gran importancia, tales como el de poder prescindir de la anexión de términos municipales, pues una vez que el problema urbanístico está estudiado y resuelto, a través del organismo Gran Valencia, los Ayuntamientos pueden, perfectamente, conservar sus delimitaciones jurisdiccionales. De no haberse planteado el problema urbanístico hubiera habido que provocar, algún día, la anexión de muchos de los núcleos satélites.

Finalmente se reconoce la importancia de los trazados ferroviarios en la organización del territorio:

“ Consideraciones sobre la realización, por etapas escalonadas, de importantes obras publicas proyectadas, incluso la de enlaces ferroviarios, obras de por sí muy costosas, pero que han de abrir y señalar nuevas perspectivas para los futuros ensanches, revalorizando grandes zonas de terreno y permitiendo al mismo tiempo que los particulares puedan complementar esta labor con su deseo de edificar bien entendido que los planes de urbanismo deben legalizarse en forma tal que su modificación no pueda ser caprichosa y arbitraria, pudiendo haber una tolerancia en los detalles, siempre que sea razonada y pueda cooperar a la ejecución y al deseo de la iniciativa privada sin la cual estos proyectos podrían quedarse en pura y simple teoría.”

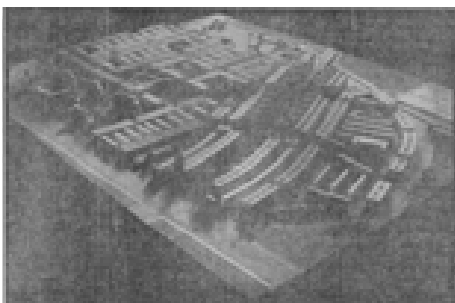


Fig.253. Periódico Levante del 23 de noviembre de 1952. Fuente: Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

Se han proyectado los núcleos urbanos satélites de Burjasot y Manises
No habrá anexión de términos municipales
Cómo funciona la Corporación de Gran Valencia

—El día pasado se celebró en el Ayuntamiento de Burjasot un Consejo General de Gran Valencia... (text continues with details of the urban planning project and the role of Gran Valencia Corporation).

RENTAS DE UTIL.
eminario
vador

Gran Valencia

Se han proyectado los núcleos urbanos satélites de Burjasot y Manises

No habrá anexión de términos municipales

Cómo funciona la Corporación de Gran Valencia

—El día pasado se celebró en el Ayuntamiento de Burjasot un Consejo General de Gran Valencia... (text continues with details of the urban planning project and the role of Gran Valencia Corporation).

RENTAS DE UTIL.

eminario

vador

Gran Valencia



BLOQUE B

**LOS PLANES DE ENSANCHE
DE VALENCIA**

Fig.1. En la página vista aérea de la Plaza de Toros desde San Valero en 1870. Fuente: www.skyscrapercity.com

6.1 Las Ordenanzas. Influencia de las Ordenanzas de la Edificación en la tipología arquitectónica. Establecimiento del concepto de "Bloque Normativo"

Coincidimos en que Ildefonso Cerdá ha sido uno de los pioneros de la disciplina urbanística, primero mediante la integración metodológica en el urbanismo del derecho público y la economía, inseparablemente entrelazadas, pero debemos incorporar a Carlos María de Castro, por cuanto lo establecido en su Ensanche de Madrid, también será referente en el urbanismo del siglo XX:

"Cerdá aborda por primera vez, para que su disciplina fuera verdaderamente científica, un análisis del espacio socialmente configurado mediante el ejercicio sistemático de regresos o reductiva esenciales de lo aparente, complejo e intrincado de la ciudad y el territorio, hasta su constituyente más simple, sencillo y elemental"¹.

En nuestro estudio nos hemos detenido en conocer lo sucedido en las dos principales ciudades, Barcelona y Madrid, y hemos identificado como lo diseñado por ambos, Cerda y Castro, ha sido condicionado por su contexto socio económico del momento.

Junto al entendimiento urbanístico de sus propuestas han aparecido condicionantes políticos sociales que han propiciado cambios en los planes y variado el resultado final de sus propuestas.

Otros condicionante ha sido el ferrocarril, que estaba antes de sus planes y ha sido la "muralla" creada de nuevo antes de la demolición de las murallas medievales.

¹ GARCIA-BELLIDO GARCIA DE DIEGO, J. "Ildefonso Cerdá y el nacimiento de la urbanística: la primera propuesta disciplinar de su estructura profunda".

Pero sin duda, el condicionante más potente ha sido la incorporación progresiva del derecho urbanístico a la construcción de la ciudad, a través de las Ordenanzas Municipales de la edificación; por ello le vamos a dedicar un espacio dentro del trabajo para poder "explicar y entender" muchos de los cambios acontecidos en los planes de ensanche iniciales.

Cerdá, en sus trabajos, propone la unidad universal de la entidad casa-predio-vial, configurando la unión entre lo que llama vías e intervías, e igualmente, utiliza este análisis seductor como necesario para poder articular y reconstruir un conocido científico globalizador y complejo y define, así, los conceptos de "colonización, urbanización y rurización"

Como gran teórico que fue vemos la influencia de Cerdá en el urbanismo utilizado en los ensanches de muchas ciudades españolas posteriormente y tenemos, al menos, que citar las diversas obras que éste escribió.

En la "Teoría de la Construcción de las Ciudades" (1859), Cerdá enuncia una nueva forma crítica de aproximarse metodológicamente a los problemas urbanos de "fundación de nuevas ciudades y de reforma y ensanche de las existentes".

El año siguiente Cerdá escribe su libro "Teoría de la Viabilidad Urbana" (TVU), en el que inicia un discurso cientifista, planteándose las cuestiones relevantes que son las causas últimas de la ciudad como problema complejo, viendo que las pequeñas causas son el origen de grandes efectos, intentando indagar sobre la regla y razones, y sentando objeto de esta ciencia que estudia el organismo urbano en todas sus funciones.

Y sus causas y efectos, pero colocándola en posición divergente con el arte, aunque reconociendo que en el espacio geográfico y proyectual ambas se relacionan íntimamente".²

Entre 1863 y 1867, Cerdá escribe su principal obra la "Teoría General de la Urbanización" (TGU). En este trabajo se entrega a la

"Pionera e inusitada investigación analítica de los elementos conceptuales y materiales más simples, de las relaciones esenciales en que se articulan estos elementos constituyentes con la totalidad del organismo de la ciudad y de ésta con su territorio, aplicando instrumentos ópticos de análisis microscópico o de cirujano, observando principios y estableciendo reglas universales de regularidad y teoremas, objeto específico del quehacer científico; además de instrumentar sus mecanismos de aplicación mediante normas deontológicas de transformación de los elementos, los medios prescriptos y los constituyentes de reproducción pragmática de la ciencia"³.

Estos estudios teóricos fueron concretándose en su principal proyecto urbanístico, el Ensanche de Barcelona, así pues, en el Pensamiento Económico del Proyecto de Ensanche de Barcelona (PEc), podemos encontrar reflexiones de las teorías de Cerdá.

El otro gran proyecto que demos conocer es el Plan de Ensanche para Madrid, de Carlos María de Castro, que si bien no ha sido tan buen teórico como su compañero de escuela, si debemos reconocer la valia de su Memoria Descriptiva para el Ensanche de Madrid, que según autores se puede definir como

² GARCIA-BELLIDO GARCIA DE DIEGO, J. "Ildefonso Cerdá y el nacimiento de la urbanística: la primera propuesta disciplinar de su estructura profunda".

³ Ibidem

"seca y desabrida sin mayor vuelo y con caracter teorico"⁴, pero que sin duda con un carácter practico esencial.

Su pragmatismo en la formulación del ensanche, como la ubicación de dotaciones o de establecer espacios libres, la encontraremos en otros planes posteriores y la gran novedad fue su zonificación social de la ciudad, pues tuvo la valentia de manifestarla y mapificarla, mientras que en otros casos se ha omitido sin evitarlo.

Esta zonificación social, tendra implicita un desarrollo tipologico y arquitectonico "logico" y veremos su desarrollo en el caso de Valencia.

Finalmente las Ordenanzas iran cambiando a medida que cambia la sociedad y sus modificaciones seran identificables, en lo que nosotros llamamos "**Bloque Normativo**".

Identificaremos los cambios de planes significativos para la ciudad y sus impacto sobre el diseño, el estudio de las ordenanzas municipales en Valencia nos va a permitir conocer desde una nueva perspectiva la historia urbana de la ciudad.

Hasta finales del siglo XIX, la regulación del proceso edificatorio de la ciudad de Valencia, se había realizado únicamente a través de sus grandes planes y proyectos.

"Las intervenciones complicadas que se habían realizado dentro la ciudad amurallada sobre la parcelación medieval, fueron generando un buen número de textos normativos pero la dificultad estaba en si mantenían su vigencia o no para regular el crecimiento de la ciudad."

⁴ de Teran, Fernando. Op. cit.

Vamos a analizar la influencia de las Ordenanzas Edificatorias en el diseño de la Ciudad, particularizadas para su Ensanche y con el ámbito correspondiente al actual barrio de Russafa, empezando cuando era un núcleo rural independiente.

En relación con la dura transformación que sufrirá este núcleo podemos encontrar dos puntos de interés:

a.- Con el Plan de Ensanche de 1887, el artículo sexto de las Ordenanzas Municipales Especiales para del Ensanche de la Ciudad de Valencia que remite a los artículos 14, 15, 16 y 17 del Programa de Ensanche, y que en su artículo 14 dice⁵:

“las casas que en el Ensanche se construyan, 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, cuya altura máxima sea de 2 metros.

De todos modos, la altura mínima, comprendiendo el espesor del piso, será de 3,00 metros para los entresuelos, 3,70 metros para los principales y 3,50 metros para los restantes, sin que el total de la fachada pueda exceder de los 20 metros contados desde el nivel de la acera, en el punto medio, a la coronación o terminación del edificio para los de primer orden y 15 m. para los de segundo y tercero”.

Con posterioridad los aumentos de la altura de cornisa para la mismas calles, ha originado que la altura sea irregular sin justificación alguna. El cumplimiento del artículo 14, durante más tiempo hubiera permitido que el barrio tuviera una mayor uniformidad volumétrica.

⁵ Ordenanzas Municipales para el Ensanche de la Ciudad. Proyecto de Ensanche de 1884

Dos ejemplos de las consecuencias de los cambios normativos, son en primer lugar el cambio de altura en los edificios de la calle Puerto Rico, que permiten ahora la elevación de dos plantas más, y en segundo lugar y aun más evidente resulta en la calle Cádiz, donde este cambio normativo produce un aumento también de dos plantas a las que se suman los remates de áticos en apenas cinco años de diferencia.

En menor medida, también en el artículo 15 del mencionado Programa de Ensanche, estipula que:

“a pesar de las restricciones anteriores se permitirá la construcción de hoteles o chalets del número de pisos y alturas que convengan al propietario, siempre que se retiren de la vía pública, dejando entre ésta y la construcción un jardín cerrado por medio de verja o muro, convenientemente decorado a la línea vigente”.

Ya fin de regularizar las construcciones realizadas antes de la aprobación de estas ordenanzas, el artículo siete dice que como son muchos los edificios ya construidos en la zona de ensanche, a fin de complementar el contenido del artículo 14 antes citado:

“los propietarios de estos, no podrán en lo sucesivo hacer en sus fachadas obras, ni transformación alguna que a juicio del ayuntamiento pueda demorar el que en todo el ensanche se cumplimente lo dispuesto en este artículo”.

Técnicamente supone dejar el edificio fuera de ordenación hasta la adaptación al cumplimiento del artículo 14.

b.- En 1929 el Ayuntamiento de Valencia encargo a la Dirección General del Instituto Geográfico y Catastral, “el Levantamiento Topografico parcelario, rústico y urbano, a escala 1:500 de la zona extrarradio de Valencia.

Posteriormente, en 1939, se amplió en encargo a la zona de Ensanche, y al resto de la ciudad, incluyendo el casco antiguo.⁶

De este modo con criterio dimensional se dividió el término municipal de Valencia, en una cuadrícula de 128 hojas y cada una de estas hojas a su vez se subdivide en cuatro.

Este levantamiento topográfico realizado con la finalidad de actualizar el catastro fue utilizado como base del Plan de Ordenación de Valencia y sus comarca en 1946 y el actual barrio de Russafa fue dividido en dos hojas, la Hoja número 2 y la hoja número 5, que a partir de este momento tuvieron un tratamiento urbanístico diferenciado, lo que facilitó aún más la pérdida de identidad del ex pueblo de Russafa.

En definitiva, con lo visto en los dos puntos anteriores, implicaría una transformación tipológica de la edificación:

- de una parte la sustitución del tejido anterior a las ordenanzas del ensanche
- y de otra el incremento de alturas a partir del Plan de 1946.

“Las razones para decidir la remodelación del casco antiguo son múltiples, entre ellas contribuir a la descongestión del casco antiguo, organizar un marco digno para la clase burguesa y para las actividades comerciales, entre otros; esta afirmación nos va a permitir entender la distribución geográfica de las diferentes tipologías que se desarrollarán en todo el Ensanche”⁷

⁶ Martínez Alzamora, Ricardo. Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

⁷ Capel, H., citado por Taberner Francisco, Oc. pag. 78.

No existen referencias concretas respecto de las tipologías edificatorias, al margen de los conceptos generales de vivienda de tipo señorial, burguesa y obrera, y la ausencia de Ordenanzas de la zona da lugar a una variedad tipológica que contrasta con la relativa homogeneidad del trazado.

La forma prevalece sobre el contenido, y dentro de la composición tienen cabida tanto las típicas residencias producto del capitalismo urbano, como las promociones de viviendas obreras.⁸

El tipo de residencia levantado en los ensanches durante el periodo anterior a la aprobación de las ordenanzas comprende desde⁹:

- Casas de recreo, unifamiliares de una o dos plantas rodeadas de un jardín con verja (tipología casi ausente en Valencia),
- También viviendas acomodadas vinculadas a modelos tradicionales, donde se mantiene la división jerárquica de los distintos pisos,
- Y, finalmente, casas de renta, típico producto destinado únicamente a ser alquilada y en que el objetivo es conseguir un mayor número de plantas y una promoción homogénea de viviendas.

Esta tipología de casas de renta irá identificándose a lo largo de la década de los 80 como tipo exclusivo de la zona, incorporando, desde este momento, novedades decorativas de carácter historicista.

⁸ VETGES TU I MEDITERRÀNIA “Permanencia de las ideas del arquitecto Antonino Sancho sobre el diseño de la ciudad. El Ensanche de la Ciudad de Valencia de 1884”

⁹ Pero el caso de Russafa es peculiar, porque cerca del ensanche de la ciudad se encuentra el núcleo con una tipología de “casa de poble” de entornos agrícolas, que nada tiene que ver con estas nuevas edificaciones.

En la zona del segundo barrio de San Vicente de la Roqueta, los edificios levantados en este periodo responden exclusivamente al tipo de "casa de renta", generalmente de cuatro plantas con escasa decoración y bajo coste de alquiler.

El hundimiento de la Sociedades Valencianas de Crédito, acaecido en los años 70 del siglo XIX, hizo que el capital se dirigiera hacia aquellos sectores con más altos dividendos a corto plazo, el primero de ellos, la reinversión en agricultura y en segundo lugar los negocios inmobiliarios urbanos.

Esta opción hizo que grandes propietarios promovieran entre 1874 y 1878 un amplio y variado abanico de proyectos para urbanizar la casi totalidad de terrenos afectados por las propuestas de los planes de ensanche. Las nuevas alineaciones y edificios en este periodo han condicionado el trazado del proyecto definitivo redactado en 1884.¹⁰

Ante las dificultades pues de obtener una clasificación tipológica para todo el barrio, hemos introducido la nueva variable "LAS ORDENANZAS DE LA EDIFICACIÓN" que, consideramos, ha sido decisiva para la configuración actual del mismo y que, por tanto, se hace necesaria su interpretación para poder entender el resultado y cuál ha sido su proceso de transformación.

Para ello hemos establecido diversos **BLOQUES NORMATIVOS**, para diferenciar los cambios de las Ordenanzas y Reglamentos más importantes y que se han hecho de notar en las construcciones realizadas en cada periodo.

Bloque Normativo 0. Desde los Fueros hasta el Reglamento de Policía Urbana y Rural para la Ciudad de Valencia y su término de 1848.

¹⁰ Veremos la influencia del Plan de Monleón que pese a no ser aprobado, condicio las alineaciones de las nuevas calles.

Bloque Normativo I. 1844. Reglamento de Policía Urbana y Rural para la Ciudad de Valencia y su término. Bandos Generales de Buen Gobierno de 1848 y 1859.

Este Bloque esta regulado básicamente por el Reglamento de Policía de 1844, y será de aplicación hasta la entrada en vigor de las ordenanzas del ensanche en 1877.

Bloque Normativo II. 1887. Ordenanzas Municipales de la Ciudad de Valencia. Y Adición a las Ordenanzas Municipales de 27 mayo 1895.

Este bloque supone la transición desde el Reglamento anterior a las primeras ordenanzas del Ensanche según la propuesta del Proyecto de Ensanche de José Calvo Joaquín Arnau y Luis Ferreres.

Bloque Normativo III-1. 1912. Ordenanzas para zona de Ensanche.

Bloque Normativo III-2. 1925. Apéndice a las Ordenanzas.

Bloque Normativo IV. 1929. Ordenanzas para zona de Ensanche.

Estos tercer y cuarto bloque analizan los cambios según la propuesta del Proyecto de Ensanche de Mora y las sucesivas adaptaciones normativas. Está compuesto a su vez por dos periodos, el primero entre 1912-1925 y el segundo en 1929.

Bloque Normativo V. El Plan General de Ordenación de Valencia y su comarca y las Ordenanzas Municipales de 1950.

Este bloque coincide con la aprobación del Plan General de Valencia en 1950 hasta la actualidad.

Intentaremos pues conciliar las clasificaciones tipológicas de las obras de referencia con la vigencia de los bloques normativos que hemos descrito anteriormente en el apartado correspondiente.



Fig.2. Mapa del Reino de Valencia del año 1607. Fuente: www.zonu.com/

6.2 El Origen de la Ordenanzas Medievales y su evolución histórica

Hacia finales del siglo XV se comienzan a desarrollar las primeras ordenanzas que regulan la construcción urbana, con el objetivo de poner freno a la costumbre de ocupar espacios públicos, sobre todo en las calles y cantones, donde las fachadas avanzan paulatinamente, apropiándose del espacio reservado al tránsito de personas y mercancías.

La destrucción del espacio público se ve agravada por el efecto de los incendios, habituales en la época, y tras un incendio, la necesidad de edificar en un corto plazo de tiempo, favorecía la falta de control por las autoridades y la permisividad de irregularidades, que terminaba con apropiaciones privadas del espacio público.

Posteriormente con la desaparición de la necesidad defensiva de las murallas y su derribo, provocó también la apropiación del espacio público reservado entre éstas y las primeras edificaciones, desapareciendo las rondas existentes en las ciudades y empleándose en muchas edificaciones las murallas como cerramientos.¹

La promulgación de las Normas Jurídicas de aplicación local en núcleos urbanos y en las áreas rurales dependientes de ellos atravesó por varias etapas desde los últimos decenios del siglo XI, de este modo, los Fueros y Privilegios han sido considerados como las primeras formas de derecho local existentes.²

¹ Curiel Esparza, Jorge; Cantó Perelló, Julian y Calvo Peña, Maria Asunción. "Las Ordenanzas Municipales en la Edad Media". Actas del Segundo Congreso Nacional de Historia de la Construcción, A Coruña, 22-24 octubre 1998, eds. F. Bares, J. Fernández, S. Huerta, E. Rabasa, Madrid: I. Juan de Herrera, SEdHC, U. Coruña, CEHOPU, 1998.

² LALINDE ABADIA, Jesus: *Iniciación histórica al Derecho español*. Barcelona. 1978. p. 125: diferencia entre fueros, privilegios y ordenanzas municipales. Citado en Ladero Quesada, Miguel Angel y Galan Parrra, Isabel. "Las Ordenanzas Locales en

El punto de inicio de la legislación urbanística en el medioevo lo podemos establecer en "Las Partidas", promulgadas por Pedro I de Castilla y León (1334-1369), que son un compendio de aplicaciones prácticas del saber y de la ciencia jurídica, que reflejan las normas generales de edificación y conservación de edificios y que son descendientes del derecho romano y de normas impuestas por la experiencia, y que se convertirán en el antecedente de las ordenanzas medievales. Junto a las Partidas, encontramos algún Fuero donde se intenta reglamentar las normas generales sobre la urbanística.

la Corona de Castilla como fuente histórica tema de Investigación (siglos XIII al XVIII). Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval. N. 1. 1982.



Fig.3. Valencia en 1832. Grabado de A. Guesdon. Fuente: Cartografía Histórica de Valencia.

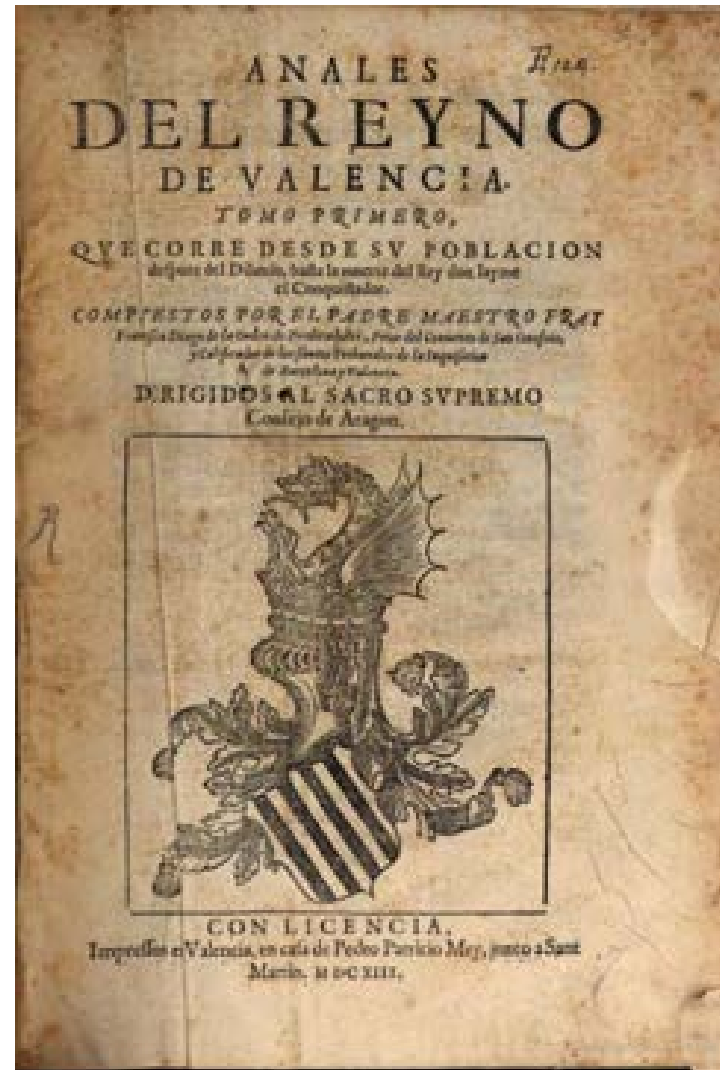


Fig.4. Portada de Anales del Reyno de Valencia, Volumen 1.

En Valencia en “Els Furs” se expresan también algunas prohibiciones que invitan a limitar los derechos de la propiedad en beneficio del espacio público, y poco a poco se empieza a regular la ocupación del espacio público a través del ensanchamiento mediante la expropiación de edificios; y la primera recopilación de leyes y acuerdos municipales, fue realizada en 1371 por el notario Bartolomé Villalba, posteriormente la regulación, fundamentada la costumbre, permitía resolver los problemas derivados del derecho de propiedad, principalmente servidumbres y medianerías³.

Tras la abolición de “Els Furs” en 1707, fueron apareciendo nuevas disposiciones sobre temas urbanos basados en la legislación castellana, con criterios claramente centralizadores, basta citar:

- Las Ordenanzas de Intendentes y Corregidores de 1749,
- La Instrucción de Corregidores de 1788
- Y la Novísima Recopilación de 1805.

Como antecedentes de esta legislación, a lo largo del siglo XIV, aparecen otros documentos como por ejemplo “las Declaraciones de los Munícipes de Valencia”, sobre los inconvenientes que se aprecian por el legado urbano musulmán en la ciudad.⁴

Desde el último tercio del siglo XIII, la insuficiencia o inadecuación de los fueros se suplió mediante la promulgación de ordenamientos y ordenanzas relativos a las localidades concretas donde iban a tener aplicación.

³ TABERNER PASTOR, F. “La Ordenanza Municipal como indicador de la Evolución Urbana: El caso de Valencia”. I Congreso de la Historia de la Ciutat de Valencia. 1988

⁴ Curiel Esparza, Jorge; Cantó Perelló, Julian y Calvo Peña, Maria Asunción. Op. cit.

La extensa época de las ordenanzas cubre más de quinientos años, hasta el final del Antiguo Régimen, e incluso en épocas más cercanas han seguido siendo la expresión normativa más característica de los poderes municipales.

La potestad para emitir las, correspondía tanto a la Corona como a los Municipios y, en las áreas de jurisdicción señorial, a los diferentes señores; en caso de concurrencia, prevalecía siempre la de la Corona o la del señor sobre la del organismo municipal.⁵

Se comprende pues que las ordenanzas hayan sido la manifestación más continua y prolongada de la autonomía de los poderes locales a lo largo de medio milenio.

En la primera mitad del siglo XVI, (junto al movimiento recopilador de legislación general del Reino), se redactan las llamadas Ordenanzas Reales de Montalvo y posteriormente la Nueva Recopilación, de Felipe II.

Así pues, las ordenanzas son el amplio período final de la evolución de las formas del derecho local, en unos siglos caracterizados, ya desde el XIII, por la territorialización cada vez más amplia de las normas legales, favorecida por los principios jurídicos de raíz romanista y por el auge de la autoridad monárquica, de modo que en la prelación de uso de leyes, eran las normas locales subsidiarias con respecto a las territoriales emanadas de la Corona.

Es a partir del siglo XVI cuando se generaliza la aparición de Ordenanzas Municipales, como recopilación de normas y disposiciones, que trataban de los más diversos aspectos de la vida pública.

⁵ Ladero Quesada, Miguel Angel y Galan Parrra, Isabel. "Las Ordenanzas Locales en la Corona de Castilla como fuente histórica tema de Investigación (siglos XIII al XVIII). Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval. N. 1. 1982.

Como ya hemos citado, a finales de la Edad Media, la tendencia a ocupar los espacios colectivos y las pugnas entre los vecinos se ve agravadas por la escasez de suelo edificable dentro de los recintos urbanos amurallados.

Como solución a este problema, no sólo aparecen las ordenanzas de ámbito municipal, sino que además se promulgarán normativas generales, de la que cabe destacar la promulgada en el reino de Castilla, en la que se manifiesta:

“En las placas, ni en los exidos nin en los caminos que son comunales de las ciudades, e de las villas, e de los otros lugares, non deve ningun ome facer casa, nin otro edificio, nin otra lavor.

Ca estos lugares atales que fueron dexados para apostura, o por pro comunal de todos lo que y vienen, non los deven tomar nin labrar para pro de si mismo.

E si alguno contra esto fiziere devenle derribar, puede lo facer, e la renta que sacaren dende deven usar della assi como de las otras rentas comunales que ovieren.

E aun dezimos, que ningún ome que la lavor fiziere en tal lugar como sobredicho es, que no se puede, nin deve defender razonando que lo ha ganado por tiempo”.⁶

A pesar de la claridad de la Ley descrita anteriormente, ésta fue muy quebrantada, lo que obligó a los municipios a repetirla en sus ordenanzas propias.

⁶ Partida III, Título XXXII, Ley XXIII, citada en Curiel Esparza, Jorge; Cantó Perelló, Julian y Calvo Peña, Maria Asunción. "Las ordenanzas municipales en la Edad Media".

Las Ordenanzas Municipales de San Sebastián, de 1489, ya apuntan en la dirección antes descrita, al prohibir la construcción de edificios sin la aprobación del alcalde o algún regidor, que debía acudir al lugar de la obra y marcar los límites del suelo público. Si no se cumplía esta premisa, el propietario estaba obligado a demoler la obra en un plazo de ocho días a contar desde la comunicación de su ilegalidad por parte del consejo municipal.

Los Ordenamientos y las Ordenanzas, cubrían campos jurídicos mucho más reducidos que los antiguos Fueros, porque no se ocuparon, o apenas trataron de cuestiones tocantes al derecho civil y penal o al procedimiento procesal.

En cambio en algunos de ellos, si se regulan los procedimientos y ámbitos de actuación de las autoridades locales, la forma de nombrarlas o elegir las, y la organización de muchos aspectos de la actividad económica agraria, artesanal o mercantil, así como lo tocante a fiscalidad municipal.

Por ello, más todavía que las cuestiones histórico-jurídicas puede interesar el estudio de su contenido, que se refiere a los aspectos más variados de la vida y que permite establecer paralelismos y profundizar en el conocimiento de las comunidades locales, de sus formas de organización y acontecimientos concretos.

Por otra parte, no hay que olvidar que la normativa municipal no siempre alcanzaba la categoría de Ordenanza. Podía contenerse en Actas de Acuerdos tomados en sesiones de cabildo, en documentos emanados de oficiales concejiles (mayordomos, fieles, almotacenes, alguaciles...), o en cuadernos de condiciones de arrendamiento de rentas locales.

De modo que en estudios concretos sobre un lugar, hay que combinar el contenido de las Ordenanzas con el de estos otros tipos documentales, cuando se conservan.⁷

⁷ Ladero Quesada, Miguel Angel y Galan Parrra, Isabel. Op.cit.

No es difícil hacer un esquema de temas y puntos tocados en las Ordenanzas, por ejemplo en la ponencia referenciada de Ladero Quesada, Miguel Angel y Galan Parra, Isabel, las clasifican en :

- De la organización y funcionamiento del concejo.
- De Vecindario. En bastantes ocasiones, las ordenanzas se refieren también al resto del vecindario, a su consideración como tal, y a diversas obligaciones públicas del mismo..., destacamos los Padrones de cuantías, los bienes de propios y la fiscalidad; las rentas y derechos municipales, las multas y de los inmuebles urbanos municipales su uso o arrendamiento.
- De los tipos de gasto municipal, salario habitual de los oficiales municipales, y la contratación de obras y servicios públicos (reparo de murallas, calzadas y puentes, pavimentación, casa ayuntamiento, casa o audiencia de justicia, cárcel, carnicerías y pescaderías, hospitales, estudio o escuela, limpieza, fiestas, organización de feria o mercado, mensajeros, pleitos ...)

También las Ordenanzas de Policía Urbana sobre temas de la vida urbana se subdividen en:

1. Urbanismo: murallas y fortificaciones, licencia de obras, pavimentación de calles, fachadas, orden en las construcciones, caminos y puentes, alarifes municipales y maestros de obras.
2. La limpieza de plazas, calles, fuentes y otros lugares públicos y el alcantarillado.
3. El emplazamiento de actividades malsanas o sucias; mataderos, tenerías, cría de cerdos, palomares, basureros.

4. Regulación de ciertas actividades y servicios como los mesones, baños y mancebías.

Y otros temas como el "El abastecimiento y sus condiciones" "Comercio y Mercado Urbano", Oficios y economía agraria,

Las ordenanzas ofrecen muchas claves imprescindibles para comprender la vida de la sociedad tradicional en sus marcos locales y cotidianos, y en nuestro caso nos ayudara a entender la transformación de la ciudad.

En Europa también hemos visto como han ido apareciendo las Ordenanzas en la regulación de la ciudad, así recordemos como en el caso de Paris,

una de las ciudades pioneras en emprender la transformación

"En una circular de 1855 Haussmann, establece que las fachadas nuevas deben homologar sus elementos, balcones, molduras, cornisas son incorporados al control dimensional de altura y ubicación anterior para conseguir "un efecto arquitectónico" especialmente en sus "Places Royales",⁸

Este modo de controlar la ciudad, será ampliamente copiado y reproducido en todas las ciudades "modernas" a partir de este momento.

⁸ Gravagnuolo, Benedetto, Op. cit.



Fig.5. Grabado vista septentrional de la ciudad de Valencia. Fuente: Atlante español Tomo VIII.



Fig.6. Iglesia de los Santos Juanes en la plaza del Mercado. Valencia. 1888. Fotografía: J. Levy

6.3 Las Ordenanzas y cambios de las Sociedad

El siglo XIX es un periodo de grandes cambios en todas las facetas de la ciudad; de un modo muy lento, está cambiando la forma de las calles y de las plazas pero de un modo superficial con pequeños retoques de líneas y con grandes dificultades de insertar en esta trama edificios singulares, dada la escasez de espacios libres en ella contenida.

En la ciudad amurallada de Valencia, hay una gran cantidad de huertos y espacios libres, pero son de carácter privado y no son accesibles como norma, son de los conventos que están intramuros o de las casas señoriales.

El contrapunto lo encontramos en el espacio público para uso comercial de uso casi exclusivo como por ejemplo la Plaza del Mercado.

Sobre esta ciudad cambiante, también está cambiando la sociedad que va propiciando sustituir la estructura de la vieja nobleza por la nueva sociedad burguesa, junta a la aparición cada vez con más fuerza del proletariado en la ciudad, que ligado a las nuevas estructuras productivas, producirá una alteración de los hábitos sociales y de la forma de vivir la ciudad.

Para la nobleza, la ciudad era el escenario en el que se escenificaba su poder, pero su base económica estaba en las rentas de sus tierras y campos y no de sus propiedades urbanas; junto a la Iglesia tenían grandes bolsas de suelo urbano y propiedades en la ciudad pero para uso privado, en la que se construían grandes edificios residenciales con imagen de tipo medieval.

Todo esto va a cambiar con la transición del poder de la nobleza a la burguesía que ocupara su lugar cambiando toda la sociedad.

Para la burguesía, de origen mercantil y con una mentalidad capitalista más moderna, ahora la ciudad no será tan solo un espacio de representación en el que la posesión es reflejo del estatus social, sino que también deviene en generadora de rentas.

Se trata no tan solo de poseer, sino de poner las posesiones urbanas en el mercado, de convertirlas en objeto y razón de la renta social.

*"Para optimizar el beneficio resultante de las haciendas urbanas la burguesía procederá a la transformación arquitectónica de un gran número de propiedades, reconstruyendo las pequeñas edificaciones menestrales medievales para adaptarlas a su uso como vivienda de alquiler, o incluso fragmentando las viejas casonas señoriales, adaptando parte de las mismas para proceder a la explotación económica del enorme patrimonio nobiliario inmovilizado"*⁹

"La renta urbana sustituirá a la vieja renta agraria, en manos de una nueva clase dominante, la Burguesía y este es el punto de partida de un vertiginoso proceso de transformación urbana y arquitectónica de la vieja y caduca ciudad heredada.

La burguesía, en su ímpetu de optimización de la vieja ciudad medieval la transformará de manera radical, implantando criterios de optimización espacial que afectará a la práctica totalidad del patrimonio edificado.

*Así, con excepción de las edificaciones patrimoniales de mayores dimensiones y algunos edificios singulares, cabe decir que la mayor parte de la ciudad que ha llegado hasta nosotros tiene su origen en el siglo XIX".*¹⁰

⁹ García Codoñer, Angela; Llopis Verdu, Jorge; Torres Barchino, Ana y Villaplana Guillen, Ramon. "El color de Valencia. El Centro Histórico". Ayuntamiento de Valencia – Generalitat Valenciana. Valencia 2012

¹⁰ Ibidem.

En 1787, en el censo de Floridablanca la ciudad de Valencia cuenta con 54.056 habitantes, pero en 1866 en el censo citado por Madoz, son ya 95.107, de los cuales 77.553 residen intramuros¹¹.

Lógicamente el aumento de población genera una mayor demanda de vivienda que ante la escasez de suelo propicia la sobreelevación de los edificios originales y la densificación del recinto intramuros aumentando las rentas inmobiliarias.

Esta redensificación no es homogénea en todos los barrios de la ciudad en la que encontramos barriadas populares y comerciales como el Carmen, Velluters y Mercat, frente a barrios ocupados por los nobles tales como la Seu-Xerea y Universitat Sant Francesc: de esta heterogeneidad social, también se producirá una reubicación de las diferentes tipologías edificatorias en cada barrio.

La concentración tipológica y la especialización de barriadas se apreciara a nivel global.

¹¹ Datos citados en Azaga Ros, Joaquin. Propiedad, inmueble y crecimiento urbano. Valencia 1800-1931. Editorial síntesis Madrid. 1993

6.4 De la Arquitectura Académica al Eclecticismo decimonónico

Todo el proceso de reedificación llevado a cabo en la ciudad amurallada durante el siglo XIX, se desarrollará en íntima asociación con el proceso de implantación del Academicismo Arquitectónico, que se inicia en el siglo XVIII con la construcción de los primeros edificios totalmente acordes al gusto Neoclásico (Temple, Aduana, etc...).

En Valencia, se trata de un proceso que, inicialmente ligado al cosmopolitismo de las élites ilustradas, encontrará su vía de expresión a través de la Academia de Bellas Artes de San Carlos¹², que se convertirá en impulsora y garante del academicismo arquitectónico y de la estética a él asociada; y será precisamente la Academia la impulsora de un proceso de generalización del nuevo gusto estético, que lentamente sobrepasa ra el ámbito de los edificios singulares a generalizarse a la totalidad de las edificaciones de la ciudad.

La escena urbana se transformara y las formas del clasicismo arquitectónico, y los criterios compositivos asociados a las mismas sustituirán las fachadas medievales. Como resultado de estos cambios estéticos, se incorporan criterios academicistas en la composición de las nuevas fachadas en todo el ensanche de la ciudad de Valencia.

¹² En España en 1752 se fundó en Madrid la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, bajo la protección del monarca español, a la que siguió en Valencia en 1753 La Academia de Santa Bárbara.

Su vida fue breve ya que tras fallecer el monarca, la Academia de Santa Bárbara, se quedó sin ayuda económica y por ese motivo tuvo que disolverse en 1761, pero sin duda será el Germen de la futura REAL ACADEMIA DE SAN CARLOS que tras aprobar sus estatutos, en 1768 con el voto favorable de la Real Academia de San Fernando, se creó la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos, por Real Despacho del Rey Don Carlos III, ocupando las mismas aulas de la Universidad en las que había desarrollado su función docente la Academia de Santa Bárbara. www.realacademiasancarlos.com.

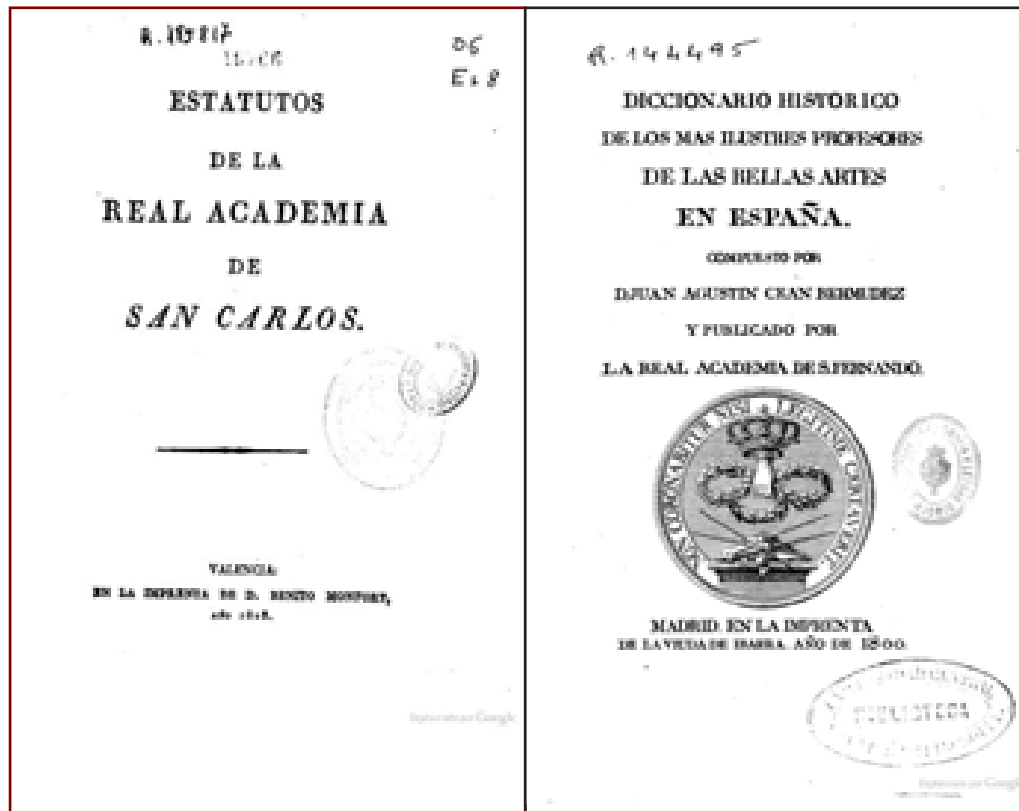


Fig.7 y 8. Portada de los Estatutos de la Real Academia de San Carlos y Diccionario Histórico de la Academia de San Fernando.

6.5 Las Leyes de Composición Academicistas de las fachadas

La fachada principal del edificio, de acuerdo con la tradición academicista, y atendiendo a una organización jerárquica compositiva, estará dividida en tres franjas superpuestas verticalmente, recordando las columnas clásicas y su estructura de basa, fuste y capitel:

1.- La franja inferior (la Basa), estará formada por la planta baja y en su caso el entresuelo, que están unidos en su tratamiento por elementos a doble altura como el portal de acceso al zaguán y los huecos, que se unifican rehundiendo el antepecho de las ventanas del entresuelo.

Los entropaños son tratados de un modo uniforme en toda su altura para remarcar la unidad de esta franja¹³.

2.- La franja central (el fuste), representa la zona noble del edificio y ocupa las plantas de pisos.

El carácter dominante del piso principal se refleja con una mayor abundancia de ornamentación en los huecos, un cambio en el diseño y material en que están construidos los balcones, y la presencia del mirador, aunque en ocasiones éste se prolongue hasta la segunda planta.

3.- Finalmente, el último piso (el capitel), suele ser tratado de un modo distinto a los inferiores, tanto para marcar el final de la zona noble como para atestiguar su menor valor.

Los entropaños son tratados de un modo uniforme entre sí y distinto del empleado en la planta baja.

¹³Años más tarde, Con las Ordenanzas del Ensanche, en el caso de la existencia de entresuelo, se exigirá que la planta baja y este, se diseñen de una forma unitaria.

La zona superior o de remate, aunque bien diferenciada, es la que ocupa una menor superficie de la fachada, ya que, por lo general, no cubre ninguna de las plantas del edificio. Está compuesta por el antepecho que cubre las vistas de la cubierta que, generalmente, se trata de una barandilla de altura similar a la de los balcones, reforzada inferiormente por las molduras que marcan el final de la cubierta, a modo de cornisa.

En ocasiones la barandilla alcanza mayor altura en determinadas zonas, marcando las esquinas y la vertical del acceso. También podemos encontrar la presencia del torreón, dando mayor relieve al remate.

Finalmente un tratamiento abuhardillado de la última planta, con sus correspondientes mansardas, con lo cual la pieza de remate alcanza mayor peso específico dentro del conjunto.

La Fachada trasera, habitualmente es considerada como un espacio residual y no suelen tener composición similar a las fachadas principales.

También como recuerdo de la tradición academicista la composición de la fachada en sentido horizontal, viene dominada por las leyes de simetría.

El caso más simple es el de un edificio con fachada a una sola calle.

- En el Eje principal, de un modo centrado se sitúan los elementos más significativos, el portal de acceso, el mirador del principal y el remate más elevado del antepecho, y luego se amplía a dos columnas de huecos más, una a cada lado.

En función del ancho de la fachada podemos diferenciar entre el número de ejes totales y los ejes secundarios.



Fig.9. Conjunto de edificios en la calle Sueca nº 1, catalogados en el plan especial PEP-2 como "eclecticismo académico"
Fuente: Elaboración propia.



Fig.10. Un ejemplo de edificio clasificado por el PEP-2 como Eclecticismo Académico. Situado en la calle Sueca nº 27, incluido en el Ámbito de Estudio nº 1.
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

Normalmente existe una composición de los ejes de simetría respecto a la fachada completa.

Cuando se trata de la composición de una fachada en chaflán, se sitúa en éste el portal de acceso y, coincidiendo con él, se marca el eje compositivo principal cuya área de acción directa afecta a todo el plano.

Las dos fachadas laterales a calle se configuran siguiendo los mismos criterios empleados en el caso de los edificios a una sola calle, aunque el eje principal pierde algo de importancia al no encontrarse en el portal de acceso.

Además de las referidas leyes de composición vertical y horizontal es importante entender los elementos de composición de los edificios, podemos encontrar:

En el portal de acceso al zaguán de entrada, que puede ser de altura simple o doble, aunque es difícil encontrar los de doble altura en esta parte del ensanche, los remates suelen ser, dinteles, arcos de medio punto o rebajado y sobre estos generalmente se acumula una gran cantidad de ornamentación.

Es también frecuente encontrar un voladizo central en la primera planta, en ocasiones cerrado como mirador.

Las ventanas se utilizan en las dependencias secundarias, en ocasiones se tratan como balcón con abertura hasta el suelo y una barandilla en plano de fachada.

En los balcones podemos encontrar bien barandilla o antepecho de fábrica o, balaustradas.

Las barandillas suelen ser de forja pintada de negro con la agrupación de piezas de fundición, con motivos florales y heráldicos y con iconografías específicas.

Los antepechos de obra suelen recurrir a la balaustrada clásica, con elementos de obra calada que recurren a decoraciones vegetales en composiciones circulares. Los cubre persianas, este elemento suele ser de madera calada, y en ocasiones de hierro forjado o fundido y raramente con placas de terracota u otra piedra artificial.

El mirador, es un elemento característico de la que hemos denominado vivienda patricia, y que es difícil encontrar en este ámbito. Es un mecanismo de relación con el exterior que supone acristalar los tres paramentos exteriores del balcón. Es un elemento distintivo del piso principal, y en ocasiones se prolonga hasta la planta que tiene por encima siendo dos pisos los que disponen del mismo elemento; *estas viviendas son dedicadas a familias humildes de escasos recursos*".

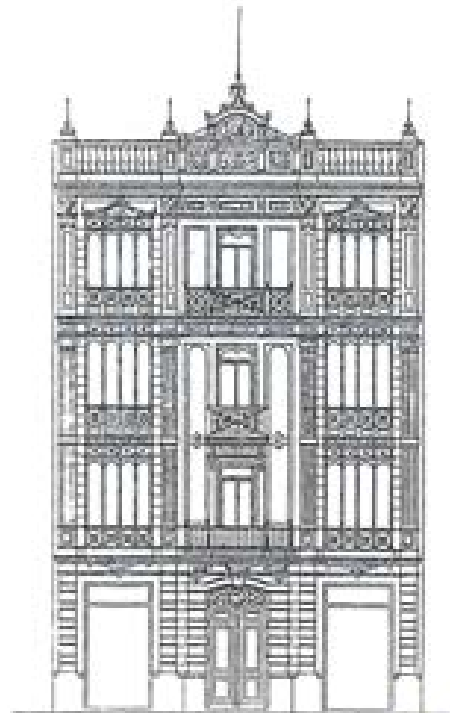


Fig.11. Casa de V. Bochons de 1900, para Miguel Gil en la calle Russafa 12.
Fuente: Citado en página 105 "La arquitectura del eclecticismo en Valencia". BENITO GOERLICH, D.

6.6 Los nuevos instrumentos de la Reforma Urbana. El Plano de Alineaciones

Pero en este momento cuáles son los mecanismos de la reforma urbana para la ciudad consolidada. Son diversas las voces que a mediados del siglo XIX hacían hincapié en la necesidad de abordar procesos de transformación urbana que saneasen la ciudad, y se ampliase el ámbito de actuación de la mera reedificación puntual de los edificios al nivel de la intervención global. Las operaciones de saneamiento en la Ciudad se apoyaban en dos mecanismos de actuación¹⁴:

- El Plano de alineaciones
- Y el Reglamento de Policía Urbana y Rural del año 1844 de Valencia.

¹⁴ Podremos comprobar que estos mecanismos al final se revelaron insuficientes y que propiciaron la aparición de las Ordenanzas y los Planes de Ensanche y/o De Reforma Interior.

El Plano de Alineaciones, uno de los mecanismos de control de la forma urbana más ampliamente utilizado a lo largo del siglo XIX, que pretendía controlar los trazados de los edificios en su linde con el espacio público, para conseguir una mayor regularidad en el trazado viario de la ciudad.

Las estrategias empleadas fueron básicamente dos:

- En primer lugar la práctica consistente en trazar líneas rectas entre los dos extremos de la parcela, lo que en último término definía calles poligonales por acumulación de trazados parciales en líneas sinuosas y curvas;
- En segundo lugar, y el intento de regularizar trazados viarios completos por tendido de líneas rectas de fachadas, que necesariamente se adaptaban a las circunstancias preexistentes.¹⁵

¹⁵ Piñón Pallares, Juan Luis. Los orígenes de la Valencia moderna. "Proyecto de regularización de la Plaza de la Reyna y apertura de la calle de la Paz con la reforma de las vías relacionadas con aquellas." 1883. Fuente: Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.



A nivel administrativo, el Plano de Alineaciones rara vez cumplía una utilidad más compleja que la mera tasación de impuestos y cesiones de superficies al viario público. No obstante, todavía en el plano de 1892 se observa el empleo de este mecanismo de control.

El proyecto de apertura de la calle de la Paz de 1883, constituye la primera intervención de regularización de alineaciones para conseguir un nuevo espacio público.

Posteriormente, en 1891 el arquitecto Luis Ferreres realizó diversos planes de alineaciones en la ciudad de Valencia, que finalmente no fueron realizados. Con excepción de parte de la Avenida "del Oeste".

Ferreres diseñó un proyecto de Gran Vía Norte-Sur desde el portal de Ruzafa a la puerta de San José y la Gran Vía Este-Oeste, desde el puente del Real hasta Guillen de Castro.



Fig.12, 13 y 14. Imágenes del Anejo número 1 del proyecto de Luis Ferreres de la Gran Vía Este-Oeste, Puente del Real, Guillen de Castro. 1891. Fuente: Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.





Fig.15 y 16. La Plaza Redonda, ha sido rehabilitada durante en los últimos años de la primera década del siglo XXI. Imagen histórica de la Plaza Redonda e -inferior- Plaza Redonda rehabilitada.

Fuente: Proyecto de Intervención de Vetges Tu i Mediterrania, abril de 2005.

6.7 Las primeras operaciones de Reforma Urbana y las Ordenanzas Graficas

Con la demolición de la muralla en 1865, empiezan las grandes operaciones de crecimiento de la ciudad con los sucesivos planes de ensanche una de las primeras calles en aparecer fue la calle de Colón, límite natural entre la ciudad histórica y la ciudad nueva, sobre ella se desarrollará la nueva arquitectura.

Una de las operaciones que debemos destacar en este momento es la edificación de **la Plaza Redonda**, espacio cerrado de forma circular y 36 m de diámetro, que pretendía suplir el déficit de servicios comerciales y de abastecimientos en la ciudad, con la construcción del mercado nuevo y la construcción de un nuevo matadero ahora extramuros.

En el espacio libre donde se ubicaba la antigua pescadería y el matadero se proyecta esta nueva Plaza Redonda. La demolición del antiguo matadero, se inició en febrero de 1837 y las obras fueron dirigidas por el arquitecto municipal Salvador Escrig.

A partir de este momento se inicia el proceso con la presentación del arquitecto del proyecto titulado " Plan de la plaza que debe resultar en el local que ocupaba el Matadero Viejo", remitiéndose el proyecto a la Academia de Bellas Artes de San Carlos para que informase sobre el mismo.¹⁶

¹⁶ El informe de la Academia de Bellas Artes de San Carlos, de fecha 10 de julio de 1837, dice lo siguiente: "La junta de Comisión de Arquitectura en sesión de hoy se ha enterado del oficio de 8 de los corrientes y adjunto plan de la Plaza y calles proyectado por D. Salvador Escrig sobre el Matadero viejo, el cual devuelvo aprobado por dicha Junta. Igualmente deseosa de complacer al Excmo. Ayuntamiento ha resuelto se diga a Vs. Que los pisos de las casas hacederas deben correr todos a igual altura del terreno. Que en cuanto a la decoración de sus fachadas exige la hermosura que sea enteramente uniforme presentando la mayor sencillez para facilitar ia ejecución con me-nos dispendios de los propietarios. Y últimamente que no será gravoso a los mismos y si muy conveniente al aspecto público el sujetarlos a unas mismas tintas. De todo lo

Como resultado de este procedimiento y ante la existencia de pequeños reparos por parte de la academia, Salvador Escrig, redactó el proyecto definitivo con los cambios solicitados.

Se genera de esta manera un proyecto normativo a la que todas las intervenciones deben acogerse con independencia de sus dimensiones y del constructor y arquitectos intervenga.

El proyecto contiene una planta de alineaciones que marca los accesos y la traza la curva de la fachada; así como la una propuesta de fachada única -Ordenanza Gráfica- que garantiza la uniformidad de la intervención con independencia del ritmo constructivo y de los agentes intervengan en el mismo.¹⁷

Otro ejemplo de interés, es la **reparcelación del Convento de la Puridad**, en donde las edificaciones construidas se caracterizan por la regularidad de sus fachadas, como consecuencia de una ordenanza dibujada que permite un completo control formal del proceso constructivo a pesar de la variedad tipo lógica interna del complejo construido.

La edificación se compone de una planta baja suavemente almohadillada a modo de basamento, que contiene los portalones de acceso así como las ventanas de semisótanos y entresuelo...

cual ha quedado enterado el teniente de Arquitectura Don Salvador Escrig que se hallaba presente". Archivo Histórico Municipal. Libro de Instrumentos y Documentos, 1837. tI en VETGES TU I MEDITERRANIA. La plaza Redonda de Valencia. Valencia, 1988, citado en García Codoñer, Angela; oc.

¹⁷ Sobre el carácter normativo de la propuesta y la existencia de una ordenanza gráfica J.L Piñón comentará: "Se trata de una ordenanza dibujada no cabe la menor duda. Si repasamos los expedientes de Policía Urbana del año 1837, del cuartel del Mercado, encontramos tres expedientes que ratifican la aprobación de un proyecto -ordenanza- para la reedificación de la nueva Plaza en el espacio del arruinado y extinguido matadero, a través de la técnica anterior", PIÑÓN PALLARES, J.L. Op.cit. Valencia. 1.988. p. 181,.

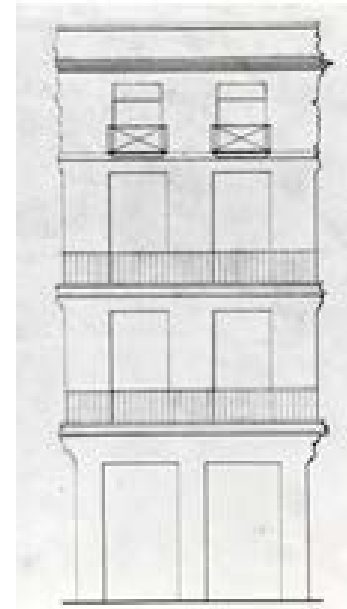


Fig. 17 y 18. Ordenanzas gráficas para el proyecto de la Plaza Redonda. Izquierda, de 1837; derecha, 1873. Fuente: Servicio de Proyectos Singulares, Ayuntamiento de Valencia.
Fig.19. Fotografía de la Plaza Redonda, 2013. Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

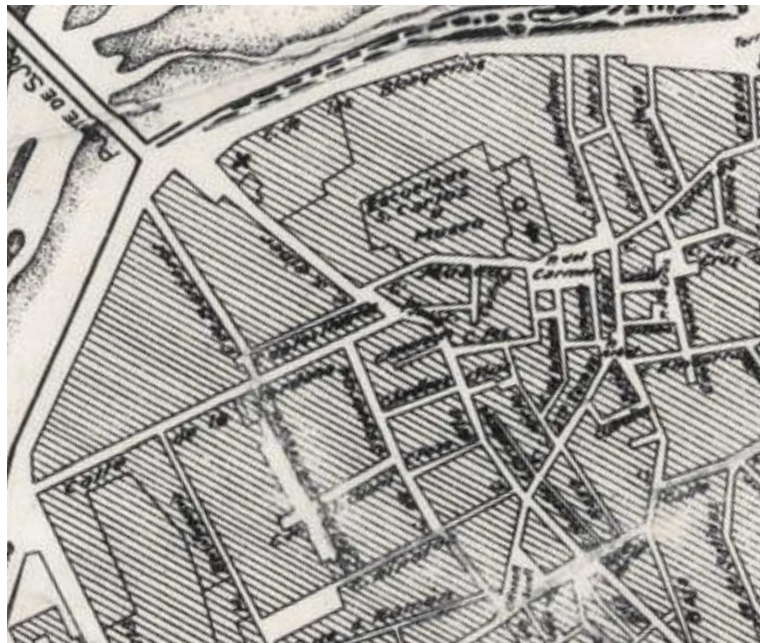


Fig.20 y 21. Plano del entorno del Huerto de Sogueros en el barrio del Carmen de 1853 y 1925 respectivamente. Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia.

Las variaciones desde el punto de vista formal son mínimas, y se aprecian ligeras diferencias entre las calles Conquista y Moro Zeit...¹⁸

El proyecto responde perfectamente a las condiciones formales propuestas en el Reglamento de Policía Urbana promulgado el año anterior, tanto en lo referente a la disposición de huecos, como las dimensiones de vuelos, y diseño de sótanos y entresuelos.¹⁹

Finalmente podemos citar la **reparcelación del Huerto de Sogueros** en 1845, manzana de grandes dimensiones delimitada por las calles Ripalda, Beneficencia, Na Jordana y Sogueros, sobre este espacio, antes huerto, se desarrolla actuación global para alojar viviendas de clase obrera, mediante la construcción de viviendas de baja calidad constructiva y de una extremada simplicidad formal.

La construcción se caracteriza por una absoluta simplicidad ornamental y el empleo de elementos formales más propios de la tipología artesanal que de la vecinal, todo ello con el fin de disminuir los costes de una promoción dedicada a una clase social de renta limitada.

De los ejemplos citados en este apartado se anticipa lo que serán los procesos y el desarrollo de las operaciones de reforma interior para la mejor en equipamientos servicios y la reconstrucción de las zonas burguesas, en estos casos se apoyarán en "las ordenanzas gráficas", hasta la aparición de las ordenanzas de la edificación.

¹⁸ Garcia Codoñer, Angela; op. cit.

¹⁹ A.H.M. 1837. Reedificaciones. Cuartel del Mercado. C-53. Exp. 1. En VETGES TU i MED1TERRANIA Op. Cit. Valencia, 1988. p. 187.

6.8 Las Nuevas Ordenanzas de la Edificación en los Planes de Ensanche. Las primeras Ordenanzas en Madrid y Barcelona²⁰

Como es sabido, el proceso de industrialización en España se plantea con retraso respecto del resto de Europa, este proceso de industrialización, según algunos autores, ha sido la causa directa de la urbanización y del crecimiento de la Ciudad industrial, dando paso a diversas propuestas alternativas en lo que hoy se conoce como urbanística moderna.

Estamos comprobando a lo largo de este trabajo que durante el siglo XIX el crecimiento de la población urbana española ha sido valorado y estudiado especialmente con las propuestas de los Planes de ensanche de Madrid y Barcelona.

Pero estos son casos excepcionales y la reflexión del crecimiento de la ciudad se desarrollan básicamente a través de regulaciones urbanísticas, que inicialmente se encuadran en el ámbito de "policía urbana".²¹

Como resultado de la incapacidad de resolver la ciudad antigua con los planes de ensanche, se requirió atención específica al conjunto de regulaciones de "policía urbana" contenidas en diferentes ordenanzas municipales.

En muchas ciudades españolas, estas regulaciones, fueron objeto de revisión y ampliación en los últimos años del siglo, y una regulación general fue sistematizada en la "Ley de Saneamiento y Mejora de las Poblaciones de 1895".

²⁰ Embid Irujo, Antonio. "Ordenanzas y Reglamentos Municipales en el Derecho Español" Estudios de Administración General. Barcelona.1978.

²¹ de Terán, Fernando. Planeamiento Urbano en la España contemporánea (1900-1980). Alianza Editorial S.A. Madrid 1982..

Durante el siglo XIX van apareciendo las primeras ordenanzas modernas de edificación en la ciudad de Barcelona.

Pensadas en un principio para controlar la imagen de los edificios mediante una regularización de formas y volúmenes y para limitar la ocupación de suelo privado en beneficio del bien público.

Su estudio nos indica que con la evolución de cada ordenanza, la propiedad privada consiguió una mayor posibilidad de edificación y tras cada cambio de normativa, el volumen edificable se ha ido situando en cotas cada vez más elevadas, arruinando el equilibrio de las diferentes tramas urbanas.²²

Las dos primeras ciudades en elaborar disposiciones especiales para la construcción han sido las ciudades de Madrid y Barcelona.

a.- Las Ordenanzas de Madrid de 1847 (que duraran medio siglo de vigencia) responden a la idea primitiva de elaborar unas Ordenanzas de construcción y alineaciones, fueron aprobadas por su Ayuntamiento el 15 de octubre de 1847 y aprobadas el 16 de noviembre por el Excmo. Sr. Conde de Vistahermosa, Jefe superior político de la provincia, imprimiéndose ese mismo año²³.

²² Còcola Gant, Agustín. "El modelo ensanche, Pere Falques y la casa Rocamora. O sobre propiedad, ordenanzas y elementos estructurales en Barcelona a finales del siglo XIX". Espais interiors Interiors: Casa i art, des del segle XVIII al XXI. Jornades Internacionals Espais Interiors. Publicacions i edicions de la Universitat de Barcelona.2007

²³ Doce años más tarde, se mandó hacer una reimpresión a consecuencia de las alteraciones sufridas. Las alteraciones fueron bastantes a lo largo de su período de vigencia y cuando se sustituyen por las nuevas ordenanzas en 1892 el Diccionario Alcobilla, comienza refiriéndose a las antiguas de 1847, "como escritas con pluma de oro, fueron notabilísimas para la época en que se promulgaron, pero el progreso rápido de la sociedad en la segunda mitad de nuestro siglo y el cambio radical de costumbres

De los tres textos que MESONERO ROMANOS, se propuso hacer:

- Ordenanza de policía urbana y rural.
- Ordenanza de construcciones y alineaciones.
- Y el Reglamento Interior.

Solo se redactaran las primeras y estas Ordenanzas estuvieron vigentes hasta la entrada en vigor de las de 1892, con multitud disposiciones adicionales y acuerdos del Ayuntamiento.

Las Ordenanzas municipales de Barcelona son aprobadas por su Ayuntamiento el 11 de noviembre de 1856 y por la Administración central el 28 de marzo de 1857.

En su redacción se encuentran evidentes mejoras respecto a las Ordenanzas de Madrid (referencias a un plan general de alineaciones futuro, reglamentación de instalación de máquinas de vapor, etc), pero con la limitación de no poder prever ni regular el futuro crecimiento de una ciudad encerrada en murallas.

En el ensanche de Barcelona, además es en el que se van a enfrentar las concepciones sobre la atribución normativa a la Administración central o al Ayuntamiento:



Fig.22. Trabajos de empedrado en la ciudad de Valencia en 1920.
Fuente: "Valencia en blanco y negro". Pág. 61

que en su consecuencia se ha operado las había hecho anacrónicas, de suerte que más que para regular las relaciones de la vida moderna podían servir, como documento histórico, para el estudio de aquella que describieron en sus artículos Fíguro y El Curioso Parlante". Por eso han venido rigiendo multitud de disposiciones adicionales, de acuerdos posteriores del Municipio, contradictorios muchos, desconocidos todos para los obligados a cumplirlos. Para ampliar véase: Embid Irujo, Antonio. "Ordenanzas y Reglamentos Municipales en el Derecho Español" Estudios de Administración General. Barcelona.1978.

- En primer lugar, Barcelona es plaza fuerte, con el mantenimiento de sus murallas y con las competencias del Ministerio de la Guerra sobre el control de las construcciones en la zona militar y habrá que esperar a 1858, para que las competencias del Ministerio de la Guerra pasen al de Fomento.

En Paralelo se une el fuerte proceso de industrialización y de acumulación de capital que tiene lugar en Barcelona en la mitad del siglo XIX.

Los dos hechos son contrapuestos. Las ansias de desarrollo son frenadas por la existencia de las murallas y las competencias de Guerra.

6.9 La primera Ley de Ensanche

Otros cambios de la legislación, como la Ley de Ensanche han supuesto una incidencia negativa sobre la libertad normativa de los Ayuntamientos.

La primera ley de ensanche lleva fecha de 29 de junio de 1864 y su artículo 15 dice de la siguiente forma:

“El Gobierno podrá modificar con aplicación a la zona de ensanche las Ordenanzas municipales y de construcción que rijan para el interior de la localidad, conciliando los intereses del común con el Derecho de propiedad y oyendo al Ayuntamiento y a la junta que se crea por esta ley.”

Posibilidad, por tanto, de, modificando las vigentes Ordenanzas²⁴, aplicarlas a la zona de ensanche.

²⁴ Para Bassols Coma, Martín: Génesis y evolución del Derecho urbanístico español (1812-1956), las ordenanzas de Barcelona integraron cuerpo legal de indudable valor jurídico, que aporta innovaciones sustanciales, hasta el punto de que, sin exageración, puede reputarse el primer texto moderno de origen netamente estatutario de la España contemporánea, págs. 96 y 97.

Pero en 1864 rige la Ley de Ayuntamientos de 1845 y que ésta, en su artículo 81, párrafo 1.º y 4.º, Atribuye al jefe político (gobernador luego) la aprobación de las Ordenanzas de policía urbana y rural y la formación y alineación de calles, pasadizos y plazas.

En 1874 en Barcelona, se nombra una comisión para la reforma de las ordenanzas municipales y además el reglamento de la ley de ensanche de 1876, concede a los ayuntamientos un plazo de seis meses para rehacer las normativas y su aplicación exclusivamente a las áreas de ensanche.²⁵

Con carácter general, otro aspecto a valorar será el sistemático incumplimiento de las Ordenanzas entre los propietarios para conseguir una mayor edificabilidad, a través de una mayor altura y número de plantas o de aumentar la profundidad edificable, por lo tanto un aspecto será el conocer el edificio proyectado y otra el conocer el edificio construido generalmente diferentes.

Las “infracciones urbanísticas” con miradores o balcones más allá de lo permitido estaba sujeto al pago de sanciones, con lo que una fachada de estas características da un índice de valor añadido y distinción al propietario al dar a entender que no le importaba hacer frente a cualquier tipo de multa.²⁶

²⁵ El 28 de Abril de 1879 se aprueba por medio de una Real Orden las nuevas condiciones de edificación para la zona proyectada en el Plan Cerda.

²⁶ Còcola Gant, Agustín. “El modelo ensanche, Pere Falques y la casa Rocamora. O sobre propiedad, ordenanzas y elementos estructurales en Barcelona a finales del siglo XIX”. Espais interiors Interiors: Casa i art, des del segle XVIII al XXI. Jornades Internacionals Espais Interiors. Publicacions i edicions de la Universitat de Barcelona.2007



B.7 LOS REGLAMENTOS



Fig.23. Antiguo Portal de Russafa de 1865.
Fuente: Ayuntamiento de Valencia. www.valencia.es

Fig.24. Portado del Reglamento de Policía Urbana y Rural.

7.1 El Reglamento de Policía Urbana y Rural de 1844

El segundo mecanismo de control global de la forma urbana empleado en Valencia a lo largo del siglo XIX, y que tuvo un impacto mayor que la rectificación de alineaciones, mediante el "Plano de Alineaciones", fue el Reglamento de Policía Urbana y Rural, aprobado el año 1844, y que tenía como objetivo último controlar formalmente la edificación efectuada en la ciudad de Valencia.

A finales del siglo XVIII, comienza a hablarse en España de la "Ciencia de la Policía" siguiendo los modelos de Francia o de países germánicos.

Para alguno de estos autores, la normativa de Policía Urbana y Rural será una parte del derecho administrativo, cuyo objeto es velar por la seguridad, salubridad, comodidad, ornato y reposo público en las ciudades. Realmente las ordenanzas municipales se manifestarán como la traducción escrita de los principios de la Policía Urbana.

La "Junta de Policía" creada en 1789, será la encargada de ir aplicando las distintas normativas vigentes, e incluso en algunos casos, desarrollará propuestas de promoción de vivienda.

La ausencia de un texto de consulta que recogiera las disposiciones o la práctica edificatoria, obligó a la corporación municipal, que en uso de las facultades que le concedió la Ley decretada el 30 diciembre 1843), vio necesaria la publicación de un Reglamento en 1844, de Policía Urbana y Rural, cuyo objetivo primordial era el de agrupar las leyes, órdenes y decisiones vigentes hasta esta fecha, y editarla bajo el título de "Reglamento de Policía Urbana y Rural para Valencia y su Término" de 1844.

"La publicación del Reglamento suponía, al menos formalmente, un borrón y cuenta nueva en la práctica constructiva", si bien, en la práctica, ni en Valencia reinaba el caos más absoluto antes de la publicación ni después se observaron cambios notables"²⁷.

A pesar de la precocidad del texto valenciano respecto a sus homólogos de Barcelona y Madrid, hay que reconocer el escaso alcance regulador del mismo, en comparación con aquellos, de hecho, el Reglamento de Policía de Valencia de 1844, es una compilación de leyes, ordenes y decisiones vigentes hasta la fecha, que está compuesto por un total de 34 artículos, número que resulta escaso si lo comparamos con los 235 que componen el de Barcelona y los 431 del de Madrid.

Esta será la razón de la crítica expuesta por el arquitecto Antonino Sancho, que deploraba "la escasa extensión y falta de calidad del texto regulador".²⁸

Este texto constituye la primera recopilación de las ordenanzas valencianas en el periodo constitucional, y podemos comprobar la influencia y a veces casi copia literal de diferentes normas o artículos de las ordenanzas de Madrid.

El texto se compone de 34 artículos, clasificados según su contenido:

- 15 artículos referentes a la Realización de obras
- 3 referentes a la Inspección de obras,
- 7 relativos a edificios ruinosos
- Y 8 relacionados a la comodidad y el ornato.
- Finalizando con una disposición general.

Al tratarse de una recopilación, el Reglamento, carece de unidad, no existe una idea clara de materialidad urbana y se estructura en compartimentos estancos

²⁷ Piñón, Juan Luis Op.cit

²⁸ Taberner, Francisco, op. cit.

que desarrollan aspectos concretos, olvidando en muchos casos los problemas más acuciantes de la ciudad.

El propio Reglamento confirma el origen de algunas normas recopiladas, por ejemplo, la "real provisión del Consejo de Castilla de 8 de octubre de 1751, que previene la literal observancia de la ley 8.ª título 7.º de la novísima recopilación"

El Reglamento comienza centrandó cual es uno de sus objetivos, el ornato y el orden dentro de la ciudad

"Nada contribuye tanto a formar una idea favorable de la civilización de un país, como el ornato, limpieza y buena disposición de las calles, edificios y puestos públicos que acreditan con su buena distribución y construcción el gusto de sus habitantes y altura a que se encuentran las bellas artes"

En la ciudad vieja, es angosta y desigual y necesita mejorar y "ponerse al nivel de las mejores poblaciones de Europa", pero se necesita un método que garantice el ornato y sobre todo la seguridad, y así lo justifica:

"Para conseguirlo es indispensable no solamente hacer una recopilación de las diferentes instrucciones y superiores resoluciones vigentes, sino que también es conveniente el disponerlas en corto volumen, para que de este modo se hallen al alcance de toda clase de personas, y en especial de las que tienen precisión de entender en obras públicas o particulares, pues de otro modo se hallarían muchas veces en contradicción con estas leyes, y entonces la Autoridad municipal se vería obligada a aplicarles la pena marcada por las mismas, además de proceder a derribar o deshacer lo que no estuviera conforme".

Es claro que el interés de nuestro trabajo es el ámbito de Russafa y que en aquel entonces no era aún término de Valencia, pero nos ayuda a entender en contexto máxime cuando el Reglamento es de aplicación tanto intramuros como extramuros y que en estas fechas Valencia ya estaba creciendo extramuros muy cerca de Russafa.

Una de las principales aportaciones, ya en su artículo nº 1 es la necesidad de

"Disponer de un arquitecto o maestro de obras para poder edificar, tanto para "obra de poca o mucha entidad, ya sea por reedificación de fachadas o embellecimiento de ellas", deberán, "elegir un Arquitecto o Maestro de obras,... que se encargue de la dirección de los trabajos". El elegido antes de empezar la obra deberá presentar al señor Alcalde Constitucional o a quien desempeñe en su nombre la Policía urbana y rural, el correspondiente memorial acompañando además perfil o diseño, bajo apercibimiento de multa o hasta incluso la demolición si se ha hecho maliciosamente".

Otra novedad del Reglamento es el establecimiento de un procedimiento de inspección para toda la ciudad, tutelado por "Profesores de Arquitectura" pero que cuenten con el visto bueno de la Academia de San Carlos, para ello divide el territorio en cuatro cuarteles, Mercado, del Mar, de San Vicente y de Serranos, y en cada cuartel designa un

"Arquitecto de conocida probidad, conducta e inteligencia" para "practicar los reconocimientos, operaciones y diligencias que se le preceptúen por el señor Alcalde Constitucional" y además el encargo de vigilar y "todo referente a Policía urbana y rural en su respectiva demarcación."

Y como responsable un :

“Arquitecto mayor, y con arreglo a las reales cédulas de S. M. y señores del Consejo expedidas en 28 de febrero de 1787, y 2 de octubre de 1814, que se hallan vigentes, habrá también otro profesor de Arquitectura, que por sí solo o en unión del Inspector de cuartel, según lo requiera el caso y disponga la Autoridad local, entenderá indistintamente en los asuntos de Policía Municipal de la ciudad y su término”.

Estos puestos no son permanentes como si fueran funcionarios, es más se les advierte de que no tienen derechos especiales sobre las obras del cuartel:

“Durarán cuatro años, pasados los que deberán renovarse los cinco profesores, a cuyo fin la Academia de Nobles Artes de San Carlos facilitará una lista de los que puedan serlo, y con referencia a ella se procederá al reemplazo de los existentes”

Reforzando el papel del arquitecto se regula todo el proceso de la edificación desde la petición de la licencia hasta la finalización de la obra bajo la supervisión del mismo, que será responsable de que todas las construcciones se ajusten estrictamente al proyecto presentado para la obtención de la licencia.

Establece lo que hoy llamamos “fuera de ordenación” para los edificios que no estén alineados:

“En el caso que se solicitare por algún Arquitecto o Maestro de obras hacer alguna transformación de fachada, de manera que pueda fortificarla e impedir el ensanche y rectificación de la calle, no se concederá el permiso, porque el primer objeto debe ser el ensanche de las calles tan necesario en esta ciudad.

Este reglamento también regula la dimensión de la acera en relación con el ancho de la calle, especificando igualmente las características de la piedra a emplear y empieza a regular los voladizos y otros elementos:

“no podrán construirse de nuevo, ni reponer los salidizos, pasadizos, pórticos, corredores, tejadillos de madera o de obra, ni cosa alguna que sobresalga de las paredes de fachada recayentes a calle o plaza pública;

“ Las rejas y balcones habrán de ser de hierro, sin permitirse parte alguna de madera, no pudiendo tener resalte a salida a menos que no disten doce palmos contados desde el piso de tierra hasta la planta inferior de aquellos, por lo que incomodan a la libre circulación de los carruajes y aun del público”

“La reposición de ninguna clase de canales o canalones, ni la construcción o reparación de alero que exceda de tres palmos de vuelo, ni que despida las aguas a la calle, sino que estas deberán dirigirse precisamente a las acequias por la parte interior del edificio”;

“Los sótanos y cuevas de las casas que se reedifiquen en adelante o se construyan de nueva planta, no deberán salir de los límites del grueso de fachada a calle, plaza ó camino”

El Reglamento no trata las condiciones de distribución y uso de la edificación, participando de una ideología burguesa que limita la capacidad de intervención de la administración, exclusivamente a lo referente a la escena urbana, por ejemplo, en el artículo segundo señala que:

“Todo cuanto registra el público debe ofrecerle regularidad y aspecto bello y agradable”, pero sin unas especificaciones claras y normativas que permitan un control efectivo de las consideraciones estéticas de los edificios construidos.

Este Reglamento, de acuerdo con los criterios que deben informar de la reconstrucción de la ciudad y con los principios básicos de la sociedad, especialmente con el derecho de la propiedad, se ocupa única y siempre en armonía con la rectificación de alineaciones.

“Si bien el reglamento prefigura formalmente ciertas partes de las casas, no podrá verse una casa tipo a través de este reglamento, ya que la historia de disciplina urbanística nos ha demostrado que la tipificación de las casas en el siglo XIX tiene que pasar por la normalización de su parcelario”.

En resumen, el Reglamento es un perfecto reflejo de las tendencias academicistas imperantes en Valencia a mediados del siglo XIX y en este caso, el reglamento no fue más allá y no establecía la limitación de altura según anchos de calle como sucederá en las ordenanzas posteriores, los límites eran la solvencia económica del propietario y la limitación de alturas fijada por el límite tecnológico, pero el efecto puede ser el opuesto al deseado al permitir la edificación de casas de cuatro o cinco pisos en calles estrechas, y por contra puede permitir la aprobación de edificios de escasa elevación en calles y plazas principales.

7.2 Bandos Generales de Buen Gobierno de 1848 y 1859

Principalmente estos Bandos surgen como consecuencia de que la multitud de disposiciones de buen gobierno dictadas en épocas anteriores:

“Coartaban la acción de la autoridad cuando se trataba de castigar las infracciones, y hacían a cada momento precisa su nueva publicación”.

La mayor parte de sus artículos pretenden regular el tráfico, la eliminación de basuras, la limpieza de las calles por control de alimentos, y empiezan a regular los tiempos de parada de carruajes y caballerías en los tiempos indispensables para carga o descarga.

El nuevo texto de 1859 manifiesta la influencia ejercida por las ordenanzas de Madrid, debidas a Ramón Mesonero Romanos, que este bando copia literalmente.

En esta edición, no abundan las referencias a la actividad explicatoria, y aún menos a la Urbanística, reduciéndose los artículos de edificación a un epígrafe sobre construcción de andamios.



B.8 EL PRIMER PLAN DE ENSANCHE DE 1858



Fig.25. En la página anterior dibujo de la Plaza de Toros y su entorno en 1860. Fuente: www.juanansoler.blogspot.com.es/

Fig.26. Proyecto General del ensanche de la ciudad de Valencia de Monleón, Sancho y Calvo. Fuente: Cartografía Histórica de la ciudad de Valencia.

8.1 El Proyecto de Ensanche de Valencia de Monleón, Sancho y Calvo. Antecedentes del Plan

En la Memoria para el Ensanche de Valencia de 1859, ya se puede leer

“No data de nuestros días la imperiosa necesidad de dar un nuevo ensanche a la población viene indicándose desde mediados del siglo diez y seis; en cuya época se lamentaba ya en una memoria manuscrito presbítero Quas, dé la estrechez en que vivía la multitud de mercaderes y artesanos que poblaban Valencia.”

El primer proyecto de Ensanche para Valencia fue presentado el 22 diciembre 1777 por Matías Perelló y Vicente José Carroz, Marqués de Mirasol. Este plan cubría, en líneas generales, la misma área que el definitivo de 1884 y también conllevaba el derribo de gran parte de las murallas.²⁹

El primer Ensanche aprobado en la ciudad de Valencia, será el de Calvo, Ferreres y Arnau en 1887, pero para entender la configuración de esa propuesta en especial en el ámbito del ex pueblo de Russafa, tendremos que ir más allá del ensanche finalmente aprobado, tendremos que conocer el Plan de Monleón, Sancho y Calvo.

Es mas podemos dar un paso e identificar la influencia de Antonino Sancho incluso antes de participar en la redacción de esta propuesta.

Es en este largo y complejo camino hacia la definición de la nueva imagen de la ciudad donde destaca la fundamental aportación, teórica y práctica, del arquitecto Antonino Sancho y Aragón, su “Plan General de Reformas” de 1855 constituía el obligado marco de

²⁹ TEIXIDOR DE OTTO, MARÍA JESÚS. “Funciones y desarrollo urbano de Valencia” página 284.

referencia de las operaciones de reforma urbana en la que los ensanches “exterior e interior” se concebían como medio indispensable para abordar con éxito la transformación de la ciudad antigua...³⁰

Este Plan General de reformas coordinado por Sancho pretendía cubrir 15 objetivos, técnicos legales y financieros, y su relación y tramitación se encargó a una Junta o Comisión de Reformas con representación de todos los estamentos ciudadanos.

El nuevo Plan de Ensanche planteaba como alternativa a “esos sombríos callejones sin sol, malolientes y causa de enfermedades de la ciudad antigua, se propone para el nuevo ensanche algunas «casas de poco coste de un piso con sus bajos intermediados de un descubierto común para ambos lados y de módico alquiler”.

“Ahora bien, cuando la memoria parece inspirada en Sancho, sorprende el que no se recoja en esta memoria el modelo de casa de vecindad de tradición Fourierista que propone Antonino Sancho en su libro, sobre todo cuando se refiere a las casas de vecindad sobre solares extensos y ventilados, con grandes patios y con corredores de comunicación a los pequeños departamentos.”³¹

Descripciones que a pesar de que desde una perspectiva localista nos legitimarían para establecer conexiones entre la propuesta de Antonino Sancho y algunas soluciones incluidas en el Atlas del Anteproyecto de Ensanche de Barcelona de Ildefonso Cerdá de 1855 (CERDA, 1855), a la vista de experiencias próximas y

³⁰ Para conocer más sobre el pensamiento de Antonino ver: VETGES TU I MEDITERRÀNIA. “Permanencia de las ideas del arquitecto Antonino Sancho sobre el diseño de la ciudad en El Ensanche de la Ciudad de Valencia publicada de 1884”.

³¹ Distribución que permitiría la mancomunidad sin perder la independencia, y que crearía un orden en la convivencia como consecuencia de la centralización visual del conjunto (SANCHO; 1855: 153-4).

sobre todo la fecha de publicación de las Mejoras..., en 1855, la misma que el Atlas, nos recuerdan que este tipo de proyectos eran moneda corriente a mediados de siglo, no sólo en España, sino en Inglaterra, en Francia, en Bélgica y en todos aquellos países sometidos a los dictados de la Revolución Industrial.

*“No hay más que acudir a las ilustraciones con las que Teyssot (GUERRAND 1981) completa Le origini delta questione... de Guerrand para darnos cuenta de la profusión de tipos en la línea esbozada, incluso mucho antes de la propuesta fourierista; lista que puede ser aumentada acudiendo a estudiosos del alojamiento de la clase obrera inglesa como (TARN 1971)”.*³²

8.2 Motivación del Ensanche

Tal y como reconoce la Memoria justificativa de Monleón, Valencia ha experimentado un gran auge político, comercial e industrial de treinta años a esta parte, aunque

“Esta bellísima ciudad de la Edetania, encerrada en el vasto recinto de sus extensos jardines, bañada en la luz de su sol y adormida al blando murmullo de sus brisas, no era más 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.

La ciudad empieza a mejorar y disfrutar con sus obras publicas y las obras de mejora:

- “las aguas potables , conducidas por medio de construcciones imponentes y la variedad de sus elegantes y sólidas fuentes monumentales y vecinales,
- la mejora de las aceras y adoquinamiento de sus principales calles y plazas.

³² Piñón Pallares, Juan Luis (2004).

- La llegada del gas.
- la construcción del nuevo Mercado.
- la bellísima plaza del Cid y el heroseamiento de otras plazas por medio de ricos arbolados.
- la construcción de las nuevas calles del rey D. Jaime, del Moro Zeit, de la Conquista, del Poeta Quintana y otras que se han abierto en el huerto del Partit.
- la magnífica variedad arquitectónica, observaban las casas nuevamente levantadas que siguen levantándose todavía;
- la introducción de diferentes relojes públicos
- y sobre lodo el adelanto de ese Puerto, que hoy abriga los buques de gran porte
- y ese camino de hierro que transmite los productos de esa tierra de oro que cubre las orillas del Júcar

Pero uno de los más graves problemas que se encuentran en el trazado de la ciudad como reflejo del concepto de ciudad amurallada y calles irregulares:

“Se ha procurado, de la manera mejor posible, ensanchar y regularizar la alineación y la uniformidad de sus calles: han desaparecido recintos asquerosos y mal sanos que servían de caverna a la más baja corrupción: edificios admirables han llenado los puntos más solidarios y peligrosos: todo mejora rápidamente; y lodo mejorará, porque el impulso está dado y nada le puede contener

La población ha invadido lodos los senos de la Capital, y sin embargo se siente ahogada: necesita más aire, mas anchura. ¿Cuántos habitantes han reemplazado a las solitarias y pacíficas y comunidades, que vagaban por el inmenso convento de la Puridad, por el de las Magdalenas, de Santa Ana, de San Agosto de la Merced de San Francisco del templo del Carmen de Santo Domingo de los Jesuitas y de San Julián?.”

Valencia ha alcanzado los más de cien mil habitantes y no pueden contenerse en el estrecho recinto que les oprime y la necesidad del ensanche no puede aplazarse más.



Fig.27. Replanteo de los trazados ferroviarios anteriores al Ensanche. **A** Estación del Norte.
Fuente: Elaboración propia sobre Plano de Valencia de 1855

La propia memoria repasa la historia de la ciudad, desde la Fundación atribuida a

“un caudillo llamado Romo, otros a los saguntinos, de origen griego, y otros en fin con mas critica y mejores datos al cónsul Décimo Junio Bruto por los años doscientos treinta y seis antes de la Era cristiana, siguiendo la opinión de los mas concienzudos escritores antiguos”.

Después la ocupación árabe que tanta huella dejo y donde se construyeron además las cloacas y valladares bien ampliando o reformando alguno, que suponen construido por los romanos, la conquista en 1238

“El Conquistador entró en Valencia en nueve de Octubre del citado año; y una gran parte de pobladores mahometanos se dirigieron a la otra banda del Júcar, con arreglo a las bases de la capitulación. El monarca distribuyó entre sus jefes y soldados los edificios y tierras abandonadas, conforme se lee en el libro de sus Donaciones, dando principio a construcciones suntuosas.”



Fig.28. Valencia. El público esperando la llegada de los reservistas en los alrededores de la estación del Norte. Fuente: www.adif.es

El ámbito de la Ciudad no varió después de la conquista, las calles se conservaron tortuosas, estrechas y oscuras, y la ciudad recibió “en su seno las grandes masas de cristianos venidos de Aragón, de Cataluña, de la Provenza, muchos de Castilla, no pocos de Mallorca, bastantes de Italia, y sobre todo de Sicilia, y otros grupos no menos importantes por su número como por su riqueza, formados de moriscos, judíos y esclavos africanos”.

La población no podía contenerse dentro de las murallas romano-árabes y se hizo necesario durante el reinado de Pedro IV el primer ensanche de la población en 1356.

El plano topográfico del padre Vicente Tosca es un excelente documento para entender la ciudad en esta época, la superficie de Valencia es ahora de un millón trescientos mil metros cuadrados, y el perímetro cuatro mil quinientos metros lineales.

La expulsión de los moriscos en 1609 despobló muchos de los barrios de la Ciudad, pero siguió creciendo durante el siglo XVIII.

En 1718 contaba el reino 69.760 familias con 255.000 individuos; en 1761 había 151.128 familias con 716.886 individuos, y en 1.800 existían 192.970 familias con 771.881 individuos.

A proporción de la del reino creció la población de la capital y en 1831 dentro de la Ciudad, 411 manzanas, 9.030 casas, 428 calles y 131 plazas en los cuatro cuarteles intramuros, demarcados desde el año 1769.

“La de la Capital en 1787, comprendiendo los cinco arrabales, no llegaba á cien mil almas; y en el censo practicado últimamente resultan 104.419, se aprecia debidamente el aumento de población y debe tenerse en cuenta las grandes pérdidas por la guerras y por las epidemias del cólera de 1831, 1854 y 1855.

El Plan de ensanche de la ciudad, intenta su desarrollo invocando diversas razones entre las que destacamos:

- La salubridad,
- La higiene,
- Y la escasez de viviendas que a su vez ven incrementadas sus rentas inmobiliarias.³³

Por ese motivo, la memoria de plano de ensanche de Valencia de 1959, sensible a este fenómeno lo recoge en los siguientes términos:

“sus casas han aumentado y mejorado efectivamente en pocos años», añadiendo que las clases acomodada y media, al paso que residen en los barrios más nobles y encitrados, ocupan más de la mitad de la superficie del terreno habitable y componen apenas la tercera parte del vecindario”.

También se hace una escueta descripción del parque residencial,

“Casas bajas y escalerillas de cuatro o cinco pisos, fundadas sobre reducidísimos solares”. “Muchos propietarios, teniendo en cuenta sus solos intereses privados han desdeñado la comodidad de los inquilinos de sus casas”,

Lo que insinúan los autores del Plan es el hecho de la elevación ininterrumpida de los alquileres, la actitud de los propietarios de “no reparar los deterioros por graves que vayan siendo ... verificando remiendos o mezquinas mejoras”.

³³ Las reedificaciones se suceden ininterrumpidamente desde principio de siglo, produciéndose un vertiginoso aumento después de la depresión de los años treinta. Sobre las particularidades y alcance de la renovación del caserío urbano de Valencia puede consultarse PIÑÓN (1988) y sobre reseña de la cuantía de esta elevación de precios de los alquileres ver la voz Valencia, en AA.VV. 1994 pag. 165, ambos citados por Piñón Pallares, Juan Luis

En relación con la situación de las viviendas, se cita la baja calidad de los hospedajes y habitaciones que son subarrendados

“Consecuencia de las malas condiciones de las viviendas, de la mucha pobreza y del alto precio de los alquileres, es el pernicioso abuso de los hospedajes y de los subarrendos de esas mismas habitaciones”,

Esta situación se complica cuando se subarrienda y se aumenta la densidad de la ocupación “Seis o más individuos de diferente edad, sexo y procedencia, que duermen juntos” lo que aumentará un problema de salud grave como la aparición del cólera en la ciudad.

Otro de los condicionantes será la ubicación de los terrenos elegidos para el ensanche, describiendo la huerta frondosa que les rodea con terrenos llanos y sin accidentes.

Aires secos salvo al mediodía.

“Mas húmedo 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, 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.”

Es claro que la presencia de la Albufera, era un grave inconveniente para que la ciudad se acercara a ella, es mas se produce una afirmación de “tipo higienica” en línea con las tendencias del momento que afectan directamente al núcleo de Russafa y a su huerta:.

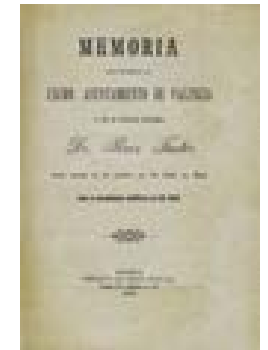


Fig.29. Plano topográfico de la ciudad de Valencia del Cid. Distribución por calles y barrios de la mortalidad colérica. Valencia, Imp. de Manuel Alufre, 1886. Fuente: Colección Historicomédica de la Universitat de València. www.hicido.uv.es/Expo_medicina/Patologia_XIX/microbiologia.html

“Hay sin embargo una circunstancia geológico-higrometro-sanitaria que debe tenerse en consideración al recorrer la parte de la 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”.

“Indicadas estas ideas higiénicas, no pasamos desapercibida la influencia que las frecuentes cotidianas de la huerta de Ruzafa puedan ejercer sobre la nueva población, que va á aproximarse al foco que las prepara ó determina;

pero téngase presente que la superficie que por el mediodía ha de estender el casco de Valencia es la mas estrecha de toda el area marcada, pues no llega al poblado de Ruzafa y termina sobre el rio a corta distancia do la puerta del Mar.”

Aunque no se dice en la Memoria, el área de expansión en esta zona se reduce por dos motivos:

- el primero la presencia del pueblo de Ruzafa, que es “casualmente tapado” por el cajetín derecho explicativo del Ensanche.³⁴

- el segundo motivo es la presencia de la vía que une la ciudad con el Puerto y que pasa tangente a la Plaza de Toros construida por el momento también por el arquitecto Monleón.

Se da la circunstancia que en el termino municipal de Russafa, que entonces incluía la Albufera, la

³⁴ Hemos eliminado el cajetín y colocado el núcleo existente en el plano del replanteo para comprobar la proximidad evitada desde los límites del ensanche.

epidemia de colera se había tomado mas vidas que en otras partes de la ciudad, por ello son constantes las referencias a este hecho.

“... son tan raras las fiebres intermitentes, como en el interior de esta población, salvas las épocas de influencias atmosféricas...”.

El sitio que las anida en la huerta de Ruzafa... 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 perennes humedades pueden contarse como preparación constante, va estrechando de día en día sus límites antiguos, teniendo ademas 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 un, 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 punto 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 nueva población, que se proyecta, no ha de estar mas amenazada de las intermitentes, que lo está hoy la parte de Ciudad próxima a Ruzafa, mayormente modelando la higiene la moderna construcción”.

8.3 El derribo de las murallas

Otro hito importante en este momento será la permanencia de las murallas; en 1856 el Ayuntamiento de Valencia solicitó a las Cortes la autorización para la demolición de las mismas, poniendo en marcha un proyecto de mejoras basado en el redactado por Sancho el año anterior. El derribo se inició en 1865.

Los problemas sobre la titularidad de los terrenos ocupados por los muros entre el Ayuntamiento y Capitanía General impidió el desarrollo de estas obras.

También resulta anecdótico citar, que el Ayuntamiento de Russafa, se opuso a la demolición de las murallas de la ciudad y, ante la imposibilidad material de su impedimento, solicitó del Ayuntamiento de Valencia, la posible concesión sobre los escombros y pertrechos, consecuencia de dicha demolición.³⁵

*“Hallándose el Ayuntamiento de Valencia derribando las murallas por la parte opuesta a la parte de Ruzafa a cuyo punto parece que tarda mucho en llegar el derribo, se solicita del Ayuntamiento de Valencia que conceda a esta corporación el derribo de la parte del muro, concesión de los escombros y pertrechos que salgan”.*³⁶

En la petición de demolición de las murallas se argumenta que

“Ante la imposibilidad real de acometer transformaciones importantes en el recinto urbano, el Ayuntamiento tomó la firme determinación de iniciar el “Ensanche exterior”,



Fig.30 y , 31. Muralla de Valencia y la Ciudadela. Fuente. Valencia en 1888

Fig.32. Demolición de la ciudadela. Fuente. www.valenpedia.lasprovincias.es

³⁵ TABERNER, F. GONZALO, C. GIL, V. GUILLEN, E. Y TABERNER, A. “Barrio de Ruzafa” Trabajo para el Ayuntamiento de Valencia

³⁶ Actas Ayto. Ruzafa. 4 marzo 1866

Seguramente estimulado por las experiencias de Barcelona y Madrid, pese a que en ocasiones anteriores se habían manifestado las dificultades inherentes a la envergadura del tema.

En este momento, se repiten las soluciones erróneas así por ejemplo, tras el derribo de la muralla y su sustitución por rondas urbanas se repetía el esquema de ciudad amurallada con mayor superficie en su interior, aunque ya no por motivos militares pero si por motivos fiscales.³⁷

³⁷ El proyecto de una segunda muralla -sin duda tributaria- delimitando el ensanche obscurece cualquier planteamiento moderno. Algo que, por lo demás, no nos debe sorprender cuando el Anteproyecto de Ensanche de Madrid de 8 de abril de 1857, de Carlos María de Castro, contenía una muralla de las mismas características circundando el área de ensanche. La construcción de una nueva muralla, no sólo negaba la historia sino que condenaba al fracaso la primera experiencia de expansión urbana. Citado por Piñon Pallares.

El derribo de las murallas se aprovechará sólo en parte al proponer que

“El espacio que quedará entre las casas antiguas y la línea de las nuevas...” fuese ocupado por “una ancha calle o bulevar de 25 metros”,

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



Fig.33. Fragmento del Plano geométrico y topográfico de la ciudad de Valencia del Cid de 1853, en el que se observa la rotura de la muralla para permitir el acceso del ferrocarril al centro de la ciudad. Fuente: Elaboración propia sobre plano de Valencia de 1853

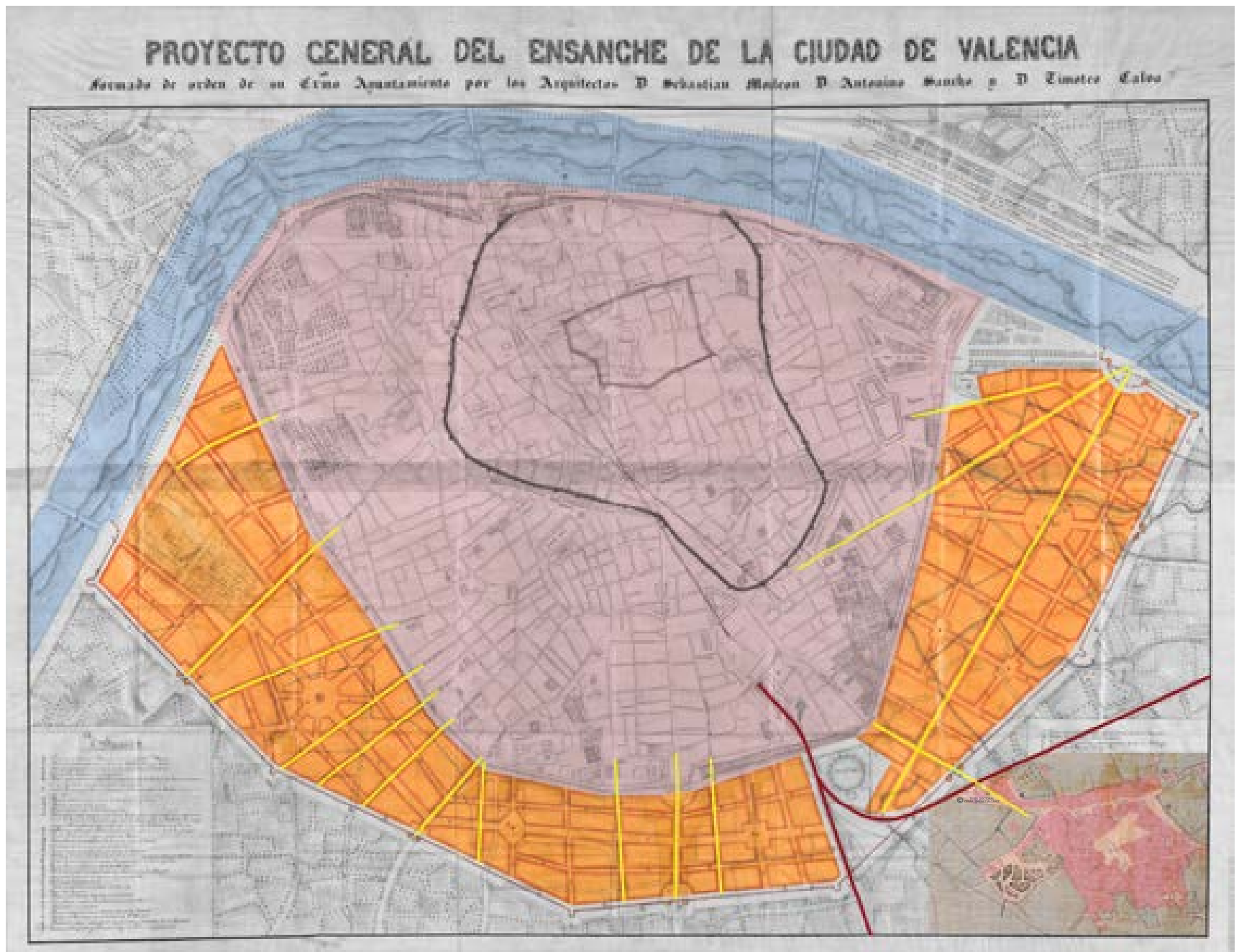


Fig.34. Replanteo del Plan de Ensanche de Monleón, Sancho y Calvo de 1859. Geometría configuradora del trazado del viario, conexión con la ciudad preexistente y trazado del ferrocarril anterior. Se ha añadido el pueblo de Ruzafa tapado por el Cajetín explicativo. Fuente: Elaboración propia

8.4 Descripción y replanteo del Ensanche de 1859

El Ensanche de Valencia de 1859, redactado por Monleón, Sancho y Calvo, está inspirado en unos artículos sobre la ciudad escritos por Antonino Sancho cuatro años antes (es uno de los firmantes del proyecto de Ensanche), y de los argumentarios de la ciudad preindustrial relativos al crecimiento caótico de las ciudades.

La memoria del Plan transcribe literalmente cinco párrafos de los artículos³⁸ de Antonino, y todo el pensamiento sobre la ciudad, su análisis y las soluciones intuidas ya circulaban por determinados ambientes culturales desde hacía años.

Para ello, a comienzos de febrero de 1858 se completó el equipo redactor del que sería el primer proyecto de Ensanche de Valencia, integrado por el concejal y arquitecto Sebastián Monleón, los también arquitectos municipales Antonino Sancho y Timoteo Calvo, el historiador y cronista de la Ciudad, Vicente Boix, y el concejal y médico higienista Manuel Encinas.

Ese proyecto de Ensanche, constaba de memoria, presupuesto y plano; y es significativa la ausencia de normas u ordenanzas reguladoras de la edificación³⁹; estaba previsto que la población se asentara sobre la superficie ya sin accidentes y respetando la demarcación del poblado de Ruzafa.

³⁸ La memoria del Plan reseña en su epígrafe "Razones higiénicas en que se apoya el proyecto de Ensanche" y reproduce literalmente algunos párrafos de las Mejoras materiales de Valencia escritas por SANCHO (1855). Concretamente la página 14 de la Memoria se corresponde con las páginas 147-150 de las Mejoras... y es en ellas donde se concentran los principales lugares comunes problemáticos de) siglo XIX, citado por Piñón Pallares, Juan Luis "Reflexiones sobre la genealogía de los ensanches: Valencia y Alicante. Cerda y su influjo en los ensanches de poblaciones. Ministerio de Fomento. Madrid 2004. Páginas 355 a 376.

³⁹ Hemos visto como en 1844, recopiló las ordenanzas y demás legislaciones vigentes en el Reglamento de Policía Urbana y Rural.

Nos interesa conocer el trazado previsto de la estructura viaria, que se apoyaba en tres sistemas distintos: no trascendental, radial y reticular.

- El primero preveía un boulevard o vía de soldadura y una calle de primer orden generador de la no población que permitía poner en contacto la ciudad antigua con los nuevos medios de transporte y comunicación, previniendo la implantación del ferrocarril y la conexión del puerto y la ciudad, como también estudió Cerdá para el caso de Barcelona.

- El trazado radial de las principales calles del Centro Histórico determinará las demás directrices de crecimiento de la ciudad. Destacamos aquí la prolongación de la calle Sequiola, en la calle Puerto (hoy Sorní), que girada 30° respecto a la calle principal uniría directamente el puerto con el nuevo centro administrativo, funcional y comercial de la ciudad, la plaza de San Francisco.

- El trazado reticular sirve para articular las comunicaciones internas del propio ensanche con la aparición de dos vías de ronda junto al muro exterior y un sistema de plazas y espacios representativos que demuestra el origen academicista de sus diseñadores. Según consta en la memoria del proyecto de ensanche

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 extendida, de modo que comprendiendo la antigua y nueva población, formará la Ciudad un polígono casi regular de 2300 metros en un mayor diámetro.

El espacio que quedará las casas antiguas y la línea de la nueva, ocupado por la muralla y ronda interior y exterior, formará una ancha calle ó boulevard de 25 metros de latitud y 2000 de longitud, desde la ciudadela hasta el torreón de Santa Catalina.

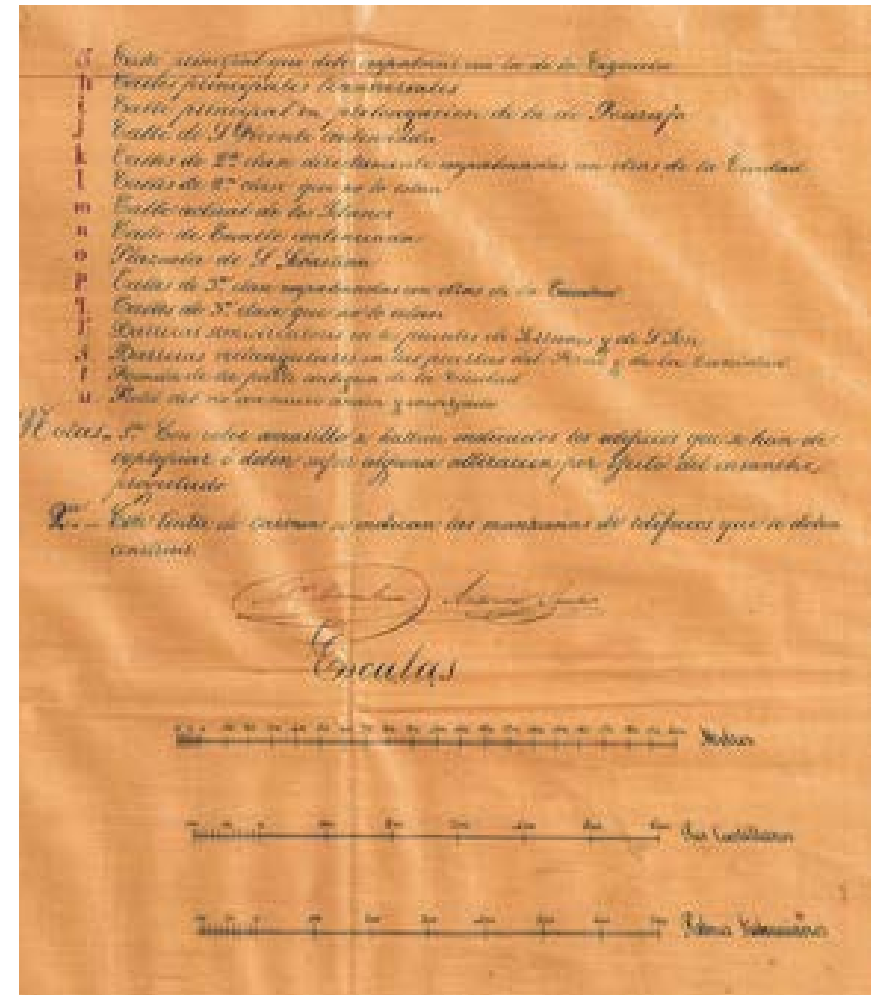
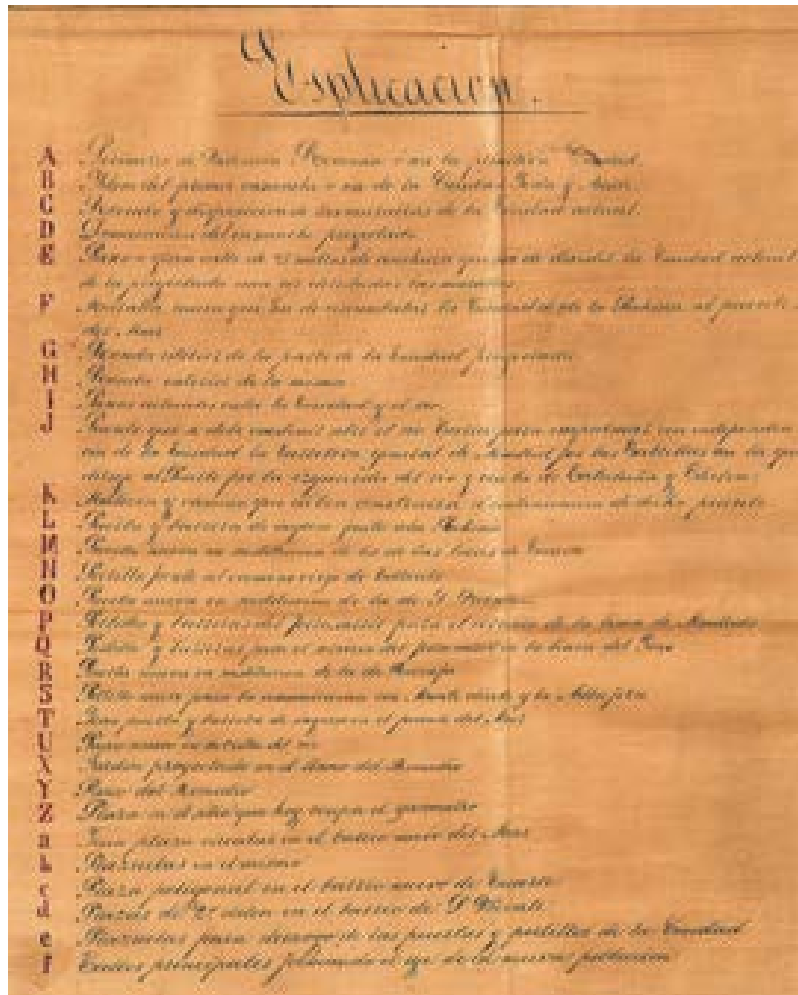


Fig.35 y 36. En la imagen superior, encontramos, el cajetín izquierdo en el que Monleón explica el replanteo de su ensanche; y el cajetín derecho explicativo del proyecto de Monleón colocado, "casualmente", sobre el núcleo existente de Ruzafa. En el plano del replanteo, hemos eliminado el cajetín explicativo para poder comprobar realmente la proximidad del pueblo de Ruzafa a la muralla de la ciudad de Valencia. Fuente: elaboración propia sobre plano original del proyecto de ensanche de Monleón y recorte del pueblo de Ruzafa obtenido del Plano Topográfico de la ciudad de Valencia de 1883 del cuerpo del Estado Mayor del Ejército.

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.

Dividiendo el extenso perímetro del ensanche en tres zonas continuadas, la posición topográfica de cada una parece indicar el destino á que pudiera consagrarse.

La primera desde el puente del Mar hasta la calle de San Vicente, parece 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 á San Sebastian, no sería mas que la prolongación de los barrios llamados de las Torres, donde existe el gran foco de nuestra fabricación sedera.

Y la tercera, desde San Sebastian á la Pechina ofrece preciosas localidades para habitaciones de recreo, añadiendo otra serie de jardines á los que actualmente existen en esta región.

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 y dos de tercero y veinticinco de cuarto.

Las dos de primero y las siete de segundo orden tendrán dieciséis 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 con el ferrocarril, 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.

De nuevo las calles son escasamente dimensionadas, dieciséis metros parecen escasos para una zona de nueva planta, y además el motivo principal de ese Ensanche de casi un millón de metros cuadrados, estará apoyado en las "sesenta y cuatro calles, cuatro plazas y ciento treinta y una manzana".

En la memoria se explican las cuatro plazas singulares, del eje ordenador del trazado que empieza en una de las puertas principales, la del Mar, que "a la cabeza del puente del mismo nombre con cinco entradas y una barrera" constituye el principal ingreso a la parte baja de la ciudad⁴⁰:

"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 á nuestra Soberana actual".

Luego vendrán otras, al otro lado de la vía Férrea, de menor tamaño, donde el mismo eje discurre con la misión insoslayable de unificar el espacio arbitrariamente delimitado.

⁴⁰ Piñon Pallares, cita como ejemplos la Plaza de Francia en Paris de 1610, (en tiempos de Enrique IV, según el grabado de Castillon o la solución de Christopher Wren para la reconstrucción de Londres, en 1666 como referencias inexcusables.

“La segunda es un cuadrilátero de 51 metros de longitud y 45 de latitud, cruzada con 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 fienles iguales.

Y la cuarta “*recogiendo la tradición parcelaria francesa*”, es un polígono de ocho lados y setenta y ocho metros de diámetro, cruzada por la calle principal ó de primer orden y por cuatro de tercero, formando de esto modo los ocho lados, casi iguales.

Para la formación de las nuevas calles se va teniendo presente el enlace con muchas de los 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.

Ciérrala 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.

Este ensanche tendrá casi un millón de metros cuadrados y 64 calles 4 plazas y 131 manzanas:

“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 1.658,090 palmos cuadrados (85,008 metros cuadrados), los terrenos que son propiedad del Ayuntamiento 3.097,134 cuadrados (189,478 metros); cuyas dos superficies, deducidas de la superficie total, dan por resultado ser el terreno expropiable de 13.420,26 palmos cuadrados (087,770 metros cuadrados), de los cuales deben quedar para beneficio público ó sea destinados á las rondas, calles y plazas proyectadas 4.107,44-7 palmos cuadrados (241,250 metros cuadrados), quedando enanegables los 8.712,579 palmos cuadrados/ restaurados (446,519 metros).”

Las puertas principales ocuparán los puntos siguientes:

- 1.a La de Cuarte al extremo del convento de San Sebastian.
- 2.a La de san Vicente en el abrevadero, que existe antes de llegar a San Vicente de la Roqueta.
- 3.a La de Ruzafa al pié de la rampa del nivel del ferrocarril.
- 4.a La del Mar á 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.

En el punto extremo de la Pechina se establece un puente sobre el Turia de 113 metros de longitud y 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 andón y camino de 400 metros de longitud y 17 de latitud, con el objeto de regularizar el cauce del rio en cuanto abraza la nueva Ciudad defender de las inundaciones las tierras contiguas de Campanar, y facilitar la comunicación á la carretera del puerto.

Aunque la parte izquierda del río estaba ya bastante edificada el ensanche, se decide al otro lado de la ciudad, donde el terreno era llano y sin accidentes, con una zona de relativa humedad a Levante y otra seca a Poniente.

8.5 Las Parcelaciones del Ensanche y los Proyectos de Urbanización

Si bien es cierto que este plan no llegó a aprobarse, debemos detenernos en este periodo de la historia de Valencia para ver que condicionantes fueron heredados por el plan de Ensanche finalmente aprobado.

Asumida pues la tarea de ensanchar y reformar supuso que en Valencia se iniciaran los trazados de los terrenos situados en extramuros sin la aprobación municipal y que con la tolerancia oficial en esta ejecución no autorizada

“Fueron base suficiente para que con arreglos a ellos y a la legalidad existente, fueron construyéndose primeramente edificaciones más o menos importantes y después grandiosas calles...”⁴¹

Esta situación permitió que el conocido como Ensanche exterior, se iniciara su proceso de consolidación de forma irregular, especulativa y desigual, lo que, como veremos, ha condicionado el diseño final del proyecto del Ensanche finalmente aprobado en 1887.

El ensanche se entiende como una sucesión de parcelaciones con clara vocación residencial y idea de ciudad no se percibe, por lo que no es extraño leer que:

*“...Formaban parto del nuevo ensanche algunas casas de poco coste de un piso con sus bajos, intermediados de un descubierta común para ambos lados, y de módico alquiler... el barrio o barrios que se formen con estos edificios ocuparán la parte de Poniente, como más seca y ventilada y más apta para la clase pobre”.*⁴²

El plan de ensanche plantea parcelaciones diferentes a las cinco partes en la que se divide el mismo con el único objetivo de aumentar la rentabilidad de la operación.

El descubrimiento de la ciudad como negocio, tras la experiencia acumulada a lo largo de toda la primera mitad de siglo, la capacidad del planeamiento para crear expectativas ciertas, reguladas jurídicamente, la explicitación de algunas técnicas de gestión del suelo y el conocimiento de una tradición europea recién inaugurada, aunque pudieron crear la ilusión de que el tiempo de los ensanches estaba próximo, la realidad demostró que todavía quedaba mucho terreno que labrar.

*“Pero, con el paso del tiempo, los problemas lejos de desvanecerse aumentaban, porque si bien algunas circunstancias aconsejaban iniciar la construcción de algunos ensanches por los motivos que hemos discutido más arriba, existía el convencimiento de que el desarrollo de las técnicas y de los instrumentos de intervención todavía estaban poco elaborados o todavía no estaban a punto para satisfacer, al menos sobre el papel, los grandes problemas de la ciudad. Así se entiende que un proyecto de ensanche como el de Valencia, redactado en el año 1859, según los patrones analizados, no tuviese ningún futuro”.*⁴³

⁴¹ DICTAMEN de la Comisión de Ensanche acerca del Programa para Ensanche de Valencia. Archivo histórico municipal (AHM) 188

⁴² Piñón Pallares, Juan Luis “Reflexiones sobre la genealogía de los ensanches: Valencia y Alicante. Cerda y su influjo en los ensanches de poblaciones. Ministerio de Fomento. Madrid 2004. Páginas 355 a 376

⁴³ Ibidem.

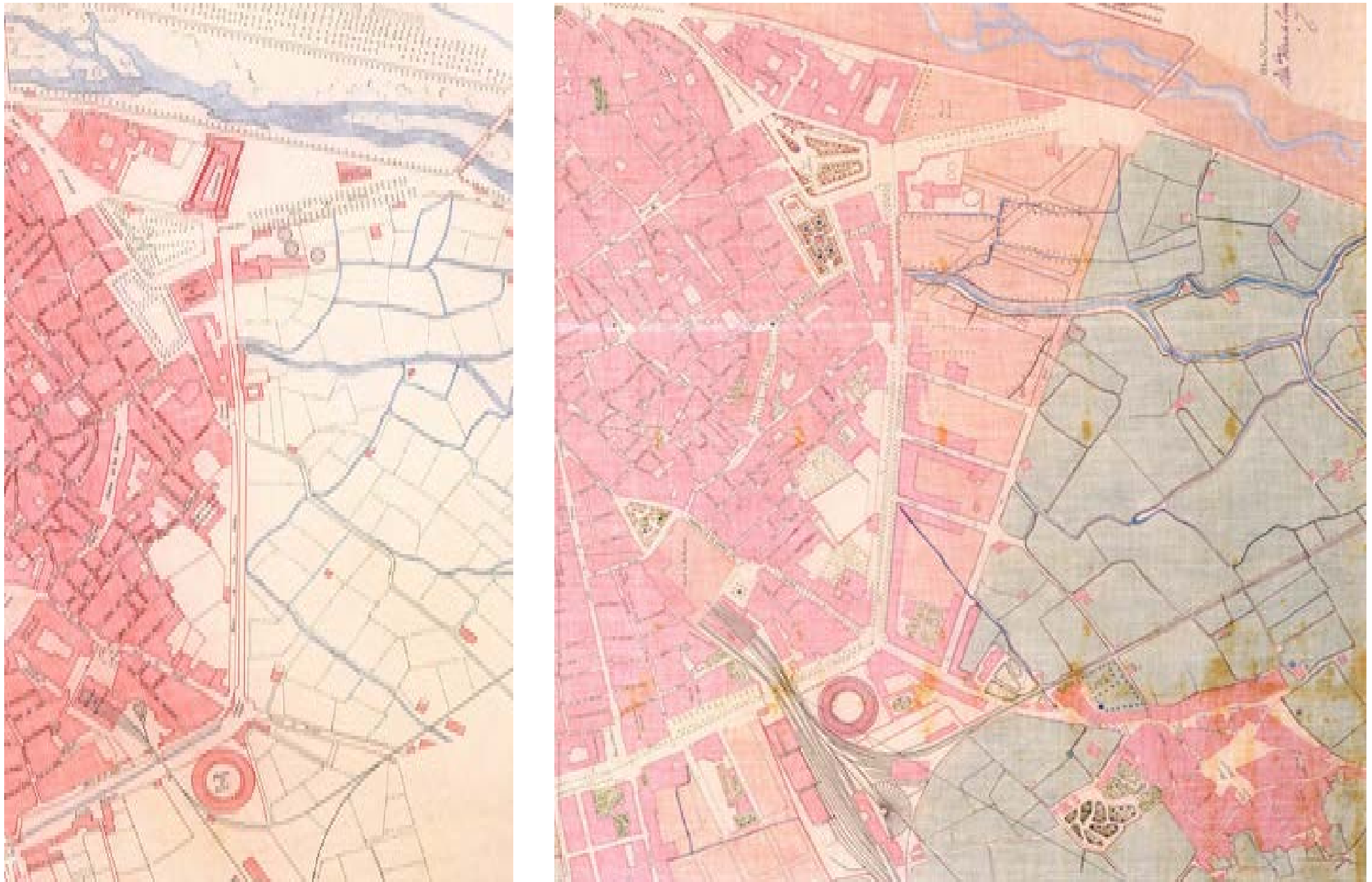


Fig.37 y 38. En la imagen superior, podemos encontrar las primeras intervenciones que afectarán al trazado definitivo del Ensanche; La Plaza de Toros, la Estación del Ferrocarril y el trazado por la hoy Avda. Reino de Valencia de la línea de Valencia al Puerto, y alineaciones de la Calles Colón y Ruzafa, sobre el plano de Valencia del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de 1869. En la imagen inferior (Plano TOPOGRÁFICO DE LA CIUDAD DE VALENCIA del Cuerpo de Estado Mayor del Ejército) de 1883, podemos ver el nivel de consolidación de la Calle Puerto y adyacentes, antes de la aprobación del Ensanche en 1887. Fuente: LLOPIS, A. PERDIGÓN, L. TABERNER, F. "Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)"

La situación económica de Valencia en aquel momento propició la inversión en negocios inmobiliarios que entre 1874 y 1878 pretendieron urbanizar la casi totalidad de los terrenos previstos en las propuestas de 1858 y 1868, generando grandes expectativas de lucro.

Estos proyectos de urbanización fueron recibidos uno a uno, no como proyectos de ensanches sino como proyectos de alineación de calle con petición de autorización de apertura viaria.

El Proyecto de Ensanche también se preocupa por la financiación del mismo y obtener beneficios en mejora de la ciudad:

“Resulta de todo esto demostrado, que el Ayuntamiento solo puede sacar productos de las dos terceras partes del terreno, que tiene que expropiar, o sea apróximamente de la mitad de la superficie local que abrazará el ensanche, necesitando por lo tanto ceder un beneficio del publico 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 Excelentísimo 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:

- A las obras de los enlaces de las calles antiguas con las que se construyan de nueva planta;
- A la prosecución del empedrado en el interior de la Ciudad;
- A extender 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 puede atenderse por la escasez “de fondos y de recursos, y por las graves obligaciones á que ha de acudir el Ayuntamiento”.

8.6 Reflexión y conclusiones

En este momento los barrios proyectados y aprobados eran cinco, como queda reflejado en él “Plano Topográfico levantado por el cuerpo del estado mayor del ejército” en 1882:

El primer barrio tenía únicamente aprobada las alineaciones de la calle Colón y Ruzafa, la calle Colón, al estar incluida en el tramo de ronda de 1875 y la calle Ruzafa por el proyecto de ensanche del Camino de Ruzafa de 1874.

En febrero de 1878, quedaron fijadas las definitivas alineaciones de las calles Colón, Ruzafa y Puerto, como consta en el acta de 21 febrero de 1878, de la Comisión de policía urbana que dice:

“Vista la necesidad y urgencia de dar líneas para edificar el nuevo barrio situado entre el camino de Ruzafa, la ronda y la ex puerta del mar, se acordó que por la sección facultativa se fijen inmediatamente sobre el terreno las líneas que han de regir en el plano que está levantando, procurando la terminación de este a la mayor brevedad posible”.⁴⁴

Cabe destacar que la alineación definitiva del Ensanche, fue aprobada en 1887 y durante este periodo la concesión de licencias, no impidió que se fueran levantando construcciones consolidando estas alineaciones, que habían solicitado licencia de obras primero en la calle Colón y Ruzafa, y después en las calles Puerto, Hernán Cortés, Pizarro e Isabel la Católica.

⁴⁴ Acta Comisión de Policía Urbana. AHM 1875. núm. 364

Por ello, se puede afirmar que este Proyecto no aprobado de Monleón, Sancho y Calvo, va a condicionar el trazado definitivo aprobado con posterioridad en el Barrio de Russafa como veremos más adelante.

Destacamos en este apartado la permanencia de las alienaciones de la vía principal, la denominada Calle Puerto, más tarde de Cirilo Amorós, la diagonal este oeste, prolongación de la calle Juan de Austria en la calle Sorní, que formará el tridente en la plaza semicircular situada frente al Puente del Mar.

“Téngase en cuenta que entre 1874 y 1879 se concedieron 124 licencias para edificar viviendas y los cinco barrios del ensanche de las que tan sólo el 20% correspondían a la zona de Colón.

La magnitud de las obras que se estaban realizando, sin haber aprobado el Proyecto de Ensanche, empezó a preocupar al Ayuntamiento tras la denuncia presentada al Ministro de Fomento en 1879 por varios vecinos de la ciudad de Valencia⁴⁵, en la que se pide que se obligue al Ayuntamiento a abstenerse de aprobar plano alguno que tenga por objeto incorporar terrenos de las afueras de la ciudad, sin obtener previamente aprobación de Gobierno, que es el único que puede darlas”.

Existía pues la obligación de legalizar lo hasta ahora ejecutado, dos pasos eran necesarios, el primero concluir el plano Base y el segundo, que la Comisión de Ensanche creada en 1876, pero inexistente en este momento, empezara a funcionar y redactase el proyecto de ensanche”, como veremos en los otros apartados de este trabajo.

Las condiciones del trazado y el avance de propuestas tipológicas como la que acabamos de comentar evidencian que las ideas no estaban claras ni la doctrina ajustada a los nuevos tiempos.

Y aunque no cabe la menor duda de que los problemas de la ciudad coincidían con los problemas de las gentes menos favorecidas económicamente, la historia venía demostrando que la solución nunca pasaba por una idea de ciudad alternativa como la recogida en los proyectos de ensanche, pese al denodado esfuerzo realizado por Cerda en sus estudios sobre los estándares de vida de la clase obrera o los argumentos justificativos del proyecto de Ley de Posada Herrera (BASSOLS COMA, 1973: 189 y 88.).

Las experiencias en vivienda social nunca fueron más allá de la construcción de un edificio o de un barrio. Nunca la solución de los problemas afectó a la ciudad en su conjunto.⁴⁶

En el Ensanche de 1859 los planteamientos sociales nada tenían que ver con las soluciones formales.

⁴⁵ Carta al Ministro de Fomento por vecinos de Valencia. AHM 1879

⁴⁶ Piñón Pallares, Juan Luis. Op. cit.



B.9 EL ENSANCHE DE VALENCIA Y EL ÚLTIMO CUARTO DE SIGLO XIX



Fig.39. En la pagina anterior vista de Russafa en 1888. Fuente: Valencia en blanco y negro.w

Fig.40. Plano General de Valencia y Proyecto de Ensanche de 1884 de J. Calvo, L. Ferreres y J.M. Arnau. Fuente: LLOPIS, A. PERDIGÓN, L. TABERNER, F. "Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)"

9.1 Contexto Urbanístico y Legislativo. El concurso del Proyecto. El Plan de Calvo, Ferreres y Arnau

Entre la tramitación del Proyecto de Monleón, Sancho y Calvo, y la aprobación del primer Proyecto de Ensanche, se produce la aprobación del Reglamento de Policía Urbana y Rural de 1844 que hemos descrito en el bloque normativo anterior, y unas nuevas ordenanzas municipales para la ciudad de Valencia en 1880, que no entraron en vigor hasta 1887, cuando se aprobó el Proyecto de Ensanche, y que se incorporan como parte de él.

“El proceso de gestación del Ensanche comienza a partir de la promulgación de la Ley de Ensanche de las poblaciones de 22 diciembre 1876.

Cinco días más tarde, en el Pleno Municipal del Ayuntamiento de Valencia, se dio lectura al texto de la citada ley, e inmediatamente se constituyó, bajo la presidencia del alcalde, la **“Comisión de Ensanche”**.⁴⁷

Pese a no estar aprobado el Plan de 1958, se sigue construyendo en el nuevo ámbito y esto condicionara el nuevo trazado. Este hecho se documentará en el Plano topográfico que se está realizando. Por ello deberán integrar todas las edificaciones preexistentes, o al menos intentarlo.

Lo mismo había sucedido en el antiguo poblado de Russafa (que aun era municipio independiente) con la rectificación de varias calles durante la tramitación del plan

“Entre los años 1879 y 1883, el volumen de edificaciones construidas en la zona del futuro Ensanche se acerca al 30% del total edificado en el municipio.

Esto es, sin duda, uno de los principales motivos que justifican el que los trabajos de la Comisión de Ensanche fueron más largos de lo previsto y que el Programa para la formación de Ensanche no quedara concluido hasta 1883”⁴⁸.

El concurso de Proyecto de Ensanche sólo tuvo dos participantes, y sólo uno de ellos presentó la documentación necesaria con arreglo a la legislación vigente, por ello, el proyecto ganador fue elegido en 1884, el redactado por José Calvo, Luis Ferreres y Joaquín María Arnau, todos ellos arquitectos municipales de Valencia; el primero de ellos ocupaba el puesto de arquitecto mayor. Este proyecto fue aprobado por el Real Decreto de 11 julio 1887

El proyecto, aunará el legado histórico con las tendencias del momento, con un gran conocimiento de las técnicas de los nuevos proyectos de ensanche:

- Formula la continuidad de las vías del casco antiguo en contacto con el ensanche,
- Mantiene e incorporaba los caminos y los barrios preexistentes.⁴⁹
- e incluso que se prescribe el enlace del puente del Mar con la avenida del Puerto a través de la prolongación de la calle de D. Juan de Austria, tal como se dibujó en el 59,

⁴⁷ Taberner Pastor, Francisco “El Ensanche de Valencia: Trazado y realidad Urbana” publicada en El Ensanche de la Ciudad de Valencia de 1884”

⁴⁸ Taberner Pastor, Francisco “El Ensanche de Valencia: Trazado y realidad Urbana” publicada en El Ensanche de la Ciudad de Valencia de 1884”

⁴⁹ Al menos en teoría el proyecto debía respetar el Núcleo de Russafa.



Fig.41. Detalle del PROYECTO GENERAL DEL ENSANCHE DE LA CIUDAD DE VALENCIA. S. Monleón, A. Sancho y T. Calvo. 1858. Fuente: LLOPIS, A. PERDIGÓN, L. TABERNER, F. "Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)".

- Resuelve el tridente barroco junto al Puente del Mar,
- Organiza las calles que parten del eje principal de la calle Colon⁵⁰, con un sistema de calles paralelas que pese a no repetir ninguna distancia entre ellas, mantendrá cierta regularidad calles 87-85-92-99-100-102 y que en teoría debían conectar con el viario de la ciudad antigua.
- Mantiene la alineación de la preexistencia de la calle Puerto⁵¹ hoy de Cirilo Amoros.
- Define la Gran Vía como un camino despejado para la industria, alejándose de cualquier modelo teórico de configuración de la ciudad.

Estamos comprobando como a finales del siglo XIX, las ciudades deben alternar o mejor simultanear las dos opciones de renovación de la ciudad:

- a través de las técnicas del Ensanche
- o a través de la Reforma Interior de su recinto existente..

Ensanche y Reforma Interior responden también a las concepciones sobre las formas de intervención en la ciudad, una que considera que la solución al problema del desarrollo urbano está en la regulación pautada de su crecimiento y otra que propugna las

⁵⁰ En este trayecto, existen multitud de edificaciones que han iniciado algunas calles como las llamadas del Puerto, Pizarro, etc., y la elegante de Colón cuya acera exterior se ha construido en su totalidad y que juntamente con las condiciones prevenidas en el programa ..., imponen algunas limitaciones al trazado. Memoria del Proyecto de Ensanche.

⁵¹ En el sentido que pudiéramos llamar longitudinal parten la zona que nos ocupa tres diferentes calles: la de Colón cuyas alineaciones no pueden alterarse, la del Puerto que como hemos dicho se halla ya iniciada y que con un ancho constante de 16 metros se prolonga hasta el puente del Mar según ordena el programa y la gran vía de circunvalación cuya disposición hemos discutido. Memoria del Proyecto de Ensanche.

operaciones inmobiliarias del antiguo recinto previo a su acondicionamiento mediante severas medidas de remodelación.⁵²

En el caso de Russafa se nos van a presentar estas dos opciones simultáneamente, puesto que el Ensanche de la ciudad de Valencia supuso obligatoriamente una operación de reforma interior sobre el núcleo preexistente del Barrio de Russafa, aunque se da la paradoja de que, tras finalizar el Ensanche, tan sólo quedan vestigios de la trama del recinto histórico y casi la total sustitución de sus edificios con excepción referenciada en otros apartados del presente documento.

La lógica inoperancia de las leyes de Ensanche ante zonas consolidadas, y la lentitud de los procesos expropiatorios no facilitarán el desarrollo de las reformas urbanas propuestas.

Muchas de las previsiones del plan no llegaron a ejecutarse nunca, y algunas de sus propuestas se ejecutaron de forma distinta a lo inicialmente proyectado.

Un ejemplo significativo de esta diferenciación entre idea proyectada y realidad construida lo constituye la ordenación del área comprendida entre el antiguo Camí de Russafa y la vía del Ferrocarril de Tarragona, hoy Avenida del Antic Regne, que se genera en el Proyecto según un sistema de paralelas y perpendiculares a la vía férrea, y se construye finalmente utilizando como elemento de ordenación el eje de la Gran Vía.

En el siglo XIX las ciudades crecieron de dos formas, una recogiendo la herencia del pensamiento clásico a través del legado del Renacimiento y otra racionalizando el crecimiento de la ciudad desde una mentalidad nueva más próximas a las preocupaciones

⁵² Introducción. "Valencia entre el Ensanche y la Reforma Interior". TABERNER, F.

del positivismo decimonónico, en este sentido:

"El ensanche de Valencia de 1884, está a caballo de las dos actitudes anteriores, en la medida que tiene su origen en la primera (explicitada en el proyecto de ensanche del 58) y se desarrolla según la segunda (a través de la recepción de la cultura positivista, reinterpretada y ajustada a la temática urbana por Ildefonso Cerdá)".⁵³

Coincide Piñón en afirmar que la crisis de la ciudad se plantea en la Europa del siglo XIX desde parámetros ajenos a la disciplina; los problemas higiénicos y de salubridad trascienden a la ciencia médica y se sitúan en el centro de los debates socioeconómicos.

Ahora por primera vez se presenta la tipología urbana existente como un problema, y las ordenanzas no lo tiene en cuenta, lo que explicaría la desaparición de la tipología inicial del núcleo histórico de Russafa y la sustitución por edificación vecinal.

Coincidimos en afirmar que los argumentos básicos y justificativos del ensanche han sido las consecuencias derivadas de la carestía del alojamiento y por otro lado del crecimiento demográfico de la ciudad en esta época con la necesidad de suelo para absorberlo.

9.2 Motivación del Ensanche

La memoria del plan, aporta grandes datos y argumentos numéricos, no sólo no cuantifica el número de viviendas desalquiladas y el número de nuevas edificaciones, sino que se llega a calcular hasta la última vivienda que es posible construir en el nuevo ensanche teniendo en cuenta la de tipología de manzana prefigurada en ordenanzas.⁵⁴

⁵³ Ponencia "Reflexiones sobre la idea de trazado en el Proyecto de Ensanche de Valencia 1884" JUAN LUIS PIÑÓN

⁵⁴ Piñón. Op. cit (1984), pag. 79-80

Las referencias al higienismo se van reemplazando por otros parámetros como el crecimiento de población frente a las defunciones como consecuencia de los azotes del cólera.

Desde esta posición se mataban dos pájaros de un tiro:

"Por un lado, se ratificaba el estado de desarrollo sostenido de la población, traducción de un inequívoco desarrollo social y económico de la ciudad y signo de la buena salud de la población;

*- y, por el otro, se minimizaban aquellas circunstancias que ponían en crisis al menos, el modelo de desarrollo urbano basado en la rectificación de alineaciones, la única reforma llevada a cabo durante la primera mitad del siglo XIX."*⁵⁵

Mientras que el primer proyecto de ensanche no introducía ningún proyecto específico más allá de unas alineaciones extemporáneas, la difusión y profundización del positivismo decimonónico, en lo que respecta al conocimiento de la ciudad, sí que se tradujo en nuevos planteamientos. Los objetivos prioritarios dejaron de ser puntuales para convertirse en genéricos.

Otra motivación sera incorporar lo construido hasta el momento por ello podemos leer en el apartado Descripción General del Proyecto de Ensanche lo siguiente:

"La gran masa de edificaciones construidas en el perímetro que abraza el proyecto, los barrios urbanizados y los proyectos aprobados por la municipalidad anteriormente, exige de los Programas,

⁵⁵ Piñón Pallares, Juan Luis "Reflexiones sobre la genealogía de los ensanches: Valencia y Alicante. Cerda y su influjo en los ensanches de poblaciones. Ministerio de Fomento. Madrid 2004. Páginas 355 a 376.

que respeten las preexistencias y los cuantiosos derechos que de esta situación se dimana, puesto que impone limitaciones y ocasionan dificultades insuperables algunas veces, obligando a adoptar no las soluciones reconocidamente mejores, sino las posibles, las más ventajosas y económicas que permitan la disposición del terreno a mitad urbanizar, y que conformen la casi generalidad del comprendido en el Ensanche.⁵⁶

Vemos como lo ejecutado con anterioridad va a ser un lastre continuo y pese a ser no conforme se mantendrá; el estado de la urbanización cuando se proyecta la reforma, se refleja en la memoria de la propuesta:

9.3 El Replanteo del Ensanche

El Proyecto de Ensanche, se pensó para estar limitado integralmente por el recinto antes amurallado de la ciudad, y exteriormente por el río, y una Gran Vía de circunvalación, cuya latitud será precisamente de 50 metros, determinando a su vez que una paralela a la inicial calle Puerto y a la distancia conveniente, y otra normal a ésta, que desde un punto situado en el pretil del Río a 134 metros al oeste del arranque de la rampa denominada de la Pechina.

Tres aspectos, condicionan el trazado del nuevo ensanche, lo ya ejecutado con anterioridad, la proximidad e "interferencia" del pueblo de Russafa y finalmente la presencia del ferrocarril dividiendo los terrenos afectados:

a.- la posición de la actual Gran Vía ha sido condicionada por la preexistencia de la calle Puerto, alineada según el proyecto no aprobado de Monleón y la Gran Vía, y a su vez, fijará la alineación de las

⁵⁶ Descripción General del Ensanche. Proyecto de Ensanche para la ciudad de Valencia documento núm. 1. Memoria descriptiva y ordenanzas. 1884



Fig.42. Replanteo del Ensanche de Arnau, Calvo y Ferreres de 1887.
Fuente: Elaboración propia.

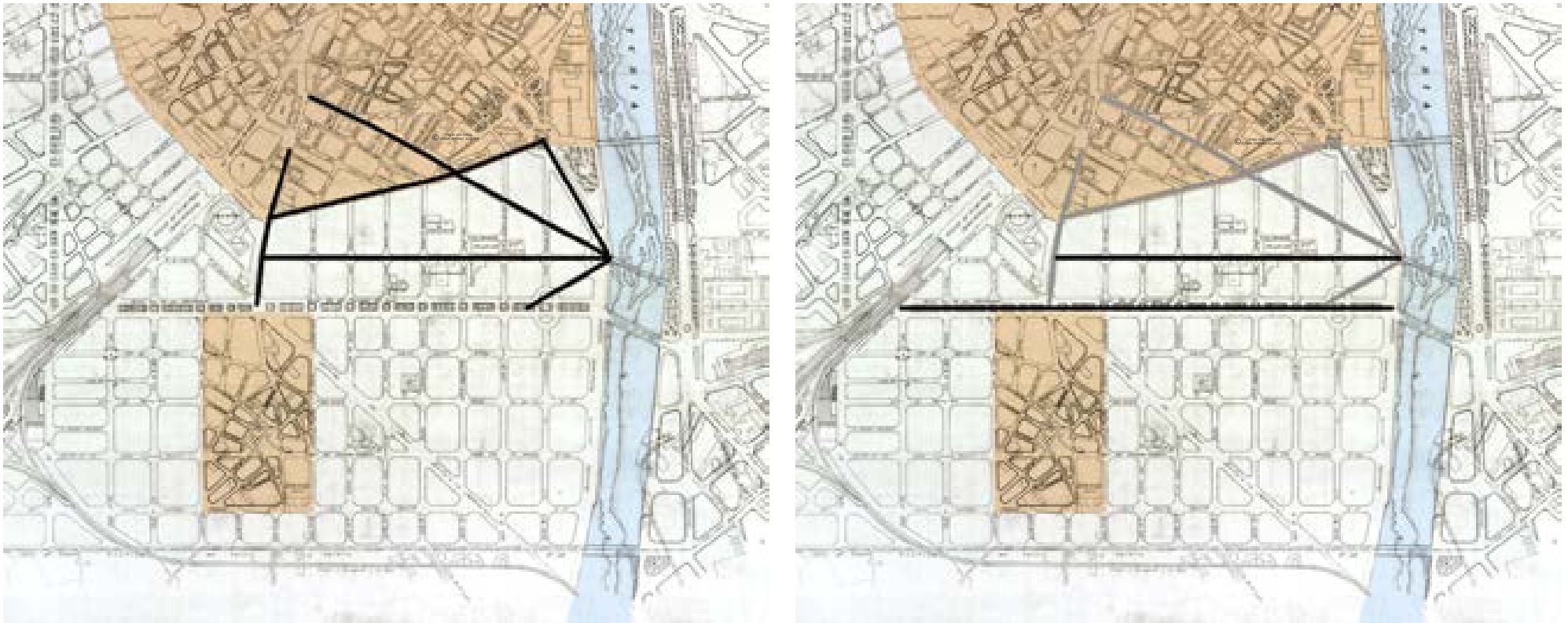
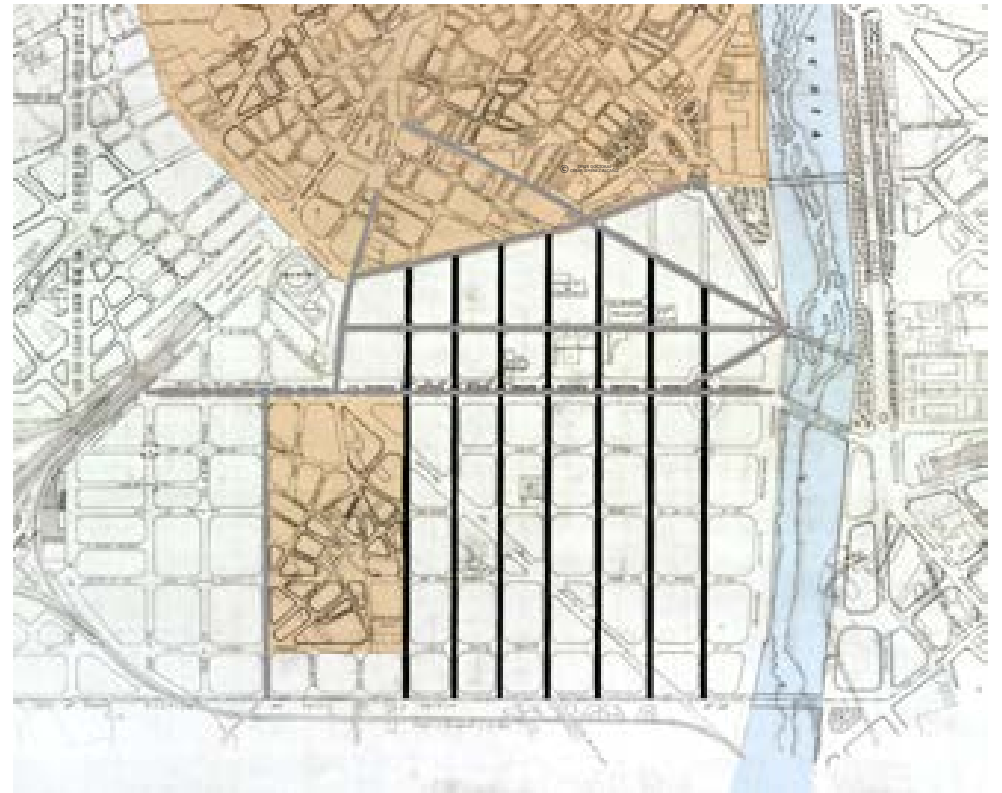
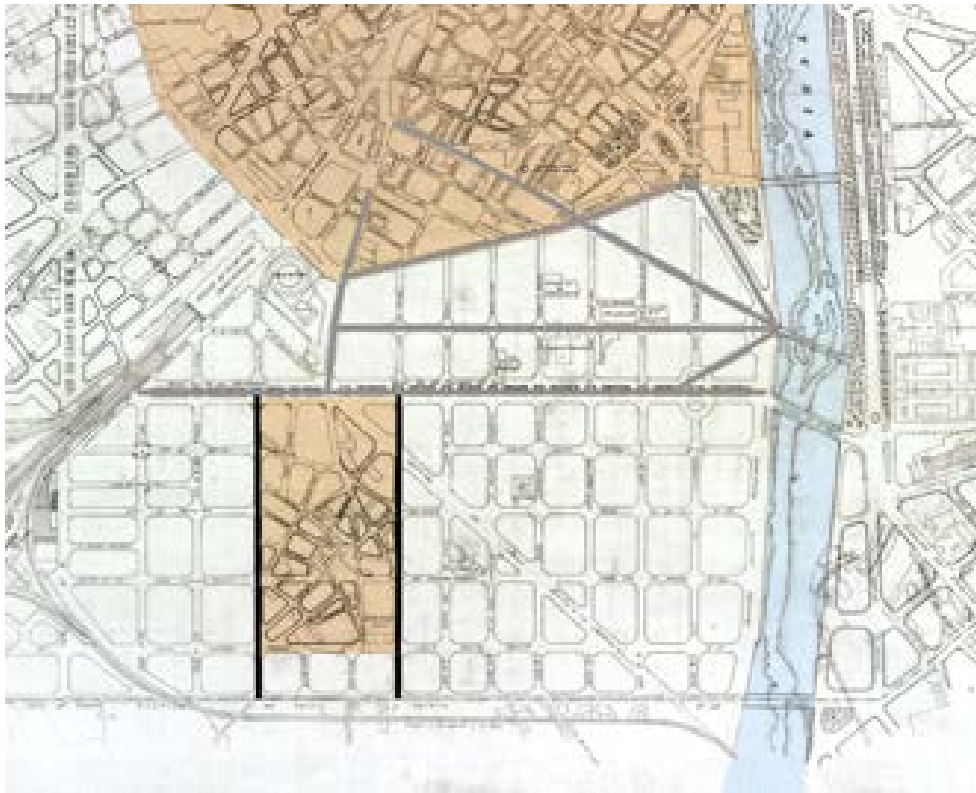


Fig.43, 44, 45 y 46. Sucesión de las leyes de composición y diseño del Ensanche de Arnau, Calvo y Ferreres, Fuente: Elaboración propia.



calles perpendiculares que envolverán al ex pueblo de Russafa, como así consta en la memoria del plan de Ensanche, al recinto delimitado anteriormente.

b.- El Plan de ensanche intenta integrar el pueblo de Russafa:

“Se agregará el necesario para la mejor unión del Ensanche, con el ex pueblo de Ruzafa, a cuyo fin se circunscribe a éste un rectángulo limitado en tres de sus lados por vías de 12 m de latitud, de las cuales, una será exacta prolongación de la comenzada calle de Pizarro, y en el lado restante por la citada vía de 50 m”.

c.- Finalmente los trazados ferroviarios:

“Sea tenido en cuenta que era necesario subordinar el Proyecto de Ensanche a la posición actual de la estación del ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona y conservar su emplazamiento según previene la base quinta del programa...”.

*Igualmente se cita “no podía, sin embargo, correrse mucho, estableciendo vías intermedias con la del Puerto, porque entonces vendría a interceptar la el poblado de Ruzafa o cuando menos las edificaciones del camino y alrededores que son de importancia, como puede verse en el plano general y que habría que expropiar, encareciendo el coste”.*⁵⁷

La propuesta de Ensanche extiende la ciudad hasta más allá del antiguo poblado, que quedará inscrito en el rectángulo delimitado por la Gran Vía, y las calles de los Centelles, Doctor Sumsi y Cádiz.

Fuera del rectángulo, que delimita las trazas irregulares, se impone la trama ortogonal que alojará las nuevas manzanas, de esquinas achaflanadas, que van a caracterizar esta importante área de la ciudad.

⁵⁷ Descripción General del Proyecto de Ensanche.

El resto de trazado de las demás alineaciones del primer Ensanche, también fue sometido a fuertes restricciones

“serán en lo posible continuación de las vías comprendidas dentro del casco afluente al ensanche, respetarán los caminos importantes que parten de la ciudad... enlazarán convenientemente con los barrios ya edificados...”

“se enlazará el Puente del Mar con la continuación del puerto y la prolongación de la de don Juan de Austria”.

El Plan ha re ordenado el ámbito, cambiado sus alineaciones y completa el eje de la calle Puerto y entorno de calles perpendiculares, Pizarro, Hernán Cortés, e Isabel la Católica.

Pero los principales ejes viarios que recoge el proyecto de Ensanche en el Barrio de Russafa son:

- la Gran Vía.
- y la Avda. de Victoria Eugenia (hoy Antic Regne).

La apertura de la Gran Vía se acordaba en el pleno municipal del 12 de Septiembre de 1887. Sus condicionantes de trazado habían sido definidos cuatro años antes por la comisión redactora del “Programa para la formación del Proyecto de Ensanche de la ciudad de Valencia”:

“Cincuenta metros de anchura, y desarrollo paralelo a la calle de Puerto. Definida como vía de circunvalación”, se diseña como amplio paseo, con una zona ajardinada central de 24 m. de ancho, dos arroyos para carruajes, y dos amplias aceras para los peatones”.

Para los redactores del Plan, la disposición de la Gran Vía tiene funciones específicas, como límite del

ensanche, podrá ser un paseo que circunde la futura población y un camino despejado para la industria que utilizarán el gran número de carruajes que desde la parte oeste y sur, particularmente de las carreteras de Madrid a Castellón y de las Casas del Campillo a Valencia, traten de dirigirse directamente al Puerto, sin necesidad de penetrar en la ciudad o quieran evitar el gran movimiento que tiene la Ronda.

Como vía de circunvalación, determinará la separación entre el radio y el extrarradio de la ciudad, facilitando extraordinariamente la vigilancia por efecto de su amplitud y sus dos únicas alineaciones”.

9.4 “Inclusión” del Núcleo de Russafa en el Ensanche

Respecto al núcleo del ex pueblo de Ruzafa, se propone la incorporación al ensanche manteniendo su estructura inicial, para ello se envuelve en un rectángulo delimitado por las calle Cádiz y la continuación de la calle Pizarro (Hoy Pintor Salvador Abril), la Gran Vía como limite del ensanche y la calle Matias Perollo como línea exterior.

El espíritu del Ensanche respecto de Russafa procura que

“las líneas envolventes no se hallen excesivamente separadas y comprendiendo el recinto que deben abarcar, pueda obtenerse la superficie necesaria para el libre desenvolvimiento de un barrio de la población, que por su procedencia y condiciones tiene un vecindario propio y un crecimiento natural, si se atiende a la gran extensión que por aquella parte del término municipal de Valencia y a la naturaleza y disposición de los terrenos que le constituyen”.

Otro aspecto a estudiar sería, si este objetivo del proyecto inicial de Ensanche se ha cumplido, la primera impresión es que la ciudad ha transformado completamente el núcleo inicial del ex pueblo,



quedando en cuanto apenas edificaciones previas al ensanche y recuerdo de trazado de algunas calles anteriores.

El Plan que pretende mantener el núcleo ya apunta sus intenciones al describir su estado inicial:

*“En el interior del poblado existe una gran vía de forma sumamente irregular, que teniendo una capacidad excesiva, presenta un aspecto poco en armonía con las más rudimentarias nociones del ornato público”.*⁵⁸

⁵⁸ Memoria del Plan de Ensanche de 1884.

Fig.47 y 48. En la primera imagen de 1910, podemos apreciar el trazado del Ensanche ya aprobado y las afecciones ferroviarias en el entorno, que tras las supresión del trazado por la Avenida Reino de Valencia, la línea del Ferrocarril Valencia-Barcelona cruzaba ahora la avenida de Peris y Valero, a la altura entre las calles de Cuba y Sueca hasta 1965.

Fuente: Plano, Cartografía Histórica de la Ciudad de Valencia 1704-1910 del Ayuntamiento de Valencia. Fotografía, CORBÍN, J.L: “La segunda fase del Ensanche”

Obviamente, la decisión de transformar el antiguo poblado, regularizando su sinuoso trazado, se expone con claridad en la Memoria del Proyecto de Ensanche, pero una serie de pequeñas modificaciones puntuales se irán realizando durante las dos últimas décadas del XIX, antes incluso de la aprobación del Proyecto.

La modificación del primitivo trazado, será lenta, pero constante y significará, finalmente, la pérdida irrecuperable de la singular estructura urbana que se organizaba en torno a su mercado, y la despersonalización de un enclave especialmente significativo, sin que ello haya supuesto ninguna sustancial mejora en la calidad urbanística del barrio.

También se cuestiona la deficiente urbanización del entorno:

“La defectuosa urbanización que en la actualidad tiene este poblado, justifica desde luego aquella disposición, pero la circunstancia de ser uno de los barrios de la Ciudad, la predilección general a dirigir el desarrollo de ésta hacia aquella parte y la importancia de las construcciones realizadas en sus inmediaciones, obliga, desde luego, a rectificar las líneas de sus angostas y tortuosas calles, para que éstas puedan reunir la suma de condiciones que le son indispensables.

En 1882, antes de la aprobación del Plan, se inicia la rectificación de líneas de la calle de la Parra. Un año más tarde se iniciaban los expedientes para ensanchar las de la Iglesia y la calle de Carlos Cervera.

Con la aprobación del Ensanche en 1887, la rectificación de alineaciones se realiza de forma generalizada, pero con especial empeño en los antiguos caminos que acceden al núcleo, la continuación del de Russafa, que conecta con el de Monteolivete, o el que conduce a la Fuente de Encorts.

Pero también afectará a las vías transversales, como las calles de Horno (Maestro Serrano), la Sarieta (Cura Femenía), y Tomasos.

Al referirse a esta última los autores del proyecto reconocen que es imposible de tratar de sustituirla por una calle recta, dado lo irregular de su trazado y los costosos derribos que la reforma implicaría, por lo que limitaban su intervención a

“disminuir los cambios de dirección que su configuración permite, adoptando la mayor longitud posible para cada alineación recta y ensanchándola hasta ocho metros”.

También la calle Corset (Denia), prolonga y ensancha su alineación modificando su trazado, a pesar de que el Ayuntamiento había aprobado recientemente un “proyecto de distribución de calles”.

Durante este periodo, el proceso de reedificación se va realizando con lentitud, apareciendo nuevas edificaciones en el límite de la Gran Vía con el antiguo poblado.

La apertura de la calle de Cádiz, se realizará en el año 1900, y será el inicio de la implantación de la trama ortogonal que caracterizará de forma manifiesta, esta nueva área de expansión urbana.

9.5 Las Primeras Ordenanzas Municipales

El Plan de Ensanche de Monleón, Sancho y Calvo, finalmente no fue aprobado como muestra de que el modelo estaba agotado, tanto por la superficialidad del documento, y por la diferencia con panorama urbanístico español tras la presentación del proyecto de ensanche de Barcelona.

"Ahora bien, el hecho de que la legislación no estuviese a punto no debe inducirnos a pensar que la historia se había detenido. Desde Posada Herrera las cosas ya no volverían a ser como antes pese a su frustración. De hecho, la memoria del Proyecto redactado por Calvo, Ferreres y Arnau, en 1884, como señalamos en otra ocasión, se hizo más precisa y concreta, menos apasionada y más justificativa y puesta al día, según las instrucciones recogidas en el R.D. de 25 de abril de 1867 en desarrollo de la Ley de Ensanches de 1864".⁵⁹

Desde la publicación de la ley de Ensanches, los proyectos de Ensanche y en particular las memorias, debían justificar la ordenación urbanística y los problemas del crecimiento demográfico, la limitación de los ensanches venía definida en función del crecimiento demográfico según leemos en su articulado: "se entenderá por ensanche de una población la incorporación a la misma de los terrenos que constituyen sus afueras, en una extensión proporcionada al incremento probable del vecindario...".

Tras la aprobación del Reglamento de Policía, este es el primer documento urbanístico que se redacta, tendrá ya sus propias Ordenanzas, desde el punto de vista normativo podemos destacar dos aspectos fundamentales de este documento:

- El primero, previsto en el artículo 15 en el que limita el número mínimo y máximo de la edificación, la altura de cornisa en función de la categoría de la calle y las alturas de las diferentes plantas del edificio.

⁵⁹ Piñón Pallares, Juan Luis "Reflexiones sobre la genealogía de los ensanches: Valencia y Alicante. Cerda y su influjo en los ensanches de poblaciones. Ministerio de Fomento. Madrid 2004. Páginas 355 a 376.

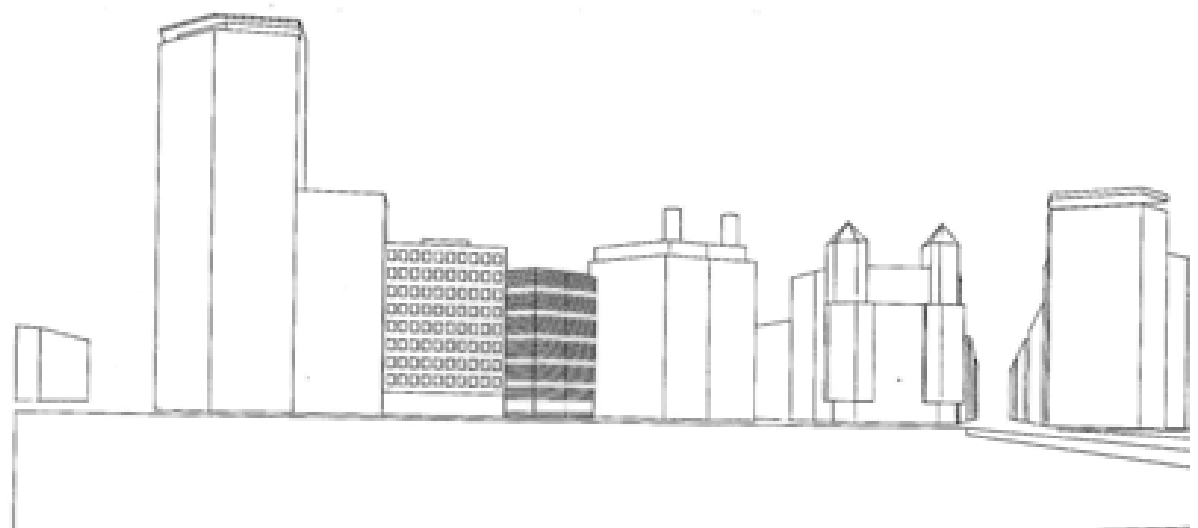


Fig.49. Proyecto Final de Carrera 1989 de Sede Bancaria en la Plaza de América. Fuente: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.50. La Plaza de América y el tridente formado por las calles Serrano Morales, Cirilo Amorós y Sorní. Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

- El segundo aspecto fundamental es el que prevé que cada manzana del Ensanche deberá tener un patio central de al menos el 25% la superficie de la manzana y que, además, este patio central de cada solar o casa deberá tener una superficie descubierta para luz y ventilación de al menos el 12% de su superficie.

La concepción de la nueva manzana poco difería de la propuesta para el ensanche de Barcelona. El programa en su punto diecisiete dice que en cada manzana del ensanche

"Deberá haber un patio central que mida por lo menos el 25% de la superficie que aquélla ocupa. Además de este patio central, cada solar o casa deberá tener una superficie descubierta para luz y ventilación, que no baje del 12% de su perspectiva área".

También intenta evitar la ocupación del espacio interior, en los arti. 8.º y 9.º de las Ordenanzas Municipales Especiales para el Ensanche de la Ciudad, se dice

"no se construirá edificio alguno de nueva planta sin la presentación y aprobación... de la división de la manzana a que corresponde en solares regulares y la fijación en el plano de dicha manzana del patio central..."

Podemos afirmar que a partir de ahora las Ordenanzas están condicionando las edificaciones del Ensanche, especialmente en su configuración volumétrica y como consecuencia condicionado la "solución tipológica", además de la ya citada obligación de tener un mínimo de planta, así por ejemplo en el Punto 15 del programa se dice:

"se permitirá la construcción de hoteles o chalets del número de pisos y alturas que convengan al propietario, siempre que se retiren de la vía pública, dejando entre ésta y la construcción un jardín..."

Esta tipología no tendrá transcendencia en el ensanche de la ciudad, seguramente porque resultaba más rentable el conseguir una mayor edificabilidad.

Para el interior del viejo núcleo, el proyecto intenta una indiscriminada regularización, procurando una cierta aproximación a la geometría rotunda que se impone en el resto del área.

El proceso de transformación de la antigua Russafa se producirá con gran lentitud pero con casi la eliminación del tejido preexistente.

Estas ordenanzas aprobadas por ley municipal tardaron siete años desde la aprobación del gobernador, hasta que el ayuntamiento las refrendara en la nueva legislación, es decir en 1887.

"La causa de este retraso en la aprobación municipal no se manifiesta en la documentación sobre el tema que he podido consultar, pero creo que se debe de situar en torno a la aprobación del "Proyecto de Ensanche para la ciudad de Valencia", que se realiza en la sesión del ayuntamiento inmediatamente anterior al pleno que aprobaría las Ordenanzas Municipales, por lo que es lógico pensar la existencia de vinculaciones entre ambas decisiones".⁶⁰

El periodo de vigencia de estas Ordenanzas, abarca desde la fecha de su aprobación en agosto de 1887, hasta 1929 en que se aprueba un nuevo cuerpo de Ordenanzas, bajo el mismo título y más complejo.

El articulado de estas Ordenanzas se estructura en cinco secciones:

- A primera dedicada al "Orden y Buen Gobierno", con once títulos.

⁶⁰ TABERNER PASTOR, F. "La Ordenanza Municipal como indicador de la Evolución Urbana: El caso de Valencia". I Congreso de la Historia de la Ciutat de Valencia. 1988

- La segunda "Seguridad Comodidad y Ornato", de nueve.
- La tercera "Policía Urbana y Rural" con cuatro.
- La cuarta "Ferias y Mercados" con catorce.
- Y finalmente "Sanidad e Higiene" con ocho títulos.

En el apartado de "Policía Urbana y Rural" se regula la concesión de la licencia de obras y medidas coercitivas para los edificios que se encuentran fuera de ordenación, que en el caso de Russafa, serán la totalidad, lo que implicará su progresiva sustitución.

9.6 Las Ordenanzas para la Zona de Ensanche de 1887

Este texto es el que ha configurado el desarrollo urbanístico del Ensanche, y el programa para la formación del rito de ensanche de la ciudad de Valencia.

El "Programa para la Formación del Proyecto de Ensanche para la ciudad de Valencia" de 1883, fue incorporado a las "Ordenanzas Municipales Especiales para el Ensanche de la Ciudad" contenidas en el proyecto de los arquitectos José Calvo, Luis Ferreres y Joaquín María Arnau, aprobado por Real Decreto de 11 julio 1887.

El texto de las ordenanzas, se encuentra dividido en tres capítulos:

- Disposiciones generales con nueve artículos,
- Expropiaciones con cuatro artículos
- y establecimientos industriales con un total de veintiocho artículos, lo que sin duda manifiesta la escasa regulación de la industria en ese momento.

Los anchos de las calles excepto las rondas y la Gran Vía se fija en 16 metros como mínimo para las calles de primer orden, y 12, 10 y 8 para las de segundo, tercer y travesías respectivamente.



Fig.51. Russafa vista general, finales del siglo XIX. Fuente: Álbum de Russafa de 1921, Gremio de Libreros de Lance de la Comunidad Valenciana. Edición facsímil sin fecha, editada por Generalitat Valenciana y Ayuntamiento de Valencia.

La altura máxima ser a de 20 metros para las calles de primer orden y de quince para el resto.

También se fija en 3.70 la altura mínima de la planta baja, 3.00 metros para los entresuelos y 3.50 metros para la demás plantas.

Adición a las Ordenanzas Municipales de 27 mayo 1895.

Sin que se considera un nuevo Bloque Normativo, a los efectos de este estudio, si que se han producido cambios en las Ordenanzas como el presente de 1895.

En esta fechas se regulan las dimensiones mínimas que ha de tener una parcela fijando 8 m de fachada y 8 m de profundidad, regulando el mecanismo expropiatorio para garantizar el acuerdo entre los propietarios.

Sin duda los primeros años de puesta en marcha del Plan de Ensanche hace necesario la incorporación de mecanismos legales que agilicen las parcelaciones del suelo.

Pero la disposición de mayor interés en el ámbito urbanístico que se contiene en el folleto de adiciones, es, sin duda, la adición aprobada por el Excelentísimo Ayuntamiento el 9 agosto de 1909 y por el Excelentísimo Señor Gobernador Civil el 23 mayo de 1912, a instancias de la Comisión de Policía Urbana, por la que se aprueba la **“clasificación de las calles, altura de los edificios y distribución de pisos”**.

“La costumbre de clasificar las calles se repite constantemente en la mayor parte de las Ordenanzas y tiene su origen probablemente en la R.O. del 10 junio de 1854”.

Esta clasificación también aparece en las Ordenanzas de Madrid de 1865 llegando con retraso a Valencia.

Veremos en el apartado de cambios en las ordenanzas municipales, que estos nuevos textos regulatorios han permitido el aumento de la volumetría cambiando la configuración que inicialmente tendría el Ensanche.

9.7 Aparición de la tipología de Ensanche

Vamos a ver como los condicionantes de la normativa haran que se configure un tipo mas o menos regular en los ensanche, especialmente en los ambitos que se conforma una manzana cuadrada con patio central.

Tres son los condicionantes para todos los nuevos solares resultantes, el primero, la parcelación y su geometría, el segundo la volumetria edificable y el tercero la configuración constructiva del edificio.

Hemos visto como dado el modo en que se reparcela el ensanche de Barcelona, (dimensiones de parcelas resultantes y Ordenanzas Reguladoras) el resultado formal del tipo característico del ensanche catalán y los condicionantes de diseño de la vivienda tipo.⁶¹

Después de describir los tres condicionantes que influyen en la configuración del modelo ensanche y ejemplo se ha estudiado “la Casa Rocamora” que sigue obligatoriamente sus pautas y que no responde, ni mucho menos, a un acto de “inspiración creativa”.

El Primer condicionante, es la parcelación de terrenos agrícolas convertidos en manzanas edificables en solares rectangulares, con dimensiones similares y que permite dos viviendas por planta, con fachada principal hacia la calle y fachada secundaria hacia el patio interior de la manzana.⁶²

⁶¹ 231.- Julia y Torne, Monserrat “Las Ordenanzas Municipales de Edificación de Barcelona y su concreción en el Ensanche (1859-1988) contenido en CERDA, CIUDAD Y TERRITORIO. UNA VISION DE FUTURO. Generalitat de Catalunya. Libro catálogo de la exposición Mostra Cerdà. Urbs i Territori , celebrada en Barcelona en 1994.

⁶² Con esta limitación la vivienda se desarrolla entre medianeras y con la misma profundidad en todas las alturas y recibe ventilación

“Si aplicamos esta característica a la casa Rocamora, podemos concluir que el proyectista no pudo decidir el modelo de su planta, sino que ya venía dada, y que la disposición de los dos patios de luces medianeros tampoco pudo haber sido de otra forma al tener que adaptarse a los dos edificios vecinos, los cuales eran anteriores”.

El segundo condicionante, es el volumen edificable del edificio que queda limitado por su altura y número de plantas.

“Antes de que el proyectista comenzase a crear, ya sabía cuál sería el modelo de la planta del edificio y la volumetría general del mismo, características que no podían ser de otra manera. Pero además, las normativas obligaban a un tipo de composición en la fachada y con unos elementos muy concretos.

Al arquitecto no le queda más que la distribución interior y, si el propietario lo permite, podrá también decidir sobre los elementos decorativos”.

Y finalmente, el tercer condicionante, será la estructura portante y el sistema constructivo de edificio, que con una disposición de crujías extremas fijas y con un espacio central distribuido para pasillo y la caja de escalera, da pie a dos tipologías de viviendas principalmente (una “el piso principal” destinado al propietario y con sólo una vivienda por planta y los pisos superiores pensados para alquilar generalmente con dos viviendas).

Con independencia de los materiales utilizados en los acabados, las técnicas constructivas se repiten en todos los edificios. Tipología de la vivienda. La disposición del piso principal se disponía en torno al patio interior y la caja de escalera. La unión de la parte

e iluminación sólo por sus extremos, es necesario crear patios de luces en la zona central que habitualmente coincidirán con los de los edificios colindantes para obtener mejores resultados.

delantera con la trasera se lleva a cabo por medio de dos pasillos paralelos tangentes al patio central. Estos dos pasillos se destinaban a actividades diferentes:

- Uno distribuía las habitaciones representativas
- Y el otro las utilitarias.

A la vivienda principal se accedía por la escalera exclusiva del piso principal, mientras que a las zonas funcionales se entraba por la escalera de vecinos (separación en busca de una distinción social procedente de los palacios barrocos).

De todos los espacios subdivididos en función de la estructura vista, el más representativo es el salón “noble”, que ocupaba el espacio formado por la primera crujía junto a la fachada delantera del edificio, mientras que el comedor se ubicaba en la otra crujía extrema, en la fachada posterior.

En cuanto a la distribución de los pisos superiores, se efectúa a lo largo del único pasillo recto que comunicaba todas las habitaciones.

Por lo general disponían de recibidor, salón único, despacho, cocina, comedor y dormitorios, situándose también el salón junto a la fachada principal y el comedor en la posterior. Las cocinas y letrinas se colocaban junto a los patios de luces. Los espacios interiores deben adaptarse a los muros de carga del edificio.

Vemos como en el caso de Valencia estos condicionantes se pueden también identificar, al menos en la manzanas que por su geometría se asemejan a la manzana tipo de Barcelona.

“El Reglament (Reglament d’Obres. servéis i Béns Municipals de 1925) centrava la seua alenció en els closos antics de les ciutats, i es marcaven uns objetius de sanejament i higienització. així: com en l’ordenacio

de noves àrees. A València l'Ajuntament aprovà el 1928 un pla de Reforma Interior de Javier Goerlich, en el qual s'arreglaven algunes de les idees ja expressades per F. Aymami, talment l'avinguda de l'Oest i la reforma de la placa de la reina. Però també contenia propostes d'ordenar per a les places de la Mare de Déu i la deis Furs i per a la connexió de les Torres de Quart amb l'avinguda mitjançant una nova via de major amplitud."

9.8 Las Influencia de Cerdá y Castro

La pregunta recurrente es si Cerda tuvo influencia directa sobre el diseño del ensanche de Valencia, Juan Luis Piñón, por ejemplo, también se lo pregunta cuando afirma:

"Ahora bien, si la influencia de Cerda pesó en la gestación de los mecanismos de gestión recogidos en las legislaciones de la época, su concepción del plano y su idea de ciudad pesó mucho más en la redacción del proyecto de ensanche de Valencia de 1884 y así lo entendieron algunos valencianos quienes reivindicaban otro tipo de ciudad «más viva y sujeta a las exigencias de la vida moderna".

Otros lo critican dada la cortedad en equipamientos y la timidez en la distribución de los pocos que contenían y que constituyó el objetivo prioritario de críticas como las de Cabello y Lapiedra quienes tras mostrar la carencia de establecimientos de animación y movimiento, bazares, mercados, iglesias... no dudaron en escribir que:

"Todo esto falta en el Ensanche existente y faltará en cuantos se proyecten, dada la manera de ser de los que tales proyectos conciben y el prurito de ensanchar las poblaciones estableciendo grandes vías, grandes chaflanes, sin tener en cuenta, como se ha indicado, las condiciones de la localidad,

... y satisfechas las necesidades de la vida moderna, error crasísimo, hijo del espíritu servil de imitación".⁶³

"El ensayo general que supuso el ensanche de Barcelona y las circunstancias en las que se gestó excusaron a muchas de las ciudades que se extendían a lo largo del Mediterráneo de pensar en ese modelo de ciudad alternativo que se exigía a cualquier proyecto de ensanche".

En teoría el Plan Cerdá, había demostrado su solvencia, tanto intelectual como urbanística, al haber integrado simultáneamente variables impensables hasta aquel momento; y de otra parte al introducir el modelo de gestión y construcción desarrollado en Barcelona.

El Plan Cerdá también es criticado, "el Plan se desvirtuó por el propio Cerda, como consecuencia de la presión ejercida por los agentes económicos encargados de financiar y gestionar el Ensanche"⁶⁴.

Esto será la causa de que en 1884, en Valencia, se adoptará la manzana con patio como tipo convergente de la edificación, solución que si bien había renunciado a la componente más utópica del Cerdá original, permanecerá alejada de los estándares que en aquellos mismos años se estaban desarrollando en otras ciudades de Europa⁶⁵ y América, en las que predominaba la manzana maciza.

⁶³ Cabello y LaPiedra.Valencia.1889. Citado por Taberner 1984 oc.

⁶⁴ Piñón Pallares, Juan Luis "Reflexiones sobre la genealogía de los ensanches: Valencia y Alicante. Cerda y su influjo en los ensanches de poblaciones. Ministerio de Fomento. Madrid 2004. Páginas 355 a 376.

⁶⁵ La manzana del PARIS de Haussmann es paradigmática, frente al patio de manzana propuesto en los ensanches españoles; la sistematización de los tipos desarrollados en París apenas alcanza a la mancomunidad de los palios de luces y lo mismo podríamos decir de las grandes manzanas berlinesas de Hobrecht o de la tipología vienesa tanto del Ring como de los ensanches posteriores. AYMONINO, FABRI y VILLA; 1975, CITADOS por Piñón.



Fig.52, 53 y 54. Fotografías aéreas de Madrid, Barcelona y Valencia respectivamente, en la que hemos incorporado el eje Norte-Sur para comprobar la orientación de la malla. Podemos comprobar la regularidad de las manzanas de Barcelona y su perfecta orientación girada 45° de todo el conjunto, como fruto de un replanteo exacto y minucioso. En el caso de Madrid las manzanas son irregulares, y el teórico eje Norte-Sur se encuentra girado unos grados respecto del Norte; en el caso de Valencia las manzanas de geometría irregular se ajustan según la necesidad al trazado del Ensanche y la orientación de las manzanas está girada 15° aproximadamente respecto del eje Norte-Sur como consecuencia de la alineación impuesta por la calle Puerto. Fuente: Elaboración propia sobre fotografías aéreas de "Google Maps".

Todo lo anterior parece demostrar que el Ensanche fue un ensanche de trámite y sin fundamento, citando por ejemplo la estrechez de sus calles de doce y dieciséis metros no adecuados para una ciudad nueva y moderna.

El estudio de los ensanches en España, todavía presenta dudas sobre el modo de entender este momento de la historia de muchas de sus ciudades, son muchos los modos de entender y ordenar los diferentes ensanches, sucedidos además en épocas diferentes y con metodologías que se "inspiraban" en mayor o menor medida en lo ya diseñado, pero siguen apareciendo nuevas fuentes y nuevos modos de valorar lo sucedido.

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

Y ello por los siguientes motivos.

"Primero, porque el reconocimiento de la filiación de determinados ensanches en muchas ocasiones pertenece a la esfera de la retórica, de la satisfacción de una teoría general de la Historia, lo que desvirtúa y disminuye el potencial gnoseológico de la aventura investigativa;

y, segundo, porque con demasiada facilidad se suele confundir lo que la filosofía clásica denominaría la figura externa con la figura interna, es decir, la apariencia con la forma, iniciando reflexiones más o menos marginales o individualizadas; paralelas en el mejor de los casos.

*Los vaivenes interpretativos a los que sometemos con cierta frecuencia a algunos ensanches periféricos -en relación al de Barcelona de Cerda, alertan sobre la insuficiencia de muchos planteamientos esgrimidos en publicaciones especializadas. Con frecuencia algunos ensanches se nos presentan como lo uno y su contrario."*⁶⁶

En ocasiones, se omiten referencias evidentes y se construye una realidad tan artificiosa como la propia historia del siglo XIX. Una realidad sintetizada o resumida en una geometría reiterativa y una normativa recurrente en la que se hace converger el ideario social del siglo.

En este estudio, en el apartado siguiente, vamos a intentar demostrar que el Ensanche diseñado por Monleón en 1858, pese a no haberse aprobado, ha tenido una gran trascendencia en el trazado del Ensanche tal y como lo conocemos actualmente.

La ciudad crece y se desarrolla de forma radioconcentrica una y otra vez, alejándose del:

- el modelo invocado por el Plan Cerda de Barcelona de malla ortogonal y con una "perfecta" ordenación con eje Norte - Sur para garantizar el soleamiento, pero con las manzanas giradas 45º.

- el modelo casi desconocido que es el Plan Castro para la ciudad de Madrid, con una configuración de manzana sobre un eje Norte-Sur.

Veremos que en Valencia, se sigue el modelo radioconcentrico de siempre y la supuesta malla ortogonal es fruto de una ordenación casual cuyo origen es la calle Puerto prevista en el Plan del 58.

⁶⁶ Piñón Pallares, Juan Luis "Reflexiones sobre la genealogía de los ensanches: Valencia y Alicante. Cerda y su influjo en los ensanches de poblaciones. Ministerio de Fomento. Madrid 2004. Páginas 355 a 376.

Esta Orientación casual, hará que en la zona del primer ensanche las manzanas estén giradas unos 15° respecto a la orientación Norte Sur de las manzana.

Obviamente a la otra parte del ensanche la orientación gira para adaptarse.

Las manzanas, mientras que en Barcelona y Madrid, son siempre cuadradas, excepto en los encuentros, en Valencia, es escaso el numero de manzanas cuadradas es escaso, mas bien son rectangulares en el mejor de los casos o trapezoidales para adaptarse a la geometría del ensanche.

Otra consideración es que frente a malla homogénea e infinita e Barcelona se encuentra la "zonificación social" de Castro para Madrid; en el caso de Valencia, aunque no se diga con la claridad normativa de Madrid, es claro que se destina el primer ensanche para las clases adineradas de la sociedad, dejando el resto para la libre promoción inmobiliaria.

Esta última consideración justifica la diferencia en calidad arquitectónica de los diferentes sectores del ensanche.

Todas las Memorias de los proyecto de Ensanche dicen al menos estar preocupados por las nuevas filosofías de hacer crecer la ciudad con soluciones comunes en todas ellas.

9.9 Cuestiones Críticas del Ensanche

El Ensanche de Valencia insiste en el retorno a la cuadrícula que siempre ha presentado unos rasgos comunes, tan comunes como generales y tan generales como vacuos, en muchas ocasiones. La cuadrícula siempre ha estado ahí, dispuesta a ser utilizada por quien ha creído ver en ella la forma idónea de orientar la fundación de una ciudad o de ordenar su crecimiento, también ha sufrido el acoso del tiempo de distintos

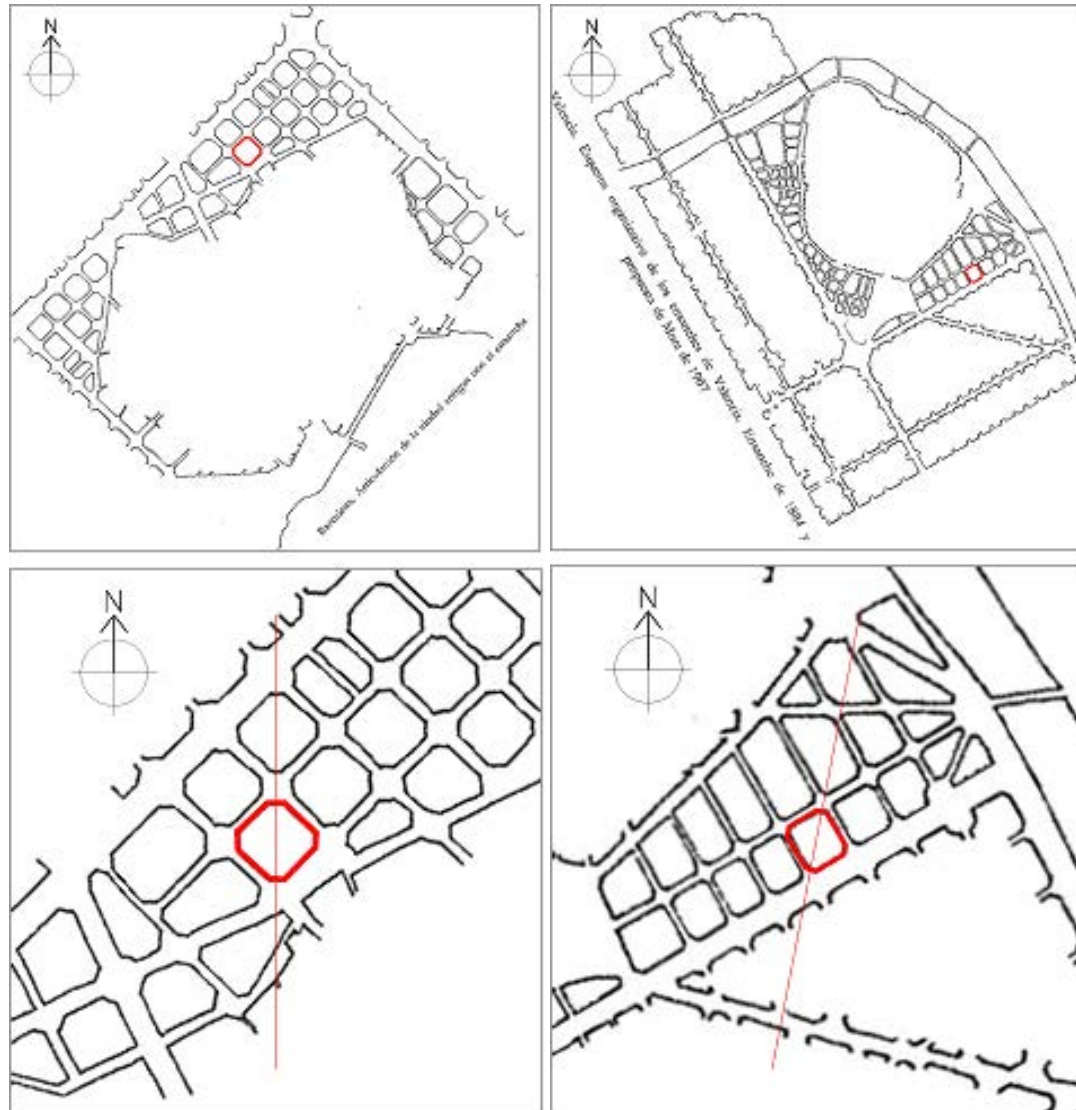


Fig.55. Comparativa de los esquemas de orientación de los ensanches de Barcelona y Valencia. Fuente: Elaboración propia sobre gráficos de Piñón, J.L. "Los orígenes de la Valencia moderna".

modos, como simple geometría o como simple reflexión. En este sentido, el juicio de la historia, con sus ciclos y desplazamientos, ha servido para poner límites a la interpretación y permitir la delimitación cada vez más precisas de su forma -vías- y contenido -intervías.

Muchos de nuestros ensanches han tenido el mismo origen, lo que ha diferido ha sido el punto de llegada. El cansancio de las ideas o su banalización han reducido los ensanches a un mero ejercicio de repetición, no tanto de formas cuanto de prácticas de proyecto.

La experiencia de los proyectos de ensanche de las ciudades francesas, italianas, alemanas... a lo largo de la historia nos muestra la importancia de esta forma de crecimiento. Ahora bien, si los ensanches de poblaciones apenas fueron capaces de reproducir las bases en las que se sustentaban, es decir, las formulaciones implícitas de los trazados reticulares, la irrupción en el panorama histórico de la obra de Cerda significó una ruptura epistemológica en la forma de entender los ensanches, no ya como mera práctica, sino como una práctica teórica capaz de volar a sus anchas aunque dentro de los límites que le imponía el positivismo comtiano que le inspiró.

La sistematicidad de la teoría sería la responsable de que desarrollase aquella especie de combinatoria en la que parecía moverse a sus anchas. La unidad y la diversidad estaban garantizadas en las parcelaciones de las manzanas y en el juego recíproco entre parcelas y tipos.

Tanto en el anteproyecto del 55, como en la versión definitiva del ensanche formulado por Cerda para Barcelona, la forma se nos presentaba como la suma de consecuencias geométricas, aunque se trataba de una geometría con un campo de variación muy cerrado y reducido.

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

Así, mientras la desvirtuación del proyecto de ensanche de Cerda dará pie a otros como el de Valencia que, de forma mimética reproducirá los estándares de su vecina Barcelona, sin otros complejos que los derivados de la escala.

9.10 La "Diagonal" del Ensanche

No es necesario recordar las condicionantes que los trazados ferroviarios han tenido en otras ciudades europeas, y Valencia no va ser menos, por cuanto ya tenía varias líneas en funcionamiento como veremos en otro apartado, pero es importante el entender que la diagonal de 32 metros de ancho no surge como reflexión urbanística, como sucedía en la Avenida Diagonal del Ensanche de Barcelona, sino que surge como una obligada servidumbre del trazado ferroviario que unía la ciudad de Valencia con el Grao y que fue transformada en una amplia e importante Avenida inicialmente denominada Victoria Eugenia, actualmente Reino de Valencia.

El trazado que hoy parece ser una diagonal y que marca la delimitación del barrio, esta condicionada por el trazado de la vía del ferrocarril desde el Puerto hasta el mismo centro de la ciudad, además de ser tangente en la plaza de toros, y hasta llegar a la primitiva estación.

El proyecto de nueva avenida inicialmente contaba con un espacio central de 8m., protegido por una verja, para el tránsito ferroviario, con calles laterales de 8 m. de amplitud y sus correspondientes aceras, con un ancho total entre fachadas de 32 m.

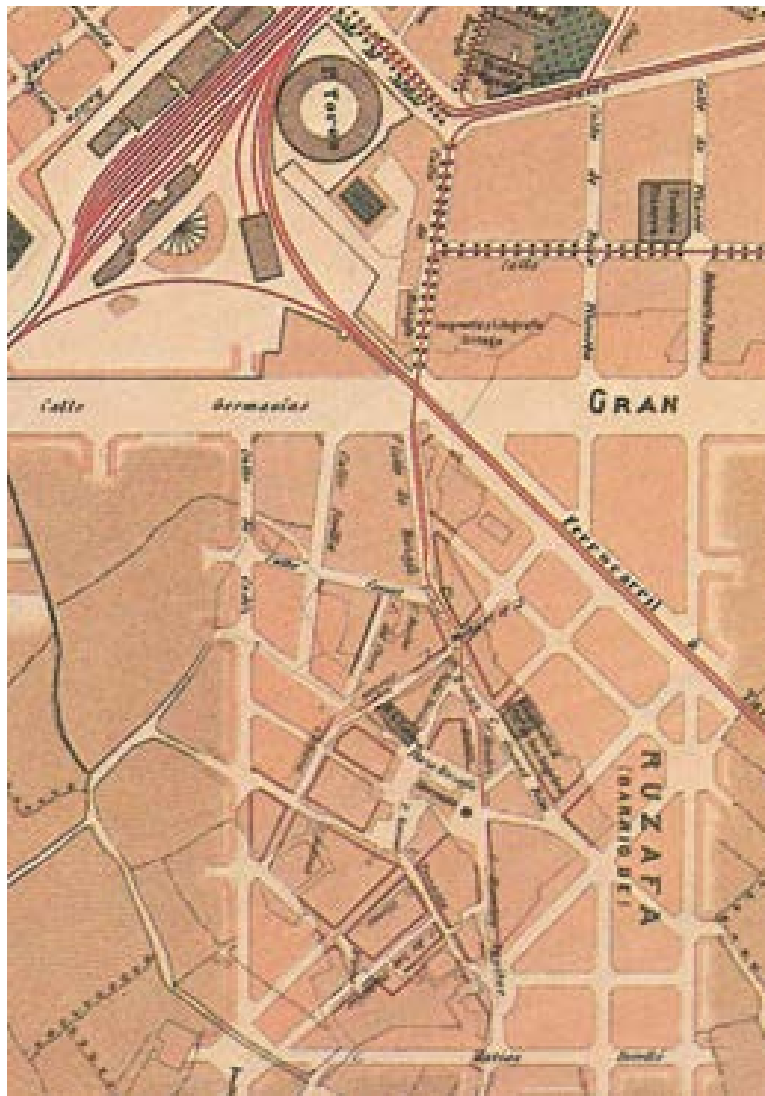


Fig.56. Plano de 1903, en el que se observa el trazado del ferrocarril a Tarragona, por la hoy Avenida del Reino de Valencia.



Fig.57. Reino de Valencia. Fuente: www.es.piwigo.org/



Fig.58. Avenida Victoria Eugenia (hoy Reino de Valencia), tras la eliminación de los trazados ferroviarios de Valencia a Tarragona.

El paso del ferrocarril, se mantuvo hasta el año 1917, en que se realizó un nuevo trazado exterior al Camino de Tránsitos, al tiempo que se inauguraba la nueva estación de pasajeros.

9.11 La Permanencia del Plan del 58

Como hemos podido comprobar en el apartado anterior, el ritmo de consolidación del Ensanche previsto por Monleón condicionaba el libre trazado de las nuevas alineaciones, “una imagen gráfica del estado de la edificación en la zona en el momento de iniciarse los trabajos preparatorios para la elaboración del plan, se muestra en el plano topográfico de la ciudad de Valencia.

Dicho plan no viene a confirmar, de forma rotunda, la hipótesis sustentada hace tiempo por distintos investigadores de la preexistencia de edificaciones en la zona del Ensanche, ordenadas según el trazado del plan nunca aprobado de 1858”.

En este estudio, Luís Piñón hace un análisis de las leyes de crecimiento de Valencia, comparándola entre otros, con las ciudades de Cartagena, Viena y Barcelona, para al final concluir que la proximidad de la ronda de 25 metros resultante el derribo de las murallas y las grandes vías de 50 metros plantea serias dudas sobre la posible extinción del crecimiento de Valencia a los esquemas clásicos de crecimiento urbano.

Por ello, afirma que el Ensanche del 84 de Monleón es un ensanche de puro trámite, un ensanche coyuntural con la finalidad de encauzar el crecimiento de la ciudad, sin embargo, creemos que va más allá.

Una vez más vemos que esta propuesta del 58, que no fue aprobada, vuelve a condicionar las propuestas posteriores.

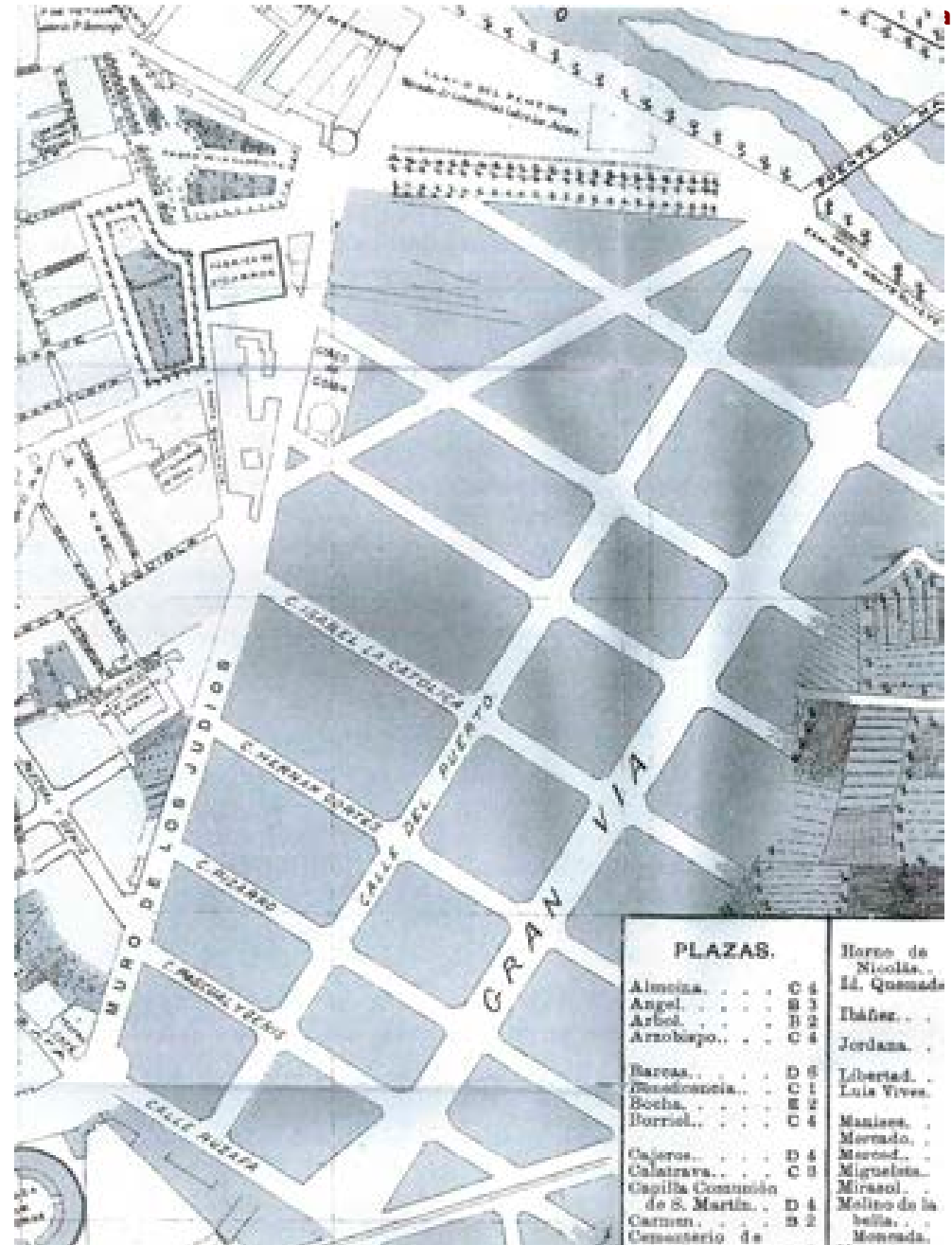
Las dificultades políticas y económicas con las que se encontró el Ensanche del 58, impidieron la aprobación de este proyecto que dejó Valencia con planes inconexos. Como ya se ha dicho, al dibujar el Ensanche del 84 ya existían edificaciones alineadas respecto del nuevo ensanche.

La gran plaza octogonal próxima a Cuarte, de la que parten ocho calles es eliminada en la propuesta de Calvo Ferreres y Arnau, pero en palabras de Juan Luis Piñón “existen unas constantes en el proyecto de 1884 que difícilmente se podrían cambiar. La Glorieta, vía importante que no hemos querido alterar lo más mínimo por estar ya establecida y plantados los árboles. La actual calle Sorní que prolonga la antigua calle de la Sequiola, y, evidentemente, el eje principal de la calle del Puerto”.

Explica también Luís Piñón el origen de la plaza de América puesto que “la confluencia radial de los ejes en una plaza, justo a los pies del Puente del Mar, abriendo la ciudad al mar, definirán un conjunto urbano inscrito en la tradición más clásica de las puertas de acceso a la ciudad”. Explica cómo el carácter simbólico de las puertas es un factor principal, como así sucede a la Piazza del Popolo o a la Piazza de Ponte, ambas en Roma, o la propuesta de John Gwynn para Londres, o el Proyecto de ampliación de Berlín.

La asimetría de la solución del Ensanche del 58, se sustituye por la simetría y geometrismo del nuevo proyecto, lo fortuito se convierte en rigor y de idea en idea ordenada.

Otro cambio importante lo constituye el cambio de la calle del Puerto que pasa de ser un eje que divide en dos el ensanche en el Proyecto del 58, a ser una línea de referencia que ha fijado mediante paralelas y perpendiculares el trazado de todo resto del Ensanche.



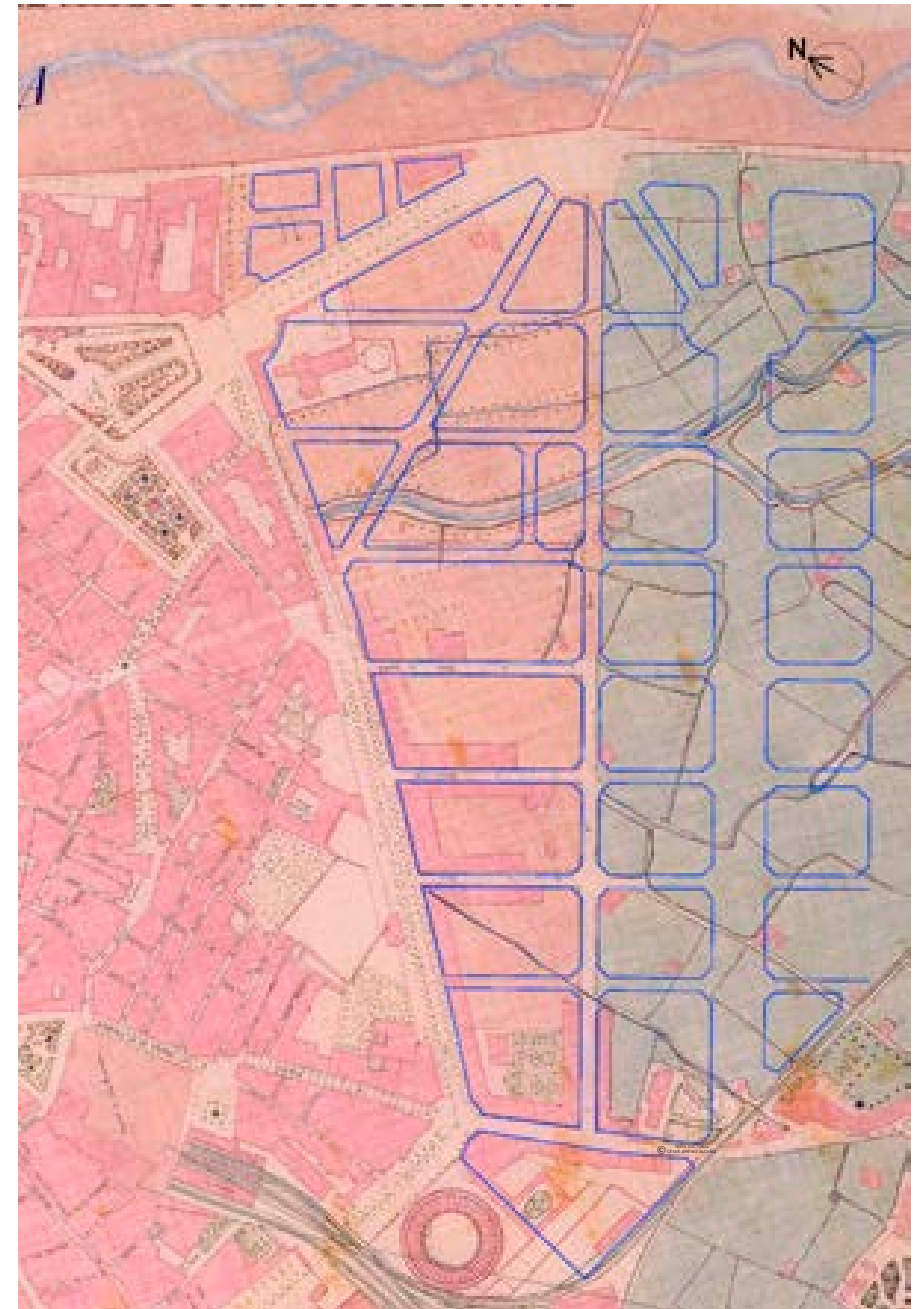


Fig.59, 60, 61 y 62. En el conjunto de imágenes, podemos ver como las propuestas del Proyecto de Ensanche de Monleón, de la ordenación de la calle Puerto, permanece en el Plan de Ferreres y en el Plan posterior de Mora, al haberse consolidado la edificación en esta calle y adyacentes, antes de la aprobación del Plan en 1887.

El Crescent de la Plaza de América, obtenido al incluir la hoy calle de Serrano Morales, aparece para potenciar el acceso al Puente del Mar (punto en donde se sitúa el centro del trazado circular), y permite reforzar la perspectiva barroca de la Plaza.

Una vez fijada la alineación de la calle Puerto, la Gran Vía es trazada como paralela a esta, que finalmente sería la alineación principal que generaría el resto de alineaciones del ensanche.

La Calle Pizarro, perpendicular a la Gran Vía, pasa más allá de esta y sirve de alineación de referencia para las "siete calles" que inician el trazado en el entorno del pueblo de Russafa.

Fuentes: Elaboración propia según detalles del PROYECTO GENERAL DEL ENSANCHE DE LA CIUDAD DE VALENCIA. S. Monleón, A. Sancho y T. Calvo (1858.) y del PLANO TOPOGRÁFICO DE LA CIUDAD DE VALENCIA por el Cuerpo de Estado Mayor del Ejército (1883). LLOPIS, A. PERDIGÓN, L. TABERNER, F. "Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)"; y Plano de Valencia (1888). CORBÍN, J.L. "El Ensanche noble de Valencia"



B.10 EL PROYECTO DE ENSANCHE DE MORA



Fig.63. En la pagina anterior, Inauguración de la Exposición Regional de 1909, Fuente: www.postalesdevalencia.blogspot.com.es.

Fig.64. La imagen superior, . PROYECTO DE ENSANCHE DE VALENCIA Y AMPLIACIÓN DEL ACTUAL. Francisco Mora Berenguer. 1907.w Fuente: LLOPIS, A. PERDIGÓN, L. TABERNER, F. "Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)"

10.1 De la Ciudad Radioconcentrica al modelo ortogonal

Si el primer proyecto de Ensanche trató de regularizar el primitivo núcleo de Russafa, inscribiéndolo en un rectángulo, el segundo, aprobado en 1912, será el encargado de ordenar el crecimiento en el exterior de esta delimitación.

El arquitecto Francisco Mora y el ingeniero Vicente Pichó serán los encargados de redactar el nuevo Proyecto de Ensanche sobre el que habrá de desarrollarse el crecimiento del barrio.

El Plan de Francisco Mora, de 1907, continúa lo iniciado con el Plan de Calvo, Ferreres y Arnau.

Para él, las grandes vías, no formarán parte de ninguna estructura anular sino de un modelo ortogonal⁶⁷, similar al propuesto por Cerda en Barcelona, con la intención de extender la retícula a través del desarrollo del manzanario insinuado allende las grandes vías, libre de complejos y apuntando a una mayor regularidad y tamaño.

“la naturalidad con la que se transita de uno a otro ensanche no es tan lineal y evidente como lo demuestran los planos.

En sentido contrario podemos afirmar que tras la constatación anterior se esconde una historia truculenta, la que nos permite conocer su autor a través de la memoria, que si bien es poco importante en sí, lo es desde la perspectiva del nacimiento y muerte de las ideas”⁶⁸.

⁶⁷ al menos en teoría por que el ferrocarril haya hoy mismo impide esta configuración ortogonal .

⁶⁸ Piñón Pallares, Juan Luis. Op. cit (2004)

El Ayuntamiento de Valencia solicita para su ensanche los beneficios de la ley de 26 de julio de 1892, promulgada como régimen especial para los ensanches de Madrid y Barcelona y por R.O. de 5 de noviembre de 1900 se aplica dicha ley al ensanche de Valencia, pero éste no se dibuja hasta 1907 y se aprueba en 1911, o sea veinte años después que Madrid y Barcelona.

Se aprueba un ensanche de 11 kilómetros cuadrados, pero los ensanches tuvieron su edad de oro en los últimos años del siglo XIX y el siglo XX significó su ocaso por la propia dinámica urbana.

Pese a lo dicho, Mora creía en los ensanches y más aún en el de Valencia pero el paso del tiempo le hizo deambular por otros derroteros, fruto de los cuales descubrimos los mecanismos de difusión de las ideas urbanísticas.

En efecto, la memoria del ensanche de 1907, en vez de hablarnos de los problemas de la nueva ciudad y de tratar de justificar por ejemplo la nueva extensión del ensanche en función de cualquier proyección demográfica, como ya hemos visto que prescribía, por ejemplo, el Reglamento para la ejecución de la Ley de Ensanche de 1864⁶⁹ , pero ahora de la mano de las teorías de Hénard.⁷⁰

⁶⁹ Volvemos al concepto de ensanche condicionado por la demografía “se entenderá por ensanche de una población la incorporación a la misma de los terrenos que constituyen sus afueras en una extensión proporcionada al incremento probable del vecindario...”, Real Decreto de 25 de abril de 1967.

⁷⁰ De los dos primeros párrafos del capítulo dedicado al estado del viario de Valencia podemos deducir que Mora conocía perfectamente el fascículo 6 de Hénard publicado en Paria tan sólo dos años antes de la fecha de redacción de la memoria. Las coincidencias son extremas y no dejan lugar para la duda. Leemos en Hénard: «elegimos las plantas de Berlín, de Londres, de Moscú y de París porque su posición junto a un río lejos del mar...»; Leemos en Mora: «el sistema viario de Valencia... se asemeja al de otras ciudades, París, Berlín, Londres y Moscú que también como la ciudad del Turia se hallan junto a un río o cruzadas por él».

Más tarde leemos en la memoria: «en París los grandes bulevares

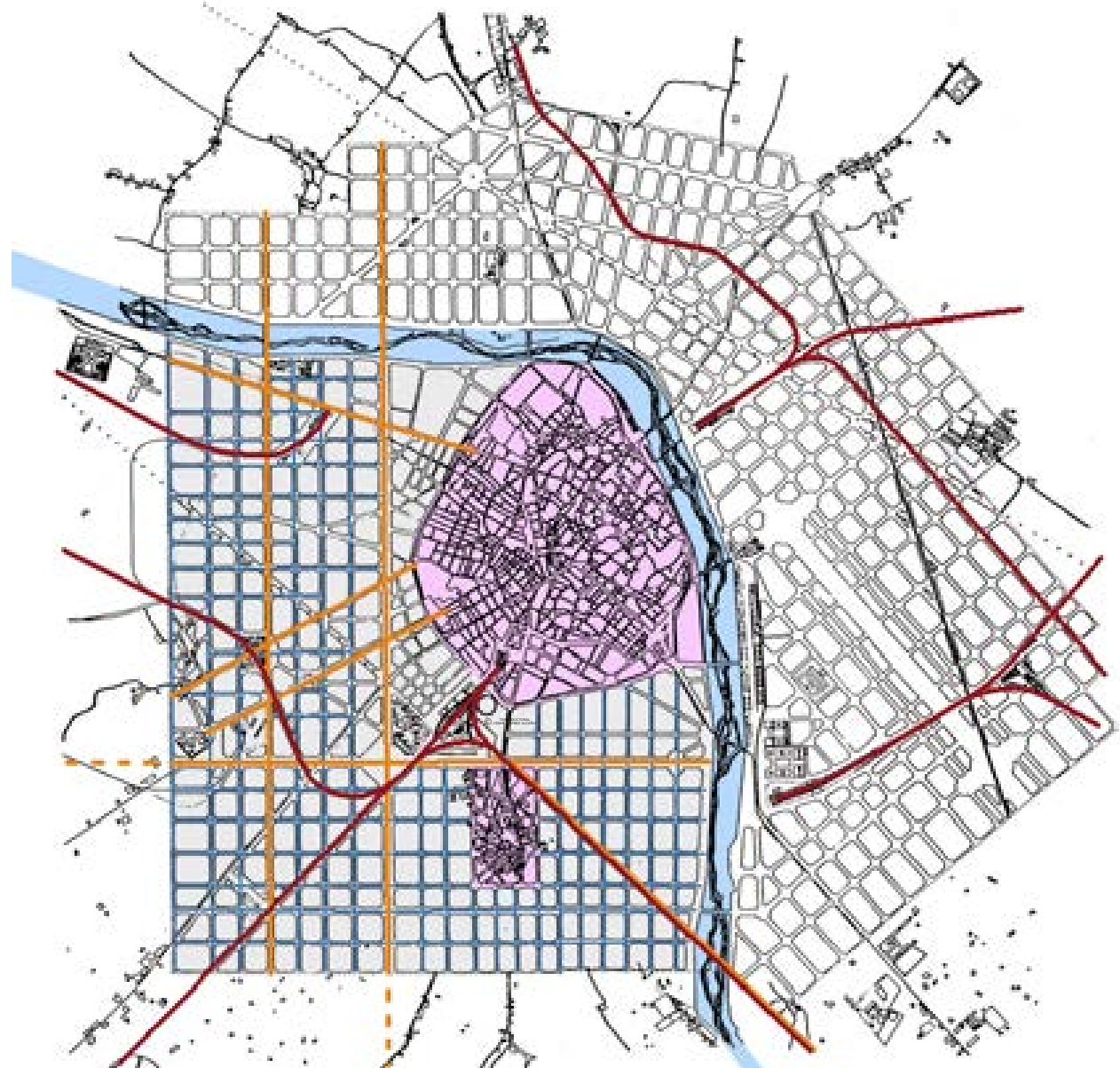


Fig.65. Interpretación del proyecto de Ensanche de Francisco Mora de 1907. El trazado regulador, recupera la trama ortogonal "infinita" inspirada en el modelo de Cerdá. Líneas naranjas, ejes principales configuradores del trazado; líneas rojas, trazados ferroviarios.

Fuente: Elaboración propia, sobre plano de Valencia 1907.

Estas teorías, salvando la escala dimensional influyen en Mora que se lamenta de

“la uniformidad abrumadora” del Ensanche de Barcelona e incluso se permita extrapolaciones tales como la que le lleva a criticar el mismo ensanche aduciendo “que no permite la unión directa del centro de la ciudad con sus extremos” y añadir que “a subsanar esa necesidad tienden los recientes proyectos”.⁷¹

Influenciado por las novedosas teorías de Henard, Mora afirma que

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

“Pero Henard para el Plan de Mora, fue la teoría que le inspiro, pero de nuevo se paso de la estructura ortogonal propuesta en 1884 por otra anular inspirada en la ronda de tránsito, condicionado por la tradición de varias décadas y en última instancia traducía lo que sabía hacer.

Pretender asimilar Valencia a otras ciudades europeas y tratar de confundir la ronda de Tránsitos con los bulevares internos de París es algo impensable en un arquitecto cuyo escepticismo difícilmente podía neutralizar la curiosidad demostrada al tomarse la molestia de leer en un idioma que no era el suyo.”⁷²

constituyen las envolventes casi elípticas de su núcleo central, unidas por calles radiales; Hénard escribirá al respecto: “el actual perímetro de distribución de las radiales está constituido por los Elipses de los grandes bulevares internos”

⁷¹ Piñón Pallares, Juan Luis “Reflexiones sobre la genealogía de los ensanches: Valencia y Alicante. Cerda y su influjo en los ensanches de poblaciones. Ministerio de Fomento. Madrid 2004. Páginas 355 a 376.

⁷² Ibidem

Mora se limitó a poner al día el ensanche anterior fundamentalmente, a través de la métrica y de la orientación y organización de las mallas, asumiendo y obviando las preexistencias⁷³.

En cualquier caso de lo que no cabe la menor duda es de que el ensanche de Mora llegó tarde y a contrapelo de las teorías que se estaban desarrollando en Europa.

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

10.2 El replanteo del Ensanche de Mora

La nueva propuesta comienza al sur de la gran Vía, y se extiende hasta una paralela situada en el camino de Tránsitos a casi un kilómetro de distancia.

Entre estos dos ejes se disponen cuatro nuevas calles que subdividen el área en cinco alineaciones de manzanas de unos 125 m. de lado.

Los anchos de calle no son sin embargo homogéneos, sino que van aumentando a medida que se alejan de la Gran Vía:

- Las calles de Denia y Buenos Aires se proyectan de 12 m,
- Las de Puerto Rico y Literato Azorín de 16,
- La de Matías Perelló alcanzará los 20,
- y para todas las transversales se adoptará un ancho de 16 m.

⁷³ El Ensanche de la zona de Colon será el resultado de prolongar las calles del primer ensanche pasando de 12 a 16 metros. Las perpendiculares tendrán 14, 16 o 20; las diagonales 30 metros; los chaflanes 18; y las manzanas se moverán entro 95 y 100-140,

10.3 El ensanche de Mora y el ex pueblo de Ruzafa

Las alineaciones del núcleo urbano propuestas en el proyecto de 1887, son parcialmente modificadas para conseguir una mejor adecuación a la nueva trama.

La intervención de mayor dureza la constituye la penetración en la calle de Literato Azorín, seccionando el viejo casco ruzafeño, para conseguir una mejor comunicación entre las dos áreas de la zona sur del Ensanche.

Con esta propuesta, se consolida el proceso de remodelación del antiguo trazado para imponer el conjunto de rectificaciones que van a ir poco a poco desfigurando su primitivo aspecto.

Pero la construcción de esta nueva zona de la ciudad no se realizó con la prontitud esperada.

Finalizada la segunda década del XIX, el estado de la urbanización era descrito así por José Martínez Aloy:

“Pero más allá de la Gran Vía se extiende una vega deliciosa sembrada de alquerías, fábricas, y ricas viviendas, que han surgido por todas partes sin plan ni concierto, aunque rebosando belleza, y el Ayuntamiento, impelido por los propietarios que sueñan en la parcelación de sus campos, consiguieron en 1912, la aprobación de otro ensanche linde a la Gran Vía, que dificulta la nueva edificación y promueve a diario contiendas administrativas.

Nada tan ridículo como esos fragmentos arquitectónicos de futuros paralelepípedos que esperan en pie, un año tras otro, la cohesión de un vecindario que nunca llega”.

Esta situación, tan críticamente reflejada en el texto de quien fuera la primera autoridad municipal, no tardaría mucho en cambiar.

10.4 El modelo de nuevas Alineaciones

En el “Plano de las Alineaciones del nuevo Ensanche de Valencia”, editado en 1923, se refleja claramente el estado de la edificación en aquel momento. El lado sur de la Gran Vía de Germanías aparece totalmente consolidado, y hasta la alineación de la calle de Puerto Rico, se observa un grado de edificación apreciable.

Al norte de la Gran Vía no existen más edificios que los que se alinean en el antiguo camino que llevaba hasta la Puerta de Russafa.

Con la aprobación de la propuesta del Ensanche de Mora, se producen algunas modificaciones de alineaciones en aquellas zonas con las edificaciones construidas como la zona comprendida entre las actuales calles Segorbe, Alcoy, Castellón y General San Martín.

Otra zona en la que se aprecian importantes cambios es en la orientación de la trama en el entorno de la Avenida Reino de Valencia, en el proyecto inicial las calles serán paralelas y perpendiculares a ella, y en la propuesta actual de Mora, se continúa con la trama de las manzanas del primer ensanche, las paralelas y perpendiculares de las calles que ahora toman como referencia a la Gran Vía, lo que supone el dotar de una mayor regularidad a la trama, en este ámbito.

Este método de alineaciones simplificaba la ejecución y la alineación de las nuevas manzanas que, aunque no serán construidas, eran fácilmente identificables. En los años siguientes tanto las obras de nuevas viviendas como las de urbanización sufrirán un fuerte impulso.

En 1925 se aprobaba el proyecto de alcantarillado de las calles de Cuba, Sueca, Buenos Aires, Puerto Rico, Gibraltar, y de la Gran Vía de Germanías. Un año más tarde se realizaban expropiaciones para conseguir

la apertura de la Avenida Antic Regne. En 1927 se efectuaban las obras de pavimentación.

También en 1927, se colocaban en la primera sección del Camino de Tránsitos unas vías metálicas para facilitar la circulación de los carros, evitando su hundimiento en el barro.

10.5 Las Nuevas Ordenanzas de Mora

El aspecto del barrio se va transformando significativamente, iniciándose el camino de la densificación: en el Apéndice a las Nuevas Ordenanzas de Policía Urbana, redactadas por Francisco Mora y Vicente Pichó en 1926, se contienen sustanciales modificaciones sobre su primitivo proyecto, aumentando la altura de las edificaciones.

- Así, en las calles de primer orden, se incrementa en cinco metros la altura de cornisa.
- En las calles de más de veinte metros, se admiten hasta treinta de altura,
- y aún se autoriza la construcción de un piso habitable en la segunda crujía, por encima de la altura máxima.

La densidad de la edificación va en aumento con el tiempo, y con la distancia a la Gran Vía, y desvirtúa en parte la función benéfica de los patios de manzana, que ven mermada su superficie por la aparición de galerías voladas, que en un principio son descubiertas, pero que poco a poco van siendo objeto de distintos tipos de cerramientos.

También algunas calles se construirán con un ancho inferior al previsto en el proyecto, como la calle Doctor Sumsi, que en el tramo comprendido entre Matías Perelló y Tránsitos estaba proyectada con un ancho de 16 metros, vio reducida su anchura a sólo 12 m, por decisión del Pleno Municipal del 19 de Octubre de 1927.

“Es fácil constatar el carácter secundario de la manzana en la ordenación del Ensanche, no respondiendo su forma y dimensionado a ningún sistema geométrico que generara su trazado regulador.

Por el contrario, aparece como una simple consecuencia de la intersección de las alineaciones ya trazadas con anterioridad a la elaboración del proyecto”.⁷⁴

Respecto de la ocupación de la manzana, la escasa regulación de las ordenanzas que tan sólo se limitaba a decir que su superficie fuese al menos un 25% del total, ha permitido una ejecución irregular puesto que las construcciones realizadas durante los 50 primeros años del Ensanche no han dejado esta superficie exigida.

El uso de este espacio central no especificado ha tenido la parte inicial dedicada a jardines privados a los que se accedía desde el piso principal o bien de las plantas bajas en el caso de viviendas unifamiliares.

Es en las plantas bajas donde se ha producido la mayor transformación durante el tiempo, cambiando el uso residencial inicial en algunos de ellos por actividades terciarias.

Otro tema importante es la eliminación de la prohibición de edificar en el patio central que desaparece en 1912, al entrar en vigor las ordenanzas de Francisco Mora y Vicente Picho, autorizándose la ocupación central de las manzanas:

“Cuando haya de estar ocupada por un edificio público de enseñanza, religioso, industrial o mercado” como se cita en el artículo 39 de las ordenanzas, añadiendo que, siempre que se dote de superficie adecuada para luces y ventilación de igual extensión al área del patio central ocupada”.

⁷⁴ Ponencia del Ensanche de Valencia: trazado y realidad urbana. El Ensanche de la ciudad de Valencia de 1884. Francisco Taberner



Fig.66 y 67. Las huertas de Ruzafa vistas desde la Gran Vía Marqués del Túria. En 1924 y 1940 respectivamente. Fuente: "Valencia en blanco y negro". Pág.139.

Si bien el objetivo inicial de este cambio de normativa era propiciar la construcción de equipamientos, fue lo que ocasionó la eliminación de este espacio tan importante para el Barrio y que hoy está en el punto de mira de las intervenciones de rehabilitación y regeneración del Barrio.

Otro cambio importante de sus Ordenanzas, como explicamos en otro apartado, es el aumento indiscriminado de las alturas de la edificación, alejándose cada vez más del edificio pensado para el Ensanche de planta baja y tres alturas a lo sumo con un entresuelo y que nunca debía pasar de 15 o 20 metros la altura de cornisa.

Con razonamientos similares a los que se han utilizado para ocupar el interior de la manzana y, en ocasiones, alegando el dar trabajo a operarios que trabajan en estas tareas, esta argumentación

"Se repetirá con frecuencia en la solicitud, autorizaciones para contravenir las ordenanzas en vigor, como cuando se pretende aumentar la altura de las edificaciones son lo máximo autorizado".

Porque aunque la altura de cornisa se mantiene invariable hasta la promulgación del "apéndice a las nuevas ordenanzas que regirán para zona de Ensanche de Valencia" aprobado por el Ayuntamiento en noviembre de 1925, era habitual conceder autorización municipal para superar hasta en 6 metros la altura máxima permitida.

Éstas diferencias se concedían con carácter provisional y mediante renuncia por el propietario del valor real de la obra, en la parte que exceda de altura reglamentaria y a reclamar la indemnización para cuando el ayuntamiento acuerde su derribo".

De este modo se han otorgado licencias para añadir uno o mas pisos a los edificios aumentando también así la altura de la edificación.

En lo relativo a la normativa que deberán seguir las nuevas edificaciones del Ensanche no les queda otra opción que remitirse al artículo del programa de que su texto no deja ninguna posible modificación y sus especificaciones son ineludibles; como consecuencia de esta simplicidad puede afirmarse que el Ensanche construido en esta época es muy homogéneo.

10.6 Influencia de las Ordenanzas en el diseño tipológico de la edificación

Hemos visto otros apartados los estilos arquitectónicos y las diversas propuestas de modificación urbanística del Ensanche, pero hay dificultades en documentar de un modo indubitado los hechos aquí analizados.

Amadeo Serra en la introducción de su libro donde explica la metodología seguida para su estudio habla de las diversas fuentes documentales que le han servido para su investigación y también de las publicaciones consultadas, enfatizando la observación directa del trabajo de campo para suplir las carencias de información documental.

Es habitual encontrar documentación gráfica escasa, adjunta al expediente, y que no siempre se corresponde con la realidad.

La documentación plantea otro problema añadido, que ha sido más difícil de esquivar. Por su carácter administrativo, la fiabilidad de los datos recogidos en el examen de los expedientes es limitada:

La fecha de tramitación de la licencia no coincide necesariamente con la ejecución, ni mucho menos con el remate de las obras, y los arquitectos que firman los proyectos no parecen haber sido en todos los casos los autores materiales de las trazas.



Fig.68. Edificio en la calle Puerto Rico, nº 28 de 1915, con dos plantas más que los edificios contiguos. Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.69. Edificios en la calle Cádiz, números 9 al 17 (construidos entre 1910 y 1915), con diferencias de altura de cornisa de más de dos plantas, en menos de cinco años, lo que supone la ruptura del "paisaje de la calle". Fot.: Jiménez Alcañiz, C.

El hecho de que existan dudas razonables, de la autoría del arquitecto que firmara el proyecto, dificulta aún más la posible adscripción a un tipo de los lenguajes arquitectónicos de su obra.

El analizar los diferentes cambios normativos y de sus ordenanzas en los periodos analizados nos puede ayudar a entender el paisaje urbano actual del Barrio, sin olvidar los apartados anteriores donde hemos definido, los diversos lenguajes arquitectónicos, sus estilos y, en su caso, la ley de composición utilizados.

El trazado del Ensanche establecido por Mora en los planes de Ensanche de 1907 y 1912 fueron nuevamente modificados en 1924 por el mismo que levantó un nuevo plano de todo el Ensanche, incorporando algunas reformas que permitieron un aumento de la edificabilidad tanto mediante la modificación de las alineaciones, como por la reforma de las ordenanzas, aunque la trama general no se vio gravemente alterada.

Igualmente reorganizando su trama ortogonal, el ensanche se prolongaba de forma deliberada en las llamadas zonas de influencia, donde las manzanas presentaban en ocasiones una figura irregular, sin chaflanes en las esquinas. Según Giménez y Llorens, el Ayuntamiento elaboró al menos tres de estos planes entre 1928 y 1932.

Los profundos cambios socio-económicos que se produjeron en España y en Valencia durante los años 20 hicieron que se produjera una fuerte demanda de construcciones especialmente de viviendas.

En este sentido, el arquitecto como profesional, tenía que dar respuesta a esta demanda, que debía de cubrir las prestaciones funcionales e higiénicas de las viviendas y al mismo tiempo caracterizar la rentabilidad de las promociones y en último lugar satisfacer las preferencias artísticas de los propietarios.



Fig.70. Único edificio que se conserva con tipología de vivienda aislada sito en la calle Pedro III el Grande de acuerdo con lo previsto en el artículo 15 del Proyecto de Ensanche (Hoy con un cambio de uso es un Restaurante). Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

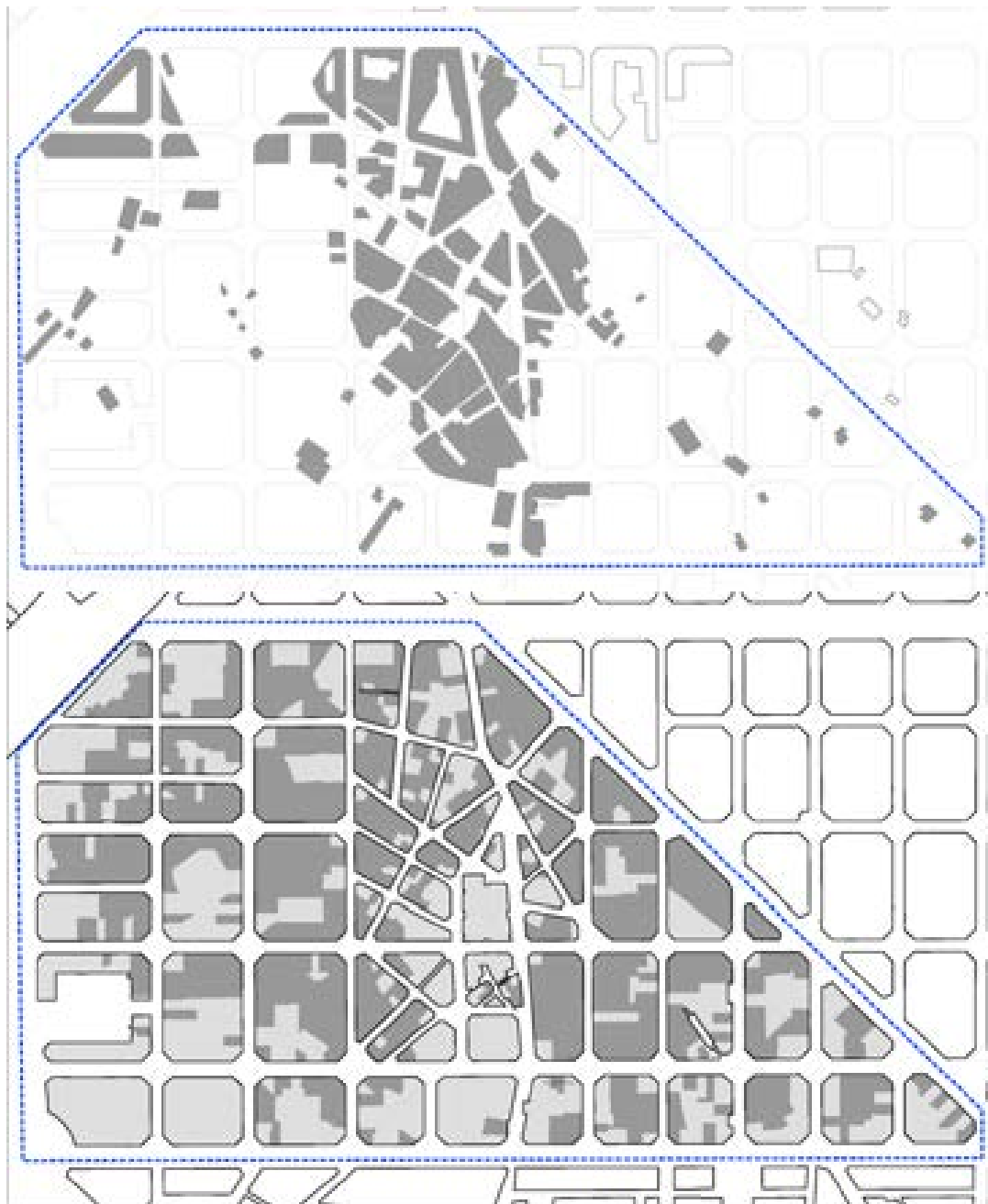


Fig.71 y 72. Nivel de consolidación del Barrio en 1900 y en 1950
Fuente: Elaboración propia con los datos de la Oficina del Catastro

Roberto Ucha Donate, dice sobre la arquitectura de la segunda y tercera década del siglo XX;

“Entre los factores que pueden influir, y que de hecho influyen en la arquitectura, es uno de ellos el de la legislación existente, una gran parte de ella es la que componen las ordenanzas municipales, de aquí la conveniencia de las mismas no sólo para la salubridad e higiene de los edificios y poblaciones, sino también, y de modo muy directo, para las buenas condiciones estéticas que debe poseer toda creación arquitectónica y toda ciudad...,”

hubo una época en que, dependiendo de los contratistas de la concesión de créditos bancarios, los cuales sólo se concedían teniendo en cuenta la rentabilidad de los futuros edificios, se veían los arquitectos obligados a hacer el mayor número posible de viviendas; aprovechándose excesivamente el terreno, dejando los patios de dimensiones ridículas, con los correspondientes perjuicios de aireamiento, luminosidad y aislamiento de las diversas dependencias, y no hablemos ya de distribuciones de habitaciones y condiciones estéticas de los edificios” .

Las Ordenanzas para regular las condiciones funcionales higiénicas de las viviendas para garantizar unos mínimos datan de 1925 con el Apéndice de las Ordenanzas de Policía Urbana y posteriormente las Ordenanzas Municipales de la ciudad de Valencia de 1929.

Esta normativa exigía, que todas las habitaciones tuviesen luz y ventilación directa con lo que se incorporaron en todos los edificios patios interiores y sus dimensiones estaban reguladas en función de la altura total de la construcción y de la superficie del solar.

Estos patios solían situarse en el centro del edificio, pero los planteamientos más avanzados los colocan

junto a las medianeras para facilitar el cumplimiento de las Ordenanzas en los primeros que se construyan, y a continuación, sin renunciar al espacio útil de la primera casa, se adosan los siguientes edificios.

Además la normativa exigía que cada vivienda contase como mínimo de tres dormitorios, uno para el matrimonio, el segundo para los hijos varones y el último para las hijas.

La fachada tenía que tener una dimensión mínima de 8m en el ensanche y la altura total de la edificación, como veremos a continuación, se iba fijando en función del ancho de la calle. De este modo se ha permitido aumentar la densidad de lo construido, superando las limitaciones de altura establecidas en los reglamentos anteriores.

Esta normativa era cumplida en la mayoría de las ocasiones, dada la vigilancia de los técnicos municipales sobre los proyectos, y era frecuente obligar a modificar el proyecto al arquitecto redactor. Raramente se permitirá la transgresión de las ordenanzas en la composición de la planta, cosa que no sucedía en el alzado o fachada.

Ya hemos visto que la rentabilidad del edificio dependía de los parámetros fundamentales y condicionaba el aprovechamiento del espacio, el número y el tipo de viviendas para cada edificio.

Vemos como ahora las Ordenanzas también van a fijar restricciones en los proyectos de los arquitectos, así pues en palabras de Manuel Aníbal Álvarez que en 1910 afirmaba “Los arquitectos no pueden por sí solos intentar una arquitectura española moderna, porque se encuentran ante la imposibilidad de introducir en las plantas de sus proyectos locales que no tengan uso sancionado, ni dar a los alzados de los mismos el carácter que desean pues no edifican para sí, sino para público, nunca proyecta lo que quiere sino lo que se les encarga.

10.7 Configuración del Ensanche de Mora en el ámbito de Russafa

La promulgación en 1844 del Reglamento de Policía Urbana y Rural para Valencia y su término, supone el comienzo del ordenamiento jurídico en el ámbito de la edificación para la ciudad de Valencia; tras la promulgación de este Reglamento se procede a la elección del Arquitecto Mayor y del Cuartel pasando a la Comisión de Policía Urbana las atribuciones de control de la actividad edificatoria privada y era, a su vez, asistido por varios arquitectos.

Como se cita en este Reglamento uno de los objetivos es la formación y publicación que comprenda las leyes, órdenes y decisiones que han regido hasta el día y no han sido derogadas y que en nuestro caso, han servido de base para la regulación de las edificaciones preexistentes del Barrio de Russafa anteriores a la promulgación de las ordenanzas del Ensanche.

En 1879 ya existían las calles del Puerto, Pizarro, Hernán Cortés e Isabel la Católica, y las Ordenanzas municipales para el Ensanche de Valencia de 1884, así lo recoge en su artículo séptimo:

“Como son muchos los edificios construidos ya en la zona de ensanche, a fin de poder cumplimentar el contenido del artículo 14, antes citado, de dicho programa, los propietarios de estos no podrán hacer en sus fachadas obras y transformación alguna que a juicio del excelentísimo ayuntamiento pueda demorar el que todo el ensanche se complemente lo dispuesto en el artículo 14”.

Es evidente y así se puede comprobar con el plano de 1910, que eran muchos los edificios construidos y habría que valorar cuáles de ellos se quedaron fuera de ordenación; en palabras de Paco Taberner, se puede afirmar que con los datos hasta ahora disponibles no es demasiado aventurado exponer la hipótesis de que

las primeras construcciones del Ensanche se ciñen a las alineaciones contenidas en el plano del ensanche propuesto en 1858.

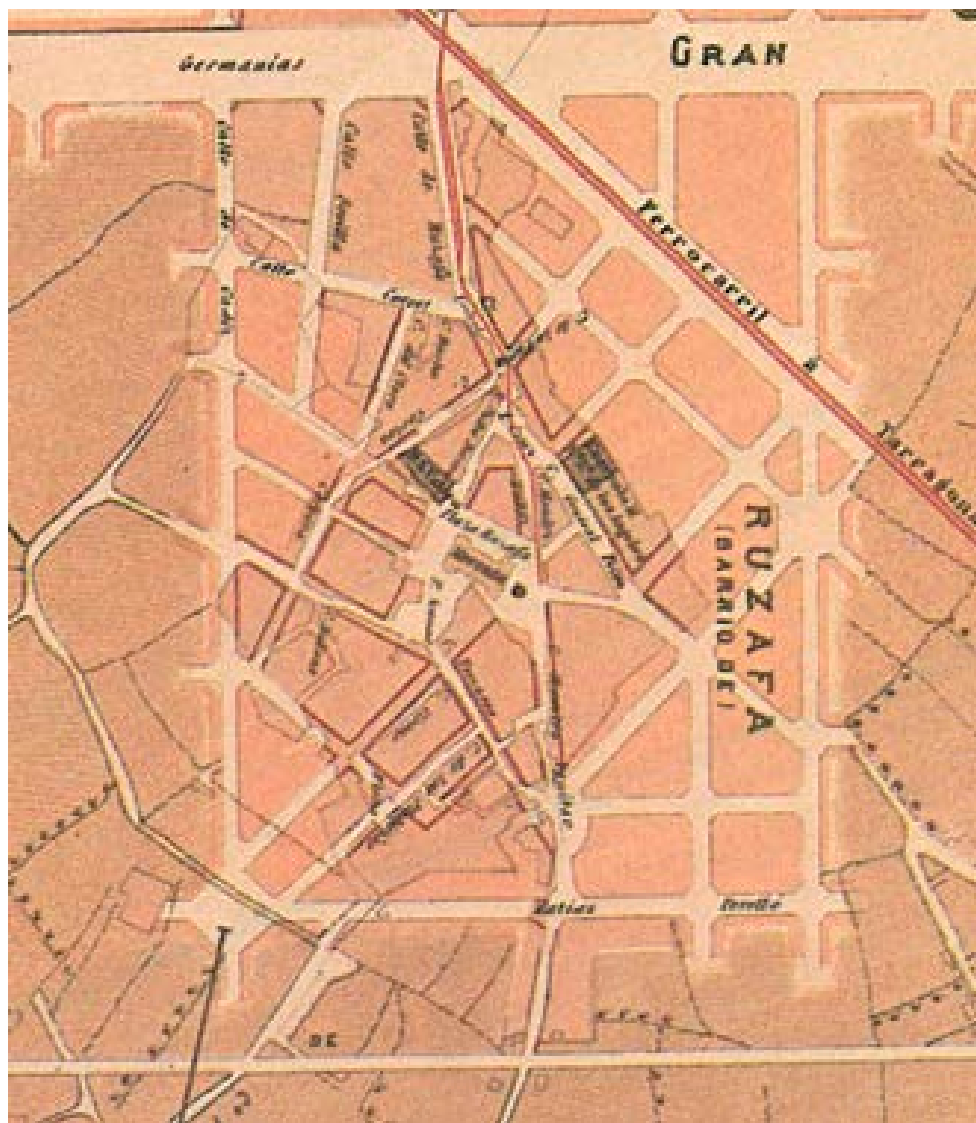
No obstante, en el apartado de bloques normativos, hemos graficado los ámbitos edificados en la fecha de promulgación de estas ordenanzas y los escasos edificios que había y que hoy siguen en pie. Por ello podemos afirmar que la incorporación del ex pueblo de Russafa al Ensanche de la ciudad se ha quedado exclusivamente en el trazado viario, habiendo desaparecido casi la totalidad de las pre-existencias en los momentos de su incorporación.

Las alineaciones determinadas por las construcciones existentes se irán afianzando paulatinamente durante los periodos anteriores a la aprobación del Proyecto de Ensanche y en el que el Ayuntamiento procedía al otorgamiento de licencias de edificación aunque de forma condicional.

“El Ensanche de Valencia es específico, es decir, representativo de nuestra cultura local de principios del siglo XX: la anchura de sus calles, la forma en que se establecen relaciones de continuidad con el núcleo histórico de la ciudad y con las operaciones inmobiliarias sectoriales iniciadas, las modalidades de producción y control de la actividad inmobiliaria y de la forma de la edificación, incluso la calidad de la arquitectura, los edificios, en el contexto que nos ocupa, contiene (El Ensanche de Mora), la experiencia valenciana probablemente más rica y variada en materia de arquitectura urbana”.⁷⁵

La historia de la construcción material del Ensanche se nos presenta como un repertorio de arquitecturas variadas que se han ido ajustando a las ordenanzas municipales de la edificación que han estado vigentes.

⁷⁵ Memoria Normas Urbanísticas del Plan Especial de Protección del Ensanche Russafa sud - Gran Va - PEP-2. Pag. 4



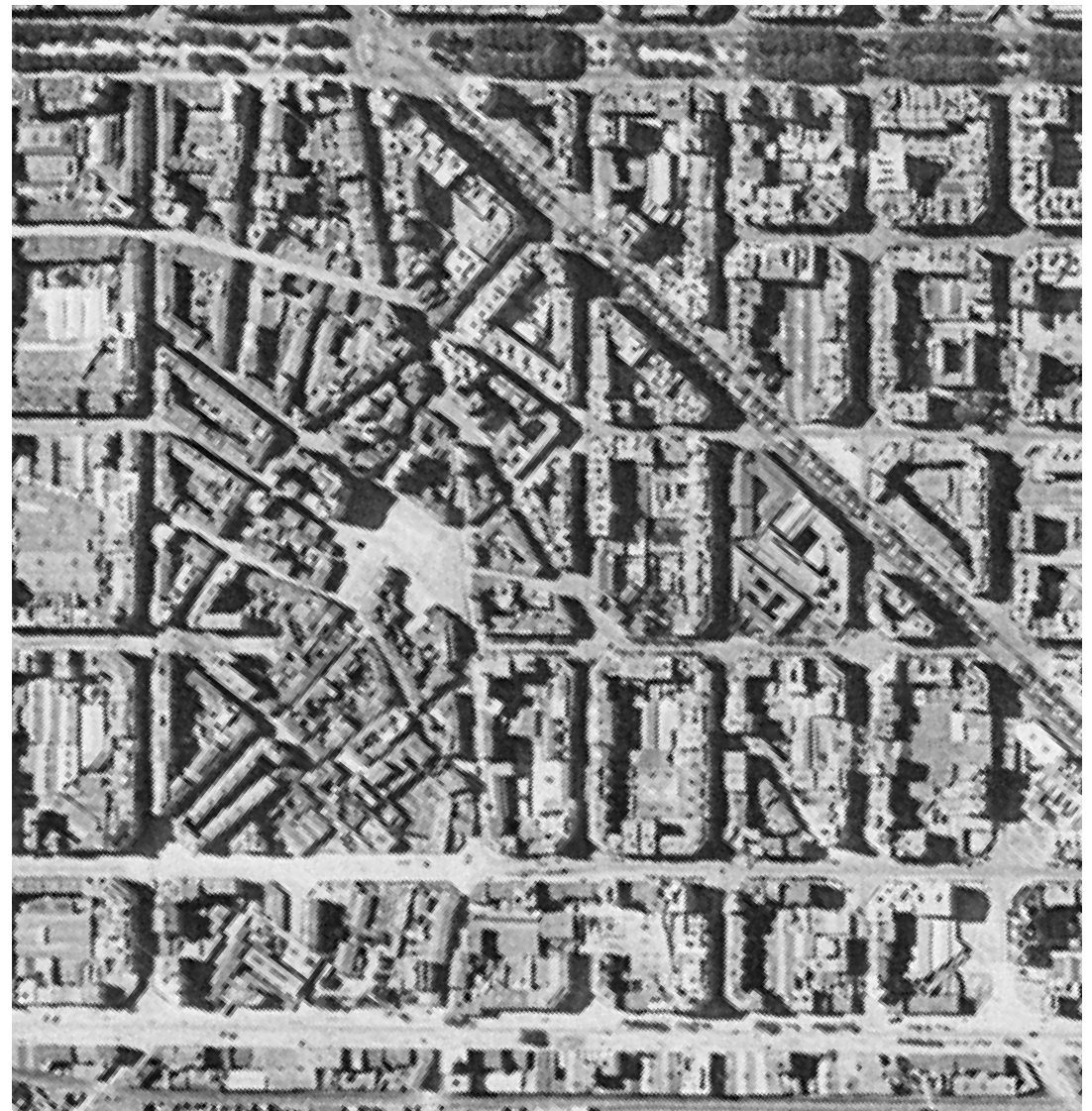
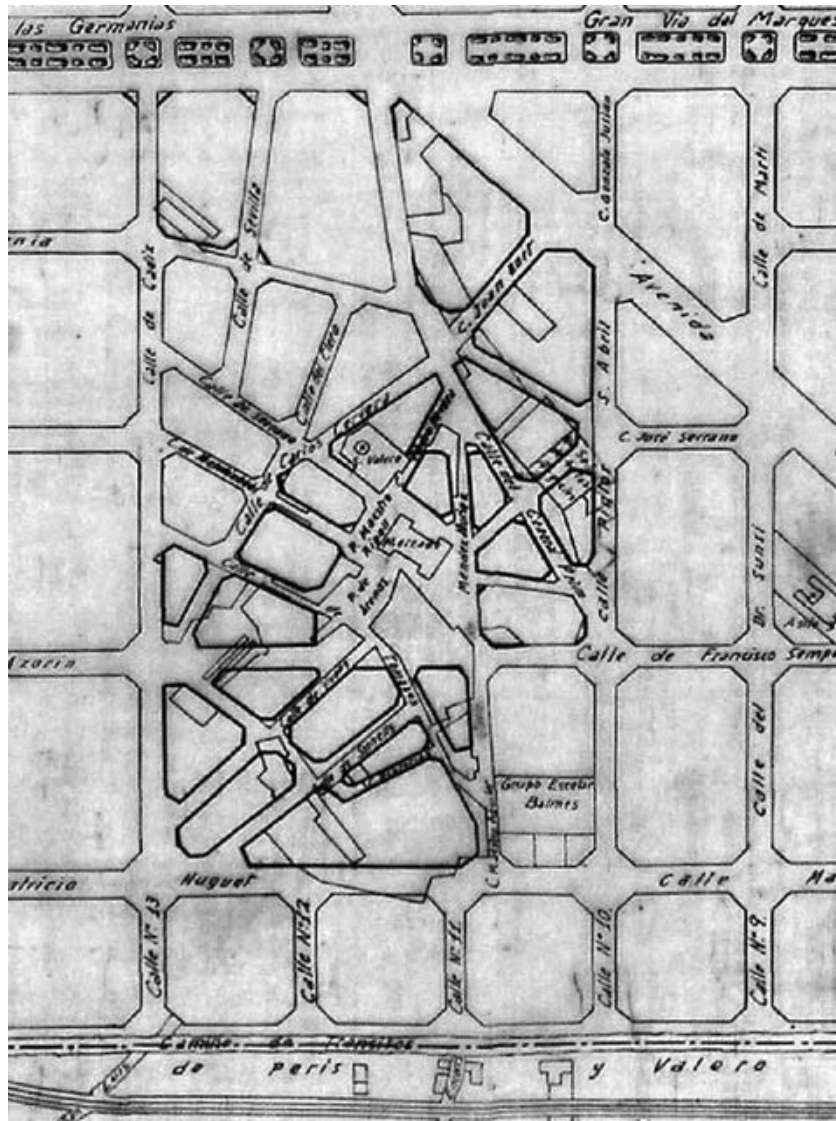


Fig.73, 74, 75 y 76. El núcleo histórico de Ruzafa en cuatro momentos diferentes, 1903, 1910, 1939 y 1956, respectivamente, en la que se puede observar los resultados de las calles ortogonales sobre la trama histórica. Fuente: Elaboración propia sobre la cartografía del barrio de Ruzafa.

La disposición y dimensiones del viario y del tipo de manzana, han determinado el proceso complejo de consolidación del Barrio, con una gran variedad de soluciones arquitectónicas y una muestra de sistemas constructivos, tecnologías, uso de materiales, oficios, criterios compositivos, etc., reflejo del tiempo de su construcción.

Hay que añadir las constantes modificaciones, adiciones, licencias condicionales o provisionales, expedientes autorizando mayor número de alturas, modificando líneas y demás acciones irregulares en relación con las Ordenanzas.

“La disposición de las manzanas, sus dimensiones, la solución de la esquina, la parcelación y el patio interior y, por otro lado, los elementos que conforman el viario, las dimensiones y organización jerarquizada de sus secciones, la escala, definen secuencias espaciales vinculadas a ejes preponderantemente ortogonales que constituyen, junto con los límites o elementos de unión con sectores urbanos contiguos, características formales propias identificadoras del Ensanche”.

Como veremos en el apartado siguiente, en la edificación se refleja la accidentada historia de las Ordenanzas. De la correspondencia temporal entre la vigencia de determina Ordenanza limitando alturas, frentes mínimos, etc. y los criterios compositivos, adscripciones estilísticas, sistemas constructivos, pueden darse resultados visuales y conjuntos equilibrados entre los cuerpos edificatorios o, por el contrario, con sustituciones amparadas en variaciones de las Ordenanzas prevaleciendo el beneficio económico e introduciendo desorden en el paisaje urbano.

En cualquier caso se ha conseguido un alto grado de homogeneidad del Ensanche, y con una construcción coherente entre edificación y trazado de calle. Pero el

proceso donde más se ha alejado el espíritu del plan es en la ocupación de los interiores de manzana.

La conexión de este tramo del Ensanche a través de la Gran Vía con el ensanche de la calle Colón, supuso el trasladar aquí soluciones antes adoptadas en el primer ensanche.

Las calles adquieren una dimensión media de 16 metros con arbolado, reproduciendo la sección de las calles de primer ensanche, y las manzanas se estabilizan en dimensiones de entre 96, 120 y 136 metros con sus diferentes combinaciones, con la excepción del núcleo histórico de Russafa.

Como hemos podido comprobar en este estudio y también así lo recoge la modificación del Plan Especial, la construcción física del Ensanche ha tenido tres vectores temporales⁷⁶:

- El primero con la tensión de las calles perpendiculares a la Gran Vía, y en dirección hacia la plaza de Cánovas.
- El segundo, la inicialmente llamada Avenida de Victoria Eugenia, hoy Antic Regne, y siguiendo el trazado del ferrocarril que unía Valencia con el cuarto.
- Un tercer ámbito es el antiguo núcleo de Russafa.

Puede decirse que actualmente el Ensanche de Russafa se configura por la unión de estos tres procesos de colmatación autónomos, pese a la regularidad inicialmente pensada, en base a los ejes citados antes.

- Un ensanche entre Antic Regne y Gran Vía, ámbito en el que las calles y chaflanes de 16 m y con arbolado, cumplen el modelo ensayado en los ejes de primer ensanche Sorní-Cirilo Amorós.

⁷⁶ Memoria Normas Urbanísticas del Plan Especial de Protección del Ensanche Russafa sud - Gran Va - PEP-2. Pag. 12 y 13

- Un segundo ensanche entre Antic Regne y Russafa, caracterizado por la persistencia de tejidos de este último arrabal, con dimensiones de calles y chaflanes bastante irregulares, según leyes de trazado propias.

- Y por último otro ensanche entre Russafa y los terrenos de ferrocarril, con una vuelta a la regularidad del trazado pero con un empobrecimiento generalizado de la calidad de la urbanización con ausencia de plantaciones y aleatoriedad de la disposición de chaflán.

Estos tres ámbitos han sido importantes al definir los ámbitos de estudio para conocer un diagnóstico completo del barrio.

El plan Cerdá para Barcelona ha sido citado para relacionarlo con muchos de los ensanches de las ciudades españolas, pero mientras que el proceso de cuantificación de las dimensiones de las manzanas y de las calles ha sido objeto de un proceso de reflexión para el caso de Barcelona, no lo hemos encontrado en el del Ensanche de Valencia.

Mientras que la orientación de las manzanas según un eje que garantice un correcto soleamiento, en el caso de Valencia, la orientación de las manzanas en el Ensanche ha sido un proceso de adaptación a las preexistencias de los edificios en la calle Puerto, como ya hemos apuntado.

Tenemos el legado de dos ensanches anteriores no aprobados:

- El proyecto de ensanche de 1777 de Matías Perelló que supuso la primera delimitación y que mantenido en las sucesivas propuestas.

- Y el legado del Ensanche de Monleón, Sancho y Calvo de 1858 que ha servido para la fijación de las actuales alineaciones.

Otro condicionante en este Plan, vuelve a ser el trazado del ferrocarril, que ha condicionado desde el inicio de la inauguración de la línea de Valencia al puerto en 1852, por la conexión desde la estación del tren, con la línea de Alicante o la línea del puerto hoy por las calles Alicante y Castellón, respectivamente.

La ciudad ganara "una diagonal" de 32 metros cuando desaparezca el tendido ferroviario en 1912 y sobre el se aperture la Avenida Victoria Eugenia.

Junto a la alineación de la calle Puerto, las modificaciones realizadas para conseguir la reordenación de la Plaza de América son en parte responsables del giro de la cuadrícula del Ensanche en aproximadamente 12° respecto del eje norte-sur propuesto por Cerdá.



Fig.77. Plano general reforma interior de Valencia por el arquitecto Federico Aymamí Faura. Fuente: Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

10.8 Resumen de Intervenciones en Ciutat Vella

Mientras se conformaba el Ensanche, la Ciutat Vella se reordenaba y en resumen, estos procesos de reforma interior, que planteaban la transformación global de la ciudad histórica, resultaron ser un fracaso en términos generales. Tan solo produjeron reformas parciales, y no siempre afortunadas. En este sentido, se ha propuesto la identificación de tres tipos de intervenciones llevadas a cabo en el proceso de reforma interior empezado a mediados del siglo XIX⁷⁷:

- La primera clase de intervención es aquella que tiene carácter global, y hace referencia a las propuestas de reforma interior de la totalidad del centro histórico de Valencia que van sucediéndose a lo largo del siglo XIX. Destaca la propuesta de Luis Ferreres de 1891, y el proyecto de Federico Aymamí de 1907. En ambos casos quedaron irrealizadas, o sólo parcialmente ejecutadas, dada la ambiciosa escala de las intervenciones y la escasez de medios económicos disponibles.
- El segundo tipo se refiere a aperturas de un espacio urbano concreto (calle o plaza), que generalmente afecta muy escasamente a las edificaciones circundantes, sin producir transformaciones globales en el entorno de la actuación. Un ejemplo sería la calle de la Paz.
- El tercer tipo se refiere a intervenciones de mayor entidad, que cabría definir como de "saneamiento" de barrios completos, eliminando las casas más deterioradas, y generando un suelo apto para ser reconstruido en condiciones de comodidad y salubridad. Estas intervenciones suelen asociarse a un proceso de sustitución de la población residente, que incapaz de asumir las condiciones económicas de

⁷⁷ VVAA. Atlas histórico de ciudades europeas: Península Ibérica. Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona. Barcelona. 1994, p. 166

las nuevas edificaciones, se desplaza hacia barrios periféricos de renta baja. Así, la nueva burguesía pasa a ocupar un sector urbano apetecible por su centralidad y accesibilidad. Un ejemplo perfecto es la demolición y sustitución del Barrio de Pescadores.

En 1939, Javier Goerlich Lleo, firma en Valencia como "el arquitecto mayor" el Plano⁷⁸ de Valencia, que amplía con respecto al de 1929 también redactado por el, el ámbito de actuación de lo que se denominaban "zonas de influencia o extensión", es decir el Camino de Tránsitos (ahora Primado Reig) y Límite del Ensanche (en sentido horario y con el callejero actual):

- Por la avenida de Portugal,
- Calles Maximiliano Thous y Cofrentes,
- Avenida Primado Reig,
- Avenida Cardenal Benlloch,
- Calle Eduardo Boscá,
- Puente Ángel Custodio,
- Avenida Peris y Valero,
- Avenida Pérez Galdós,
- Puente de Campanar,
- Avenida Campanar,
- Calles Verdaguer y Acorazado.

Y fuera del "primer ensanche" limitado por:

- El cauce del río Turia
- y las grandes vías Marqués del Turia,
- Germanías,
- Ramón y Cajal
- y Fernando el Católico.

En el interior del casco antiguo este plano recoge

⁷⁸ El Plano, grafía las alineaciones ya aprobadas (Paseo de Valencia al Mar, las "casas baratas de la Prensa y de las Artes Gráficas", y la Feria Muestrario)

Y algunos nuevos proyectos, como los límites de los Viveros Municipales para ubicar junto a ellos, (en las actuales calles Botánico Cavanilles y General Ello) la "Estación del F. C. Directo", que ya aparecía en los planos de 1925.

las reformas de la antigua plaza de Emilio Cautelar, rotulada ya como Plaza del Caudillo y en el centro dibuja el mercado de flores.

Mantienen algunos de los proyectos anteriores, como el trazado de la avenida del Oeste, ahora atravesada por la ampliada calle Murillo y Carda, y la reforma de la calle Poeta Querol;

Aparecen otros, en parte también recuperados del pasado, como la avenida del Real de 1910 de Aymamí, ahora continuada por delante de la torre de Santa Catalina y detrás de la Lonja hasta llegar a la nueva calle Murillo - Carda, cruzando para ello la avenida del Oeste.

Estos proyectos, excepto el de la recuperada avenida del Real, son los mismos que aparecen dibujados en la "Perspectiva del casco antiguo de la ciudad interesado por las reformas urbanas" que el propio Goerlich firmó como Arquitecto Mayor en marzo de 1932.



Fig.78. Plaza de Emilio Castelar. 1920. Hoy Plaza del Ayuntamiento. Fuente: "Valencia en blanco y negro". Pág. 105.



Fig.79. Plan de nuevas líneas para la reforma del interior de Valencia de 1928.
Fuente: Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.



Fig.80. Avenida del Oeste en 1960, diseñada con el proyecto de Goerlich.
Fuente: "Valencia en blanco y negro". Pág. 141



Fig.81. Avenida del Oeste. Proyecto de Javier Goerlich 1941. Perspectiva del arranque en la Plaza de San Agustín y Calle San Vicente.
Fuente: Fundación Goerlich.



B.11 LOS PLANES DE ENSANCHE DE VALENCIA II



Fig.1. En la página anterior vista aérea de el Ensanche en el año 1928.
Fuente: Archivo de José Huguet

Fig.2. Plan de Ordenación de Valencia y su cintura. Año 1946.
Fuente: Servicio de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

11.1 El Plan de Ordenación de Valencia y su Comarca de 1946.

En el aspecto estrictamente urbanístico, el Barrio de Russafa, va a tener un punto de inflexión considerable con la Aprobación del Plan de Ordenación de Valencia y su Cintura, redactado en 1944 por Germán Valentín Gamazo, pero finalmente aprobado en 1946.

Hasta este momento los “documentos de planeamiento” para el desarrollo urbanístico de la ciudad, habían sido redactados por los arquitectos municipales de Valencia, con una mayor o menor supervisión en la fase de aprobación que ya hemos analizado en los apartados anteriores.

Para conocer cómo afecta este hecho al desarrollo del barrio, recordemos los cambios socio-económicos y sobre todo políticos que se estaban desarrollando a nivel nacional.

Hemos visto que ha cambiado el concepto de lo que debe ser un arquitecto municipal, desde la incorporación de la figura del arquitecto mayor en el Reglamento de Policía Urbana de 1844, ahora las competencias en materia urbanística serán de ámbito “estatal” con una gran componente de jerarquización en la toma de decisiones.

En 1939 se creó la Dirección General de Arquitectura, como respuesta a la complicada situación urbanística española del momento y de ella dependían todos los arquitectos y auxiliares técnicos del país; en ese momento el arquitecto Muguruza, estaba al frente de la nueva “Dirección General de los Arquitectos”.

La Jefatura Nacional de Urbanismo, creada durante los años 40 estaba organizada en cuatro secciones: Edificios, Urbanismo, Investigación y Normas; y como Jefe de la Sección de Urbanismo desde el principio

estuvo Pedro Bigador, que en 1949, fue nombrado Jefe Nacional de Urbanismo, hasta que a su vez en 1957 al crearse el Ministerio de la Vivienda, fue nombrado Director General de Urbanismo.¹

Simultáneamente a la creación del Instituto Nacional de la Vivienda, se publicaran las Ordenanzas Arquitectónicas Urbanísticas para la regulación con carácter nacional de la construcción de Viviendas de Protección Oficial, la conocida como VPO.

Estas normas sirvieron con posterioridad para la elaboración de muchas ordenanzas municipales, aún para viviendas no acogidas a un régimen de protección, y aún fueron tomadas como referencias en muchos textos normativos con posterioridad a su derogación como referencia de la regulación urbanística.

El Plan General de Urbanización de Madrid de 1941 fue aprobado en 1946 por una Ley Especial y se extendía sobre 29 municipios y preveía un total de 4 millones de habitantes para toda su área metropolitana, y ese será el modelo, (salvando las distancias dimensionales del territorio) que se impulsará en el resto de las ciudades importantes incluida Valencia.

Junto a Valentín Gamazo, en el denominado “Equipo de Madrid”, participaron otros arquitectos de prestigio tales como Muguruza, Prieto, García Lomas, Gutiérrez Soto, Muñoz Monasterio, Moya y Suazo, que están redactando múltiples Planes de Ordenación a lo largo de todo el territorio nacional.²

Según algunos expertos, este equipo apadrinó una arquitectura con criterio histórico monumentalista, con principios racionalistas en el urbanismo que recorrían

¹ de Terán, Fernando. Planeamiento Urbano en la España contemporánea (1900-1980). Alianza Editorial S.A. Madrid 1982.

² En 1946, son aprobados los planes de Bilbao Madrid y Valencia), todos ellos redactados por el mismo “equipo”, lo que implica el reconocimiento de que Valencia era considerada una Gran capital importante.

algunas de las prescripciones de la carta de Atenas publicada en 1941, introduciendo nuevas tipologías y normas de diseño y la administración urbanística que aún hoy se mantienen en parte.³

Fue el momento con los ensayos realizados en Madrid, y con la figura del Plan General, cuando se incorporarán a los nuevos Planes de Ordenación, algunas de la Ordenanzas en base a la experiencia de los Planes de Ensanche redactados en décadas anteriores; (en el caso de Valencia estos Planes de Ensanche, han tenido varias revisiones desde el inicial de 1877, recordemos las de 1907 y 1912 entre otras), y también seguirán funcionando los Planes de Alineaciones, conformando una metodología en constante revisión y actualización.⁴

Ahora con el urbanismo, se pasa del formalismo de los trazados geométricos a las combinaciones de curvas y rectas, las simetrías, las diagonales cruzadas y los modelos radiales.⁵

Un cambio importante que afectara al Barrio de Russafa, es el posterior criterio de desarrollo jerárquico del Planeamiento, en particular, el hecho de que junto al Plan General, apareciera la figura del Plan Parcial, planes de tono menor que ayudarán al desarrollo y ejecución del Plan General y que analizaremos en el apartado siguiente.

Para ello, se concibió la Oficina Técnica de la Comisión Superior de Ordenación Urbana de la provincia de Valencia, que había sido constituida por Decreto de 2 marzo 1944, con el mandato de redactar el Plan de Ordenación.

³ Peñin Ibañez, Alberto: Valencia 1874-1959. Ciudad, Arquitectura y Arquitectos. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Valencia, 1978. Pág 165.

⁴ de Terán, Fernando. Planeamiento Urbano en la España contemporánea (1900-1980). Alianza Editorial S.A. Madrid 1982.

⁵ Ibidem.

El Plan de Ordenación de Valencia y su cintura, redactado por la Oficina Técnica dependiente de la Comisión Superior del Plan de Ordenación de la Provincia, fue aprobado por el Gobierno en 27 de julio de 1946, y declarado preceptivo por Ley de 18 de diciembre del propio año.

En este Plan, tan sólo hay aportaciones de tipo técnico y administrativo, pero no se han modificado los objetivos físicos del planeamiento anterior, ni el modelo espacial radioconcéntrico de la ciudad que ya se repetía en los diversos proyectos redactados con anterioridad.

En el Plan General, se recoge un Recinto Antiguo de Interés Histórico Artístico, pero incorporando algunos de los proyectos antiguos de la ciudad, por ejemplo fuera del Ensanche, el nuevo alcalde el Barón de Carcer, recupera el proyecto actualizado por Goerlich de ejecutar la Avenida del Oeste y que se ha puesto en marcha durante los años 40 como un claro ejemplo de operación de transformación de la ciudad antigua; la misma filosofía la encontraremos en la "Reforma Interior"⁶ que se realiza sobre el Barrio de Russafa, de acuerdo con los diseños de Mora y Goerlich.

Es la primera vez que se habla de un Recinto Histórico Artístico en el planeamiento de la ciudad, pero sin duda esta delimitación no sirvió para preservar o reordenar el conjunto.

Es evidente que la preservación del centro histórico no era uno de los objetivos principales del urbanismo del momento, el Plan planteaba una acción de mero fachadismo con una ausencia de protección de la edificación que se recoge en un simple catálogo y que

⁶ En ese momento no se aplica lo que hoy entendemos como "Reforma Interior", puesto que son las poblaciones de más de 10.000 habitantes las que tienen que redactar un Plan de Ensanche, mientras que las de menor población tan sólo necesitaban un plan de alineaciones que sirva para rectificar las calles sin más, en el caso de Russafa al ser un Plan de Ensanche anterior se tramita como un Plan de Alineaciones para la adecuación a la trama ortogonal del Ensanche.

permite la sustitución de gran parte de la edificación existente⁷.

El clásico modelo radio concéntrico de la ciudad de Valencia, limitador y descentralizador en este caso, estaba hasta cierto punto prefigurado por la disposición de los pueblos de la comarca.

En el Plan Ordenación, se señalaron seis núcleos satélites, tres industriales, dos residenciales y otro mixto y al igual que en caso de Madrid, se extendía a los municipios circundantes, en el caso de Valencia 29.

Este Plan, fue aprobado por la Ley de Bases para la Ordenación Urbana de Valencia y su comarca, de 18 de diciembre de 1946; también en 1946 se creó la Secretaria de la Comisión de la Gran Valencia y en 1949 la Corporación Administrativa Gran Valencia, como órgano gestor, cuyo objetivo fundamental era la tutela urbanística de los ayuntamientos afectados para desarrollar el plan.

La Oficina Técnica, fue dirigida por Muñoz Monasterio, arquitecto de Madrid a los que más tarde se incorporarían los arquitectos valencianos Mauro Lleó, Víctor Bueso y Antonio Gómez Llopis.⁸

La justificación de la necesidad un Plan tan ambicioso, esta condicionado por el rápido crecimiento de los núcleos rurales y de la densificación de la red de comunicaciones que los entrelazaban por lo que resulta imprescindible una relación del conjunto con una amplia visión supramunicipal.

⁷ Como en otros momentos históricos de la ciudad, la creación de puestos de trabajo, modernizar la ciudad, o simplemente facilitar la construcción de viviendas era una de las claves para consentir actuaciones con una gran tolerancia urbanística

⁸ Peñin Ibañez, Alberto. Op. cit.

Este Plan de 1946, supera en sus objetivos el tratamiento anterior de Ensanche y de Reforma Interior para la Ciutat Vella, además:

“En el caso de Valencia concurrían los factores diferenciales propios de la reconocida, y entonces más trascendental, riqueza agrícola del territorio que circundaba la ciudad, lo cual producía un retraimiento la expansión periférica que, en cierto modo, imponía espontáneamente un cinturón verde”.⁹

La presencia de la huerta circundante, quizás libero al equipo redactor de la creación de una gran zona verde circundante, como en otros planes contemporáneos.

Igual que en el caso de Bilbao, las disposiciones que regulan el desarrollo del Plan son comparativamente más rudimentarias y menos desarrolladas de lo que eran las correspondientes al plan de Madrid. Sin embargo, el desarrollo definitivo de la Ley de Bases en 1949, adoptó la enunciación de las características documentales del planeamiento parcial que habían aparecido el plan de Madrid.”

⁹ de Terán, Fernando. Op. cit. Página 188.



Fig.3. Feria de Muestras en 1946. Fuente: www.valenpedia.lasprovincias.es/

PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA

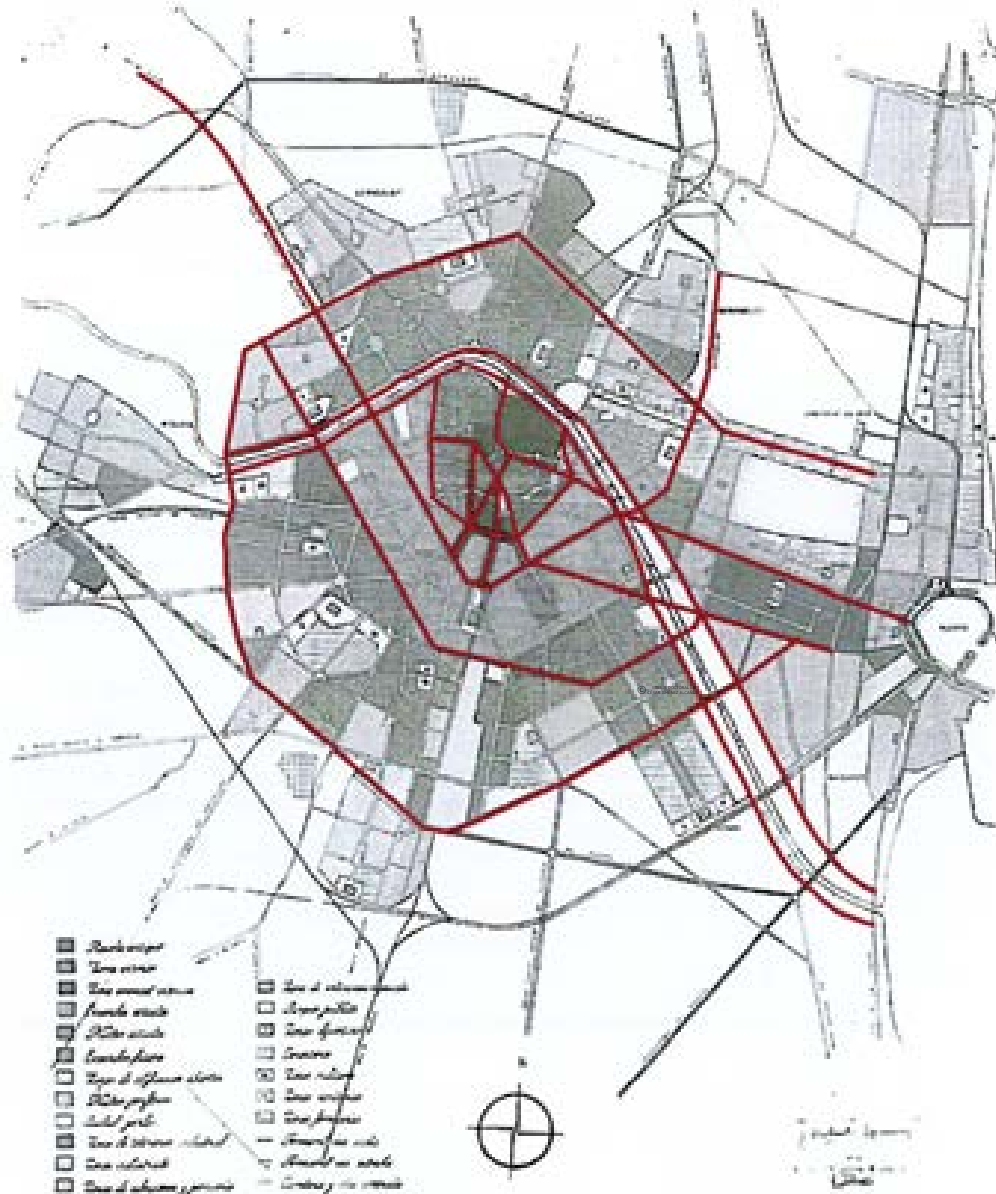


Fig.4. Esquema del sistema de ejes de comunicación y replanteo del Plan de Valentín Gamazo. Fuente: Elaboración propia sobre el Plan de Ordenación de 1946.

11.2 Los nuevos instrumentos del urbanismo. El Zonning.

Interesa recordar la primera zonificación que hemos visto en el Plan Castro de Madrid, que sin duda ha ido evolucionando a medida que ese núcleo urbano crecía y sus documentos de ordenación se iban adaptando, es claro que ese línea finalmente se incorporo en el Plan de Ordenación de Madrid que hemos citado; después se exportaría el criterio a otras ciudades.

El Plan General de Ordenación de Valencia y su cintura de 1946, contenía, entre otros documentos:

- Los planos de zonificación (con especificación de usos y volúmenes).
- Los planos de alineaciones de todos los núcleos urbanos,
- Y un proyecto de bases generales para las ordenanzas reguladoras de la edificación.¹⁰

Las principales novedades del Plan de Valencia son, la incorporación del nuevo cinturón de poblaciones alrededor del núcleo de Valencia, (saltando el ensanche de la ciudad en aquel momento), y la introducción de la zonificación racionalista que pretende la asimilación en función del uso del suelo a la actividad marcada y la introducción de los enlaces ferroviarios.

La nueva zonificación de la ciudad de Valencia básicamente distingue:

- Lo ya existente, y que ya forma parte de la ciudad: recinto antiguo, zona interior, ensanches actuales y núcleos actuales; donde se están recogiendo los

¹⁰ Las Ordenanzas serán redactadas con posterioridad y aprobadas en 1950 y 1955 respectivamente para regular la edificación, el uso, y el aprovechamiento en cada una de las distintas zonas delimitadas.

planes de ordenación que ya habían nacido de una u otra forma, y sin renunciar a introducir modificaciones y dotándolos de una ordenanza específica que reafirma el carácter higienista de los ensanches de siglo XIX;

- Aquellas otras áreas, que en parte también existían pero todavía no estaban anexionadas o aun estándolo no eran consideradas como tal, a las que se les denominaba núcleos periféricos.

Tal calificación se otorga al Cabanyal, la Malva-rosa. Benimaclet, Benicalap y Campanar¹¹;

- En tercer lugar, lo que realmente se proponía como crecimiento residencial como eran las zonas "ensanches futuros y edificación abierta" dos calificaciones sobre las que más carga proyectual contiene el Plan. (Monteolivete, Ademuz o el nuevo acceso a Madrid).

- El Plan apunta también la "ciudad jardín" para calificar el proyecto del Paseo de Valencia al Cabanyal.

- Y por último se define una zona de "tolerancia industrial" básicamente semejante a los ensanches futuros. Pero con la posibilidad de incorporar cierta industria no contaminante.

En resumen, cabe decir que la propuesta no rompe con la estructura de las zonas consolidadas y para los crecimientos se contempla una división de unidades vecinales agrupadas en barrios en los que se define un equipamiento central a modo de tenencia de alcaldía.

Es un intento de dotar de cierta autonomía a este conjunto de unidades entonces periféricas.

¹¹ Interesa llamar la atención, que Russafa, pese a ser un núcleo histórico en fases anteriores, ahora no es mencionado al considerar que esta "plenamente" integrado en la trama de la ciudad.

Dice Valentín Gamazo:

"Otra preocupación ha sido organizar Valencia por distritos, los cuales se van a subdividir en barrios, y a cada barrio darle un carácter y una misión específica, enmarcada en el conjunto urbano".¹²

La estructura urbana de la ciudad sigue respondiendo al modelo radioconcéntrico y este esquema es el que permanece vigente a pesar del posterior desvío del cauce del Turia en el Plan Sur.

El reto de este Plan, es afrontar por primera vez el crecimiento de la ciudad a escala supramunicipal y con la intención de Organizar un Plan a nivel Provincial; obviamente el objetivo era muy ambicioso pero no obstante este plan afectaría posteriormente a 29 municipios, con una población global de 622.000 habitantes y una previsión de crecimiento hasta 1.990 de un millón y medio de habitantes de los cuales un millón serían del municipio de Valencia.

La visión supramunicipal la explica el propio Gamazo definiendo

"... Un núcleo central que se pretende limitar en su crecimiento aunque con una previsión superior a la que actualmente tiene la ciudad, rodeado de una corona periférica formada de unidades independientes separadas entre sí, un núcleo central en anillos y cuñas verdes, estructurándose todo el conjunto por la red viaria en forma de radios y círculos concéntricos".¹³

¹² Citado en Añón, Juan. "Planificación Urbana y Crecimiento de la Ciudad". Valencia, 1957-2007- De la riada a la Copa del América. Universidad de Valencia.2010

¹³ Gamazo, Valentín, citado por: Añón, Juan. Op. cit

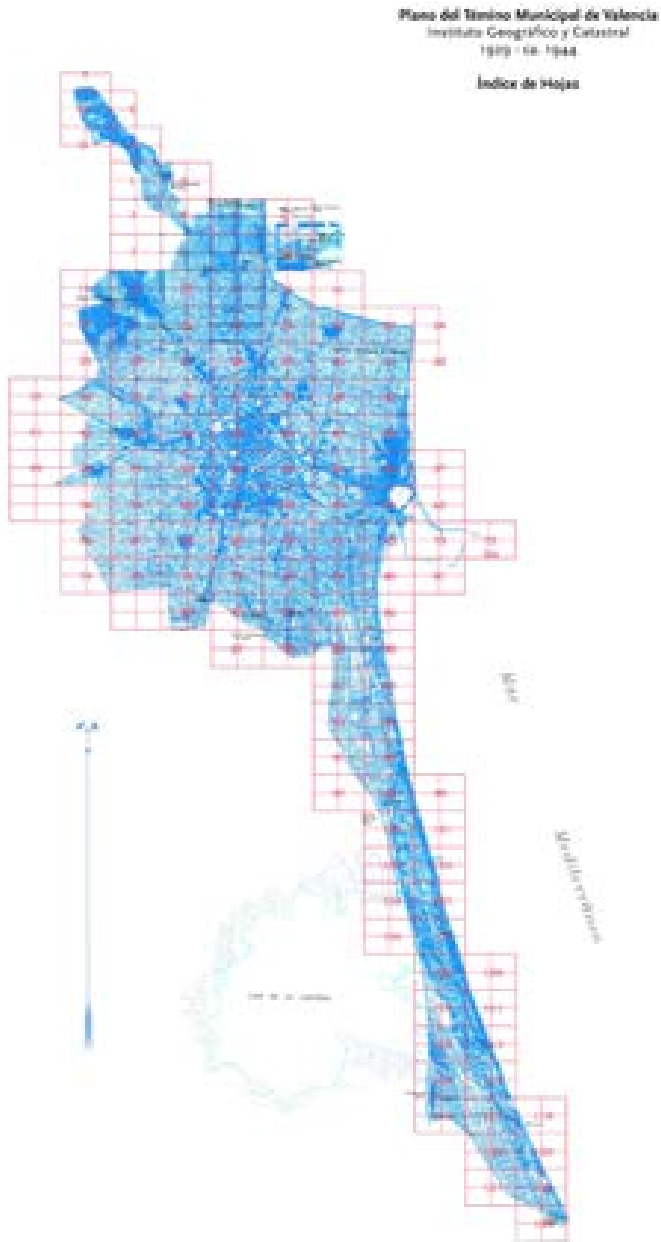


Fig.5. Plano del término municipal de Valencia del Instituto geográfico y catastral de 1929-1944. Fuente: S. Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia,

Fig.6. Plan General de 1946, división del término municipal en hojas. Fuente: Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia

11.3 Las “Hojas” del Plan de Ordenación de 1946.

El Ayuntamiento de Valencia encargo a la Dirección General del Instituto Geográfico y Catastral en julio de 1929.

“El levantamiento topográfico parcelario, rústico y urbano, a escala 1:500 de la zona de extrarradio de Valencia”¹⁴

Inicialmente, limitado en el interior por el Camino de Tránsitos y al exterior por las líneas jurisdiccionales del término.

- En diciembre de 1939 se amplía el encargo a la zona del Ensanche;
- En abril de 1941 a la zona noroeste del término municipal, Poblado de Masarrochos y los enclavados de Valencia (Mahuella, Tauladella, Rafalell y Vistabella, y Casas de Barcena);
- Y en diciembre de este mismo año se completa el encargo con el levantamiento del casco antiguo de la ciudad.

El Término Municipal de Valencia se divide según una cuadrícula de 128 hojas (letras A, B, C, D, E y 123 números correlativos) y cada una de ellas se subdivide a su vez en otras cuatro, que se identifican con numeración romana:

- I cuadrante superior izquierdo,
- II cuadrante superior derecho,
- III cuadrante inferior izquierdo
- Y IV cuadrante inferior derecho.

¹⁴ Fuente: Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

Cada una de las hojas incorpora, en la parte superior izquierda, un recuadro que lleva rotulados en el exterior el número y cuadrante de las hojas colindantes, y en el interior los tramos de polígonos catastrales que abarca (165 en la totalidad del término) y los límites topográficos de los mismos.

Las hojas que forman este Plano constituyen un documento urbanístico y patrimonial excepcional y de gran exactitud.

“En ellas se encuentra definido pormenorizadamente el espacio público en las zonas urbanas, mientras que de sus edificaciones sólo se especifican las alineaciones, anchos de fachada, voladizos y número de alturas, y en las zonas rústicas, además sitúa dentro de cada parcela las edificaciones, pozos, norias, caminos, acequias, sendas y demás detalles topográficos de interés cuyo tamaño superase los 25 cm.”¹⁵

Los trabajos realizados a escala 1:500 (421 hojas), se dieron por concluidos en 1944.

Las hojas correspondientes a las zonas de ensanche y al casco antiguo fueron contratadas en 1939 y 1941.

El Plano fue utilizado como base para la elaboración del Plan General de Ordenación de Valencia y su Cintura (iniciado en 1944 y aprobado definitivamente por Ley de 14 de marzo de 1946) y de su planeamiento parcial, siendo la base cartográfica fundamental de la gestión urbanística del Ayuntamiento de Valencia hasta bien entrada la década de 1970.

¹⁵ Llopis Alonso, Armando; Perdigón Fernández, Luis. Cartografía Histórica de la Ciudad de Valencia (1608-1944). UPV. Valencia 2010. Finalmente, basándose en este exhaustivo plano, el Instituto Geográfico y Catastral, edita, entre 1943 y 1947, las hojas a escala 1:50.000 del Mapa Topográfico Nacional correspondiente al Término Municipal de Valencia..



Fig.7. Plan General de 1946, hojas número 1,3,4 correspondientes al Centro Histórico de Valencia. Fuente: Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia

Otro documento del momento es el de Javier Goerlich Lleo de 1939, en que se identifican, lo que se denominaban "zonas de influencia o extensión", es decir el Camino de Tránsitos (ahora Primado Reig) y Límite del Ensanche, que hemos descrito en el capítulo anterior.

El Plan de Ordenación, con la base cartográfica descrita, con un criterio dimensional similar, divide la ciudad en "Hojas", y quizás las más conocidas sea la agrupación de las "Hojas nº 1,3 y 4", por cuanto constituyen el centro histórico y con una nueva propuesta para Ciutat-Vella cuyo principio sería

"Respetar lo existente, tanto de valor artístico como de valor típico; suprimir o reducir al mínimo las reformas interiores, salvo aquellas que sean absolutamente imprescindibles".

"Dicho criterio es plausible. Nuestras ciudades sufrieron pocas destrucciones en la guerra civil y (al contrario de tantas ciudades europeas de postguerra), no requerían grandes programas de reconstrucción. Pero la propuesta normativa no coincide con el criterio manifestado.

El Plan de Valentín-Gamazo recoge elementos del Plan Goerlich (Avda. del Oeste) y otros procedentes de proyectos de los años 30 y 40. (Ensanche C/. Serranos, vaciado área Catedral... etc.). Hay, pues, un fuerte contenido de intervención sobre lo existente".¹⁶

Con el lógico criterio dimensional derivado del uso de escala 1:500, se dividió la ciudad, y "ahora" es cuando se produce la división del barrio de Russafa pero sin un criterio unitario como siempre lo había tenido en los Planes de Ensanche anteriores:

¹⁶ Pecourt, Juan, Nieto, Francisco y Melgarejo, María. "Ciutat Vella: La dicotomía Planeamiento Realidad". Revista Geometría, nº 13. Málaga. 1992. Pag.16-23

- **La Hoja nº 2** se delimita por la calle Colon, el Rio, la Avenida de Peris y Valero, y la calle Russafa (Camino viejo de Russafa), General Prim, y Pintor Salvador Abril,

- **La Hoja nº 5**, tendrá los límites, en la calle Játiva, Ruzafa, General Prim, y Pintor Salvador Abril, Avenida de Peris y Valero; saltando la estación del Norte, incorpora el espacio delimitado por las calle Gran Vía Ramon Cajal, Calle de San Vicente y Calle Játiva.

- A su vez la **Hoja 5B**, incorpora dividiendo la Hoja nº 2, la estación del Norte y todos los terrenos afectados por la playa de vías.

En este Plan, como hemos podido comprobar una vez más, el ferrocarril ha condicionado la configuración formal y tipológica de la ciudad, en este caso superando el límite municipal y conformando toda el área metropolitana, con estas consideraciones, la comarca ha quedado estructurada en diferentes ejes industriales y zonas residenciales reforzando la especialización funcional existente, especialmente la industrial:

- Un eje norte apoyado en la N 340, el ferrocarril de Barcelona y la línea de los antiguos Ferrocarriles de Vía Estrecha, con los municipios de Alborià, Almassera, Tavernes Blanques, Meliana, Foios, Albalat dels Sorells con un claro predominio de industria textil y química;

- Un eje oeste estructurado por las líneas férreas de Utiel y de Llíria y por la carretera de Madrid N-III y por cuatro poblaciones conurbada (Quart de Poblet, Manises, Aldaia y Alaquàs), con industrias cerámicas;

- Y finalmente el eje sur, a lo largo del Camino Real de Madrid, el ferrocarril de Xátiva, eje que estructuraba las poblaciones de Benetússer, Alfafar, Sedaví, Massanassa y Catarroja, especializadas en la madera y el mueble.



Fig.8. Plan General de 1946, hoja número 5 correspondiente a parte del barrio de Ruzafa de Valencia. Fuente: Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia

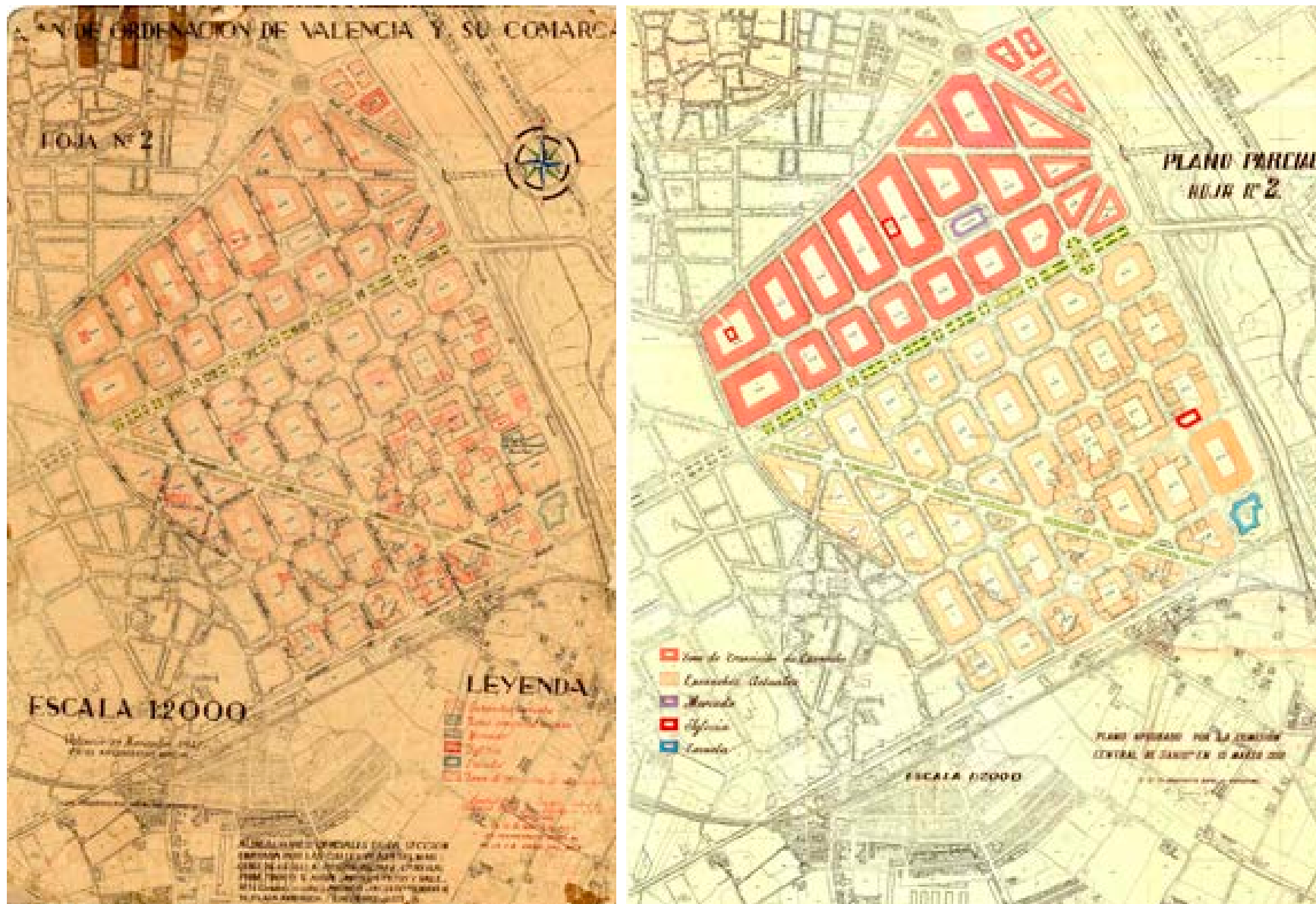


Fig.9 y 9 bis. Plan General de 1946, hoja número 2 correspondiente a parte del barrio de Russafa de Valencia. La imagen de la izquierda corresponde a la versión aprobada por la Comisión Central de Sanidad Local el 15 de Marzo de 1950, la imagen de la derecha se corresponde con un documento de trabajo de los Servicios Técnicos Municipales del Ayuntamiento de Valencia, que incorpora correcciones puntuales a la versión aprobada y diferencia el ámbito del primer ensanche del resto. Fuente: Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

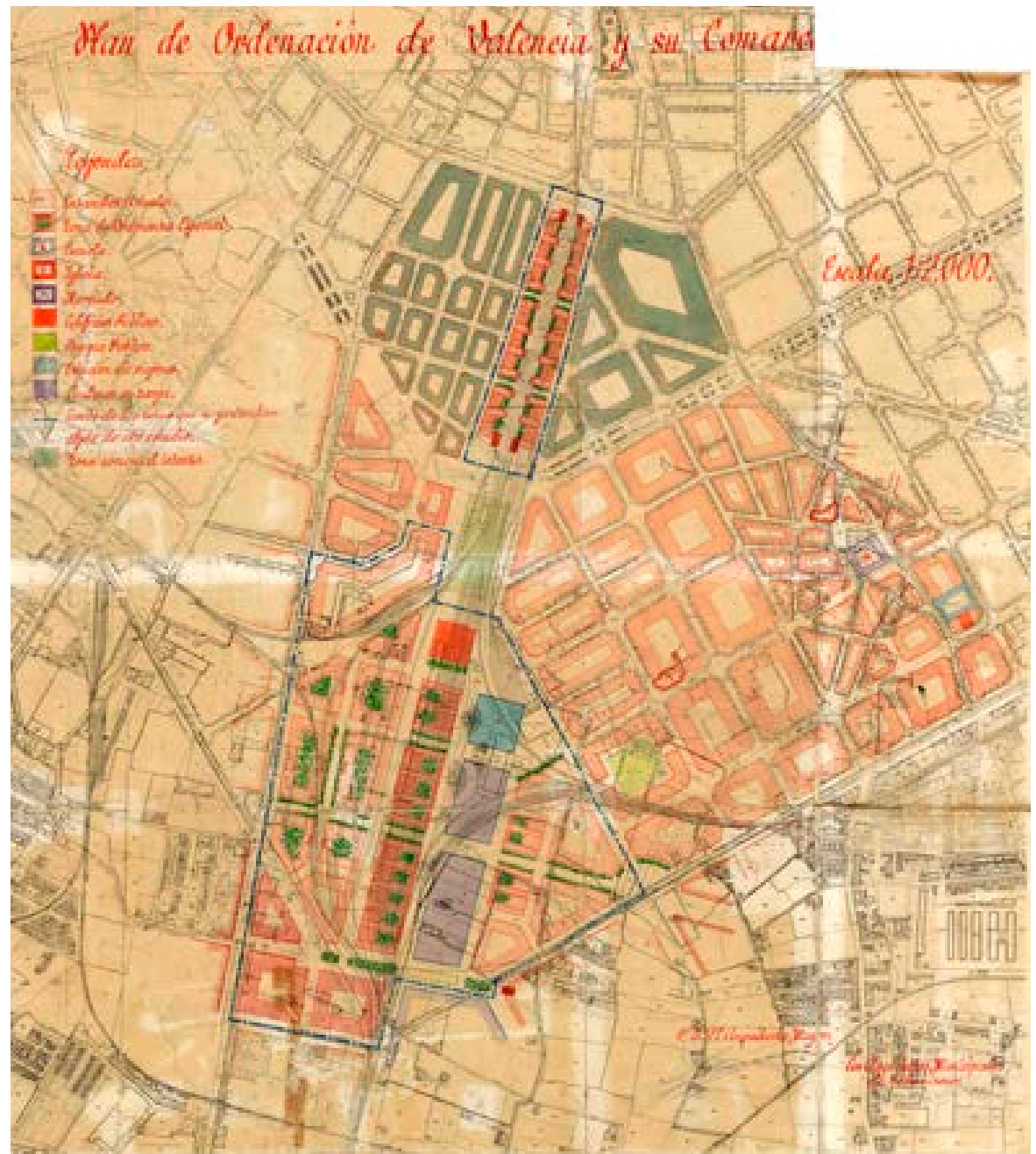


Fig.10. Plan General de 1946, hoja número 5B correspondiente a parte del barrio de Russafa de Valencia.
Fuente: Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia

- En Valencia, las principales zonas industriales se situaban, por un lado, en el puerto, al este de Nazaret y al oeste del Cabañal, insinuando la localización de Vara de Quart.

El Plan de 1946, a su vez define dos áreas residenciales también delimitadas por las líneas del ferrocarril:

- La zona noroeste apoyada en las dos líneas norte del ferrocarril de vía estrecha y formada por Burjassot, Benimámet, Paterna, en un caso y Godella, Rocafort, Massarrojos. Moncada y Alfara en el otro, situándose en el límite de la huerta.

- La segunda zona, la del suroeste, apoyada también en la línea sur del ferrocarril en Picanya y Torrent.

Respecto al modelo de ciudad diseñado desde Madrid en lo referentes a zonas verdes, en Valencia se da una circunstancia especial que es la presencia de la huerta en fase productiva pero existe una "penetración montañosa" en dicha huerta, que será utilizada para ubicar en ella dos núcleos residenciales para la ciudad de Valencia y así limitar el crecimiento de la ciudad:

"Nos encontramos con la circunstancia providencial de la existencia de dos penetraciones montañas de estas dos colinas en la huerta: la del noroeste con Burjassot y Godella, y la del suroeste, con Torrente. El criterio del Plan ha sido hacer dos grandes núcleos residenciales en estas dos cuñas, que restan del crecimiento de la capital 150.000 habitantes y, al mismo tiempo, estimular la creación o impulso de las actuales zonas industriales...

Pretendemos que la población de Valencia, dentro de este siglo actual, no sobrepase el millón de habitantes".¹⁷

¹⁷ Gamazo, Valentín, citado por: Añon, Juan. "PLANIFICACIÓN URBANA Y CRECIMIENTO DE LA CIUDAD". Valencia, 1957-2007-De la riada a la Copa del América. Universidad de Valencia.2010

Con el Plan de 1946, se acaba la visión global para abordar planificaciones de futuro, a partir de este momento,

"El resto de documentos de ordenación han sido consecuencia de algún tipo de acontecimiento, ya sea catastrófico, o lúdico. o vinculado a operaciones de transformación de grandes infraestructuras o sencillamente para resolver los déficits de los crecimientos desordenados, hasta el Plan de 1988, que, al ser un plan de otra generación que, aunque tampoco modifica modelos, sí que introduce técnicas urbanísticas más modernas y otros modos de gestión para los nuevos crecimientos".¹⁸

¹⁸ Añon, Juan. Op. cit.



Fig.11. Cajetín de la Hoja número 5. Año 1950. Fuente: Servicio de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia

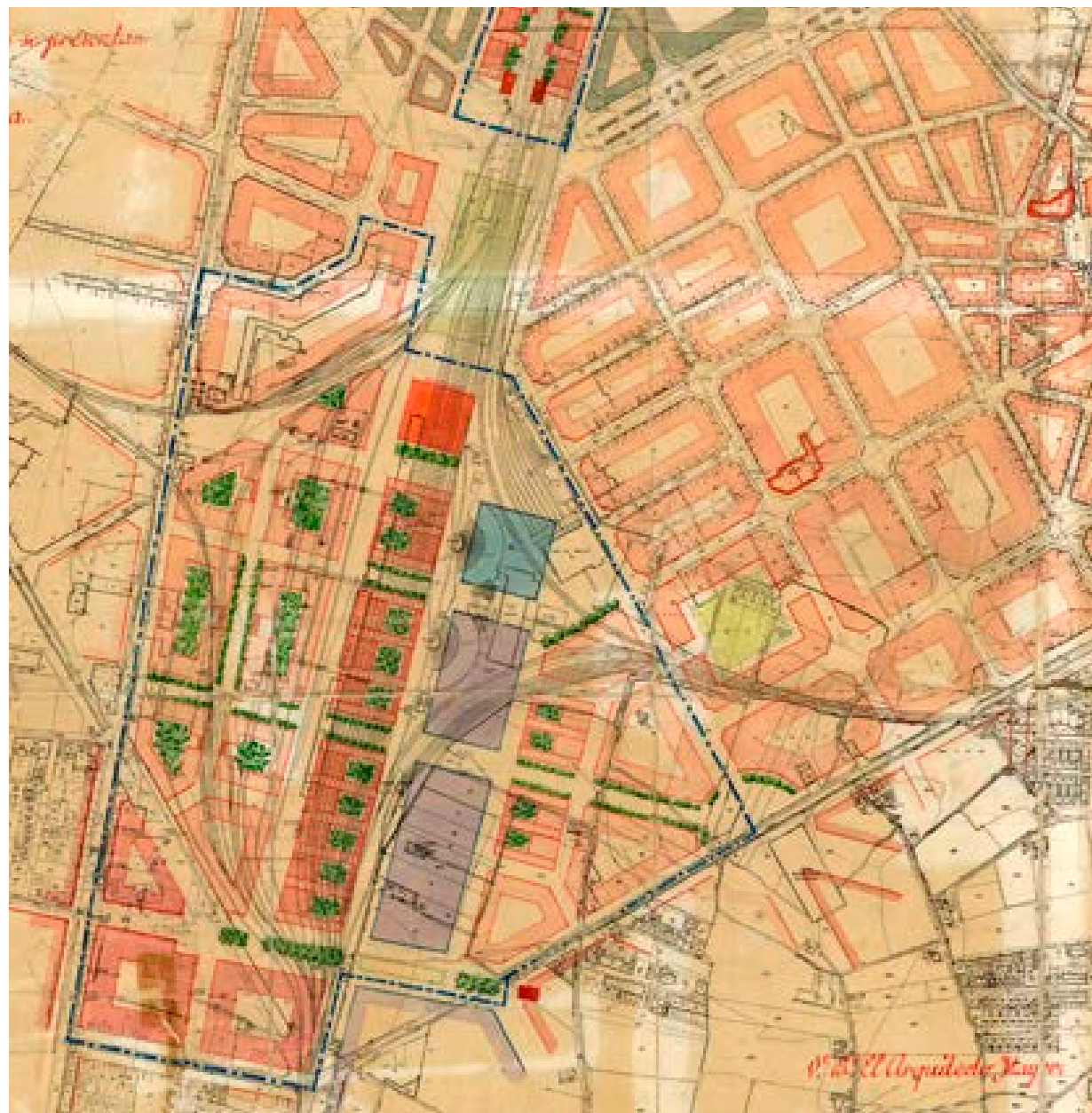


Fig.12. Detalle de ordenación de los terrenos afectados por los tendidos ferroviarios en la propuesta de la Hoja número 5 de 1950.



**B.12 INCORPORACION DE LAS
ORDENANZAS AL PLAN DE
ORDENACION**

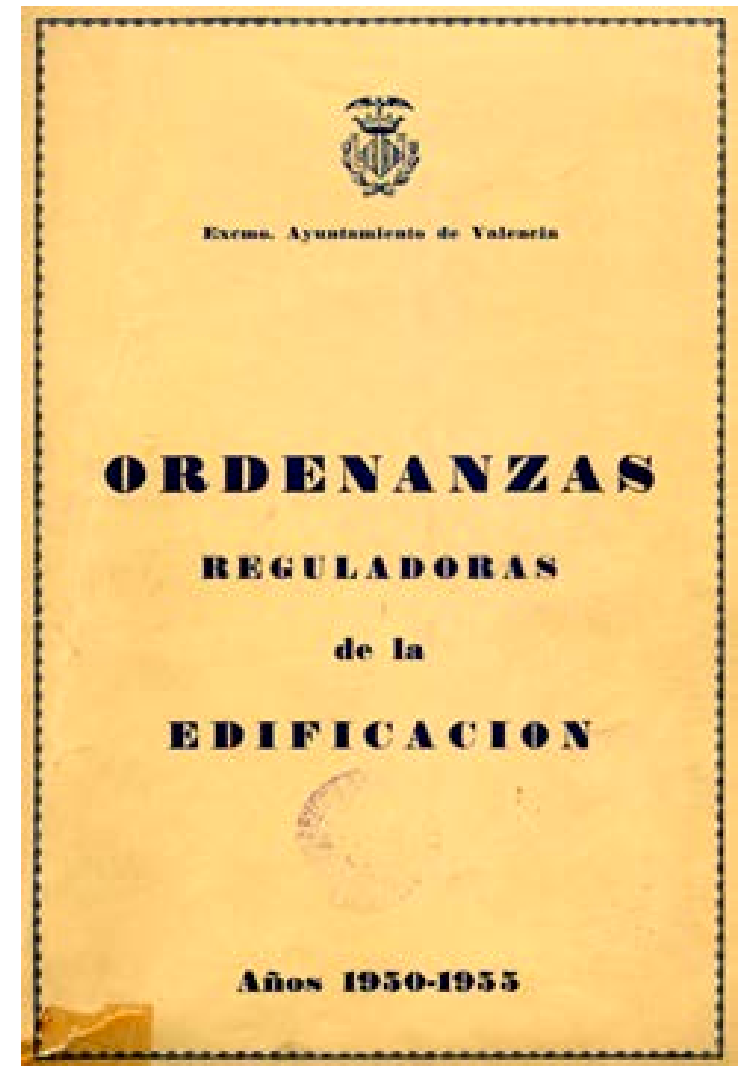


Fig.13 y 14. En la página anterior Plaza de la Reina en 1950 y 1956. Fuente: "Valencia en Blanco y Negro".

Fig.15. Portada de las Ordenanzas Reguladoras de la Edificación. Años 1950, y la edición del año 1955. Fuente: Servicio de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

12. Las Ordenanzas Reguladoras de la Edificación de 1950 y 1955

En el Plan de Ordenación de Valencia de 1946 aprobado, quedaron comprendidos, además de los planos y zonificación, un proyecto de bases generales para las Ordenanzas Reguladoras de la edificación en el ámbito territorial a que la ordenación se extiende, las Ordenanzas Generales:

- Números 1 al 6, fueron aprobadas por la Superioridad en virtud de acuerdo de Fecha 23 de Octubre de 1950, adoptado por la Comisión Central de Sanidad,
- y posteriormente las Ordenanzas números. 7 al 12, fueron aprobadas por la Comisión Central de Sanidad Local en 26 de Enero de 1955.

Estas Ordenanzas comprendían diversas materias, tanto urbanísticas como jurídicas, y ofrecían soluciones nuevas en las prescripciones que sobre la materia han venido aplicando los Ayuntamientos, y abría la puerta para una posible ampliación o modificaciones para "el mejor cumplimiento de todos los fines a que aspira el Plan General".

Se incorpora con el citado Plan General la zonificación de la ciudad, para regular el uso y volumen de las edificaciones. La labor de zonificación pretendía:

- 1.º Conseguir una ciudad ordenada en su conjunto y en sus detalles, ...
- 2.º Lograr una densidad de población de acuerdo con el carácter de los diferentes barrios o conjuntos y con las necesidades generales de la ciudad de Valencia y su comarca.
- 3.º Defensa, exaltación y mantenimiento de todo el sector urbano de interés histórico-artístico de edificaciones y lugares con el mismo carácter, sin

perjuicio de establecer en los ensanches futuros, zonas representativas que deberán cuidarse.¹⁹

4.º Regular debidamente los usos de vialidad, edificación y demás estableciendo los casos de incompatibilidad y

5º Lograr una organización adecuada en distritos y barrios, señalando en cada uno el carácter de la edificación predominante según su situación y fijando emplazamiento adecuado para edificios públicos (parroquias, tenencias de alcaldía, mercado, grupos escolares, campos de deportes).

Con estas premisas se aprobaron las primeras Ordenanzas referidas; la primera parte era para la DIVISIÓN EN ZONAS de la ciudad y su comarca, así pues en su artículo primero

"Establece una zonificación en 15 zonas, con una nomenclatura en las que mezcla la tipología de la edificación, con el uso y la ubicación, remitiéndose a los documentos posteriores para el desarrollo de la ordenación concreta.

Las nuevas zonas delimitadas son:

1.ª **RECINTO ANTIGUO O DE CONSERVACIÓN HISTORICO-ARTISTICO**, con una ordenanza restrictiva, con la finalidad de conservar y revalorizar los conjuntos urbanos de mayor interés.

2.ª **ZONA INTERIOR**, más amplia que la anterior, pero regulando la edificación para mejoramiento la salubridad y la defensa, igualmente de aquellos sectores de interés histórico-artístico.

¹⁹ Esta declaración supone más una intención que un hecho, lo veremos al establecer el seguimiento de los cambios de la zonificación.

3.^a **ZONA COMERCIAL INTENSIVA EN EL CASCO ANTIGUO**, que es un sector delimitado del mismo, donde se establecerán edificios de carácter comercial y público, bancarios, de oficinas, espectáculos, hoteles, etc., con una tolerancia más amplia en cuanto a la altura y a la superficie de patios.

4.^a **ZONA DE TRANSICIÓN DE ENSANCHE**, que comprende dos sectores del Ensanche, el primer ensanche entre la Calle Colon y la Gran Vía y el segundo sector, entre la ronda de las Torres de Quart y la otra Gran Vía, donde "conviene conservar las características de la construcción, dentro de un tono de transición entre la edificación de la zona interior y la del ensanche propiamente dicho, especialmente en lo que con las alturas hace referencia".

5.^a **ZONA COMERCIAL INTENSIVA DE ENSANCHE.**, donde "con preferencia se establecerán edificios de carácter comercial y públicos, con una tolerancia más amplia en cuanto a la altura de la edificación y a la superficie de patios".

6.^a **ZONA denominada DE ENSANCHES ACTUALES**, que "se refiere a la parte no interesada por la transición ni la de comercio intensivo" y para esta zona mantiene, con ligeras modificaciones, los principios que inspiran las ordenanzas anteriores vigentes, estableciendo la debida compatibilidad de usos de tipo industrial o de almacenamientos.

Ademas se establecen otras zonas:

7.^a **ZONA DE NÚCLEOS ACTUALES**. Para las zonas periféricas, cuyos trazados y ordenanzas no han seguido la trayectoria de los ensanches existentes, y que por el trazado de sus calles y la dimensión en general reducida de sus manzanas, exige una ordenanza diferente al ensanche.

8.^a **ZONA DE ENSANCHES FUTUROS**. Son las zonas provistas, casi en su totalidad como terrenos disponibles, que quedarán sujetos a una ordenanza más restringida en cuanto altura y dimensiones de patios, así como a la compatibilidad con usos industriales, a fin de mejorar con relación a los ensanches actuales las zonas futuras.

e incorpora la **ZONA DE EDIFICACIÓN ABIERTA**, dentro de los ensanches futuros, para crear tipos abiertos de edificación con mayor abundancia de espacios libres.

Y finalmente las **ZONAS DE NÚCLEOS PERIFÉRICOS**, al margen de los ensanches futuros y que constituyen núcleos de edificación modesta en general, cuyas alturas y superficies aprovechables reclaman un carácter particular.

Otras zonas son la **ZONA DE HUERTA**, la **CIUDAD-JARDÍN**, **DE TOLERANCIA INDUSTRIAL** compatible con el uso residencial y la **ZONA INDUSTRIAL** de uso exclusivo.

Para terminar la se determina la **ZONA DE ORDENANZA ESPECIAL**, que "son aquellas que por constituir elementos fundamentales de la ciudad futura, quedan sujetas no sólo a una ordenanza que regule su uso y aprovechamiento, sino a unas normas generales de composición inspiradas en la arquitectura tradicional valenciana".

Aparte de las zonas señaladas y que llevan consigo las ordenanzas correspondientes, se determinan las que deberán destinarse a parques públicos, zonas deportivas, militares y sanitarias, y las ferroviarias, cuya situación exacta y delimitación corresponde a la Comisión de Enlaces Ferroviarios, que tiene a su cargo el estudio del Plan Ferroviario.

12.1 EL RECINTO ANTIGUO HISTÓRICO - ARTÍSTICO. (Ordenanza Especial nº 1)

Estaba delimitado por "el recinto abarcado por las calles de la margen derecha del río Turia, comprendida entre la Pasarela y las Torres de Serranos, calle de las Rocas, Roterós, Palomino, de la Cruz, P. Ángel, P. Navarro, Beneito y Coll, P. Mare-Vella, Portal de Valldigna, Salinas, Caballeros, Colchoneros, Bolsería, Botellas, P. Comunción de S. Juan, P. Cementerio de San Juan, calle de Na Robella, calle Vieja de la Paja, plaza del Mercado, calle Nueva, Derechos, Trench, Cerrajeros, San Vicente, Abadía de San Martín, Embajador Vich, plaza Rodrigo Botet, Barcelonina (ahora Hermanas Chabás), Portillo de San Jorge, Transits, Valldaura, Virués, Ballesteros, Fidalgo, Poeta Querol, Pintor Sorolla, cruce Poeta Quintana atravesando la manzana entre esta calle y la de Colón, calle Colón, plaza Marqués de Estella, calle del Justicia, hasta encontrar la orilla del río".²⁰

Tendrá toda la zona un carácter exclusivamente residencial, con comercio limitado en las calles que tengan este carácter y exento totalmente de industrias, talleres y garajes públicos, permitiéndose actividades de tipo artesano.

Esta delimitación veremos como modifica la estructura socio económica del centro histórico y deja fuera de este ámbito lo que hoy son el barrio del Carmen y de Velluters, que serán objeto de fuertes operaciones de demolición y sobre elevación de sus edificaciones.

12.2 ZONA INTERIOR (Ordenanza Especial nº 2)

"Delimitada por la primera ronda, o sea por la margen derecha del río Turia y las calles de Guillem de Castro, Játiva, Colón, plaza del Marqués de Estella y calle del Justicia, hasta la margen del río; con la excepción de

²⁰ Art. 68 de las Ordenanzas de la Edificación. Años 1950-1955. Ayuntamiento de Valencia.

las subzonas que dentro de la misma se considerarán como histórico-artísticas, la comercial intensiva y las especiales, que tienen su ordenanza específica".²¹

12.3 ZONA COMERCIAL INTENSIVA EN ZONA INTERIOR (Ordenanza Especial nº3)

Delimitada por la calle de San Vicente, plaza de Mariano Benlliure, Moratin, Barcas (hasta encuentro con Pintor Sorolla, Don Juan de Austria y Pascual y Genis), plaza del Caudillo, calle de Calvo Sotelo hasta su encuentro con Colón, Játiva, plaza de San Agustín, Avenida del Oeste, plaza y calle Molino Na Robella hasta mitad del paramento de manzana entre las calles Pasaje de Monistrol y Don Juan de Villarrasa, calle de Calabazas, En Gall, Palafox, plaza del Mercado, mitad del paramento entre calle Nueva y Trench, San Fernando a la calle de San Vicente, punto de partida".²²

En esta zona, se permiten toda clase de usos comerciales, edificios destinados a espectáculos públicos y de reunión y talleres de trabajos manuales y garajes y quedan prohibidos en esta zona toda clase de fábricas y talleres, con la única excepción de los de artesanía siempre que no sean insalubres o peligrosos.

12.4 ZONA DE TRANSICIÓN DE ENSANCHE (Ordenanza Especial nº4)

Establece dos zonas de transición:

- La primera delimitada por "las calles de Colón, Navarro Reverter, Gran Vía del Marqués del Turia y Ruzafa, con la excepción de las calles recayentes a la Gran Vía y Ruzafa, que se regirán en sus dos paramentos por la ordenanza de ensanche, y la de la zona comercial intensiva, respectivamente.

²¹ Art. 78 de las Ordenanzas de la Edificación. Años 1950-1955. Ayuntamiento de Valencia

²² Art.90 de las Ordenanzas de la Edificación. Años 1950-1955. Ayuntamiento de Valencia.

- Y la segunda por "*Guillem de Castro, margen derecha del río Turia, las avenidas de Ramón y Cajal, Fernando el Católico y San Vicente, hasta su intersección con Guillem de Castro, las Avdas. de Ramón y Cajal y Fernando el Católico, en sus dos paramentos, se regirán por la ordenanza de ensanche, y la parte de San Vicente, entre Fernando el Católico y Guillem de Castro, por la ordenanza de la zona comercial intensiva*".²³

Las propias Ordenanzas, justifican las razones de delimitación:

"Encontrándose la primera zona en su totalidad edificada, con un criterio de altura en relación con el ancho de la calle, más bajo que en el resto del ensanche, por ser el de su primera época de menos especulación de terrenos y de una mayor liberalidad en cuanto al aprovechamiento del suelo, ha determinado la creación de barrios con las viviendas más distinguidas y mejores, debiendo constituir objetivo el mantenimiento de las condiciones urbanísticas actuales.

Mientras que la segunda zona está relativamente poco edificada, y es de desear que prevalezca e imponga el mismo criterio que en la zona primera".²⁴

Las dos zonas de transición de ensanche, por su proximidad a las comerciales interiores, se califican como residenciales de mayor categoría, por lo que debe atenderse a su especial regulación.

Llama la atención que incorpore en esta zona de transición el ensanche de Guillen de Castro con el concepto de Transición de Ensanche y por el contrario excluya todo el Ensanche realizado en el entorno de Russafa, tanto en el de Arnau como en el de Mora

²³ Art. 102 de las Ordenanzas de la Edificación. Años 1950-1955. Ayuntamiento de Valencia.

²⁴ Art.103 de las Ordenanzas de la Edificación. Años 1950-1955. Ayuntamiento de Valencia.

El artículo 104 de las Ordenanzas, determina que regirán para estas zonas las ordenanzas de las de Ensanche con las excepciones relativas únicamente a alturas, voladizos y patios, que a más de transcribirse gráficamente, se fijan a continuación.

12.5 ZONA COMERCIAL INTENSIVA EN EL ENSANCHE. (Ordenanza Especial nº5)

Comprendida por el "*recinto limitado por las calles de Játiva, Ruzafa, Gran Vía de Germanías, Gran Vía de Ramón y Cajal, por intermedio de la Gran Plaza, calle de San Vicente (de fuera), hasta la plaza de San Agustín, cerrando el recinto en la referida plaza como confluencia con Játiva y queda fuera de esta ordenanza, por tener que ajustarse a la especial que en su día se redacte, para la zona que actualmente ocupa la estación del Norte y los edificios que delimitan la Gran Plaza, por constituir este núcleo el centro cívico de la futura Valencia*".²⁵

Se apunta a la solución de uso de la playa de vías posponiendo la ordenación a un documento posterior,

En este ámbito, se permiten toda clase de usos comerciales, edificios destinados a espectáculos públicos y de reunión, talleres de trabajos manuales y de garajes y se prohíbe en esta zona toda clase de fábricas y talleres, con la única excepción de los de artesanía.

En esta zona, se incluye el conjunto de manzanas situadas entre la Calle Játiva, Ruzafa, Gran Vía de Germanías y la calle de Alicante.

12.6 Y finalmente se delimita la ZONA DE ENSANCHES ACTUALES (Ordenanza Especial nº6)²⁶

²⁵ Art.112 de las Ordenanzas de la Edificación. Años 1950-1955. Ayuntamiento de Valencia.

²⁶ Art.147 de las Ordenanzas de la Edificación. Años 1950-1955.

Que a su vez divide dos ámbitos o subzonas:

La 1.^a delimitada "por la Gran Vía del Marqués del Turia, Gran Vía de Germanías, calle de Filipinas hasta su intersección con la Avda. de Pérez Galdós (camino de Tránsitos), Avda. de Pérez Galdós, margen derecha del río Turia y Avda. de Jacinto Benavente hasta su intersección con la Gran Vía del Marqués del Turia.." en la que se incluye el Barrio de Russafa.

La 2.^a, delimitada por la Gran Vía de Fernando el Católico, Gran Vía de Ramón y Cajal, gran plaza de Filipinas, Avda. de César Giorgeta (camino de Tránsitos), Avda. Pérez Galdós (camino de Tránsitos), margen derecha del río desde el puente de Campanar a Gran Vía de Fernando el Católico.

Esta Ordenanza distingue en las manzanas dentro del perímetro dos partes, cuyo uso y volumen son diferentes:

- Zona edificable
- Y patio de manzana, estableciendo que la superficie mínima del patio de manzana sea el 25 por 100 de la superficie total de la misma.

El resto del articulado desde el 147 al 156, regula exclusivamente la zona edificable y el 157 regula los usos y volúmenes permitidos en los patios de manzana.

Esta zona es de carácter residencial exclusivo, autorizándose en las plantas bajas

"Comercios y almacenes relacionados con su abastecimiento fácil y cómodo; los talleres y pequeña industria que no produzcan incomodidades, y ninguna fábrica, taller ni almacén de los considerados como insalubres o peligrosos".

También se permiten garajes con ciertas limitaciones y locales para espectáculos públicos y centros de reunión, edificios públicos, de beneficencia, escolares y en patio de manzana sólo se permitirán en circunstancias muy especiales y siempre que se cumplan determinados requisitos.

Las ordenanzas clasifican las vías públicas en la forma siguiente:

- 1.^a categoría. Calles de ancho mayor o igual de 25 m.
- 2.^a categoría. Calles de ancho menor de 25 m. e igual o mayor de 20 m.
- 3.^a categoría. Calles de ancho menor de 20 m. e igual o mayor de 16 m.
- 4.^a categoría. Calles de ancho menor de 16 m. e igual o mayor de 12 m.
- 5.^a categoría. Calles de ancho menor de 12 m. e igual o mayor de 10 m.

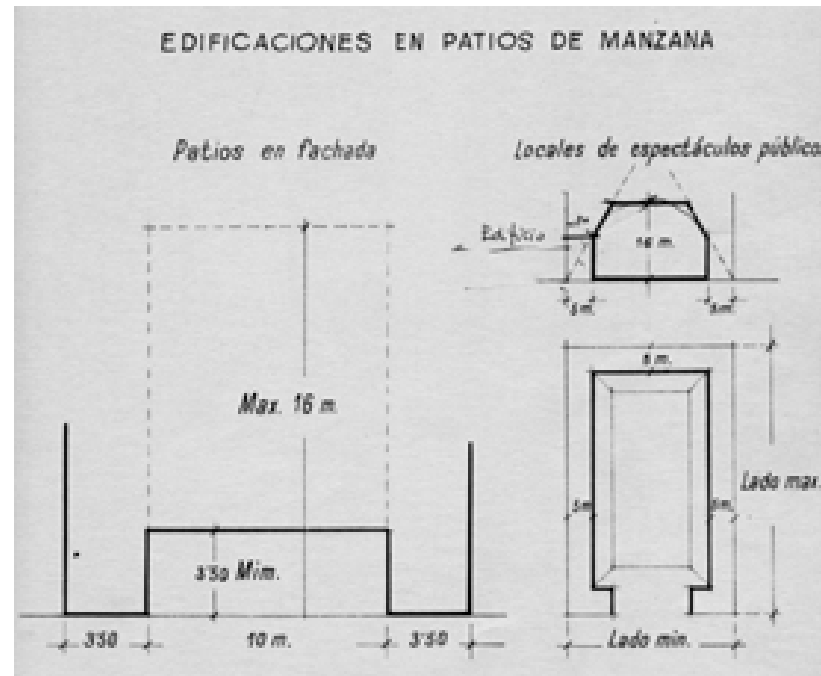


Fig.16. Ordenanzas gráficas de 1950 en patios de manzana.

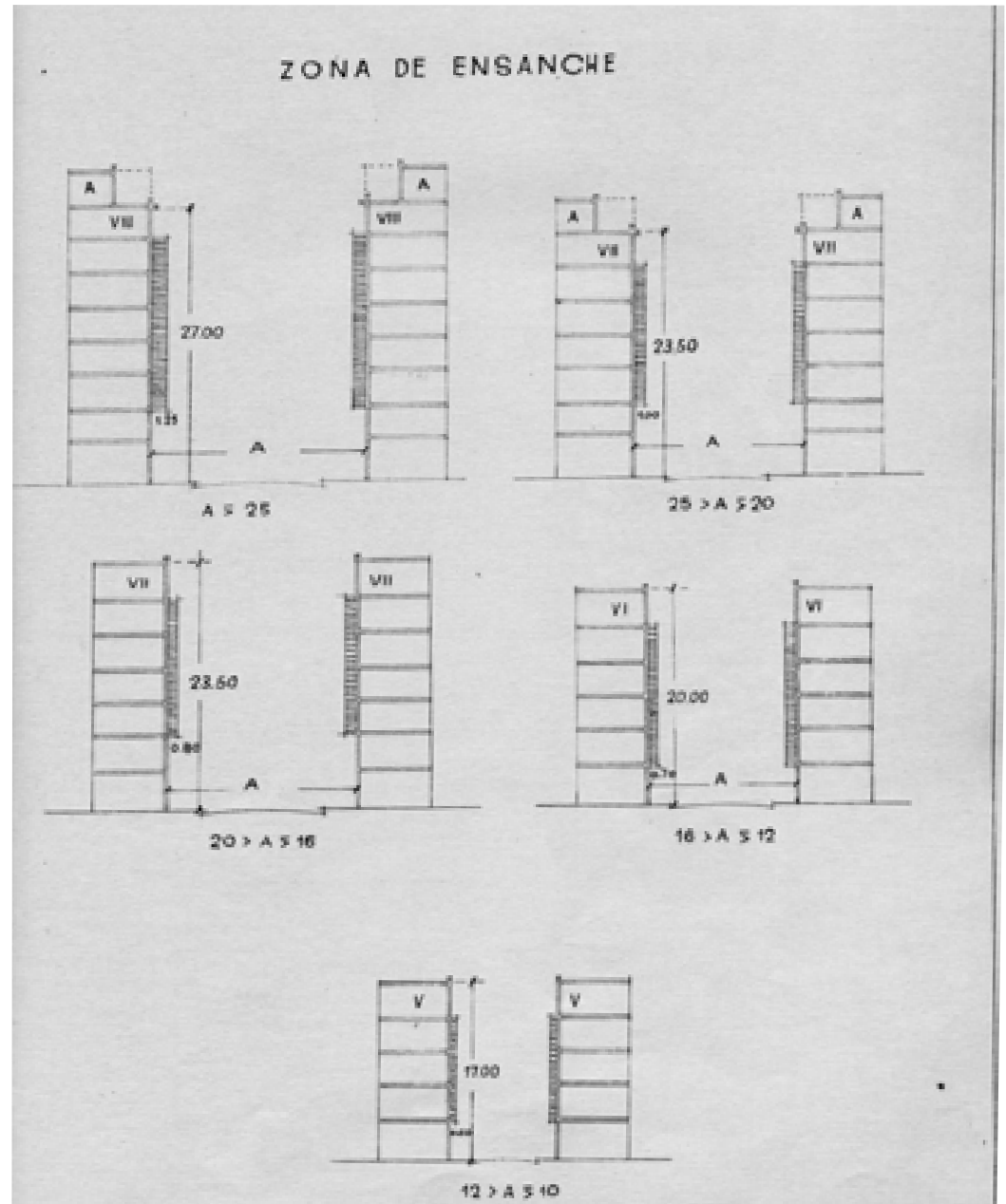


Fig.17. Ordenanzas gráficas de 1950 para la regulación de la altura de cornisa.

Una observación importante que afecta al trazado de las calles del Núcleo Histórico de Russafa, puesto que se exige que "las calles de 5ª categoría no podrán ser nunca inferiores a 10 m. de anchura"

Las alturas máximas permitidas se ajustan a dicha escala:

Cat de la calle	Altura máxima	N.º de plantas
1ª	27'00 m.	VIII y ático
2ª	23'50 m.	VII y ático
3ª	23'50 m.	VII sin ático
4ª	20'00 m.	VI sin ático
5ª	17'00 m.	V sin ático

También determina las alturas mínimas de las plantas en esta zona serán:

- Planta baja, 3,70 m.;
- Entresuelo, 3,00 m.;
- Pisos, 3,25 m

y el ático²⁷ que se admite con un retranqueo de 3.50 m y sin exceder 3,50 m. sobre la altura permitida.

También se regulan en el artículo 135, los voladizos de miradores de fábrica y balcones en base a la categoría de la calle,

"Quedan prohibidos toda clase de torreones que excedan a las alturas y condiciones permitidas al hablar de los áticos, sin más excepción que los edificios públicos que interesen toda una manzana".

²⁷ Los áticos en fachada pueden unirse con una composición en arco o dintel, pero sin cerramiento de carpintería y sin techo y sobre el ático sólo puede elevarse la caja de escalera y componiendo con la fachada si queda en el plano del ático y donde se permite ático en fachada podrá construirse la portería a partir de la 3.ª crujía en otra planta superior al ático.

Las ordenanzas tienen una Disposición Transitoria hasta la publicación del reglamento para la ejecución de la Ley de Gran Valencia y su Comarca, donde el Consejo General podrá acordar las disposiciones que estime conveniente para la efectividad de las ordenanzas.

Pese a la zonificación y regulación de las Ordenanzas se produce una contradicción al dividir el territorio en las hojas 2, 5 y 5B, que rompen con el Orden establecido con HOJAS 2 Y HOJA 5

El Plan Parcial de desarrollo de la Zona Histórica se aprueba en 1956 y será la pauta para el resto de planes de la ciudad.

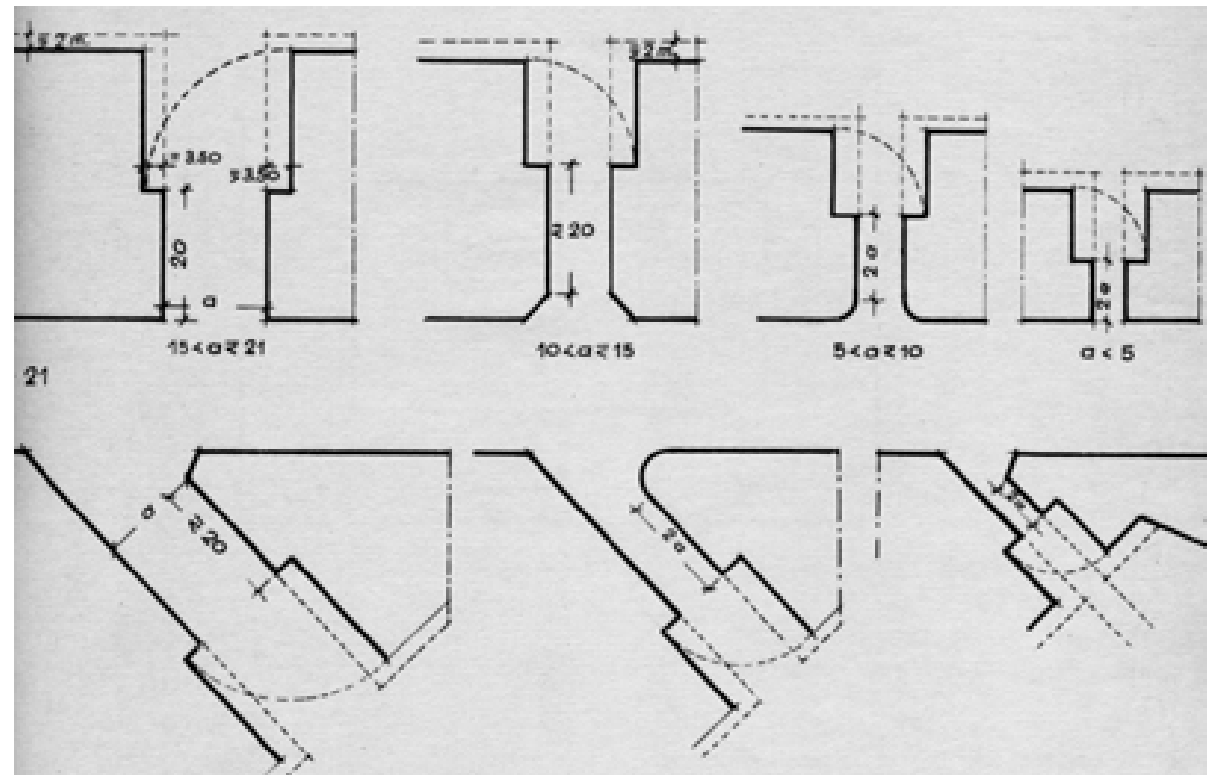


Fig.18. Ordenanzas gráficas de 1950 para la regulación de las casa de esquina, chaflán o cubillo a calles de distinta categoría.



Fig.19 y 20. Ejemplo del resultado de la aplicación de las Ordenanzas gráficas de 1950 para la regulación de las casa de esquina, chaflán o cubillo a calles de distinta categoría.
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



B.13 LA LEY DEL SUELO DE 1956 Y EL PLAN GENERAL DE 1966

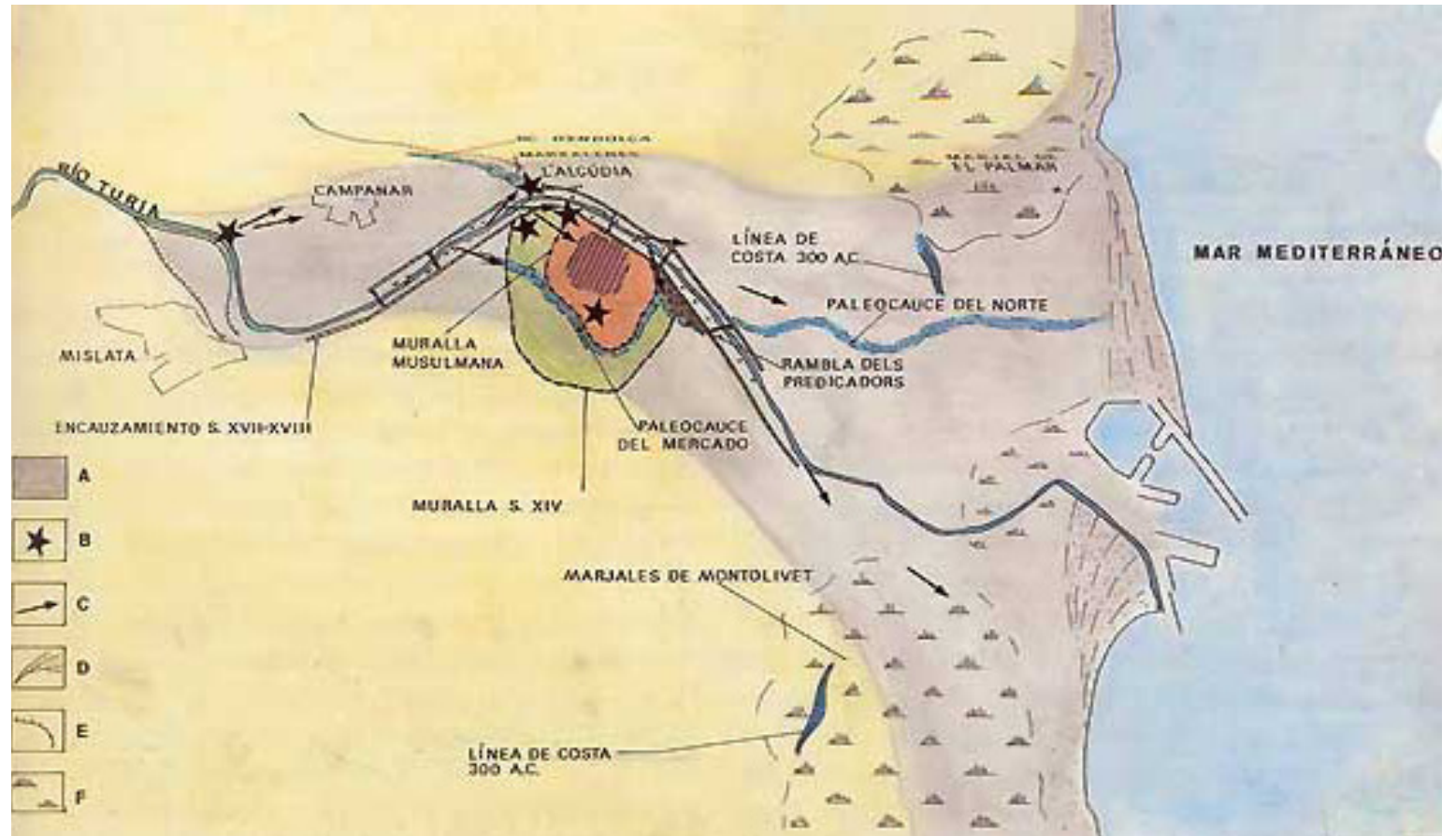


Fig.22. Las inundaciones en la ciudad de Valencia.
Fuente: Pilar Carmona González y Joan Olmos Lloréns. "Río y ciudad: El caso de Valencia". Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Nº 28. Año 1994. Ríos II.

Fig.21. En la página anterior imagen del puente de Campanar sobre el río Turia la mañana del 14 de Octubre. Al fondo Campanar.
Fotografía: Francisco Pérez Aparisi.

A: llano de inundación histórico del río Turia. B: áreas de mayor impacto. C: subdeltas de derrame; direcciones de flujo del agua desbordada. D: cordones dunares costeros. E: escarpes de terraza. F: marjales históricas. Rayado en rojo: área del recinto urbano de época romana. En naranja: recinto de época musulmana. En verde: recinto del siglo XIV.

13.1 La Riada de 1957.

Valencia fue fundada por los romanos sobre una isla del río Túria en el año 138 a. C. Y el río siempre ha estado presente en la historia de la ciudad:

“Entre 1321 y 1957 se registran 22 desbordamientos del Túria, 11 crecidas y 15 noticias de inundación sin referencia a la magnitud o alcance del acontecimiento. Además, en el subsuelo del casco antiguo de la ciudad, aparecen las huellas de otras inundaciones de época romana y musulmana; mientras que en época visigoda la ciudad no se inunda”¹.

Existen datos contrastados en las diversas excavaciones arqueológicas realizadas en la ciudad que lo demuestran y existen zonas que son inundadas con mayor facilidad, lógicamente dependiendo de la cota a la que se encuentran.

En el caso de Russafa, hemos documentado como al ser una finca de recreo en su origen y usado como campamento militar en la toma de ciudad, se trata de un punto alto generalmente al que no han afectado las inundaciones.

Desde su fundación han sido constantes las obras de defensa de las inundaciones:

“Los sucesivos amurallamientos de la ciudad de Valencia, ya desde su fundación (se sabe de la existencia de paramentos de muralla para la Valencia romana), debieron de tener doble función defensiva, tanto frente a los peligros de invasión enemiga como a los de las aguas desbordadas del Túria”.²

1 Carmona Gonzalez, Pilar - Olmos Lloréns, Joan. “Río y ciudad: El caso de Valencia”. OP. REVISTA DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. Nº 28. Valencia. 1994. http://hispagua.cedex.es/sites/default/files/hispagua_articulo/op/28/op28_4.htm

2 Carmona Gonzalez, Pilar - Olmos Lloréns, Joan.

La gran inundación de 1589 arrasa la ciudad y como respuesta “la Fábrica Nova del Riu”, para construir los pretilos del río para evitar que las crecidas superen los bordes del canal y su encauzamiento se realizó entre 1591 y 1789, desde Mislata hasta Montolivet en la margen derecha y desde el puente de San José hasta el puente del Mar en la margen izquierda.

El 14 de octubre de 1957, se produce una nueva inundación en la ciudad y quizás de las mas graves con Ochenta y una víctimas mortales, 52 en la capital y 29 en la provincia y con daños superiores a 10.000 millones de pesetas, con graves perdidas y daños materiales, perdidas de enseres y mas de un millón de toneladas de barro repartidas por toda la ciudad.

Este hecho doloroso fue el detonante de ejecutar una solución que evitara en lo sucesivo las inundaciones, para ello fue aprobado el denominado Plan Sur en 1961 El nuevo cauce desviado de mas de 12 kilómetros de longitud y 175 metros de ancho seria suficiente para desaguar hasta 5.000 metros cúbicos por segundo en una nueva desembocadura, tres kilómetros al sur de la existente. (La riada de 1957 llegó a alcanzar, según los cálculos, un caudal máximo de 3.800 m³/s.)

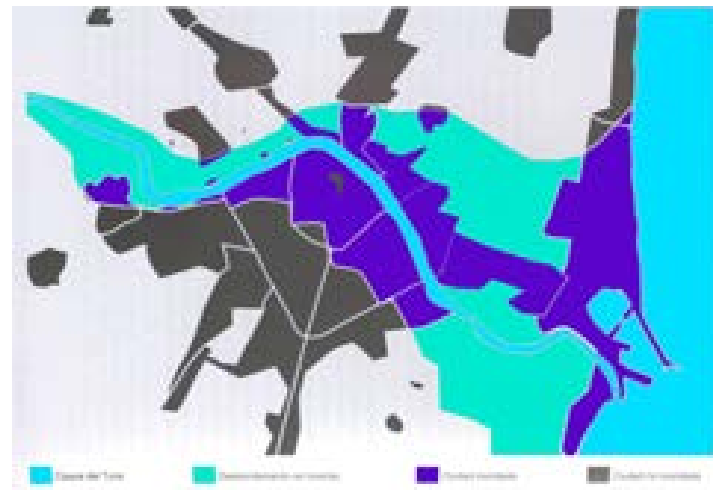


Fig.23. Mapa donde se puede apreciar las zonas afectadas en la ciudad de Valencia por la riada el 57. Fuente: Rivera Nebot, Antonio. “Riada en Valencia. Octubre de 1957”. <http://www.tiemposevero.es/>

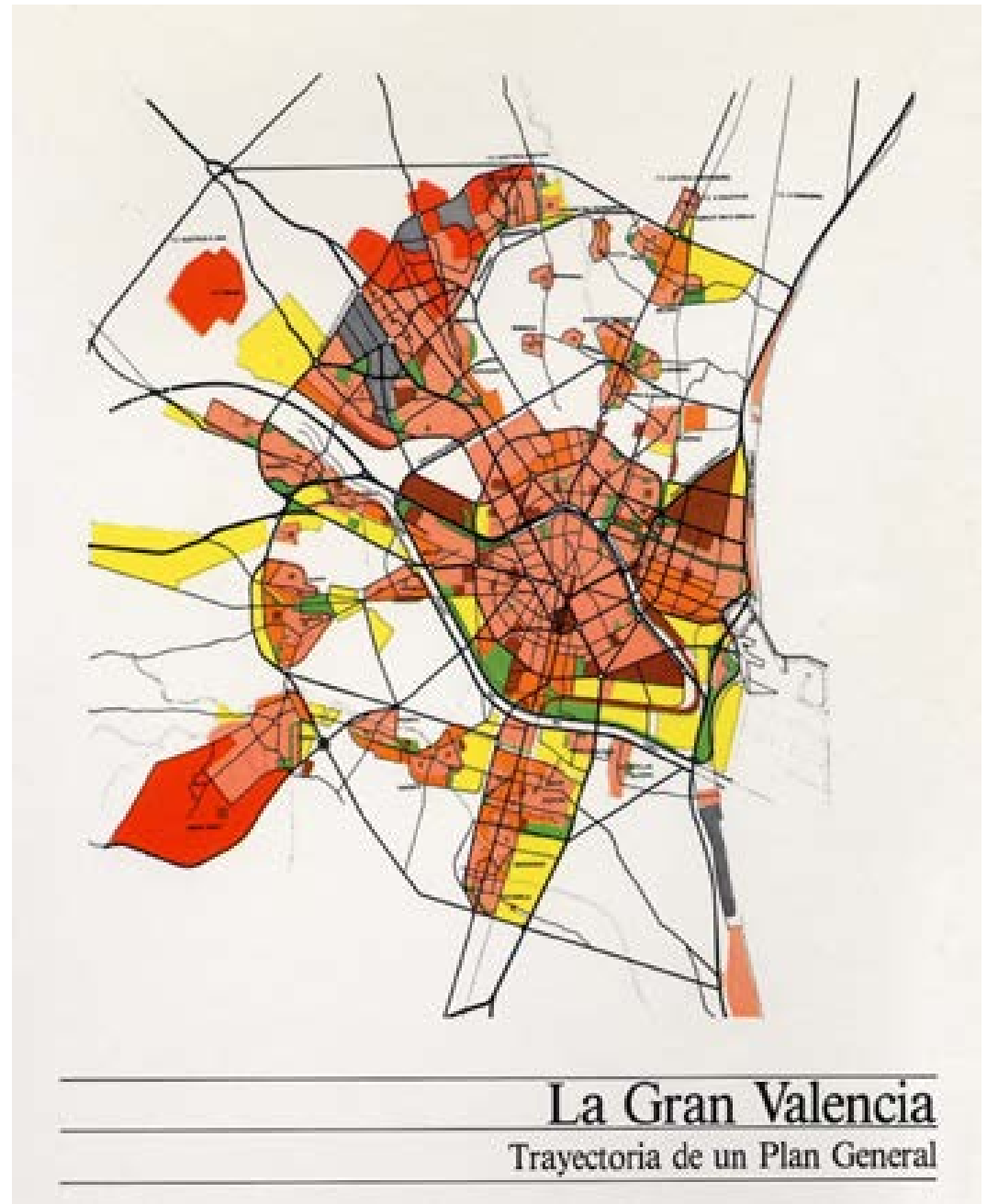


Fig.24. Plan Adaptación al Plan Sur.
Fuente: Servicio de Planeamiento.
Ayuntamiento de Valencia.

13.2 Plan de 1966. Adaptación del Plan de 1946 a la Solución Sur.

Cuando en 1957 se produce la riada y se plantea la necesidad de solucionar lo ocurrido, puesto que el Plan de 1946 ya hablaba de este problema, de las tres soluciones planteadas, la Centro ya estaba recogida en el propio Plan de 1946.

La solución Sur fue la finalmente elegida, acompañada de otras actuaciones en el campo de las comunicaciones ferroviarias y de carretera, con la diferencia de incorporar las comunicaciones transversales este-oeste a través del espacio que debía dejar el cauce del Túria.

Afortunadamente esta opción de convertir el lecho del cauce en una vía rápida no fue ejecutada y finalmente permitiría la creación del gran parque urbano del Jardín del Túria.

La riada de 1957 hizo necesario modificar este plan, esta modificación se conoce como "Adaptación del Plan a la Solución Sur", fue redactada en 1964 y aprobada en 1966. Esta nueva redacción mantuvo la técnica del zonnig y estableció unas nuevas normas urbanísticas con reglamentaciones públicas y ordenanzas de tipo matemático para hacer los cálculos correspondientes.

Una vez más, el ferrocarril vuelve a estar presente en el diseño de la ciudad, la solución ferroviaria en la Solución Centro y Sur contempla la necesidad de comunicar norte y sur con el puerto aunque la ubicación de las estaciones será diferente:

- En la Solución Centro las estaciones son las de 1946, retraso de la Estación del Norte, retirada de la estación de Aragón y comunicación con el norte por el puerto.

- En la Solución Sur, retirada total de la Estación del Norte y comunicación del norte con el sur a través de una estación situada junto al área industrial de la hoy

Avenida de Francia e incorporación de la estación junto al área industrial de Vara de Quart.

En todos los casos siempre estuvo prevista la comunicación subterránea de las líneas del norte y del sur del ferrocarril de vía estrecha, que más tarde se transformarían en la Red de Metro Valencia. Además la opción del Plan Sur tenía la ejecución de una solución ferroviaria que todavía hoy está sin concluir.

En paralelo las previsiones fijaban en 1.900.000 habitantes para el año 2000 con un techo máximo de 2 millones y medio de habitantes, mucho más alejado el anterior plan de 1950.

El Plan de 1966, es un documento de baja calidad técnica y de trámite que además reformula la zonificación eliminando la diferencia entre núcleos actuales y periféricos y que da paso a la colmatación de todos los espacios que genera el nuevo trazado de las infraestructuras entre otros.²⁸

Esta adaptación del Plan de Ordenación, suprime las zonas de "Ensanche, Transición de Ensanche, Ensanches Futuros y Núcleos Actuales" unificándolos bajo la denominación de "Extensión".

Obviamente que como afirma Peñín en su trabajo "A la luz de la experiencia, cabría sacar ya consecuencias definitivas sobre el alcance unas políticas urbanísticas basadas en el simple ordenancismo del suelo y unas políticas generales desarrollistas con las connotaciones que este calificativo implica".²⁹

²⁸ Añon, Juan. "PLANIFICACIÓN URBANA Y CRECIMIENTO DE LA CIUDAD". Valencia, 1957-2007- De la riada a la Copa del América. Universidad de Valencia.2010

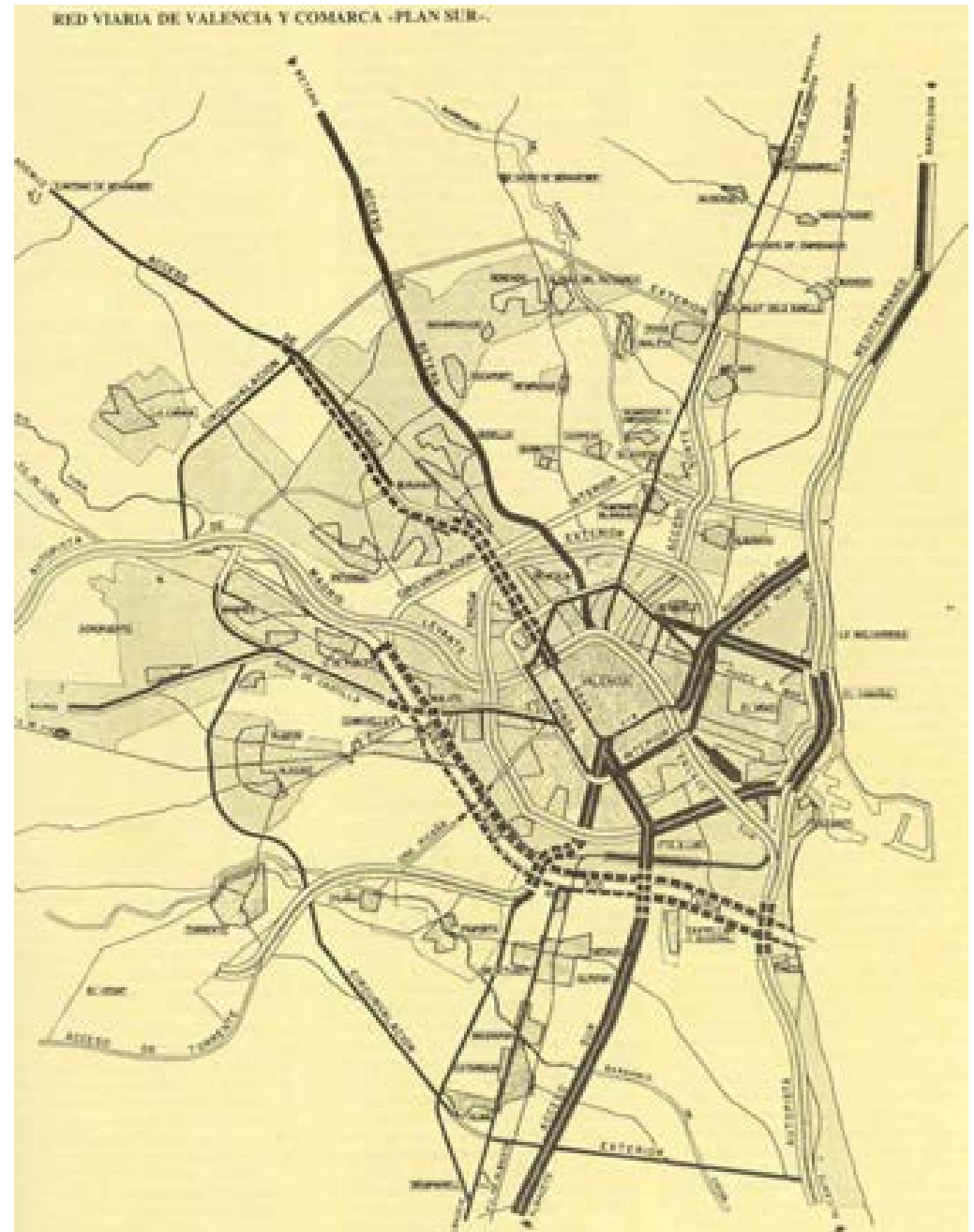
²⁹ Peñín Ibañez, Alberto: Valencia 1874-1959. Ciudad, Arquitectura y Arquitectos. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Valencia, 1978.



Fig.25. El Plan Sur se pagó con diversos impuestos especiales, entre ellos la sobretasa de correos con el timbre de 25 céntimos del "Plan Sur".

En la imagen: franqueo del día 15 de Enero de 1963 correspondiente al primer día de entrada en vigor del impuesto . Fuente: www.fotosimagenes.org/plan-sur

Fig.26. Interpretación del Plan General de Ordenación urbana de 1966, en la que podemos ver los grandes ejes de vías rápidas llegando al mismo centro de la ciudad. Uno de estos ejes partía del barrio de Ruzafa. Fuente: Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de la provincia de Valencia.



Este Plan más que para ordenar el territorio sirve para planificar las infraestructuras, incorporando las prescripciones de la Jefatura de Carreteras o de Renfe.

Sin embargo incorpora propuestas urbanas antiguas sin justificación tales como la avenida del oeste, proyecto de 1910 que empezó a ejecutarse en 1940, con la aprobación de edificios de gran aprovechamiento volumétrico para viviendas de clase media y alta y con bajos comerciales que finalmente ser utilizados como oficina.

En relación con la Ciudad Histórica, crea la Zona Histórico artística, pero sin incluir los barrios del Carme y de Velluters situados al este de la prolongación de la avenida del Oeste (prevista por el Plan de Reforma Interior de 1912), que durante estos años se encontraba en ejecución afectando a todo el tejido residencial de ambos barrios. Este será el concepto de Urbanismo que se trasladara al Barrio de Russafa.

Una novedad es la aprobación de la primera Ley del Suelo de 1956, con la consolidación de la experiencia urbana adquirida por los autores de planeamiento del Ministerio.

Se produce un incremento considerable de la densidad con la eliminación de los espacios abiertos y la desaparición de los "centros de barrio" que se formulaban en el Plan de 1946 y que en algún caso ya habían sido eliminados en los desarrollos parciales, aunque ahora desaparecen incluso como idea.³⁰

Este Plan incorpora una novedad que afectará sustancialmente al barrio de Russafa que es la delimitación de unos nuevos Planes Parciales en desarrollo de la Nueva Ley del Suelo. Planes parciales que sin contar con presupuesto municipal confían en que las plusvalías sirvan para renovar el sector.

³⁰ Añon, Juan. op.cit.

Estas operaciones transforman radicalmente el centro histórico especialmente al barrio del Carmen, se impulsa otro proyecto histórico de la ciudad que es el paseo de Valencia al que se consolida con la terminación de las primeras facultades en 1944; de esta época son también operación de la plaza de la reina y el intento de prolongar la calle de La Paz hasta las torres de Quart, para conformar la que hubiera sido la debilidad del Este cruzándose con la Avenida del oeste.



Fig.27. Fotomontaje de la red de vías rápidas sobre el cauce del río Túria. Fuente: Servicio de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

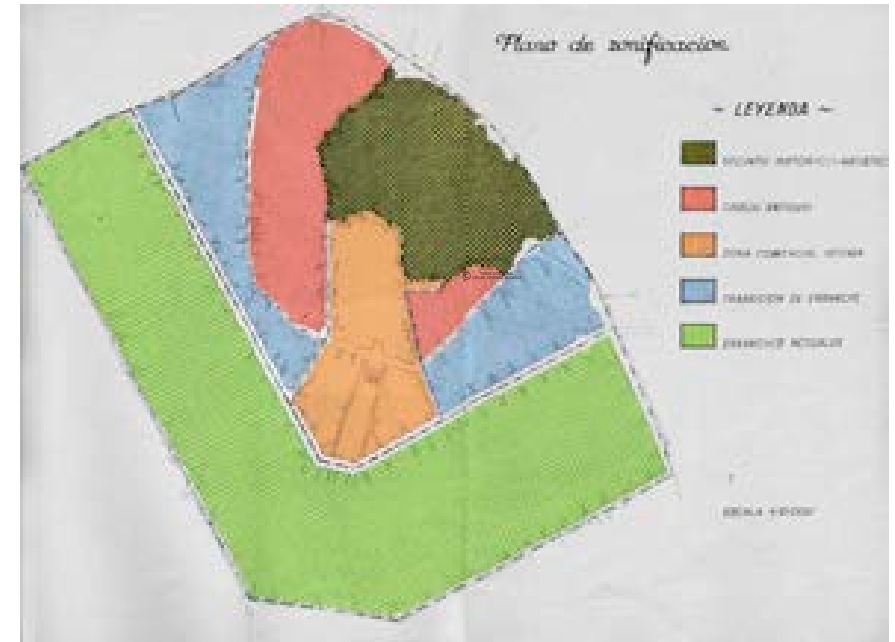
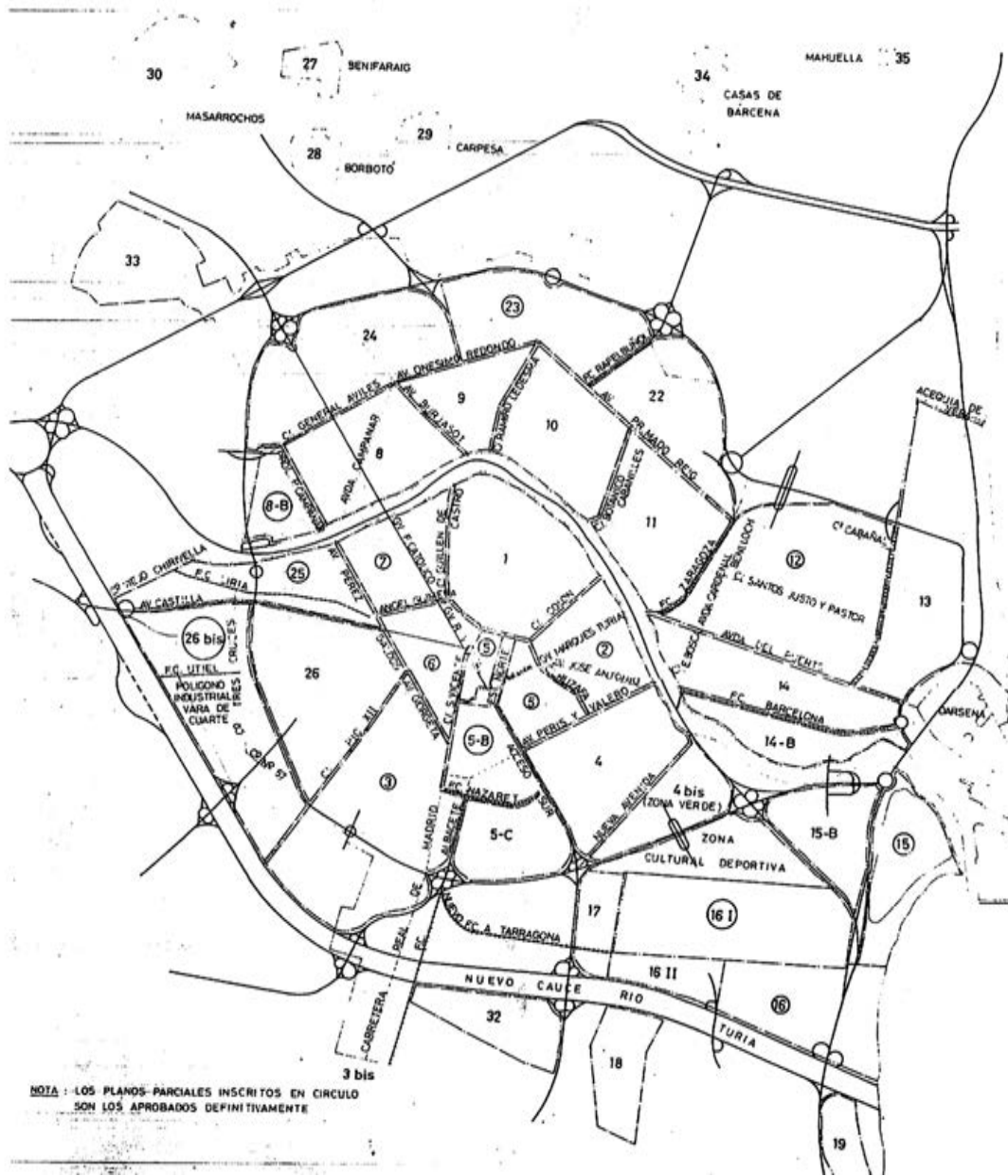


Fig.29. Plano de zonificación. Ordenanzas 1950-1955. Fuente: Elaboración propia.

Fig.28. Plano de Planes Parciales. Fuente: Servicio de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

13.3 La incorporación de los Planes Parciales.

Este plan general queda condicionado al desarrollo por planes parciales que determinan alineaciones y aprovechamiento de los solares; este sistema permite que sea desarrollado por técnicos diferentes y con criterio están en diferentes.

El centro histórico se convierte ahora en el Plan Parcial de las Hojas 1-3-4 del Casco Antiguo.

Como ya hemos repetido en diversas ocasiones de este trabajo se difuminado completamente el estilo arquitectónico o ideológico dejando de la mano de intereses privados de la propiedad o de rentabilidad económica el diseño de la ciudad.

Esta es la explicación de la ausencia de edificios de calidad en el barrio durante la época de vigencia de este Plan.

Hemos visto como con la nueva legislación urbanística, existe una Configuración jerárquica del planeamiento, en el texto legal de aprobación del Plan en 1946 de Madrid, aparece una primera configuración de la forma en que, diez años más tarde, van a quedar definidas en la Ley del Suelo las características de los Planes Generales y de los Planes Parciales y será trasladado en mayor o menor medida a otras ciudades.

Se señala que «el referido Plan General de Ordenación Urbana, con las modificaciones autorizadas por el Gobierno, constituirá base obligada en el desarrollo de los planes y ejecución de proyectos parciales de urbanismo, por parte de los organismos y entidades a los que compete su realización».

El Plan General ahora define³¹:

a) La división de la ciudad en zonas.

³¹ Art. 1.º del Decreto de Aprobación del Plan General.

b) El sistema de espacios libres a mantener, crear o modificar, con sus características fundamentales.

c) La situación de los elementos urbanos representativos, así como de los edificios e instalaciones de interés público.

d) Los elementos y características esenciales de la red de comunicaciones, ferrocarriles, caminos, aeropuertos, a conservar, modificar o crear.

e) Los límites del casco urbano, fuera del cual no se permita la edificación sino en condiciones muy restringidas.

Y mientras que el contenido de los Planes Parciales³², será, definirán líneas, volúmenes y utilización de toda clase de construcciones, elementos naturales y vuelos que constituyen la parte correspondiente del conjunto urbano:

a) Las alineaciones, nivelaciones y carácter de las vías y plazas a conservar, modificar o crear.

b) Los recintos destinados a las diferentes clases de espacios libres, jardines, alamedas, parques, campos de juego, establecimientos deportivos y zonas verdes a mantener, modificar o crear.

c) Los emplazamientos reservados a edificios y servicios públicos.

d) La delimitación de los perímetros de las zonas que tienen características especiales de edificación, utilización y conservación.

e) Las bases reglamentarias que señalen las posibilidades de utilización en cuanto a volumen, uso y condiciones sanitarias y estéticas de las construcciones en cada una de las zonas.

³² Art. 3.º del Decreto de Aprobación del Plan General.

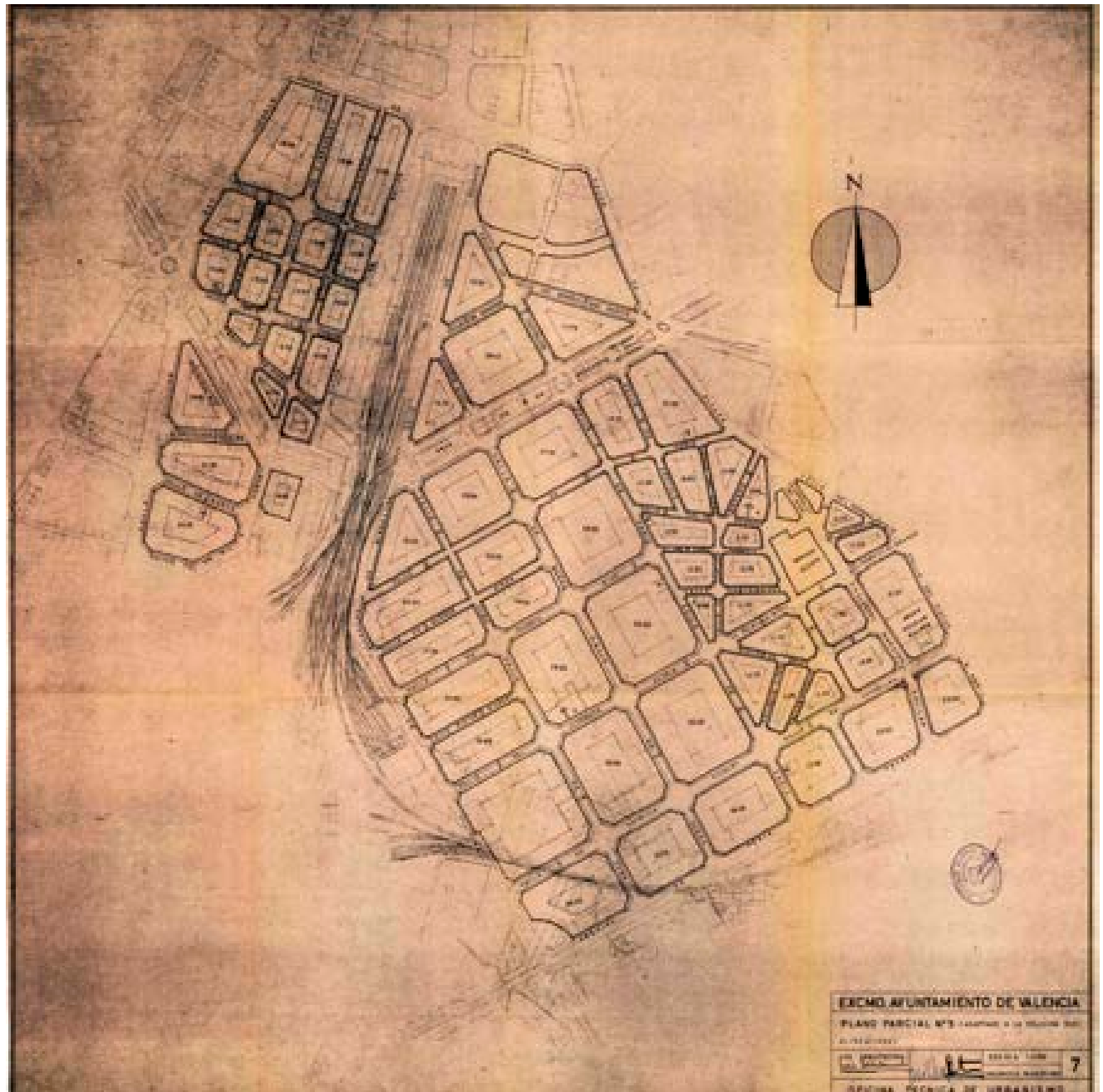


Fig.30. Plano Parcial 5.OM.17.7.68. Fuente: Servicio de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

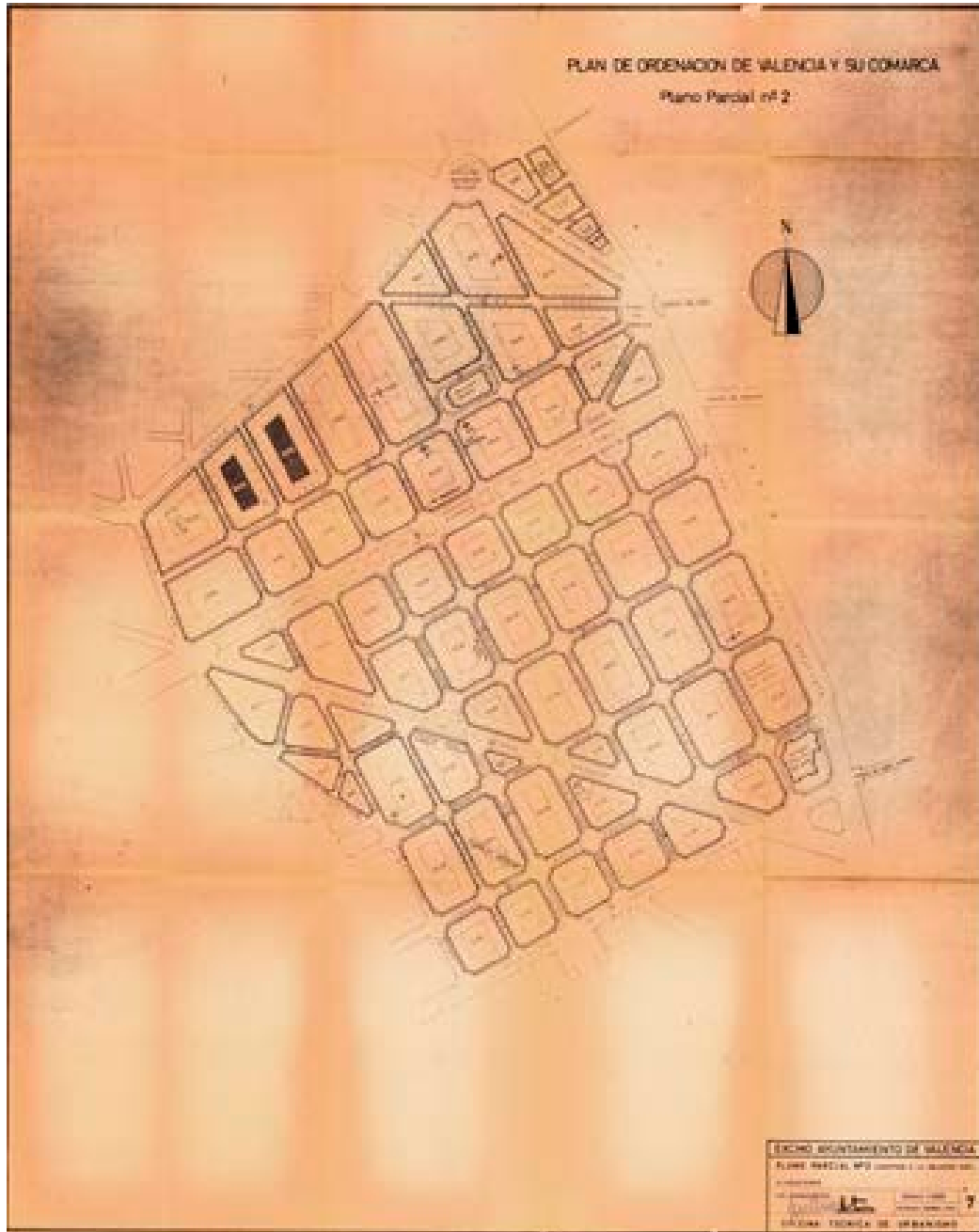


Fig.31. Plano Parcial 2. OM.17.7.68.
Fuente: Servicio de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

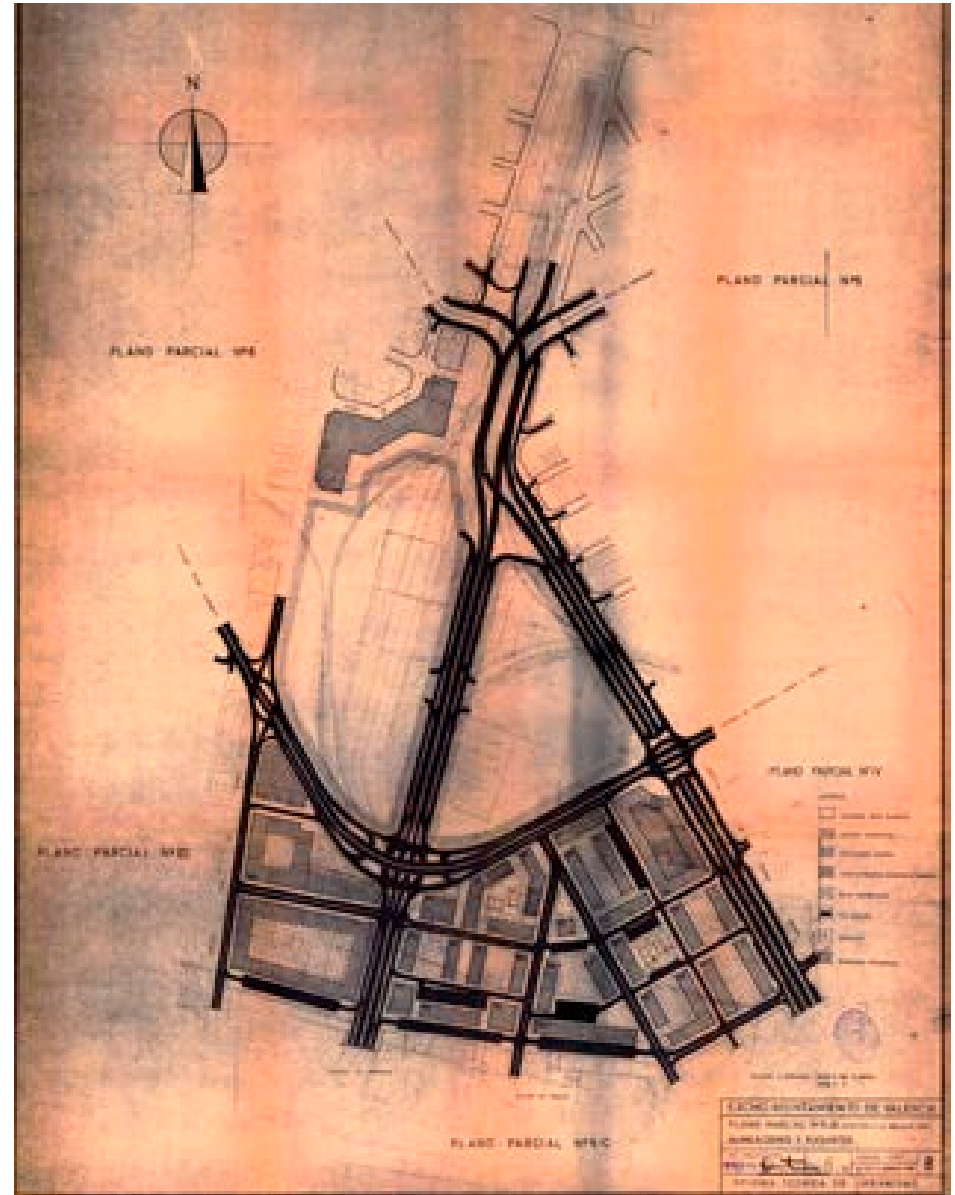
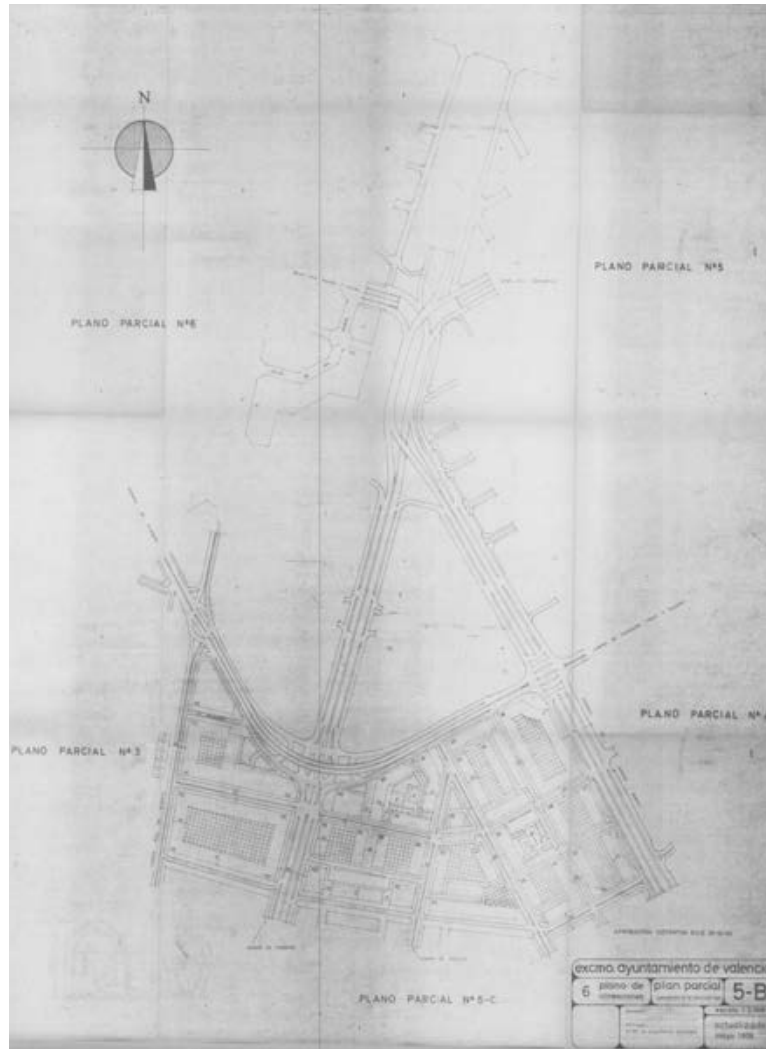


Fig.32. Plano Parcial Nº 5-C. Fuente: Servicio de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

Fig.33. Plano Parcial Nº 5-C. Fuente: Servicio de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.



Fig.34. Plano Parcial 5-B. Fuente: Servicio de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

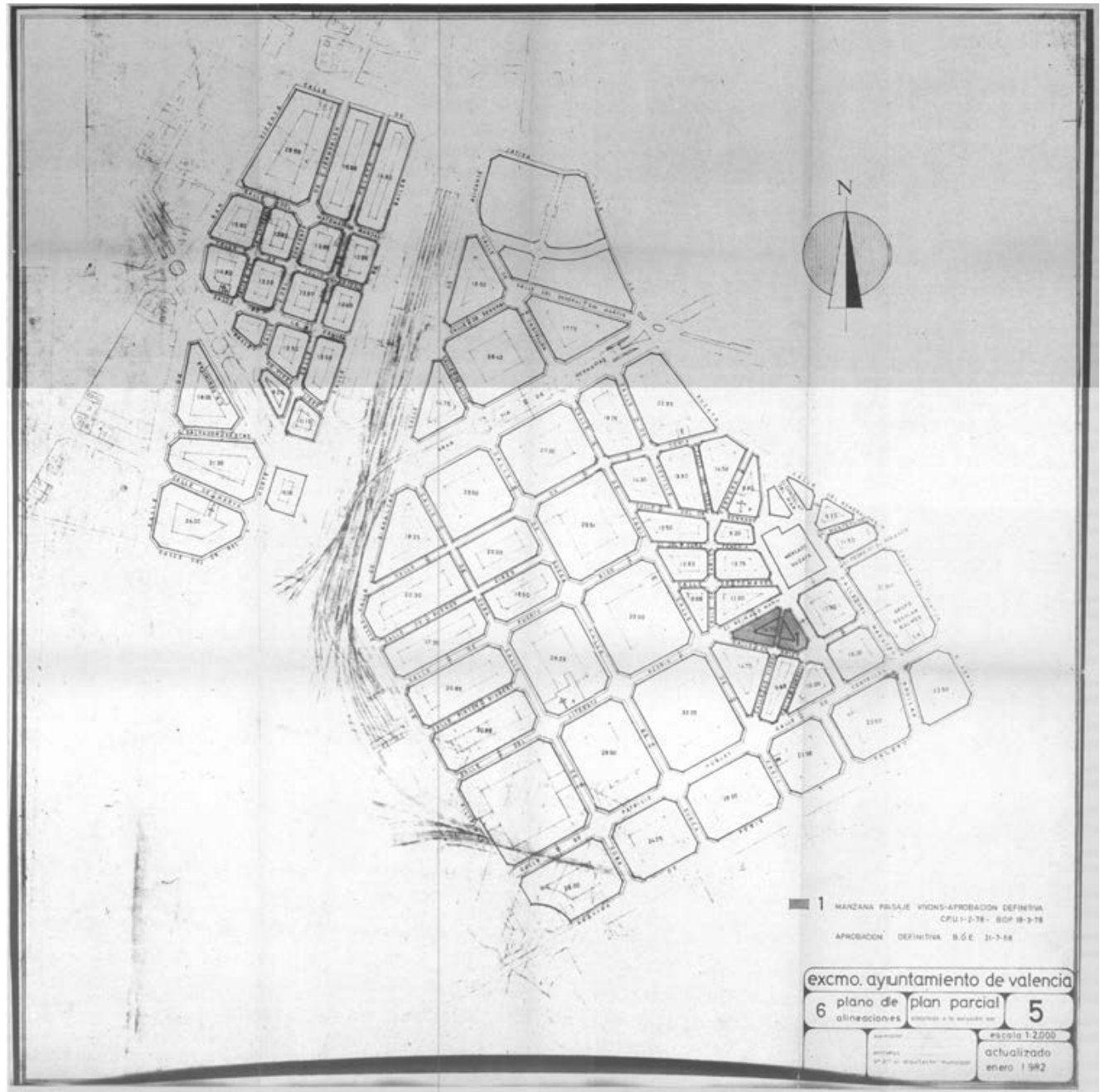
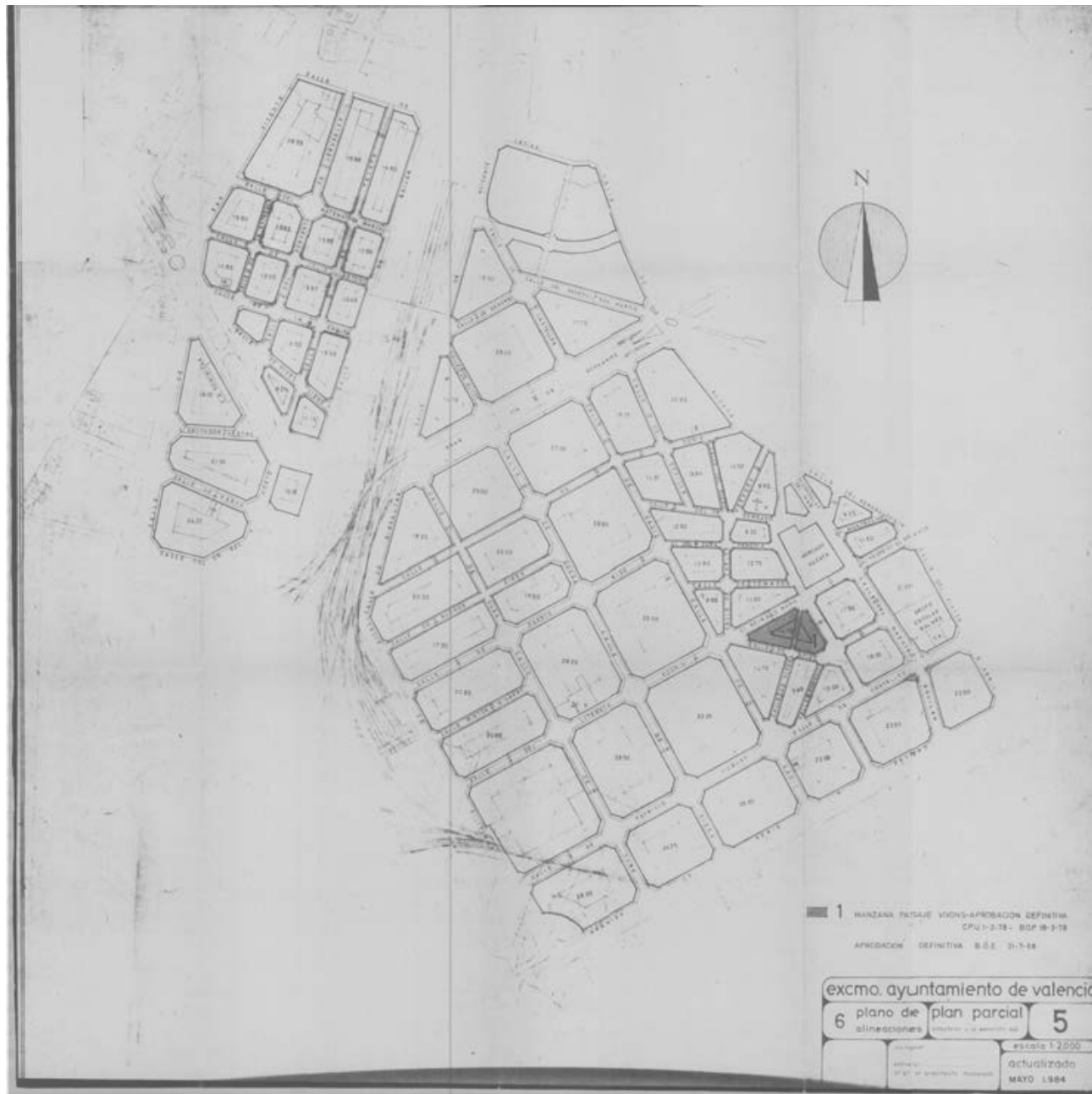


Fig.35. Imagen izquierda, Plan Parcial número 5. Revisión de 1982. Fuente: Oficina de Información Urbanística del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

Fig.36. Imágenes derecha: Plan Parcial número 5B. Revisión 1979; y Plan Parcial número 5. Revisión 1984. Fuente: Oficina de Información Urbanística del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.



De igual modo para cada Plan Parcial se establece que constarán de los siguientes documentos:

1. Planos de información que muestren el estado de los terrenos a ordenar, en su topografía, construcciones y vegetación existentes y uso a que se destinan los mismos.
2. Planos de proyecto, normalmente a escala 1:2.000 con curvas de nivel de metro en metro, que definen los apartados a), b), c) y d) del artículo 3.º de la Ley.
3. Los planos que se estimen convenientes para la aclaración de los aspectos más importantes del Plan.
4. Esquemas de las redes de los servicios de agua y alcantarillado, así como del alumbrado, y justificación sobre la posibilidad de establecer estos servicios y medios de transporte.
5. Memoria sobre los datos estadísticos necesarios, razones y programas del Plan, descripción de su trazado y criterio de etapas para su realización con arreglo a un presupuesto general aproximado.

13.4 El Plan Parcial nº 2 y el Plan Parcial nº 5. La subdivisión de Russafa.

El arquitecto Bidagor, con el equipo de Madrid, elabora, a reflejo de otras legislaciones extranjeras, este deslinde que resulta extraordinariamente clarificador, porque de una parte hace pasar los planes parciales enteramente al campo del diseño urbano, y de otra queda más clara la necesidad de investigar sobre la estructura del total complejo urbano para poder elaborar los planes generales, éstos sí de estricta planificación.

No obstante dada las coyunturas sociales anteriores a los años cincuenta, por tratarse sólo de una ley para Madrid, continúan redactándose hasta mucho después planes ambiguos que mezclan y conjugan las

dos clases de entendimiento del documento y de sus determinaciones.

Aparecen pues en Valencia, los Planes Parciales en desarrollo del Plan General aprobado, con actuación por polígonos y ensayando formas de cooperación entre administración y los propietarios del suelo.

En marzo de 1.968, se aprobó el **Plan Parcial 5-B**, con un gran impacto sobre el Barrio de Russafa, con los límites territoriales siguientes:

- Al Norte - Calle de Gil y Morte y Gran Vía Germanías.
- Al Sur Antiguo Ferrocarril de Nazaret.
- Este Avenida de Ausiás March — Nuevo Acceso de Alicante.
- Oeste - Camino Real de Madrid.

Respecto a las Ordenanzas de este Plan Parcial, se dice que "Hasta que no se aprueben las Ordenanzas Adaptadas a la Solución Sur en estudio, se aplicaran las vigentes aprobadas por la Comisión Central de Sanidad en 23 de octubre de 1.950 y 26 de enero de 1.955, en los casos no previstos en las normas urbanísticas al Plan de Ordenación de Valencia y su Comarca, adaptada a la "Solución Sur" por la que tendrá que regirse actualmente este Ayuntamiento".

De igual modo, se establece que "A este Plano Parcial le corresponde la Zonificación de Ensanche hasta Tránsitos, Centro Comercial. Edificación Abierta con Bajos Comerciales, Extensión Exterior a Tránsitos, y Escuelas y edificios Públicos".

El Barrio de Russafa quedaba dividido absurdamente en dos, dejando en el **Plan Parcial nº 5** con los límites siguientes:

- Al Norte la calle Colón.
- Al Sur la Avenida de Peris y Valero.
- Este Calle de Russafa y Camino viejo de Russafa.
- Acceso Sur Avenida de Ausiás March — Nuevo Acceso de Alicante.

Hay que hacer la observación que el Plan Parcial nº 5 esta dividido por la estación de Norte y el inicio del trazado ferroviario. El resto de Barrio de Russafa se integraba en el **Plan Parcial nº 2**, con el primer ensanche y con límites siguientes:

- Al Norte la calle Colon.
- Al Sur la Avenida de Peris y Valero.
- Este el Río.
- Al oeste, Calle de Russafa y Camino viejo de Russafa.

Los Planes Parciales nº 2 Ensanche³³, 5³⁴ y 5B³⁵, fueron aprobados definitivamente y sin duda, esta absurda delimitación, es la comprobación de que Russafa se había integrado en la ciudad y no presentaba ninguna consideración del Núcleo anterior que si fue, o quizás mejor se había "desintegrado".

Con posterioridad los límites se recompusieron y la unidad histórica de Russafa también como veremos más adelante.

La publicación de la carta de Atenas irá abriendo camino tímidamente en el planeamiento español introduciendo algunas rectificaciones o que sean de modo testimonial.

³³ Aprobado definitivamente BOE 31 de julio de 1968.

³⁴ Aprobado definitivamente BOE 31 de julio de 1968.

³⁵ Aprobado definitivamente BOE 30 de octubre de 1969.

La manzana del Pasaje Vivons, incluida dentro del Plan Parcial nº 5, fue aprobado definitivamente por la CPU el 1 de febrero de 1978 y publicado en el BOP el 18 de marzo de 1978.

Esto provocará en los años 60 una importante transformación. Si a esto sumamos la que produce el consentido edificio singular (que avasalla su entorno), o la de la mirada de edificios "entremedianeros" (que aumentan su altura al amparo de la correspondiente - y laxa-ordenanza), obtendremos el cuadro del nuevo Centro Histórico: un área en la que una "erosión" continuada ha hecho ilegible su estructura; el "townscape", la relación monumento-entorno, la adecuación uso-tejido se ha quebrado definitivamente.

También la "erosión social", el desplazamiento de residentes, fue importante. Si el "urban renewal" en grandes paquetes obligaba a buscar un nuevo lugar a los habitantes afectados, el carácter puntual, difuso, de las operaciones en Ciutat Vella quitará dramatismo a las operaciones, y provocará la anónima expulsión de los residentes.

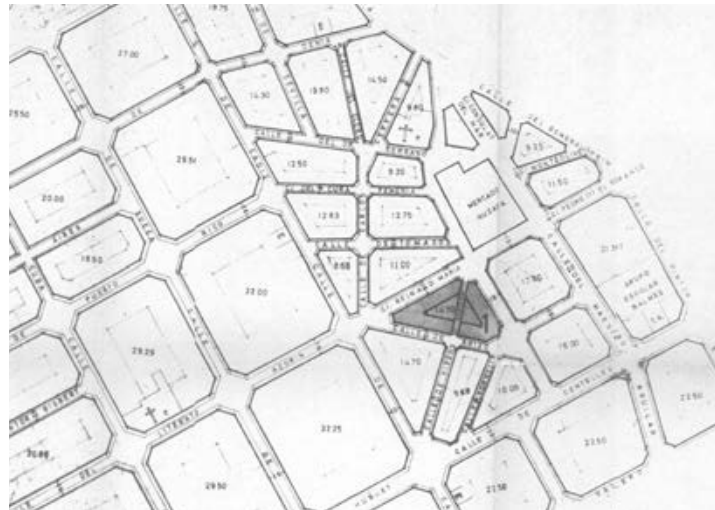


Fig.37 Detalle de ordenación de la manzana del pasaje de la calle Vivons. Fuente: S. de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

ZONA	Ancho de calle m.	Altura m.	Núm. Plantas	Pavos interiores	Volúmenes		Características edificabilidad m ² /m ² máximo	Retenidas	E. públ.	U.S.O.S		Garaje	Taller	Industria	Especialidades Públicas	Obreros y Desplazados	OBSERVACIONES	APARCAMIENTOS	
					Balorio m.	Máximo m.				Comercio	Artesanía								
INTENSIVA A. Histórico Artística	6	10	III	Se podrá inscribir un círculo de diámetro de 1/8 de la altura del patio y sup. en m. ² igual a su altura en m. El diámetro mínimo será de 3 metros.	0'50	No		SI	No	SI P ba	SI P ba	SI	No	No	No	No		Los datos de esta columna son aplicables a todas las modificaciones. Los volúmenes podrán llegar hasta el suelo en las zonas ajardinadas y con un desarrollo del 50%. Podrán construirse altillos, terrazas o altillos. 5% de superficie destinada a vivienda y 15% de sup. construida destinada a otros usos, excepto hoteles y apartamentos. Especialidades: Cada SI se justificará un aparcamiento. Hoteles: Cada 4 habitaciones un aparcamiento. B. Arquitectos controlada, materiales de calidad, y edificios rodeados de jard. No obstante la aplicación anteriorizada, los Ayuntamientos, mediante el régimen de carta ordenanza o procedimiento legal adecuado, creando un arbitrio compensatorio que afectará a los inmuebles que no destinen total o parcialmente la superficie establecida para	
	6	12'50	IV		0'50	No		SI	No	SI P ba	SI P ba	SI	No	No	No	SI			
	9	15'50	V		0'60	0'60		SI	SI	SI P ba	SI P ba	SI	No	No	No	SI			
	12	18	VI		0'60	0'60		SI	SI	SI P ba	SI P ba	SI	No	No	No	SI			
B. Interior hasta primera Ronda	6	10	III		0'40	No		SI	No	SI P ba	SI P ba	SI	No	No	No	No			
	6	12'50	IV		0'50	No		SI	No	SI P ba	SI P ba	SI	No	No	No	SI			
	9	15'50	V		0'70	0'70		SI	SI	SI P ba	SI P ba	SI	No	No	SI	SI			
	12	18	VI		0'70	0'70		SI	SI	SI P ba	SI P ba	SI	No	No	SI	SI			
	16	21	VII		1	1		SI	SI	SI P ba	SI P ba	SI	No	No	SI	SI			
C. Esplanada hasta Totarinos	6	10	III		0'40	No		SI	No	SI P ba	SI P ba	SI	No	No	No	No			
	6	12'50	IV		0'50	0'50		SI	No	SI P ba	SI P ba	SI	No	No	No	SI			
	9	15'50	V		0'70	0'70		SI	SI	SI P ba	SI P ba	SI	No	No	SI	SI			
	12	18	VI		0'70	0'70		SI	SI	SI P ba	SI P ba	SI	SI P ba	No	SI	SI			
	16	21	VII		1	1		SI	SI	SI P ba	SI P ba	SI	SI P ba	No	SI	SI			
	20	23'50	VIII		1	1		SI	SI	SI P ba	SI P ba	SI	SI P ba	No	SI	SI			
D. Extensión exterior a Totarinos	6	10	III		0'40	No		SI	No	SI P ba	SI P ba	SI	No	No	No	No			
	6	12'50	IV		0'50	0'50		SI	No	SI P ba	SI P ba	SI	No	No	No	SI			
	9	15'50	V		0'70	0'70		SI	SI	SI P ba	SI P ba	SI	No	No	SI	SI			
	12	18	VI		0'70	0'70		SI	SI	SI P ba	SI P ba	SI	SI P ba	No	SI	SI			
	16	21	VII		1	1		SI	SI	SI P ba	SI P ba	SI	SI P ba	No	SI	SI			
E. Núcleos periféricos	6	6	II	0'40	No		SI	No	SI P ba	SI P ba	SI	No	No	No	No				
	6	9	III	0'40	No		SI	No	SI P ba	SI P ba	SI	No	No	No	SI				
	8	12	IV	0'70	0'70		SI	SI	SI P ba	SI P ba	SI	SI P ba	No	SI	SI				
	10	15	V	0'70	0'70		SI	SI	SI P ba	SI P ba	SI	SI P ba	No	SI	SI				
F. Edificación abierta	A	6		Men. Máximo del círculo 1/8 de la altura en bloques de 3 pisos.	1,50	1'50	3'5 de cada edificio público	SI	SI	Agrupados	SI	SI	Se indicará en el proyecto	No	SI	SI			
	B				1'50	1'50	5 de cada edificio público	SI	SI	Agrupados	SI	SI		No	SI	SI			
G. Ciudad Ischia	A		7	II			Libre composición	1,20 por parcela	SI	SI	Agrupados	SI	SI	No	No	SI	SI		
	B		7	II			Libre composición	0'60 por parcela	SI	SI	Agrupados	SI	SI	No	No	SI	SI		
H. A. Normal B. Especial C. Dispensa								8 por parcela	No	No	No	SI	SI	SI	No	SI			
								6 por parcela	No	No	No	SI	SI	SI	No	SI			
								3 por parcela	No	No	No	SI	SI	SI	No	SI			
I. Tolerancia Industrial	9	15'50	V						SI	SI	SI	SI	SI	SI	No	SI			
	12	18	VI						SI	SI	SI	SI	SI	SI	No	SI			
	16	21	VII						SI	SI	SI	SI	SI	SI	No	SI			
	20	23'50	VIII						SI	SI	SI	SI	SI	SI	No	SI			

Fig.38. Cuadro resumen de las Normas Urbanísticas del Plan de Ordenación de Valencia y su comarca adaptado a la "solución Sur". Fuente: Servicio de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

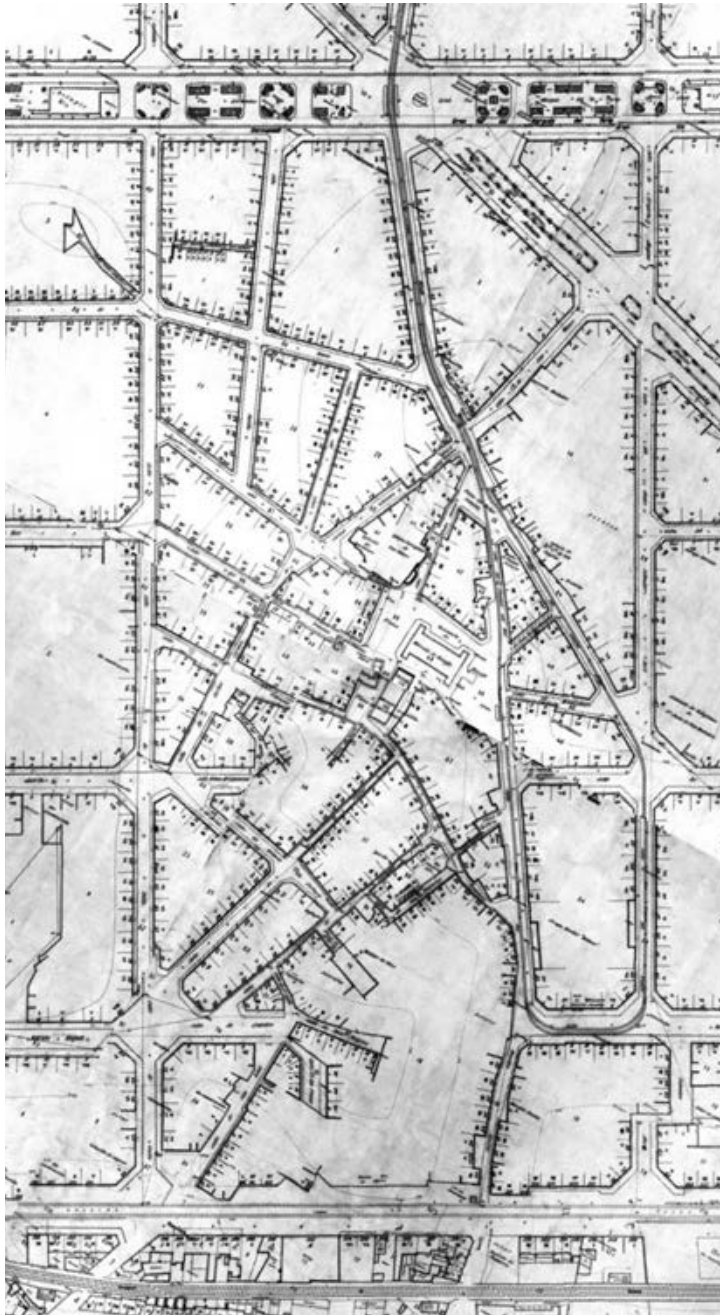


Fig.39. Imágenes comparadas del plano catastral de 1929-1944, previo a la aprobación del Plan de Ordenación de 1946; y fotografía aérea de 2004, en la que podemos observar las transformaciones realizadas sobre la trama urbana del barrio de Ruzafa.

Fuente: Elaboración propia: montaje de las cuatro hojas del plano catastral correspondientes al ámbito de Russafa, (hojas 53-IV; 54-III; 61-II; Y 61-I) sobre plano catastral de CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944). UPV. Valencia (2010). Llopis Alonso, Armando; Perdigón Fernández, Luis.



**B.14 LOS PLANES DEMOCRATICOS.
LOS PLANES ESPECIALES**



Fig.40. En la página anterior foto aérea de la maqueta del Plan General de Ordenación Urbana de 1988.

Fuente: Servicio de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

Fig.41. Plan General de Ordenación Urbana de 1988.

Fuente: Servicio de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

14.1 El Plan General de Ordenación Urbana de 1988

En 1975 se ha aprobado una nueva Ley del Suelo, que incorpora los primeros sistemas de gestión con mayor participación de la iniciativa privada y se reconoce las exigencias de cumplimiento de determinados estándares de equipamientos y en Ciutat Vella se están dando los primeros pasos para la recuperación patrimonial.

También se ha aprobado los Planes Especiales de Protección en 1984, y algunos autores como Pecourt hablan del "Planeamiento Testimonial":

"A los primeros planes de la democracia se les ha denominado planes "a la defensiva" y el de Valencia no fue una excepción. Como primera medida, en el año 79 se congela el plan existente y se inicia una nueva reforma".³⁶

La intervención en Centros Históricos empieza a cambiar, con un intento de regeneración urbano. El urbanismo italiano, Bolonia como ejemplo, pretenden el mantenimiento de la ciudad existente y sus residentes. Esta posición ideológica tiende a obviar otras consideraciones pertinentes: la fijación del rol del Centro Histórico en una ciudad moderna, la necesidad de regeneración de entornos obsoletos, la incoherencia actual de extensas áreas de la trama histórica...

Los PERIS del 84 sirvieron para la "congelación" del Centro Histórico, pero no sirvieron para su regeneración y tuvieron que pasar años hasta cambiar la tendencia, pero si que cambiaron el rumbo de la gestión de entornos de interés histórico.

³⁶ Pecourt, Juan, Nieto, Francisco y Melgarejo, María. "Ciutat Vella: La dicotomía Planeamiento Realidad". Revista Geometría, nº 13. Málaga. 1992. Pag.16-23

El Ayuntamiento de Valencia desarrolla dos programas de modificaciones de los Planes Parciales que había desarrollado el Plan de 1966:

- Uno para el centro histórico que toma como ámbito el espacio comprendido dentro del trazado de la muralla cristiana. Aspiraba a una "protección activa e integral de las áreas centrales y a la conservación estructural de la forma de la ciudad", con los objetivos de mantenimiento de la estructura urbana histórica de los tejidos existentes, regulación de la estructura funcional para potenciar las actividades residenciales y protección de la estructura social de la población residente.

- Y otro para la periferia.

Durante este periodo se eliminaron algunas actuaciones polémicas, la prolongación de la Avenida del Oeste, la calle Murillo, la ampliación al doble de la sección de la calle Serranos,... pero el daño ya estaba hecho.

El Plan General de Ordenación Urbana de 1988 se convierte en un instrumento clásico muy restrictivo, pues lo único que hace es reconocer la existencia de algunos enclaves y mantenerlos.

Cuando se está redactando el plan se están proyectando o ejecutando las primeras líneas de metro encaminadas a conectar el sur con el norte de la ciudad apoyándose en las antiguas líneas de los Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) y el Plan plantea la necesidad de conectar el jardín del Túria con el Paseo Marítimo.

Las propuestas más importantes para nuestro estudio que se plantea sobre el sistema ferroviario es el potenciarlas las instalaciones de la Font de Sant Lluís que permitirá desafectar suelos de Valencia término y Grao, la conexión de las dos partes del Ensanche, ahora divididas y la recuperación de un gran espacio urbano, destinado a ser el futuro Parque Central.

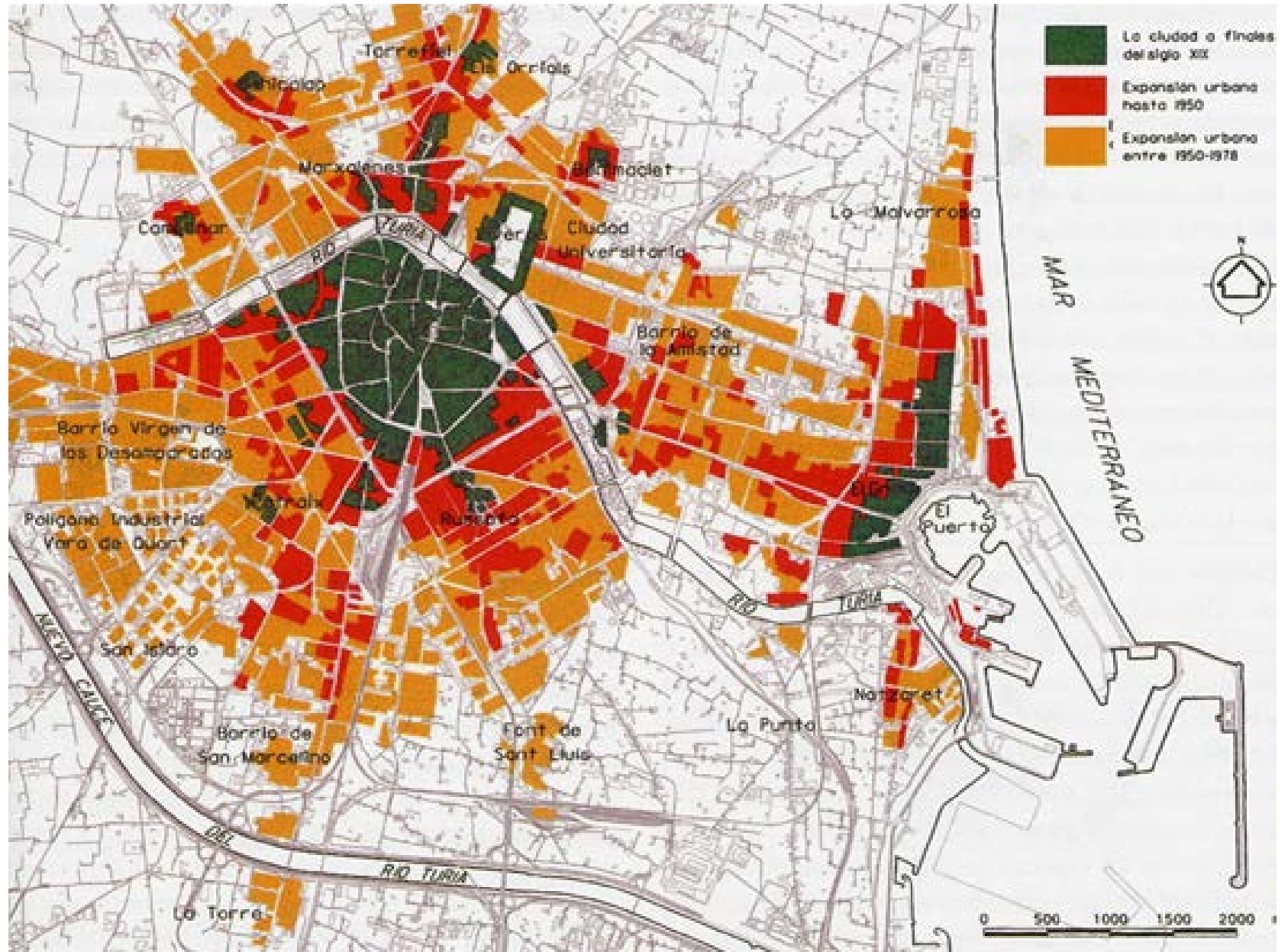


Fig.42 Nivel de consolidación de la ciudad en los siglos XIX y XX. Fuente: Ricardo Martínez Alzamora. Servicio de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

El Plan mantiene el uso ferroviario compatible con el Parque Central pero con el soterramiento de las vías.

El Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, fue aprobado definitivamente el 28 de diciembre de 1988 y sus Normas Urbanísticas fueron redactadas en mayo de 1991 y aprobadas definitivamente el 22 de diciembre de 1992. El Plan General de Ordenación Urbana constituye la revisión del planeamiento comarcal vigente en el estricto ámbito del término municipal de Valencia y supone su adaptación a la Reforma de la Ley del Suelo de conformidad con la disposición transitoria primera de su Texto Refundido.

Se abandona el ámbito comarcal y se recupera el ámbito local, el objeto del Plan General es la ordenación urbanística integral del territorio municipal con los previsto en la Ley del Suelo; el Plan General es el marco básico regulador del planeamiento urbanístico que incide sobre Valencia y delimita, primariamente, las facultades que integran el contenido del derecho de propiedad relativas a la utilización y transformación de terrenos y construcciones según su clasificación y calificación urbanística.

El Plan determina, la Clasificación del Suelo (Urbano, Urbanizable Programado y No Programado y Suelo No Urbanizable) y su Calificación denominando "Zona de Calificación Urbanística" al conjunto de terrenos de una misma clase de suelo con condiciones homogéneas de uso, edificación, etc...

El Plan se desarrolla mediante Planes Especiales, Programas de Actuación Urbanística, Planes Parciales y Estudios de Detalle y en determinados casos deberá formularse un instrumento de ordenación apropiado para la misma. Todos los instrumentos de planeamiento que desarrollen el Plan General deberán ajustarse, a él, no obstante los Planes Especiales podrán modificar aquellas determinaciones no básicas que se establecen en el Plan.

Como Instrumentos de ordenación se establecen, los Planes Especiales, de Protección de Conjuntos o de Recintos Artísticos o Históricos, de Reforma Interior, de Mejora y Saneamiento del Medio Urbano, de Aparcamientos, de Desarrollo de Infraestructuras Básicas, de Protección del Medio Físico y del Paisaje y de Protección y Ordenación de Asentamientos Rurales.

14.2 Los Planes Especiales de Protección.

Los Planes Especiales de Protección para conjuntos históricos-artísticos se formularán en desarrollo de los Ámbitos de Planeamiento delimitados al efecto y podrán tener doble naturaleza es decir de "Planes de Protección" y de "Reforma Interior".

Estos Planes Especiales de Protección pueden modificar las ordenanzas particulares de su ámbito de protección y el ámbito perimetral incluyendo o excluyendo manzanas, calles o paramentos de borde, según se justifique y deben Incorporar su propio catálogo de protección.

Los Planes Especiales de Reforma Interior, tienen por objeto la realización en suelo urbano de operaciones encaminadas a la descongestión, creación de dotaciones urbanísticas, y equipamientos comunitarios, resolución de problemas de circulación o de estética y mejora del medio ambiente, y de los servicios públicos.

La división del territorio municipal en Zonas de calificación urbanística establece 5 zonas, nos fijaremos en la primera en suelo urbano (Art 6.3):

CHP Conjunto Histórico Protegido
 ENS Ensanche
 EDA Edificación Abierta
 UFA Vivienda Unifamiliar
 TER Terciario
 IND Industrias y Almacenes



Fig.43. Interpretación de los diferentes ámbitos del Ensanche de Valencia, adaptado a la calificación urbanística del PGOU de Valencia de 1988. Fuente: Ricardo Martínez Alzamora.

1.- El Conjunto Histórico Protegido, se subdivide en subzonas:

- a) CHP-1. Ciutat Vella.
- b) CHP-2. Grao-Cabanyal.
- c) CHP-3. Poblats y Pobles del Nord, del Sud y de l'Oest.

El centro histórico fue objeto del desarrollo de Cinco Planes Especiales de Reforma Interior, toda esta nueva concepción origino en Valencia un nuevo cambio de rumbo y desde 1989 se produce un proceso de revisión derivados de las condiciones extremas en que se encontraba el Centro Histórico.

El proceso no empezó bien, con una fragmentación en planes sin coordinación global que durante los años 90 se fue conformado con las estrategias de recuperación y de recualificación.

En 1992, se "pensaba que cualquier propuesta para el futuro próximo, debería contemplar la necesidad de entender Ciutat Vella desde una comprensión global, unitaria... con una renovación controlada y diseñando el plano estratégico que demanda Clementí. Estrategia que no es puramente funcional sino que "debe establecer relaciones de significado entre los lugares y sus historias".

Y terminaban afirmando:

"Esta mezcla de actuación quirúrgica en el tejido de Ciutat Vella y actuaciones de marco general, sí podría prender en la realidad, provocando una "reconversión" controlada de nuestra decadente ciudad antigua. Este al menos es el objetivo del Plan RIVA (Rehabilitación Integral de Valencia) que la Generalitat ha presentado al Ayuntamiento y que parece próximo a ser convenido"³⁷.

³⁷ Pecourt, Juan, Nieto, Francisco y Melgarejo, Maria. Op. cit.

El plan Riva para Ciutat Vella fue firmado en octubre de 1992 entre la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia.

2.- La Zona de Ensanche ENS, constituye la segunda zona del suelo urbano que se divide a su vez en dos subzonas:

a) ENS-1. Ensanche "Primer Ensanche" delimitado por las calles: Colón, Porta de la Mar, Navarro Reverter, Plaza de América, Cirilo Amorós, Grabador Esteve, Plaza de Cánovas del Castillo, Salamanca, Conde de Altea, Joaquín Costa, Gran Vía Marqués del Turia, Almirante Cádarsó, Pedro III el Grande, Luis Santángel, Matías Perelló, Alejandro VI, Avda. Peris y Valero, Filipinas, Literato Azorín, Cuba, Puerto Rico, Cádiz, Los Centelles, Matías Perelló, Pintor Salvador Abril, Avda. Antic Regne, General Sanmartín, Castellón, Pasaje Doctor Serra y Colón.

b) la subzona ENS-2 "Ensanche de Mora", que comprenderá su vez, dos áreas:

B1) Área delimitada por las calles: Plaza de América, Avda. Jacinto Benavente, Avda. Peris y Valero, Alejandro VI, Matías Perelló, Luis Santángel, Pedro III el Grande, Almirante Cadarsó, Gran Vía Marqués del Turia, Joaquín Costa, Conde de Altea, Salamanca, Plaza de Cánovas del Castillo, Grabador Esteve, Cirilo Amorós y Plaza de América.

B2) Área, junto a la estación del Norte, delimitada por las calles: Alicante, Castellón, General san Martín, Germanías y Alicante.

c) Área de Russafa, en torno al primitivo núcleo, delimitada por las calles: Gran Vía Germanías, Avda. Antic Regne, Pintor Salvador Abril, Matías Perelló, Los Centelles, Cádiz y Gran Vía Germanías.

d) Ensanche Russafa, delimitado por las calles: Gran Vía - Germanías, Cádiz, Puerto Rico, Cuba, Literato Azorín, Filipinas, Gibraltar y Gran Vía Germanías.

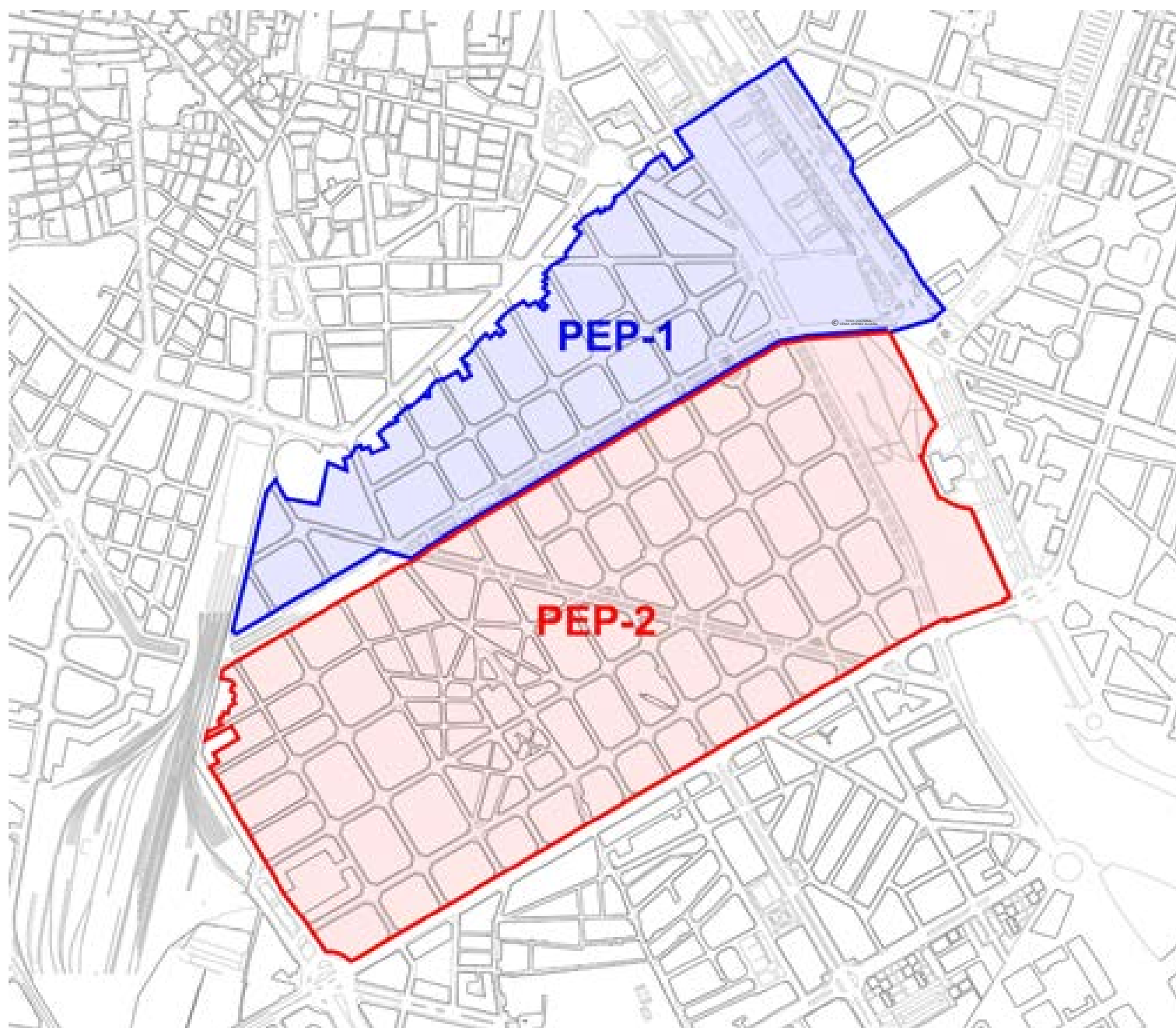


Fig.44. Delimitación del PEP-1 y PEP-2.
Fuente: Elaboración propia sobre plano catastral.

e) Ensanche Grao, delimitado por las calles: Francisco Cubells, Francisco Baldomá, Plaza J.A. Benlliure, Plaza del Tribunal de les Aigües, Avda. Ingeniero Manuel Soto, Navardera, Dr. Roselló, JJ. Sister, Vidal de Blanes, Toneleros, Avda. del Puerto, Virgen del Consuelo, José Aguirre, Virgen del Puig y Francisco Cubells.

f) Ensanche Quart, delimitado por las calles: Gran Vía Fernando el Católico, Quart, Guillem de Castro, Pedro Pascual, Juan de Mena y Gran Vía Fernando el Católico.

g) Ensanche Padre Jofré, delimitado por las calles: Gran Vía Fernando el Católico, Cuenca, Guillem de Castro, San Vicente Mártir, Troya y Gran Vía Fernando el Católico.

h) Ensanche Convenio Jerusalén, delimitado por las calles: Plaza de España, San Vicente Mártir, Plaza de San Agustín, Guillem de Castro, Bailen, Vives Liern, Gran Vía Ramón y Cajal y Plaza de España.

Los usos permitidos son Residencial Plurifamiliar, vemos aunque de un modo confuso, como el Ensanche empieza a tomar forma después de la época de la zonificación.

Esta nueva delimitación ya identifica lo que será el núcleo histórico de Russafa, pero entremezclas las diferentes épocas del Ensanche, especialmente cuando unifica el primer ensanche de la calle Colon con el eje paralelo a la calle Salvador Abril.

14.3 El Plan Especial PEP-2, Russafa Sud-Gran Vía.

Con posterioridad se redactan el:

- "Pla del Remei - Russafa Nord" para el conocido como el primer Ensanche y Russafa recobrara su

primera identidad con el Plan Especial del Ensanche de Valencia PEP-2 "Russafa Sud -Gran Vía".

Este Plan, forma parte de un conjunto de Planes Especiales de Protección del Ensanche de Valencia cuyo desarrollo está previsto de manera explícita en el Plan General de Ordenación Urbana de 1988 como hemos visto en el Artículo 2.6 de las Normas Urbanísticas que señala que

"En desarrollo de la previsiones de este Plan General podrán redactarse Planes Especiales de (...) Protección de Conjuntos"(...). Habida cuenta de las áreas calificadas como Ensanche Protegido en el Plan General de Valencia, el presente Plan se une a los Planes Especiales y PEP-3 "Botànic-Roqueta", para ordenar de manera homogénea el ámbito del ensanche característico, si bien éstos dos últimos presenten particularidades propias en su contenido en virtud de su especial calificación como Centro Histórico Protegido", CHP.

El Plan General delimita el área objeto del Plan Especial como un área de calificación urbanística denominada "Ensanche Protegido (ENS-2) con diferentes subzonas y como se dijo en este Plan se modifican las Ordenanzas, la delimitación del perímetro, el contenido del Catálogo y normativa general.

La delimitación prevista por el PEP-2, ocupa parcialmente una zona de las descritas en el propio PGOU para la zona ENS-2 "Ensanche protegido", y esta nueva delimitación trata de conseguir un ámbito con una morfología bastante homogénea, incluye el sector delimitado por las calles.

"Gibraltar y Filipinas; las avenidas de Peris y Valero y Jacinto Benavente; y los frentes posteriores de las parcelas recayentes a las Grandes Vías de Germanías y Marqués del Túria".



Fig.45. Delimitación del Área de Rehabilitación integrada del barrio de Russafa, propuesta por la Oficina RIVA, Russafa. Fuente: Elaboración propia sobre plano catastral.

14.4 El Plan Riva para Russafa y la declaración de Área de Rehabilitación Integrada.

La primera mitad de la década de los noventa fue el punto de inflexión en el proceso de recuperación de los centros históricos de la Comunidad Valenciana.

El Ayuntamiento de Valencia y la Generalitat Valenciana firmaron en 1992 el primer Convenio que pondrá en marcha el Plan RIVA (Rehabilitación Integral de Valencia), que establece dos grandes tipos de intervenciones: las directas, mediante la reurbanización de espacios públicos y la ejecución de nuevos equipamientos y dotaciones, junto con la construcción y rehabilitación de viviendas para realojo de residentes históricos; y las indirectas, mediante ayudas e incentivos a las intervenciones privadas.

La Oficina RIVA-Ciutat Vella se creó como centro de gestión con una clara vocación integradora de todas las políticas sectoriales de los distintos departamentos de la Generalitat Valenciana en el citado ámbito ARU (Área de Rehabilitación Urbana), con el objetivo de gestionar el programa de inversiones que se acordase en el Convenio y coordinó durante esos años las intervenciones de Ciutat Vella.

Un segundo Convenio del Plan Riva firmado en 1998, permitió impulsar el Plan Urban para el Barrio de Velluters entre los años 1995 y 2001, que devolvió al barrio a la "normalidad urbanística" después de un largo periodo de degradación.

El Plan Riva tuvo reconocimiento internacional por parte de Naciones Unidas el año 1998³⁸ al ser designada por el Centro de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, HABITAT, como una de las Cien Mejores Prácticas a escala mundial en materia de conservación

³⁸ Jiménez Alcañiz, C. (2000), Actuaciones en Ciutat Vella, Valencia, Informes de la Construcción, 52 nº 469-479, 53-59.

y mejora del medio ambiente urbano, reconocimiento que se repitió en 2002³⁹ con lo realizado en el "eje Moro Zeit y adyacentes" de barrio de Velluters que fueron las primeras acciones del citado Plan Urban.

La experiencia en los procesos de recuperación urbana desarrollada en el Centro Histórico de Valencia desde el año 1992 se exportó hacia otras partes de la ciudad, como consecuencia del éxito del Plan RIVA, así pues el 10 de marzo de 2005 se suscribió el protocolo entre la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia, en el que se señalan los objetivos prioritarios para la rehabilitación Integral del Barrio, en donde además de establecer un avance de las líneas de intervención, encargo a la Oficina RIVA-RUSSAFA, la elaboración de un Plan Estratégico de Intervención.

Para ese cometido se elaboró un diagnóstico que entre otros sirvió para la delimitación y posterior declaración como Área de Rehabilitación Integrada Concertada.

En desarrollo del (PEP-2) Ruzafa Sud-Gran Via de Valencia y del citado Protocolo, en diciembre de 2008, se declara el Área de Rehabilitación de Centro Histórico el Barrio de Ruzafa en Valencia, cuya delimitación queda definida por la intersección a eje de las calle:

"C/ Alicante, C/ Xativa, C/ Ruzafa (excluidas las fincas ya incluidas en el Área Intergrada Concertada de Ciutat Vella), Avenida Antiguo Reino de Valencia (comprendiendo en este caso las edificaciones que dan fachada a ambos lados de la avenida), Avenida Peris y Valero, C/ Filipinas y C/ Gibraltar (excluidas en estas dos calles las fincas incluidas en el correspondiente Plan de Reforma Interior del Parque Central)"

³⁹ Jiménez Alcañiz, César, Mifsut García, Cesar, "Eje urbano Moro Zeit. Valencia" Informes de la Construcción, Vol 55, No 486 (2003)

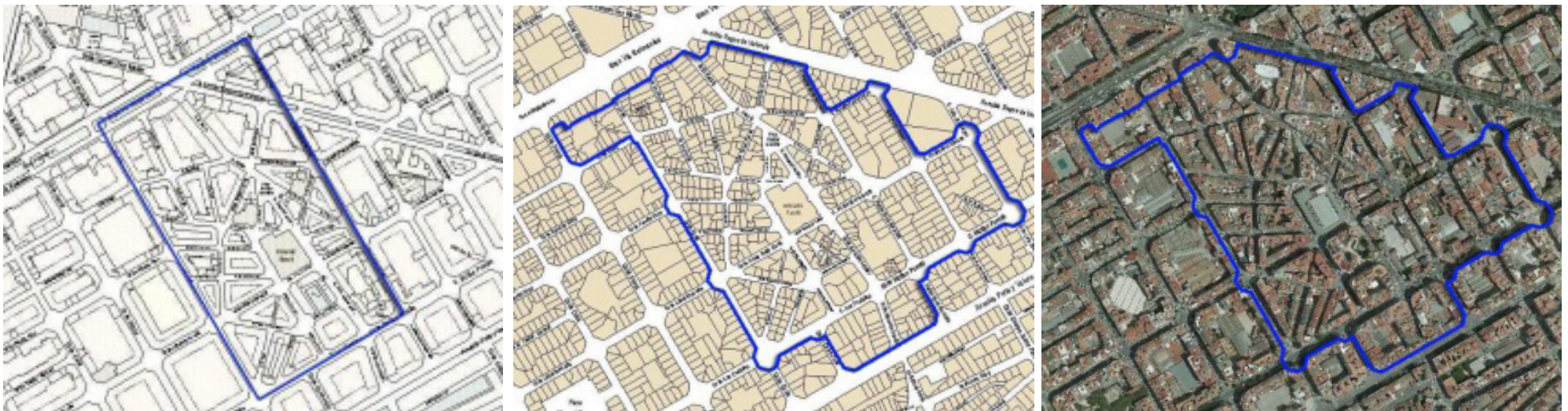


Fig.46. Delimitación del Núcleo Histórico tradicional del expueblo de Russafa vigente, y propuesta de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de 2010.
Fuente: Fichas del catálogo de la Revisión del Plan General

14.5 Delimitación del Núcleo Histórico Tradicional de Russafa.

Según la actual Revisión del Plan General actualmente en tramitación, incluye 35 manzanas cerradas del ensanche y de limita una extensión de 25.4 Ha. Aproximadamente.

El Plan Actual "Plan Especial de Protección del Ensanche "Gran Vía Marques del Turia-Avda. Peris y Valero (PEP-2) se aprobó en noviembre de 2004 y cambio la delimitación del Plan anterior que era "Ensanche protegido (ENS-2) donde se definía una delimitación preliminar de Núcleo Histórico Tradicional.

Dentro del ámbito preliminar del NHT de Ruzafa, (BRL) existen otros Bienes de Relevancia Local como es el caso de la Iglesia de San Valero, la Iglesia Nuestra Sra. de los Ángeles y el Refugio de la Guerra Civil en subsuelo del Colegio Público Balmes.

Como hemos visto, es con el planeamiento de desarrollo del Plan General de 1946, cuando queda definida la ordenación pormenorizada, grafiándose ya las profundidades edificables y dejando fuera de ordenación las antiguas calles de trama irregular que la atravesaban.

Esta decisión queda ratificada en el Plan General de 1966 y posteriormente en el de 1988, vigente hasta el momento, que sigue consolidando esta configuración de Ensanche Protegido, con calificación ENS-2A, con profundidades edificables concretas.

Algunas de las intervenciones más significativas en este sentido son la penetración de la prolongación de la calle Literato Azorín, que modifica definitivamente el trazado de la trama antigua seccionándola, así como la apertura de la calle Centelles o la aparición de la nueva calle Francisco Sempere, que dará lugar a un espacio regular donde se implantará el mercado de Ruzafa.

La cartografía histórica revela los caminos históricos del antiguo poblado de Ruzafa, origen de algunas actuales calles, entre las que destacan los ejes formados:

- Por la calle Ruzafa
- Consulado del Mar
- Maestro Aguilar,
- La calle dels Tomasos,
- La calle Carlos Cervera,
- La calle General Prim
- La calle Canals
- La calle Denia.

"Estas calles tal cual las conocemos actualmente se adaptaron a los antiguos caminos pero rectificando sus alineaciones y ampliando su anchura respondiendo a la planificación de Ensanche.

Siguen siendo por ello los ejes vertebradores del núcleo histórico de Russafa además de importantes huellas históricas evocadoras del antiguo Arrabal del siglo XIX que muestran la evolución con la trama de Ensanche en esta parte de la ciudad.

Las edificaciones existentes ya no responden a la tipología del poblado antiguo de Ruzafa, la implantación del Ensanche da paso a la sustitución de casas unifamiliares por edificios plurifamiliares, que con el tiempo han ido aumentando sus alturas llegando en la actualidad a alcanzar desde las 4 a las 8 plantas + ático, y manteniendo en muchos casos una tipología característica residencial digna de ser preservada.

Entre la trama configurada destacan algunos edificios emblemáticos que podríamos considerar hitos urbanos, destacando en el Palacete-Huerto de Ruzafa".⁴⁰

⁴⁰ Ficha del "NÚCLEO HISTÓRICO TRADICIONAL". Revisión del P.G.O.U. de Valencia.

Se trata de un suelo consolidado integrante de la ciudad tradicional con planificación de trama urbanística de Ensanche sobre un poblado existente que ha condicionado parte de las alineaciones y donde las preexistencias tienen una gran importancia definitoria.

Se trata de una trama de Ensanche singular, donde conviven las nuevas Ordenanzas de Edificación con un espacio público recuerdo del antiguo poblado.

Se diferencia del Primer Ensanche caracterizado por trama ortogonal, pero se mantienen los ejes configuradores del poblado, que ya hemos citado y se crean eje nuevos como la:

- Calle Literato Azorín.
- Reina Doña María.
- Pedro III el Grande.
- Calle Centelles.
- Calle Francisco Sempere.

Destaca la organización urbana de este núcleo:

- Alrededor de la iglesia de San Valero,
- El eje formado por la calle Russafa, que une al barrio con el centro de la ciudad.
- Y como en cualquier núcleo rural, es constante la percepción del campanario de la Iglesia de San Valero desde los diferentes recorridos del núcleo, dotan de gran calidad paisajística las distintas visuales.

Es peculiar la unión de las dos tramas que genera perspectivas singulares en la ciudad y de un gran valor paisajístico.

Como resumen el Plan General determina que:

“En relación a la edificación, se caracteriza por una arquitectura construida para la clase media y burguesa, a base de viviendas entre medianeras, recayentes a la calle y al patio interior de manzana,

que ha ido modificando con el tiempo sus ordenanzas y variando su lenguaje formal a través de la utilización de nuevos materiales, alterando en gran medida su imagen y con ello la escena urbana, perdiendo valores intrínsecos desde un punto de vista patrimonial.

Las ordenanzas del “ensanche” preveían la construcción de edificios de un máximo de tres plantas, pero las ordenanzas sucesivas han ido aumentando progresivamente dicha altura hasta llegar a 8 plantas en algunos casos.

Estas recientes edificaciones conviven con ejemplos originales que mantienen el carácter arquitectónico propio de Russafa, caracterizado por un estilo historicista popular presente en todo el barrio, donde se mezclan edificios de estilo modernista con otros eclécticos, en los que se conjugan reelaboraciones procedentes de estilos consolidados: muestras neobarrocas, libres interpretaciones y las más diversas ornamentaciones, configurando un paisaje ambiental propio del barrio”.

El barrio de Russafa y en concreto su núcleo histórico tiene gran importancia socio cultural dentro de la ciudad.

La permanente relación que ya se daba cuando no pertenecía a la ciudad, incrementada con su anexión y posteriormente reforzada debido a su proximidad al centro urbano, hace de este barrio un lugar destinado a primera residencia, con importante actividad comercial y cultural.

Dentro del ámbito propuesto del NHT de Russafa, (BRL) existen los mismos Bienes de Relevancia Local que en el delimitado en el PEP-2, la Iglesia de San Valero con entorno delimitado, la Iglesia Nuestra Sra. de los Ángeles y el Refugio de la Guerra Civil en subsuelo del Colegio Público Balmes.

La delimitación preliminar establecida en el PEP-2 del "Núcleo histórico Tradicional de Russafa", (NHT-BRL Ruzafa) pospone a un posterior instrumento específico, su protección singularizada conformada por los ejes de la Gran Vía Germanías-Marques del Turia y de las calles Cádiz, Centelles-Matías Perelló y Pintor Salvador Abril,.

Se modifica sensiblemente para incluir aquellas manzanas de Ensanche que mantienen huellas históricas provenientes del antiguo poblado de Russafa, así como para excluir una manzana recayente a la Avenida Antiguo Reino de Valencia por entender que no posee estos rasgos diferenciadores, así como las edificaciones recayentes a la Gran Vía Marqués del Túría por estar incluidas en la delimitación del BIC Conjunto Histórico de Valencia: Área Central.

De este modo el NHT-BRL Russafa quedaría delimitado por el límite del BIC Conjunto Histórico de Valencia:

"Área Central por el eje de la Gran Vía Germanías-Marques del Turia, así como por las calles Sueca, Cuba, Cádiz, Centelles, Cabo Jubi, Avda. París y Valero, Pintor Salvador Abril, Matías Perelló, Luis Santangel, Pedro III el Grande, Dr. Sumsi, Maestro José Serrano, Pintor Salvador Abril y Avda. Reino de Valencia".

Estas últimas delimitaciones, tanto del Área de Rehabilitación, como del Núcleo Histórico Tradicional, contribuyen sin duda a clarificar el origen y estado actual del Barrio de R.

Viedma conocido como la finca roja construida en 1933, que reúne dos elementos de especial importancia el primero ser un ejemplo de arquitectura expresionista de raíz holandesa y de otra parte por incorporar el concepto de manzana del plan Cerda, a construir un edificio dotado de patio interior con accesos desde el exterior y desde las cajas de escalera, los bajos comerciales abiertos al interior y un espacio central para el ocio y recreo

La guerra civil, es un punto de inflexión en el crecimiento de la ciudad, en 1938 se produce una caída de las exportaciones y un descenso de la construcción que no recuperará su riesgo hasta finales de los 50, en la que se recuperen los indicadores económicos en parte gracias a resurgir de la naranja.

Durante los años 50 hay tres hitos importantes en la ciudad, el primero de ellos la riada de 1957, el segundo la promulgación de la Ley del Suelo de 1956 y su entrada en vigor y finalmente la creación del Ministerio de la Vivienda en 1957 en estos tres hitos simultáneos; supone un punto de inflexión en el urbanismo valenciano



Fig.47. Campanario de la Iglesia de San Valero. Corazón del núcleo histórico de Russafa. Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



**B.15 ZONIFICACION SOCIAL DEL
ENSANCHE DE VALENCIA**

- Núcleo Histórico Russafa
- Rentas Altas Ciutat Vella
- Rentas Altas Ensanche
- Rentas Medias Ciutat Vella
- Rentas Medias Ensanche
- Clase Trabajadora Ciutat Vella
- Clase Trabajadora 1º Ensanche
- Clase Trabajadora Ampliación Ensanche
- Equipamientos
- Industrial
- Militar

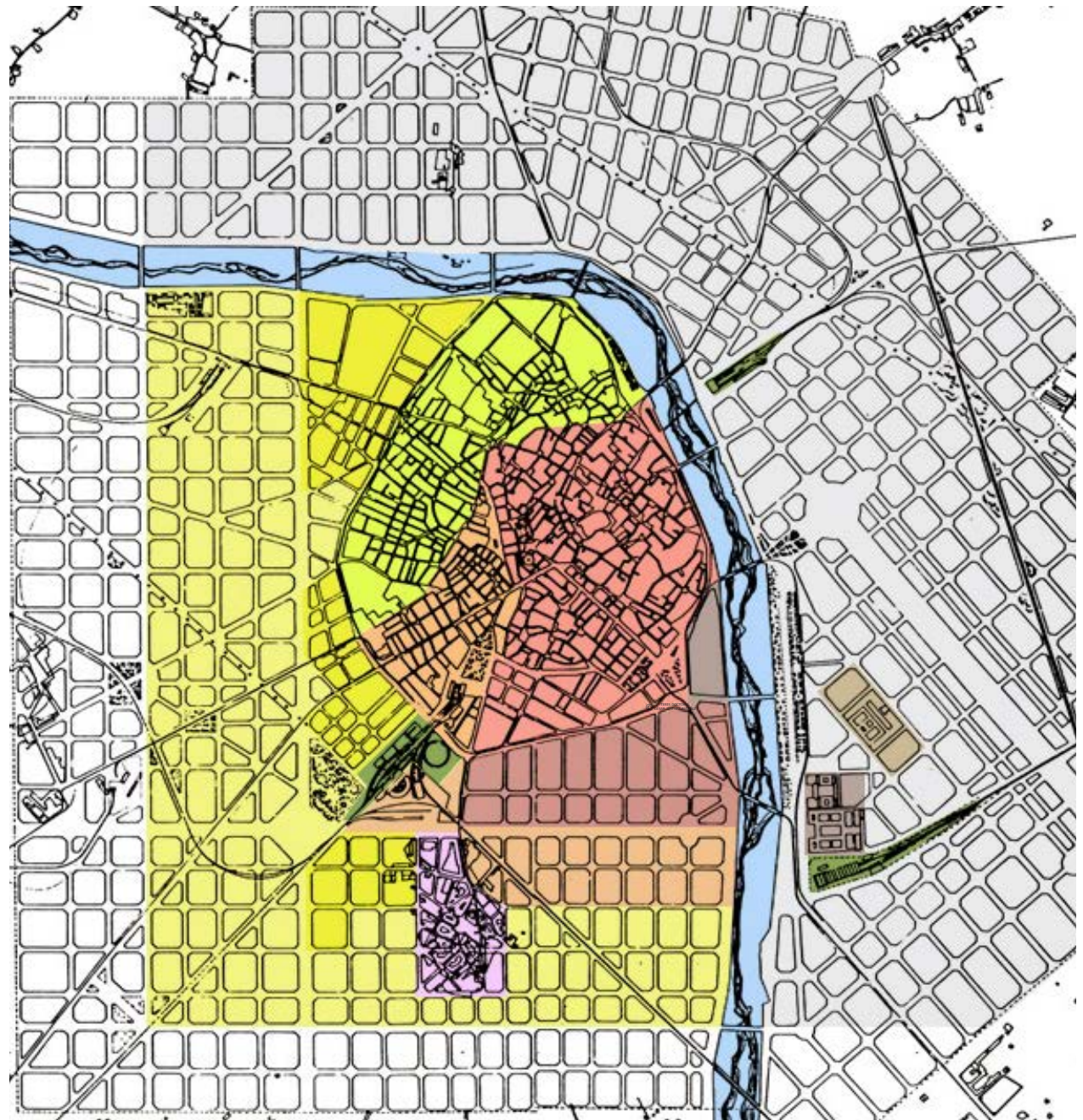


Fig.48. En la página anterior imagen de 1989. Feria de Julio.
Fuente: "Valencia en blanco y negro", pág. 197.

Fig.49. Plano de la zonificación social de Valencia.
Fuente: Elaboración propia sobre plano catastral.

15.1 La Reorganización de la Sociedad Valenciana e incorporación de las nuevas clases burguesas y proletarias.

“Al igual que ha sucedido con la arquitectura, la segunda mitad del siglo XIX es fundamental para entender la sociedad valenciana que se ira transformando durante las primeras décadas del siglo XX. Por tanto no es aventurado afirmar que para entender la configuración de la ciudad actualmente, se hace necesario comprender la transformación de la sociedad al mismo tiempo que se transformaba su ciudad”.⁴¹

Muchos son los autores que coinciden en afirmar que la sociedad valenciana era fundamentalmente una sociedad agrícola vinculada a la exportación y así podemos encontrar argumentos que justifican la no industrialización de esta misma sociedad.

Uno de los hitos que dejará una marcada huella en la decadencia y las posteriores intervenciones regeneradoras de centro de la ciudad de Valencia ha sido la crisis derivada de la epidemia del gusano de seda entre los años 1844 y 1865, que culminará con la entrada de las moreras en 1885.

La actividad derivada del tejido de la seda, cuyo claro ejemplo lo tenemos en el barrio de Velluters de Valencia, como consecuencia de lo dicho sufre una crisis derivada de ausencia de la seda local y comienza a trabajar con seda importada, esta actividad va poco a poco disminuyendo hasta que en 1905 se han perdido más del 50% de dichos telares de seda.

Esta crisis de la seda (de cuyo nombre es fiel reflejo del barrio), será una de las principales causas que originan a progresiva degradación del barrio de Velluters.⁴²

⁴¹ Peñin Ibañez, Alberto. Op. cit.

⁴² El Barrio de Velluters, con el inicio de esta crisis de la industria sedera, alcanza una extrema degradación durante el siglo XX, y se

Dado que en Valencia no existía una mentalidad industrializadora y el hecho de la gran rentabilidad de las inversiones agrícolas, supone a partir de 1870 se produzca una expansión de la plantación de naranja, acompañada de una explotación vinícola, como consecuencia de la epidemia de filoxera francesa.

En Valencia comienzan a aparecer industrias de consumo, la ciudad es un lugar de transacciones económicas y de residencia de estas clases sociales que viven de la tierra, y en menor medida de los agentes mercantiles y financieros.

A esto hay que añadir, el aumento de las necesidades higiénico sanitarias para evitar las epidemias, en 1834 anticuados se produce una gran epidemia en Valencia de cólera, que se repetirá en 1854, 1859, 1865 y 1885 que como hemos visto será uno los argumentos para el inicio del Ensanche de la Ciudad.

Durante este periodo, la ciudad histórica se renueva y los palacios, huertos, jardines, conventos y cementerios, son sustituidos por los nuevos usos, y son completados con el ensanches burgués, con amplias calles y dotaciones públicas al modelo de Madrid, Barcelona que a su vez se inspiraban en las ciudades europeas.

Lógicamente, como ha pasado en toda Europa, durante los últimos años del siglo XIX, se produce un proceso de reestratificación social, pasando de una sociedad señorial a una sociedad preindustrial y agraria, con unos marcados componentes locales.

La nobleza es sustituida por la burguesía terrateniente, que ha obtenido grandes cantidades de tierra procedentes de la desamortización. Aparecen grandes propietarios de secano interior, y proliferan las plantaciones y latifundios de vid y naranja.

realizo una potente actuación en el Barrio financiado con Fondos Urban, gestionados a través del Plan Riva-Ciutat Vella.

Un segundo grupo social es la aristocracia financiera que realizó inversiones para dotar de centros públicos a la ciudad, agua, gas, ferrocarril, banca etc. son actividades en expansión durante este periodo.

Aparece un grupo de especial interés que son los profesionales en los que los médicos son un grupo activo y relevante, máxime por la gran cantidad de problemas derivados de las epidemias en la ciudad. En 1840 se crea el Instituto Médico Valenciano, cuyo papel será muy destacado las campañas higienistas y conciencia a la sociedad de los cambios necesarios en la ciudad.

Junto a los médicos los abogados van ganando su espacio y tímidamente los arquitectos fueron incorporados en aquel proceso de renovación, el antiguo maestro de obras se va transformando en una pieza de élite.

“La titulación de arquitecto y la facultad de construir no fue mediatizada más que por la práctica hasta la ilustración, con la creación de las Academias, de las que San Carlos de Valencia (1753) fue la segunda de España tras la de San Fernando (1744).

A partir de 1768 la Academia valenciana otorgó titulaciones, en principio equivalentes a las de los gremios, ciudades, tribunales o la Iglesia, y desde 1787 en carácter exclusivo, al ser declaradas como único organismo reconocido.

Se transforman en centros de estudio y de censura de proyectos (Junta de la Comisión de Arquitectura 1789), -en aquel momento dirigida a salvar la pureza neoclásica y prohibir otros modos expresivos como el barroco- que dura hasta que el propio desarrollo de la competencia y la necesidad de equilibrar la enseñanza académica con las nuevas técnicas, fuerza en la creación de las Escuelas de Arquitectura (Madrid 1844, Barcelona 1897).

En cualquier caso, manteniendo el mismo sentido de tan y selectivo y organización administrativa, sucesivamente desarrollados por los decretos de competencias (1889), y las formaciones de asociaciones de arquitectos (1902) y después de Colegios profesionales (1929) de inscripción obligatoria.”⁴³

Otros grupos sociales que se van incorporando son los comerciantes, los artesanos y los asalariados, pero que no participan activamente en la transformación de la ciudad.

En este cambio en la sociedad aparecen también diversas Asociaciones Valencianas, de tipo económico, en 1778 se crea la Caja de Ahorros y Monte de Piedad; la Real Sociedad Económica de amigos del país cuya sede en Valencia se constituyó en 1776, y que ayudó a organizar las exposiciones regionales de agricultura industria y arte de 1867 y 1883 y la exposición de máquinas y motores en 1880.

Un elemento importante que también contribuirá a entender la transformación de la ciudad, especialmente en el Centro de la Ciudad, será la desamortización de Mendizábal de 1836 que afectó a todas las órdenes religiosas.

Ahora, esta sociedad burguesa, empieza a introducirse poco a poco en la política y empieza a tomar decisiones que influirán en el desarrollo urbano.

Vicente Boix, fue defensor del proyecto de ensanche de 1858, junto los que hay que citar a dos personajes de fundamental trascendencia, de una parte Cirilo Amorós, Gobernador Civil interino que ordenó el comienzo del derribo de las murallas y Juan Navarro Reverter, Ministro de Hacienda durante diversos periodos en los que aprobó diversos empréstitos municipales que permitieron ejecutar algunos de los planes de expansión y edificios públicos.

⁴³ Peñin Ibañez, Alberto. Op. cit.

José Campo Pérez, que comenzó su vida empresarial en Valencia y que mezcló política y negocio, contribuyó a la expansión del alumbrado de gas (1884), de la banca (1846), del agua potable (1850), del ferrocarril (1851 línea de la Valencia, 1859 Almansa, y 1868 Tarragona), y de las navieras (1880).

Como ya hemos desarrollado con detalle, entre 1851 y 1852 se construye la Estación de Ferrocarriles del Norte en la bajada de San Francisco, según el proyecto del ingeniero inglés James Beatty y apenas 50 años después se hace necesario la nueva localización de la estación del norte, tras una fuerte polémica en 1909 en la ubicación actual de las Grandes Vías y la primera ronda, lo que marcará sin duda la dificultad de crecimiento de la ciudad puesto que seccional ensanche.

El traslado de la estación también sirvió para desviar el trazado de la línea hacia el puerto, por la que luego sería la Avenida de Victoria Eugenia.

Junto al tren, y la primera línea del tranvía de Valencia al Grao, inaugurada en 1876, antes de fin de siglo Valencia disponía de siete líneas urbanas y cuatro interurbanas (Puebla de Farnals, Cataroja, Burjassot y Torrente, y posteriormente se incorporó Manises).

En principio la atracción era animal, inaugurándose en 1892 el primer tranvía a vapor, y en 1900 el eléctrico en la línea de Valencia al Grao. Junto a estos tranvías surgen los denominados **Ferrocarriles Económicos** cuya primera línea fue la Liria, concebida inicialmente como tranvía, y terminando las cinco líneas⁴⁴ que han conectado la ciudad de Valencia con 39 municipios.

Lo que sin duda ayuda a modificar la estructura social y económica de sus entornos:

⁴⁴ Estas líneas fueron agrupadas en dos estaciones, las cuatro primeras en Santa Mónica en 1892 (hoy Pont de Fusta) y la última en la de Jesús en 1893.

- La línea Valencia- Liria de 28.6 km, construida entre 1888 y 1925.
- La línea Valencia-Betera de 18.7 km, construida entre 1891 y 1923.
- La línea Valencia al Grao de 5.1 km construida entre 1892 y 1923.
- La línea Valencia-Rafelbuñol de 13. 3 km construida entre 1893 y 1923.
- Y finalmente la línea Valencia Villanueva de 52.3 km construida entre 1915 y 1955.

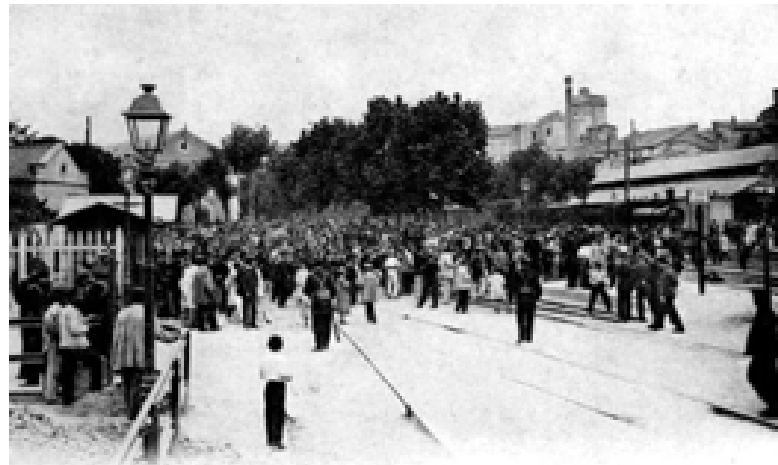


Fig.50. Imagen de la Estación del Norte desde la parte interior. Año 1905. Fuente: "Valencia en blanco y negro".

Fig.51. Imagen de la Estación de Villanueva de Castellón en los años 50. Fuente: "Valencia en blanco y negro".

La ciudad de Valencia pasa de 106.435 habitantes en 1857 a 213.550 en 1900 y en su huerta, los cultivos y la exportación de la naranja crea un modelo de monocultivo, y la posesión de tierras era sinónimo de nivel económico.

Esta consolidación de la sociedad Valenciana, propicia que se vayan demandando y conformando las primeras propuestas de Ensanche, a la vez que se hablan de Planes de Reforma Interior; en paralelo, dos grandes proyectos se van conformando, el Puerto y el Paseo de Valencia, el primero de ellos para facilitar la economía exportadora.

Si bien la desembocadura del Túria ha servido históricamente para el desembarco de productos para la ciudad o el embarque para la exportación del azúcar, cáñamo arroz etc. Su importancia fue siempre relativa frente al mayor crecimiento del puerto de Alicante que en 1765 recibió el privilegio de comercio con América.

Prueba de este peso específico tan escaso es el hecho de que la nueva aduana de Valencia se construye entre 1758 y 1802 en la propia ciudad de Valencia, los primeros cambios coinciden con la creación de la apertura del nuevo camino del puerto entre 1788 y 1802, (el proyecto del arquitecto Vicente Gascó, consistía en una avenida de 3 km con paseo central, calles laterales con pasos para llantas y chalets ambos lados de la misma. Casi el mismo diseño del posterior Paseo de Valencia al mar).

Noventa años después de finalizar la Avenida del Puerto, se plantean una nueva vía alternativa que permita la conexión de la ciudad a través de un paseo, bordeado de chalets y para llegar a la parte norte del puerto donde la nueva burguesía frecuentaba como lugar de Baños.

El proyecto fue aprobado el uno de agosto de 1893 y se iniciaba junto a los Jardines del Real, en vez de

30m como la del Puerto, se diseña con un ancho de 100 m como la Alameda cuyo uso era muy apto para el circuito a caballo, las calles laterales eran de 20 m y el paseo central de 60; el enorme costo hizo inviable esta ejecución.

15.2 Los proyectos y nuevos equipamientos de Valencia.

Entre 1850 y 1917, Valencia promueve un sinfín de dotaciones públicas para la ciudad y solo citaremos a modo de resumen para poder ponderar el impacto de su implantación en la ciudad.⁴⁵

- La Plaza de toros (1851- 59)
- La primera estación del Norte (1852), el ferrocarril al puerto (1852) el ferrocarril Valencia - Játiva - Almansa (1859), el ferrocarril Valencia Barcelona (1868) y el ferrocarril Valencia - Cuenca (1883) y las estaciones de Utiel (1893), Aragón (1902) y nueva estación del Norte (1917).
- El Teatro Princesa (1853), el Principal (1854) el Teatro Ruzafa (1880), el Apolo (1876) y el Teatro Lírico (1915), el Olimpia (1915) y el Teatro Martí (1916).
- El Nuevo ayuntamiento (1860).
- El Asilo de Lactancia Marqués de Campo (1863) el de San Juan Bautista (1873), la Casa de Beneficencia (1876), la Casa de Misericordia (1877), el Asilo de San Eugenio (1885), el Asilo de San Juan de Dios (1888) y la Casa Socorro (1869).
- La Escuela de Artesanos de Ruzafa (1868), la Facultad de Medicina (1885) y el Conservatorio de Música (1879).

⁴⁵ Para ampliar la información puede consultarse entre otros: Teixidor de Otto, María Jesús, "Funciones y Desarrollo Urbano de Valencia" Instituto de Geografía, Institución Alfonso el Magnánimo, 1976



Fig.52. Imagen del teatro Ruzafa. Derribado en 1973. Último tercio del siglo XIX. Fuente: "Valencia en blanco y negro".

Fig.53. Avenida del Puerto Grao. Fuente: www.skyscrapercity.com

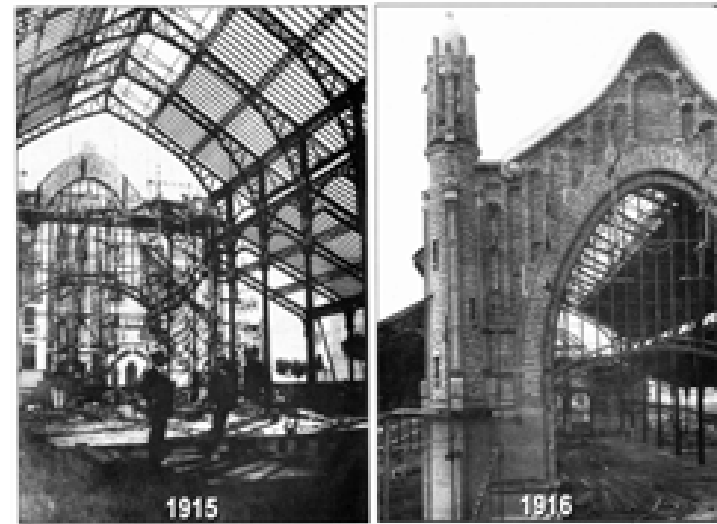


Fig.54. Imagen de la Cárcel modelo, en 1887.

Fuente: www.valenpedia.lasprovincias.es

Fig.55. Imagen del Mercado en los años 1915 y 1916. Fuente: López Silgo, Luis.

Fig.56 Imagen de la antigua fábrica de tabacos. Valencia.

Fuente: www.valenpedia.lasprovincias.es

- La primera Feria de Julio en 1870.

- El Manicomio de Jesús (1879) y la Cárcel Modelo, comenzada en 1887, coincidiendo con la parobación del Plan de Ensanche e ignagurada en 1903 según proyecto de Joaquín María Belda, arquitecto provincial que construye dicho edificio con estilo neomudéjar, ejemplo claro de desnudez y adecuación de la edificación.

- La Cámara de Comercio (1887)

- El Matadero (1902).

- La fábrica de tabacos (1909)

- Los Mercados de Colón en 1916 y el Mercado Central en 1928.

- El edificio de Correos y telégrafos (1922).

Mientras se va conformando el Ensanche con nuevas calles y amplias manzanas, de tipo ortogonal con patios interiores y con los primeros síntomas de estratificación social en función de la ubicación del suelo.

La burguesía y la antigua aristocracia se mantuvo en la zona tradicional de la calle de Caballeros y de la Plaza de la Virgen mientras que la segunda clase Burguesa, de clase media, se ubica en el primer ensanche de la ciudad.

Como consecuencia de esta división social se mezclan los diferentes estilos arquitectónicos, eclécticos, modernistas, neobarrocos, casticistas y racionalistas, y debido al poco arraigo de estos estilos en nuestra sociedad y en nuestros arquitectos y la baja demanda social de posiciones culturalmente avanzadas confieren un estilo despersonalizado y superficial, pero a la vez tranquilo, sin impacto visual de importancia, sin roturas, como producto de una sociedad débil pero con estatus tácitamente aceptado en sus grupos sociales componentes.⁴⁶

⁴⁶ Peñin Ibañez, Alberto. Op. cit. Pag.. 32

Dentro de nuestro ámbito, lo que será peor

“La falta de respeto para con el antiguo poblado de ruzafa, al que la trama rectangular corta y desguaza, no es más que un reflejo de la propia política de reforma interior que después encontraremos, sus alturas son mayores que en el primero y también acusa mayor número de presiones en su diseño en planta.”⁴⁷

Esto supondrá en la práctica la aparición de viviendas de renta o de vecindad de menor calidad constructiva destinado clases trabajadoras.

Pero esto no pasa exclusivamente en Valencia hemos visto lo sucedido en París “para la puesta en práctica de un proyecto de semejante alcance, se esgrimen, sobre todo razones de seguridad (motivando la amplitud de las calles como garantía para la rapidez y eficiencia las intervenciones de policía) y las razones higiénicas.

Pero en la práctica, el objetivo, perfectamente logrado, es la potenciación de la renta del suelo como mecanismo de la expansión urbana y ciclo generador de riqueza auto inducida.

Las nuevas infraestructuras viarias no sólo revalorizan la renta de posición de las áreas centrales sino que abren programáticamente nuevas zonas edificables.

En este sentido la gran demanda de viviendas en el mismo momento en que se encuentra una parcial oferta residencial se convierte a su vez el factor catalizador de ulteriores incrementos demográficos.⁴⁸

⁴⁷ Ibidem.

⁴⁸ Gravagnuolo, Benedetto, “Historia del Urbanismo en Europa 1750-1960”. Madrid. Ediciones Arkal.1998.

Lo mismo sucede en Bruselas que incorpora los grandes bulevares interiores dentro del compacto tejido histórico y cuentan con una avanzada ley de expropiación de 1858, que permite la adquisición de áreas enteras ya construidas y la recuperación de las plusvalías de las obras ejecutadas.

También sucede en Florencia y Madrid, por lo que nos remitimos a su apartado correspondiente para conocer más.

Recordemos que la aprobación del proyecto de Ensanche para la ciudad de Barcelona supuso una recalificación inmediata del uso del suelo, que pasó de ser agrícola a urbano.

Este cambio de uso no conllevó ninguna pérdida de productividad para la agricultura de la zona, ya que en realidad se trataba de pequeñas parcelas de secano y de poca calidad, y en su mayoría estaban arrendadas para jardines y zonas de ocio, almacenes o adquiridas como inversión en capital fijo.

Más allá de una pérdida de productividad, la recalificación supuso que en tres años, antes incluso de que comenzara a generalizarse la construcción de los edificios, el precio del suelo se multiplicase por 60.⁴⁹

⁴⁹ CAPEL, HORACIO. Capitalismo y morfología urbana en España. Barcelona: Libros de la Frontera, 1983 (1a ed. Barcelona. 1975). p. 38, citado por Cocola Gant, Agustín. “El modelo ensanche, Pere Falques y la casa Rocamora. O sobre propiedad, ordenanzas y elementos estructurales en Barcelona a finales del siglo XIX”. Espais interiors Interiors: Casa i art, des del segle XVIII al XXI. Jornades Internacionals Espais Interiors. Publicacions i edicions de la Universitat de Barcelona.2007. Podemos consultar la obra en la web de la Universidad Politécnica de Cataluña, Fons històric de la biblioteca ETSAB

15.3 La influencia de los cambios sociales en la Arquitectura.

Los primeros cambios los encontraremos en las grandes Urbes, así pues en el caso de París "Junto a los tipos arquitectónicos de la ciudad monumental del siglo XVIII con edificios de tipo burgués, comparten ahora las profundas edificaciones, construidas sobre parcelarios de origen medieval basados en la unidad de residencia y taller (vivienda obrador), con la vivienda aristocrática con jardín; ahora aparecen los primeros modelos de "maison à loyer", con una planta noble destinado al propietario y los pisos superiores para alquilar, que a su vez durante la mitad del siglo XIX es sustituido por el "immeuble de rapport".

Este edificio multiplanta con patio cerrado se debe a la necesidad de mejorar la alta rentabilidad económica y de obtener un mayor número de habitaciones por lo que se impone como módulo urbano por excelencia.

La nueva tipología, responderá al esquema de planta baja y entresuelo destinado al comercio o a otras actividades terciarias, un cuerpo central (en el caso de París de cuatro a seis plantas) con pisos de alquiler y un tercer cuerpo en mansarda con viviendas para el servicio u otros.

Las diferencias de categoría social entre los diversos inmuebles reciben además de su situación en las dimensiones internas de los patios y de las viviendas, de los materiales utilizados y de la dimensión de la parcela".⁵⁰

Estos cambios sociales se trasladan también (salvando las escalas dimensionales) a Valencia y derivado de la gran demanda de alojamientos y junto a al tratamiento fachadístico del edificio aparecen modificaciones derivadas de la composición de uso del edificio, en los que esta diferencias sociales, y buscada rentabilidad

⁵⁰ Gravagnuolo, Benedetto. Op. cit.

económica, producen cambios progresivos en las tipologías residenciales del momento.

Como reflejo de los cambios económicos y sociales hay que citar la Exposición Regional de Valencia, la elección del lanzamiento tuvo su origen en el poco gasto que suponía la intervención en este ámbito y que la Alameda y era considerada como lugar de esparcimiento los valencianos, esto supuso un hecho fundamental en la ciudad que fue facilitar el salto a la margen izquierda del río.

Ahora empieza a consolidarse la arquitectura obrera, así pues en 1881 se empiezan a construir los primeros grupos de viviendas obreras populares en Valencia, que si bien queda fuera del interés general de este trabajo, son el reflejo de las nuevas, necesidades de vivienda en la ciudad de Valencia y en menor medida y tamaño conformará la tipología de las viviendas de parte del barrio de Russafa.

En los primeros años del siglo XX (1917), podemos encontrar una crisis económica consecuencia de la Primera Guerra Mundial en Valencia que tiene especial repercusión por las dificultades de la exportación.

Durante los años 20 se produce la reorganización del Estado, la configuración de los Ayuntamientos y las Diputaciones y la creación de los Organismos centrales y en 1926 la economía valenciana se ha recuperado y es un periodo de máxima prosperidad burguesa.

El periodo de 1920 a 1930 el balance es positivo y de profunda transformación pasando de ser una ciudad de terratenientes, comerciantes y artesanos a ser una ciudad con un proletariado importante, así pues la ciudad que en 1900 tenía 213.000 habitantes, a principios de 1920 cuenta ya con 251,000 habitantes y con 320.000 en 1930.

Como consecuencia de este aumento de población existe una recuperación del crecimiento del volumen de la construcción después de la crisis.

Este momento coincide de una parte con la Reordenación del Centro de la ciudad según el Plan de Reforma Interior de Aymami y el cambio de las Ordenanzas de Mora, arquitecto jefe del ensanche.

En el plano elaborado por Mora en 1924, que se conserva en el Colegio de Arquitectos, podemos ver que sobre las 1300 ha del Ensanche aprobadas en 1912, tan sólo se han ocupado 463 Ha, lo que permitió una fácil reordenación de los ámbitos no construidos.

*“Dado que la rentabilidad corre pareja de la distancia al centro en nuestro modelo urbanístico radiocéntrico, se produce una concentración de actividades urbanas en este entorno especialmente comercial, y el objetivo del vivir en el centro sólo está al alcance de clases acomodadas que ya han ocupado el primer Ensanche”.*⁵¹

Esta demanda del centro seguirá hasta los años 70 que se traslada a la zona universitaria y el entorno de Jaume Roig.

En los otros ámbitos más modestos la masificación en la producción de viviendas llevara a una contención del lenguaje arquitectónico.

Esta estratificación social la podremos intuir en el Plano de zonificación social del ensanche y comprobar en el estudio Valuo que se realizó para el barrio de Russafa, lo que sin duda confirma la reubicación social de la población en función de los parámetros del mercado inmobiliario.

La arquitectura racionalista valenciana en los años 30 se consolida con las nuevas demandas, en este momento de gran inmigración en la ciudad y con un proletariado industrial que necesita viviendas y carece de medios económicos, debido a la crisis económica anterior.

Russafa no brillará durante este periodo en la producción arquitectónica, pero encontramos uno de los mejores ejemplos en la obra del arquitecto Enrique Pecourt en el edificio situado en la calle Donoso Cortes número uno construido en 1934 para un familiar como ejemplo puro de la arquitectura GATEPAC.

Enrique Pecourt también participará en los estudios para la reordenación del entorno de la estación junto a otros arquitectos, Sancho y Liern. En este momento la arquitectura burguesa es superada por arquitectura obrera para la clase media cada vez más mayoritaria durante este periodo el arquitecto de élite desaparece apareciendo el profesional para la clase media acomodada.

La guerra civil es un punto de inflexión en el crecimiento de la ciudad, en 1938 se produce una caída de las exportaciones y un descenso de la construcción que no recuperará su riesgo hasta finales de los 50, en la que se recuperen los indicadores económicos en parte gracias a resurgir de la naranja.

Durante los años 50 hay tres hitos importantes en la ciudad, el primero de ellos la riada de 1957, el segundo la promulgación de la Ley del Suelo de 1956 y su entrada en vigor y finalmente la creación del Ministerio de la Vivienda en 1957 en estos tres hitos simultáneos, esto supone un punto de inflexión en el urbanismo valenciano con un claro impacto socio económico, en al barrio que ya hemos citado.

⁵¹ Peñin Ibañez, Alberto. Op. cit..

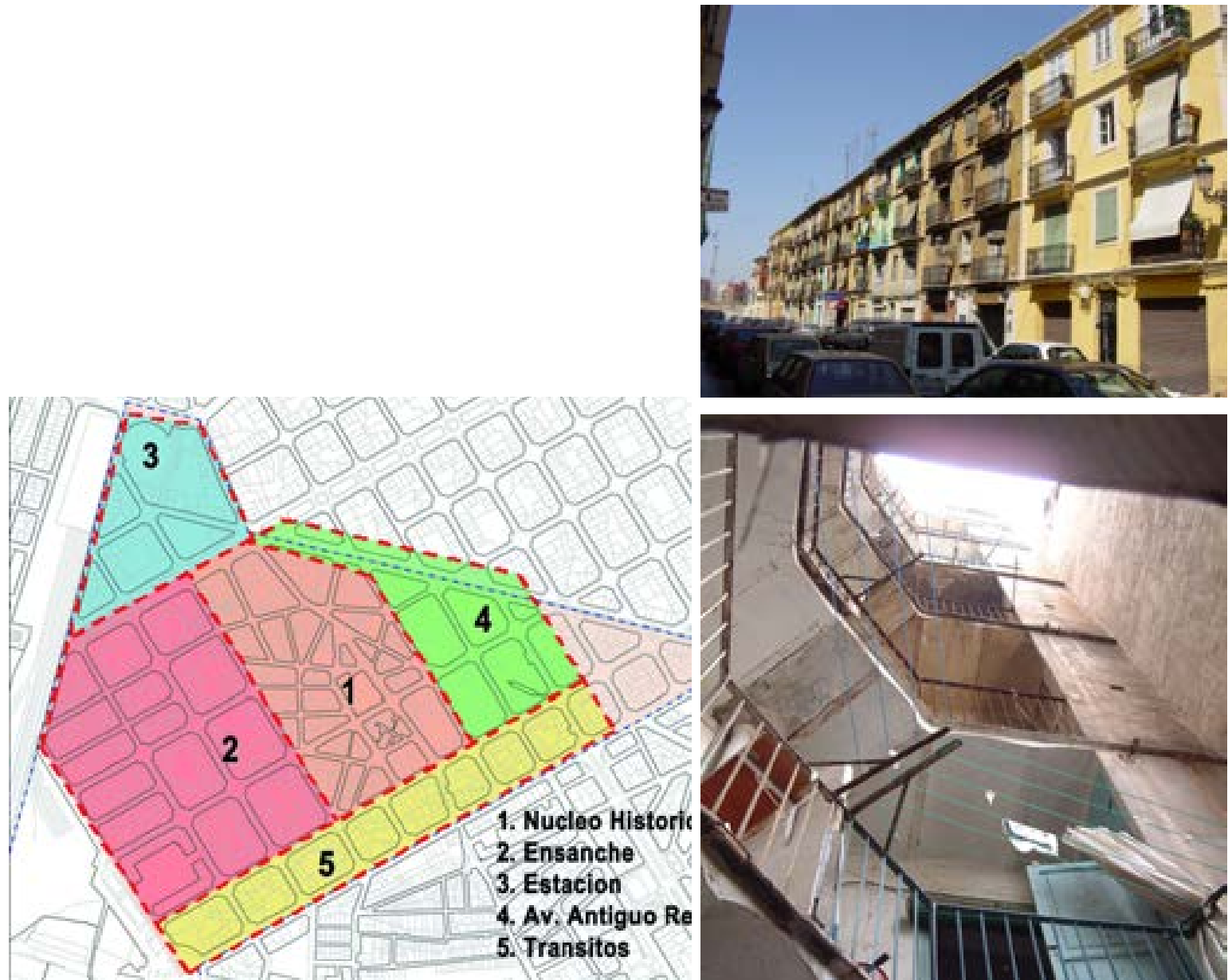


Fig.57. Distribución zonal del área analizada para obtener las muestras del estudio del mercado inmobiliario en el área de Russafa, e imágenes del algunas viviendas situadas en la zona 2 "Ensanche".
Fuente: Publicación del Proyecto Valuo.

15.4 Situación actual de la vivienda en el ámbito. Según el Proyecto Valuo.

Como complemento al diagnóstico del Barrio, nos vamos a apoyar en el estudio realizado en el Proyecto Valuo, para conocer a través del mercado inmobiliario la situación actual del parque residencial del barrio.

El estudio realizado, divide en cinco ámbitos el barrio para la toma de datos, el área zonal número uno, que coinciden con el núcleo histórico y sus límites alcanzando la gran vía Germanías, la Avenida del Reino de Valencia, y la calle del Literato Azorín.

El área zonal número dos, que incluye el área delimitada por la Gran Vía Germanías, la calle Cádiz, la calle del Literato Azorín y la calle Filipinas.

El área zonal número tres, que comprende la zona delimitada por la calle Játiva, calle de Russafa, Gran Vía Germanías y la calle Alicante.

En la zona número cuatro que va desde la Avenida del Reino de Valencia hasta la calle Literato Azorín, limitando con el área zonal del Centro Histórico.

Finalmente el área de la zona número cinco, se corresponde con el núcleo de viviendas que se colmataron a partir de los años 60, es decir las manzanas incluidas entre las calles del Literato Azorín y Peris y Valero.

Podemos comprobar, que las distribuciones zonales de este estudio coinciden sensiblemente con los ámbitos de estudio propuestos en nuestro trabajo.

Existe una relación entre la zona número uno y nuestro ámbito de estudio número dos que se corresponde con el núcleo histórico del Barrio.

De otra parte podemos identificar el borde del área zonal número dos con el ámbito de estudio número uno.

Y finalmente el ámbito de estudio número tres que se encuentra en el límite de la zonal número dos de este estudio.

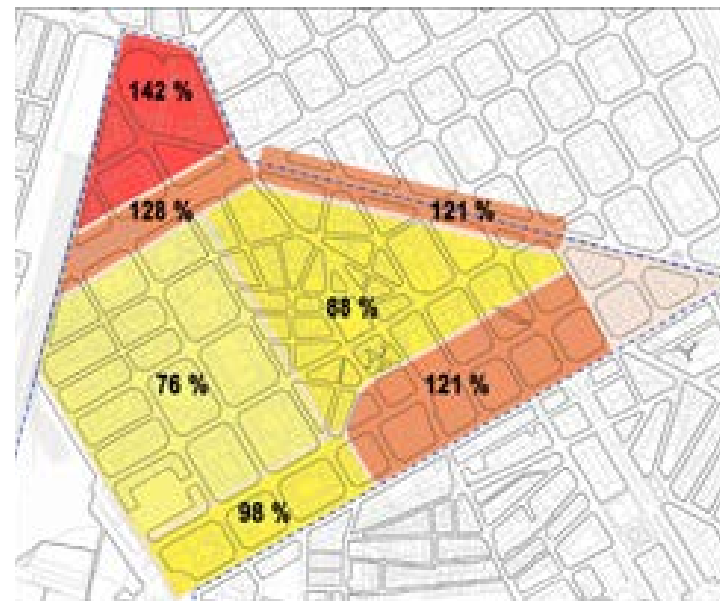
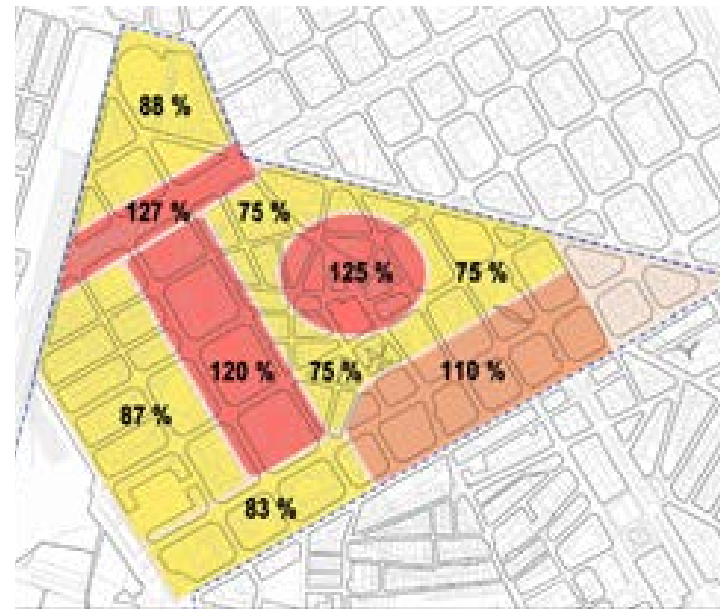
Finalmente, una observación, quedan fuera de nuestro estudio las áreas zonales número tres en el entorno de la Plaza de Toros, y la zona número cinco que por su reciente construcción queda fuera el objetivo principal de este trabajo.

Este estudio inmobiliario, ha permitido obtener indicadores para analizar la dinámica poblacional e inmobiliaria del barrio, habiéndose consultado, la oferta de vivienda en venta y en alquiler del barrio, a través de la observación in situ de los carteles en fachadas y las promociones a pie de obra, publicaciones y páginas especializadas del sector inmobiliario.

Igualmente se ha consultado la sección estadística del Ayuntamiento de Valencia, la del Instituto Nacional de Estadística y la del Instituto Valenciano de Estadística. Situación actual del parque residencial.



Fig.58. Portada de la Publicación del Proyecto Valuo. 2004



ESTADO DE CONSERVACION				
ENSANCHE	88	11	1	0
TRANSITOS	97	1	1	0
Av. Antig. REINO	84	0	0	0
Núcl. HISTORICO	84	10	0	0
ESTACION	81	10	0	0
TOTAL %	85	9	0	0
	Buena	Deficiente	Mala	Ruinosas
ANTIGÜEDAD DE LA VIVIENDA				
ENSANCHE	31,9	27,9	23,7	0,0
TRANSITOS	61,9	42,9	39,0	17,9
Av. Antig. REINO	29,9	34,3	22,1	0,0
Núcl. HISTORICO	12,7	22,9	19,9	24,9
ESTACION	16,9	27,9	22,1	0,0
TOTAL %	39,9	28,9	24,9	0,0
años	<10	20-30	40-50	50-60

Fig.59. Estado de conservación y antigüedad de las viviendas. Fuente: Publicación del Proyecto Valuo.

Fig.60. Diferencial de precios en vivienda usada y locales comerciales. Fuente: Publicación del Proyecto Valuo.

Según podemos leer en la publicación del proyecto Valuó en su página 129 (45), la antigüedad media de las viviendas ubicadas en el Barrio de Russafa es de 52 años, por zonas en el ámbito de la Estación y en la Avenida Reino de Valencia la antigüedad media es superior al promedio del Barrio.

En general el estado de conservación de las viviendas es bueno, tan solo 15% de las ellas, se considera que están en un estado deficiente o ruinoso.

Respecto la existencia de ascensor en el edificio, el 71% de las viviendas cuenta con esta instalación. Los edificios del Ensanche y núcleo histórico son los que en menor medida disponen de ascensor.

Por término medio los edificios del Barrio tienen una altura de seis plantas sobre rasante, y la zona próxima a la Estación destaca por sus edificios, son los que tienen un menor número de alturas.

Igualmente en este estudio se destaca el escaso número de promociones de nueva planta, no existiendo oferta de vivienda nueva en alquiler.

Respecto de la composición de las viviendas ofertadas, la mayor parte de ellas tiene tres dormitorios y dos baños.

Este estudio nos cuenta cómo en el caso de vivienda usada la superficie media es de 127 m², y que el precio medio de venta en el periodo 2003-2004 se sitúa en 250.000 €, estableciéndose un precio medio de venta en el barrio de 2.010,00 €/m² de vivienda.

Respecto de la vivienda en renta el valor medio es de 4.70 €/m²/mes.

Este estudio destaca las diferencias significativas según la zona de ubicación, el diferencial de precios más elevado se encuentra en las viviendas situadas junto a

La Gran Vía, el núcleo central del Barrio de Russafa y la confluencia de las calles Sueca y Cádiz.

Establece un nivel de precios medio en las viviendas ubicadas en la zona de tránsitos calle Peris y Valero.

Y finalmente el diferencial de precios más reducido se corresponde con aquellas zonas que actualmente se asocian a una mayor presencia de población inmigrante, así como una parte del núcleo histórico del Barrio de Russafa.

Al igual que ocurría con la vivienda nueva la oferta media de vivienda usada tiene entre 3 y 4 dormitorios y uno o dos baños.

En este caso la antigüedad media de la vivienda usada en oferta en el barrio es de 33 años, el estudio destaca que más de la mitad de la oferta de vivienda usada tiene más de 30 años.

La avenida del Reino de Valencia y zona de la Estación son las que ofertan una vivienda de mayor antigüedad media.

Del total de viviendas estudiadas, un 26.5% presenta un estado de conservación mejorado, un 46.9% un estado normal de conservación y el resto presenta un estado regular o deficiente, 8.2% y 18.4% respectivamente.

En este estudio podemos comprobar como la zona de tránsitos es la que oferta viviendas con mejor estado de conservación, mientras que en el ámbito de la Estación el estado general es más deficiente.

Como resumen podemos indicar que se aprecia la existencia de tres tipos de problemas en el ámbito residencial:

- En primer lugar, las malas condiciones en las viviendas de la zona central del Barrio, con fincas en estado de ruina y con barreras arquitectónicas, puesto que la mayoría de ellas no disponen de ascensor, dificultando el acceso a personas mayores (población muy numerosa en el barrio).

- En segundo término los pisos utilizados como pensiones o casas de huéspedes y con ilegales (calles Pintor Salvador Abril, Sueca,...), subdivididos en habitaciones en condiciones precarias. Sólo existe contrato de alquiler a nombre de una persona, los demás comparten gastos mediante unos subarrendos abusivos. Los habitantes de estos pisos, generalmente hombres solos y desarraigados, son tanto inmigrantes como autóctonos.

- Por último, los pisos con población inmigrante, en los que en cada habitación vive una familia completa abundan las personas de nacionalidad ecuatoriana: una familia contrata el alquiler y realquila a otras familias de su misma nacionalidad.

Con frecuencia estos pisos presentan situaciones de hacinamiento; se llega a ofrecer alquileres de día y de noche, e incluso se llega a alquilar "el derecho a cama" por horas. Por estas y otras causas, los empadronamientos ofrecen muchas dudas en este tipo de viviendas.



B.16 EL FERROCARRIL EN VALENCIA

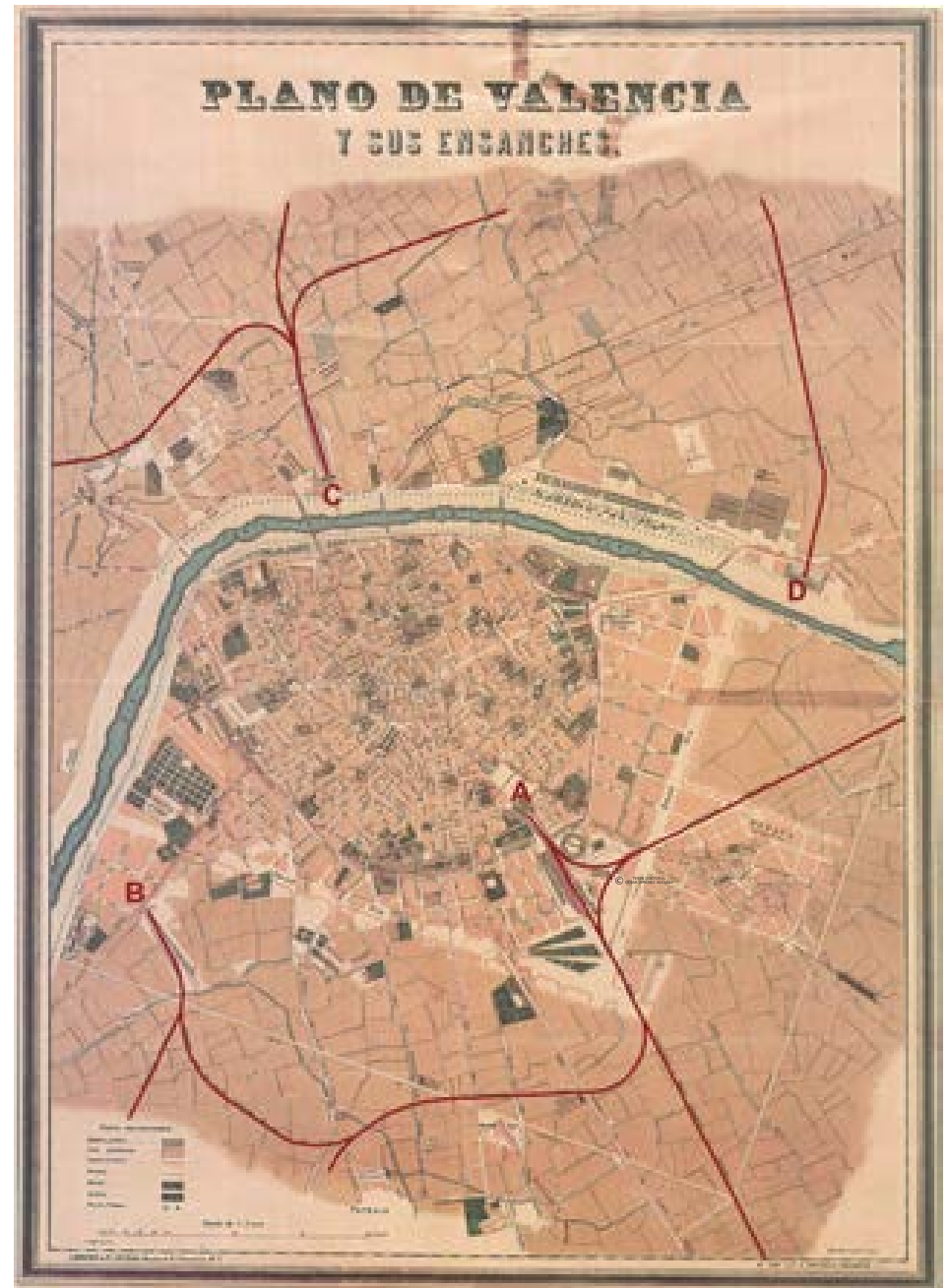


Fig.61. En la página anterior fotografía de la Plaza de Toros de Valencia en 1870.
Fotografía: Laurent, J.

Fig.62. Replanteo de las líneas ferroviarias en la ciudad de Valencia.
Fuente: Elaboración propia sobre plano de 1903.

- A Antigua Estación del Norte
- B Antigua Estación de Aragón
- C Estación Ferrocarriles Económicos
- D Estación Central de Aragón

16.1 Introducción. El Ferrocarril en España.⁵²

En toda Europa y también en España, durante las décadas de 1840 y 1850, el ferrocarril se convirtió en un medio de transporte revolucionario que determinó el establecimiento de un nuevo sistema de comunicaciones que no dependía de la tracción animal; reducía los tiempos y los costes y aumentaba el volumen de viajeros y mercancías transportados.

La implantación del ferrocarril implicaba el replanteo de los trazados de acceso a la ciudad y la ubicación de toda la infraestructura necesaria para su funcionamiento (tendidos ferroviarios, playas de vías, estaciones, accesos públicos y privados a las mismas, almacenes, depósitos de material, aguadas, y un sinfín de instalaciones imprescindibles para el correcto funcionamiento de aquel nuevo medio de transporte) y en la mayoría de las ciudades se realizó antes de la formalización de sus planes de ensanche.

La configuración de los nuevos espacios urbanos por la introducción del ferrocarril en la ciudad decimonónica se configuró con dos modelos territoriales de implantación del ferrocarril:

El primero dentro de la ciudad amurallada, mediante la apertura de puertas en las murallas y el derribo de las edificaciones situadas en los terrenos elegidos para la construcción de la estación y el tendido ferroviario en su conjunto.

El segundo modelo fuera del recinto amurallado en la periferia en el lugar más favorable para el ferrocarril pero que posteriormente creó barrios o núcleos menores que han sido muy perjudicados por estas servidumbres.

⁵² Alcaide Gonzales, 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. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194.

A lo largo de los años en que se ha ido desarrollando el ferrocarril español, en todas las ciudades y pueblos, a los que ha dado servicio, ha tenido repercusiones variadas desde diversos puntos de vista y en ambos casos (intra o extramuros), en los alrededores de los espacios urbanos existentes se han producido entornos de viviendas humildes que con el tiempo han concentrado bolsas de pobreza y edificación de baja calidad constructiva.

También ha servido como mejoras de las condiciones de carácter económico, al suponer un avance en el desarrollo del transporte para viajeros y sobre todo para mercancías, posibilitando la articulación del territorio y la conexión con los centros más activos.

Aunque no siempre se cumplían las expectativas generadas ante la llegada del tren, habiendo multitud de ejemplos tanto de avance y prosperidad para algunas ciudades y pueblos, a veces por el mero hecho de constituir nudos ferroviarios en la red más que propiamente radial, estrellada, o por permitir la salida o llegada de productos de forma mucho más económica que por los medios anteriores.

Las propias instalaciones ferroviarias, estaciones y vías especialmente, han ejercido una influencia considerable en el desarrollo urbano, frenándolo unas veces, como líneas de fijación difíciles de traspasar, potenciándolo otras, haciendo que a su alrededor surgieran barrios nuevos, ejerciendo, entonces, como ejes de expansión y afectando, casi siempre, a la evolución de la estructura urbana, generando o potenciando determinados usos, de forma especial los de carácter industrial, de almacenes o similares.

Además de las repercusiones antedichas el ferrocarril ha tenido en todas las ciudades, un gran protagonismo en su desarrollo urbano, ha sido un elemento clave para la realización de los primeros planes de ensanche moderno, las diversas estaciones que la ciudad ha

tenido han afectado al entorno, generando barrios marcados por la actividad ferroviaria y atrayendo otras actividades, transformando y orientando los planes urbanísticos, promoviendo el crecimiento en unos casos y frenándolo en otros⁵³.

Los nuevos desarrollos ferroviarios, hoy todavía siguen afectando a la ciudad y con el paso de los últimos años, las estaciones se han configurado como nuevos espacios de relación y actividad y con su transformación o desaparición han generado nuevos espacios urbanos de enorme interés, con algunas operaciones urbanísticas sin parangón en los últimos años.⁵⁴

La aparición de los Planes de Ordenación Urbana permiten analizar la consideración dada, en cada caso, al ferrocarril y a sus instalaciones en la organización de las ciudades.

En España el abanico de situaciones es variadísimo, fruto de la propia heterogeneidad del país, tanto física como económica, como del propio desarrollo de la red, a partir de concesiones de líneas independientes, formación de compañías privadas, que evolucionaron de distintas formas, y de la dilatada etapa en que se fue completando aquella.

Así, hay lugares en los que las primeras estaciones están en pleno centro urbano como los casos de Valencia o Sevilla, mientras que en otros, las instalaciones ferroviarias quedaron muy apartadas y hasta un poco de espaldas a la ciudad, como es el caso de Pamplona, por citar otro ejemplo.⁵⁵

⁵³ En ocasiones el ensanche se va visto condicionado por los trazados preexistentes del ferrocarril.

⁵⁴ González Yanci. Pilar "LA INCIDENCIA DEL FERROCARRIL EN LA EVOLUCIÓN URBANA DE MADRID. HISTORIA Y PRESENTE. LA CREACIÓN DE NUEVO TEJIDO URBANO Y ESPACIOS DE RELACIÓN. PARALELISMO CON LAS CIUDADES DE LA PRIMERA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD. IV Congreso Historia Ferroviaria. Málaga 2006.

⁵⁵ González Yanci. Pilar "LA INCIDENCIA DEL FERROCARRIL EN LA EVOLUCIÓN URBANA DE MADRID. HISTORIA Y PRESENTE. LA

L. Munford⁵⁶, nos explica como la fábrica, el ferrocarril y el tugurio son los tres elementos que caracterizan a la degradada villa carbón. En su texto analiza la incidencia de los primeros pasos del ferrocarril en la ciudad, y en concreto las consecuencias de las estaciones céntricas:

"Los principales integrantes del nuevo Complejo urbano fueron la fábrica, el ferrocarril y el tugurio. Por si solos constituían la ciudad industrial.

(...) En lugar de alguna clase de reglamentación o plan municipal de carácter general, se dejaba a cargo del ferrocarril la definición del carácter y la determinación de los límites de la ciudad. Excepto en ciertas partes de Europa donde anticuadas reglamentaciones burocráticas mantuvieron las estaciones de ferrocarril en las afueras de la ciudad histórica, se permitió o mejor dicho, se invitó al ferrocarril a zambullirse en el corazón mismo de la ciudad, creando así en unas preciosas porciones centrales de la ciudad, una espesura de estaciones de carga y de cambio, sólo justificables económicamente en campo abierto. Estas estaciones cortaron las arterias naturales de la ciudad y crearon una valla infranqueable entre vastos segmentos urbanos.

(...) Así, el ferrocarril no sólo introdujo en el corazón de la ciudad el ruido y el hollín, sino también las instalaciones industriales y las viviendas degradadas que eran los únicos que podían prosperar en el ambiente por el engendrado. Sólo la hipnosis ejercida por una nueva invención, en una época determinada sin sentido crítico de las nuevas invenciones, pudo haber causado esta caprichosa inmolación bajo las ruedas del resoplante "Juggernaut". Todos los errores que podrían deslizarse en materia de diseño urbano fueron cometidos por los ingenieros de ferrocarriles

CREACIÓN DE NUEVO TEJIDO URBANO Y ESPACIOS DE RELACIÓN. PARALELISMO CON LAS CIUDADES DE LA PRIMERA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD. IV Congreso Historia Ferroviaria. Málaga 2006.

⁵⁶ MUNFORD, L. La ciudad en la Historia. Ed Infinito. Buenos Aires. 1966. pp. 611 y 614, citado por Aguilar I.

para quienes el movimiento de los trenes era más importante que los objetivos humanos a los que estaba dirigido ese movimiento. La dilapidación de espacio en estaciones ferroviarias situadas en el corazón de la ciudad sólo sirvió para promover su más rápido ensanche exterior, y esto a su vez, como producía más tránsito ferroviario, dio la sanción complementaria del lucro a las fechorías que así se cometían.”

16.2 El Ferrocarril y la antigua estación de Valencia. Reformas urbanas de la zona Sur en la 2a mitad del siglo XIX

Ya en 1777, dos síndicos del ayuntamiento de Valencia, Matías Perelló y V.J. Carroz y Roca de la Serna, marqués de Mirasol, intentaron por primera vez el ensanche de ciudad, que comprendía la zona que se extiende desde la torre de Santa Catalina hasta llegar al barrio de Ruzafa.

En 1858, nos encontramos con la segunda propuesta de ensanche de Sebastián Monleón, Timoteo Calvo y Antonino Sancho en la parte arquitectónica, Vicente Boix en lo referente a los aspectos históricos y Manuel Encinas en la parte higiénica, proyecto también fallido, pero que tendrá una estrecha relación entre su trazado y la implantación del ferrocarril en la Ciudad.

Una de las primeras acciones de derribo de las murallas con la apertura de un tramo y la construcción de un Portal de Acceso y ubicar la primera estación de Valencia intramuros, según el proyecto del J. Beatty en 1851, el cual llevó a cabo un “monumental edificio de viajeros de corte clasicista, propio de una gran estación urbana, situada en la calle del Sagrario de San Francisco en pleno centro de la ciudad”.

La ciudad, al Sur, tenía dos puertas de entrada importantes, la de Russafa y la de S. Agustín que servían de acceso desde el pueblo de Russafa en el

primer caso y el camino Real de Madrid en el segundo, las dos vías confluían cerca de la plaza del Mercado y plaza de la Reina.

“La zona comprendida entre estas dos vías tendrá desde mediados del siglo XIX una especial importancia ya que aquí va surgiendo lo que podríamos denominar el nuevo centro cívico de la ciudad, centro que irá evolucionando y delimitándose a medida que vayan realizándose las grandes reformas urbanas. La estación como centro de nuevas actividades productivas adquirirá un poder de atracción y de gravedad en esta zona urbana”.⁵⁷

⁵⁷ Aguilar Civera, Inmaculada “DEMETRIO RIBES. Arquitecto. 1875 – 1921”. Generalitat Valenciana. Valencia.2004.



Fig.63 Imagen de la antigua Estación del Norte. Fuente: www.adif.es

Fig.64. Imagen de la Estación de El Grao en 1900. Fuente: www.skyscrapercity.com

Tan solo unos años después se incrementa tanto el tráfico de viajeros como de mercancías que las instalaciones se quedan pequeñas para la actividad que desarrolla.

Recordemos que en otras ciudades el ferrocarril era siempre ubicado cerca de las murallas y del recinto existente, en el caso de Valencia no se conformaron con el hacer una estación intramuros, sino que se construyó una potente terminal y en pleno centro de la ciudad.

El derribo de las murallas, en 1865, fue un desahogo e inmediatamente los talleres, almacenes, depósitos de vehículos, ocuparon la zona antes extramuros, provocando serias interferencias en el tráfico del primer cinturón de ronda de la ciudad, pues cortaba la calle Xátiva que con las calles Colón y Guillen de Castro formaban la citada ronda.

Veremos que una vez más es un error el colocar tan cerca del tejido histórico esta segunda estación, pero

“Para analizar las motivaciones que indujeron a decidir la ubicación de la estación en el centro de la ciudad hay que mirar hacia atrás con la mentalidad de la época y sólo así comprenderemos que, en vez de apartarse del centro con el fin de evitar las molestias debidas al ruido, humos y, en general, la degradación del entorno producido por la implantación del ferrocarril (con las características de aquella época), se busque justamente el centro de la ciudad; no debemos olvidar que el ferrocarril es uno de los inventos más revolucionarios del siglo XIX, y se presenta siempre ligado a la ciudad industrial; es, también, una creación típicamente burguesa y aunque no tenga en estos primeros años una masiva utilización no, por ello, esta exento de un cierta voluntad representativa”.

Como ya hemos visto en el caso de Barcelona y Madrid, el ferrocarril llega a España sin una reglamentación

previa y la primera Ley de Ferrocarriles es aprobada en 1855.

Munford nos ha explicado como la ausencia de reglamentación sobre el tema, se dejaba a cargo del ferrocarril la ubicación de estaciones y el trazado y en caso de Valencia, se permitió que se ubicara en el propio centro, cortando la ciudad en dos de un modo en el que hoy también es perceptible pese a los cambios realizados y el paso del tiempo y si todos los errores en materia de diseño urbano fueron cometidos por los ingenieros de ferrocarriles en el caso nuestro se ha repetido una y otra vez con el paso del tiempo.

La antigua estación de Valencia, se ubica intramuros de la ciudad, generando un nuevo centro cívico de la ciudad.

La visión de ingeniero, que proyectó la estación, J. Deatty era claramente ajena al diseño de la ciudad de Valencia y de los dos intentos de Ensanche que tenía en ese momento y según la memoria del Proyecto⁵⁸, para la ubicación de la estación, se basa de una parte en la proximidad de la estación al centro de la ciudad, en la presencia solares y edificios desafectados por la desamortización, el apoyo de la estación del Grao para los servicios de mercancías y de tracción, y su posibilidad de ampliación.⁵⁹

En 1851, Domingo Cardenal, encargado de la dirección de la obra, comentaba en su *Memoria descriptiva de las estaciones proyectadas para Valencia y el Grao*⁶⁰ en el mencionado ferrocarril:

⁵⁸ Citado por Aguilar I.

⁵⁹ Nada más alejado de la realidad, puesto que la estación tuvo que ser trasladada a principios del siglo XX

⁶⁰ A.G.A.M.O.P.U., Ieg 8562. Ferrocarril del Grao de Valencia a Játiva. Memoria descriptiva de las estaciones proyectadas para Valencia y el Grao en el mencionado ferrocarril. Como anexo documental esta Memoria fue transcrita en ACUILAR I. “Historia de las estaciones: arquitectura ferroviaria en Valencia, Valencia, Diputación de Valencia, 1984”.

“Al encargarme yo de la dirección de estas obras estaba ya fijado y muy oportunamente por cierto, el emplazamiento de esta estación en el interior de la Ciudad. Si en alguna ocasión puede ser necesario, digámoslo así, el introducción una vía de hierro dentro de una capital, es sin duda una de ellas en la que nos encontramos.

En efecto y prescindiendo por un momento de las circunstancias favorables que existen para llevar este objeto, circunstancias que por sí solas bastarían ya para decidir la cuestión, el gran movimiento que debe esperarse produzca en la línea el continuo tráfico entre el Grao y esta Ciudad, hace impensable desde luego la construcción del edificio que nos ocupa en un punto céntrico de Valencia.

Sin esta circunstancia sería de todo punto ilusorio una gran parte del inmenso movimiento de que acabamos de hablar, porque obligados los viajeros y los conductores de mercancías para llegar al embarcadero a hacer un viaje que a causa de la corta longitud de la línea de ferrocarril (19.000 pies) sería de mucha más duración que el que por este hicieran, se retraerían de ocupar los carruajes de la Compañía, prefiriendo sin duda el continuar su viaje en el vehículo que necesariamente habrían de tomar para llegar a la estación.

Era pues indispensable según esto la colocación del embarcadero dentro de la Ciudad.

Afortunadamente las circunstancias locales que arriba hemos indicado han venido a facilitar esta disposición, pues la existencia de los huertos antiguos de los conventos de San Francisco y San Pablo que aparecen en el plano, hace que la adquisición del terreno, si bien algún tanto limitado, sea mucho menos costosa que si hubiera habido necesidad de derribar cualquier género de edificios.

Hemos indicado que el terreno era algún tanto limitado y así es en efecto, pero bastará sin duda su extensión para no poner obstáculo de ningún género por mucho tiempo al buen servicio de la línea.

Más tarde, y cuando ésta se enlazase con la de Aranjuez como sin duda ha de suceder algún día, se creará un movimiento tan considerable que acaso el servicio que requiera no quepa dentro de los límites que prudentemente y a fin de no entrar en gastos considerables y por el pronto innecesarios, nos hemos propuesto por ahora; más en este caso y en cualquier ocasión que se desee, hay siempre la posibilidad de ensanchar los límites que acabamos de mencionar; y afin de que esta posibilidad exista sin que pueda causar nunca perjuicio alguno, proponemos de costado la estación que nos ocupa.

Con esta disposición y atendidas las circunstancias locales, no habría en su día sino tomar el convento de San Francisco y la fábrica de azulejos para dar al embarcadero todo el desahogo que pudiese necesitar (..)

Como indica D. Cardenal en la ya citada Memoria, la estación del Grao estaba destinada para mercancías dada su proximidad al puerto y la estación de Valencia, en una estación urbana dedicada al servicio de viajeros.

Esto no fue así dado el crecimiento de líneas en la ciudad, Xátiva en 1854), Almansa en 1859 y Tarragona en 1867, más tarde, entre 1881 y 1882, Carcaixent-Gandía y Gandía-Denia y por último, la línea de Xátiva-Alcoy a partir de 1889, es decir un total de 524 kilómetros.

En paralelo la estación debe aumentarse, la primera opción planteada es la ampliación de la antigua estación de Valencia, derribando el convento de San Francisco y ocupando gran parte de esos solares, proyecto y opción de compra que nunca se llevaron a cabo, pero

se suceden varios proyectos de remodelación y de ampliación hasta el definitivo traslado de la estación.

En este año, 1859, la puerta de acceso por la muralla tuvo que derribar más de 90 metros de la antigua muralla y ubicar 20.000 pies cuadrados de terreno, para andenes y vías, en 1862 se realiza el proyecto de ensanche de la estación y en 1864 se autoriza la construcción de una enorme cochera semicircular para veintidós locomotoras, otra cochera para carruajes y almacenes.

Sobre estos terrenos se ubicara posteriormente la estación del Norte de Valencia⁶¹, y la playa de vías termino rodeando el recinto de la plaza de toros.

16.3 Primeras líneas de ferrocarril de Valencia en 1852.

En paralelo en Valencia se redacta el primer proyecto general de Ensanche de la ciudad de Valencia, publicado en 1859 y ese mismo año se derriba la Casa de la Ciudad, situada en la plaza de la Seu, y se traslada al lugar que ocupaba la Casa de la Enseñanza fundada por el Arzobispo Mayoral en la actual ubicación. En 1865 se inicia el derribo de las murallas y en 1887 se aprueba el "Programa para la formación del proyecto de Ensanche de la ciudad de Valencia".

En 1891 se derriba el convento de San Francisco, adquiriendo el solar el ayuntamiento, donde realiza el parque de Castelar, nueva plaza de forma triangular que estaría limitada al sur con la estación, al oeste con la Casa-Ayuntamiento y al este con el barrio de Pescadores y cada vez es más evidente la imposibilidad

⁶¹ J. MARQUINA y P. AZA, Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939) Historia, actuación concesiones, ingresos, gastos y balance. Madrid, Espasa Calpe, 1940. p. 150-151. A.H.F. leg W/61 /5. Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. Ferrocarril de Valencia a Almansa. Carpeta de los documentos enviados al comité de Paris 858-1860. A.G.A.M.O.P.U., leg. 8562, citados en Aguilar I. "Demetrio Ribes"

de la ampliación de la estación tal como estaba planteada en 1851⁶² en la que Domingo Cardenal proponía "tomar el convento de San Francisco y la fábrica de azulejos para dar al embarcadero todo el desahogo que pudiese necesitar".⁶³ Es a partir de 1894 cuando se encuentran las primeras noticias sobre la necesidad de un traslado de la estación.

En 1891 la Compañía A.V.T. cede sus derechos a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte, y haciéndose cargo de todas las líneas pertenecientes a la Sociedad Almansa-Valencia-Tarragona, la de Gandía-Denia, Carcagente-Gandía y Játiva-Alcoy, finalizando con ella la empresa del Marqués de Campo (fallecido en 1889) y el paquete significó un paso importante en la acción expansionista de la Compañía Norte.

De esta forma la Compañía del Norte se convertía en propietaria no sólo de los terrenos que constituían el espacio del edificio de viajeros de la estación en la zona del convento de San Francisco sino también los terrenos, las instalaciones y playas de vías de esta estación, al otro lado de la calle Játiva, primer cinturón de ronda de la ciudad⁶⁴. y en 1892, se fusionaron la Compañía del Este y la del Norte, convirtiéndose también en propietaria de la línea Valencia-Utiel⁶⁵ (línea Valencia a Cuenca por Landete).

⁶² En 1869 el ingeniero A. Revenga realiza un nuevo proyecto de ensanche de la estación. En 1872. este mismo ingeniero, entre otras obras, proyecta la ampliación de los muelles de mercancías. A.G.A.M.O.P.U., leg. 8562, citado por Aguilar I.

⁶³ Libro de Actas del Ayuntamiento de Valencia, 1884. 7 de mayo: "En vista de la constante alarma que ofrece a la ciudad el llamado barrio de Pescadores, propone se nombre una comisión especial, que entendiera exclusivamente en su urbanización a fin de dar al mismo las necesarias condiciones de higiene y salubridad". Se aprobó la propuesta. Citado por Aguilar I.

⁶⁴ Aguilar Civera, Inmaculada "DEMETRIO RIBES. Arquitecto. 1875 - 1921". Generalitat Valenciana. Valencia.2004.

⁶⁵ La historia de esta línea y de su estación en Valencia vienen comentadas en AGUILAR, Historia de las estaciones: arquitectura ferroviaria en Valencia. Diputación Provincial de Valencia. Valencia. 1984, PP- 61-70.

"La estación llamada unas veces de Utiel y otras de Cuenca, construida en 1883 según el proyecto del ingeniero R. Benito, estaba emplazada en la calle Gemanías en la zona denominada de San Vicente de la Roqueta. La adquisición de esta línea y de todas las instalaciones fue, igualmente, un paso importante para el proyecto expansionista de la Compañía del Norte, ya que controlaba los intereses de esta línea y, a su vez, adquiriría nuevos terrenos en esta parte de la ciudad. La propia estación de Utiel a partir de ese momento se convertirá en almacén, pues el servicio de viajeros a ese destino se realizaba desde la estación de cabeza, la antigua estación de A.V.T, ahora ya antigua estación del Norte."

El ensanche ahora empieza también a condicionar el desarrollo ferroviario, y los primeros comentarios sobre la necesidad de trasladar la estación a otra ubicación los encontramos en el Congreso de los Diputados, en mayo y junio de 1894, cuando el diputado por Valencia, D. Gonzalo Julián, propone su traslado a las afueras de la ciudad, (en concreto en los terrenos donde estaba situada la estación de Utiel, ya en manos de Norte), aduciendo como principal razón la existencia de un proyecto de ensanche y urbanización en la zona comprendida entre la Plaza de San Francisco y los barrios de Ruzafa y de Pescadores.

En 1898, la compañía del Norte acepta finalmente esta proposición y presenta el Proyecto de traslación de la estación de Valencia y de construcción definitiva de Valencia,

"El proyecto de ingeniero Vicente Sala, ubica la estación en el cruce de la prolongación de las dos Grandes Vías y por primera vez, con una gran visión de futuro, esta ubicación dejaba libres el primer y segundo cinturón de ronda y cerca del camino de Tránsitos y eliminaba la mayor parte de los pasos a nivel urbanos (calles Jativa, Russafa, Germanías, continuación de

Pascual y Genis, Pizarro, ...), este proyecto no llegó a tener un estudio de detalle, ya que se trataba de una primera propuesta de emplazamiento y el edificio de viajeros estaba constituido por una gran rotonda en el ángulo y dos cuerpos simétricos formando una L que terminaban en dos parterres, esquema poco usual en la arquitectura ferroviaria, la imagen de rotonda esquinada era una solución arquitectónica muy finales de siglo y en concreto para edificios representativos, siendo uno de los primeros tipos que utiliza la llamada arquitectura de empresa".⁶⁶

Inmaculada Aguilar nos transcribe partes interesante de la Memoria del Proyecto de Sala que describe la estación

"El ángulo recto determinado por el edificio de viajeros marcaba el espacio propiamente ferroviario de la gran playa de vías. Un lateral recogía los viajeros de la línea del Grao y Tarragona, el otro, los de Utiel, dejando en el centro del ángulo el servicio de los trenes de Almansa.

En el triángulo formado por la líneas en dirección al Grao y Tarragona se ubicaba el servicio de tracción y recorrido, con su rotonda de máquinas y talleres, mientras que paralelos al haz de vías en dirección a Almansa se encontraban los muelles de mercancías. Dos cocheras al lado de cada uno de los parterres y con fachada a las prolongaciones de las Grandes Vías cerraban volumétricamente el recinto y la gran fachada a la ciudad".

Otro de los aspectos en los que hace incidencia el proyecto es la determinación de los terrenos que se necesitan para la nueva estación (edificio de viajeros, servicios de tracción, servicios de mercancías, vías de acceso, vías muertas, etc.)⁶⁷ y la Compañía del Norte

⁶⁶ Aguilar Civera, Inmaculada. Op. cit.

⁶⁷ La superficie total necesaria para la construcción de la estación proyectada y sus nuevos empalmes con las líneas del Grao y de



Fig.65. Colegio Luis Vives en la calle Xátiva. Fuente: www.lasprovincias.es

Fig.66. "Plaza de Toros y junto a ella, los andenes y barracones de la Estación. Ca. 1900. Fuente: "Valencia en blanco y negro."

formula una propuesta al Ayuntamiento de permuta de terrenos las "nuevas adquisiciones se reputarían hechas en cambio y lugar de los terrenos que ocupa la Estación actual de Almansa a Valencia y Tarragona",

Si bien el proyecto de estación de Vicente Sala no se llevó a cabo, sin embargo, la delimitación del área, el cambio de terrenos, la dirección de las nuevas vías hacia el Grao y hacia Utiel, se mantuvo en sus principales directrices en las siguientes propuestas, hasta la construcción definitiva de nuestra actual estación del Norte.

El proyecto de Vicente Sala provocó reticencias entre la Sociedad Valenciana, el vecindario estaba de acuerdo en alejar la estación, pero la industria, y el comercio se opusieron realizando nuevas propuestas de ubicación próxima al centro de la ciudad, trasladándola simplemente al otro lado del primer paso a nivel, con fachada en la calle Játiva.

M. Ballesteros, en un amplio artículo que dedicó al proyecto de la nueva estación en la Revista de Obras Públicas, hace referencia a esta problemática⁶⁸:

"Consistía este proyecto en llevar todo el servicio de viajeros y mercancías a unos 800 metros de la estación actual, en el ángulo que forman dos grandes vías previstas en el plan general de ensanche de la ciudad. (...)

Se dividió la opinión en Valencia al saber que se pretendía trasladar la estación a 800 metros de la actual.

Utiel, es de 200.998,74 m², de esta superficie pertenecían ya a la Compañía del Norte, los que provenían de la línea de Almansa (8.139,62 m²) y los que pertenecían a la antigua estación de Utiel (58.859,12 m²). faltaban por adquirir 134.000 m²

⁶⁸ M. BALLESTEROS, "Nueva estación del Ferrocarril del Norte en Valencia", en Revista de Obras Públicas, 1907, pp. 113-11-4., citado por Aguilar

La solución presentada fue del agrado de una parte del vecindario, pero una gran mayoría se opuso tenazmente a ella, consignando que, lejos de alejar la estación, sería conveniente aproximarla más al centro de la ciudad, y que de no ser esto factible, se alejase solamente lo indispensable para situarla al otro lado del paso a nivel, con fachada a la calle de Játiva, suprimiendo así dicho paso, causa principal del traslado.

El Consejo provincial de Agricultura, Industria y Comercio dirigió al Ministro de Fomento una razonada exposición oponiéndose al proyecto presentado, y otro tanto hicieron la Sociedad Económica de Amigos del País y muchos representantes de la industria, del comercio y varias Sociedades y Empresas.

Por Real orden de 24 de Febrero de 1899 fue devuelto el proyecto para nuevo estudio, facultando a la Compañía para elegir nuevo emplazamiento.

Las divergencias de opinión del vecindario y las prescripciones impuestas por la Superioridad al devolver el proyecto indujeron a buscar una solución que, satisfaciendo hasta donde fuera posible los intereses y aspiraciones de todos, reuniese las condiciones que corresponden a una estación de la importancia de Valencia."

En 1904, la Compañía del Norte presenta dos proposiciones para la ubicación de la nueva estación de Valencia:

- En una se mantiene el proyecto de Vicente Sala,
- En la segunda la estación se ubica planteando su fachada en la calle Játiva, tal como deseaban el colectivo de empresarios, comerciantes e industriales valencianos.

Es el primer plano de emplazamiento en el que podemos observar ya como se articulan los rasgos fundamentales de la nueva estación, la solución que plantea la nueva estación del Norte, según el mismo Ballesteros, es conciliadora e inteligente al establecer un programa de funcionamiento como si estuviéramos hablando de dos estaciones, una para viajeros y mensajerías y otra para pequeña velocidad. Los criterios a adoptar serían los siguientes.

- Las instalaciones de la antigua estación en la plaza de San Francisco y en la calle Játiva desaparecerían por completo.
- El servicio de viajeros y mensajerías se establecería en el espacio que ocupaba el servicio de mercancías la antigua estación, espacio ya delimitado por la calle Játiva.
- El servicio de Pequeña velocidad se trasladaría a los terrenos inmediatos de la antigua Compañía del Este y se adquirirían además los terrenos necesarios para su completa instalación. El servicio de tracción se dispondría frente al de mercancías.

Estos criterios proporcionaron la base del Programa de la nueva estación. Programa al que de nuevo hace referencia M. Ballesteros en su detallado artículo, definiendo el PROGRAMA SERVICIO DE VIAJEROS Y GRAN VELOCIDAD en que se habla de

"Un gran y suntuoso edificio de viajeros con la fachada principal a la calle Játiva. Seis vías cubiertas por una marquesina de 200 m de longitud, una gran cochera para carruajes contigua a uno de los andenes, dos muelles, uno cubierto y otro descubierta para el servicio de mensajerías o gran velocidad" y respecto el SERVICIO DE MERCANCÍAS lo separa del tráfico de viajeros apunta que debe ser posible las mejoras y ampliaciones de la estación".



Fig.67 y 68. Proceso de apertura de la calle Gibraltar, tras el traslado de la antigua Estación del Norte. Fuente: Cartografía histórica de Valencia.

Fig.69. Recorte del Plano de Valencia de 1910 en las que se pueden observar las dos Estaciones del Norte de Valencia. La antigua pese a estar sin uso no se había derribado. Fuente: Plano de Valencia de 1910.

La Compañía del Norte conseguía pues de este modo aproximar el edificio de viajeros al centro de la ciudad, ubicando la fachada principal y acceso al edificio en la calle Játiva y alejaba, el servicio de mercancías en la antigua estación de Utiel, de ahí la forma de "cuello de botella" que tiene la playa de vías de la estación.

Respecto a los trazados de las vías de salida de la estación

- Con destino al Grao y Tarragona, a Utiel y a Almansa, mantienen las mismas direcciones que el proyecto de Vicente Sala.
- La línea de Almansa mantiene el mismo trazado que tenía desde su construcción;
- La de Utiel se desvía ligeramente, aproximándose a la ciudad, cruza la Gran vía y la carretera Real en un punto más próximo a la ciudad y a corta distancia enlazaría con las vías ya existentes;
- La del Grao y Tarragona son las que planteaban una mayor dificultad. Hasta esa fecha, una curva de pequeño radio rodeaba la plaza de Toros, cruzaba Russafa y por la actual Avenida del Reino de Valencia, cruzaba el Túria y en línea recta llegaba a la antigua estación del Grao;
- La de Tarragona era una vía paralela a la del Grao hasta el cruce del río Túria. La decisión fue suprimir dicha curva y saliendo por el exterior de Russafa situarla a la parte también exterior del camino de Tránsitos, donde enlazaría con las antiguas vías en la proximidad del puente del Túria con la misma solución que venía ya planteada, en el proyecto de Vicente Sala.

El nuevo emplazamiento fue aprobado por R. O. de 15 de mayo de 1905 por el gobierno, y ahora es cuando se completa la permuta con los solares municipales de una

parte y con la expropiación forzosa a los propietarios restantes. En 1906, se aprueba el proyecto del edificio de viajeros que con varias modificaciones del proyecto van a conformar el entorno de la estación.⁶⁹

Ahora podemos conocer el proyecto definitivo del edificio de viajeros de la estación del Norte, proyecto redactado por el arquitecto Demetrio Ribes y el ingeniero E. Grasset con una Estación de término en forma de U, con un servicio de viajeros a la llegada en el pabellón central o de cabeza y el servicio de salida en el lateral de la calle Bailen.

Además del ajuste de la **calle Gibraltar** hay que resolver el espacio que deja la antigua estación, en la zona limitada por Gemanías, Pi y Margall y Játiva, la alineación de la calle Bailen y las vías de acceso a la estación con destinos al Grao y Tarragona, Almansa y Utiel.

"Los criterios y propuestas que se realizaron tanto para las manzanas del ensanche afectadas por la nueva ubicación de la estación como para la urbanización de los terrenos sobrantes de la antigua estación fueron finalmente, objeto de un convenio" en 1909 entre Ayuntamiento y Compañía del Norte. El plano de alineaciones propuesto era el siguiente⁷⁰:

⁶⁹ Aguilar, I, describe los datos referentes a las modificaciones del Proyecto de la estación y el entorno y las afecciones del entorno. Proyecto de modificación de la planta del edificio de viajeros de fecha 30 de diciembre de 1907. Ingeniero E. Grasset. En este expediente se recoge la petición del Ayuntamiento: "El Excmo. Ayuntamiento en sesión de 23 de octubre último acordó significar a V. la conveniencia de correr el emplazamiento acordado para la nueva estación del Norte en la parte necesaria para poder continuar hasta la calle de Játiva la denominada de Gibraltar facilitando así la urbanización de la importante zona contigua al nuevo emplazamiento y limitada por las calles de Germanías, Pi y Margall y Játiva dotándola de la viabilidad necesaria

⁷⁰ Citado en Aguilar I. donde se describe con detalle la ordenación en el entorno de la hoy Plaza del Ayuntamiento.



Fig.70. Estación de Santa Mónica, actualmente denominada "Pont de Fusta". Fuente: www.valenciadesaparecida.blogspot.com/

Fig.71. Plaza de Toros, calle Játiva, y nueva Estación del Norte en 1927. Fuente: www.juanansoler.blogspot.com/

- Una calle avenida a la estación (hoy Marques de Sotelo entre la plaza de Emilio Castelar y la calle de Jativa, de 32 metros de amplitud, cuyo eje pasando por el centro de la fachada del edificio de viajeros de la estación del Norte tenga una dirección tal que la alineación de la derecha sea tangente al torreón de la derecha de la fachada en construcción del Excmo. Ayuntamiento.
- Dos calles transversales (Convento Santa Clara y San Pablo), de diez metros de amplitud entre las de Russafa y la avenida, y entre ésta y la plaza de San Pablo.
- Prolongación de la calle de Lauria hasta esta avenida y prolongación de la calle de Ribera hasta la calle Lauria.
- Prolongación de la calle de Gibraltar hasta la de Jativa con una anchura de 12 metros, a excepción de la parte comprendida entre los chaflanes de entrada por la calle de Jativa y el punto más próximo a la plaza de toros, en cuyo trayecto el ancho de la calle de Gibraltar se proyecta de 10 metros.
- Apertura de una vía de 16 metros prolongación de la de Cádiz, otra intermedia (Calle Segorbe) perpendicular a ésta de la misma amplitud, y una paralela (Calle Alcoi), prolongación de la número catorce del ensanche hasta la prolongación de la calle de Gibraltar con anchura de 12 metros.
- Apertura de una vía transversal (General San Martín) de 16 metros desde la Gran Vía hasta la prolongación de la calle de Cádiz.
- Establecimiento definitivo de la calle de Bailen con 12 metros de amplitud.
- Establecimiento definitivo de la calle Jativa.

Además esto sirvió para conectar el eje comercial entre las estaciones de vía estrecha de Pont de fusta⁷¹ y la del Norte.

No se debe a la casualidad el hecho de que las dos estaciones de mayor importancia se encuentren situadas en los extremos del principal eje comercial de la ciudad y que sean justamente estas dos estaciones las que se han mantenido en funcionamiento hasta hace pocos años (la estación del Trenet estuvo en explotación hasta 1990), mientras que las otras cuatro estaciones y sus diferentes líneas desaparecieron y su explotación fue absorbida por la Compañía del Norte y por la Compañía de los ferrocarriles y Tranvías Valencianos.

16.4 Situación del ferrocarril tras la construcción de la Estación del Norte en 1917

La estación del Norte obra de Demetrio Ribes cuya construcción se dilató a lo largo de 12 años, durante los cuales el arquitecto trabajó minuciosamente tanto en la parte constructiva como en la decorativa. Fue y sigue siendo la obra más conocida y reconocida de Ribes.

⁷¹ A la estación de Pont de Fusta, llegaban los pasajeros de la huerta y área metropolitana, atravesando el río Túria, se accedía a la calle de Serranos que nos conducía a la de Caballeros; girando hacia la plaza de la Constitución o de la Seu se continuaba por las calles del Miguelete y de Zaragoza, llegando a la plaza de la Reina que comunicaba directamente con la calle de la Paz y la calle de San Vicente, desde donde se llegaba a la plaza de E. Castelar a través de la Bajada de Francisco, que en estos años de remodelación fue adquiriendo una gran significación comercial.

Desde la calle de San Vicente se llegaba finalmente a la plaza de San Agustín, lugar de entrada del Camino Real de Madrid en que estaba ubicado el portal del mismo nombre.

Al final del eje hay dos ramificaciones importantes, la que desde la calle de San Vicente nos lleva a la plaza del Mercado y desde la misma plaza de Castelar, el eje se bifurca para al llegar al barrio de Russafa.

Este eje sigue funcionando en la actualidad.

Es su obra más monumental y la más representativa de su etapa modernista, siendo a su vez ejemplar del movimiento secesionista. Junto al valor arquitectónico, la estación asume, en la actualidad, el valor simbólico de ser uno de los monumentos más representativos de la ciudad.

16.5 El nuevo edificio de la Estación del Norte

La necesidad de construir una nueva estación en Valencia es un proyecto de finales del siglo XIX, que coincide con el traspaso, en 1891, de la Compañía de Almansa-Valencia-Tarragona a la Compañía del Norte. Después de ser rechazada la propuesta de emplazamiento de Vicente Sala de 1898, finalmente será en 1905 cuando se apruebe la ubicación definitiva entre la calle Játiva y Bailen presentada por el ingeniero Javier Sanz.

La construcción es lenta, inaugurándose oficialmente en 1917. El presupuesto de la obra ascendió a 9 millones de los que correspondieron dos y medio al edificio de viajeros.

Una vez aprobado definitivamente el emplazamiento de la nueva estación, se pusieron inmediatamente en marcha los estudios para la nueva estación. Estos fueron realizados por el ingeniero Javier Sanz y el arquitecto Demetrio Ribes, presentando el proyecto del edificio de viajeros el 3 de agosto de 1906.

Tres meses antes, Sanz había presentado el proyecto de muelles de mercancías, pues la nueva estación iba a ser emplazada donde se encontraban las antiguas instalaciones de la primitiva estación; de ahí la necesidad de construir los nuevos con el fin de iniciar cuanto antes las obras de nuevo edificio de viajeros.

Hay que indicar que toda la obra se realizó sin interrumpir el tráfico y la explotación de la línea.

La modificación es por la petición del Ayuntamiento de Valencia en 1906:

“El Ayuntamiento, en sesión de 28 de octubre último, acordó significar a V. la conveniencia de correr el emplazamiento acordado para la nueva estación del Norte, en la parte necesaria para poder continuar hasta la calle Játiva, la denominada de Gibraltar, facilitando así la urbanización de la importante zona contigua al nuevo emplazamiento y limitada por las calles de Germanías, Pi y Margall y Játiva, dotándola de la viabilidad necesaria a tan importante barriada”.

El 5 de noviembre E. Grasset presenta

“El proyecto de modificación en la planta del edificio de viajeros de la nueva estación de Valencia” en el cual observamos que la nueva planta se adapta al entorno urbano, regularizando su composición y estableciendo una mayor comunicación entre cuerpo central y ala izquierda del edificio. Los cambios de distribución, poco importantes, son consecuencia de esta regularización”.

El proyecto de 1909 será el definitivo⁷², y se observa también, un estudio detallado de los espacios exteriores del edificio de viajeros, patios separados mediante verjas sobre muretes:

- Patio de salida frente al cuerpo central,
- Patio de llegada frente al ala derecha
- Y, a continuación, el patio de gran velocidad frente al cuerpo destinado a mensajerías.

También en 1909 se presenta el proyecto de variación del trazado de las vías desde el origen al punto kilométrico 1.808, proyecto que es aprobado en 1910.

⁷² Podemos ver con detalle todo el proceso de cambios de diseño hasta conformar la solución definitiva en Aguilar I.

El proyecto en su memoria explica la necesidad de variación del trazado de la línea Grao-Tarragona en el trayecto comprendido en la nueva estación dirigiéndolo fuera del camino de Tránsitos y alejándolo en lo posible del futuro ensanche de la ciudad, configurado el parque de vías de la nueva estación.

Por ello, es en estos momentos cuando se proyectan y construyen las nuevas instalaciones a la par de la obras del edificio de viajeros.

El proyecto de las instalaciones de la tercera división (material y tracción) fue contratado, en 1911, a la Sociedad Elvat Hermanos y las dependencias de tracción se proyectaban en el triángulo que forman las líneas generales de Valencia a Almansa y al Grao con la curva que las enlaza exteriormente y las de reparación de carruajes y recorrido se proyectaban del lado interior de la curva de salida de las líneas del Grao y Tarragona.

En 1915 el servicio de tracción y recorrido estaba ya constituido por dos rotondas, capaces cada una para 21 locomotoras; taller para la reparación de máquinas, gran nave de 100x25 m (hoy Centro de Rodaje), pabellón para laboratorio de análisis de aguas y carbones, almacenes, dormitorios del personal, etc.

Hoy se conserva un complejo histórico de algunos de estos edificios que constituían las instalaciones del servicio de tracción, servicio que desde 1995 se realiza en la estación Fuente San Luis.

Del conjunto de obras edificadas entre 1906 y 1917, han sido ya derribadas las rotondas de locomotoras, la lamparería, la carbonera, la nave de carpintería y fraguas, la estación eléctrica, la nave de pintura, el taller de vagones.

“Pero volviendo al discurso urbano, la estación de Valencia supuso un espacio de interferencia en

*el ensanche y desarrollo de Valencia. El cruce y prolongación de las dos gran vías no pudo realizarse normalmente. Con la nueva estación se había resuelto el primer y problemático paso a nivel de la calle Játiva, sin embargo seguían existiendo otros puntos de gran intensidad de tráfico, como el paso a nivel de San Vicente de la Roqueta. En 1917, se vio la necesidad de construir una pasarela entre la calle de Gibraltar y San Vicente de la Roqueta para peatones en sustitución de dicho paso a nivel. Se encontraba a 100 metros de distancia de los andenes y a una altura de unos 8 metros, atravesando toda la playa de vías”.*⁷³

⁷³ Aguilar I. Op. cit.



Fig.72. Imagen interior de la Estación del Norte. Años 1920.

Fuente: www.skyscrapercity.com

Fig.73. Imagen de la Estación del Norte en construcción. Año 1914.

Fuente: www.skyscrapercity.com



Fig.74. La pasarela que cruzaba las líneas del ferrocarril entre las grandes vías de Ramón y Cajal y Germanías antes de la construcción del túnel. Años 30. Resulta evidente la dificultad de comunicación entre las dos partes del Ensanche.
Fuente: "Valencia en blanco y negro", pág. 122.

La pasarela fue una solución durante unas décadas, pero el imparable desarrollo de la ciudad y la llegada definitiva del automóvil, provocó nuevas necesidades que tuvieron que resolverse posteriormente como, por ejemplo, la apertura del túnel de las Grandes Vías en 1962.

La construcción de la nueva estación del Norte, inaugurada en 1917, supuso para Valencia el tener finalmente un gran centro de operaciones comerciales, con unas instalaciones puestas al día tanto en lo referente al servicio de viajeros como al de mercancías y un monumental edificio de viajeros que si en su día fue un edificio representativo de la propia Compañía del Norte, hoy constituye uno de los elementos patrimoniales de mayor interés de nuestra ciudad.

Sin embargo la solución planteada a principios de siglo para su emplazamiento, lógica en aquellos momentos, planteaba otros problemas que no fueron resueltos: el efecto barrera desde la calle Játiva hasta el camino de Tránsitos, partiendo en dos el ensanche y los pasos a nivel, uno de los problemas más vitales de la ciudad.

*"Desde entonces se han visto muchas propuestas y estudios de pasos elevados, líneas de circunvalación, enlaces ferroviarios, estaciones subterráneas y traslado de estaciones; discusiones que han llegado a superar el siglo XX, entrando en el siglo XXI con un gran proyecto sobre el Parque Central que finalmente se encuentra en vías de realizarse."*⁷⁴

⁷⁴ Ibidem.



Fig.75. Calle del Marqués de Sotelo desde la Plaza de Castelar, con la Estación del Norte al fondo. Años 20. Fuente: "Valencia en blanco y negro", pág. 104.

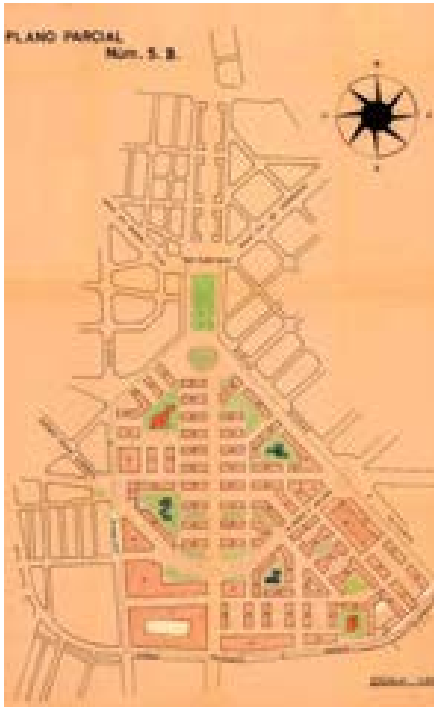


Fig.76. Ordenación propuesta por el Plano Parcial 5B, tras el traslado de la Estación. Fuente: Servicio de Planeamiento. Ayto. de Valencia.

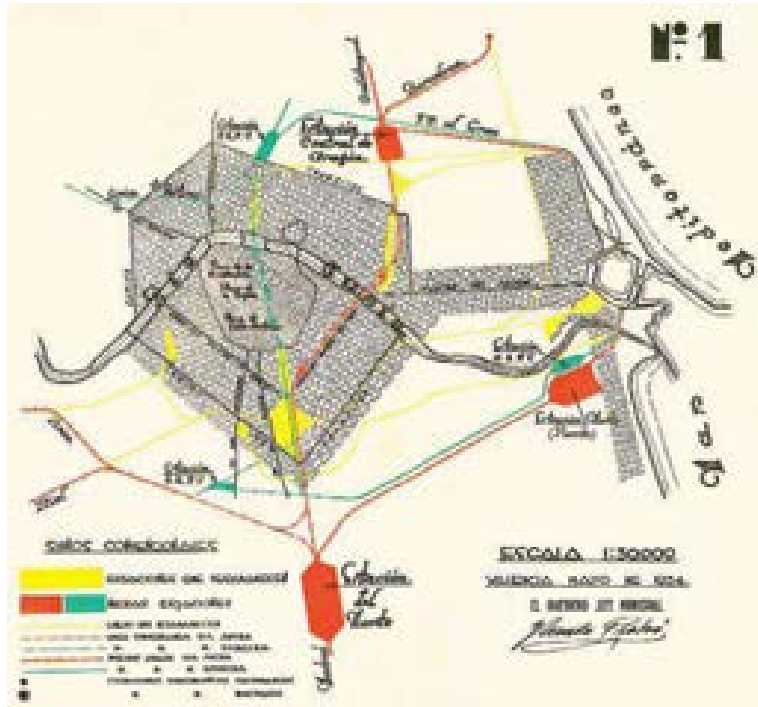


Fig.77. Propuesta de Vicente Pichó de 1931, titulada "El problema de los pasos a nivel en el término municipal de Valencia", en el que proponía el traslado de la Estación del Norte más allá de la zona de las grandes vías. Fuente: Cátedra Demetrio Ribes.

16.6 El Plan de Vicente Pichó de 1921

En 1921, el ingeniero Vicente Pichó presentó una propuesta de construir una línea de circunvalación por fuera de los poblados de Benimaclet, Benicalap, y Campanar, propuesta que fue aprobada pero no tuvo mayor repercusión, y de nuevo en 1930 volvía a plantearse el tema con una nueva propuesta en la que se recogía el proyecto anterior con ciertas modificaciones con una única estación para todas las vías de ancho normal⁷⁵. Los citados son los antecedentes del proyecto de Vicente Pichó, ingeniero jefe municipal del Ayuntamiento de Valencia, que presentó su proyecto en 1934.

Con los problemas planteados por las compañías ferroviarias, se desechó la idea de la línea de circunvalación y se propusieron una serie de enlaces ferroviarios subterráneos, de tal forma que todas las líneas estuvieran relacionadas entre sí, manteniéndose la última idea de realizar una única estación central y de eliminar los 44 pasos a nivel, que según V Pichó existían en el término municipal.

Según el proyecto de Vicente Pichó,⁷⁶

"La única estación para los ferrocarriles de vía ancha se situaría en el cruce de la Gran Vía de Germanías con la prolongación de la Avenida de Nicolás Salmerón, es decir un emplazamiento análogo a la del Norte, pero subterránea, eliminando la barrera entre las distintas zonas del ensanche, y liberando y urbanizando los 250.000 metros cuadrados de terrenos ocupados por la estación."

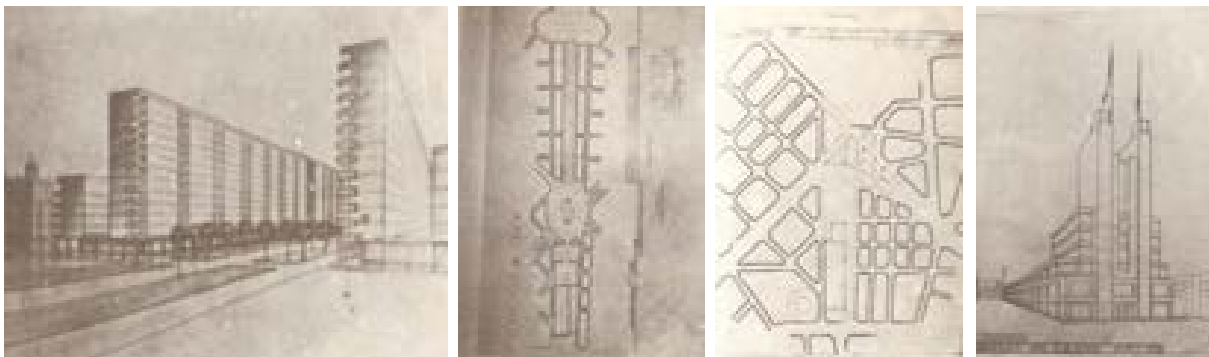


Fig.78 Diversos Anteproyectos sobre el traslado de la Estación del Norte (propuestas de Pecourt y Liern de 1935). Citados en Peñín Ibañez, Alberto (1978).

⁷⁵ Esta propuesta no se aprobó entre otros por las reticencias de las distintas compañías de ferrocarriles, pues aumentaba el recorrido y el tiempo del viaje, aumentaba el precio del pasaje y perdían competencia con los nuevos medios de locomoción, fundamentalmente con el autobús y el camión.

⁷⁶ Picho V. El problema de los pasos a nivel en el término municipal de Voleada, Valencia, Tipografía Artística, 1934, p. 9.

Las líneas penetrarían en la ciudad por túneles desde el exterior del camino de tránsito; y para dar servicios de clasificación, pequeña velocidad, talleres, etc. se construiría una estación en el término de Sedaví en terrenos lindantes a la carretera de Casas del Campillo y un apeadero a la altura de la Avenida del Puerto en la zona de Nazaret.

Con respecto a los ferrocarriles de vía estrecha, también el ingeniero V. Picho mantiene los mismos criterios: trasladar las estaciones fuera del cinturón del camino de Tránsitos y el enlace de las distintas estaciones, creando en este caso un metropolitano, ya que se realizarían numerosos accesos a la superficie por las plazas y calles donde las líneas se han hecho subterráneas. De nuevo una propuesta con visión de futuro que no llegó a realizarse”.

Hasta la década de los años cincuenta, no conocemos otro proyecto que aborde de forma global esta problemática.

Son años en los que al problema ferroviario se le añade el del encauzamiento y desvío del río Túria.

El Ayuntamiento es consciente de que

*“Río y complejo ferroviario-muralla fluvial y cinturón de hierro- son los dos puntos determinantes de los problemas urbanos de Valencia, íntimamente enlazados entre sí. El primero porque sus terribles gritos de rebeldía se suceden de forma trágica a lo largo de los siglos; el segundo, porque la enmarañada red de líneas férreas, múltiples pasos a nivel y estaciones inacordes con el ritmo urbanístico, cercana la ciudad, seccionan vías urbanas, estrangulan sus accesos por carretera y cierran toda posibilidad de expansión”.*⁷⁷

⁷⁷ “El Plan Sur. Antecedentes históricos y legales”, en Mitin de información Municipal, Año IX, n°13 segunda etapa. 1967, p.6., citado por Aguilar I.

Tras la riada de 1957, se aprobó la “Solución Sur y en 1959 se aprobó el “Plan de Enlaces Ferroviarios de Valencia”, adaptado al desarrollo del Plan Sur. Este proyecto de Félix Amorea recupera la línea de circunvalación con dos grandes estaciones de vía ancha.

- La primera, la estación de la Fuente de San Luis como estación de clasificación y mercancías (estación hoy construida)
- Y la segunda, la gran estación central de viajeros que se proyectaba en el cauce abandonado del Turia, aguas abajo del puente del Ángel Custodio que debía construirse una vez concluida la obra hidráulica del Plan Sur.

En cuanto a los ferrocarriles de vía estrecha se desarrollaba un triple proyecto;

- Se incluía un presupuesto para enlazar las distintas estaciones,
- Se planteaba la construcción de una estación subterránea en la gran rotonda que formarían las Grandes Vías de Germanías y de Ramón y Cajal, cuando fuera desplazada la estación del Norte, a esta estación afluirían las líneas de Villanueva de Castellón, las líneas de Bétera y Llíria, la línea de Ratelbuñol, y se preveía la posibilidad de construir una línea de ferrocarril metropolitana Este-Oeste.

Es donde empieza a tomar forma el traslado de la actual estación del norte, así en el n° 32 del Boletín de Información Municipal se comenta:

“(…) Señala el proyecto las grandes repercusiones del plan aprobado en orden a la zonificación urbana. La más inmediata, la producida por el vacío creado al desaparecer la actual Estación del Norte y todo su extenso complejo ferroviario, base de todas las especulaciones urbanísticas formuladas en torno



Fig.79 y 80 Fotografías de la Estación de Aragón y playa de vías hoy desaparecidas.

Fuente: www.skyscrapercity.com

a la ciudad en estos últimos años. Con el traslado de la Estación del Norte quedará libre una extensa zona en el corazón de la urbe, que puede permitir la descongestión comercial del casco antiguo".⁷⁸

Desde entonces y hasta la actualidad gracias a la concienciación que propicio el Colegio de Arquitectos, se ha planteado la opción de la conservación del edificio de viajeros de la estación del Norte y el uso de los terrenos del complejo ferroviario.

En 1972 el Ministro de Obras Públicas, expone la intención de que *"el futuro emplazamiento de la estación se encontraría en los terrenos situados detrás del túnel que enlaza las dos Grandes Vías y que se haría subterránea"*⁷⁹. Esta nueva propuesta que dejaba atrás el proyecto desarrollado en el Plan Sur de estación Central en el lecho del río y volvía a sacar a la luz el dudoso destino futuro de la estación del Norte y de su complejo ferroviario.

El proyecto redactado por RENFE fue presentado en mayo de 1975.

La estación subterránea estaría situada entre el túnel de las Grandes Vías y el paso elevado de Peris y Valero y Cesar Giorgeta;

"Sobre ella una torre de veinte plantas para oficinas de RENFE; en los bajos los servicios de viajeros que acceden a la estación subterránea; corredores elevados comunicarían entre sí los edificios vecinos; y el resto de los terrenos liberados pasarían a ser ocupados por construcciones de carácter comercial y residencial con zonas verdes interiores."

⁷⁸ P.P. PUCHE, "Proyectos sobre la Estación del Norte" en Lis Provincias, 4 de enero de 1973., citado por Aguilar I.

⁷⁹ Ver artículo de las Las Provincias, 28 de agosto de 1973 de F.P. Puche y "Tertulia municipal" Las Provincias, 17 de mayo de 1975. Levante, 17 de mayo de 1975. R P. PUCHE, "Consideraciones a un proyecto", bis Provincias, 18 de mayo de 1975 y otros artículos de las Las Provincias desde finales de 1972 hasta 1971.

En cuanto a los accesos de las líneas se preveía:

- Uno principal subterráneo a partir de las instalaciones de la industria Macosa;
- Un ramal que circularía bajo la Gran Vía Marqués del Túria, cruzaría el río, pasaría por la estación de Aragón, saliendo a la superficie a la altura de Alboraya;
- Y por último, la vía de Barcelona, desde el puerto sería subterránea circulando por el subsuelo por la orilla izquierda del río hasta unirse con el anterior ramal a la altura de la antigua estación del Central de Aragón.

Ante estas decisiones, ya conocidas en sus principales líneas desde 1972, y en concreto a partir del mes de diciembre de ese mismo año,² se inicia una larga polémica en los periódicos valencianos, en la cual,

Ante el temor del derribo de la estación por parte de la sociedad valenciana, se pide la conservación del edificio, con las primeras propuestas sobre su posible reutilización (museo, sala de conferencias, instalaciones deportivas).⁸⁰

Por fin en 1985, el avance del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, anunciaba la creación de un Parque Central, "el parque más grande de Valencia, de 283.000

⁸⁰ Esta polémica sirvió para sacar la figura del arquitecto Demetrio Ribes del olvido lamentable en que se encontraba y dar las primeras noticias sobre su obra y su significación en el devenir histórico. A partir de ese momento se toma conciencia de la importancia arquitectónica de la estación y de su valor histórico y social como símbolo de la cultura valenciana. Estación que es uno de los ejemplos más representativos de la arquitectura ferroviaria, de la empresa que la realizó con una monumentalidad digna de reconocimiento y de una sociedad valenciana que colaboró con sus artesanos e industriales en su construcción. Este movimiento en defensa de la conservación de este singular edificio desembocó finalmente en su declaración como Monumento Histórico Artístico en el año 1983, citado por Aguilar I.

metros cuadrados, en la estación de Renfe"⁸¹. Es un proyecto que podremos verlo realizado en los próximos años.

"Proyecto que constituye uno de los retos más importantes de la historia de la ciudad y uno de los más deseados por la sociedad valenciana. La red ferroviaria y la extensa playa de vías ha supuesto una división histórica entre determinados barrios de la ciudad (San Marcelino, Malilla, La Roqueta, Ruzafa y San Fernando), división que fue consecuencia del emplazamiento de la estación del Norte en 1906 entre la calle Játiva, Bailen y Gibraltar y de una playa de vías que llegaba hasta Tránsitos.

Es, por lo tanto, una asignatura pendiente histórica de la ciudad cuya solución ya se dejaba entrever claramente en el proyecto de Vicente Pichó de 1934, con una estación subterránea y con la liberalización de los 250.000 metros cuadrados de los terrenos ocupados por la estación del Norte".

⁸¹ A partir de esa fecha, se han suscrito diversos convenios (1989, 1994, 1999, 2003, ...), dos consorcios (1994, 2001), una comisión gestora y una veintena de estudios, citados por Aguilar



Fig.81. Construcción del túnel de comunicación entre las grandes vías en 1959. Fuente: www.skyscrapercity.com

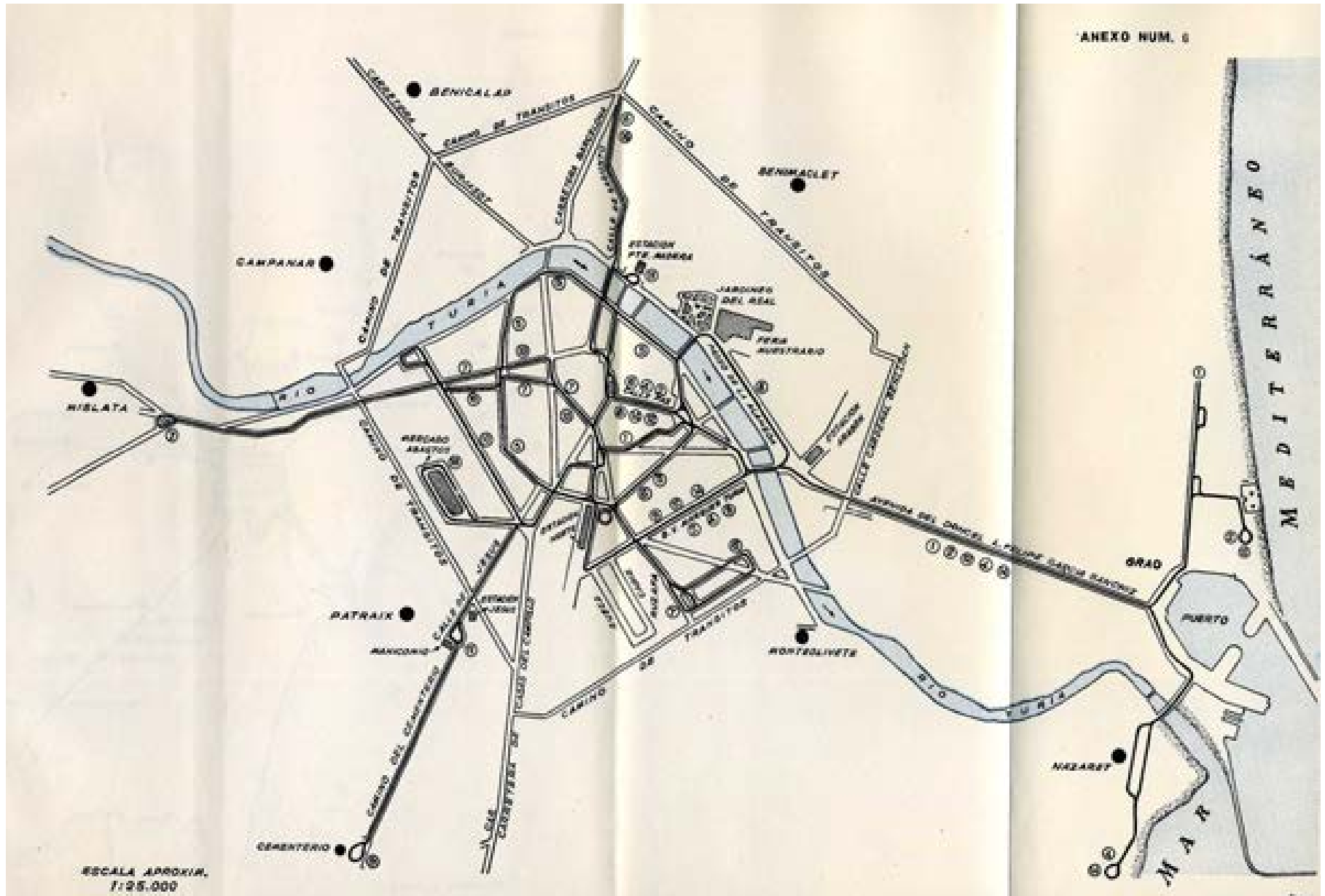


Fig.82. Plano de los tranvías en el año 1955. Fuente: www.skyscrapercity.com

16.7 El Parque Central

“Por ello, aunque observemos unos criterios semejantes entre la solución actual del Parque Central, el proyecto de V, Pichó o la solución Sur, la estación hoy planteada recoge unas nuevas necesidades antes inexistentes: la llegada del AVE, la conexión con la red metropolitana y su próximo enlace con el aeropuerto, el enlace con otros medios de transporte público como los autobuses y las infraestructuras propiamente ferroviarias de Valencia. Se trata por lo tanto de la construcción de una estación intermodal.”⁸²

En 2003, el Ministro de Fomento firmó finalmente el convenio de la operación Parque Central, convenio que llevó a la constitución de la “Sociedad Valencia Parque Central, Alta Velocidad 2003 S.A.” en el que participan la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, RENFE y el GIF (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias). Esta sociedad se encargará de coordinar las actuaciones para el desarrollo del Parque Central y de las transformaciones urbanísticas que se deriven de estas obras.

La futura estación Central debe acometer tres funciones:

- Liberar los terrenos en superficie para el Parque Central,
- Permitir la llegada del AVE y los demás trenes de Renfe mediante circulación de entrada y salida (pasante) por el sur y por el norte,
- Y engranar toda esta malla ferroviaria a la red metropolitana de transporte, fundamentalmente mediante el intercambiador de conexión con la línea 3 del metro, que cruza el eje Colón - Xátiva.

El proyecto en sus líneas básicas consta, por lo tanto, de:

- Una estación subterránea intermodal que reunirá AVE, líneas férreas convencionales y la conexión con el metro;
- Un túnel pasante por el centro histórico desde esta estación hasta Alboraya (hoy descartado dado su gran coste y escasa reducción del tiempo final del trayecto);
- La resolución del nudo sur ferroviario unificando las vías desde el suroeste, sur (soterradas desde Massanasa) y el sureste (procedentes de la estación Fuente de San Luis, estación en la que se reubicarán los servicios de mercancías que hoy conserva la estación del Grao);
- La eliminación del túnel entre las grandes vías y el scalextric entre Giorgeta y Perís y Valero;
- Y por último se plantea una estación de autobuses y parada de taxis.

Con respecto a los terrenos desafectados se distribuyen 260.000 metros cuadrados de zona verde, 627.000 de techo edificable y 82.000 de uso terciario compatible que se reserva Renfe.

La conservación del edificio de viajeros de la estación del Norte, así como las naves del antiguo servicio de tracción, es hoy un hecho. La liberalización de los terrenos de la estación, la conexión de los barrios de su entorno, el uso público del nuevo parque, no debe dejar de lado la memoria del lugar, lugar que ha sido el núcleo central de toda la historia del ferrocarril valenciano.

⁸² Aguilar I, Op. cit



Fig.83. Hasta la apertura del túnel subterráneo que une las dos grandes vías en 1961, el ferrocarril suponía una barrera insalvable; la eliminación de los tendidos ferroviarios supondrá en el futuro la unión de las dos partes de la ciudad ahora divididas. Fuente: www.valenpedia.lasprovincias.es

Fig.84, 85 y 86. Imágenes aéreas de la actual Estación del Norte y zona de servidumbres ferroviarias. Proyecto para Parque Central de Valencia de Kathryn Gustafson en 2011. Fuente: Servicio de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia y www.adif.es

16.8 La línea T-2 de metro y la estación de Russafa

La actual Red de Metro Valencia, es la heredera de la antigua red de los "ferrocarriles económicos" que empezó a funcionar a finales del siglo XIX, y que transformado en una completa red de cercanías ha servido para vertebrar los municipios próximos a la ciudad durante todo el siglo XX, pero con un grave inconveniente que era la separación física de las estaciones y líneas que unían el norte o el sur de la ciudad.

En 1986, se iniciaron los trabajos para la construcción de un túnel pasante que pudieran conectar las líneas que unían Castellón de la Ribera y la estación de Jesús (líneas del Sur), con línea de Llíria y Betera (líneas del Norte), el túnel fue inaugurado el 8 de octubre de 1988; durante los últimos años y de un modo progresivo se han soterrado las diferentes líneas convirtiendo en una completa red de metropolitana.

En la actualidad son 6 las líneas en funcionamiento en el área metropolitana, pero sin duda la línea que tendrá un mayor impacto en la ciudad y muy especialmente en el Barrio de Russafa es la futura Línea T-2.

Esta conectará la estación de Pont de Fusta, con el Centro Histórico con tres paradas, una en el Barrio de Carmen, la segunda junto al Mercado Central y la tercera en la calle Xativa junto a la plaza del Ayuntamiento.

La futura Estación Central, junto a la de la calle Alicante ya en puertas del Barrio de Russafa, constituirá el mayor núcleo de enlace entre la red de metro y trenes de larga distancia incluyendo el AVE.

La futura estación "Russafa" en la Avenida Reino de Valencia, donde empezó el tren de Valencia al Grao, conectará ahora el Núcleo Histórico de este barrio con el resto de la ciudad.



Fig.86. Trazado de la Línea T-2 de Metrovalencia que conectará la Estación de Pont de Fusta, el centro histórico, el barrio de Russafa, con el resto de la red metropolitana. Fuente: Archivo Oficina RIVA.

**B.17 LOS ARQUITECTOS Y LOS PLANES
DE ENSANCHE DE VALENCIA**

17.1 Los Arquitectos de los Planes de Ensanches y sus obras

Hemos hablado de Planes de Ensanche, de Normativas y Ordenanzas y su influencia sobre la arquitectura y la configuración del Barrio, pero no podemos terminar sin hacer alguna referencia a las personas, a los arquitectos que han participado en conformar el Barrio tal y como lo conocemos hoy.

Como suele decirse, no "son están todos los que son, pero si son todos los que están" para ello me he apoyado en los trabajos (muchos de ellos muy conocidos y utilizados), y lo he particularizado para el Barrio.

Un primer bloque de actuaciones urbanísticas, generalmente vinculados a los diferentes Planes de Ensanche, en sus diferentes documentos, y un segundo bloque con los nombres de los arquitectos y las obras que hicieron en el Barrio.

Algunas de estas obras, por desgracia habrán desaparecido, otras son perfectamente identificables, por cuanto adjuntan el número de policía de la calle o están en una esquina de dos calles; Otras habrá que con paciencia y búsquedas sucesivas identificarlas.

Se trata de un "trabajo de investigación que puede seguir" por ello se adjuntan diversos planos del barrio segmentados por la fecha de construcción, o por la fecha que consta en el catastro o en algún archivo histórico municipal. Obviamente, este capítulo no se termina aquí, continuara.....

Relación de arquitectos con Planes Urbanos.

El presente capítulo de elaboración propia se ha hecho con las citas de las bibliografías siguientes:

- Aguilar Civera, Inmaculada "DEMETRIO RIBES. Arquitecto. 1875 - 1921". Generalitat Valenciana. Valencia.2004.

- Benito Goerlich, D. "La arquitectura del Eclecticismo en Valencia entre 1875 y 1925"

- Chueca Goitia, Fernando: Historia de la Arquitectura Española. Edad Moderna y Contemporánea. Tomo II. Fundación Cultural Santa Teresa. Avila 2001. Páginas 749 v 750

- Peñin Ibañez, Alberto: Valencia 1874-1959. Ciudad, Arquitectura y Arquitectos. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Valencia, 1978.

- Simo, Trinidad "La arquitectura de la renovación urbana en Valencia" Albatros Ediciones. Valencia. 1973.

Se ha pretendido concentrar toda la información de los arquitectos o maestros de obras que han trabajado en el Barrio de Russafa.

El Proyecto de Ensanche de Monleón, Sancho y Calvo de 1858.

MONLEÓN ESTELLÉS, Sebastián (1815-1878). Presidente de la Sociedad de Arquitectos. Consigue el título en 1840.

Obras:

- Casa Oliag, Plaza Tetuán.
- Plaza de Toros, 1850-1860.
- Asilo de Romero.
- Claustro de la Universidad.
- Casas Capitulares de Albal y Alfafar.
- Edificio de la Escuela de Medicina.
- Asilo San Juan Bautista, 1873.
- Gran Asociación de Nuestra Señora de los Desamparados, 1864.
- Proyecto de "Ensanche General" en 1858 (junto a Timoteo Calvo y Antonio Calvo).

SANCHO, Antonino.

Obras:

- Proyecto de "Ensanche General" en 1858 junto con S. Monleón y T. Calvo.

CALVO E IBARRA, Timoteo (P-1879). Estudio en la Academia de San Carlos sacando el título el año 1830. Posiblemente padre de Joaquín y Juan Calvo Cantarineu.

Obras:

- Planos de la Casa de la Beneficencia.
- Portada neogótica de San Nicolás.
- Seminario Conciliar en 1853.
- Proyecto de "Ensanche. General" en 1858.

El primer Proyecto de Ensanche. 1884. J. Calvo, L. Ferreres y JM. Arnau.

FERRERES SOLER, Luis (Játiva 1852-?). Título en Madrid en 1876. Fue Ayudante del Arquitecto Jarefio en Madrid. Fue Académico de San Carlos. Arquitecto Provincial y de la Caja de Ahorros. Arquitecto Mayor desde 1881 a 1888. Arquitecto de la Sociedad de Seguros Mutuos contra Incendios. Tiene un escrito sobre "Conservación y Restauración de los Monumentos". (Archivo de Arte Valenciano. Año 3. Volumen 1, pág. 26.)

Obras:

- Matadero Municipal, 1902.
- Sorní, 11, 13 (1911).
- Barcas, 4 y 6.
- Reforma interior del Teatro Ruzafa.
- Proyecto del Mercado Central en 1884 con el que ganó el primer premio.
- Portada de la Seo de Játiva.
- Pedestal de la estatua al Papa Calixto III (1906).
- Hospital, Escuela de párvulos y matadero de Cullera.
- Hospital de Alginet.
- Cementerio y pescadería de Sueca.

CALVO, Joaquín. (P-1889). Hijo del arquitecto Timoteo Calvo Ibarra y probablemente hermano de Juan Calvo Cantarineu.

Obras:

- Iglesia de la Casa de la Misericordia, 1876.

ARNAU Y MIRAMÓN, Joaquín María (1849-1906). Título en Madrid en 1870. Comenzó los estudios en Valencia en la Academia de San Carlos, terminándolos en Madrid en 1870. Viaja a Roma a raíz de su nombramiento de Arquitecto de Lugares Píos de Santiago y Montserrat. Arquitecto Municipal desde 1879 hasta 1889 en que renuncia a este cargo y con trabajos para la alta burguesía valenciana.



Fig.87. Fotografía de Luis Ferreres.

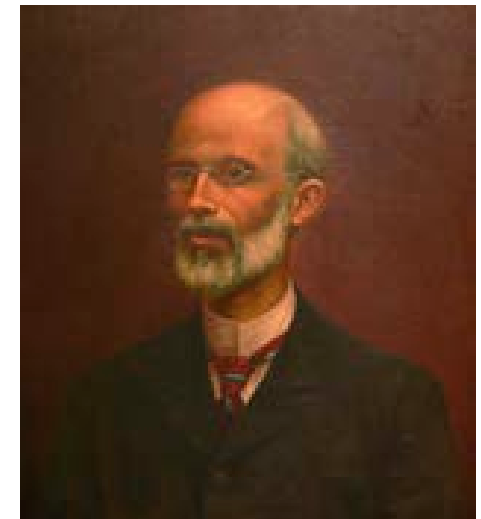


Fig.88. Retrato de Joaquín María Arnau y Miramón

Sin ser un modernista prepara el clima de ostentación formal en que se desenvolverá luego. Académico de número desde 1893.

Obras:

- Pasaje Ripalda.
- Castillo Ripalda (destruido).
- Reconstrucción del Palacio del Duque de Gandía.
- Iglesia o Capilla del Colegio de Jesús-María, 1886 (destruido).
- Paz, 19;
- Colón, 14.
- Proyecto de la Iglesia de los Dominicos.
- Gran Salón de Racionistas en Blanquerías, 21, 1885.
- Asilo de Villanueva de Castellón.
- Cúpula de la Iglesia de Ntra. Sra. de Sales (Sueca).
- Convento de los Franciscanos (Onteniente).
- Casa Señorial del Marqués de Vçlliscas (Onteniente).
- Restauración del Coro de la Catedral de Segorbe.
- Restauración de la Iglesia Santa María de Alcoy.
- Retablo de San Esteban con lienzo de Giner.

El segundo Proyecto de Ensanche. El Ensanche de Mora de 1912.

MORA BERENGUER, Francisco (1875-1961). Título en Barcelona, 1898. Arquitecto Jefe del Ensanche.

Profesor de la Escuela de Artes e Industrias. Arquitecto de Hacienda. Vocal de la Comisión Provincial de Monumentos. Académico de Bellas Artes en 1916. Bibliotecario de la Asociación de Arquitectos. Secretario de la Comisión Organizadora del V Congreso Nacional de Arquitectos celebrado en Valencia en 1909. Presidente del Consejo Nacional de Colegios de Arquitectos. Secretario Primero de la Comisión de la Sección de Bellas Artes en las Exposiciones Regional y Nacional de Valencia. Participó en el V Congreso Nacional de Arquitectos con la Ponencia "Necesidad de fomentar la cultura artística y medios prácticos para evitar que se produzcan obras antiestéticas".

-Construirá el mercado más importante del ensanche, el mercado de Colón, que recuerda la arquitectura modernista de Gaudí. El Mercado de Colón (1914-1916) es una de las más importantes obras del modernismo valenciano y una de las mejores del modernismo español. Su planteamiento, su disposición basilical, la manera inteligente, como la de Berlage, de combinar el hierro con la obra de fábrica, la unidad que respira, desde el concepto hasta el mínimo detalle, le sitúan en un plano de excepcionalidad .

Otros Planes o Actuaciones urbanísticas en la ciudad de Valencia.

RIBES MARCO, Demetrio (1877-1921). Estudió en Barcelona pero terminó su carrera en Madrid en 1902, donde se hubiera quedado a trabajar si la Compañía del Norte no le hubiera encargado su Estación Central de Valencia en 1906. Arquitecto de la Compañía de los FF.CC. del Norte.

Fundó la Compañía Española de Construcciones. Primer caso en Valencia de empleo de hormigón armado para edificios civiles. Estudió en Madrid donde también se doctoró en Ciencias-Físico-Matemáticas. En Madrid fundó una Academia para Arquitectos.

La estación de Valencia tiene mucho que ver con la Casa de Correos, de Palacios, aunque ésta sea más historicista y la de Ribes más «secesionista». El mismo sentido verticalista las anima y la manera de concebir los remates, accidentalizando la silueta, es afín.

La Casa de Ribes, en la calle Pérez Pujol, 5 (1912), parece con sus ménsulas abstractas y tarjetones vigorosos una página de Palacios.

Ribes derivó luego hacia un racionalismo más escueto y antiestilístico polemizando con los casticistas como Leonardo Rucabado. Sus intervenciones en el



Fig.89. Fotografía de Demetrio Ribes.
Fuente: Cátedra Demetrio Ribes.

Congreso Nacional de Arquitectura, de 1917, cuyo líder era Rucabado, han quedado como ejemplo de una mente solitaria, pero en evidente adelanto a su propio medio. Su repulsa ante un nacionalismo vacío y formalista, falsamente conmemorativo del pasado, su valiente defensa de la función y el orden pragmáticos, su sentido de la primacía de lo constructivo sobre lo decorativo, son dignos de señalarse en una fecha como la que se promulgaron.

Imagen de este credo nos dejó Ribes un edificio tan notable como los almacenes Ernesto Ferrer en la Plaza Rodrigo Botet de Valencia. Por desgracia, han sido recientemente derribados.

El edificio escueto en su puro esqueleto, recordaba curiosamente aquellos almacenes y edificios comerciales que surgieron en los Estados Unidos desde Bogardus hasta Sullivan. Ribes murió en 1921, cuando podía esperarse mucho de la fortaleza de su mente y de la claridad de su lenguaje arquitectónico.

La estación del Norte de Valencia es la obra más representativa de Demetrio Ribes y la obra más emblemática del modernismo valenciano, y simultáneamente a su vez aceptación como modernismo algunos autores la sitúan como de estilo secesión vienesa con una influencia de Otto Wagner, con recuerdo de la denominada arquitectura industrial.

El origen de esta versión secesionista geométrica se conoce a través de la escuela de Barcelona, influida por la exposición de la Secesión en 1900 en la que intervino Mackintosh; Demetrio Ribes finalizó sus estudios en 1902 únicos y nuestra fecha y posteriormente en 1904 Otto Wagner participa en el Congreso internacional arquitectos de Madrid, en este municipio con Ribes que trabajó en su primer periodo en Madrid desde 1902 hasta 1912.

De este periodo es el proyecto de la estación del norte diseñada en 1906 y comenzada a construir en 1909, el edificio principal es simétrico en su constitución y formalmente secesionista, diseñado en su totalidad, mostradores, escaleras, taquillas, verjas, farolas, etc..

La influencia de Wagner y Olbrich es clara, pero sobre este volumen puro se decoran con los mosaicos de Muñoz dueños con un folclorismo desbordado ajeno al origen del edificio (pero al gusto de la burguesía valenciana. La nave principal está cubierta con una estructura metálica del arco rebajado de 35 m de luz y construida con hierro con demostración del conocimiento y técnica de este material.

Obras:

- Estación del Norte (proyecto, 1906).
- Pérez Pujol, 5, 1912.
- Plaza de Toros de Játiva.
- Docks (parque de Intendencia, en colaboración).
- Gran Vía, 1.
- Casa Correos de Castellón,
- Eugenia Viñes, 97 (frente a Arenas).
- Calle En Llop, 6.
- Plaza Rodrigo Botet (ed. Ernesto Ferrer, demolido).

Planes del Centro Histórico

AYMAMÍ Y FAURA, Federico. Título en Madrid en 1876. Fue Arquitecto Municipal y Arquitecto Mayor de Valencia. Hizo un plan de urbanización de la ciudad en 1907. Nuevo plan, aprobado en 1910. Hijo y nieto de arquitectos. Consiguió primero el título de maestro de obras de San Carlos, y seguidamente pasó a estudiar a Madrid. Fue catedrático de la Escuela de Ingenieros Agrónomos, creada en Valencia en 1870. Director de la Exposición Regional en 1883.

Obras:

- Obelisco en los Silos de Burjasot (hoy destruido).

Francisco Javier Goerlich Lleó

Francisco Javier Goerlich Lleó (Valencia, 29 de noviembre de 1886 - Id., 25 de marzo de 1972) fue uno de los arquitectos más decisivos en la formación del perfil de la ciudad de Valencia (España), tanto por el gran número de obras ejecutadas como por su cargo de arquitecto municipal (desde 1924) y arquitecto mayor (entre 1931 y 1956).

Hijo del cónsul del Imperio Austrohúngaro en Valencia, se licenció en Ciencias Exactas y estudió arquitectura en Madrid y Barcelona, obteniendo el título de arquitecto en esta última ciudad en 1914. Después de ejercer la profesión libre en Valencia, Huesca y Baleares accedió a una plaza de arquitecto municipal del Ayuntamiento de Valencia (1924) y en 1931 promocionó a arquitecto mayor del Ayuntamiento.

Poco antes había sido nombrado arquitecto del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes (1923), y como tal tuvo oportunidad de hacer algunas intervenciones de reforma en varios edificios educativos de la ciudad de Valencia, así como el proyecto de la nueva Escuela de Comercio. Se le reconocía una gran capacidad de trabajo y un carácter rígido, acompañado de un estudio profesional bien organizado donde trabajaban jóvenes titulados que le permitían continuar con la gran cantidad de trabajos que se le pedían. Fue uno de los arquitectos de moda de su momento, en parte gracias a su capacidad de adaptar el estilo del edificio al gusto del cliente.

Goerlich es uno de los principales representantes del "casticismo" valenciano (un ejemplo fue el pabellón valenciano en la Exposición Iberoamericana de Sevilla en 1929). Al mismo tiempo diseñó edificios de diferentes estilos desde exóticos o neogóticos. Como arquitecto municipal fue un gran impulsor de las reformas urbanas del centro histórico. Partiendo del Proyecto de Reforma de 1908 de Federico Aymamí,

en el Plan de 1928, Goerlich incluyó la apertura de la Avenida del Baró de Càrcer, la prolongación de la Calle de la Paz, la apertura de la calle Poeta Querol, la apertura de la Plaza de la Reina hasta la calle de la Corretgeria, la apertura de la actual Plaza del Ayuntamiento, en sustitución de la antigua Bajada de San Francisco, para la que fueron necesarias multitud de expropiaciones y se generó un gran malestar social. Entre otras intervenciones, también proyectó el nuevo urbanismo del centro, sustituyendo las casas de 2 o 3 plantas por otras de inspiración vertical, con 8, 9 o más plantas, la prolongación de la calle de San Vicente, y la remodelación del barrio de Pescadores.

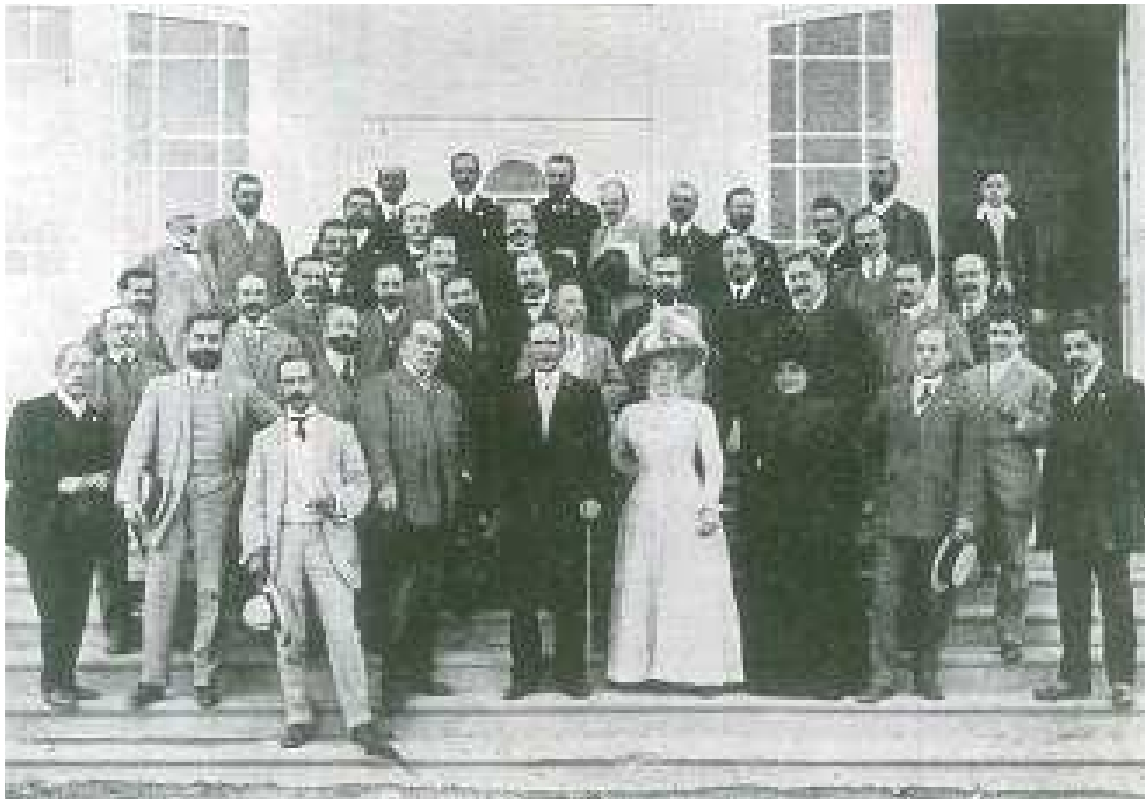
Fue presidente de la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos de Valencia, miembro de las reales academias de Bellas Artes de San Fernando de Madrid (1935), de Santa Isabel de Hungría de Sevilla, de Bellas Artes y Ciencias Históricas de Toledo (1947) y de Bellas Artes de San Telmo en Málaga (1949). También fue profesor de la Escuela de Artes y Oficios de Valencia (1931) y director del Centro de Cultura Valenciana en 1948. Dono al Museo de Bellas Artes de Valencia su colección de arte formada por 121 obras.

Obras más destacadas

- Edificio Oltra. Valencia, esquina calle Cotanda con la Plaza del Ayuntamiento, (1927).
- Club Nàutic, con Alfonso Fungairiño, construido entre 1932 y 1933 y demolido en 1985. Valencia.
- Reforma de la Plaza del Ayuntamiento de Valencia, (1931-33)
- Edificio Martí Alegre, Hotel Londres, Valencia, en la Plaza del Ayuntamiento (1934).
- Edificio Valls, Valencia, calle Reina 56, esquina calles Teatro de la Marina 18 y Dr. Lluch (1935)
- Edificio Roig Vives, Valencia, calle Xàtiva, 4 (1940).
- Edificio Campos-Calvet, Valencia, avenida Maria Cristina, 7 (1935-1941)
- Colegio Mayor Luis Vives, Valencia, avenida Blasco Ibáñez, 21 (1935-41).
- Edificio Patuel-Longas, Valencia, calle Russafa, 28 (1941).
- Edificio Martí Cortina, Valencia avenida del Oeste, 35 (1942).
- Monumento a los Caídos, reproducción de la desaparecida Puerta del Palacio Real de Valencia (1944-46).



Fig.90. Fotografía de Javier Goerlich.



18 LOS ARQUITECTOS EN EL PROCESO DE CONSOLIDACION DE RUSSAFA

18.1 Los arquitectos con actuaciones de edificación en Russafa

La arquitectura que se desarrolla en Valencia, y en especial en el barrio de Russafa durante el período analizado, estará condicionada por el hecho de que hasta 1965 los arquitectos valencianos repartían su formación en las escuelas de Madrid y Barcelona.⁸³

Por ello es fácil deducir que podemos tener dos grandes bloques formativos, un primer bloque que aglutina el periodo de 1850 y 1909, que recoge la interpretación de la escuela de Madrid de las teorías de Violet le Duc, con un estilo romántico y con un conocimiento y uso del estilo gótico influenciado por la Edad Media y de otra parte la escuela de Barcelona, se apunta más a una línea más académica con predilección por el románico. En ambos casos en Valencia se aparca el neoclásico patrocinado por la academia de San Carlos.

Como era lógico la escasa base investigadora hizo que el romanticismo medievalista derivara rápidamente a la totalidad de estilos históricos para conformar el conocido el eclecticismo histórico; el arquitecto buscaba el estilo más idóneo para su cliente.

De la escuela de Barcelona en la que destacan Domenech y Montaner, se formaron Cortina, Almenar, Carbonell, Peris Ferrando, Ribes, Ferrer etc. e introdujeron elementos tradicionales en los edificios modernistas, un claro ejemplo de este período en la Exposición Regional que ya hemos citado en otras partes del trabajo, en la que encontramos también toques neoclásicos de los arquitectos formados en la academia.

Como afirma Alberto Peñín en su trabajo "la mistificación del repertorio formal burgués en Valencia, impedirá la manida adscripción de arquitectos y edificios a un estilo determinado, hecho que lejos de preocuparnos nos reafirman el apelativo General historicista de este periodo."

⁸³ En el curso 1965-66 comenzó la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia y la primera promoción será de 1971.

Muchas de las edificaciones del Barrio serán catalogadas como Modernistas, y 1906 es fijado por algunos autores como el inicio del modernismo en Valencia y que apenas dura unos años, y coexiste con el eclecticismo que evoluciona hasta llegar los años 30 con la inspiración barroca o renacentista y finalmente casticista, teniendo siempre en cuenta que las obras de calidad, las encontraremos bien en el primer ensanche o en las zonas de contacto con el barrio de Russafa.

El modernismo valenciano puede considerarse prolongación del catalán, aunque con matices propios y con una mayor inclinación a las formulas secesionistas.

Esta conexión está producida porque son varios los arquitectos catalanes que trabajan en Valencia; Enrique Sagnier, Soler y March, Guardia Vial, etc., y en segundo lugar, porque son también muchos los que estudian en la recién fundada Escuela de Arquitectura de Barcelona, y desde luego por obvias razones de vecindad geográfica y vinculación histórica y cultural. Después del eclecticismo representado por José Camaña Laymon, Lucas y Joaquín María Arnau, aparecerán los primeros brotes modernistas.

Los mejores ejemplos de arquitectura modernista pública en Valencia son el mercado de Colón, el mercado central y en nuestro ámbito de estudio la estación del norte, todos ellos de ejecución tardía en el periodo de esta arquitectura valenciana.

Dentro de la corriente de la escuela catalana el "modernisme", evoluciona hasta que el estilo denominado "noucentisme", como fuente de inspiración clásica, en esta corriente hicieron gran parte de su obra, Francisco Mora, Vicente Rodríguez, Carlos Carbonell y Francisco Almenar a los que posteriormente se apuntaron Goerlich y Gómez Davó.

Fig.91. En la página anterior fotografía del grupo de participantes del V Congreso Nacional de Arquitectos, celebrado en el salón de Actos de la exposición Regional de Valencia en 1909.. Fuente: Vegas López-Manzanares, Fernando. "Valencia 1909. La Arquitectura a exposición".

Es durante este periodo a partir de 1910 cuando sigue la promoción de equipamientos públicos y privados ya citados, la facultad de medicina, el edificio de Correos, el banco de España, la facultad de ciencias, etc..

De este periodo noucentista, se conservan modelos formales de cupulines, torreones, mansardas, tejados de pizarra que sirve como pretexto para aumentar de edificabilidad, propiciando el caldo de cultivo que finalizaría con el cambio de las ordenanzas de 1917, diez años más tarde para permitir mayores alturas y conseguir mayor superficie construida. El abuso de esos elementos ornamentales descontextualizados supone en ocasiones caricaturas historicistas.

La vivienda obrera empieza también a organizarse, y los años 20 puede ser el punto en el que finaliza la conocida como Ciudad burguesa en Valencia, en este momento la afluencia masiva de inmigrantes y la presión del capital en cuenta su negocio la promoción inmobiliaria en la que Russafa a la sede del ensanche de la ciudad encontrará buenas soluciones de negocio. De este Periodo destacan Joaquín María Arnau que fue arquitecto municipal y Manuel Peris Ferrando (1872-1934), que le sucede como arquitecto municipal y es considerado el primer modernista valenciano.

A partir de este mismo año, 1906, empieza a trabajar en Valencia el arquitecto catalán Enrique Sagnier (1851-1931). Realiza varias obras importantes en la calle de la Paz al ser una calle de nueva apertura en la "ciutat vella" y con gran actividad de construcción y recoge la evolución del eclecticismo de Arnau hasta el modernismo de Sagnier, Carbonell o Luis Ferreres.

En el año 1910 Soler y March (1874-1949) y Guardia Vidal (1880-1940) ganaron el concurso para la construcción del Mercado Central de Valencia, eran catalanes y discípulos de Puig y Cadafalch; diseñaron un edificio espectacular donde la utilidad se unía a la más exuberante representación como si el gran

mercado fuera el símbolo de la capital de una de las más feraces regiones agrícolas. Hicieron en la línea de sus maestros, Puig y Cadafalch un edificio con "colorido y valenciano", a la vez que una obra notabilísima desde el punto de vista de la construcción metálica .

Francisco de Mora y Berenguer ya citado como Urbanista, también es el autor del mercado más importante del ensanche, el mercado de Colon, es una de las más importantes obras del modernismo valenciano y una de las mejores del modernismo español, combinado el hierro con la obra de fábrica.

Hay dos arquitectos que representan el influjo de la «Secesión» en Valencia especialmente son:

- **Vicente Ferrer** (1874-1961), es autor de una obra única construida para su familia, la Casa Ferrer, en la calle Cirilo Amorós, 31, de Valencia. Luego se retiró de la profesión activa dedicándose a un cargo burocrático. Tiene referencia a la arquitectura de Olbrich, y

- **Demetrio Ribes** (1877-1921), quizás uno de los mejores arquitectos, que conquistó pronta fama con la estación de ferrocarril de Valencia.

Estudió en Barcelona pero terminó su carrera en Madrid, donde se hubiera quedado a trabajar si la Compañía del Norte no le encarga su Estación Central de Valencia en 1906. No olvidemos que Ribes es un año más joven que Antonio Palacios y de su mismo curso.

El V Congreso Nacional de arquitectos, celebrado del 21 al 30 junio 1909, entre otras debido al éxito de las Exposición Regional de Valencia, en este Congreso se escucharon diversas ponencias sobre la reforma de la enseñanza en las escuelas, la reglamentación de servicios del Estado, y la intervención del arquitecto en la realización de asociaciones profesionales. Uno de los destacados ponentes por Francisco Mora.

La arquitectura racionalista valenciana en los años 30 se consolida con las nuevas demandas, en este momento de gran inmigración en la ciudad y con un proletariado industrial que necesita viviendas y carece de medios económicos, debido a la crisis económica anterior.

Russafa no brillará durante este periodo en la producción arquitectónica, pero encontramos uno de los mejores ejemplos en la obra del arquitecto Enrique Pecourt en el edificio situado en la calle Donoso Cortes número uno construido en 1934 para un familiar como ejemplo puro de la arquitectura GATEPAC.

Enrique Pecourt también participará en los estudios para la reordenación del entorno de la estación junto a otros arquitectos, Sancho y Liern.

Junto a **Enrique Pecourt** y **Ramón Liern**, debemos citar otros contemporáneos como **Luis Sancho Coloma**, **Julio Peris Pardo** y el grupo de arquitectos de **Rieta**, **Borso**, **Albert**, **Artal**, **Pedros**, **Testor** y **Viedma**.

En este momento la arquitectura burguesa es superada por arquitectura obrera para la clase media cada vez más mayoritaria durante este periodo el arquitecto de élite desaparece apareciendo el profesional para la clase media acomodada.

Otro grupo de arquitectos de este periodo tardío serán **Goerlich**, **Almenar**, **Gómez Davó**, **Carbonell**, **Mora** y **Viedma**. En 1931 Mora diseña y comienza la escuela industrial de la orden calle Reino de Valencia.

Aunque fuera del ámbito del ensanche debemos citar un conjunto de casas baratas del arquitecto **Enrique Viedma** conocido como "la Finca Roja" construida en 1933, que reúne dos elementos de especial importancia el primero ser un ejemplo de arquitectura expresionista de raíz holandesa y de otra parte por incorporar el concepto de manzana del plan Cerda, a construir un

edificio dotado de patio interior con accesos desde el exterior y desde las cajas de escalera, los bajos comerciales abiertos al interior y un espacio central para el ocio y recreo

La guerra civil, es un punto de inflexión en el crecimiento de la ciudad, en 1938 se produce una caída de las exportaciones y un descenso de la construcción que no recuperará su riesgo hasta finales de los 50, en la que se recuperen los indicadores económicos en parte gracias a resurgir de la naranja.

Durante los años 50 hay tres hitos importantes en la ciudad, el primero de ellos la riada de 1957, el segundo la promulgación de la Ley del Suelo de 1956 y su entrada en vigor y finalmente la creación del Ministerio de la Vivienda en 1957 en estos tres hitos simultáneos; supone un punto de inflexión en el urbanismo valenciano.



Fig.92. Edificio calle Donoso Cortés, 1. De Enrique Pecourt. Fuente: Guía de Arquitectura de Valencia.

**18.2 RELACIÓN DE OBRAS Y PROYECTOS EN EL BARRIO DE
RUSSAFA, ATRIBUIDAS A LOS ARQUITECTOS, EN EL PERIODO
ECLÉCTICO COMPRENDIDO ENTRE LOS AÑOS 1875-1925**



Fig.93. Edificaciones construidas entre 1887 y 1911, según datos catastrales. Fuente: Elaboración propia.

18.2 Relación de obras y proyectos en el barrio de Russafa, atribuidas a los arquitectos, en el periodo Ecléctico comprendido entre los años 1875-1925.

FRANCISCO ALONSO MARTOS.

1924 Sucursal de la Asociación de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España en la Gran Vía Germanías, esquina a la calle de Gibraltar

FRANCISCO ALMENAR QUINZÁ. (1876-1936).

Título en Barcelona en 1904. Presidente del Círculo de Bellas Artes, del Valencia Club de Fútbol y de la Sociedad Filarmónica. Arquitecto del Catastro. Bibliotecario de la Asociación de Arquitectos. Caballero de la Real Orden de Carlos III. Académico de la de Bellas Artes de San Carlos y correspondiente de la de San Luis. Jefe de Negociado de 1ª Clase del Cuerpo de Arquitectos de Hacienda. Arquitecto de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad. Arquitecto de la Sociedad de Seguros Mutuos contra incendios. Vocal Académico de la Comisión Provincial de Monumentos, de la Junta del Palacio de Justicia y del Patronato del Musco Provincial.

Obras:

Colón, 80. (Anterior al año 17.) Barcas, 2, en 1917. Terminación de la Iglesia de los Dominicos. Planos para el Camarín de la Basílica de los Desamparados, 1912. Banco de Londres, 1917 (?). Varias obras en la Exposición, 1909 (Palacio Agricultura, Teatro Circo, Pabellón de Abaniqueros, Pabellón de Automóviles, Pabellón de la Música, Galería para el Concurso de ganaderos). Edificio vivienda Cirilo Amorós, 80. Teatro Martí.

Obras en Rusafa:

- 1913 Chalet en Ruzafa s/n.
- 1914 Casa particular en la calle Sueca.
- 1922 Casa particular en la Avda. de Victoria Eugenia.

JOAQUÍN MARÍA BELDA IBAÑEZ .(1839-1912).

Título en Madrid 1869. Fue Arquitecto Provincial en 1872. Entró en la Junta del V Congreso Nacional de Arquitectura celebrado en Valencia, 1910. Catedrático de la Escuela de Ingenieros Agrónomos. Académico de San Carlos con el cargo de Vicepresidente de la Sección de Arquitectura.

Obras:

Capilla y Salón de Actos Públicos de San José. Colegio Niños

Huérfanos de San Vicente, 1853 (?); Colegio Notarial 1883 (no el actual). Reconstrucción de la Iglesia de la Compañía de Jesús, 1886. Iglesia de la Beneficencia, 1876. Cárcel, 1903. PP. Carmelitas de Alboraya. Iglesia de la Virgen del Castillo (Cullera) (1891-1897).

Obras en Rusafa:

- 1882 Casa para Justino Pérez en la calle Ruzafa.

EDUARDO BURGOS BOSCH.

- 1923 Casas para Jose M^a Gallego en la Gran Vía Germanías.

CARLOS CARBONELL PANELLA.

- 1903 Casa Roig en la calle Maestro Aguilar núm. 21
- 1913 Casa para Josefa Cabellón en la calle Puerto Rico.
- 1924 Dos casas particulares en la calle Cuba.
- 1925 Casa Salón en la calle de Gibraltar

JOSE MANUEL CORTINA PÉREZ . (1868-1950).

Título en Madrid en 1891. Pertenecía a lo "Rat Penat". Bibliotecario de la Asociación de Arquitectos. A partir de 1929, fue Director del Centro de Cultura Valenciana. Secretario del V Congreso Nacional de Arquitectura en Valencia, 1910. Arquitecto Municipal en 1900.

Obras:

Caballeros, 8. Casa Oroval (destruida). Chaflán Sorní-Colón. Sorní, 6. Sorní, 14. Somí, 27. Félix Pizcueta, 5. Interior neoárabe del Teatro Eslava, 1908. Palacio Puchol (Villarreal). Chalet en Paterna, 1892. Avenida José Antonio. Chalet de Torrente. Chalet "el Palasiet" (Villarreal). Chalet de Rocafort. Casa Paya. Instituto Oftalmológico del doctor Viciano. Ermita de la Mar-chuguería (Gandía). Ermita de Nuestra Señora del Carmen (Teruel). Monumento funerario al Teniente Cortina (Paterna). Chalet "La Barraca" (Bétera). Panteones: Familias Puchol y Sarthou, Oyangurcn, Martín Echeveste, Elias Martínez Boronat. Krauser, Pascual y Bordón, Cortina, Morris Coolcy y Monterde. Regimiento Seima. Restauraciones: Colegiata de Gandía, Corpus Christi de Valencia, Escalera Museo Arqueológico.

Obras en Rusafa:

- 1898 Tenencia de Alcaldía en la zona de Ruzafa.
- 1908 Teatro Eslava en la calle Ruzafa.
- 1901 Casa Aparici en la calle Ruzafa.

LORENZO CRIADO OLTRÁ.

1924 Casa particular en la Avda. del Antiguo Reino, 3.
1925 Casa particular en la Avda. del Antiguo Reino, esquina a Juan Bort.

EMILIO FERRER GISBERT.

Título en Barcelona, 1902. Arquitecto Municipal de Alcira y Carcagente. Director Facultativo de la Acequia Real del Júcar.

Obras en Rusafa:

1914 Cine Ideal en la calle Corset.

JAVIER GOERLICH LLEÓ.

1917 Casa de Juan Sala en la Gran Vía Germanías.
1921 Casa de Angela Ferrer en la calle Sueca.

ANTONIO GÓMEZ DAVO.

1924 Casa de Francisco Alonso en la calle Cádiz núm. 32.

EUGENIO LÓPEZ ARACIL.

1917 Edificio de la Sociedad Cooperativa La Maquinista, en la calle Sueca, esquina a Buenos Aires.

MANUEL PERIS FERRANDO. (1872-1934).

Título en Barcelona, 1898. Arquitecto de la Caja de Ahorros. Arquitecto Diocesano desde 1927. Arquitecto Municipal en 1900.

Obras:

Gran Vía Marqués del Turia, 9 (1908). Gran Vía Marqués del Turia, 39. Conde Salvatierra, 29. Conde Salvatierra, 31. Plaza de la Almoína, 4 (1906). Jorge Juan, 4. Colón, 68. Convento y Residencia de los PP. Capuchinos, en calle Cirilo Amorós (hoy destruido). Convento Capuchinas, Tránsitos (1913). Hospital de Fontillcs. Teresianas Capuchinas de Godella. Casa de la Purísima de Alacuás. Escuelas Salesianas.

Obras en Rusafa:

1925 Casa Amparo Vidal en la calle Francisco Sempere.

VICENTE RODRÍGUEZ MARTÍN.

1906 Casa para Jaime Rivelles en la calle Cádiz.

GERARDO ROIG GIMENO.

1922 Casa para José Lleó en la calle Vivóns.

RICARDO VAUTEREN ILARIO.

1913 Dos casas para Vicente Añón en la calle paralela a Corset.

ENRIQUE VIEDMA VIDAL.

1915 Casa para Jacinto Zurriaga en la calle de Sueca.

**18.3 RELACIÓN DE OBRAS Y PROYECTOS EN EL BARRIO DE
RUSSAFA, ATRIBUIDAS A LOS ARQUITECTOS, EN EL PERIODO
ECLÉCTICO COMPRENDIDO ENTRE LOS AÑOS 1926-1936**



Fig.94. Edificaciones construidas entre 1929 y 1949, según datos catastrales. Fuente: Elaboración propia.

18.3 Relación de obras y proyectos en el barrio de Russafa, atribuidas a los maestros de obra, en el periodo Ecléctico comprendido entre los años 1926-1936

VICENTE BOCHONS LLORENTE.

1900 Casa para Miguel Gil en la calle de Ruzafa nº12 y 14
1903 Casa para Antonio López en la calle de Ruzafa nº 70

VICENTE CERDÁ.

1906 Casa para Vicente Chirivella en la calle Maestro Aguilar

MANUEL GARCÍA SIERRA.

1906 Dos casas para Eustaquio Navarro en la calle Buenos Aires
1909 Casa Ramos en la calle Gibraltar
1913 Casa Ramos en la Avenida del Antiguo Reino.

RAFAEL MORENO.

1906 Casa para Tomás Navarro en la calle Cádiz

JOSÉ PERIS MARTÍNEZ.

1922 Casa para Rafael Santos en la calle 44 del plano del Ensanche
1922 Casa para A. Maragat en la calle de Sueca.
1923 Casa para J. Lleó en la calle Cádiz, esquina a Puerto Rico.
1925 Casa para J.Mª Bultí en la calle Luis Santángel

Relación de obras y proyectos en el barrio de Russafa, atribuidas a los arquitectos en el periodo Ecléctico Tardío y Art-Decó comprendido entre los años 1926-1936.

LUIS ALBERT BALLESTEROS.

1930. Casa para Alberto Villalba en calle Cádiz.

FRANCISCO ALMENAR QUINZÁ.

1926 Casa para Marcos Porta en Avenida del Antiguo Remo de Valencia.
1927 Casa para Andrés Américo en Doctor Sumsi 6
1927 Casa para Enrique Bellido en Doctor Sumsi
1931 Casa para María Ballester en calle Pedro III el Grande.

EMILIO ARTAL FOS.

1926 Casa para Francisco González en Cuba esquina Literato Azorín.
1926 Casa para Antonio García en calle Cuba.
1927 Casa para José Lleo en Pintor Gisbert
1928 Casa para Ricardo Alberola en calle Cuba.
1928 Casa para Manuel Muñoz en calle Cádiz.
1929 Casa para Ramón Peralta en calle Pintor Gisbert.
1929 Casa para José Puchades en plaza Doctor Landete.
1929 Reforma fachada para Dolores Piquert en Paseo Ruzafa, 12.
1930 Casa para Pascual Serrano en calle Cádiz.
1930 Casa para Amadeo Puchalt en calle Pedro III el Grande
1930 casa para Lamberto y José Teruel en calle Matías Perelló.
1930 Ampliación y reforma del edificio de Sevilla, 12.
1931 Casa para Vicente García en Avenida del Antiguo Reino Valencia.
1931 Casa para Francisco Gimeno en calle Pintor Salvador Abril.
1931 Casa para Amadeo Puchalt en calle General Prim.
1935 Casa para José Micó en Gran Vía Gemanias, 3.

JULIO BELLOT SENENT.

1934. Casa para Mariano Simo en Avenida Antiguo Reino esquina Joaquín Costa.
1935. Casa para Mariano Simo en avenida Antiguo Reino esquina Joaquín Costa.

CAYETANO BORSO GONZÁLEZ.

1929. Casa para Emilia Aguilar calle Sevilla. 15.
1931. Casa para Carlos Mascarell en Cádiz. 63.

VÍCTOR BUESO BELLOT.

1933. Casa para Antonio Molla en calle Matías Perelló

EDUARDO BURGOS BOSCH.

Obras en Rusafa:

- 1929. Casa para Agustín Hurtado en la calle Cuba.
- 1932. Casa para Lorenzo Mico en calle Pedro III el Grande esquina Carlos Cervera.

CARLOS CARBONELL PAÑELLA.(1878-1933).

Título en Barcelona, 1897. En 1902 viene por oposición al Ayuntamiento de Valencia y es nombrado Arquitecto del Municipio (sección Pavimentos y Alcantarillado). Participó en la Junta del V Congreso Nacional de Arquitectos, celebrado en 1910 en Valencia. Asociado corresponsal de la Asociación de Arquitectos de Cataluña. Arquitecto de las Exposiciones Valencianas en 1909 y 1910.

Obras:

Ayuntamiento, junto con Mora, en 1915 (proyecto). Finca Gran Vía (Estudios Barreira). Cirilo Amorós, 29. Cirilo Amorós, 76. Trabajó en las Exposiciones 1909-1910 (Pabellón Oriental, Pabellón de Fomento, Salón de Actos, Gran Pista, Polvorín y Cobertizo, Cuadras, Cinematógrafo).

Obras en Rusafa:

- 1926. Casa para Manuel Martínez en calle Alcoy esquina Gran Vía Germanías.
- 1927. Casa para Tomás Sánchez en Avenida del Antiguo Reino esquina calle Martí.
- 1930. Tres casas para Agustín Hurtado en Doctor Sumsi.
- 1933. Casa para José Fort en calle Cuba esquina Gran Vía Germanías.

JUAN BAUTISTA CARLES LLAMOSI .

Obras en Rusafa:

- 1929. Casa para Vicente Tamarit en calle Doctor Sumsi
- 1929 Casa para Pilar Boigues en calle Puerto Rico.
- 1932 Casa para Ricardo Bayona en Avenida del Antiguo Reino.

MANUEL CERVERA ARANDA.

Obras en Rusafa:

- 1933 Casa para José Pérez Valls en calle Pedro III el Grande.

JOSÉ CORT BOTÍ.

Obras en Rusafa:

- 1933. Casa para Ramón Martí en avenida del Antiguo Reino.

LUIS COSTA SERRANO.

Obras en Rusafa:

- 1926. Casa para Bruno Villanueva en calle Gibraltar
- 1926. Casa para Amadeo Mortes en calle General Sanmartín.
- 1928. Casa para Amadeo Mortes en calle Pintor Salvador Abril.
- 1928. Casa para Amadeo Mortes en Avenida Antiguo Reino esquina Maestro Gozalbo.

LORENZO CRIADO OLTRÁ.

Obras en Rusafa:

- 1926. Casa para Ramón Ferrer en calle Pintor Salvador Abril.
- 1926. Casa para Román Rodríguez en avenida del Antiguo Reino.
- 1926. Casa para Salvador Salcedo en calle Buenos Aires.
- 1926. Casa para José Pons en calle Pintor Salvador Abril.
- 1926. Casa Antonio Gamborino en calle San Valero.
- 1926. Casa para Ricardo Ferrando en calle Puerto Rico
- 1927. Casa para Francisco Novella en calle Pintor Gisbert.
- 1927. Casa para Jose Vila en calle Maestro Aguilar.
- 1927. Casa para Ernesto Vidal en calle Pintor Salvador Abril.
- 1927. Casa para Ricardo Bayona en avenida del Antiguo Reino esquina Joaquín Costa.
- 1927. Casa para Vicente Martínez Romualdo en calle Pintor Salvador Abril.
- 1928. Casa para Salvador Company en calle Romeo de Corbera junto a calle Vivons.
- 1928. Casa para Filiberto Chulia en calle Matías Perelló 9,
- 1928. Casa para Enrique Diez en avenida del Antiguo Reino esquina Almirante Cadarso.
- 1930. Casa para Francisco Peris y Ricardo Ferrando en calle Puerto Rico.
- 1930. Dos casas para Luis Salom en calle Cuba.
- 1931. Casa para Vicente Monfort en avenida del Antiguo Reino.
- 1933. Casa para Tomas Gimeno en calle Puerto Rico 52.

SALVADOR DONDERIS TATAY.

Obras en Rusafa;

- 1926. Casa para Pilar y Amparo Vidal en calle Matías Perelló.
- 1927. Casa para Juan Chover en Gran Vía Germanías.
- 1928. Casa para Luis Burguet en calle Castellón.
- 1931. Casa para Eduardo Juan Babiloni en calle Pintor Salvador Abril
- 1933. Casa para Josefa Giner calle Ruzafa esquina Denia.
- 1933. Casa para Julio Esteban en calle Sueca.
- 1935. Casa para José Requena en calle Cuba esquina Literato Azorín.

ALFONSO GARÍN ORTOLÁ. (1890-1943).

Título en 1917. Oficial de primera clase del cuerpo de Arquitectos de Hacienda.

Obras: Actual Parque de Bomberos: Calle Amadeo Saboya, 8. C. Palleter, 1935.

Obras en Rusafa:

- 1926. Casa para José Soler en calle Alcoy.
- 1926. Casa para Ramón Sánchez Buendía en calle Alcoy.
- 1926. Casa para Manuel Vivo en calle Sevilla.
- 1926. Casa para Andrés Pastor en calle Maestro Gozalbo.
- 1927. Casa para Ramón Rosales en calle Cádiz.
- 1927. Casa para Vicente Añón en calle Puerto Rico.
- 1927. Casa para Carmelo Muñoz y Joaquina del Alisal en calle Cádiz
- 1927. Casa para Alberto Villalba en calle Vivons.
- 1927. Casa para Emilia Aleixandre en calle Vivons.
- 1927. Casa para Lorenzo Mico en calle Sornells.
- 1927. Casa para Vicente Boigues en calle Sueca.
- 1927. Casa para Rosendo Torregrosa en calle Maestro Gozalbo.
- 1927. Casa para José Ros en calle Cádiz.
- 1927. Casa para José Alba en calle Sueca.
- 1928. Casa para Emilio Aleixandre en calle Vivons esquina Matías Perello.
- 1928. Casa para Francisco Verdeguer calle Doctor Sumsi esquina Matías Perelló.
- 1928. Casa para José García Suay en calle Pintor Salvador Abril.
- 1928. Casa para Ramón Rosales en calle Cádiz esquina Vivons.
- 1938. Casa para Lorenzo Mico en calle Vivons.
- 1928. Casa para José García Suay en Avenida Peris y Valero.
- 1928. Casa para Francisco Castello en calle Pintor Gisbert
- 1928. Casa para Javiera Aguilar calle Pintor Gisbert

- 1928. Casa para Francisco Faus en calle Doctor Sumsi.
- 1928. Reforma del Cine Ideal en calle Sevilla esquina Denia.
- 1929. Casa para Vicente Boigues en calle Sueca.
- 1929. Casa para Lorenzo Mico en calle Sornells.
- 1929. Casa para Carmelo Muñoz en calle Cádiz.
- 1929. Casa para Francisco Gimeno en calle Sueca esquina Denia.
- 1930. Casa para Ricardo Murqué en calle Cádiz
- 1930. Casa para Francisco Gimeno en calle Denia
- 1930. Casa para Lorenzo Mico en Vivons. 25.
- 1930 Casa para Manuel Blay en Cádiz. 86.
- 1930. Casa para Enrique Miralles en calle Castellón.
- 1930. Casa para Lorenzo Mico en calle Cádiz
- 1930. Casa para Manuel Blay en calle Matías Perello.
- 1930. Casa para Edelmira L. Morant en calle Carlos Cervera.
- 1931 Casa para Lorenzo Mico en calle Matías Perelló
- 1931. Casa para Vicente Llopis en Matías Perelló, 5.
- 1931. Casa para Manuel Blay en calle Matías Perelló.
- 1931. Casa para Enrique Olaya en calle Sueca
- 1931. Casa para Manuel Blay en calle Cadiz esquina Carlos Cervera
- 1933. Casa para Vicente Bargues en calle Matías Perelló.

JUAN FRANCISCO GUARDIOLA.

Obras en Rusafa:

- 1926. Casa para José Belenguer en calle Cuba.
- 1926. Casa para Filiberto Chulía en calle Maestro Aguilar.
- 1926. Casa para Vicente Bailach en calle Puerto Rico.
- 1927. Casa para Ignacio Botella en calle Cuba.
- 1927. Casa para Filiberto Chulía en calle Doctor Sumsi esquina Matías Perelló.
- 1928. Casa para José Belenguer en calle Cádiz.
- 1928. Casa para José Lleo en calle Cádiz.
- 1930. Casa en la calle Castellón.
- 1932. Casa para Vicente Bailach en Puerto Rico, 35.
- 1935. Casa para Julio y Luis Alonso en calle Sueca.

JOSÉ JIMENO GARCÍA.

Obras en Rusafa:

- 1926. Casa para José Candela en calle Gibraltar.

RAMÓN LIERN CEBRIÁ.

Obras en Rusafa:

- 1932. Casa para Miguel Bellver en calle Sueca.

EUGENIO LÓPEZ ARACIL.

Título en Madrid, 1904. Arquitecto Municipal. Profesor de Ascenso de la Escuela Superior de Industrias.

Obras en Rusafa:

1929. Casa para Vicente Gardo en calle Tomasos esquina Maestro Aguilar.

ADRIÁN LLOMBART ALEGRET.

Título en Barcelona, 1907.

Obras:

Escuelas de Tabernes de Valldigna.

Obras en Rusafa:

1928. Casa para Valentín Jaunsarás y Enrique García March en calle Pintor Gisbert.

1930. Casa para Francisco Salvador en calle Cuba esquina Puerto Rico.

1931. Casa para Valentín Jaunsarás y Enrique García en calle Puerto Rico.

1931. Casa para Vicente García en calle Sueca.

1931. Casa para Vicente Raimundo en calle Sueca.

1931. Casa para Valentín Jaunsarás y Enrique García en calle Puerto Rico.

1931. Casa para Vicente García Villanueva en calle Pedro III el Grande.

1931. Casa para Ricardo Orero y Francisco Esteban en avenida del Antiguo Reino.

1932. Dos casas para Vicente García Villanueva en calle Pedro III el Grande.

MIGUEL MARTÍNEZ ORTEGA.

Obras en Rusafa:

1932. Casa para Vicente Vila en calle Cuba.

1932. Casa para Vicente Vila en avenida Antiguo Reino.

1932. Casa para Matías Beneyto en Luis Santángel. 17

1933. Casa para Vicente Lluesma en Cuba. 45.

1933. Casa para José Miralles en calle Cuba.

1934. Casa para Ramón Alonso en calle Cuba

1934. Casa para Salvador Sáez en calle Matías Perello.

1934. Casa para Ramón Alonso en calle Literato Azorín.

1935. Dos casas para Antonia Maestre en calle Gibraltar.

1935. Dos casas para Antonia Maestre en calle Literato Azorín.

FRANCISCO MORA BERENGUER.

Obras en Rusafa:

1927. Casa para Alberto Villalba en calle Vivons.

1928. Dos casas para Francisco Font de Mora en calle Pintor Salvador Abril.

1930. Escuela Industrial en Avenida del Antiguo Reino.

SALVADOR PASCUAL.

Obras en Rusafa:

1934. Casa para Ricardo García Guitart en avenida del Antiguo Reino.

1935. Casa para Julio Esteban en calle Sueca

1935. Casa para Antonio Rodrigo en calle Carlos Cervera.

1935. Casa para Julio Esteban en calle Pedro III el Grande.

ENRIQUE PECOURT BETÉS.

Obras en Rusafa:

1931. Casa para Manuel Lucía en Clero. 6-8.

1935. Casa en calle Donoso Cortes esquina Ruzafa.

JOSÉ PEDRÓS ORTIZ.

Obras en Rusafa:

1928. Edificio de la Casa de la Democracia en Gran Vía Germanías.

MANUEL PERIS FERRANDO.

Obras en Rusafa:

1927. Casa para Enrique Llop en calle Pintor Gisbert

JOSE PERIS MARTÍNEZ.

Obras en Rusafa:

1926. Casa para Ramón Sanchez Buendía en calle Gibraltar.

1926. Casa para Vicente Gardo en calle Matías Perelló.

1926. Casa para Fermín Vidal en calle Buenos Aires

1926. Casa para Francisco Gimeno en calle Castellón.

1926. Casa para Ramón Sánchez Buendía en calle General Sanmartín.

1927. Casa para Francisco Verdeguer en calle Matías Perelló.

1927. Casa para Joaquín Pascual en calle Cádiz.

1927. Casa para Ricardo Bayona en Avenida Peris y Valero.

1927. Casa para Rafael Muñoz en calle Castellón.

1927. Casa para Vicente Gradó en calle Pintor Salvador Abril.
 1927. Casa para Tomás Hurtado en calle Matías Perelló.
 1927. Casa para José Lleó en calle Cádiz.
 1928. Casa para Joaquín Pascual en calle Cádiz.
 1928. Vivienda y ampliación del Garaje Martí en avenida del Antiguo Reino (en colaboración con Lorenzo Criado y Eugenio López).
 1928. Casa para Martín Matías en calle Luis Santángel.
 1928. Casa para Filiberto Chuliá en calle Matías Perelló.
 1929. Casa para Román Esteban en calle Cádiz.
 1929. Casa para Antonio Giménez y Eduardo Castells en calle Cuba.
 1929. Casa para Ramón Ortega en calle Cádiz.
 1929. Casa para Emilio Aleixandre en calle Cádiz
 1929. Casa para José Lleó en calle Gibraltar
 1929. Casa para Manuel Cortes en Gran Vía Germanías.
 1929. Casa para Estanislao Ortega en calle Cádiz.
 1929. Casa para Antonio Raga y Amadeo Puchalt en calle Puerto Rico.
 1929. Garaje para Antonio Peris en avenida Peris y Valero.
 1930. Casa para Emilio Aleixandre en calle Cádiz.
 1930. Casa para Federico Salcedo en avenida Peris y Valero.
 1930. Casa para Francisco Gimeno en calle Cádiz.
 1930. Casa para Román Esteban en calle Cádiz.
 1930. Casa para Vicente Vivo en calle Sornells esquina Matías Perello.
 1930. Casa para Gonzalo Casanova en calle Cádiz.
 1930. Casa para Agustín Romero en calle Sornells.
 1930. Casa para Cándido Martí en calle Puerto Rico.
 1930. Casa para Francisco Moret en calle Cádiz.
 1930. Casa para Fortunato Zurita en calle Buenos Aires.
 1930. Casa para Vicente Salcedo en calle Cádiz.
 1931. Casa para Vicente Vivó en calle Pedro III el Grande.
 1931. Casa para Rafael Tatay en avenida Peris y Valero.
 1931. Casa para Vicente Gardó en calle Doctor Sumsi.
 1931. Casa para Emilio Aleixandre en calle Cadiz esquina Matías Perelló.
 1931. Casa para Julio y Román Esteban en calle Cádiz.
 1931. Casa para Gonzalo Casanova en calle Luis Santángel.
 1931. Casa para Lorenzo Mico en calle Matías Perelló.
 1931. Casa para Manuel García en calle Sueca.
 1931. Casa para Vicente Salcedo en calle Pedro III el Grande
 1931. Casa para Tomas Gimeno en calle Doctor Sumsi.
 1931. Casa para Federico Salcedo en avenida Peris y Valero.
 1931. Casa para Vicente Vivo en calle Sueca.
 1931. Casa para Pascual Serrano en calle Pedro III el Grande.
 1931. Casa para Vicente Castillo en calle Luis Santángel.
 1931. Casa para Alejandro Navarro y Ramón Sanmartín en calle Doctor Sumsi.
 1931. Casa para Vicente Romeu en Cuba. 52.
 1931. Casa para José María Olmos. Ramón y José Castello calle

Pintor Salvador Abril.
 1932. Casa para Julio y Román Esteban en calle Cádiz
 1932. Casa para Matías Beneyto en calle Doctor Sumsi
 1932. Casa para Francisco Ferrando en calle Reina Doña María.
 1932. Casa para Rafael Cardells en calle Pintor Salvador Abril.
 1932. Casa para Federico Salcedo en avenida Peris y Valero.
 1932. Casa para Emilio Aleixandre en calle Cádiz
 1932. Portada comercial en Paseo Ruzafa. 72.
 1933. Casa para Federico Salcedo en calle Cuba

JULIO PERIS PARDO.

Obras en Rusafa:

1934. Casa para Vicenta Gisbert en Avenida Peris y Valero, 200-202.

MARIANO PESET ALEIXANDRE.

Obras en Rusafa:

1926. Casa para Enrique Ibáñez Girones en calle Pintor Salvador Abril.
 1929. Casa para José Coltell en calle Maestro Aguilar. 17-19.
 1935. Casa para sí mismo en calle Matías Perelló.
 1935. Casa para Consuelo Muñoz en calle Matías Perelló.

JOAQUÍN RIETA SÍSTER.

Obras en Rusafa:

1926. Casa para Filomena Síster en calle Pedro III el Grande.
 1927. Casa para Miguel Gil en avenida del Antiguo Reino.
 1927. Casa para Emilio Campos en calle Pedro III el Grande
 1929. Casa para Enrique Peralta en calle Pedro III el Grande.
 1929. Dos casas para Vicente Martínez Romualdo en calle Doctor Sumsi.
 1929. Casa para Juan Sala en calle Cuba.
 1932. Casa para José Burriel en calle Buenos Aires.
 1933. Casa para José Burriel en calle Buenos Aires.
 1934. Casa para Salvador Lis en calle Buenos Aires.

JUAN RÍOS COGOLLOS.

Obras en Rusafa

1929. Casa para Ernesto Vidal en avenida Antiguo Reino.
 1930. Casa para José Vilanova en calle Cádiz.
 1930. Casa para Antonio Rosello en avenida Antiguo Reino.
 1930. Casa para Francisco Orient en calle Cádiz
 1930. Casa para Antonio Pico en calle Pintor Gisbert.
 1930. Casa para Agustín Medina en avenida Antiguo Reino.

1930. Casa para José Castelló en calle Doctor Serrano.
1930. Casa para Juan Baixauli en calle Matías Perelló.
1931. Casa para Francisco Verdeguer en calle Matías Perelló.
1931. Casa para Ernesto Vidal en calle Maestro Serrano.
1931. Casa para Agustín Medina en avenida Antiguo Reino. 65.
1931. Casa para Vicente Tatay en calle Doctor Sumsi.
1931. Casa para José María Buelti en calle Luis Santángel.
1931. Casa para Francisco Verdeguer en calle Matías Perelló esquina Cádiz

ANGEL ROMANÍ VERDEGUER.

Obras en Rusafa:

1929. Casa para Adelina España en calle Luis Santangel.
1931. Casa para José Requena en calle Sueca.

LUIS SANCHO COLOMA.

Obras en Rusafa :

1934. Casa para Rafael Hurtado en calle Doctor Sumsi.

JOSÉ LUIS TESTOR GÓMEZ.

Obras en Rusafa:

1932. Casa para José Contell en calle Pedro III el Grande.
1932. Casa para Rosendo Martí en calle Pintor Salvador Abril.
1932. Casa para Constantina Quiles en calle Pintor Salvador Abril.
1932. Casa para Trinidad Alpera en calle General Prim.
1933. Casa para Bautista Balaguer en calle Buenos Aires.
1933. Casa para Manuel Silvestre en calle Buenos Aires.
1935. Casa para Emilia Aguilar viuda de Layana en Sevilla. 11.
1935. Casa para Ricardo Alberola en calle Sueca.
1935. Casa para Consuelo Ruiz Baixauli en calle Literato Azorín.

VICENTE VALLS GADEA.

Obras en Rusafa:

1932. Casa para Juan Aznar y José Tomas en calle Pintor Salvador Abril.
1933. Casa para José Pascual y Evaristo Picher en calle Pintor Salvador Abril.
1933. Casa para Ramón y José Castelló y José María Olmos calle Cádiz esquina Denia.
1933. Casa para Enrique Chirivella calle Matías Perelló esquina Luis Santángel.
1934. Casa para Vicente Tatay en calle Literato Azorín.
1935. Casa para José Tormo en c/ Pintor Salvador Abril.
1935. Casa para Ricardo Oliete en av. Peris y Valero 195.

ENRIQUE VIEDMA VIDAL.

Obras en Rusafa :

1933. Casa para Joaquín Martínez en calle Buenos Aires.



BLOQUE C

CARACTERIZACIÓN DEL BARRIO DE RUSSAFA



Fig.1. En la página anterior fotografía de la Calle Cuba, 9 (1900)

Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

Fig.2. Recorte del ámbito de Russafa del plano de 1608. NOBILIS AC REGIA CIVITAS VALENTIE IN HISPANIA. Antonio Manceli.

Fuente: E.p. sobre Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.

19.1 El pueblo de Russafa y el origen de su Nombre

"Contemple una palma en al-Rusafa, en el Occidente lejano, de su patria apartada.

Le dije: Ambos estamos en una tierra extraña.
¡Cuánto hace que vivo apartado de los míos!
Creciste en un país donde eres extranjera y, como yo,
en el más alejado rincón del mundo habitas.

Que las nubes del alba te concedan frescor en esta lejanía.
Y siempre te consuelen las abundantes lluvias".

Este poema atribuido a 'Abd al-Rahman¹, es una de primera citas escritas en las que podemos encontrar una referencia a Russafa en la península ibérica, y confirmaría el origen del nombre, puesto que Russafa significa Jardín de Palmeras.

"La palmera, se cultiva como árbol ornamental desde que 'Abd al-Rahmam envió emisarios a Siria para que le trajesen árboles que no crecían en al Andalus, granados y palmeras; los hizo plantar en al-Rusafa y en los jardines del nuevo alcázar construido en el solar del palacio de los gobernadores de Córdoba, a la orilla del Guadalquivir." ²

El trabajar con fuentes generalmente traducidas en este caso del árabe, conlleva el problema de las diversas formas que se tienen para indicar lo mismo, así pues:

"De la transcripción de esta denominación de Ruzafa, encontramos en la pertinente documentación la forma "Ruçafa" y con variantes ortográficas de la misma aparecen indistintamente "Roçafa", "Rozafa" en el "Llibre del Repartiment".

1 En el año 756 nombran emir o caudillo de al-Andalus a 'Abd al-Rahmân I (756-788), príncipe omeya que huye de los Abbâsies de Oriente

2 Citado en www.waste.ideal.es/palmera.htm

"Existen otras modalidades como "Roçaffa" y también "Ruçaffa"; Cabanilles, transcribe en castellano "Ruzafa" y también Ruçaffa, mientras que la ortografía valenciana actual propone Russafa." ³

Otro término con diferentes formas que generalmente hacen una descripción de la función, o característica del edificio es el de "munya", y que además pueden cambiar con el paso del tiempo. Las almunias se describen como palacios en las afueras de las ciudades y una de las más conocidas es la Munyat Al-Rusafa, debido a su importancia por ser construida por el primer soberano de la dinastía, 'Abd al-Rahmân al-Dajll del estado omeya occidental.

"Es la primera construcción denominada manya y las demás parecen tenerla como inspiración. Se ubicaba al norte de la ciudad, a cierta distancia, y su entorno pronto será objeto de urbanización con la creación de un arrabal y una almacabra homónimas. La ubicación ha sido confirmada por la arqueología (mediante prospecciones geofísicas de un gran edificio de 50 x 48.5 metros) 'Abd al-Rahmân la construye a principios de su reinado, llamando "a esta almunia al-Rusáfa en recuerdo de la Rusáfa de su abuelo Hisám en Siria" (Gayangos, 1843, 211)."

Las descripciones de esta edificación nos hablan de un recinto nivelado, con abundancia de agua y una frondosa vegetación⁴.

"Respecto a la variedad de plantas, un par de anécdotas nos hablan de especies exóticas introducidas aquí, como la famosa palmera a la que dedica unos versos el emir (Gayangos, 1843, 211; Fernández, 1860,128; Arjona, 1982, 24), tópico

3 CORBÍN FERRER, Juan Luis: Ruzafa la Bien Plantada. 2ª edición ampliada. Valencia. Federico Doménech, S.A. 1987. Pág. 14.

4 López Cuevas, Fernando. "La Almunia Cordobesa, entre la fuentes historiográficas y arqueológicas" Revista Onoba: revista de arqueología y antigüedad, ISSN-e 2340-4027, Nº. 1, 2013, págs. 243-260.

literario que veremos reproducido en otras ocasiones, o como la granada safari (Gayangos, 1840,209-211), traída por un embajador enviado a Siria (personaje que le da su Nombre)⁵.

“La Arruzafa (al Rusafa) según Al-Maqqarí, albergaba toda clase de plantas exóticas y árboles venidos de todos los países⁶, afirmando Ibn Sa'id en el Mugrib, que tenía un bello palacio y se llamaba Rusafa en recuerdo de la Rusafa que poseía Hisam, (abuelo de Abd al-Rahma) en Siria.⁷”

Durante el periodo los reyes taifas fomentaron los estudios y nuevas experiencias y una de ellas fue el plantar la conocida palmera en Córdoba,

“Así, por ejemplo aparecen en diversos lugares de Al-Andalus jardines botánicos, para aclimatar nuevas especies, desarrollando al mismo tiempo los ya existentes.

El predecesor de dichos jardines fue el que se instaló en el siglo VIII en la Ruzafa de Córdoba, y todos ellos significaron un considerable incremento de la agricultura, que también alcanza su cota más alta en el siglo XI.⁸”

No quedan restos en nuestra Russafa de lo que fue una finca de recreo, pero citamos por interés como era la Arruzafa de Córdoba, por cuanto se hizo como recuerdo de esta:

5 Ibidem.

6 AL-MAKKARI. *Analeftas I* pp. 304-51, en GAYANGOS. *P De: The history of the Mohammedan Dynasties in Spain*.

7 RUBIERA. M.J.. *La arquitectura en el mundo árabe 1981*, 2ª Edición aumentada 1,988 Madrid, citado por Gómez de Avellaneda Sabio, Carlos (2002).

8 Gómez de Avellaneda Sabio, Carlos. “Patio de los naranjos: el sahn como imagen del paraíso. II Congreso Internacional La ciudad en Al-Andalus y el Magreb celebrado en Algeciras. Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, a través de la Fundación El Legado Andalusi. Granada 2002.

“Las ruinas de esta almunia fueron excavadas en 1910 por D. Ricardo Velázquez Bosco y destruidas más tarde por las obras de un cortijo. Ocupaba un área de 4 hectáreas a los pies de la Sierra de Córdoba, al oeste de Madinat al-Zahra.

Se niveló el terreno mediante terrazas y se situó en la más alta el edificio residencial, cuya estructura era más modesta pero similar al de Madinat al-Zahra, y bajo ella una gran alberca de la que aún se conservan parte de los muros perimetrales⁹.

9 Instituto Cervantes (España), “Almunias y grandes mansiones” www.cvc.cervantes.es/actcult/jardin_andalusi/cordoba/almunias.htm

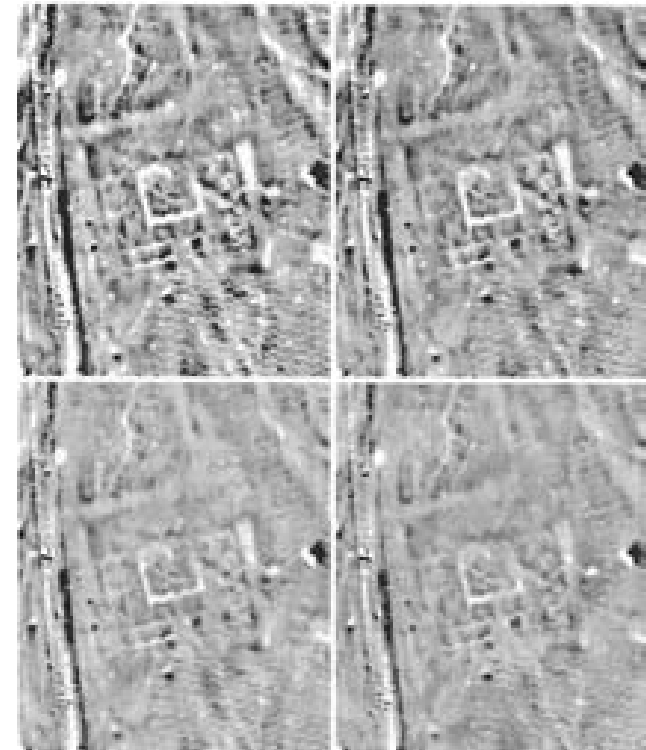


Fig.3. Posibles restos de al-Rusāfa visibles en la prospección geofísica (Murillo, 2009, 460). Fuente: Fernando López Cuevas “La Almunia Cordobesa”.

“Muy notable también la almunia de Ibn ‘Abd Al-Aziz, construida por al-Mansur Ibn Abi Amir, rey de Valencia y, otros muchos ejemplos ¹⁰”

“AI-Balansi tuvo la necesidad de establecer para sí una agradable residencia en las inmediaciones de la ciudad de Valencia rodeada de bellos jardines; y esto explica la traslación del topónimo Ruzafa, nada menos que desde la estepa de Siria a Córdoba y desde ahí a Valencia”.

Efectivamente, la Ruzafa tan elogiada en boca de poetas y escritores que surge en las huertas de las inmediaciones de Valencia, reconoce como a su fundador a Abd-Allah AI-Balansi, comúnmente apodado «el Valenciano» y que fue uno de los hijos de Abderramán I.”¹¹

La primera cita escrita que hemos encontrado de la existencia de Russafa data de 1085 en las crónicas del Cid y de Alvar Fáñez al relatar la conquista de Valencia:

“... 1085, después de la conquista de Toledo, Alfonso VI le envía como embajador al rey Almotamid de Sevilla. Cuando el destronado rey de Toledo Alcadir, apoyado por los castellanos, se apoderó del reino de Valencia, Alvar Fáñez mandaba la hueste cristiana, que hizo abrir, con el terror de su nombre, las puertas de la ciudad y se acantonó en Ruzafa, donde recibía diariamente seiscientos maravedís (dinares) de acostamiento,...”¹²”

En 1135, Al-Hiyari en su obra Mushib expresa las alabanzas de la huerta de Valencia y de Russafa:

“Ramillete fragante de España, ideal apetecido por los ojos y las almas. Dios favoreció a Valencia con una situación inmejorable y la rodeó de ríos y huertas; sólo se ven allí aguas que corren en todas direcciones, sólo se escuchan pájaros que gorjean, sólo se aspira aroma de flores; cuando se echa la mirada sobre cualquier cosa, siempre hay que decir, ésto aún es más hermoso.

Cerca de ella está la Albufera, que por el reflejo del sol en sus aguas, acrecienta la luminosidad de Valencia. Se dice que la luz de Valencia es más siempre diáfana, sin nada que turbe la mente o la vista, porque los jardines y ríos la rodean, y ni el pisar de los pies ni el soplo de los vientos levantan de su suelo polvo que enturbie el ambiente.

Su aire es sano porque está situado en el clima cuarto y participa de toda clase de bondades; tiene el mar próximo y tierra espaciosa.

Adonde quiera que vayas por ella no encontrarás más que lugares de deleite y de recreo entre los cuales los más célebres y bellos son la Ruzafa y la almunia de Ibn-Abi-Amir¹³” .

De igual modo se encuentra en la memoria de 1858 del Ensanche de Valencia una referencia a la toma de la ciudad por el Rey Jaime I, que sitió su campamento en Russafa:

“Valencia en tiempo de D. Jaime I. Valéncia no había sufrido, pues, aclaración alguna notable, al invadir su territorio las huestes de Jaime I de Aragón, al principio del año 1238.

El monarca aragonés, viniendo por Murviedro y el Puig, vino á establecer su cuartel general en la alquería de la Ruzafa (sitio de recreo).

10 Citado por Gómez de Avellaneda Sabio, Carlos (2002).

11 Corbin op.cit.

12 Crónica General, texto de Ocampo (Valladolid, 1604), página 244. Cf. Crónica del Cid, ed. Huber, pág. 142. Biblioteca virtual Menéndez Pelayo.

13 Al-Hiyari “Mushib”, 1135. citado en www.hispagua.cedex.es

Desde allí dirigió todas las operaciones del sitio, siendo de notar que una sección de caballería ocupaba una prominencia que, según las más preciosas deducciones topográficas, se elevaba en el terreno sobre el que hoy descansa San Agustín.

El Conquistador entró en Valencia en nueve de Octubre del citado año; y una gran parte de pobladores mahometanos se dirigieron á la otra banda del Júcar, con arreglo á las bases de la capitulación. El monarca distribuyó entre sus jefes y soldados los edificios y tierras abandonadas, conforme se lee en el libro de sus Donaciones, dando principio á construcciones suntuosas”¹⁴ .

¹⁴ Memoria del Anteproyecto de Ensanche de la ciudad de Valencia de 1858, Op cit.



Fig.4. 1812. PLAN DU SIÈGE DE VALENCE PAR L'ARMÉE FRANÇAISE D'ARAGON EN 1811. Dumoulin, capitán de artillería.
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.

Bernardo Espinalt y Garcia es su obra “Atlante Español o Descripción General de Todo el Reyno de España” describe entre otras la Villa de Rusafa:

“En la orilla meridional del rio Guadalaviar, cerca del Mediterráneo, a un corto paseo de la ciudad de Valencia su Capital, en terreno llano, a los diez y seis grados y veinte y siete minutos de longitud, y treinta y nueve grados y treinta minutos de latitud, está edificada la Villa de Rusafa, con doscientos vecinos en una Iglesia Parroquial, que tiene por titulares a San Valero Obispo, y a San Vicente Mártir, con un Cura Párroco, y buen número de Beneficiados: hay en ella un Convento de Monjas Franciscas, fundado por Don Martín López de Ontiveros, y dos escuelas de primeras letras.

Su término lo fertiliza el expresado rio que le hace producir trigo, cebada, maíz, seda, y toda especie de legumbres, y la huerta de toda clase de hortaliza y fruta: esta plantado de moreras, y árboles frutales, y sus montes de encinas, alcornoques, pinos y chaparros: hay en ellos caza mayor y menor, y buenos pastos para la manutención de su ganado. Son tantas las casas de campo que tiene en su inmediación, que parece una pequeña población, en donde hay doce ermitas repartidas, y en todas se dice misa los Domingos y días de fiesta.

No hay memoria de la fundación de la Villa, solo se sabe por tradición, que cuando el Rey Don Jayme conquistó la ciudad de Valencia, vivía donde esta fundada, un Moro llamado Rosafa, o Rosafát, y de este se infiere le quedo el nombre de Rusafa, cuya Villa goza la preeminencia de ser calle de Valencia, y como a tal tiene el titulo de realenga.^{15”}

¹⁵ Espinalt y Garcia, Bernardo. “Atlante Español o Descripción General de Todo el Reyno de España – Tomo VIII – Descripción del Reyno de Valencia” Madrid 1784. Paginas 179,180 y 181.

Y quizás la más conocida sea la descripción de Pascual Madoz de 1849:

“Lugar con ayuntamiento en la provincia, partido judicial, audiencia territorial ciudad g y diócesis de Valencia (10 minutos);

Situada en terreno llano al SE. de la capital; le baten los vientos del E. y S. su clima es templado y las enfermedades mas comunes tercianas y algunas inflamaciones.

Tiene 340 Casas que forman cuerpo de población; casa de ayuntamiento, cárcel, 2 escuelas públicas de niños a la que concurren sobre 200; iglesia parroquial (San Valero obispo y San Vicente mártir), servida por un cura de provisión ordinaria; un convento de monjas de Sta. Clara y 11 ermitas esparcidas por su huerta en cada una de las cuales hay escuelas de niños y niñas que se mantiene de las retribuciones particulares.

Confina el Termino por N. y O. con el de Valencia; E. río Turia y el mar, y S. Sedaví; en su radio comprende los caseríos titulados el Castellá, Torreta, Saler, Benimasot, Palmar, Pinedo y Lazareto, algunos de los cuales tienen sus artículos correspondientes (Véase).

El Terreno es flojo y de buena calidad distribuido en huerta y arrozar que se fertiliza con las aguas del río Turia que desagua en el mar por el término de Ruzafa.

Los Caminos son varios y mal cuidados, que guían a la Albufera, Ribera y otros puntos del N.; el de Valencia es bueno y está plantado de árboles.

El Correo se recibe en Valencia.

Producción: arroz, trigo, seda, cáñamo, frutas y verduras; hay caza de conejos en la dehesa.

Industria: la agrícola y 6 molinos.

Población: 1.799 vecinos, 9.075 almas.

Capital Productos 13.093.446 reales.

Imponible 525.938.

Contribución 201.476.

Con respecto a la historia de esta población, véase la de Valencia con la que esta intimamente enlazada.¹⁶”

¹⁶ Madoz, Pascual. Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar. Madrid 1849. Tomo XIII, Páginas 600 y 601.



Fig.5. Ampliación del ámbito de Russafa. 1883. PLANO DE VALENCIA y sus alrededores. Cuerpo de Estado Mayor del Ejército.

Fuente: E.p. sobre Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.

19.2 Historia de Russafa

Para conocer la historia de este Barrio, hemos utilizado diversas fuentes bibliográficas, algunas de ellas de carácter general para la ciudad de Valencia y, las menos, como monografías o separatas del Barrio de Russafa.

Para no extendernos en el conocimiento de la historia de este Barrio, y dado que otros autores han reproducido brillantemente, citaremos a continuación la bibliografía utilizada y haremos un breve resumen de aquellos elementos o hechos históricos, que, entendemos, sirven para clarificar o situar la evolución histórica de esta zona.

La relación de libros consultada, además de los citados en el apartado anterior, ha sido:

De Rafael Brines Lorente, **La Valencia de los Años 40**, de Juan Luis CORBÍN FERRER, la trilogía escrita sobre el ensanche, **“El Ensanche Noble de Valencia: Entre Colón y Gran Vía Marqués del Turia”**, **“La Avenida del Reino de Valencia y su Entorno”** y **“Ruzafa la Bien Plantada”**

Hemos obtenido material gráfico de las obras de José Huguet Chanzá de su libro **Valencia en 1888**, y de la memoria de un grupo de vecinos del barrio que han publicado **“Memorias de Ruzafa. 1935–1955”** del libro de Francisco Pérez Puche **“Valencia 1909 La Exposición Regional Valenciana”** y el libro editado por el Consell Valencià de Cultura en 1999 **“Monumentos Desaparecidos de la Comunidad Valenciana I Valencia”**.

De carácter general de la historia de la ciudad de Valencia las “clásicas” obras de Pascual Madoz, en su **“Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus Posesiones de Ultramar”** de Manuel Sanchis Guarner, **“La Ciudad de Valencia.**

Síntesis de Historia y de Geografía Urbana”, y el libro de Maria Jesús Teixidor De Oto **“Funciones y Desarrollo Urbano de Valencia”** y el libro **“La ciudad de Valencia”** de varios autores.

También para este apartado hemos utilizado un trabajo inédito no publicado, redactado por encargo del Ayuntamiento de Valencia y que el autor me ha facilitado para la elaboración la presente Tesis, cuyo título es **“Barrio de Ruzafa”**, redactado por Francisco y Amparo Taberner, Consuelo Gonzalo, Victoria Gil y Enrique Guillen..

En el **Llibre del Repartiment** el nombre del actual Barrio de Russafa aparece contemplado bajo diversos términos, como son el de “Rozafa”, “Rugafa”, “Rosafa” y “Russafa”.

Respecto del origen de la palabra Russafa, de etimología árabe, ésta significa “Jardín de Palmeras”, como prueba y evidencia del origen islámico de este núcleo, aunque de ello solo queda el nombre.

El nombre fue puesto por Al-Balansi, como tradición familiar a los palacios anteriores, como la almunia construida en Córdoba, denominada “Arruzafa” en recuerdo de los palacios construidos por su abuelo en Siria “Munyant al Russafa¹⁷”.

Aunque poco queda de aquel momento, hay que citar que cerca de la actual torre de la Iglesia de San Valero se recuerdan en una placa conmemorativa, las efemérides de la rendición: “Aquí en Ruzafa el 28 de septiembre de 1238, se firmó por el Rey moro Zayen, la rendición de Valencia a Don Jaime I de Aragón”.

La totalidad de la población de la ciudad de Valencia se constituye entre 1237 y 1244, predominando los musulmanes (40%), seguidos de aragoneses y catalanes con un 15%, respectivamente.

¹⁷ CORBIN FERRER, J.L. “Ruzafa la Bien Plantada.”

A raíz de la conquista de la ciudad de Valencia en el 1238, son muchos los pobladores valentino-musulmanes que se ven obligados a abandonar sus tierras y casas. El reparto de Russafa se inicia en septiembre de 1237.

Russafa fue una alquería en tiempos de los moros y siguió siendo un lugar de pocas casas en medio de la huerta en tiempos de los cristianos. A lo largo de los años fue evolucionando. No obstante, en el siglo XV seguía manteniendo su fuerte carácter agrícola.

Hay noticias, ya en este mismo siglo XV, de la existencia de una puerta en la muralla de Valencia cuya salida comunicaba con la huerta de Russafa. Lo agrícola y lo urbano se irían entremezclando a lo largo de los siguientes siglos.

Ya en el siglo XIX, Russafa es considerada como una población con contribuciones y servicios oficiales que nos permiten abandonar la imagen de alquería, como ya hemos visto en la anterior descripción realizada por Madoz en su Diccionario.

19.3 Situación socioeconómica en el siglo XIX

Ya a mediados del XIX tenía un casco urbano con sus calles definidas y su plaza céntrica. Por el norte limitaba con Valencia, en su parte meridional con Sueca. Comprendía la Huerta, El Saler, El Lazareto, en su parte opuesta a poniente, también la que fuera isla de la Albufera, El Palmar y las pequeñas casas de La Punta o El Castellar.

Fue muy importante para el núcleo de Russafa el periodo 1850-1868, periodo en el que fue construida la Plaza de Toros, según diseño del arquitecto Monleón, y la inauguración del ferrocarril al Grao en 1852, que tanto han condicionado el diseño actual del Barrio.



Fig.6. Límite territorial de Russafa sobre 1840.
Fuente: Ayuntamiento de Valencia. www.valencia.es

La construcción de la Plaza de Toros va a contribuir en revalorizar significativamente los terrenos comprendidos entre los dos núcleos urbanos ¹⁸, lo que sin duda ayudo al desarrollo del ensanche a partir de este momento.

¹⁸ La Justificación del efecto de la inversión pública sobre la inversión privada es analizada en el Proyecto Valuo ya citado.



Fig.7. La Plaza de Toros y la Estación del Ferrocarril.
Fuente: Ayuntamiento de Valencia "Valencia en 1888".



Fig.8. Aspecto de la ya urbanizada Avda. Victoria Eugenia tras la eliminación del ferrocarril.
Fuente: CORBÍN, J.L. "La segunda fase del Ensanche".

En junio de 1851 el municipio acordó que el día de mercado en la Villa de Russafa, sería el lunes en la Plaza del Pueblo, mercado éste que aún sigue funcionando todos los lunes en la actualidad.

Otros núcleos de actividad fueron la existencia de pequeñas industrias, como las de trituración de hueso, fábricas de guano, de jabón e incluso de producción de cerámica.

A mediados del XIX, su núcleo urbano estaba constituido por 340 casas, y su población alcanzaba los 9.000 habitantes. Diversos caminos atravesaban su término, aunque con numerosas deficiencias de pavimentación y de trazado.

Cuando en 1865 se derriba el recinto amurallado de Valencia, la ciudad comienza un proceso de expansión que absorberá el antiguo poblado, distorsionando su primitiva configuración.

La segunda mitad del XIX, será determinante en la transformación urbana de Russafa. Por un lado, el traslado del Ayuntamiento de Valencia desde su primitivo emplazamiento -en la calle de Caballeros- hasta su actual ubicación, va a significar un decisivo desplazamiento hacia el sur del centro cívico de la ciudad. Por otro, la instalación de la primitiva estación del ferrocarril, va a suponer un importante aumento de la actividad comercial en el lado meridional del antiguo casco.

El hito más importante que debemos citar en este trabajo, es la anexión a la Ciudad de Valencia, del Núcleo de Russafa y su posterior inclusión en los Planes de Ensanche de la Ciudad.

Los trámites para conseguir la anexión de Russafa, los inició el Ayuntamiento de Valencia en 1870. Siete años más tarde, el antiguo poblado se convertía en el barrio más importante del extrarradio de la capital.

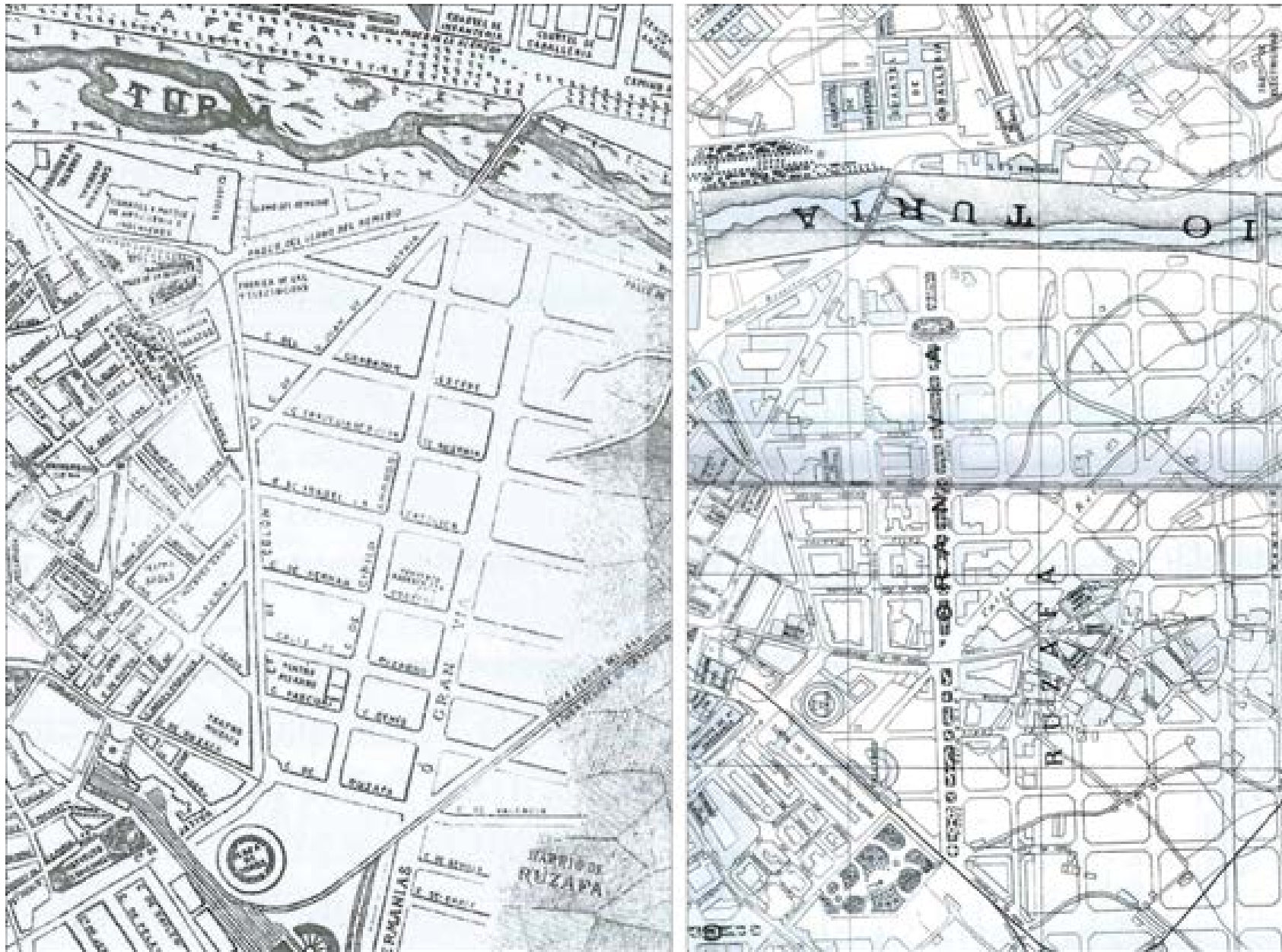


Fig.9 y 10 : Imágenes (1910) del tendido ferroviario por la actual avenida Reino de Valencia y posterior trazado por el Camino de Tránsitos.
 Fuente: CORBÍN, J.L. "La segunda fase del Ensanche".

19.4 Cronología del Barrio de Russafa

Aportamos a continuación un RESUMEN, de los hechos más importantes para comprender la situación actual del Barrio. Se incluyen los hitos urbanísticos, sociales o culturales que de un modo directo o indirecto han influido en la configuración actual del barrio.

1085 Se cita la existencia de Ruzafa en las crónicas del Cid y Alvar Fáñez al relatar la conquista de Valencia.

1135 Al-Hiyari en su obra Mushib habla de la huerta de Valencia y de Ruzafa como lugar de deleite.

1238 Jaime I establece su cuartel general en la alquería de Ruzafa para el sitio de Valencia.

1415 Incendio que destruyó el Templo que mando construir Jaime I el conquistador, en el siglo XIII.

1661 Fundación del Convento de Nuestra Señora de los Ángeles sobre lo que fuera en su origen la finca de recreo y esparcimiento del Abal Allah al Balansi

1740 Terminación del Campanario de planta octogonal, atribuido a José Mingues.

1777 Primer ensanche de Matías Perelló.

1784 Se describe Rusafa en el Atlante Español de Bernardo Espinalt y García.

1788 Apertura del Camino al Puerto.

1802 Inauguración del camino al Puerto (sustituye al Camino Hondo y Viejo al Grao).

1839 Reglamento de Policía Urbana de Barcelona.

1841 Reglamento de Policía Urbana de Madrid.

1844 Reglamento de Policía Urbana de Valencia.

1848 Inauguración de la línea del ferrocarril Barcelona Mataró.

1849 Pascual Madoz, describe la población de Ruzafa en su Diccionario geográfico de España.

1850 Plaza de Toros de Monleón.

1851 Creación de la Sociedad del ferrocarril en Valencia.

1851 Demolición parcial de la muralla para la salida del ferrocarril por la calle Játiva.

1852 Inauguración de la línea del ferrocarril valenciano.

1852 Apertura de la actual calle de Colón.

1855 "Plan General de Reformas" de Antonino Sancho y Aragón.

1855 Memoria de anteproyecto de Ensanche de Barcelona de Cerdá.

1856 José Peris y Valero, Alcalde de Valencia.

1856 Solicitud de demolición de la Murallas de la Ciudad.

1858 Primer Ensanche de Sebastián Monleón y Antonino Sancho (no aprobado definitivamente).

1859 Teoría de la Construcción de las Ciudades de Cerdá.

1859 Pensamiento Económico del Proyecto de Ensanche de Barcelona.

1860 Aprobación de los Ensanches de Madrid y Barcelona.

1861 Teoría de la Viabilidad Urbana de Cerdá.

1861 Proyecto de la antigua casa-enseñanza de niños y niñas de Vicente Constantino Marzo.

1866 Proyecto de fachada de Ildefonso Fernandez de 1866, como "ordenanza gráfica" de las edificaciones de nueva planta que se han de construir en la Plaza de la Cruz.

1862 Elementos de Higiene Pública o el Arte de conservar la salud de los pueblos de Monlau.

1863 Teoría General de la Urbanización de Cerdá.

1864 Ensanche de San Sebastián.

1865 Derribo de las murallas de Valencia.

1865 Demolición de las Puertas de Valencia.

1870 Tratado de Salubridad de la Higiene aplicado a construcciones civiles que forma parte del tratado de arquitectura legal de Calvo y Pereira.

1871 Aprobación del Proyecto del Boulevard entre San Vicente y Russafa.

1873 Topografía médica de Valencia y su zona del Dr. Juan Bautista Peset.

1876 Ley del Ensanche.

1876 Proyecto de Ensanche de Bilbao.

1876 Inauguración de la primera línea de tranvías.

1877 Censo de Valencia: 143.861 h.

1877 Anexión del Pueblo de Russafa a Valencia.

1877 Apertura de las actuales calles Colón (Muro de

los judíos), Játiva y Rivera, calle Russafa entre las calles Colón y Játiva, la calle Cirilo Amorós, y Reino de Valencia.

1878 Fijación de alineaciones de Colón, Ruzafa y Puerto.

1879 Apertura de las calles del Puerto, Pizarro, Hernán Cortés e Isabel la Católica.

1881 Ensanche de Alicante.

1884 Ordenanzas Municipales de Valencia.

1885 Aprobación del proyecto de la calle Colón.

1887 Aprobación de las alineaciones de Colón, Russafa y Puerto.

1887 Censo de Valencia 170.763 h.

1887 Formación de la Comisión de Ensanche de Valencia y aprobación del Proyecto de Ensanche de José Calvo, Joaquín Arnau y Luis Ferreres en julio de 1887.

1887 Reparcelación de la manzana calle Puerto (Cirilo Amorós), Císcar (Conde Salvatierra), Juan de Austria y Gran Vía.

1888 Reparcelación de la manzana Colón, Isabel la Católica, Gaspar la torre, Llano del Remedio, Grabador Esteve y Juan de Austria.

1887 Primeras Ordenanzas del Ensanche.

1891 Proyecto de apertura de la Gran Vía del Oeste

1895 Primer ascensor hidráulico en Valencia. Obra en el Pasaje Ripalda de Joaquín M^a Arnau.

1897-1910 Proyecto de Gran Vía como calle Única.

1896 Rotulación de la Calle Matías Perelló.

1900 Aplicación en Valencia de la Ley del Ensanche.

1901 Final de la demolición de la muralla de Valencia (Ciudadela).

1903-1909 Apogeo del Modernismo en Valencia.

1905 Casa de Socorro de Russafa en la hoy calle de Matías Perelló.

1906 Aprobación del Plano de Alineaciones para el Ensanche del Este.

1906 Uso del Acero laminado en Valencia. Calle de la Paz 17 por el arquitecto J. Camaña.

1907 Primer ascensor eléctrico en Valencia. Calle de la Paz 17 de J. Camaña. (1901 según autor)

1907 Formulación del Ensanche de Mora.

1907 Nueva Plaza entre la Avda, Germanías, Gran Vía, Avda, Victoria Eugenia y Camino de Russafa.

1910 Apertura Avda. Victoria Eugenia.

1909 Exposición Regional de Valencia.

1911 Aprobación Provisional del Proyecto del nuevo Ensanche de la zona este y ampliación del actual.

1912 Aprobación Definitiva del plan de Ensanche de Francisco de Mora y Vicente Picho. Nuevo Reglamento y Ordenanzas Municipales. Ordenanzas Especiales para la zona de Ensanche de Valencia.

1912 Apertura de la Avenida Victoria Eugenia (eliminación del paso del ferrocarril).

1912 Apertura de la Gran Vía Marqués del Turia entre el Río y la calle Russafa.

1912 Apertura de la calle Conde de Altea.

1915 Se renombra la Gran Vía a Gran Vía Marqués del Turia, por el éxito de la exposición regional.

1917 Ordenanzas del Ensanche.

1914 Ensanche de Castellón.

1923 Cambio de nombre a la actual Avenida de Peris y Valero.

1923 Pavimentación de la calle Conde Altea.

1925 Escuela de Maestría Industrial, situada junto al trazado del desaparecido ferrocarril, construida por Francisco Mora y Berenguer

1925 Proyecto de adoquinado de la calle Císcar.

1926 Estación Central de Aragón.

1929 Urbanización de la Avenida Victoria Eugenia.

1927 Modificación Ordenanzas del Ensanche.

1929 Se encarga el Levantamiento topográfico del extrarradio de Valencia al Insituto Geográfico y Catastral.

1930 Rotulación de las calles Joaquín Costa, Císcar y Matías Perelló.

1930 Cambio de nombre calle Dr. Sumsi (antes Martí).

1933 Apertura Puente de Aragón.

1939 Cambio de nombre Conde de Altea.

1939 Se encarga el Levantamiento topografico del

Ensanche al Insituto Geografico y Catastral
1940 Apertura y rotulación de Pedro III el Grande, Reina Doña Germana (antes Francisco Sempere) y Mestre Racional, con nombres del Barrio de Pescadores de Valencia.

1946 Aprobación del Plan de Ordenación de Valencia y su comarca de Valentín Gamazo.

1950 Se aprueban las Ordenanzas Especiales 1 a 6 del Plan de Ordenación

1950 Se aprueban las Hojas nº 2 y 5 del Plan General de 1946.

1955 Se aprueban las Ordenanzas Especiales 7 a 12 del Plan de Ordenación

1957 Riada de Valencia

1966 Plan General de 1966. Adaptación al Plan Sur.

1960 Rotulación de la Calle Canals (antes Camino de Nazaret o Viejo de Monteolivete).

1968 Se aprueban los Planes Parciales nº 2 y nº 5 del Plan General de 1966.

1969 Se aprueba e Plan Parcial nº 5B sobre los terrenos de la Estacion del Norte.

1978 Se aprueba la delimitación de la Manzana el entorno de la calle Vivons.

1978 Resolución de la Dirección General de Patrimonio Artístico, Archivos y Museos, por la que se acuerda la incoación de expediente de declaración de conjunto histórico - artístico a favor de seis zonas de la ciudad de Valencia.

1983 Declaración de la Plaza de Toros del arquitecto Sebastián Monleón construida entre 1857 y 1861, declarada como BIC con la categoría de Monumento.

1983 Declaración de la Estación del Norte del arquitecto Demetrio Ribes, construida entre 1906 y 1917, como BIC con la categoría de Monumento.

1988 Plan General de Ordenación Urbana de Valencia.

1993 Declaración del Conjunto Histórico de la Ciudad de Valencia, incluyendo parte del Ensanche como BIC Declaración singular como Conjunto Histórico.

2005 Protocolo de Intervención en el Barrio de

Russafa entre el Ayuntamiento y la Genralitat Valenciana.

2007 Plan Especial Russafa Sud - Gran Vía.

2007 Declaración del Núcleo Histórico Tradicional de Ruzafa como Bien de Relevancia Local por el Plan Especial de Protección PEP-2 del Ensanche de Valencia Russafa Sud - Gran Vía, hace apenas unos años el 31-1-2007.

2008 Declaración de Russafa como Area de Rehabilitación Integrada.



Fig. 11. Calle Cuba, 26 (1906)
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

20.1 La arquitectura de Russafa. Los Lenguajes Arquitectónicos del Ensanche

La ocupación edilicia del Ensanche valenciano se produce, fundamentalmente, entre las dos últimas décadas del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX.

Se trata de un periodo de tiempo relativamente corto pero sacudido por notables tensiones económico-sociales, a las que ya se ha hecho referencia. Inevitablemente, se puede establecer cierto paralelismo entre estas tensiones y su resultante arquitectónica.

En efecto, en este periodo se produce una cierta reorientación del núcleo urbano como metrópoli integradora de los progresos económicos de la región.

Es un proceso que Valencia comparte con otras ciudades de su área cultural y en el que ahora se trata de analizar lo que hubo de específico en su expresión arquitectónica.

Podemos conocer adecuadamente la evolución de los estilos arquitectónicos en la ciudad a través de la obra de numerosos autores, tales como:

- Trinidad Simó en "La Arquitectura de la Revolución Urbana en Valencia",
- Vicente Mas Llorens en "Topología Residencial en la Ciudad de Valencia",
- Tomás Llorens en "La imagen de la Ciudad de Valencia",
- Alberto Peñín en "Valencia 1874-1959",
- Y Manuel Portaceli en "Urbana, Ecléctica, Internacional" por citar algunos de ellos.

Nosotros nos vamos a apoyar en dos obras fundamentalmente, la primera de Daniel Benito Goerlich "La Arquitectura del Eclecticismo en Valencia 1875-1925" y la segunda de Amadeo Serra Desfilis.

"Eclecticismo Tardío y Art Decó en la Ciudad de Valencia 1925-1936"

El primero de ellos realiza un estudio minucioso de las arquitecturas del eclecticismo en Valencia en el periodo comprendido entre 1875 y 1925 para posteriormente dirigir la tesis doctoral al segundo, que dio origen a la publicación antes citada "Eclecticismo Tardío y Art-Decó" que estudia el periodo entre 1926 y 1936.

Citar que dichos estudios, que se complementaron perfectamente, recogen el periodo fundamental que afecta al estudio que estamos realizando.

La primera fecha de 1875, coincide con la fecha en la que se produce la anexión de Russafa a la ciudad de Valencia (1877), y se están realizando los estudios y tratados que finalmente originarían el ensanche de la ciudad.

El final del periodo de 1936, menos casual, nos sitúa en una fecha próxima en la que los cambios en las técnicas constructivas hacen que nuestro estudio tenga que hacer una pausa como ya se ha explicado en múltiples ocasiones.

No podemos empezar este apartado sin reflexionar acerca de que las grandes obras de la arquitectura de los periodos citados se han realizado en toda la ciudad de Valencia y especialmente en el denominado ensanche noble, mientras que en el Barrio de Russafa es más dificultoso encontrar obras de un mayor nivel arquitectónico.

No obstante podemos afirmar que el Barrio de Russafa en su conjunto posee una armonía y una homogeneidad que bien merece detenernos a estudiar los diversos estilos arquitectónicos que en este periodo se han formalizado, para, en estudios posteriores tratar de identificar las influencias más o menos visibles en las arquitecturas que tenemos en el barrio.

Ambos autores, recogen ordenada y clasificadamente, una relación de datos y noticias sobre la obra arquitectónica y los arquitectos valencianos de los periodos estudiados con una relación cronológica de las obras identificadas.

Nosotros hemos realizado una separata que se incorpora como Anexo, dejando las obras que se encuentran en el ámbito del presente estudio y posponiendo para una sucesiva fase, la identificación de cuales de estos edificios aún se mantienen en pie o han sido rehabilitados o lamentablemente ya han desaparecido.

"En la etapa que se analiza, asistimos a uno de los momentos en que la arquitectura vive angustiada por no encontrar la expresión adecuada a su circunstancia histórica, y lo que le es rigurosamente contemporánea, y surgió así es el no bien entendido "**Eclecticismo**", unas veces producto de una impotencia proyectual, y otras, como feliz resultado de un proceso lúcido, pero siempre como reflejo fiel de la sociedad burguesa que impulsó la "Nueva Arquitectura" sosteniendo conventos y colegios, llenando los nuevos teatros, acudiendo a la Exposición Regional, complaciéndose en el Mercado Central o cogiendo el tren en la nueva Estación del Norte cuya iconografía resume el auge comercial de la ciudad del Turia"¹⁹

- Historicismo y Eclecticismo de fin de siglo.

En torno a este Eclecticismo, cuyo significado en la época era "Elección hecha con discernimiento y buen criterio", sobre aquel eclecticismo podemos encontrar actitudes más o menos puristas, de contenido histórico, referencias exóticas, e incorporación de la arquitectura del hierro.

¹⁹ BENITO GOERLICH, D. "La Arquitectura del Eclecticismo en Valencia" 1992.

Incorporación del Nacionalismo y Regionalismo que era determinante en la etapa artesanal de la historia de la arquitectura frente al racionalismo y el movimiento moderno.

Es importante citar que la mayoría de los arquitectos que trabajaron en este periodo en Valencia se formaron en Madrid y Barcelona.

En los años 20 del siglo XX, se conforma el estilo internacional en Valencia, y en los años 40, destacan los arquitectos, Belda, Martorell, Arnau y Camaña Laymon, y en los años 60 se puede citar a Peris, Ribes, Mora Almenar y Soler y Guardia por su obra en el Mercado Central.

La mayor parte de los arquitectos valencianos de mediados del siglo XIX, desarrollaron una arquitectura de corte más o menos clasicista, con toques de influencias de estilo barroco y empieza a hacerse evidente una crisis de la práctica de arquitectura según los modelos de la enseñanza académica y una tímida progresiva aparición de los historicismos subsiguientes al neoclasicismo.

Benito Goerlich en su libro nos hace un resumen de las principales características de la arquitectura en el periodo por él estudiado:

"En estas fechas en Valencia se recurre al colosalismo egipcio en los monumentos funerarios, revivals medievales góticos o románicos en la arquitectura de carácter religioso, y una referencia clásica en la arquitectura de carácter cívico o político.

Seguramente por razones económicas, la obra de los arquitectos en general, insistirá más en la parte constructiva y compositiva de la edificación reduciendo al mínimo la ornamentación de las fachadas salvo en casos excepcionales.

Normalmente no aparecen almohadillados, ni recercados de piedra o marcos moldurados en los vanos, ni tampoco frisos ni pilastras, y, cuando las haya, carecerán de basas y capiteles.

Los vanos, siempre de arista viva, predominantemente rectangulares, y los arcos en algún caso escarzanos y raramente de medio punto. Los vanos suelen ser de gran tamaño incluso llegar a abarcar dos plantas.

Los balcones son de hierro forjado con barrotes grises de sección cuadrada y, en algún caso, con Decoraciones del interior a base de dobles espirales, rombos, etc. En ocasiones se instalaron miradores siempre de madera y de pequeño tamaño.

Los tejados son de vertiente sobre los forjados de madera. Con cubierta de teja moruna y normalmente carecen de antepechos.

Son corrientes las agrupaciones de pequeñas viviendas con construcción de idéntica fachada.

La arquitectura de hierro en Valencia es escasa y fundamentalmente tardía, a pesar del empleo en la solución de elementos de hierro, el diseño de las soluciones constructivas de la década de los 50, especialmente columnas de fundición y más raramente algún mirador metálico".²⁸

Los historicismos y el eclecticismo, se desenvuelven en el mismo periodo y de un modo paralelo, no hay que olvidar que los protagonistas de ambos periodos son los mismos arquitectos, que una vez superado el neoclasicismo académico tienen ahora dos soluciones:

- Practicar el camino de lo ya aceptado, es decir los historicismos entendidos como recreaciones del pasado.

- O, afrontar la búsqueda de una nueva arquitectura propia del siglo XIX que, al no atreverse a abandonar completamente las formas y motivos de la historia, derivó forzosamente hacia el eclecticismo.

En palabras de Giedion²⁰, "Lo más característico de la arquitectura del siglo XIX, será su afición al sistema de piezas históricas, que revisten exteriormente con intrincados elementos de estilo todos aquellos edificios importantes de los que el espectador se imaginaba sacar una seria emoción estética.

Esta concepción del lo arquitectónico, es la que durante mucho tiempo sirvió de lastre a los adelantos técnicos en la construcción que propiciaban la modernidad a la arquitectura del siglo XIX".

Navascues²¹, afirma que el Eclecticismo no es un periodo homogéneo y pueden encontrarse tres etapas definidas:

- Un primer eclecticismo, de vida efímera cuyo valor más interesante fue la batalla del clasicismo, buscando en la edad media nuevos elementos que pudieran serle útiles, con lo que contribuyó a la liquidación del neoclasicismo.
- Una segunda etapa en la que se hace patente la necesidad de que el arte sea ecléctico en tanto se espera la aparición de un nuevo estilo que caracterice el espíritu del siglo.
- Y finalmente la extensión posterior, que, tras su crisis como compás de espera a finales del siglo, dio lugar a obras de relativo interés aunque con cierto retraso en Valencia.

²⁰ GIEDION, S. "Espacio, Tiempo y Arquitectura", pág.183.

²¹ NAVASCUES, P. " El problema del Eclecticismo en la Arquitectura Española del siglo XIX" Revista de ideas estéticas 1971, pág.113

En palabras de Benito Goerlich, el problema del eclecticismo, es un problema de ornamentación, las nociones de adecuación y decoro aplicadas a la arquitectura, van a ser ahora sustituidas por las mayores necesidades de lujo y ornamentación, especialmente en la arquitectura privada dando lugar al "Amor excesivo del siglo XIX por la decoración".

También afirma Benito Goerlich, que en la práctica del eclecticismo valenciano se unirá la escasez de planteamientos teóricos, y además la extremada versatilidad de los arquitectos locales, que unido muchas veces a verdaderos desconocimientos, da lugar a la despreocupación o incoherentes asociaciones que caracterizan muchas de sus obras.

No queremos extendernos en este apartado sobre las discusiones que se han realizado en torno a la validez del eclecticismo y el problema que enfrenta al arte y a la ciencia en la concepción de lo que debe ser arquitectura.

En opinión de Daniel Benito Goerlich ²², este carácter "romántico" de lo que se dio en llamar Modernismo, lleva en sí mismo larvada su propia muerte. De ahí la fugacidad del lenguaje, la violencia inicial y su corta duración. Sólo el planteamiento racionalista, que desembocaría más tarde en lo que se ha dado en llamar Movimiento Moderno, supondría una actitud nueva, una verdadera nueva arquitectura, que se desarrollaría durante el siglo XX.

La cronología del Modernismo en Valencia se extiende entre 1903 y 1909, fecha de las Exposiciones; sin embargo, se mantendrá un largo epílogo hasta bien entrada la segunda década del siglo XX: es lo que se conoce como el Modernismo tardío.

²² BENITO GOERLICH, D. "La Arquitectura del Eclecticismo en Valencia" 1992

Hay que tener en cuenta que el Eclecticismo no se detiene ante el Modernismo, sino que se combina con él y mantiene su vigencia durante las primeras décadas del siglo.

Cita también Benito Goerlich, para conocer el eclecticismo valenciano, la aportación teórica del arquitecto Antonino Martorell (que fue presidente de varios comités relacionados con la arquitectura y las bellas artes en general en Valencia), que en 1870 desarrolló un Estudio en 13 Capítulos sobre el despliegue de los estilos de la arquitectura y publicado en el Boletín del Ateneo de Valencia.

En este estudio, Martorell, defiende que los estilos históricos eran analizados desde una perspectiva filosófica para establecer rígidas clasificaciones basadas en principios geométricos

El desarrollo de la arquitectura del hierro, supuso la entrada de los métodos de ingeniería en el campo de la arquitectura y esta intromisión originó un largo debate y numerosas teorías que hoy aún se siguen produciendo.

La mayor parte de los arquitectos propugnan el sometimiento de la ciencia al predominio superior del arte, línea de pensamiento representada entre otros por Joaquín María Belda; y el arquitecto Francisco Mora en 1915, exaltarán la excelencia de la "arquitectura, madre de las Bellas Artes"

En paralelo, el desarrollo de la construcción a lo largo del siglo no deja de influir en la obra de estos mismos arquitectos, basta citar que Arnau realizó el Salón de Racionistas en 1886 (Edificio destinado al reparto de raciones alimenticias a los pobres) y que Mora es autor entre otros del proyecto del Mercado de Colón en 1913.

Benito Goerlich, para hablar del eclecticismo en los edificios de viviendas en Valencia diferencia entre:

- La vivienda acomodada.
- Las casas de renta.
- Y las casas de recreo y casinos suburbanos.

Del primer grupo nos dice que el planteamiento general de las viviendas durante este periodo permanece vinculado a los modelos tradicionales y a las numerosas Decoraciones de carácter historicista que serán empleadas preferentemente en aquellas que permitan mayor dispendio económico en razón de su destinatario.

La diferenciación de ventanas bajas con respecto del resto de la construcción, suele ser señalada por una faja decorada a modo de imposta. La planta baja suele ostentar ventanas cuadradas enrejadas y los restantes pisos balcones retrasados o de escaso vuelo.

Los pisos superiores han de ser sólo dos, y presentan sobre un lúcido liso, atravesado por impostas molduradas. La decoración se concentra en estas impostas, sobre los vanos y en los miradores.

De las casas de renta nos dice que eran destinadas por sus propietarios a ser alquiladas por lo que mantienen una gran uniformidad en el tratamiento de sus fachadas.

Y de un modo singular habla de la construcción de los casinos o casas de recreo para las familias de mejor posición en los alrededores de la ciudad aún ocupados por casas de huerta.

Como indica Ignacio Solá-Morales²³, si bien el historicismo aporta, en un primer momento, alternativas al viejo neoclasicismo, el eclecticismo será

²³ SOLA MORALES, I. "Storicismo contra Modernismo". 1979. Lotus nº 23. Milan 1979, pág. 104.

la actitud válida del arquitecto que, con la liberación de los códigos, permitirá una mayor funcionalidad y capacidad expresiva de la arquitectura.

Ejemplos de historicismo y eclecticismo de fin de siglo en el Barrio de Russafa.

Muy escasas son las muestras que encontramos en el Ensanche, siempre en sus bordes, del lado de la antigua ciudad intramuros y más difícil si cabe en nuestro ámbito de estudio.

El edificio Miguel Gil, en la calle de Russafa es uno de los escasos ejemplos, correspondientes al **Eclecticismo Romántico**.

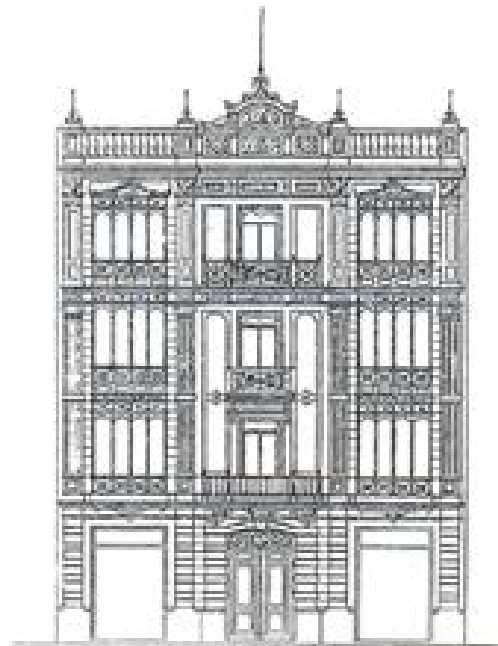


Fig.12. Casa de V. Bochons de 1900, para Miguel Gil en la calle Russafa 12.

Fuente: Citado en página 105 "La arquitectura del eclecticismo en Valencia". BENITO GOERLICH, D.

Si bien la clase dirigente, a finales del siglo XIX, todavía seguía prefiriendo las áreas renovadas de la ciudad antigua para edificar sus viviendas, ya utilizaba el Ensanche para hacer sus inversiones inmobiliarias construyendo las llamadas "casas de renta".

Se trata de unos edificios cuyas viviendas están destinadas al alquiler para clases fundamentalmente medias.

Son ejemplos válidos los edificios construidos en el comienzo de la calle de Cirilo Amorós, antes calle Puerto en su encuentro con la calle Ruzafa, que queda fuera de nuestro ámbito.

Otro aspecto del eclecticismo en la Valencia fin de siglo, es el "**medievalismo fantástico**" desarrollado en sus obras por José María Manuel Cortina, que ha sido calificado de "premodernismo" o "modernismo historicista".

Aunque no encontramos obra residencial de este autor en la zona de estudio y, aunque no sea edificio de viviendas, hay que citar "La Tenencia de Alcaldía para el distrito de Russafa diseñada en 1898; fue un ejemplo de aplicación de elementos medievales a un edificio público de carácter civil, llegando más allá de la decoración al establecer una planta también neogótica".

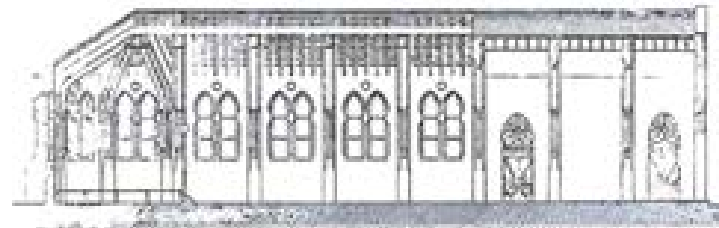


Fig.13. José M^a Manuel Cortina: Tenencia de Alcaldía de Ruzafa, (1896).
Fuente: Citado en página 82. "La arquitectura del eclecticismo en Valencia". BENITO GOERLICH, D.



Fig.14: Un ejemplo de edificio clasificado por el PEP-2 como Eclecticismo Académico. Situado en la calle Sueca nº 27, incluido en el Ámbito de Estudio nº 1.
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

- Modernismo y Eclecticismo.

En el caso del Modernismo, al contrario que acontecía en el análisis del Eclecticismo, hay que hacer constar la posibilidad de diferenciar, con mayor claridad, entre los edificios pertenecientes a las diversas tendencias.

Ambas corrientes estilísticas tienen una fuerte componente externa, es decir, se caracterizan por tratarse de corrientes importadas en gran parte del extranjero, para posteriormente ser reabsorbidas y releídas en términos nacionales.

Lo cierto es que el Modernismo es, esencialmente, una arquitectura burguesa. Se trata, esta vez sí, de la primera corriente arquitectónica pura y absolutamente burguesa, apoyada y tomada como propia por las nuevas clases sociales emergentes.

Es por ello que se desarrolla y divulga por las nuevas zonas residenciales, aquellas que construye la burguesía como nuevos asentamientos propios, tales como los ensanches o las nuevas vías abiertas o ampliadas en los centros históricos. Y es que las edificaciones modernistas van ligadas a la nueva imagen urbana, una ciudad que se pretende próspera y que reniega de un pasado que entiende oscuro, en el que la Nobleza y el Clero ostentaban un poder ya caduco y superado.

La nueva burguesía se vanagloria de su nueva riqueza de origen comercial o industrial, fruto de la máquina y del esfuerzo de unas clases proletarias excluidas de este nuevo maquinismo triunfante.

"El modernismo nació, pues, como epígono de todas las tendencias románticas del siglo XIX. Se basaba fundamentalmente en la libertad individual del artista, en la ampliación de los lenguajes estilísticos y en la renovación de las formas clásicas mediante una plena asimilación de las técnicas constructivas, de los nuevos materiales y de las artes aplicadas"²⁴.

Se trata, en esencia, de un estilo que se pretende absolutamente nuevo, y que no se limita, como el Eclecticismo, a adaptar a una nueva época los principios imperantes del Clasicismo tan solo superficialmente transformados.

Esta singularidad y esta falta de relación con las constantes arquitectónicas previas que le dotan de ese espíritu de novedad será la razón de su auge y posteriormente, de su caída.

²⁴ BENITO GOERLICH, D. op.cit.

En estos términos hay que entender la polémica de alcance nacional entablada entre Leonardo Rucabado y Demetrio Ribes, que se desarrollada en términos nacionalistas, que denigraban el carácter extraño o extranjero del Modernismo, acabaría desembocando en la aparición de edificios neomodéjares o neoplaterescos en numerosos lugares de nuestra geografía.

Paradójicamente, el Modernismo, originalmente elitista y culto, estilo de las burguesías acomodadas, acabaría derivando en movimiento popular mediante la exportación de los detalles ornamentales a edificios de menor escala y dedicados a las clases sociales agrícolas o de menor renta.

Se trata ya de un modernismo tan solo parcialmente asimilado, que, al igual que acontecía con el Eclecticismo, ya no era portador de una lógica compositiva propia, y que se limitaba a superponer su lenguaje ornamental a edificios esencialmente clasicistas en su concepción compositiva global.

Ahora bien, mientras que en Madrid o en Barcelona, donde las Escuelas de Arquitectura ejercían una tarea de teorización de los movimientos arquitectónicos, que permitía su relectura en términos nacionales (o nacionalistas), tal como acontece en Barcelona con el **Modernismo de Domenech i Montaner o Gaudí**, en las pequeñas capitales de provincias o poblaciones de mediana dimensión, lo usual es la importación acrítica de las corrientes formales.

De esta forma los arquitectos formados en Madrid o Barcelona importaban un "Modernismo de catálogo", básicamente perteneciente a una u otra corriente estilística con una claridad suficiente²⁵.

²⁵ Ver "La Arquitectura Tradicional de Cartagena. El Color del Mediterráneo" GARCÍA, Á.; LLOPIS, J.; TORRES, A.; VILLAPLANA, R. Y SAIZ, B.

Así, si históricamente se ha establecido por la crítica la existencia de tres corrientes modernistas básicas en las ciudades españolas, es decir, tres traslaciones del Modernismo Internacional a las condiciones sociales y culturales españolas, será en las mismas en las que debamos rastrear las condiciones que nos permitan la catalogación de este tipo de edificios en nuestro estudio. Las tres corrientes a las que hacemos referencia son:

- La corriente Art Nouveau o Modernismo puro.
- La arquitectura de influencia Sezession, de ascendencia austríaca.
- Y la corriente medievalizante.

En la Escuela de Barcelona, Lluís Doménech y Montaner (profesores de Mora, Peris, Carbonell, etc.), personifican el nuevo movimiento. Sus planteamientos se resumen en la búsqueda de un nuevo estilo nacional en el ambiente de la nueva moda internacional del Art Nouveau.

Son planteamientos que se resumen en una formación universalista con sólidas y actualizadas bases compositivas, históricas y técnicas, en la realización de un proyecto de arquitectura con personalidad propia, explicando a través de proyectos de edificios públicos y civiles la expresión de la nueva situación política y social.

El ambiente de la Escuela de Madrid, donde llevan a cabo sus estudios Ferrer, Ribes, Rodríguez, Almenar, etc..., tras librarse del pupilaje de la Academia, se halla en pleno rechazo del clasicismo académico.

En esta actitud hay constantes referencias a lo vienés, a Wagner y a la Secesión austríaca. La mayoría de estos arquitectos viajaron por Austria y Alemania, y tuvieron acceso a un gran número de publicaciones dedicadas a la difusión de este estilo y de la nueva arquitectura vienesa.

En resumen, estas fuentes de formación y las circunstancias que concurren en Valencia darán lugar a una arquitectura de abundante producción, arquitectura modernista que consistirá en la aplicación de formas difundidas por París, Bruselas, Viena y Barcelona sobre esquemas historicistas diversos que contemplan el modernismo como ornamentación aplicada. Es, de nuevo, la actitud ecléctica que da un suave toque de modernidad a la arquitectura que construye el Ensanche.



Fig.15. Edificio clasificado por el PEP-2, como Modernismo (Secesión - Art-Decó). Situado en la calle Sueca nº 25, incluido en el ámbito de Estudio nº 1. Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

- El Art Nouveau.

Como anteriormente se ha indicado, serán los arquitectos formados en la Escuela de Barcelona los que, con gran facilidad, introducirán en Valencia el lenguaje internacionalista del Art Nouveau.

Manuel Peris Ferrando y Carlos Carbonell realizarán las obras más características, como son el edificio Ortega en la Gran Vía Marqués del Turia y los edificios Chapa en la plaza de Cánovas del Castillo.

- El lenguaje de la Sezession.

Desarrollado en Valencia por los arquitectos formados en la Escuela de Madrid, Vicente Ferrer y Demetrio Ribes proporcionarán la obra de mayor calidad.

En el segundo caso, Ribes asume, partiendo de las innovaciones de Otto Wagner, una actitud ecléctica que hace posible las respuestas lingüísticas que la nueva situación social exige.

En la casa de la calle Ruzafa, una de sus primeras obras, la utilización de cerámica vidriada, los elementos horizontales en relieve acusados a lo largo de todo el edificio y el motivo estilizado de la corona de laurel, elemento ornamental extraído del arte romano, usado en el Renacimiento y en el Segundo Imperio francés, confirman la influencia de Otto Wagner.

Junto a la producción de viviendas, la Estación del Norte centra la evolución del arquitecto valenciano. Podemos entender la Estación del Norte como el monumento que la burguesía liberal valenciana se construye como símbolo de su ideología.



Fig.16. Edificio del arquitecto Demetrio Ribes en la Gran Vía Germanias esquina a la calle Russafa.

Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

Desarrollo del modernismo tardío

En este tipo de obras destacan los arquitectos que habían practicado el modernismo; podemos citar a Manuel Peris que en 1911 levanta su propia casa en la calle Conde Salvatierra número 25, con exuberante ornamentación Art Nouveau.

También se inicia aquí la construcción del cine Ideal situado en la calle Corset (hoy Denia) obra realizada según el proyecto de Emilio Ferrer de 1914.

El otro periodo estudiado es el comprendido entre 1926 y 1936 por Amadeo Serra Desfilis en su libro en donde este autor afirma que el legado patrimonial de la arquitectura los años 20 y 30 sigue siendo mayoritario, cumpliendo funciones semejantes a aquellas para las que fueron proyectadas y actualmente muchas de ellas han recuperado la prestancia de otros tiempos.

"Esta etapa, la del eclecticismo tardío valenciano, anterior a la guerra civil, es da una arquitectura en la que las referencias a la tradición anterior eran menos evidente y que se mostraban ya capaz de proponer nuevos modelos que habían surgido de Europa y América con la voluntad de extender sus innovaciones a todo el mundo y recuperar el compás de la era industrial²⁶".

La influencia del Art-Decó en sus diversas manifestaciones resulta decisiva para explicar el panorama arquitectónico de esta época, ambos aspectos Eclecticismo Tardío y Art-Decó.

El año 1925, Viena señala el comienzo de la arquitectura moderna en España y coincide con la celebración en París de la Exposición Internacional de Artes decorativas en las que se consagra el Art-Decó, la fecha de 1936 significa un freno en la

²⁶ SERRA DESFILIS, A. "Eclecticismo Tardío y Art Decó en la Ciudad de Valencia" 1925-1936.

actividad constructora española por las consecuencias inmediatas de la guerra y al mismo tiempo sirve de punto de referencia para la asimilación oficial del racionalismo de la arquitectura valenciana.

Según Teixidor²⁷, entre 1921 y 1924 se elevaron en Valencia un total de 2.619 edificios, cifra superada en el cuatrienio siguiente, 1925 y 1928, en el que se construyeron 3.102 casas. Estos indicadores nos dan una idea de la actividad inmobiliaria en la ciudad de Valencia y especialmente en el Ensanche.

En este periodo se alcanzan las alturas máximas permitidas, rebasándolas en ocasiones para rentabilizarlas al máximo y las manzanas cerradas no dejan más espacio para los espacios interiores.

²⁷ TEIXIDOR MARÍA JESÚS. página 338, "Funciones y Desarrollo Urbano de Valencia"

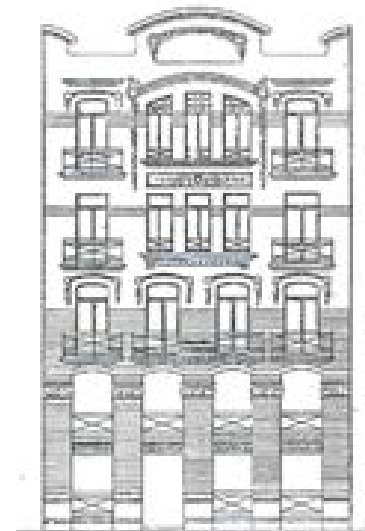


Fig.17. F. Almenar: Casa para A. Martínez en la calle de Sueca (1914).

Fuente: BENITO GOERLICH, D. "La Arquitectura del Eclecticismo en Valencia".

A este periodo corresponden las edificaciones en torno a la Plaza de América, y el Tridente definido por las calles Serrano Morales, Cirilo Amorós y Sorní, que empezó a verse con las nuevas construcciones según las líneas definidas por Mora en 1932 y que ha sido objeto de reflexión en otras secciones.

Igualmente la avenida de Victoria Eugenia, presenta una tipología de edificación bien definida, manzanas con chaflanes sobre las que se alzan construcciones de seis a ocho plantas y en la que se construyen edificaciones para la burguesía media y media alta.

En el interior del Barrio de Russafa, se distorsiona la retícula del ensanche por la existencia del núcleo histórico, en este periodo se consolidan calles como la de Pedro III el Grande, Cuba, Literato Azorín, Puerto Rico, Doctor Sumsi y Cádiz, que adquieren un aspecto que actualmente aún se mantiene, pero es importante destacar que existe un entorno sociológico distinto; estas edificaciones, normalmente de 5 o 6 alturas, tienen menos pretensiones representativas y están pensadas para las clases media y media baja.

- Los lenguajes posteriores a las exposiciones

En la primera década del siglo XX la arquitectura europea vive una fuerte reacción al Art Nouveau. En los Países en los que éste se ha producido, se asiste a un giro hacia los valores perennes de lo clásico ante los "excesos" Art Nouveau.

Junto a este primer replanteamiento disciplinar aparecen otras dos corrientes que combaten el internacionalismo de dicho movimiento, bien sea a través del "Revival Vernacular", bien a través del "Romanticismo Nacional" con el que se pretende sintetizar la propia historia.

En Valencia, la Exposición Regional ha tratado, en primer lugar de definir y citar el alcance histórico del

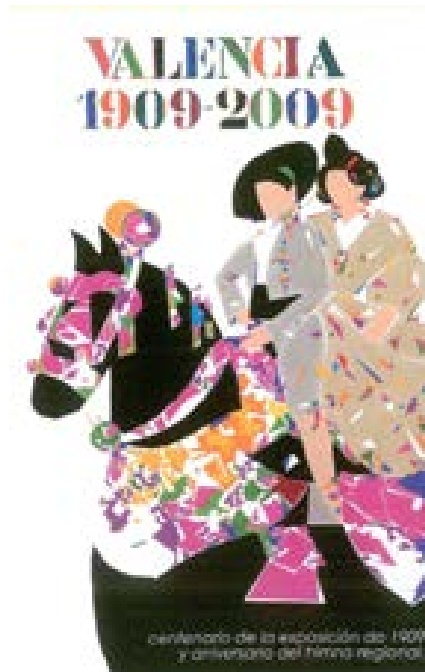


Fig.18: Cartel del Centenario de la Exposición Regional Valenciana de 1909, obra del artista valenciano Manolo Valdés. Fuente: "Valencia 1909. La Exposición Regional Valenciana".

Fig.19: Plano para la Exposición Regional Valenciana de 1909. Fuente: "Valencia 1909. La Exposición Regional Valenciana".

Eclecticismo Tardío y del Art-Decó, sin desdeñar el regionalismo valenciano como una corriente estilística de arquitectura del periodo.

Serra Desfilis, en su estudio, ha procurado agrupar por tendencias las manifestaciones concretas de las corrientes arquitectónicas; eclécticas, Decó y regionalistas.

También afirma Serra, que la fecha de 1910 nos sitúa a la altura de los años posteriores a la celebración de la Exposición Regional de Valencia de 1909, cuando el modernismo valenciano alcanza su consagración pública.

Precisamente, a partir de la Exposición, el modernismo entra en una fase tardía, caracterizado de un lado, por la continuidad con el anterior y la influencia de la arquitectura catalana contemporánea.

La mayor parte de la arquitectura privada de estos años se adscribe a una u otra variante del eclecticismo internacional, compartiendo criterio con el citado anteriormente por Benito Goerlich.



Fig.20. Palacio de la Exposición Regional Valenciana de 1909, recientemente Restaurado.

Fuente: LÓPEZ SILGO, L. "El Palacio de la Exposición. Valencia 1909 - 2003".

- El Revival Vernacular

La última oleada neogótica valenciana parece haberse desencadenado con ocasión de las exposiciones Regional y Nacional.

Su iniciador fue Francisco Mora, a quién se le encargó uno de los edificios de dicha exposición: "El Palacio Municipal"²⁸. Mora proyectó un "collage" compuesto de fragmentos de diversos monumentos góticos valencianos pertenecientes a épocas diversas (el Miguelete, la Lonja, el Palacio de la Generalitat...).

La fórmula, que conectaba perfectamente con el espíritu "regionalista", obtuvo al parecer un éxito rotundo, si bien efímero, ya que la totalidad de los edificios conocidos, adscribibles a esta oleada neogótica, deben haberse realizado en el lapso de unos cuatro años.

No se trata sólo de edificios religiosos como hubiera sido de esperar, sino también de edificios destinados a viviendas por pisos. (Además del propio Mora, cuya obra fundamental se realizó fuera del Ensanche, se proyectaron edificios neogóticos por Peris Ferrando y Francisco Almenar).

- El Romanticismo Nacional

Como ya se ha dicho, la corriente del Romanticismo Nacional, que en España recibirá el nombre de Casticismo, nace como reacción a los excesos y al amateurismo del Art Nouveau.

La búsqueda de un estilo nacional salta a primer plano en el VI Congreso Nacional de Arquitectos que, bajo el título "Orientaciones para el resurgimiento de una Arquitectura Nacional", se celebra en San Sebastián en 1915.

²⁸ El libro de LUIS LÓPEZ SILGO, "El Palacio de la Exposición", recoge el proceso de la Rehabilitación de dicho edificio y nos sitúa en el momento de su construcción

Los trabajos de la ponencia elaborada por Rucabado y Lampérez, en una línea ideológica nacida de la generación del 98, abogaban por una arquitectura "Nacional" basada en nuestros estilos históricos, en su versión más indigenista y folklórica y lejos de los intelectualismos clásicos o extranjerizantes.

En ella creían descubrir lo auténticamente español. Contestados desde Valencia por Demetrio Ribes y un grupo de arquitectos proracionalistas, el casticismo se consolida en Madrid, primero desde la Escuela de

Arquitectura y, después, desde el gobierno del General Primo de Rivera.

El casticismo llega a Valencia en la tercera década del siglo, cuando ya ha sido perfectamente asimilado en Madrid.

El único ejemplo representativo de la Escuela de Madrid en el área de estudio es el edificio de situado en la calle Luis Santángel, obra del Arquitecto Ángel Romaní.



Fig.21. Edificio Clasificado por el PEP-2 de Russafa, como Eclecticismo Historicista o Revival. Calle Cuba, 26 (1999).
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.22. Edificio en calle Luis Santángel, 8 (1929). Edificio clasificado por el PEP-2 de Russafa como de Escuela de Madrid.
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.23. Edificio clasificado por el PEP-2 de Russafa como Eclecticismo Neobarroco o clasicista. Edificio incluido en el ámbito de Estudio nº 1. Calle Cádiz, 40 (1925).
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

- Neobarroco y Brunelleschiano

La vuelta a la "arquitectura clásica", fue otro de los caminos seguidos en la actividad arquitectónica europea como reacción a la superficialidad del Modernismo. Como indica Colín Rowe, estos arquitectos que

"anhelaban extraer de los precedentes históricos y contemporáneos un común denominador formal, la cualidad que llamaban composición correcta", intentan ajustarse a ese propósito a partir del proceso "evidente y lógico" que el sistema Beaux Arts establece como evolución del planteamiento sintáctico llevado a cabo por Durand, que, reduciendo las formas clásicas a un repertorio formal, cristaliza en un conjunto abstracto de reglas de organización.

Se usa conscientemente el léxico de los tratados de Beaux Arts de la arquitectura, intentando con ello recordar la base abstracta que el clasicismo académico proporciona como estructura de diseño y que permite articular todo tipo de elementos a elección del arquitecto.

En general se acentúa el papel grandilocuente y emblemático de la arquitectura, su función de "bello arte" y la parte monumental de ésta.

De aquí surgen dos tendencias:

- La neoacadémica, de mayor matiz monumentalista, que manejará fundamentalmente elementos del barroco francés (Neobarroco) y del imperio de Napoleón III (Academicismo), caracterizada por la utilización de mansardas, pabellones, almohadillados, cerrajerías, miradores soportados por grandes ménsulas, etc.,

- Y la corriente más austera, heredera de un renacimiento tardío de corte italiano, que en Valencia no tendrá muchos adeptos.

En el campo de la arquitectura privada triunfa el llamado estilo francés, es decir, la mayor parte de los edificios de viviendas que se construyen intentan reflejar, cada uno según sus posiciones económicas, su adscripción a este estilo lujoso y a la moda. Podemos encontrar un ejemplo del arquitecto Francisco Alonso Martos para la Sede de la Asociación de Empleados y Obreros de Ferrocarril situado en la calle Germanías esquina a Gibraltar en 1925, (hoy desaparecido), y también las casas de José Gallego en la Gran Vía Germanías.

Un tipo de edificación de esta época son las de cinco o seis plantas, con una estrecha fachada dividida en tres cuerpos, que simulan ser torreones en los extremos y suelen rematar con altas estructuras en forma de Miramar o decoradas con plantones y jarros; estas construcciones servían para disimular la construcción de una planta más de las permitidas por la legislación y que escondía retranqueada una vivienda en el ático.



Fig.24. Francisco Alonso Martos: Sede de la Asociación de Empleados y Obreros de Ferrocarril, Germanías esquina a Gibraltar (1925). Fuente: BENITO GOERLICH, D. "La arquitectura del eclecticismo en Valencia".

20.2 La dificultad de la Clasificación del Lenguaje Arquitectónico de Russafa

Ante la dificultad de obtener en este ámbito una clasificación, bien tipológica o del lenguaje utilizado, podemos incorporar un resumen de los estilos arquitectónicos que establece Amadeo Serra en su libro.

"En suma, la compleja producción arquitectónica valenciana, entre 1910 y 1925, apenas se deja ordenar; tanto por la variedad de estilos y formas empleados como por las diversas maneras de tratarlos. Sin embargo, tal coyuntura de persistencia del eclecticismo con sus numerosas vertientes, no es exclusiva de Valencia, sino que más bien, define el panorama general de la arquitectura española." ²⁹

Serra se apoya en el arquitecto contemporáneo del periodo Román Loredo³⁰, que sintetizaba en cuatro puntos la situación de la arquitectura española a mediados de los años 20:

- a.- El tradicionalismo nacionalista; pero mucho menos agudo de lo que sus iniciadores quisieran y sin incurrir casi nunca en servilismo hacia los estilos históricos que llegaron a preconizar.
- b.- Un neoclasicismo modernizado y nunca muy severo; tanto que llega a adoptar muchas veces el aspecto decorativo de un barroquismo templado.
- c.- Con gran frecuencia se advierte un individualismo más o menos original o ecléctico.
- d.- Son raras las obras en que se refleja el actual modernismo extranjero, a cuya cabeza marchan los austriacos.

²⁹ SERRA DESFILIS, A. "Eclecticismo Tardío y Art Decó en la ciudad de Valencia 1925-1936". Pág. 21

³⁰ LOREDO, R. "La Arquitectura. Historia del Arte en todos los tiempos y pueblos". Vol. VI. Madrid 1925. Pág. 665

Las dificultades técnicas de los modernos sistemas de construcción son en general dominados por los arquitectos españoles, que luchan, como los de todo el mundo, por encontrar la adecuada forma artística con las nuevas técnicas constructivas y decorativas.

En este momento también es importante la incorporación de cuestiones técnicas prácticas, económicas y culturales de la edificación y la incorporación de las nuevas luces constructivas estudiadas en otro apartado del presente trabajo.



Fig.25. Edificios compositivamente iguales, situados en la calle Donoso Cortés, 12 y 10 (1910), con acabados decorativos diferentes.
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

La incorporación de los nuevos sistemas de construcción y la necesidad de elevar los edificios de modo creciente pone en evidencia la inadecuación del sistema de composición académico.

“En este periodo se unen por lo general la planta baja y el entresuelo, y seguían cumpliendo algunas de las normas básicas de composición, pero la tendencia a la altura de los edificios en grandes vías, plazas y calles anchas, propicia algunos ejemplos de desmesura vertical que alteraban el elemento proporcional del orden por más que se respetase escrupulosamente su apariencia formal”³¹.

Ya hemos citado la dicotomía entre la composición de la fachada y la distribución interior, ahora vamos a incorporar otro agente responsable de la terminación de los edificios; debe recordarse que la ornamentación y el tratamiento final de una fachada era asumido por el **"tallista"** que también trabajaba en el acabado interior de las viviendas.

Si bien estos tallistas partían de diseños del propio arquitecto, hay que recordar que muchos de sus adornos eran moldeados o esculpidos a mano por lo que el trabajo del tallista era largo y costoso.

Para terminar diremos que lo construido entre 1926 y 1936 tiene dos procesos paralelos:

- 1.- En la primera mitad de los años 20 el lenguaje del pleno eclecticismo experimenta una simplificación y una estabilización notable, que se acentúa de forma característica en la arquitectura posterior, la evolución del periodo avala la existencia de una tendencia a la geometrizadas hasta llegar al Art-Decó.

31 Citado por SERRA DESFILIS. "El Lenguaje Clásico de la Arquitectura de L. B. Alberti a Le Corbusier" 1991, obra de Summerson, J., En relación con los problemas generales que plantea el empleo de los órdenes clásicos en la arquitectura moderna.

2.- El periodo 1926 y 1936, el nacionalismo después con fórmulas de resolución de fachadas que combinan las ventajas de la economía con la sección, la modernidad y del cosmopolitismo.

El éxito del Art-Decó va más allá de la simplificación de los elementos tradicionales y se manifiesta en las portadas comerciales, en el interior de los zaguanes y en la decoración de las viviendas y de los establecimientos públicos.

20.3 La difusión del Movimiento Moderno

Sin embargo, a finales de la segunda década del siglo XX, comienza una primera renovación de la zona del Ensanche debido al incremento en la demanda de viviendas para las nuevas clases funcionariales y los profesionales.

Más abiertos a las nuevas tendencias europeas, permiten que estructuras metálicas, grandes miradores y huecos, simplificación formal de balaustradas, balcones, ménsulas y demás elementos decorativos, se abran paso a finales de la tercera década; es la difusión de los repertorios del Movimiento Moderno.

La recepción del Art-Decó.

Durante los tiempos de la República, finalizada la dictadura de Primo de Rivera y, por tanto, los empujes del casticismo, se produce en Valencia un fuerte incremento demográfico y una desaforada actividad constructora.

Los nuevos materiales aplicados en la estructura se han asumido, permitiendo que se produzcan cómodamente un considerable incremento volumétrico de las obras que dichos materiales posibilitan. Por otro lado, el dinamismo del sector terciario, exige nuevos lenguajes que lo expresen, en el deseo de ver su reflejo en la construcción urbana.

Nacido durante la Exposición de Artes decorativas de París de 1925, cuyo Reglamento especificaba que "toute copie ou imitation des styles anciens" debían ser excluidas, inaugura una época en la que la imagen social de la "Industria" deja de asociarse exclusivamente con el hierro, el carbón, los humos y las ruedas dentadas, y empieza a asociarse con las superficies pulidas, los acabados "standardizados", las connotaciones de limpieza, facilidad de adquisición y manejo.

Para Valencia la euforia llegó tarde, amortiguada, y duró poco, desde 1928 ó 1929 hasta 1936; pero el nuevo lenguaje dejó claramente sus huellas en la imagen urbana, aunque las más típicas, las que quedaron materializadas en los comercios, en los dancings, los bares y los salones de proyección cinematográfica, fueron de rápida obsolescencia.

No hace falta, sin embargo, aún hoy, escarbar mucho para encontrar las decoraciones de escayola en bajorrelieve representando cactus, cocoteros y plantas tropicales, fondos abigarrados de flores muy geometrizadas, figuras humanas estilizadas, nubes obtenidas por la intersección de formas circulares, mares compuestos de líneas horizontales onduladas y perfectamente paralelas, etc.

Los grandes edificios del Art-Decó, se levantaron fuera del ámbito del Ensanche, el edificio Cervera y el Rialto en la Plaza del Ayuntamiento; pero también hubo un Art-Decó aplicado a los edificios de viviendas de los que sí existen muchos ejemplos, sobre todo en la zona de Serrano Morales.

También podemos incorporar en este apartado el edificio del arquitecto Enrique Viedma en su casa para la familia Martínez emplazada en la calle Buenos Aires en 1934, en esta obra aparecen como remate pilastras y temas ornamentales, aquí se trata de un diseño esquemático, de muy escaso relieve como el que reaparecerá, todavía más estilizado con posterioridad.

El proceso supone una mayor definición de las líneas, pérdidas de relieve en la decoración y la geometrización del diseño.

Posteriormente, el Art-Decó ornamental se caracteriza por el esplendor ornamental de las fachadas, donde aparecen recuerdos iconográficos y estilísticos de las artes aplicadas; en estos edificios se superponen la decoración con elementos decorativos.

En esta época podemos encontrar la casa de Sánchez Buendía obra de Alfonso Garin en 1926 y situada en la calle Alcoy; los proyectos de Juan Guardiola para un edificio en la calle Puerto Rico en 1926 y dos edificios en la calle Cuba uno de 1926 y otra 1927 que recuerda la arquitectura austriaca.

El estilo empieza a asentarse también con las obras de Juan Ríos Cogollos, con viviendas para la pequeña burguesía y fachadas compuestas a partir de grandes pilastras moduladas, dando al conjunto un verticalismo característico, por ejemplo, en la casa Vilanova de 1930 en la calle Cádiz.

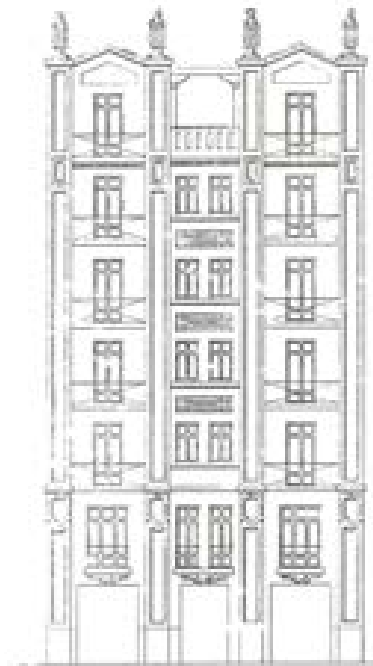


Fig.26. E. Viedma: Casa Martínez en calle Buenos Aires (1934).
Fuente: SERRA DESFILIS, A. "Eclecticismo tardío y Art-Decó en la Ciudad de Valencia (1926 1936)"



Fig.27. V. Valls: Casa Castelló-Olmos en calle Cádiz esquina Denia (1933).
Fuente: SERRA DESFILIS, A. "Eclecticismo tardío y Art-Decó en la Ciudad de Valencia (1926 1936)"

Posteriormente otros modelos incorporan la decoración del Art-Decó como el edificio construido por José Peris en la calle Cádiz en 1930. Y la casa de la esquina de las calles Cádiz y Denia de 1933 del arquitecto Vicente Valls.

La normalización del lenguaje DECÓ en la composición de fachadas fue llevado a cabo por Adrián LLombart, Lorenzo Criado y el maestro de obras José Peris que fijaron un amplio repertorio en su extensa obra durante los años treinta del siglo XX.

Lo más característico es la geometrización y la abstracción de todos los elementos constructivos y de la ornamentación, que si bien en el proyecto original era recargado, o bien se simplificaba o se modificaba en la fase de ejecución, se pretendía formas estereotipadas, fáciles de trabajar por los tallistas.

El resultado era satisfactorio, porque los clientes obtenían una decoración de estilo moderna a bajo precio y no conformándose con la desnudez de los muros característica de los edificios de bajo presupuesto.

Como ejemplo de estos edificios podemos citar la Casa Raimundo en la calle Sueca, obras de Peris y Criado y mucho más espectacular, el proyecto para la casa Orero Esteban en la Avenida del Antiguo Reino.

En este edificio están presentes todas las características de este estilo cubriente, diseños geométricos, tendencia a presentar la ornamentación en superficies planas, vanos poligonales y un gusto peculiar por el contraste entre los muros lisos y placas rugosas en bajorrelieve.

Otro ejemplo para la pequeña burguesía es la casa Navarro San Martín de 1931 en la calle Doctor Sumsi.

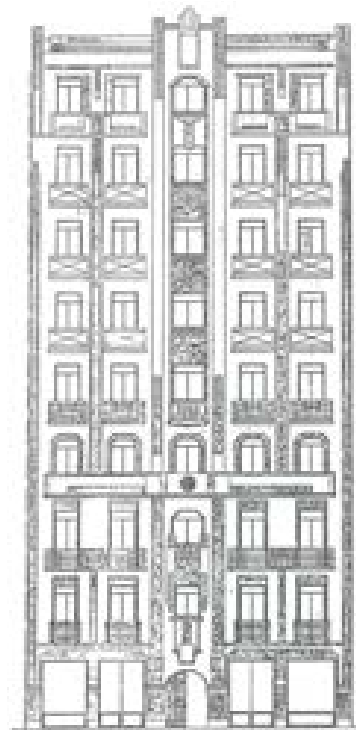


Fig.28: A. Llombart: Casa Orero-Esteban en la avenida Reino de Valencia (1931).

Fuente: SERRA DESFILIS, A. "Eclecticismo tardío y Art-Decó en la Ciudad de Valencia (1926 1936)".

Criado triunfa rotundamente con sus modelos a la vista de los numerosos encargos y la calidad de la ejecución de sus obras hasta 1936, el éxito de este estilo les permite ejecutar viviendas de presupuesto holgado y recrear su fantasía decorativa. Un ejemplo es la vivienda sita en la calle Puerto Rico número 52.

También, aunque sea anecdótico, la arquitectura valenciana refleja la moda internacional de iniciar el arte de pueblos lejanos en el espacio y en el tiempo, aún con el riesgo de caer en un capricho. Afirma Serra Desfilis "como era de esperar los artífices de estas obras salen de los arquitectos habituados a la producción masiva: Alfonso Garín, José Peris y Juan Guardiola"³².

Podemos encontrar una obra presuntamente neo-azteca, proyectada por Garín en 1927 en la calle Sueca para la familia Boigues, e imita la arquitectura egipcia y minoica en 1927 en la calle Maestro Calvo en la casa para la familia Torregrosa. Fuera del ámbito de estudio, José Peris se recrea con fachadas de estilo neo egipcio y al arte africano primitivo, etc.

Este ciclo de exotismo Art-Decó se completa con el proyecto de Juan Guardiola en el edificio de la calle Castellón número 20 de 1930, este edificio con una fantasía herramental y cromatismo estridente y regusto por lo exótico, cuenta con un precedente significativo en el edificio de la calle Montaner 54 de Barcelona que se había dado a conocer recientemente en 1928.

El DECÓ geometrizable.

Las primeras muestras del Decó purista, surgen con cierto retraso respecto a las de la tendencia más ornamental del apartado anterior. El primer ejemplo es la casa Chover de 1930, del arquitecto Salvador Donderis, con una nitidez de líneas que

³² SERRA DESFILIS, A. op.cit.

contrasta sensiblemente con los modelos decorados característicos del Decó valenciano.

Rieta también realiza obras de interés en los edificios de V. Martínez en la calle Doctor Sumsi en 1929, la casa Sala de 1929 en la calle Cuba y la casa en la calle Buenos Aires.

El Estilo Internacional.

La generación de arquitectos valencianos que obtuvieron el título en la década de los años veinte fue la protagonista indiscutible del Estilo Internacional en la ciudad.

Este nuevo estilo se origina en unas premisas económicas que lo harán deseable al industrial constructor: mayor aprovechamiento del solar, aumento en alturas, casi total desaparición de elementos decorativos artesanales y utilización de elementos industrializados.

El entusiasmo por los rascacielos tuvo su eco en Valencia, y aún cuando la altura de los nuevos edificios no sobrepasa las doce plantas, el aumento de volumen contrasta vigorosamente con el perfil urbano del Ensanche.

El lenguaje de la arquitectura alemana de los primeros años 30 parece haberse difundido en Valencia a través de la revista "Moderne Bauformen".

Los chaflanes se redondearon, los muros de cerramiento fueron tratados con largas fajas horizontales de cristal interrumpidas por elementos opacos.

Esta arquitectura expresionista se vio enriquecida por las referencias sintácticas al lenguaje visual de los grandes transatlánticos: grandes popas, ojos de buey, incluso puentes de mando se evidencian en los últimos edificios del Ensanche.

20.4 Leyes de Composición de Fachadas

Hemos visto en el apartado de las Ordenanzas la incorporación de estas mediante limitaciones en el derecho privado de las edificaciones.

Junto a la aparición de los Reglamentos, se unen los criterios academicistas en el diseño de las fachadas de los edificios, y las viviendas burguesas se ajustan a estos patrones.

La construcción del ensanche se inicia un proceso de enriquecimiento de los lenguajes de las fachadas urbanas, utilizando diferentes repertorios históricos, desde organizaciones barrocas hasta esquemas neogriegos medievales y románticos, aunque son más fáciles de encontrar en el primer Ensanche o Ensanche noble y en una pequeña parte de ese segundo Ensanche.

También la incorporación de nuevos materiales y nuevas soluciones constructivas va cambiando la tradición artesanal valenciana y van a ser otras claves las que permitan entender este proceso.

Podemos afirmar pues que el Ensanche surge con un uso fundamentalmente residencial, como respuesta a la excesiva concentración poblacional en la ciudad antigua, en el Ensanche las edificaciones residenciales serán las características, escaseando las dotaciones públicas y los edificios singulares comerciales o de tipo religioso o docente.

Estos edificios no residenciales se alejan del objetivo de este estudio, por lo tanto no serán clasificados tipológicamente.

Vamos a analizar las leyes de composición de las fachadas tanto en sentido vertical como sentido horizontal y usaremos para ello el trabajo de la Tesis Doctoral de José María Fran, ya citado.

Recordemos las leyes de composición vertical y horizontal en los edificios burgueses³³ y de clase alta de la ciudad, aunque de escaso impacto en esta zona del Ensanche.

Sin embargo en esta zona las viviendas serán más humildes y funcionales en su construcción.

20.5 Leyes de Composición de Fachadas de los edificios de Viviendas Vecinales

a.- Ley de composición vertical.

Del mismo modo que ocurría en el apartado anterior, la fachada también está dividida en tres franjas superpuestas verticalmente.

La primera está constituida por la planta baja, y ocasionalmente por la primera planta de pisos, que adopta, para ello, la forma de entresuelo.

En este caso, y al igual que ocurría en el tipo anterior, se unifica el tratamiento de los huecos de las dos plantas rehundiendo el antepecho de las ventanas de la planta superior, y así se consigue la imagen de huecos de doble altura.

Los entropaños son tratados de un modo uniforme para resaltar así la "unidad" de la zona. La puerta de acceso al zaguán es tratada conjuntamente con el hueco central del falso entresuelo para conseguir la relación simbólica con los edificios de la clase más pudiente.

La zona central ocupa las plantas de pisos y representa la zona noble del edificio. El carácter unitario de este sector está marcado fundamentalmente con el tratamiento de los entropaños.

³³ Ver el apartado "De la arquitectura Académica al Ecléctico" de este trabajo.

Los huecos son tratados con regularidad, pero sin olvidar que las propias normas académicas aconsejan la utilización de recursos diferenciadores que son requisito indispensable para la belleza.

Basándose en este criterio, y para hacer referencia a los edificios más nobles, se siguen unificando los balcones de la primera planta de pisos, que con ello da la imagen falsa de que está ocupada por una sola vivienda.

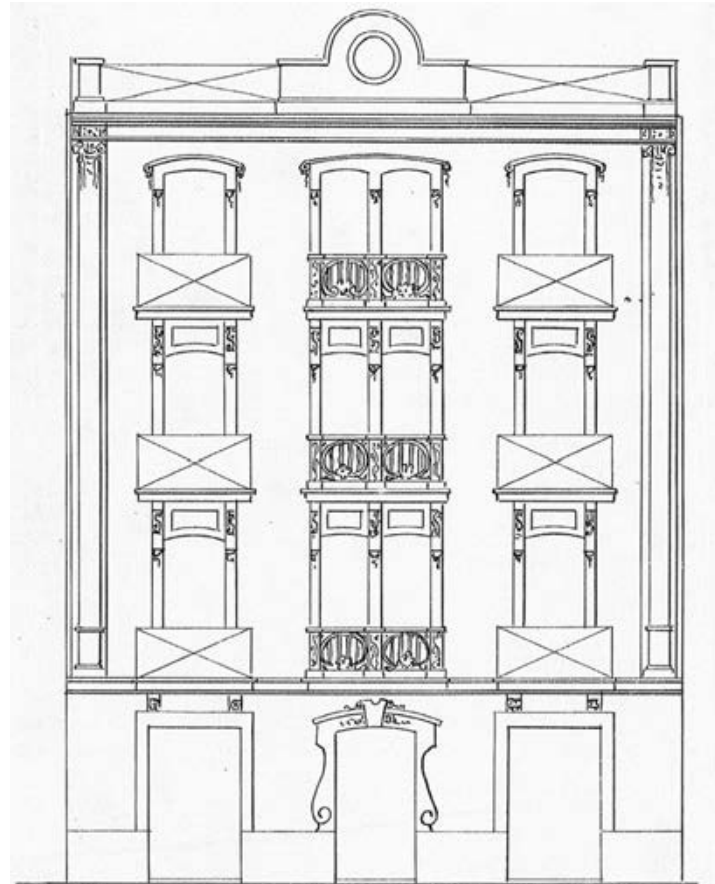


Fig.29. Edificio de 1912 en la calle Puerto Rico nº 26, compuesto de planta baja, tres plantas y buhardilla.

Fuente: Archivo Histórico Municipal - ETSAV

La zona superior o de remate puede incluir a la última planta de viviendas, en el caso de que la inferior esté compuesta sólo por la planta baja, pero su elemento característico es el antepecho que oculta las vistas de la cubierta.

A medida que avanza el siglo, y en especial en los edificios modernistas, este antepecho pasa a adquirir un mayor relieve, tanto ornamental como volumétrico.

También podemos encontrar falsos torreones, óculos, guirnaldas y demás recursos estilísticos que pasan a ser una parte dominante de la línea de cielo de Valencia.

En ocasiones, se dota de contenido a las pronunciadas sobrelevaciones del antepecho, situando en la cubierta algún cuerpo de edificación que es dedicado a estudio o a dependencias auxiliares.

b.- Ley de composición horizontal.

En su sentido horizontal, la composición de la fachada viene dominada por las leyes de la simetría.

En el caso más simple de un edificio con una sola fachada a la calle, se detecta la existencia de tres ejes compositivos:

El primero está centrado en el edificio, pero no tiene aquí el carácter dominante que poseía en el anterior, debido a la menor importancia dada al portal de acceso.

Con cierta frecuencia no coincide con los huecos de las plantas de pisos, pues la división de éstas en dos viviendas, conduce a soluciones muy forzadas que implican la división de una misma ventana entre dos propiedades.

Los otros dos ejes están situados simétricamente con respecto al central y sirven para ordenar los cuerpos laterales de la fachada.

En general se puede afirmar que en los edificios que intentan asimilarse formalmente con las casas patricias, por las razones de prestigio apuntadas, la composición está dominada por el eje central, que coincide con el portal de acceso, una columna de huecos, el sector más significado del remate y, ocasionalmente, el mirador.

c.- Los elementos de composición.

El portal de acceso al zaguán, las ventanas, los balcones, el mirador y, cuando existen, los torreones del cuerpo de remate, continúan siendo, al igual que en los edificios del apartado anterior, los elementos en torno a los cuales se produce la composición de la fachada.

La diferencia entre ambos tipos la van a marcar las diversas formalizaciones que toman dichos elementos.

El portal de acceso al zaguán de entrada es un elemento que recibe múltiples tratamientos.

Así, encontramos edificios en los que la puerta del zaguán se une con el hueco central de la primera planta de pisos, tratada como entresuelo, para conformar una gran portada profusamente ornamentada que emula las grandes aberturas de dos plantas de altura que eran emblema de los edificios más importantes.

Las ventanas proporcionan una relación directa con el exterior y cumplen tanto la función visual como la de iluminación y ventilación.

Están reservadas a las plantas bajas, cuando se utilizan como viviendas, en cuyo caso van provistas de rejas, a los entresuelos y a las dependencias que

ocupan un lugar secundario dentro de la composición de la fachada.

Por lo demás, este elemento no experimenta ninguna variación respecto a lo comentado para el tipo anterior.

Los balcones desempeñan el mismo papel funcional y de composición que ya se vio en el tipo anterior.

No hay ninguna modificación respecto a este elemento ni tampoco respecto a las barandillas, cuyos motivos ornamentales se adaptan a los nuevos lenguajes arquitectónicos, ni a los cubre persianas.

El mirador ha desaparecido en los edificios de casas vecinales o de renta porque ya ha perdido sentido al no existir el piso principal al que caracterizaba en las edificaciones familiares, de modo que sólo aparece en los inmuebles de un mayor nivel económico como referencia simbólica a aquellas.

20.6 Leyes de composición de fachadas en la Vivienda Moderna

El antecedente tipológico inmediato es el edificio clasificado anteriormente de vivienda vecinal, bien para venta o para ser arrendado.

Las diferencias con el segundo tipo, son importantes y, aunque se desarrollarán ampliamente a lo largo del apartado, se avanza ahora las más definitorias en cuanto a composición de fachada y estructuración de planta.

Como primera respuesta del movimiento moderno, se abandonan las anteriores leyes descritas de simetría tanto vertical como horizontal, abandonando las composiciones clásicas definitivamente. A ello hay que unir también la incorporación de los materiales y soluciones constructivas que han modificado el concepto del muro de carga que quería de fachada.

Como ya sucedió en los edificios anteriores ahora es evidente que de las dos fachadas del edificio, la fachada al patio de manzana y la fachada a la vía pública, es la segunda la única a la que se presta atención.

La fachada al patio de manzana no tiene ningún tratamiento ornamental, incluso desaparecen las galerías voladas, convirtiéndose en una simple medianera perforada por huecos.

Por lo que respecta a la fachada recayente al espacio urbano, como los cerramientos abandonan la función resistente que queda reservada en su totalidad a la estructura del hormigón, puede ser construida con

elementos ligeros, adelantada hasta el extremo de los voladizos y compuesta a partir de huecos corridos o de una proporción claramente horizontal.

Los esquemas compositivos se mantienen básicamente igual que en el vecinal, tanto en lo que se refiere a la división en zonas superpuestas en altura, como el recurso de ejes de simetría verticales.

Pero aquí se utilizan con mayor libertad. La utilización de estos esquemas compositivos académicos se ve favorecida por las condiciones impuestas en las ordenanzas de edificación.

a.- Ley de composición vertical.

Ciertamente, la división en tres franjas superpuestas en vertical se ve condicionada por la posibilidad de construcción de voladizos cerrados a partir de la primera planta y por la admisión en las ordenanzas de la existencia de áticos y sobre áticos que configuran el remate del edificio.

La zona baja, que en la arquitectura clásica se consideraba zona de servicio, está ocupada aquí por la planta baja y ocasionalmente por el entresuelo, que dedicados a comercio y oficinas, llegan a tener una decoración más brillante que la del resto de la fachada y en absoluto respetuosa con el conjunto.

La zona central está formada por todas las plantas de pisos, que reciben un tratamiento uniforme. La posibilidad de construir voladizos cerrados en todo el ancho de la fachada hace que ésta avance y se sitúe en un plano distinto al del resto de la edificación.

El remate está formado por las plantas de áticos y sobre áticos, que con su disposición escalonada, sus voladizos, aleros y sobrecubiertas, permiten toda clase de juegos estilísticos.

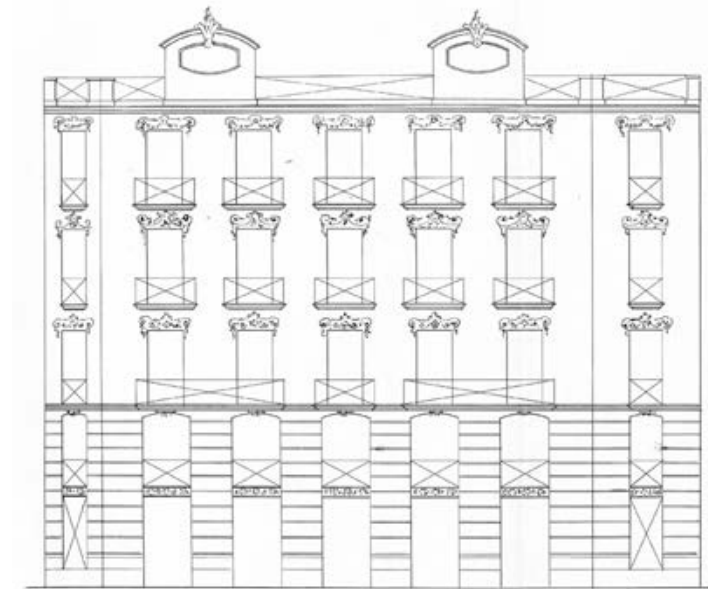


Fig.30. Edificio de 1915 en la calle Sueca nº 30, chaflán con la calle Puerto Rico, compuesto de planta baja con entresuelo, y tres plantas
Fuente: Archivo Histórico Municipal - ETSAV

b.- Ley de composición horizontal.

La ruptura con las leyes de la simetría supuso una conquista del Movimiento Moderno. Sin embargo, en los edificios construidos en Valencia durante estos años, es muy frecuente que la composición esté regida todavía por esquemas simétricos.

En cualquier caso, se trata de soluciones relativamente simples basadas en un sólo eje central que no expresa la organización interna del edificio.

La proximidad o lejanía con respecto al eje compositivo no señala aquí una relación de importancia para las distintas dependencias, como ocurría en los tipos anteriores, y los mismos portales de acceso a los zaguanes pueden estar alejados de él, lo que es a su vez síntoma del escaso valor que se les asignaba.

c.- Los elementos de composición.

Es en este punto donde se manifiestan las grandes divergencias con respecto a los edificios vecinales.

La práctica desaparición del balcón, las modificaciones conceptuales del mirador, el enmascaramiento del portal de acceso y el desarrollo volumétrico de los cuerpos de remate son sus características fundamentales.

La **puerta de acceso** se trata como un hueco más, completamente similar a los de los comerciales de la planta baja, pasando por ejemplos en los que, unido formalmente o no a los huecos del falso entresuelo, es de menor dimensión que los correspondientes a los comerciales o viviendas.

Las **ventanas** se utilizan en todas las clases de habitaciones y su forma varía ampliamente en función de las necesidades estilísticas de la fachada.

La libertad conseguida al eliminar la función estructural del cerramiento permite la construcción de grandes ventanales, de proporciones horizontales y ampliamente utilizados en los lenguajes que acompañan al Movimiento Moderno.

El balcón tradicional, concebido como un elemento añadido de la fachada, ha desaparecido. En el TIPO de la vivienda moderna, se integra en el mismo plano que los miradores y queda soldado solidariamente a los mismos.

Sólo en muy raras ocasiones se utiliza el forjado volado aislado para señalar el carácter de elemento añadido.

También se producen cambios en cuanto a sus elementos verticales de protección. Los antepechos de obra reciben el mismo tratamiento material que el de los miradores y, sólo ocasionalmente, se emplean barandillas metálicas, en cuyo caso, siempre son de tubo. Por otro lado, la introducción generalizada de la persiana americana fuerza la desaparición del cubre persianas al vaciarlo de funcionalidad.

En este tipo, se ha producido un cambio conceptual respecto al **Mirador**. Concebido ahora como un voladizo cerrado con obra, es entendido simplemente como una forma de ampliación de las dependencias interiores sin ninguna diferenciación espacial. Con ellos, sólo se persigue aumentar la superficie disponible ocupando una franja del espacio público.

Este sistema se desarrolla hasta el punto de convertirse el cerramiento del voladizo en la auténtica línea de fachada para los pisos altos, pues el mirador llega a ocupar la totalidad del frente de la misma, respetando, tan sólo, el espacio de 60 centímetros a partir de las medianeras que marca el Código Civil.

20.7 Análisis Tipológico de las viviendas.

Antes de analizar los distintos modelos de vivienda que se han ido sucediendo a lo largo del tiempo, conviene considerar que, de acuerdo con la estadística municipal, más del 50% de las viviendas actuales han sido construidas antes de 1960 y como hemos visto en nuestro caso en el Barrio de Russafa esta cifra puede llegar a una cifra superior al 80%.

Averiguar la distribución espacial y cronológica de las edificaciones, es una ardua tarea si se quiere realizar con suficiente precisión. Pero con la información actualmente disponible, si puede elaborarse una aproximación al proceso de construcción de los distintos edificios de viviendas en las diferentes áreas del Barrio.

La primera implantación residencial se desarrollaba en una sola planta.

De este modelo tipológico elemental, han sobrevivido escasos ejemplos. Estos edificios, que sirvieron como primer asentamiento en núcleos rurales de la ciudad, pronto evolucionaron aumentando su altura hasta las dos plantas. De este modelo de edificio que ha venido denominándose tradicionalmente "casa de poble", quedan todavía algunos ejemplares en el Barrio.

Un conjunto muy deteriorado en la calle Canals y en el trazado del antiguo camino de Monteolivete, que todavía se conserva en el interior de una de las manzanas con el nombre de calle Canals, y aún permanece una agregación lineal de este tipo de edificios.

La mayor parte de la masa edificada se corresponde a los edificios construidos sobre la trama rectangular del Ensanche y siguiendo sus ordenanzas de edificación.

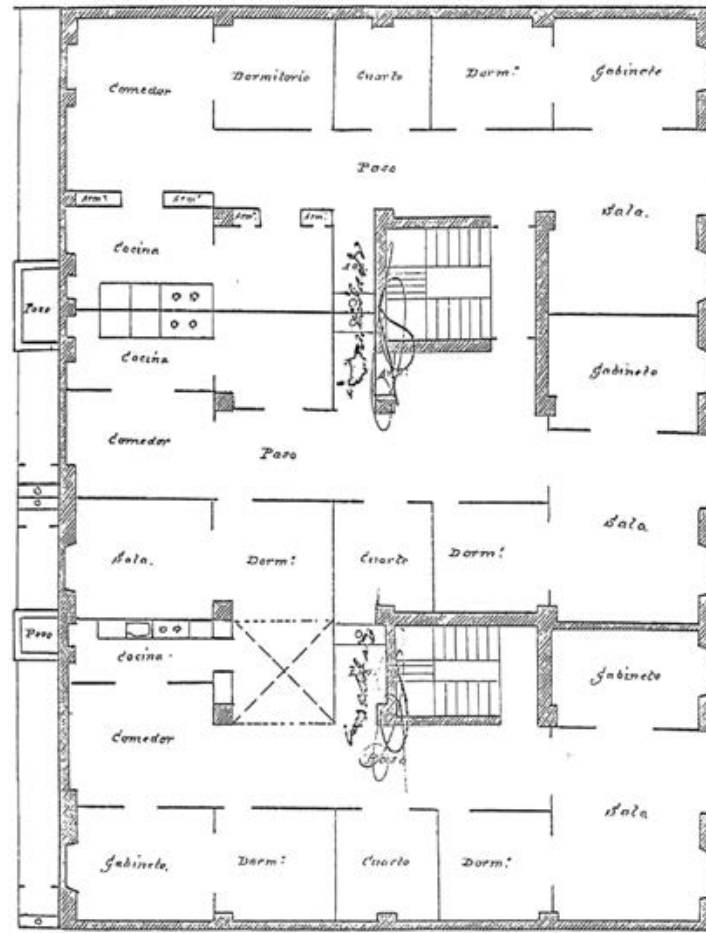


Fig.31: Proyecto de viviendas en la calle Denia (1904) de Manuel García Sierra, en la que se puede comprobar la ausencia de patios de ventilación en los vanos centrales.

Fuente: TABERNER PASTOR, F. "El Ensanche de Valencia: Trazado y Realidad Urbana. El Ensanche de la ciudad de Valencia de 1884".

En este caso pese a que las ordenanzas han ido variando a lo largo del tiempo como se ha justificado en el trabajo, la realidad es que la reparcelación de manzanas a la que obligaban las ordenanzas de los Proyectos del Ensanche como paso obligado previo a la edificación, han condicionado de forma decisiva los procesos de implantación edilicia.

En general, y salvo contadas excepciones, la arquitectura doméstica que va a producirse de forma preponderante en Russafa, estará destinada a albergar las clases medias, y será en cierto modo un reflejo, aunque en tono menor, de la vivienda burguesa imperante en cada periodo.

En este periodo se va realizando el proceso evolutivo que marca el paso de la vivienda unifamiliar al edificio destinado a alquiler en donde se irán alojando las capas media y baja de la población.

En una primera etapa, que podemos delimitar entre la aprobación del Proyecto de Ensanche y 1920, el modelo constructivo se caracteriza por la utilización de los muros y pilares de ladrillo como elementos sustentantes.

Los edificios suelen alcanzar las tres o cuatro alturas, y por lo general, carecen de los necesarios patios de luces para conseguir la ventilación directa de la totalidad de sus habitaciones.

Ejemplos de este tipo de edificios abundan fundamentalmente en el área comprendida entre las calles de Gibraltar y Ruzafa.

A partir de los años veinte se va produciendo una ocupación cada vez más intensiva de la parcela, al tiempo que la edificación sobrepasa las cinco alturas.

Aunque se mantiene la fachada principal como muro de carga, la estructura interior está constituida por forjados que incorporan elementos metálicos.

En los años treinta, se llega ya a las siete alturas en aquellas calles en que la ordenanza lo permite (las de 16m. de anchura) sin excesiva variación en los elementos compositivos del edificio.

Se detectan algunos ejemplos de voluntad racionalista, como el edificio de Enrique Pecourt en la calle Donoso Cortés, el de Javier Goerlich, en el chaflán de General San Martín, proyectado en 1939, o la implantación residencial de Artal en la Gran Vía de Germanías 10 al 16 que ocupa prácticamente una manzana completa.

Hacia 1960, el área de Russafa se encuentra prácticamente colmatada. A partir de ese momento el proceso edificatorio estará basado fundamentalmente en operaciones de sustitución.

El derribo de algunas viejas viviendas y de un buen número de naves industriales, va a generar la aparición de nuevos edificios de viviendas que van agotando la volumetría edificable de la zona, y aumentando sensiblemente su densificación.

Con la aprobación, en 1988, de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia se inicia una nueva etapa en el planeamiento de la ciudad, introduciéndose nuevos criterios orientativos respecto a la planificación de este barrio, sustentados desde la necesidad de contener el despilfarro inmobiliario, conservando aquellos elementos arquitectónicos que, por su carácter monumental, pero también por su valor testimonial, contribuyen a conformar la memoria histórica de la ciudad.

20.8 Influencia de las ordenanzas en la composición de la planta de las viviendas

El hecho de que la distribución de las viviendas no condicione la propuesta de metodología aquí definida y el resultado final para conseguir una intervención desde el punto de vista de la sostenibilidad urbana, no podemos pasar por alto el citar las características mínimas y básicas que presentan las viviendas en este barrio.

Haremos una reflexión sobre los elementos y hechos que han condicionado las distribuciones de las mismas, pasando desde la ausencia total de regulación a la aparición de ordenanzas que pretendían garantizar la rentabilidad de las mismas y obtener unas condiciones mínimas de salubridad.

El sistema constructivo empleado junto a la forma y el tamaño de la parcela serán los parámetros de referencia de distribuciones interiores de las viviendas, pudiendo en ocasiones ser el resultado de la adición de varias parcelas anteriores.

En el proyecto de Ensanche, además de las alineaciones de la 76 calles, de las cuales 20 se encuentran en Russafa, el Plan estipula que:

"Los edificios se construyan formando manzanas dejando sin edificar el interior de la misma y como mínimo en un 25% de su superficie; con ello se pretende pues tener un espacio libre interior y compartido para todas las viviendas de esta manzana".

Con objetivo de mejorar la calidad higiénica de las viviendas, el plan exige que un 25% de su superficie se destine a patios de ventilación, con el inconveniente, como así explica Paco Taberner:

"esta disposición, que en su redacción literal se refiere a la superficie de cada casa o solar, no especificaba suficientemente su intención de dotar de luz y ventilación a las distintas habitaciones, y son muchos los proyectos que destinan ese 12% del área de solar en su fachada posterior, con lo que una parte de las estancias sólo se iluminan o airean indirectamente a través de las piezas de fachada"³⁴

alejándose, pues, del espíritu inicial de la norma y consiguiendo viviendas con bajo nivel de ventilación e iluminación interior, y que actualmente no cumplen las vigentes normas de habitabilidad (a destacar la dificultad que presenta hoy en día la rehabilitación de sus espacios con una profundidad de crujía que impide la iluminación de todas sus piezas).

Hemos visto cómo las Ordenanzas han condicionado el desarrollo del Ensanche, y en este apartado debemos citar en primer lugar el artículo 49 de las ordenanzas especiales para la zona del Ensanche de Valencia de 1912, puesto que dentro del capítulo dedicado a "ornato" establece las dimensiones mínimas de fachada y superficie de la parcela, complementándola con el artículo 32 dentro del capítulo "higiene de las viviendas" con la finalidad de evitar parcelas irregulares.

En el Apéndice a las Ordenanzas Municipales de 1925, en el mismo apartado "higiene de las viviendas" se va más allá y se incide en el número de dormitorios que deberá poseer cada vivienda, estableciendo un mínimo de tres que podrá reducirse a dos en el caso de que el piso sea interior.

El texto de las Ordenanzas Municipales de 1929, especifica, en su artículo 61, que los nuevos edificios destinados a viviendas que se construyan en lo

³⁴ Ponencia de "El Ensanche de Valencia: Trazado y Realidad Urbana. El Ensanche de la ciudad de Valencia de 1884". TABERNER PASTOR, F.

sucesivo," deberán reunir las condiciones mínimas higiénicas que a tal efecto se consignarán en las ordenanzas municipales de la localidad respectiva".

De igual modo en su artículo 258, hablando del interés de la higiene y de la moral,"la vivienda de una familia con hijos deberá constar, en términos generales, de cocina, retrete independiente, dormitorio para matrimonio, dormitorio para los hijos varones, dormitorio para las hembras y habitación de estancia común, todas con la ubicación y ventilación prescritas por la higiene".

Las ordenanzas también inciden sobre la morfología de las edificaciones al establecer la obligatoriedad de luz y ventilación directa para los dormitorios y dependencias principales, lo que obliga, generalmente, a la utilización del patio de luces.

La dimensión de éste, se regula en este texto en función de la superficie edificada, debiendo alcanzar al menos el 20% de la misma para las casas de hasta 15m de altura; aumentando un 2% por cada piso que exceda del cuatro.

Composición de la planta de las viviendas.

Podemos aquí también identificar, al igual que ocurría con las leyes de composición de las fachadas, algunas leyes que han regido para organizar los espacios de las viviendas, por ello los dividiremos también en los tres apartados citados anteriormente, nos apoyaremos en esta apartado en la Tesis de Fran Bretones.

El primer apartado para viviendas como recuerdo de las casas burguesas y destinadas a las clases medias altas.

En segundo lugar, el que constituye el mayor número de las viviendas que podemos clasificar, corresponde a las que hemos denominado de viviendas vecinales o de renta.

Y finalmente el tercer apartado, en el que incluiremos las viviendas que se han producido durante el apogeo del movimiento moderno.

Queda fuera de la clasificación las múltiples viviendas que a partir de los años 50 se construyeron en el barrio y que salvo las que se puede citar de arquitectos de reconocido prestigio, carece de interés su clasificación tipológica.

- Composición en planta de los edificios de viviendas Burguesas.

Vamos a hacer un breve resumen de las características principales de los tipos de vivienda.

Elementos definitorios de las viviendas de los edificios de escasa patricias.

La vivienda principal. Situada en la primera planta, con tres zonas claramente diferenciadas:

La primera más representativa, y de algún modo destinada al uso por parte del varón, recae a la fachada principal y está compuesta por un dormitorio, recibidor, sala, salón, despacho y dormitorios.

La segunda zona, que se puede suponer dominada por la mujer, recae a la fachada del patio posterior y está compuesta por comedor, cocina, gabinete y labores. De estas piezas, la más grande es el comedor, que tiene una dimensión semejante al salón y está limitada en profundidad por el ancho de la última crujía.

La tercera zona tiene una entidad menos definida y está ocupada por dependencias de servicio. Ocupa la parte central de la casa y es por tanto la peor iluminada. Por lo general se organiza alrededor del patio o patios de luces y está formado por piezas independientes entre sí, destinadas a dormitorio, ropero, almacén, baños y W.C.

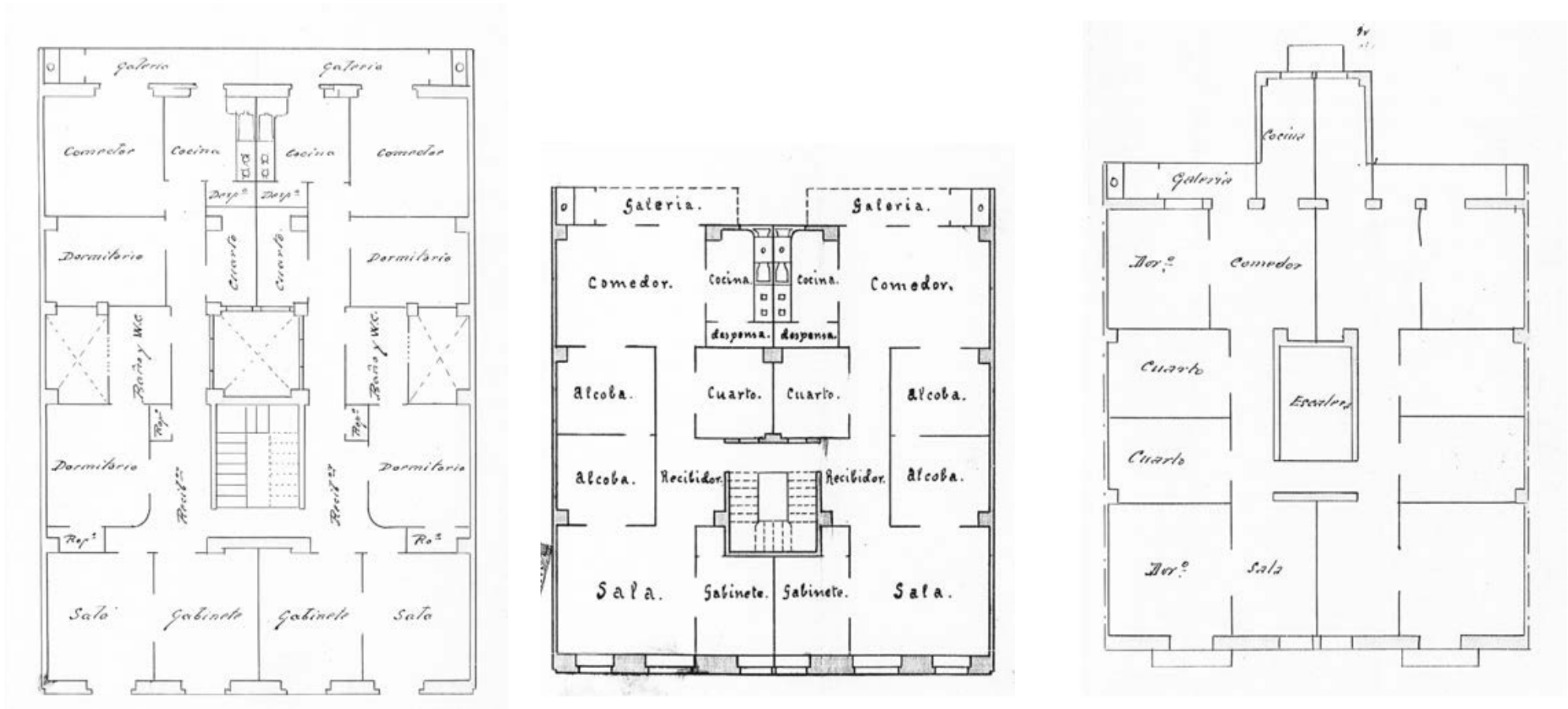


Fig.32, 33 y 34. Plantas tipo de los edificios del primer periodo del Ensanche.

La figura 1 ha sido escogida como edificio representativo de los situados en la manzana de ensanche con gran patio central, y que cuenta con tres patios de luces para iluminar las piezas intermedias.

La figura 2 ha sido escogida como edificio representativo de los situados en el núcleo histórico del barrio, con una estructura que ilumina por fachada principal y a patio trasero.

La figura 3 ha sido escogida como edificio representativo de la zona "compacta" del ensanche que ilumina igualmente por la fachada principal y por patio interior.

Fuente: Archivo Histórico Municipal - ETSAV

Las Viviendas para familiares o alquiler: Su número oscila entre 2 y 6 dependiendo de las dimensiones y altura del edificio. Están situados en los pisos por encima del principal, y cuando el ancho de fachada lo permite, hay dos en cada planta, las viviendas en el entresuelo, y en su caso la vivienda para el portero, que generalmente se sitúa en la planta baja junto a la escalera y en ocasiones en la última planta bajo cubierta.

Los Locales destinados a tienda y trastienda: El zaguán de acceso es un espacio lo suficientemente ancho como para permitir el paso de carruajes, de 4 a 5 metros en las primeras crujías y no menos de 3 en las últimas. Estos edificios suelen tener una escalera principal y otra escalera de servicio.

No es frecuente la construcción de plantas de sótano, ya que el sistema constructivo empleado en este tipo de edificios no aseguraba un suficiente aislamiento contra las humedades. Sólo ocasionalmente se construyen semisótanos de dimensiones reducidas para situar en ellos almacenes o bodegas.

En la planta baja, además del zaguán, se encuentra el arranque de la escalera principal y la de servicio, cuando existe, la portería, cochera y cuadra, almacenes dedicados al servicio del piso principal y, con frecuencia, aunque no en todos los casos, locales destinados a tienda que, en origen, solían llevar aparejada la vivienda de los tenderos.

El patio posterior, que coincide con el de manzana, está cubierto a nivel de la planta principal para que sobre él se dispongan terrazas ajardinadas.

El patio interior central es frecuente que llegue también hasta la primera planta, iluminando cenitalmente el zaguán. Todos los patios o lunados secundarios suelen llegar a la planta baja, en especial si en ella se encuentran viviendas a las que deban ventilar.

En el entresuelo, se encuentran la vivienda del portero, cuando no se ha podido disponer en la planta baja, y otras viviendas de dimensiones menores que las de los pisos altos, altillos de los comercios de la planta baja, o dependencias de servicio del piso principal.

En la tercera planta, contada a partir de la baja, se sitúa el piso principal, que ya ha sido descrito; no existe pues, ninguna otra dependencia a este nivel excepto la escalera principal con su rellano, la escalera de servicio, cuando existe, y los patios de luces.

Sólo cuando nos encontramos una única vivienda en esta planta podemos afirmar que nos hallamos ante un edificio del tipo Patricio.

Las plantas de viviendas, su número es variable en función de la altura total del edificio, pero suelen ser dos plantas, excepcionalmente tres, y entonces, esta última suele ser una buhardilla.

Están ocupadas por dos viviendas, que no son exactamente iguales entre sí dada la posición descentrada de la escalera.

En cualquier caso se intenta equilibrarlas en superficie a base de repartir la crujía que recae al patio interior de manzana.

Sobre la última planta, en el espacio que queda debajo de la cubierta inclinada, se disponen cuartos trasteros y, algunas veces, la vivienda del portero, aunque esto es más frecuente en los edificios casa de renta.

La cubierta es inclinada a dos aguas, de modo que una de ellas vierte hacia el patio interior y la otra hacia la fachada de la calle. Las fachadas a la calle disponen de un antepecho que oculta la vista de la cubierta.

No queda fuera del tipo, aunque no existe siempre, la aparición de una cubierta plana en una zona del tejado que sirve de tendedero.

Con frecuencia, aparece en las soluciones de esquina un torreón rematado por una cúpula que cumple funciones simbólicas y compositivas.

- Composición en planta de los edificios de viviendas de tipo Vecinal.

Este tipo edificatorio es relativamente simple, ya que está destinado básicamente a albergar un número variable de viviendas iguales entre sí y tiendas en la planta baja. Por eso las dependencias comunes y de servicio quedan reducidas a su mínima expresión.

La cubierta, suele tratarse inclinada a dos aguas de modo que vierte uno de sus planos a la fachada y el otro al patio posterior. Se trata de la misma solución empleada en el tipo anterior y, como en este caso, es frecuente que un antepecho oculte las vistas de la cubierta desde la calle.

En este tipo ya es habitual que un sector de la cubierta sea relativamente llano para facilitar su uso como tendedero.

Desde un punto de vista general se puede interpretar la composición de la planta, común para la práctica totalidad de los edificios con independencia del lenguaje empleado en el acabado exterior, como una prueba de la dicotomía existente entre la decoración de la fachada y la distribución interior, según es propio de la arquitectura ecléctica.

Es habitual encontrar dos proyectos alternativos de fachada para una misma planta.

- Composición en planta de los edificios de viviendas modernas.

Al igual que ha sucedido también en la volumetría y el número de alturas de los edificios, las ordenanzas han condicionado la ordenación de las plantas.

La regla principal es la distribución organizada a partir de líneas ortogonales que toman generalmente la perpendicular a la fachada, donde se ubican las llamadas piezas nobles, como son los dormitorios gabinetes y salas referentes a la fachada, reservándose para el comedor y la cocina la parte posterior que da a un deslunado del patio de manzana a través de la galería.

En esta galería aparecen los retretes, cuando no existe el cuarto de baño que empieza a ser habitual en los edificios para clase media.

La ordenación de las plantas no supone un obstáculo clave para la labor del arquitecto ya que el proceso de adaptación a la normativa ha sido progresivo y las exigencias de comodidad e higiene de los usuarios han sido asumidas.

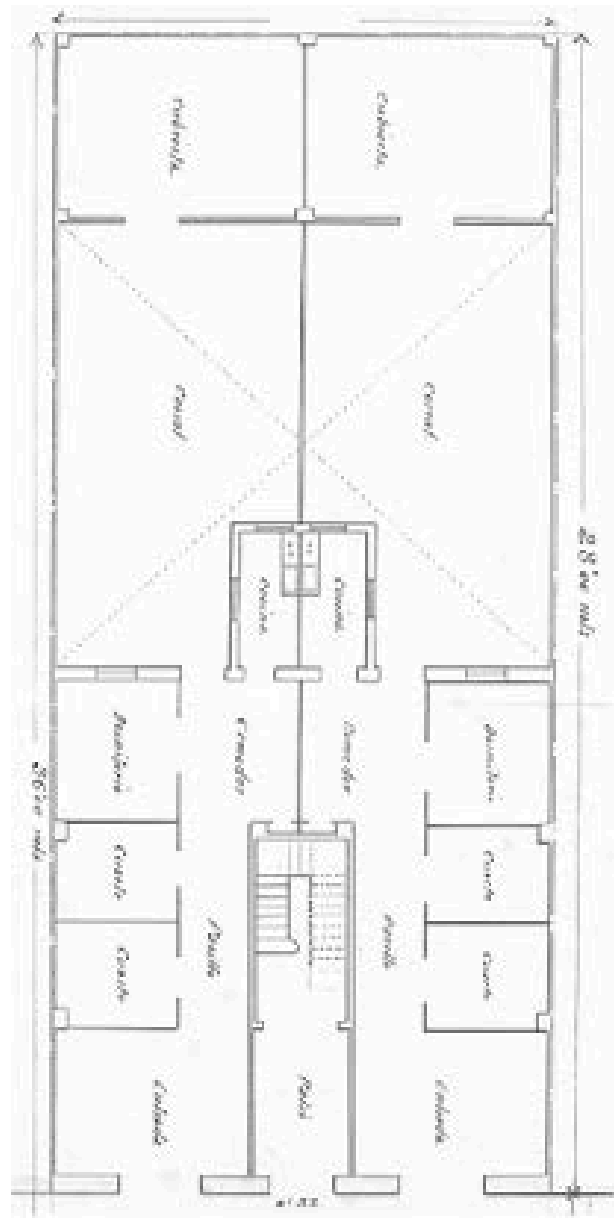
- En este caso, las piezas, estancias y salas, son básicamente las mismas que en el apartado anterior tanto en tamaño como en posición; sin embargo se accede a ellas directamente desde un pasillo o corredor y desde el vestíbulo, pero ahora ya no hay conexión directa entre las diversas piezas.

- Las habitaciones de servicio se reducen hasta casi desaparecer, aumentando, en correspondencia, el tamaño de la cocina y del comedor.

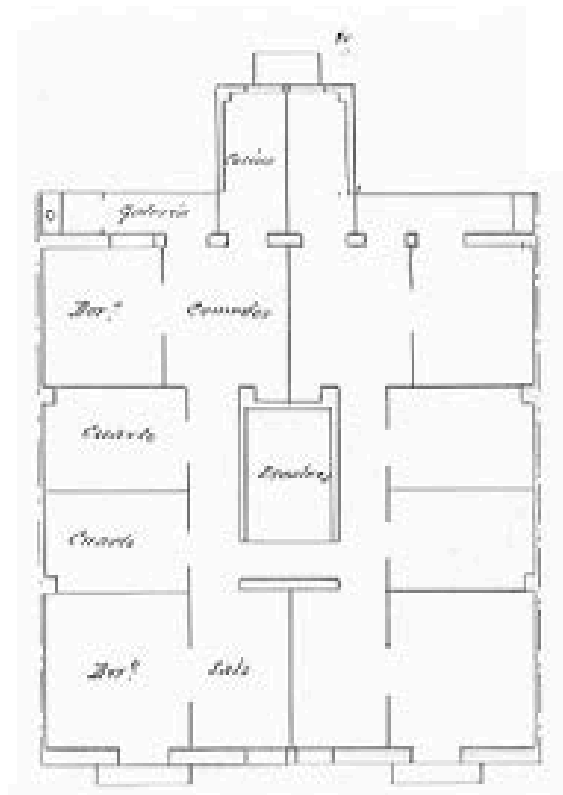
- De la galería recayente al patio posterior desaparece el retrete, que ahora se incorpora al aseo; la pieza nueva toma mayores dimensiones y se convierte en un baño.

**21.1 EJEMPLOS DE EDIFICIOS
DEL PRIMER PERIODO DEL ENSANCHE**
Fuente: Archivo Histórico Municipal- ETSAV

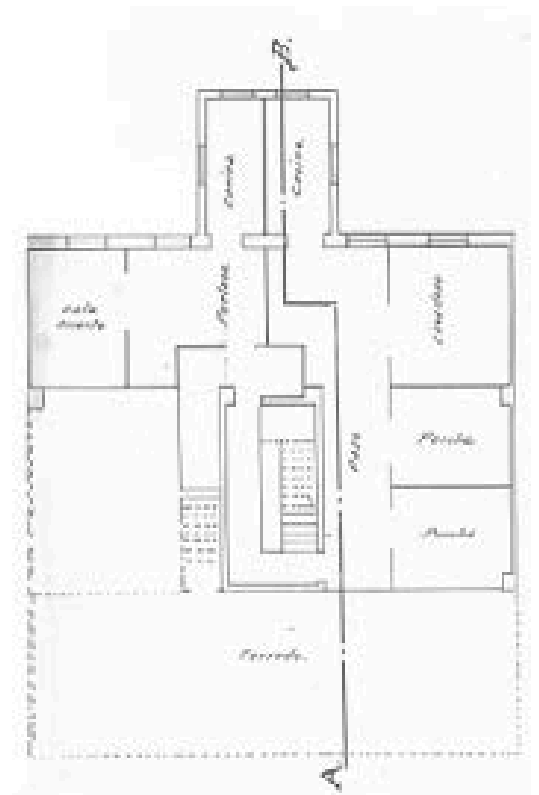
EDIFICIO TIPO 1 (B+BUHARDILLA) (MEDIANERA) (Antigua calle 25) Calle Puerto Rico, 26 (1912)



PLANTA BAJA

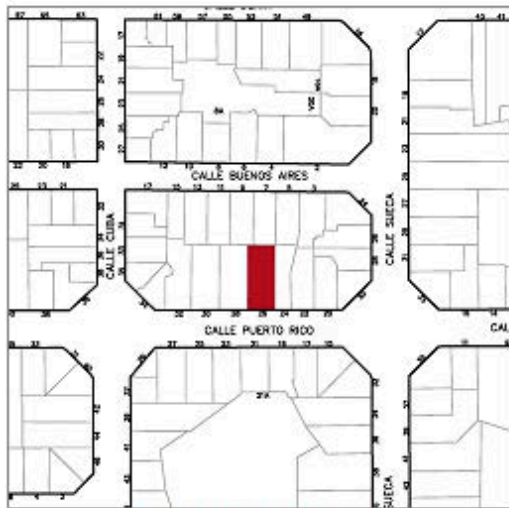
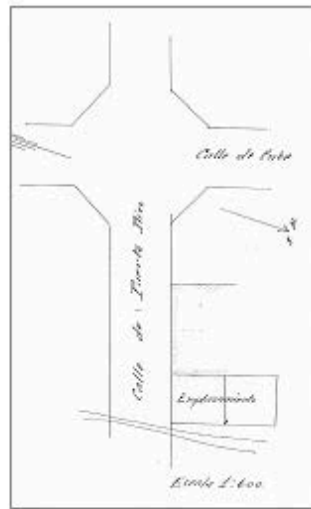


PLANTA PISOS

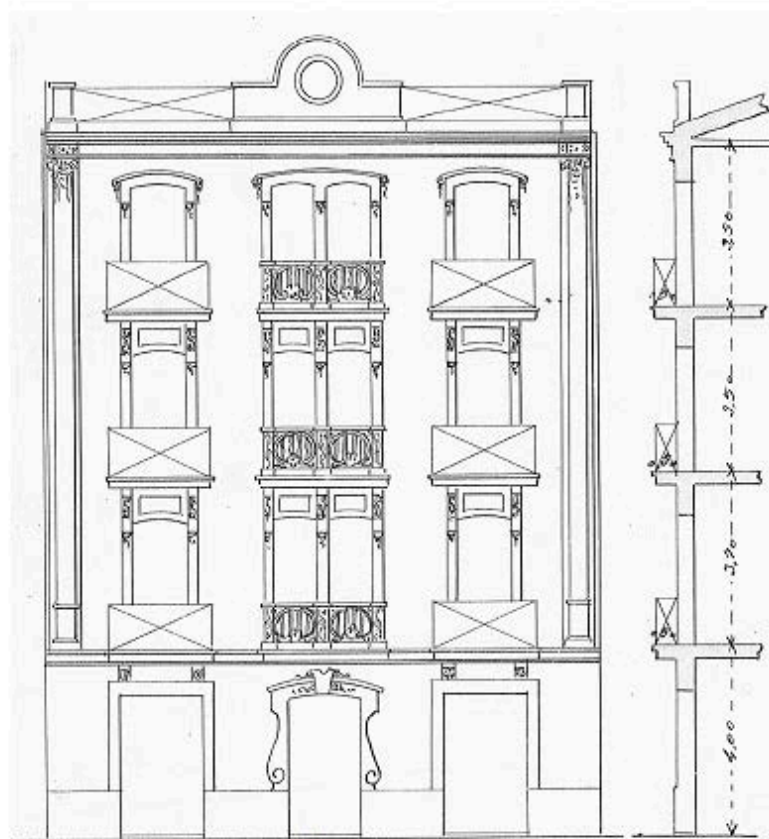


PLANTA BUHARDILLA

EDIFICIO TIPO 1 (B+BUHARDILLA) (MEDIANERA) (Antigua calle 25) Calle Puerto Rico, 26 (1912)



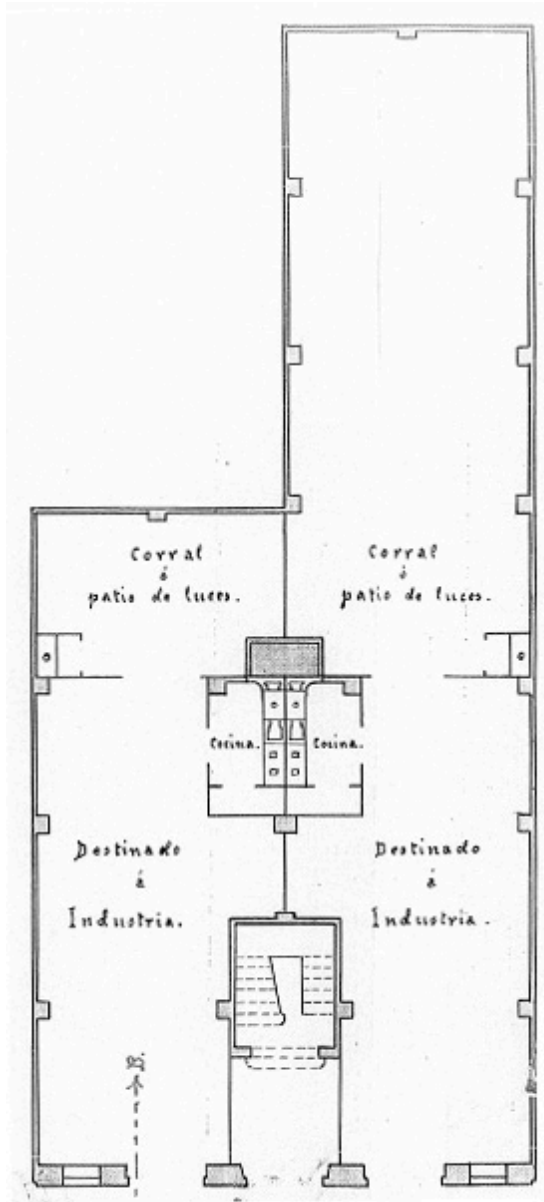
EMPLAZAMIENTO



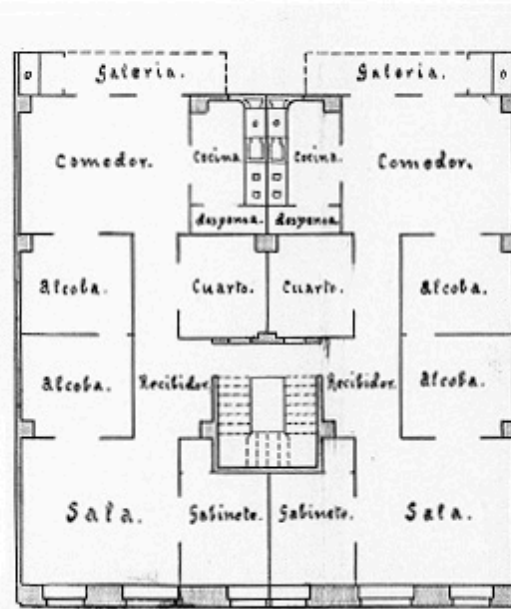
ALZADO

SECCION

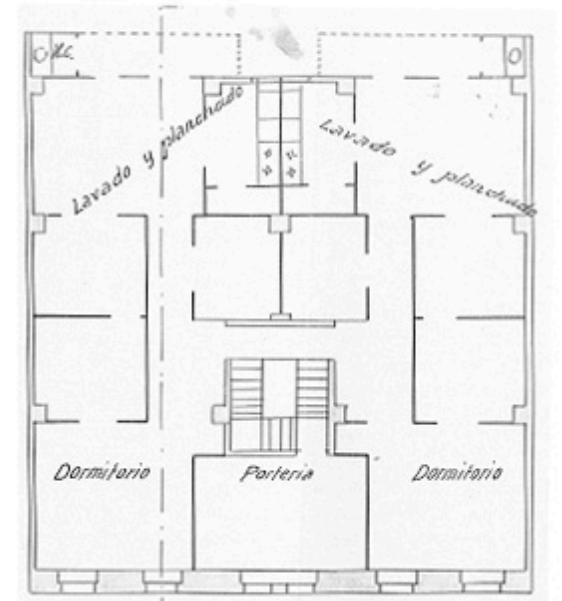
EDIFICIO TIPO 2 (B+III+DESVÁN) (MEDIANERA) Calle 25 Calle Puerto Rico, 16 (1914)



PLANTA BAJA

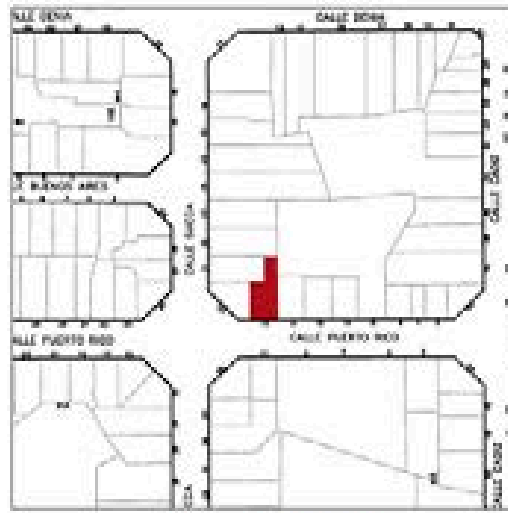


PLANTA PISOS

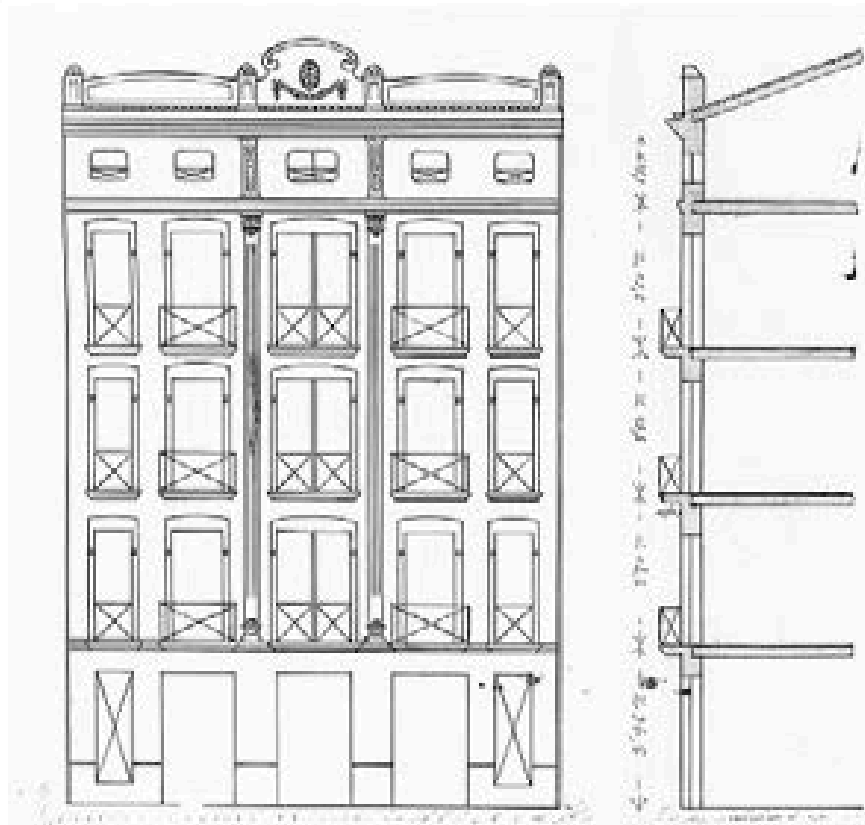


PLANTA DESVAN

EDIFICIO TIPO 2 (B+III+DESVÁN) (MEDIANERA) Calle 25 Calle Puerto Rico, 16 (1914)



EMPLAZAMIENTO



Plano de Fachada

ALZADO

Plano de Sección por A-B

SECCION

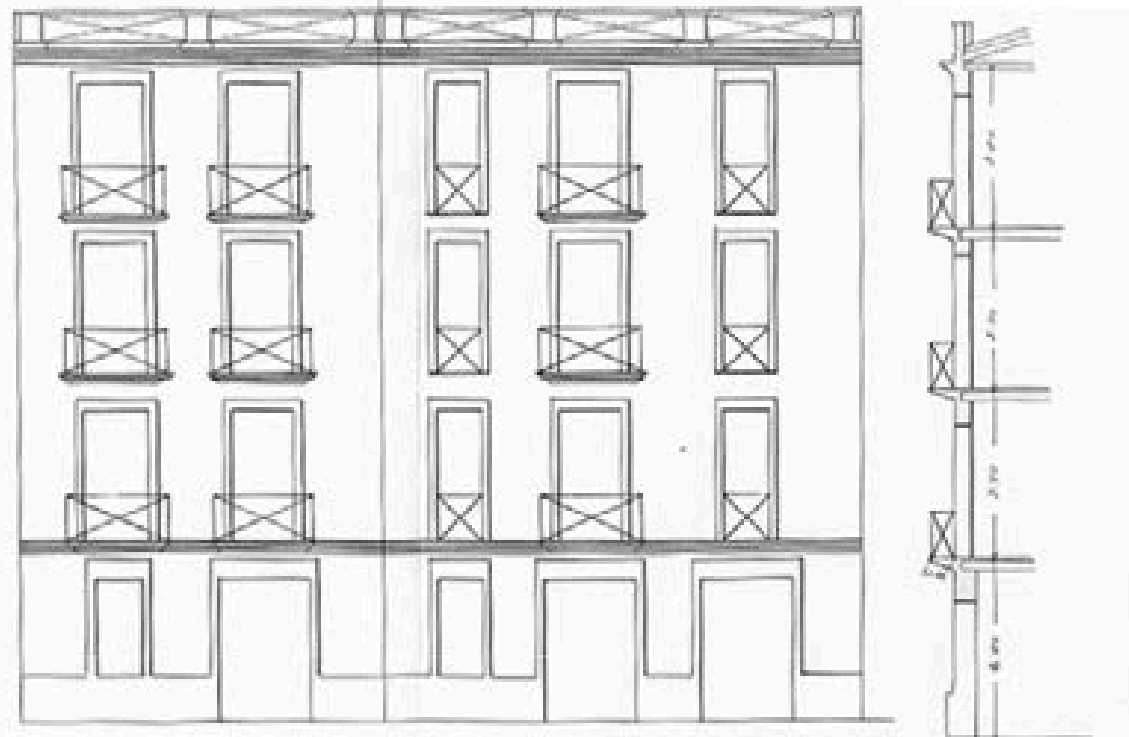
EDIFICIO TIPO 3 (B+III) (ESQUINA) Calle 25 esquina con calle 14 Calle Puerto Rico, 15 esquina con Calle Sueca (1914)



EDIFICIO TIPO 3 (B+III) (ESQUINA) Calle 25 esquina con calle 14 Calle Puerto Rico, 15 esquina con Calle Sueca (1914)



EMPLAZAMIENTO



ALZADO

SECCION

EDIFICIO TIPO 4 (B+E+III) (CHAFLÁN) Chaflán entre calle 14 y Calle 15 Calle Sueca, 30 chaflán con Calle Puerto Rico (1915)

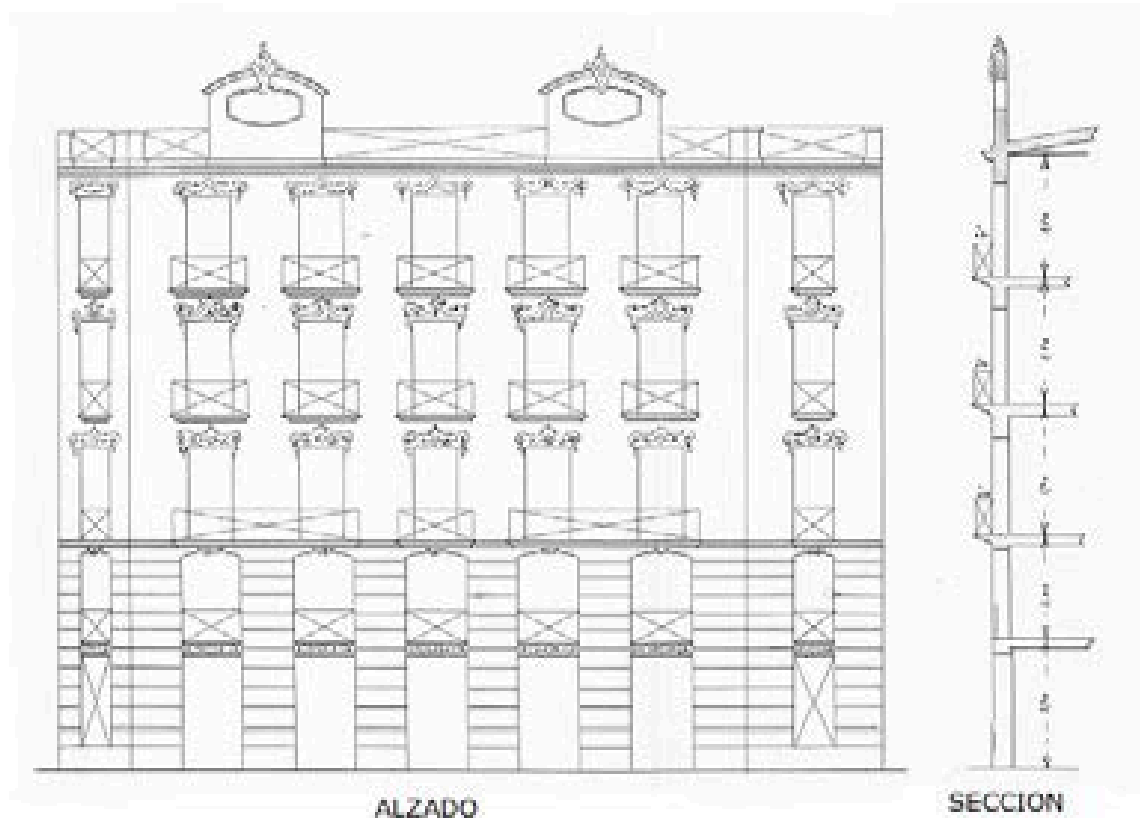


PLANTA BAJA

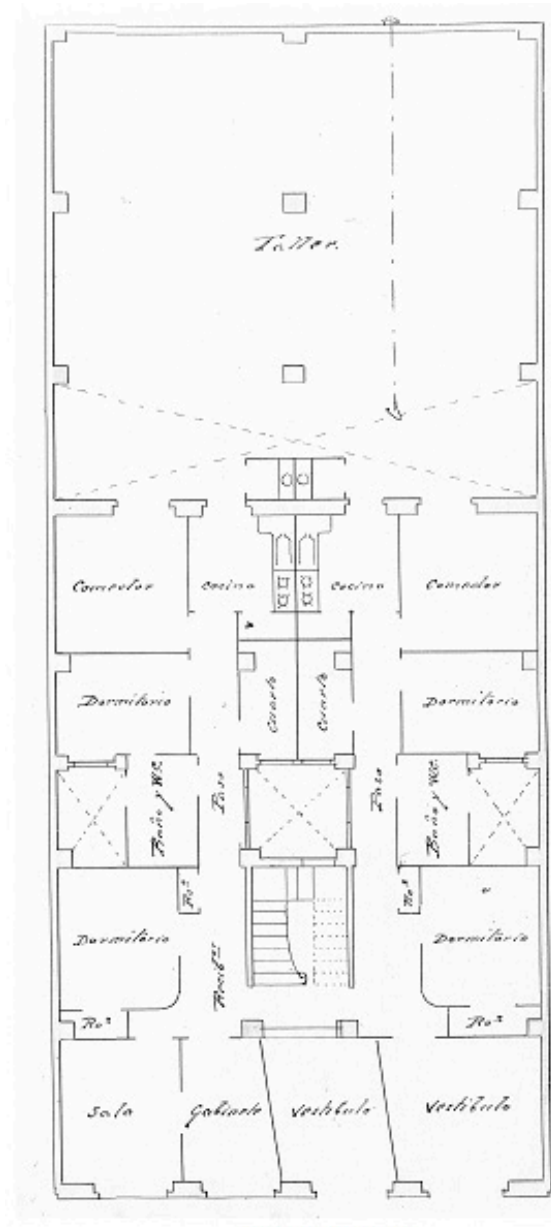


PLANTA PISOS

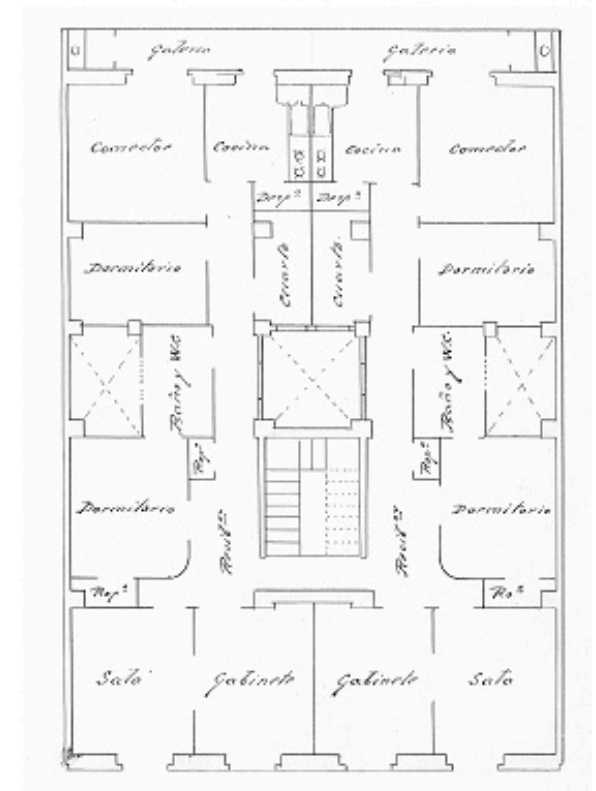
EDIFICIO TIPO 4 (B+E+III) (CHAFLÁN) Chaflán entre calle 14 y Calle 15 Calle Sueca, 30 chaflán con Calle Puerto Rico (1915)



EDIFICIO TIPO 5(B+E+III+DESVÁN) (MEDIANERA) calle 14 Calle Sueca, 6 (1915)

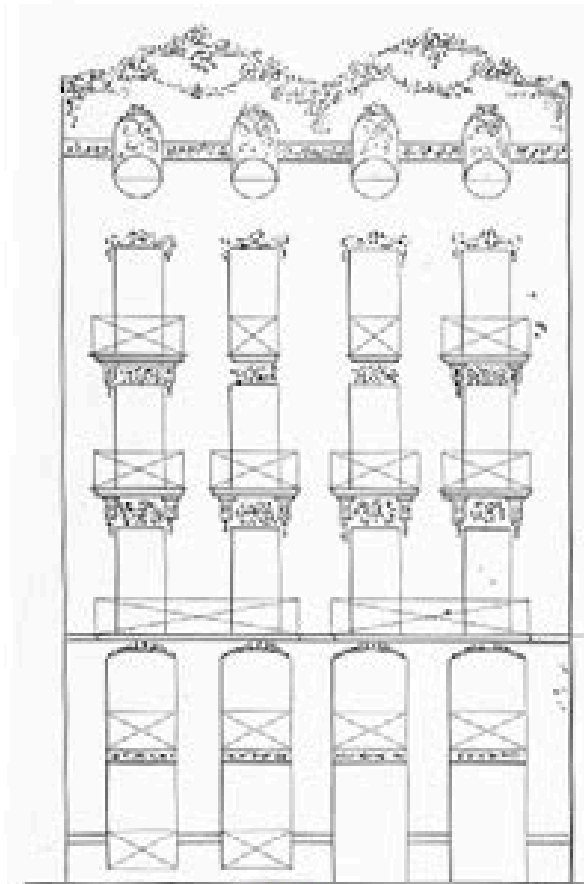


PLANTA BAJA



PLANTA PISOS

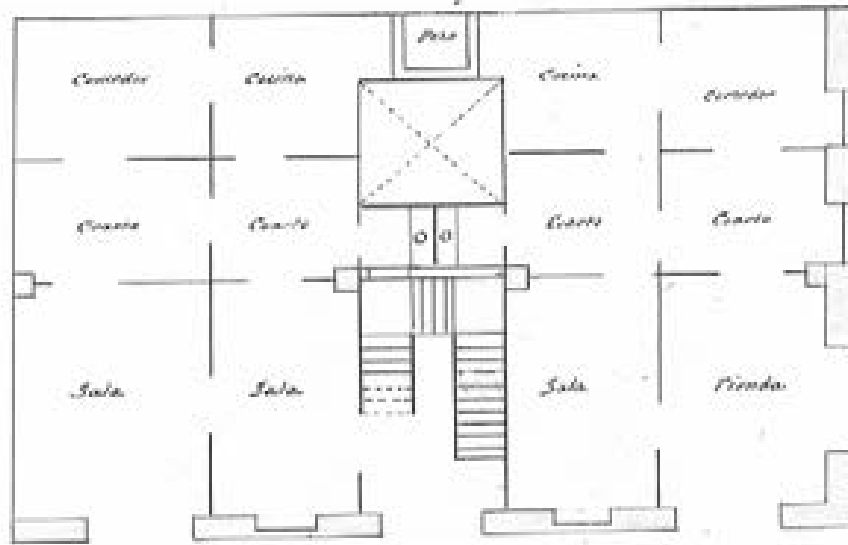
EDIFICIO TIPO 5(B+E+III+DESVÁN) (MEDIANERA) calle 14 Calle Sueca, 6 (1915)



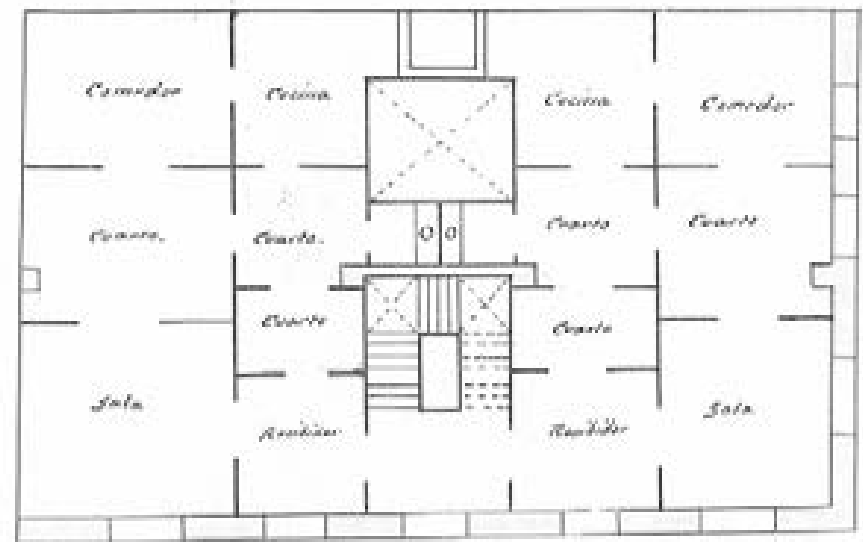
ALZADO

SECCION

EDIFICIO TIPO 6 (B+IV) (MEDIANERA, ESQUINA NO CHAFLÁN) calle Cuba esquina calle Buenos Aires Calle Cuba, 32 (1911)

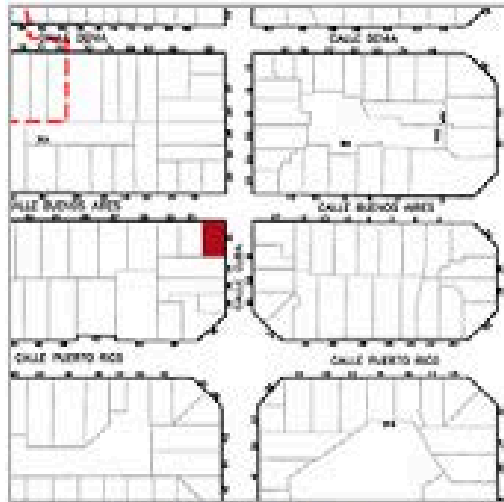
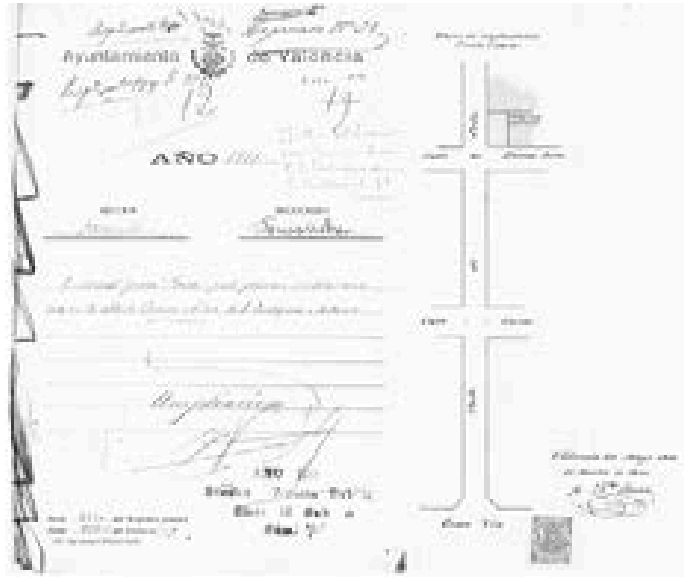


PLANTA BAJA

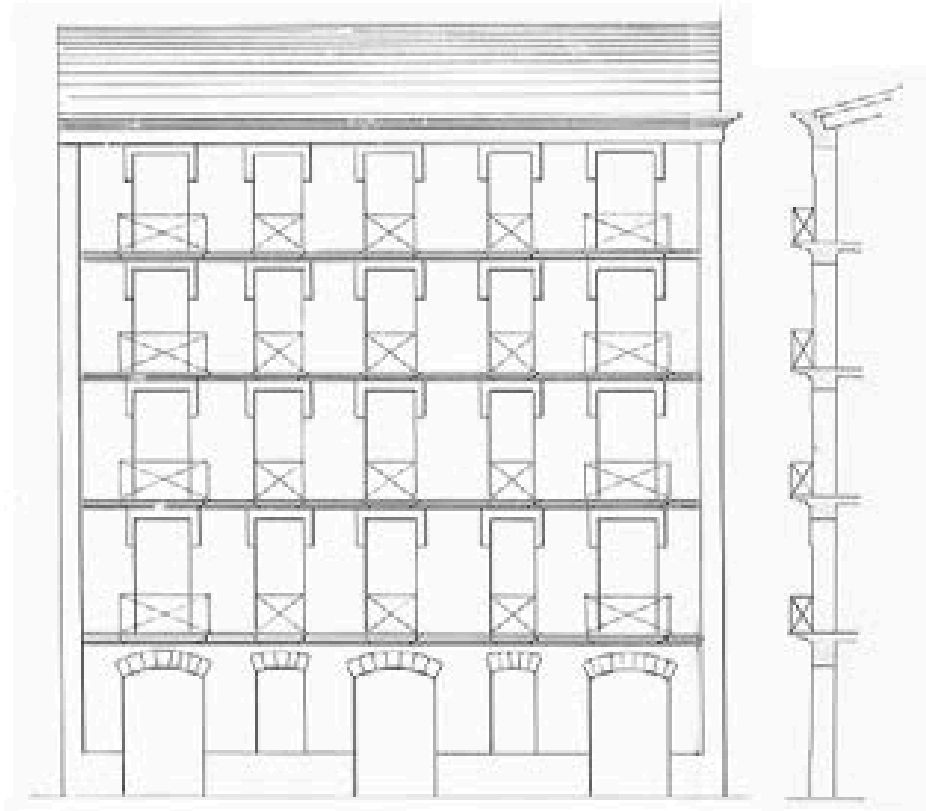


PLANTA PISOS

EDIFICIO TIPO 6 (B+IV) (MEDIANERA, ESQUINA NO CHAFLÁN) calle Cuba esquina calle Buenos Aires Calle Cuba, 32 (1911)



EMPLAZAMIENTO



ALZADO

SECCION



**22. CAMBIO DE LAS TÉCNICAS
CONSTRUCTIVAS DE LA EDIFICACIÓN EN
LOS SIGLOS XIX Y XX**

22.1 Caracterización de las Soluciones Constructivas del Barrio de Russafa

El objetivo de este apartado es el obtener de un modo resumido las principales soluciones constructivas que podríamos encontrar en los edificios del barrio de Russafa con vistas a su Calificación Energética y posibles adopciones de medidas en el proceso de Rehabilitación que además de garantizar su funcionalidad y habitabilidad, mejoren su eficiencia energética.

Como ya hemos apuntado en otros apartados de esta Tesis, son varios los periodos temporales para su posible Clasificación, ahora bien hemos optado por hacer coincidir los periodos con los "Bloques Normativos" por cuanto hemos visto que han influido en su tipología y lógicamente en su construcción.

- Podemos hablar de un primer periodo que coincide con el Bloque Normativo I, es decir antes de la aprobación del Ensanche y es el momento que Russafa era un núcleo rural del que aún es posible encontrar algunos edificios, generalmente de una o dos plantas y en ocasiones sobreelevados.

- Un segundo periodo, que abarca desde la aprobación del Plan de Ensanche en 1887, hasta 1940 y en el que podemos referenciar los Bloques Normativos II, III y IV. Este periodo es el consolidación del Ensanche y en el que podemos encontrar la mayoría de los edificios catalogados por el Planeamiento. Es también este periodo donde podremos catalogar el Modelo Tipo Ensanche, apoyándonos en los ejemplos de edificios del primer periodo del Ensanche.

- Y el tercer periodo, desde 1940 hasta la actualidad, que coincide con la incorporación de los nuevos materiales, de las estructuras porticadas y el aumento del número de alturas y que hacemos coincidir con el Bloque Normativo V.

Fig.47. En la página anterior edificio derribado en la calle Maestro Aguilar de Valencia, que nos permite identificar y dimensionar los elementos constructivos de la envolvente térmica del edificio.

Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

22.2 Cerramientos y Cubiertas utilizados en el Bloque Normativo I¹.

Partimos de que el pueblo de Russafa se encontraba en ámbito rural como así lo describen las crónicas y la bibliografía consultada, podemos afirmar que las soluciones constructivas empleadas eran las tradicionales de la arquitectura rural valenciana, es decir cerramiento de muro de carga y cubierta inclinada a dos aguas en los cuerpos principales y a una agua en los cuerpos auxiliares.

Todas las edificaciones de este periodo han sido transformados como consecuencia de las exigencias de la Ordenanzas de la Edificación posteriores, relativas al número de plantas, pero aunque escasos,

¹ Para ampliar mas sobre las soluciones constructivas de este periodo consultar:

- BRAVO DEL FRESNO, Iratxe y SANCHEZ TORO, José. La tapia valenciana en la ciudad de Guadix (Granada). Actas del séptimo Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Santiago, Octubre de 2011. Instituto Juan de Herrera. Madrid, 2011.

- DIODATO, María. Huellas de artesanía constructiva. Características de los forjados históricos de Valencia. Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Valencia, Octubre de 2009. Instituto Juan de Herrera. Madrid, 2009.

- PALAIA PÉREZ, Lilibiana. El marco valenciano y su importancia en el empleo de la madera estructural durante los siglos XIV al XVIII. Actas del séptimo Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Santiago, Octubre de 2011. Instituto Juan de Herrera. Madrid, 2011.

- PASTOR VILLA, Rosa y BLANCA GIMENEZ, Vicente. Lectura tipológica y constructiva de la arquitectura residencial del Cabañal: 1900-1936. Actas del séptimo Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Santiago, Octubre de 2011. Instituto Juan de Herrera. Madrid, 2011.

- PERRIA, R. MAJOLI L. Y PRIVITERA, P. El balcón valenciano. Evolución de un elemento característico del ambiente urbano. Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Valencia, Octubre de 2009. Instituto Juan de Herrera. Madrid, 2009.

- VEGAS LÓPEZ-MANZANARES, Fernando - MILETO, Camilla. Aprendiendo a Restaurar. COACV. Valencia, 2011.

aún se encuentran algunos ejemplos identificables, en la calle Canals sobre el antiguo camino de Russafa a la Albufera por Monteolivete, en la calle Chella, dentro de la trama urbana y alineado sobre un camino hoy desaparecido, y sobre la antigua Calle Corset (hoy Denia).

Puesto que en el presente trabajo no hemos realizado catas para comprobar la composición de los cerramientos, que generalmente no son visible al estar recubiertos, para dar ejemplo hemos utilizado algunos edificios situados en la huerta de Castellar (antes término municipal de Ruzafa), en el Camp del Turia, en la Safor y lógicamente en edificios situados en Russafa en la que si es visible la solución constructiva al estar parcialmente derruido o presentar desconchados.

El sistema estructural utilizado en este momento es siempre con muros de carga en la fachada principal y en la posterior, y en función de las dimensiones del solar de uno o varios pórticos interiores, generalmente paralelos a las mismas y utilizando las paredes medianeras y las cajas de escalera como elementos de arriostramiento del edificio

Podemos encontrar construidos los muros de carga de los siguientes tipos, según el momento, el tipo de edificio y elemento constructivo:

- Muros de sillería o mampostería labrada en edificios singulares.
- Muros de adobe.
- Muros de hormigón calicostrado.
- Muro tapial.
- Muros de tapial valenciano.
- Muros de ladrillo macizo.
- Muros de mampostería reforzada con ladrillo.
- Muros de mampostería sobreelevados con ladrillo macizo.

CERRAMIENTOS UTILIZADOS EN EL BLOQUE NORMATIVO I



Fig.48. Muro de sillería, o mampostería labrada, en el barrio el Partidor de Alcoi
Fotografía: Marín Jordá, Carmen

Fig.49. Muro de adobe en el Monasterio de la Valldigna
Fotografía: Jiménez Alcañiz, César

Fig.50. Muro de hormigón calicostrado en Requena
Fotografía: Marín Jordá, Carmen

Fig.51. Muro tapial en el barrio de La Torre de Valencia
Fotografía: Marín Jordá, Carmen

CERRAMIENTOS UTILIZADOS EN EL BLOQUE NORMATIVO I



Fig.52,53,54 y 55. Muros de tapia valenciana, en la fachada y en medianeras en Benaguasil
Fotografía: Jiménez Alcañíz, César



Fig.56. Detalle de muro de mampostería en Castellar Oliveral
Fotografía: Jiménez Alcañiz, César

Fig.57. Edificio situado en la huerta de Castellar Oliveral con muro de mampostería
Fotografía: Jiménez Alcañiz, César

Fig.58. Conjunto de viviendas situadas sobre el antiguo camino a la Albufera en la huerta de Russafa
Fotografía: Jiménez Alcañiz, César

Fig.59. Edificio situado en la huerta de Castellar Oliveral con muro de mampostería
Fotografía: Jiménez Alcañiz, César



CERRAMIENTOS UTILIZADOS EN EL BLOQUE NORMATIVO I



Diversos muros de mampostería reforzados con ladrillo cerámico, bien en las esquinas o en paños intermedios

Fig.60, Muro en Ciutat Vella
Fotografía: Jiménez Alcañiz, César.

Fig.61 y 62. Muros en Simat de Valldigna
Fotografía: Jiménez Alcañiz, César

Fig.63, Muro en barracas y alquerías en el barrio de la Torre de Valencia
Fotografía: Marín Jordá, Carmen

22.3 Cerramientos y Cubiertas utilizados en el Bloque Normativo II, III y IV².

Con el desarrollo del Ensanche se generaliza la construcción de edificios de al menos tres plantas y que van progresivamente aumentando su altura. Se generaliza el uso de muros de ladrillo macizo y se aparcan el resto de soluciones tradicionales de muro de carga.

El ladrillo macizo se apareja a sogas y forma muros de espesor variable en función de la ubicación del mismo, siendo de un pie y medio, a dos pies de espesor generalmente, dimensionado en función de la altura del edificio; el ladrillo está recibido a restregón con mortero de cal o con morteros a base de cementos naturales especialmente en elementos resistentes.

Los pórticos interiores suelen estar contruidos con pilares de ladrillo macizo también tomados con mortero de cal, trabados con los muros medianeros y con los cerramientos de los patios interiores en sus encuentros. Los pilares aislados suelen tener mayor dimensión en el sentido del pórtico, constituyendo una transición desde el muro de carga compacto hasta el muro perforado con pilares.

² Para ampliar mas sobre las soluciones constructivas de este periodo consultar:

- ADELL ARGILÉS, Josep. *Arquitectura sin fisuras* Libro II. Editorial Munilla-Leyra. Madrid, 2000.

- BERNABEU LARENA, Alejandro. *El diverso origen de nuevas formas estructurales y arquitectónicas: la aparición de nuevos materiales en los siglos XIX y XX frente al desarrollo tecnológico actual. Actas del quinto Congreso Nacional de Historia de la Construcción.* Burgos, Junio de 2007. Instituto Juan de Herrera, SEdHC, CICCPC, CEHOPU. Madrid, 2007.

- FRAN BRETONES, José María: "Técnicas de rehabilitación. Soluciones específicas a las lesiones existentes en los inmuebles del Ensanche de Valencia de 1887". Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Valencia. Valencia, 1990.

Las vigas son de madera, generalmente de mobila y están empotradas en el ladrillo de los muros. En función de la ubicación del edificio y el valor comercial de los locales (y del poder adquisitivo del dueño), podrán encontrarse en raras ocasiones columnas de fundición, cuyo uso empezó a ser edificios públicos.

Los forjados están contruidos con viguetas apoyadas directamente sobre las vigas, y cubren los vanos de los pórticos interiores el entrevigado se construye con revoltón de ladrillo que servirá de encofrado del material de relleno, la viguetas inicialmente son de madera y con el tiempo se incorporara el acero laminado.

La solera del pavimento se apoya directamente sobre la parte superior de las vigas y viguetas, y puede llegar a desaparecer el revoltón sustituido por un entarimado de madera sobre el que se coloca un cielo raso de cañizo en la parte inferior y suele estar asociado a las viviendas de última planta de las viviendas de las casas de renta.

La parte inferior del forjado permanece vista enluciéndose con yeso blanco el revoltón y barnizándose las viguetas o con cañizo enlucido en el caso de última planta.

El tradicional muro de carga de la pared medianera de 40 cm de espesor o mayor, es reemplazado por una pared divisoria en cada edificio, generalmente de ladrillo macizo de medio pie de espesor, sin cámara de aire y con pilastras de refuerzo de ladrillo macizo. Los tabiques de arriostamiento también serán de ladrillo macizo de medio pie de espesor.

La cimentación está contruida por zapatas corridas en los muros de fachada, medianeras y caja de escalera y por zapatas aisladas bajo los machones o pilares de los pórticos interiores, el material utilizado es mampostería en seco o con un cemento natural.

La cubierta generalmente es inclinada heredada de la construcción tradicional, incorpora una pequeña cubierta plana junto a la caja de la escalera en la terraza que sirve de tendedero necesario en las viviendas de tipo vecinal. A mediados del siglo XX se produce la progresiva implantación de la cubierta plana.

La cubierta generalmente es inclinada a dos aguas una recayente hacia la fachada a la calle y la otra hacia el patio interior y su cubrición se resuelve normalmente con teja árabe. En función de la geometría del edificio y del número de alturas podemos encontrar ejemplos de cubierta a la molinera que es reemplazado progresivamente por la denominada par y picadero.

La cumbrera (picadero), está apoyada sobre los machones del pórtico central que se elevan hasta alcanzar la altura de la cubierta, los pares se apoyan sobre la cumbrera y permiten dar pendiente a la cubierta; de una parte se apoyan en el picadero que ha sido preparado para recibirlas y en la otra se encuentran directamente en el cerramiento de carga.

El espacio entre los pares se cubre con unos cabios paralelos a fachada y a distancia constante hasta llegar a picadero. Sobre estos cabios se colocan piezas cerámicas de gran dimensión denominados bardos, sobre los que se coloca un mortero de tres o cuatro centímetros que recibe directamente la cubrición de teja árabe.

Los Cambios en las técnicas constructivas durante el siglo XX. Los nuevos materiales.

Durante las primeras décadas del siglo XX, se produce la llegada de los nuevos materiales a la construcción y los cambios lógicos en las soluciones constructivas tradicionales en Europa, ahora bien en España esta incorporación más tardía coincidirá en el tiempo con la llegada del movimiento moderno a la arquitectura.

Como ya hemos citado en 1906 el arquitecto José Camaña Laymon utilizó por primera vez el acero laminado en un edificio en Valencia, en la calle de La Paz número 17, el arquitecto deja al descubierto la cabeza de las viguetas, para hacer evidente el uso de estos nuevos materiales.

El aumento de la resistencia del muro de ladrillo macizo y de los morteros bastardos permite reducir las dimensiones de los machones y pilares de ladrillo.

Los pórticos interiores se ejecutan con pilares de ladrillo macizo recibidos con el mortero bastardo, ahora de mayor resistencia, y trabados con los muros de medianería, los patios de luces y la caja de escalera.

Las vigas de madera son sustituidas progresivamente por perfiles de acero laminado pero manteniendo el dimensionado de las luces de vano.

La cimentación, sigue ejecutándose con mampostería a hueso y con mortero de cal, y progresivamente va incorporándose el mortero de cemento que resiste mejor las sales provocadas por la alta humedad.

El forjado, ahora se construye con viguetas metálicas apoyadas sobre las vigas de acero, que se encastran en los muros de fábrica, los revoltones de ladrillo siguen ejecutándose para servir de encofrado de relleno del entrevigado.

Se sigue utilizando el revoltón de ladrillo apoyado sobre la cara inferior de la vigueta, pero el ladrillo se recibe con mortero de cal, para evitar que la pasta de yeso oxide las vigas o viguetas metálicas.

Aparece también la bovedilla cerámica que sustituye el revoltón de ladrillo, al ser un elemento ligero y evita el relleno con cascotes de obra.

La cubierta, sigue construyéndose con el sistema estructural de "par y picadero" y la aparición del tendadero en la primera crujía puede retrasar la cubierta inclinada hasta la segunda, y lógicamente la cumbrera hasta la tercera o cuarta.

La necesidad de acceder a este tendadero obliga a que la parte más baja de la cambrera permita la apertura de una puerta conformando un elemento característico del ensanche que es el ático aterrazado.

Este ático aterrazado será utilizado generalmente como vivienda para el portero, ya que no cuenta con vistas directas hasta la calle.

La cubierta plana, ocultada en la fachada principal con el acroterio, generalmente se ejecuta formada por una solera de varias capas de rasillas cerámica:

La primera capa, esta ejecutada con piezas cerámicas de gran tamaño dispuestas de modo que cubren la distancia entre cabios.

La segunda capa se hace a matajunta sobre el anterior y con el mismo tipo de pieza y finalmente

la tercera capa es de rasillas colocada con aparejo de espina de pez;

una cuarta capa también de rasillas amatajunta y con el mismo aparejo de espina de pez, aunque en ocasiones es sustituido por cualquier otro tipo pavimento.

Para la compartimentación interior sigue utilizándose el ladrillo macizo del muro de carga tradicional aunque dispuesto a panderete y raramente se puede encontrar también en fachadas.

En la segunda década del siglo va incorporándose progresivamente ladrillo mecánico perforado.

22.4 Establecimiento del EDIFICIO TIPO

Hemos visto que el proceso de parcelación del ensanche, los edificios tienen una parcela con una fachada y una profundidad edificable similar, condicionados por los puntos de iluminación y con la altura de la edificación regulada por el ancho de la calle, podríamos afirmar que existe un edificio tipo del Ensanche en Russafa.

Suele tratarse de un edificio con dos viviendas por planta y técnicas constructivas similares que tan solo se diferencian en la dimensión de los huecos y en la decoración de la fachada. Los materiales son prácticamente lo mismo durante el proceso de consolidación del Ensanche.

El sistema estructural está formado por muros de carga y forjados con vigas y viguetas de madera, hay que distinguir entre paredes de carga, medianeras, cerramientos de patios de luces, o distribución para poder conocer su dimensionado.

La variable principal de este sistema y el tipo de vivienda es la dimensión de la crujía que viene determinada por la luz más rentable de las viguetas de los forjados y que coincide con las distancias más habituales de las estancias domésticas: de 4 a 5 metros.

En el tramo central de la planta y junto a cada medianera se encuentran los patios de luces del edificio.

Los muros que forman el perímetro rectangular del edificio son de carga ya que en uno u otro punto las vigas de los forjados se apoyan en ellos. Este perímetro exterior del edificio se complementa con la caja central de la escalera y el patio interior, que también son de carga.

CERRAMIENTOS UTILIZADOS EN EL BLOQUE NORMATIVO II, III y IV



Fig.64,65 y 66. Resto de edificios parcialmente derribados, en el entorno de la calle Al Russafí, del barrio de Russafa, en las que se pueden apreciar los muros de ladrillo macizo en diferentes posiciones y dimensiones

Fotografía: Jiménez Alcañiz, César



Dos ejemplos del uso del ladrillo macizo en los cerramientos, para sobreelevar las edificaciones existentes construidas con muros de mampostería

Fig.67. Edificio en Benaguasil
Fotografía: Jiménez Alcañiz, César

Fig.68. Edificio en la alquería del Pastor en el barrio de la Torre de Valencia
Fotografía: Marín Jordá, Carmen



CERRAMIENTOS UTILIZADOS EN EL BLOQUE NORMATIVO II, III y IV



Fig.69,70 y 71. Cerramientos de fachada y patio interior formados con ladrillo macizo de diferentes espesores, entre medio pie y dos pies de espesor en el barrio de Russafa
Fotografía: Jiménez Alcañiz, César

Fig.72. Detalle del uso de ladrillo macizo en medianeras en Russafa
Fotografía: Jiménez Alcañiz, César

Fig.73. Aunque no es habitual podemos encontrar el ladrillo macizo en cerramientos utilizados a panderete
Fotografía: Jiménez Alcañiz, César

22.5 Cerramientos y Cubiertas utilizados en el Bloque Normativo V³.

La llegada del movimiento moderno y el empleo de los nuevos materiales, serán el catalizador para el reemplazo de las soluciones constructivas tradicionales por los sistemas porticados y los forjados de hormigón.

Durante algunos momentos el hormigón armado convivirá con los muros de fábrica de ladrillo macizo, especialmente en los pórticos interiores y tendrán que pasar años para que se abandone definitivamente la construcción del muro de carga en edificios de menor altura.

En la práctica en Valencia, coincide la aprobación del Plan General de Valencia de 1946 con la casi desaparición del muro de carga, lo que refuerza una vez más el planteamiento de este trabajo que identifica los Bloques Normativos y cambios en las Ordenanzas Urbanísticas en relación con las soluciones constructivas y tipológicas de la edificación.

Los forjados de los edificios en los que aún no se utilizan el hormigón armado se siguen construyendo con viguetas y vigas de acero, estas últimas encastradas en los muros de fábrica con el revoltón de ladrillo como

³ Para ampliar sobre las soluciones constructivas de este periodo consultar:

- Catálogo de soluciones constructivas de Rehabilitación. IVE. Instituto Valenciano de la Edificación. Valencia, 2011.

- RODRÍGUEZ GARCÍA, Ana y HERNANDO DE LA CUERDA, Rafael. Racionalización de sistemas y materiales de construcción en el movimiento moderno español, 1927-1937. Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Valencia, Octubre de 2009. Instituto Juan de Herrera. Madrid, 2009.

- SERRANO LANZAROTE, Begoña, GARCIA-PRIETO RUIZ, Sandra y ORTEGA MADRIGAL, Leticia. Características estructurales de los edificios de la Comunidad Valenciana construidos entre los años 1950 a 1980. Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Valencia, Octubre de 2009. Instituto Juan de Herrera. Madrid, 2009.

- TEMES CORDOVEZ, Rafael. La introducción del hormigón armado y su uso como sistema estructural de la vivienda en España. El caso concreto de la ciudad de Valencia. Actas 6º Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Op. cit

encofrado para los cascotes y morteros de relleno del entrevigado, pero empieza a generalizarse el empleo de la bovedilla de cerámica que permite el enlucido directo sobre la cara interior del mismo.

“Después de la guerra civil, en 1941⁴, el Gobierno decretó restricciones muy duras al uso de hierro en la construcción, que no se levantaron hasta el final de la década de los cincuenta, por lo que es muy difícil encontrar hierro/acero en estructuras a partir de ese año. Sí que se utilizaron bastante las viguetas cerámicas (años 40 y 50) que sólo disponían de un redondo de acero y así evitaban utilizar perfiles de acero y de viguetas a base de nervios in situ con muy pocos redondos de acero. De ahí se pasó a la utilización de las famosas viguetas pretensadas de los 60 y 70.”⁵

El movimiento moderno supondrá al abandono definitivo de la cubierta inclinada a dos aguas ejecutada con madera y la adopción definitiva de la cubierta plana.

La azotea catalana ahora es trasladada a la totalidad de la cubierta del edificio y la aparición de limatesas y limahoyas excesivas, que nada tiene que ver unas dimensiones tradicionales de la cubierta anterior.

Ignacio Paricio, afirma que “ésta cubierta es mal llamada azotea catalana, puesto que las grandes dimensiones provocan limahoyas y limatesas y el desagüe no puede hacerse por la fachada por motivos de prestigio. El perímetro de la solera se empotra en los muros sin atravesarlos. Así la cubierta ha perdido su libre dilatavilidad y sus deformaciones afectarán a la impermeabilidad de sus puntos más débiles limahoyas y limatesas, perforación de imbornales y perímetro de empotramiento”.

⁴ Decreto de 11 de marzo de 1941 de la Presidencia de Gobierno sobre restricciones en el uso de hierro en edificación. Boletín Oficial del Estado, nº 71, del 12 de marzo de 1941

⁵ SERRANO LANZAROTE, Begoña. Op. cit.

La gran transformación es la que sufren los cerramientos con la aparición del hormigón armado y del sistema porticado, es la desaparición de las funciones portantes del cerramiento, aumentando la dimensión de los vanos y los huecos de ventanas; el revoco exterior es sustituido por una o dos capas de enfoscado con pintura de acabado.

La progresiva incorporación del hormigón armado en las estructuras porticadas, supuso también la evolución de la cubierta inclinada tradicional.

De una parte se puede hablar de la cubierta inclinada "caliente", ejecutada sobre un forjado inclinado como soporte resistente, y la cubierta inclinada "fría", con cámara de aire ventilada sobre un forjado horizontal, como evolución de la solución constructiva de la tradicional cambrá.

La estructura de madera de la cubierta tradicional se sustituye por los tabiques palomeros sobre los forjados horizontales de la última planta. La cubrición de las cubiertas es generalmente de teja cerámica.

El siguiente paso de la evolución de las cubiertas planas, fue trasladar la cámara de aire encima del forjado resistente, construyendo el pavimento o solado sobre los tabiquillos palomeros que descansan sobre el forjado horizontal.

La hoja superior esta terraza se construye con tres roscas de rasilla plana.

Está cubierta llamada en principio a la madrileña, es conocida en Valencia como cubierta a la catalana. Hasta los años 40 este es el tipo de cubierta utilizado habitualmente en Valencia.

Durante los años 40 la aparición de hormigones aligerados implica un cambio de la solución constructiva de esta cubierta a la catalana, la cubierta plana de dos hojas pasa a ser de una sola hoja, compuesta por el forjado horizontal, el hormigón aligerado aislante, que al mismo tiempo sirven para establecer las pendientes, sobre este hormigón se dispone la membrana impermeabilizante y finalmente el pavimento de tipo cerámico.

Posteriormente debido al uso de la calefacción de los locales habitables, aumenta la presión de vapor el interior de las viviendas y se hace necesario la ejecución de una barrera para vapor que evite las humedades bajo la lámina impermeable, este es el momento en el que aparece en la denominada cubierta invertida.

Construida sobre el forjado el hormigón de pendientes y la membrana impermeable, sobre ésta, el aislamiento térmico y finalmente un elemento de protección de la lámina impermeable generalmente canto rodado. Este sistema llega tardíamente a España durante los años 70.

Otra solución que se puede encontrar más reciente es la denominada cubierta con pavimento flotante.

Respecto del entrevigado también ha habido una evolución, pasando de los primeros revoltones contruidos con ladrillo tomados directamente con yeso y que en ocasiones tenía un cielo raso de cañizo y yeso como acabado de techo.

La evolución del revoltón de ladrillo evolucionó al uso generalizado de bovedilla cuyo principal ventaja era la disminución del peso y reducir los costes de producción del forjado, dichas bovedillas pueden ser de yeso generalmente desde su aparición hasta los años 60 y las que poco a poco van incorporándose el hormigón y la cerámica.

Poco a poco se introduce el cerramiento con doble hoja, la exterior generalmente de medio pie o de un pie, y la interior de ladrillo hueco sencillo, ahora los forjados de llegan hasta el exterior del edificio y los cerramientos apoyan sobre él, por tanto, el canto del forjado queda visto en fachada, y suele taparse con piedras naturales.

Durante los años 70 las estructuras porticadas crecen en altura y van aumentando progresivamente sus luces hasta los 5 m aproximadamente, y los cerramientos van perdiendo espesor progresivamente, con el fin de optimizar el espacio, la hoja exterior vuela aproximadamente medio pie de espesor lo que facilita el aislamiento térmico del canto del forjado.

La hoja interior pasa a ser revocada para proteger de la humedad de condensación generada por disminución espesores de la exterior.

La entrada en vigor el año 79 de la Norma Básica de la Edificación en la edificación NBE-CT-79, sobre condiciones térmicas de los edificios, es el momento en que teóricamente comienzan a colocarse aislamientos térmicos en las cámaras de aire, aunque no será hasta los años 90 pese a que seguía siendo obligatorio, cuando se generaliza el uso de aislamiento en dicha cámara.

Durante la década de los 80 las estructuras evolucionan hacia la viga plana y van aumentando sus luces hasta 6 m generalmente, las mayores luces provocarán deformaciones de los forjados y el agrietamiento de las fábricas de ladrillo especialmente en las fachadas y el primer piso.

Las particiones interiores verticales son de dos tipos en función del papel que desarrollan, bien estructurales o simplemente de partición y distribución.

Las estructurales cuya labor fundamental era rigidizar la estructura de muros de carga y el núcleo rígido de la

escalera, solían construirse con medio pie de espesor de ladrillo macizo recibidos con mortero de cal o de yeso, las particiones de distribución se ejecutarán con ladrillo macizo de siete o nueve centímetros pero dispuesto a panderete y recibido con pasta de yeso. Con la generalización de la estructura porticada de hormigón las medianeras suelen construirse con ladrillo hueco de 11 cm de espesor, y en ocasiones sin revestir con el exterior.

La madera ha sido el material más utilizado en la construcción tradicional para las carpinterías, por cuanto era casi el único material que ofrecía condiciones de estanquidad, ligereza, deformabilidad y resistencia que permitía hacer estanco el hueco.

La carpintería de madera con vidrio sencillo de poco espesor es la más utilizada hasta los años 50, el sistema de apertura era principalmente abatible, y en ocasiones algunos modelos de guillotina. Durante los años 50 y sucesivos se introduce progresivamente el uso de carpinterías de aluminio, bien en bruto, anodizado y finalmente lacado blanco o en color.

Los vidrios también han sido sencillos durante este periodo y se introduce progresivamente el uso de la ventana corredera.

Durante los años 90 aparece la carpintería metálica pero con doble acristalamiento lo que permite mejorar considerablemente el aislamiento térmico y el confort interior.

Las mayores exigencias térmicas harán que a finales de los años 90 aparezca la carpintería metálica con rotura de puente térmico, ahora son carpinterías de mayor espesor con buenos sistemas de apertura y cierre y con mayores garantías de impermeabilidad al aire. En paralelo se introducen otros materiales como el PVC, y mayor diversidad de vidrios de doble o triple cámara.

CERRAMIENTOS UTILIZADOS EN EL BLOQUE NORMATIVO V



Algunos ejemplos de la incorporación de los nuevos materiales (acero y hormigón armado) y el empleo de las estructuras porticadas en la edificación progresivamente durante el siglo XX en la ciudad de Valencia:

Fig.74. Plaza de Emilio Castelar a finales de los años 20 (hoy Plaza del Ayuntamiento).

Fuente: www.valenciablancoynegro.blogspot.com



Fig.75. Construcción del Banco de Valencia en la calle Pintor Sorolla esquina Juan de Austria en 1942 (según proyecto inicial de Javier Goerlich Lleó y Francisco Almenar Quinzá).

Fuente: www.skyscrapercity.com

Fig.76. Edificio situado en la calle San Vicente Mártir nº16, esquina con la Avenida María Cristina.1930.

Fuente: www.skyscrapercity.com

Fig.77. Edificio de 1930, situado en la calle Abadía de San Martín de Valencia, que combina los pilares de fundición con pilares de ladrillo macizo y vigas metálicas con unas viguetas de madera y otras de acero, rehabilitado y transformado en el Hotel Petit Palace Bristol, según proyecto de Luis López Silgo en 2003.

Fotografía: López Silgo, Luis.

22.6 Nuevos Bloques Normativos ajustados a Normativas de Ahorro energético.

En España, para el periodo⁶ comprendido entre los años 50 y los 80 marca el punto de máxima construcción de edificios residenciales, en la que la mayoría de sus edificios fueron construidos sin ningún requisito o prescripción de tipo técnico sobre condiciones térmicas de los edificios.

Si bien este periodo no es de interés, debemos conocer las Normas que afectarían a las obras de Rehabilitación de los edificios protegidos.

Aunque ya no son solo Ordenanzas de la Edificación, 1979 constituye lo que en nuestro trabajo se denomina Bloque Normativo, por cuanto es la fecha de entrada en vigor de la Norma Básica de la Edificación sobre condiciones térmicas de los edificios.

Otro punto de inflexión y por lo tanto sería otro Bloque Normativo, es la promulgación:

- De la Directiva Europea 2002/91 de 16 diciembre 2002 y su actualización del año 2010,
- y la Directiva 2012/27 relativa a la eficiencia energética, por la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE

Parte de la trasposición de esta Normativa Europea en España se ha articulado mediante la promulgación de los reglamentos siguientes:

⁶ Este periodo queda fuera del objeto principal de este estudio, máxime cuando esta arquitectura no está protegida al ser generalmente de escaso interés.

- Real Decreto 314 del 2006, que aprueba el Código Técnico de la Edificación (CTE), que entre otros regula ciertos parámetros constructivos y otros para facilitar o propiciar el ahorro energético.

- Real Decreto 1027 del 2007, Reglamento de Instalaciones Térmicas Edificios (RITE), que regula parámetros relativos a la eficiencia energética de las Instalaciones Térmicas de la Edificación.

- Real Decreto 47 del 2007, que regula el procedimiento básico para la Certificación de Eficiencia energética los edificios de la construcción.

- Y el Real Decreto 235/2013 por el que se aprueba el procedimiento básico para la certificación de la eficiencia energética de los edificios existentes.

Finalmente citaremos la Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación Urbanas, cuyo objeto es el conseguir la renovación del parque residencial y de áreas urbanas obsoletas o degradadas incorporando la eficiencia energética como uno de sus valores.

El Instituto Valenciano de la Edificación⁷ ha desarrollado un Catálogo de Soluciones Constructivas para la Rehabilitación Energética de los Edificios, con la idea fundamental de que para analizar las acciones futuras de mejora energética de los edificios existentes es conocer cómo se ha construido el pasado.

Sirva este apartado como guión y para completar el catalogo de soluciones constructivas de los edificios construidos antes de los años 40, principalmente con muro de carga y las soluciones tradicionales presentes en la mayor parte de los edificios que se encuentran actualmente protegidos por el planeamiento.

⁷ Catálogo de soluciones constructivas de Rehabilitación. IVE. Instituto Valenciano de la Edificación. Valencia, 2011.

23. CALIFICACIÓN ENERGÉTICA DE LOS EDIFICIOS TIPO

23.1 Consideraciones para el calculo de la calificación energética de los edificios seleccionados

En sintonía con lo descrito hasta ahora, también se ha producido un cambio en las políticas de crecimiento de la ciudad en los últimos años, especialmente en evitar la expansión de nuevas áreas y conseguir la regeneración urbana de nuestras ciudades.

La vigente Ley 8/2013, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, cuyo objeto es el conseguir la renovación del parque residencial y de áreas urbanas obsoletas o degradadas potencia casi en exclusiva la intervención sobre la ciudad existente en sus diferentes opciones, y su texto pretende:

“Regular las condiciones básicas que garanticen un desarrollo sostenible, competitivo y eficiente del medio urbano, mediante el impulso y el fomento de las actuaciones que conduzcan a la rehabilitación de los edificios y a la regeneración y renovación de los tejidos urbanos existentes, cuando sean necesarias para asegurar a los ciudadanos una adecuada calidad de vida y la efectividad de su derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada”

La propia ley reconoce que la tradición urbanística española se ha volcado fundamentalmente en la producción de la nueva ciudad, descompensando el necesario equilibrio entre dichas actuaciones y aquellas de renovación de los tejidos urbanos existentes que son mucho más complejas desde el punto de vista social y económico.

Esta ley además incorpora la eficiencia energética como uno de sus valores fundamentales con el objetivo de reducir las emisiones de CO₂.

En esta nueva ley pretende la mejora del obsoleto parque residencial español en el que el 55% (13.759.266) de dicho parque edificado, que asciende a 25.208.622 viviendas, es anterior al año 1980 y casi el 21% (5.226.133) cuentan con más de 50 años.

Pero para conseguir ese objetivo también nos encontramos que en determinadas áreas históricas muchos edificios son parte de nuestra cultura y la mejora energética debe ser compatible con el mantenimiento de los valores esenciales de la arquitectura tradicional

Hemos citado el Real Decreto 235/2013 que exige el obtener la certificación de la eficiencia energética de los edificios existentes, y que si bien es de aplicación con carácter general a los edificios de nueva construcción y a los edificios existentes que se vendan o alquilen en la actualidad, ahora bien nos interesa conocer la posible exclusión del ámbito en el caso de:

“Edificios y monumentos protegidos oficialmente por ser parte de un entorno declarado o en razón de su particular valor arquitectónico o histórico”,

Lógicamente las mejoras energéticas podrían afectar a los valores patrimoniales por lo que se ha declarado su protección.

Vamos a analizar la edificación del barrio de Russafa y obtendremos la calificación energética de algunos edificios “tipo” e intentaremos apuntar las líneas de intervención en las rehabilitaciones futuras.

La aplicación informática utilizada para los cálculos de este apartado es CERMA (certificación de eficiencia energética de edificios de viviendas nuevos y existentes. método abreviado), documento reconocido para la certificación de eficiencia energética,

Y para el cálculo de las características de los edificios hemos utilizado el Catalogo de soluciones constructivas de rehabilitación del IVE, documento informático reconocido por su utilidad en el campo de la rehabilitación energética.

Las variables que hemos analizado en este apartado son, la dimensiones de la parcela, el tipo edificado, la trama urbana, la orientación de las fachadas, la volumetría, y finalmente la tipología edificatoria y constructiva.

La certificación energética de edificios existentes como hemos visto se regula en el Real Decreto 235/2013 y su eficiencia energética se determina calculando o midiendo el consumo de energía necesaria para satisfacer anualmente la demanda energética del edificio elegido en unas condiciones normales de funcionamiento y ocupación.

El método de cálculo es "autorreferente", es decir, la calificación se obtiene comparando el edificio a calificar con un edificio de referencia que cumple con las condiciones mínimas indicadas en la normativa. El resultado del cálculo se expresa con una letra (de la A a la D), que indica el índice de eficiencia del edificio, desde el más eficiente (letra A) al menos eficiente (letra D).

El CTE, flexibiliza las intervenciones en aplicación de la ley de Patrimonio Histórico Español cuando las obras de adecuación que conlleve la aplicación del código, sean incompatibles con el grado de protección de los edificios afectados en el caso de estar protegidos con soluciones alternativas debidamente justificadas.

Para poder analizar los edificios TIPO hemos adoptado las siguientes opciones:

- Sobre el sistema estructural y los muros de fachada, generalmente se trata de muros de carga de espesor variable en función de la altura siendo el de dos pies el más utilizado, oscilando entre pie y medio y dos pies y medio, con muros intermedios, machones o pilares de ladrillo macizo.
- Las fachadas interiores se pueden reducir hasta 1 pie de espesor al igual que las medianeras y los patios de luces interiores; tanto las fachadas como los patios interiores no cuentan con trasdosado interior ni cámara de aire.
- Las fachadas principales se revocan con morteros de cal hidráulica y arena y con morteros de cal grasa y portland.
- Los forjados se realizan con viguetas de madera de móvil y revoltones de ladrillo macizo con los senos rellenos de yeso y cascotes.
- Las cubiertas inclinadas se realizan mediante cerchas de madera que dan la inclinación y hojas de rasilla sobre las que se coloca la teja curva.
- Las azoteas o terrazas, construidas sobre un forjado de vigas y viguetas, sobre la que se ejecuta la primera hoja de rasilla doblada a espiga por una segunda, sobre ese tablero se coloca un tendido de yeso y encima una segunda capa compuesta de arcilla mezclada con escombros (tierra moterenga) y cal apagada que recibe los baldosines de barro o rajoles de unos 35,3cm.
- En la última planta, se construye un falso techo de cañizo enlucido con yeso y la cámara resultante se ventila con pequeños huecos.
- Los tabiques interiores de ladrillo a panderete recibidos y enlucidos con yeso y pintados.



Fig.78,79 y 80. Edificios tipo elegidos para el cálculo de la calificación energética.

Imagen 1: Planta y alzado tipo del edificio seleccionado en la calle "del Ensanche". Imagen 2: Planta y alzado tipo del edificio seleccionado en la calle "del Núcleo Histórico".

Imagen 3: Planta y alzado tipo del edificio seleccionado en la calle "de la ciudad compacta"

Fuente: Elaboración propia.

- Los pavimentos son baldosa hidráulica o en su caso mosaicos cerámicos

- La carpintería exterior es de madera de mobila con contraventanas y pintadas, y en algunos edificios se encuentran protecciones exteriores como decoración o persianas.

Edificios TIPO seleccionados.

Hemos seleccionado tres tipos situados en los ámbitos de estudio reverenciados y los calcularemos en las cuatro orientaciones posibles de su ubicación, e indicando los anchos de calle y su dimensión en las fichas de calculo:

- Edificio situado en una manzana cuadrada de ensanche, con dos viviendas por planta y con tres patios de luces interiores.

El número de plantas es de baja mas tres y ático, con cubierta inclinada y azotea en el primer vano. Sin medianeras expuestas.

- Edificio situado en el Núcleo Histórico con dos viviendas por planta, sin patios de luces intermedios y ventilación por el patio de fondo de parcela.

El número de plantas es de baja mas tres, con cubierta inclinada y azotea en el vano trasero. Sin medianeras expuestas.

- Edificio situado en el ensanche compacto con dos viviendas por planta, sin patios de luces intermedios y ventilación por el fondo de parcela.

El número de plantas es baja mas cinco y ático. Azotea en toda la planta y con medianeras expuestas en las dos últimas plantas.

Datos estimados para el calculo de la calificación energética

Fachadas

Transmitancia
 fachada principal $U = 1,53 \text{ W/m}^2\text{K}$
 Fachada trasera $U = 1,96 \text{ W/m}^2\text{K}$
 Transmitancias segun CTE:
 $U_{\text{max}} = 1,07 \text{ W/ m}^2\text{K}$
 $U_{\text{lim}} = 0,82 \text{ W/ m}^2\text{K}$

Medianera

Transmitancia $U = 1,96 \text{ W/ m}^2\text{K}$
 Transmitancias segun CTE:
 $U_{\text{max}} = 1,07 \text{ W/ m}^2\text{K}$

Forjado

Transmitancia $U = 4,76 \text{ W/ m}^2\text{K}$
 Transmitancias segun CTE:
 $U_{\text{max}} = 0,68 \text{ W/ m}^2\text{K}$
 $U_{\text{lim}} = 0,52 \text{ W/ m}^2\text{K}$

Cubierta

Transmitancia $U = 2,63 \text{ W/ m}^2\text{K}$
 Transmitancias segun CTE:
 $U_{\text{max}} = 0,59 \text{ W/ m}^2\text{K}$
 $U_{\text{lim}} = 0,52 \text{ W/ m}^2\text{K}$

Azotea

Transmitancia $U = 1,81 \text{ W/m}^2\text{K}$
 Transmitancias segun CTE:
 $U_{\text{max}} = 0,59 \text{ W/ m}^2\text{K}$
 $U_{\text{lim}} = 0,52 \text{ W/ m}^2\text{K}$

Huecos y carpintería

Transmitancia huecos $U_v = 4,22 \text{ W/ m}^2\text{K}$
 Transmitancia macizos $U_m = 2,2 \text{ W/ m}^2\text{K}$

Transmitancias segun CTE:

$U_{\text{max}} = 5,7 \text{ W/ m}^2\text{K}$

$U_{\text{lim}} =$ (en función de geometria y % de superficie de huecos en fachada)

U Factor solar vidrio $\text{W/ m}^2\text{K}$

Vidrio simple 4 mm 5,7 0,85

Marco de madera de densidad alta (mobila) 2,2

AMBITO DE ESTUDIO 1 - CALLE DEL ENSANCHE. EMPLAZAMIENTO Y TOMA DE DATOS



Fig.81. Emplazamiento de los edificios ubicados en la calle "del Ensanche", situados en la parcela:

- Nor-Oeste,
- Nor- Este,
- Sur-este y
- Sur-Oeste respectivamente

Fig.82. Toma de datos dimensionales del edificio tipo. Las mediciones son equivalentes para las cuatro orientaciones; habrá que individualizar las orientaciones de fachada principal, trasera y aquellos cerramientos que reciban soleamiento directo.

FACHADA PRINCIPAL								
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpintería	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion	Superficie huecos equivalente
Locales en Planta Baja	Ladrillo macizo 2 ptes	0,40 m.	42,73		-	-	-	
Viviendas Plantas 1 a 4	Ladrillo macizo 2 ptes	0,40 m.	128,70		45,70	-	SE	2x(1,31x11,00) 1x(1,53x11,00)
Viviendas Plantas 5	Ladrillo macizo 2 ptes	0,40 m.	26,05		8,60	-	SE	2(2,08x2,06)

FACHADA TRASERA								
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpintería	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion	
Locales en Planta Baja	Ladrillo macizo 1/2 ptes	0,12 m.	42,73		-	-	-	
Viviendas Plantas 1 a 5	Ladrillo macizo 1/2 ptes	0,12 m.	183,65		25,4	-	N	2x(0,82x10,00) 2x(1,00x4,50)

PATIO DE LUCES								
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpintería	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion	
Patio 1	Ladrillo 1/2 ptes	0,12 m.	90,00		4,80	-	-	
Patio 2	Ladrillo 1/2 ptes	0,12 m.	189,00		1,60	-	-	
Patio 3	Ladrillo 1/2 ptes	0,12 m.	90,00		4,80	-	-	

MEDIANERA DERECHA								
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpintería	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion	
Zona expuesta	Ladrillo 1/2 ptes	0,12 m.	0,00		-	-	-	
Zona NO expuesta	Ladrillo 1/2 ptes	0,12 m.	249,40		45,70	-	-	

MEDIANERA IZQUIERDA								
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpintería	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion	
Zona expuesta	Ladrillo 1/2 ptes	0,12 m.	59,40		-	-	-	
Zona NO expuesta	Ladrillo 1/2 ptes	0,12 m.	190,00		45,70	-	-	

CUBIERTA								
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpintería	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion	
Tejado	Tejado		135,73		-	-	-	
Azotea	Azotea		44,65		-	-	-	

SUP. HABITABLE 860,00 m²
 VOLUMEN HABITABLE 3053,20 m³

CALLE DEL ENSANCHE. REPRESENTACION TRIDIMENSIONAL

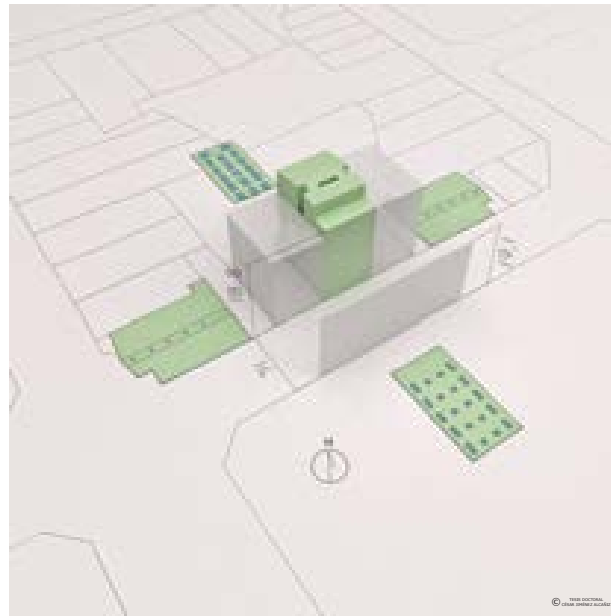
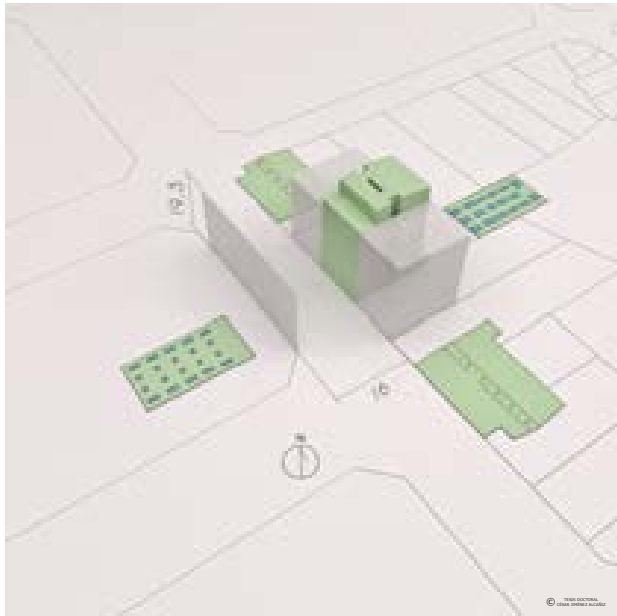
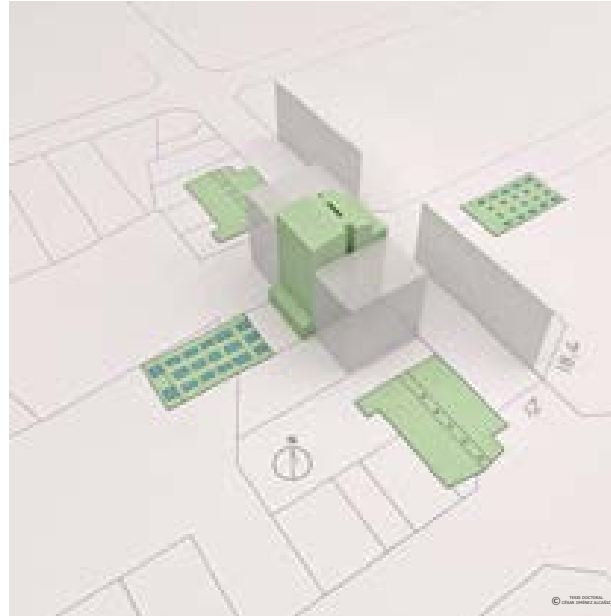
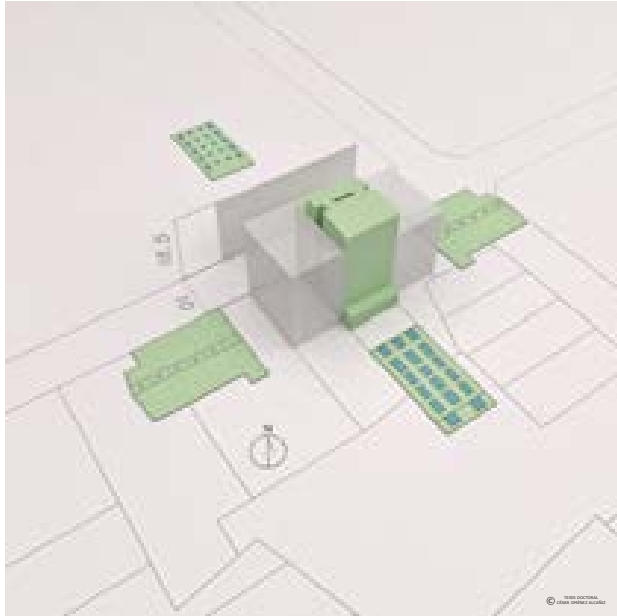


Fig.83. Representación tridimensional del edificio situado en la calle "del Ensanche" parcela Nor-Oeste.

Fig.84. Representación tridimensional del edificio situado en la calle "del Ensanche" parcela Nor-Este.

Fig.85. Representación tridimensional del edificio situado en la calle "del Ensanche" parcela Sur-Oeste.

Fig.86. Representación tridimensional del edificio situado en la calle "del Ensanche" parcela Sur-Este.

AMBITO DE ESTUDIO 2 - CALLE DEL NUCLEO HISTORICO. EMPLAZAMIENTO Y TOMA DE DATOS

FACHADA PRINCIPAL								
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpinteria	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion	Superficie huecos equivalente
Locales en Planta Baja	Ladrillo macizo 2 pies	0,40 m.	18.76		16.74	-	S	
Viviendas Plantas 1 a 4 Vidrio expuesto	Ladrillo macizo 2 pies	0,40 m.	114.05		21.48	-	S	2x(1.16x6.66) 2x(0.82x3.66)
Viviendas Plantas 1 a 4 Vidrio con protección					2.70		S	2x(1.23x0.63) 2x(0.89x0.64)

FACHADA TRASERA								
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpinteria	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion	Superficie huecos equivalente
Locales en Planta Baja	Ladrillo macizo 1/2 pies	0,12 m.	-		-	-	-	
Viviendas Plantas 1 a 3	Ladrillo macizo 1/2 pies	0,12 m.	110.50		12.40	-	N	2x(0.86x2.56) 2x(0.68x5.86)

PATIO DE LUCES								
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpinteria	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion	
-	Ladrillo 1/2 pies	0,12 m.	-		-	-	-	
-	Ladrillo 1/2 pies	0,12 m.	-		-	-	-	

MEDIANERA DERECHA								
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpinteria	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion	
Zona expuesta	Ladrillo 1/2 pies	0,12 m.	-		-	-	-	
Zona NO expuesta	Ladrillo 1/2 pies	0,12 m.	-		-	-	-	

MEDIANERA IZQUIERDA								
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpinteria	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion	
Zona expuesta	Ladrillo 1/2 pies	0,12 m.	-		-	-	-	
Zona NO expuesta	Ladrillo 1/2 pies	0,12 m.	-		-	-	-	

CUBIERTA								
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpinteria	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion	
Tejado	Tejado		-		-	-	-	
Azotea	Azotea		6,65		-	-	-	

SUP. HABITABLE 406,17 m²
 VOLUMEN HABITABLE 4305,40 m³



Fig.87. Emplazamiento de los edificios ubicados en la calle "del Núcleo Histórico", situados en la parcela:

- Norte,
- Este,
- Sur y
- Sur-Oeste respectivamente

Fig.88. Toma de datos dimensionales del edificio tipo. Las mediciones son equivalentes para las cuatro orientaciones; habrá que individualizar las orientaciones de fachada principal, trasera y aquellos cerramientos que reciban soleamiento directo.

CALLE DEL NUCLEO HISTORICO. REPRESENTACION TRIDIMENSIONAL

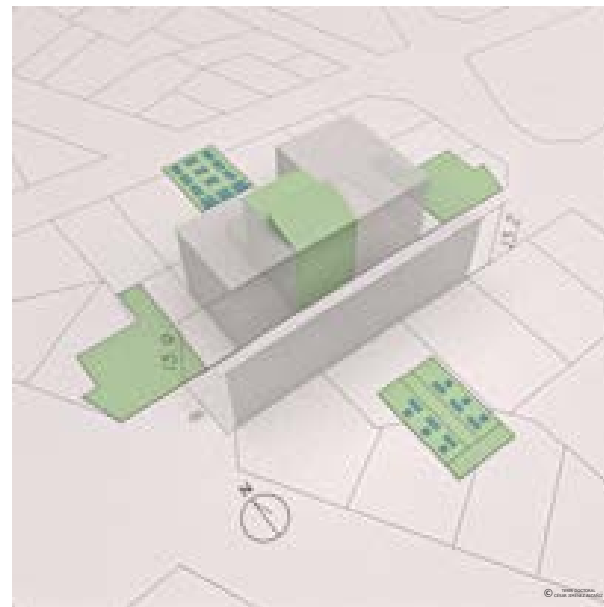
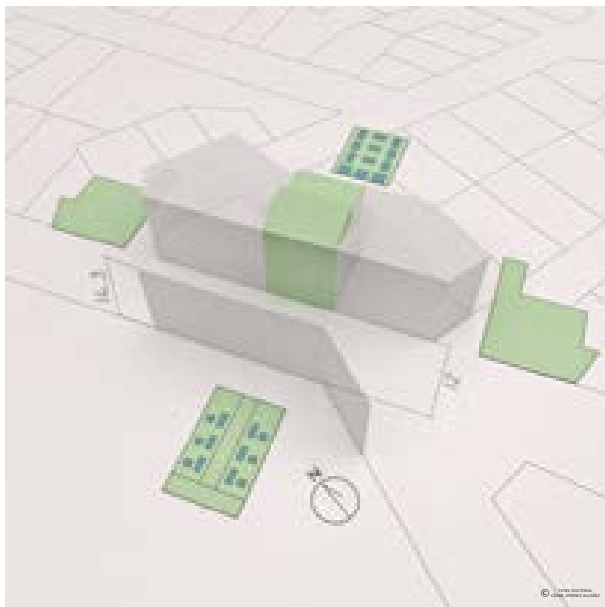
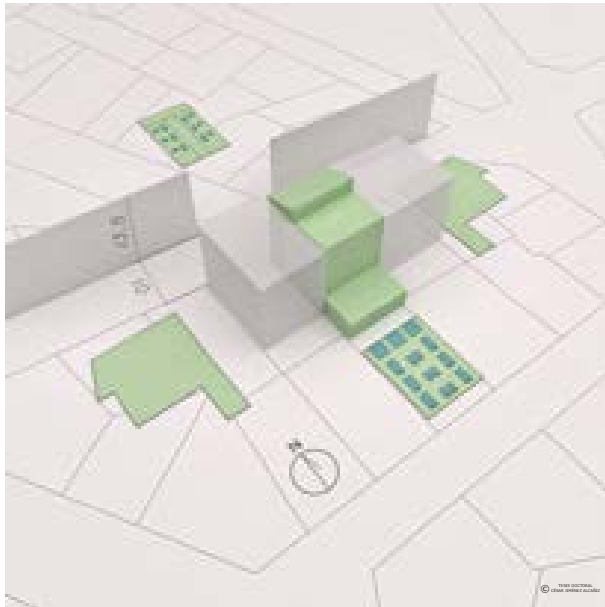


Fig.89. Representación tridimensional del edificio situado en la calle "del Núcleo Histórico" parcela Norte

Fig.90. Representación tridimensional del edificio situado en la calle "del Núcleo Histórico" parcela Este.

Fig.91. Representación tridimensional del edificio situado en la calle "del Núcleo Histórico" parcela Sur.

Fig.92. Representación tridimensional del edificio situado en la calle "del Núcleo Histórico" parcela Sur-Oeste.

AMBITO DE ESTUDIO 3 - CALLE DE LA CIUDAD COMPACTA. EMPLAZAMIENTO Y TOMA DE DATOS

Fig.93. Emplazamiento de los edificios ubicados en la calle "del Ensanche", situados en la parcela:

- Nor-Oeste,
- Nor- Este,
- Sur-este y
- Sur-Oeste respectivamente

Fig.94. Toma de datos dimensionales del edificio tipo. Las mediciones son equivalentes para las cuatro orientaciones; habrá que individualizar las orientaciones de fachada principal, trasera y aquellos cerramientos que reciban soleamiento directo.



FACHADA PRINCIPAL								
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpintería	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion	Superficie huecos equivalente
Locales en Planta Baja	Ladrillo macizo 2 pies	0,40 m.	28.32		13.38	-	SE	
Viviendas Plantas 1 a 5	Ladrillo macizo 2 pies	0,40 m.	163.70		40.46	-	SE	2x(0.86x12.06) 2x(0.86x11.46)
Viviendas Plantas 6	Ladrillo macizo 2 pies	0,40 m.	24.36		5.80		SE	2x(1.56x1.86)

FACHADA TRASERA								
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpintería	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion	Superficie huecos equivalente
Locales en Planta Baja	Ladrillo macizo 1/2 pies	0,12 m.	154.88		-	-	-	
Viviendas Plantas 1 a 5	Ladrillo macizo 1/2 pies	0,12 m.	175.76		28.40	-	NO	4x(0.86x4.36) 2x(0.68x9.86)
Viviendas Plantas 6	Ladrillo macizo 1/2 pies	0,12 m.	25.82		2.17	-	NO	2x(2.86x0.76)

PATIO DE LUCES							
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpintería	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion
-	Ladrillo 1/2 pies	0,12 m.	-		-	-	-
-	Ladrillo 1/2 pies	0,12 m.	-		-	-	-

MEDIANERA DERECHA							
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpintería	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion
Zona expuesta	Ladrillo 1/2 pies	0,12 m.	74.40		-	-	-
Zona NO expuesta	Ladrillo 1/2 pies	0,12 m.	248.20		-	-	-

MEDIANERA IZQUIERDA							
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpintería	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion
Zona expuesta	Ladrillo 1/2 pies	0,12 m.	74.40		-	-	-
Zona NO expuesta	Ladrillo 1/2 pies	0,12 m.	248.20		-	-	-

CUBIERTA							
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpintería	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion
Tejado	Tejado		-		-	-	-
Azotea	Azotea		212.16		-	-	-

SUP. HABITABLE 1165.20 m²
 VOLUMEN HABITABLE 2400.00 m³

CALLE DE LA CIUDAD COMPACTA. REPRESENTACION TRIDIMENSIONAL

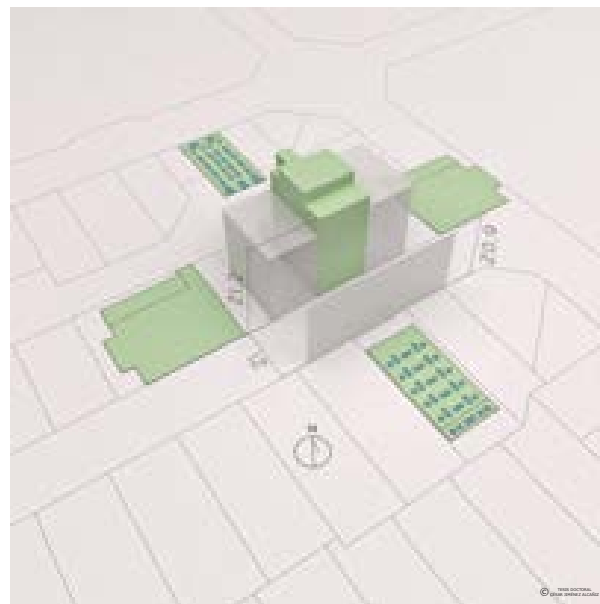
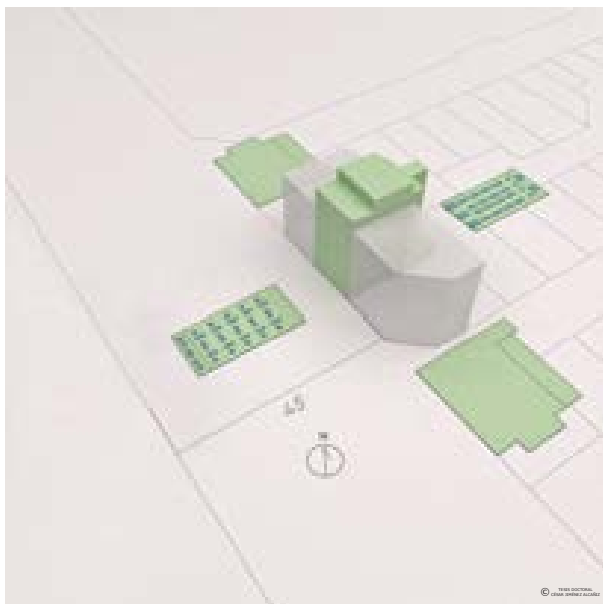
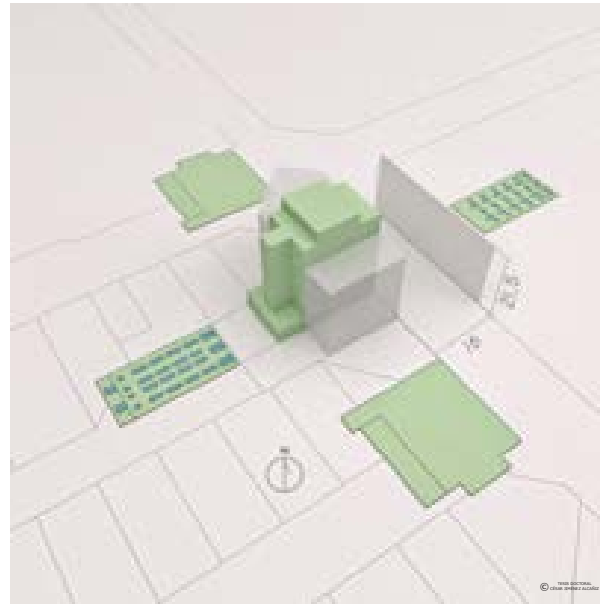
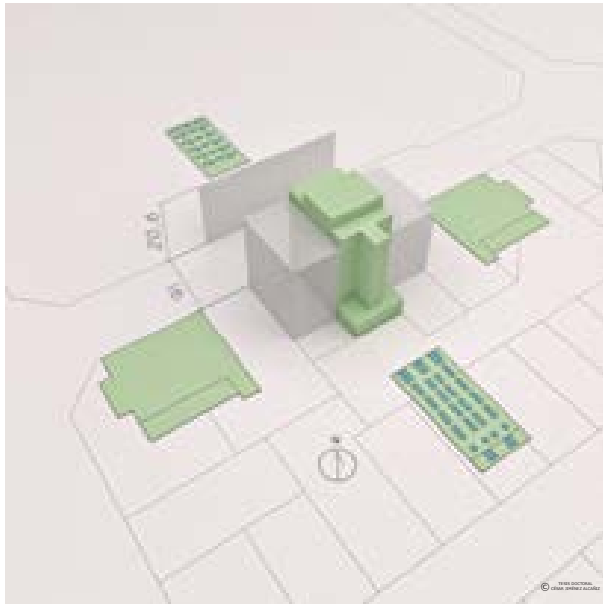


Fig.95. Representación tridimensional del edificio situado en la calle "de la Ciudad Compacta" parcela Nor-Oeste.

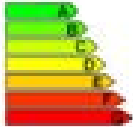

Fig.96. Representación tridimensional del edificio situado en la calle "de la Ciudad Compacta" parcela Nor-Este.

Fig.97. Representación tridimensional del edificio situado en la calle "de la Ciudad Compacta" parcela Sur-Oeste.

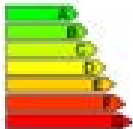

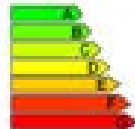

Fig.98. Representación tridimensional del edificio situado en la calle "de la Ciudad Compacta" parcela Sur-Este.

CALIFICACION ENERGETICA EDIFICIO TIPO CALLE "DEL ENSANCHE"

1. CALIFICACIÓN ENERGÉTICA

INDICADOR GLOBAL		INDICADORES PARCIALES			
		CALEFACCIÓN		ACS	
		0,70	E	0,58	E
		Emisiones calefacción [kgCO ₂ /m ² año]		Emisiones ACS [kgCO ₂ /m ² año]	
		20,58		2,74	
		REFRIGERACIÓN		ILUMINACIÓN	
		0,88	E		
Emisiones globales [kgCO ₂ /m ² año]		Emisiones refrigeración [kgCO ₂ /m ² año]			
28,31		4,99			

2. CALIFICACIÓN PARCIAL DE LA DEMANDA ENERGÉTICA DE CALEFACCIÓN Y REFRIGERACIÓN

DEMANDA DE CALEFACCIÓN		DEMANDA DE REFRIGERACIÓN	
			
Demanda global de calefacción [kWh/m ² año]		Demanda global de refrigeración [kWh/m ² año]	
65,46		13,07	

3. CALIFICACIÓN PARCIAL DEL CONSUMO DE ENERGÍA PRIMARIA

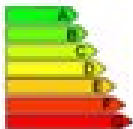

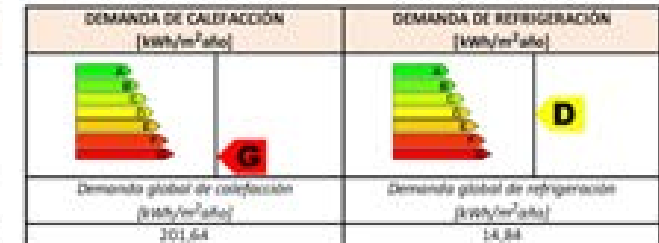
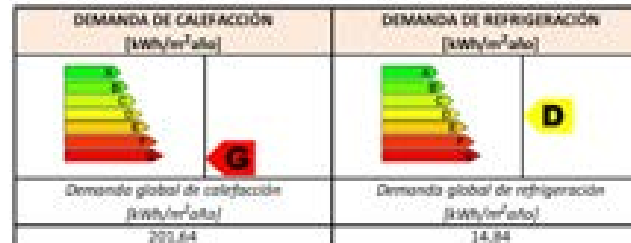
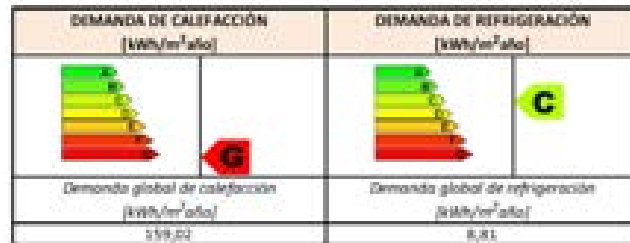
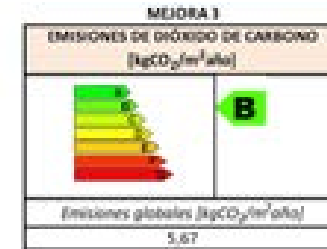
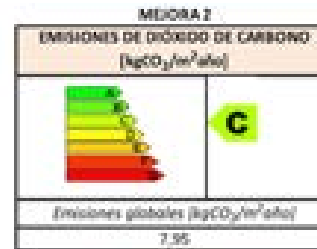
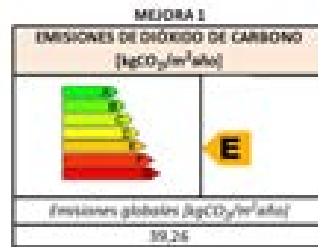
INDICADOR GLOBAL		INDICADORES PARCIALES			
		CALEFACCIÓN		ACS	
		0,72	E	0,69	E
		Energía primaria calefacción [kWh/m ² año]		Energía primaria ACS [kWh/m ² año]	
		91,30		13,54	
		REFRIGERACIÓN		ILUMINACIÓN	
		0,88	E		
Consumo global de energía primaria [kWh/m ² año]		Energía primaria refrigeración [kWh/m ² año]			
124,84		19,99			

Fig.99. Calificación energética del edificio situado en la Calle "del Ensanche", parcela Sur-Este.
Fuente: Cálculos realizados con el programa CERMA

RECOMENDACIONES Y MEJORAS



ANÁLISIS TÉCNICO

Medida	Calefacción	Refrigeración	ACS	Iluminación	Total
Demanda [kWh/m ² año]	259,52	8,81	0	0	268,33
Emisiones con calefacción inicial [kgCO ₂ /m ² año]	42,00	0,00	0,00	0,00	42,00
Energía primaria [kWh/m ² año]	127,02	7,81	0,00	0,00	134,83
Emisiones con calefacción inicial [kgCO ₂ /m ² año]	39,26	0,00	0,00	0,00	39,26
Emisiones de CO ₂ [kgCO ₂ /m ² año]	39,26	0,00	0,00	0,00	39,26
Emisiones con calefacción inicial [kgCO ₂ /m ² año]	39,26	0,00	0,00	0,00	39,26

ANÁLISIS TÉCNICO

Medida	Calefacción	Refrigeración	ACS	Iluminación	Total
Demanda [kWh/m ² año]	202,84	14,84	0	0	217,68
Emisiones con calefacción inicial [kgCO ₂ /m ² año]	39,26	0,00	0,00	0,00	39,26
Energía primaria [kWh/m ² año]	101,42	11,79	0,00	0,00	113,21
Emisiones con calefacción inicial [kgCO ₂ /m ² año]	39,26	0,00	0,00	0,00	39,26
Emisiones de CO ₂ [kgCO ₂ /m ² año]	7,95	0,00	0,00	0,00	7,95
Emisiones con calefacción inicial [kgCO ₂ /m ² año]	7,95	0,00	0,00	0,00	7,95

ANÁLISIS TÉCNICO

Medida	Calefacción	Refrigeración	ACS	Iluminación	Total
Demanda [kWh/m ² año]	202,84	14,84	0	0	217,68
Emisiones con calefacción inicial [kgCO ₂ /m ² año]	39,26	0,00	0,00	0,00	39,26
Energía primaria [kWh/m ² año]	101,42	14,79	0,00	0,00	116,21
Emisiones con calefacción inicial [kgCO ₂ /m ² año]	39,26	0,00	0,00	0,00	39,26
Emisiones de CO ₂ [kgCO ₂ /m ² año]	5,67	0,00	0,00	0,00	5,67
Emisiones con calefacción inicial [kgCO ₂ /m ² año]	5,67	0,00	0,00	0,00	5,67

4. RECOMENDACIONES PARA LA MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA

- Añadir 6 cm de aislamiento conductividad 0.04 W/m²K a los muros y cubiertas.
- Sustituir vidrios por vidrio doble de baja emisividad U: 2.5 W/m²K
- Sustituir carpintería por marco de madera U: 2.2 W/m²K con permeabilidad de huecos 27 (m³/hm² 100Pa)
- Instalación ACS. Efecto Joule. Combustible: Electricidad
- Instalación refrigeración y calefacción bomba de calor aire-aire. EER sensible estacional 2.33. COP estacional 3. Combustible: electricidad


- Instalación de calefacción
- Caldera de rendimiento estacional 80%
- Combustible: Biomasa

- Instalación de calefacción
- Caldera de rendimiento estacional 80%
- Combustible: Biomasa



Fuente: Cálculos realizados con el programa CERMA

CALIFICACION ENERGETICA EDIFICIO TIPO CALLE "DEL NUCLEO HISTORICO"

1. CALIFICACIÓN ENERGÉTICA

INDICADOR GLOBAL		INDICADORES PARCIALES			
	E	CALEFACCIÓN		ACS	
		0,69	E	0,58	E
		Emisiones calefacción (kgCO ₂ /m ² año)		Emisiones ACS (kgCO ₂ /m ² año)	
		20,41		2,74	
		REFRIGERACIÓN		ILUMINACIÓN	
		0,88	E		
Emisiones globales (kgCO ₂ /m ² año)		Emisiones refrigeración (kgCO ₂ /m ² año)			
28,18		5,03			

2. CALIFICACIÓN PARCIAL DE LA DEMANDA ENERGÉTICA DE CALEFACCIÓN Y REFRIGERACIÓN

DEMANDA DE CALEFACCIÓN		DEMANDA DE REFRIGERACIÓN	
	D		D
Demanda global de calefacción (kWh/m ² año)		Demanda global de refrigeración (kWh/m ² año)	
65,10		13,17	

3. CALIFICACIÓN PARCIAL DEL CONSUMO DE ENERGÍA PRIMARIA


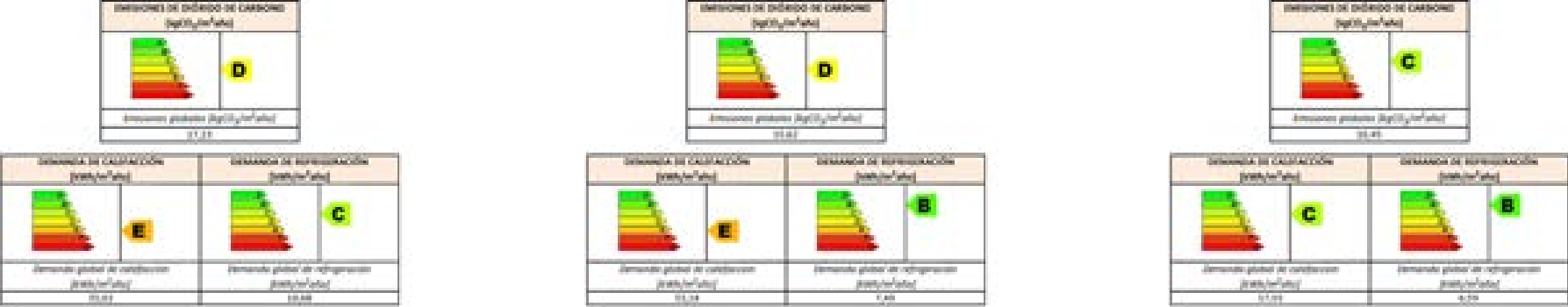
INDICADOR GLOBAL		INDICADORES PARCIALES			
	E	CALEFACCIÓN		ACS	
		0,71	E	0,69	E
		Energía primaria calefacción (kWh/m ² año)		Energía primaria ACS (kWh/m ² año)	
		90,60		13,55	
		REFRIGERACIÓN		ILUMINACIÓN	
		0,88	E		
Consumo global de energía primaria (kWh/m ² año)		Energía primaria refrigeración(kWh/m ² año)			
124,30		20,15			

Fig.100. Calificación energética del edificio situado en la Calle "del Núcleo Histórico", parcela Sur.
Fuente: Cálculos realizados con el programa CERMA

RECOMENDACIONES Y MEJORAS



Indicador	Calentamiento	Refrigeración	ACS	Iluminación	Total
Demanda (kWh/m²/año)	31,53	10,44			
Demanda con situación inicial	32,00(0,1%)	11,00(5,1%)			
Energía primaria (kWh/m²/año)	41,26	14,11			55,36
Demanda con situación inicial	41,11(0,4%)	14,01(0,7%)			55,12(0,4%)
Emissiones de CO2 (kgCO2/m²/año)	10,51	4,06			14,57
Demanda con situación inicial	10,51(0,0%)	4,06(0,0%)			14,57(0,0%)

Indicador	Calentamiento	Refrigeración	ACS	Iluminación	Total
Demanda (kWh/m²/año)	31,53	7,49			
Demanda con situación inicial	31,73(0,6%)	7,89(6,1%)			
Energía primaria (kWh/m²/año)	40,54	11,86			52,40
Demanda con situación inicial	40,11(0,1%)	12,00(0,3%)			52,11(0,5%)
Emissiones de CO2 (kgCO2/m²/año)	9,81	2,80			12,61
Demanda con situación inicial	9,81(0,0%)	2,79(0,1%)			12,60(0,0%)

Indicador	Calentamiento	Refrigeración	ACS	Iluminación	Total
Demanda (kWh/m²/año)	17,04	6,80			
Demanda con situación inicial	17,10(0,3%)	6,89(1,3%)			
Energía primaria (kWh/m²/año)	23,01	10,07			33,08
Demanda con situación inicial	22,91(0,4%)	10,00(0,0%)			32,91(0,5%)
Emissiones de CO2 (kgCO2/m²/año)	4,84	2,89			7,73
Demanda con situación inicial	4,84(0,0%)	2,89(0,0%)			7,73(0,0%)

4. RECOMENDACIONES PARA LA MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA

- Añadir 6 cm de aislamiento conductividad 0.04 W/m²K a los muros y cubiertas.



- Añadir 3 cm de aislamiento conductividad 0.04 W/m²K a las cubiertas muros y suelos.

- Añadir 6 cm de aislamiento conductividad 0.04 W/m²K a los muros y cubiertas.
 - Sustituir vidrios por vidrio doble de baja emisividad U: 2.5 W/m²K
 - Sustituir carpintería por marco de madera U: 2.2 W/m²K
 - Permeabilidad huecos 27 (m³/hm² 100Pa)





Fuente: Cálculos realizados con el programa CERMA

CALIFICACIÓN ENERGÉTICA EDIFICIO TIPO CALLE “DE LA CIUDAD COMPACTA”

1. CALIFICACIÓN ENERGÉTICA

INDICADOR GLOBAL		INDICADORES PARCIALES			
		CALEFACCIÓN		ACS	
		0,37	E	0,62	E
		Emisiones calefacción [kgCO ₂ /m ² año]		Emisiones ACS [kgCO ₂ /m ² año]	
		10,99		2,92	
		REFRIGERACIÓN		ILUMINACIÓN	
Emisiones globales [kgCO ₂ /m ² año]		Emisiones refrigeración [kgCO ₂ /m ² año]			
18,31		4,39			

2. CALIFICACIÓN PARCIAL DE LA DEMANDA ENERGÉTICA DE CALEFACCIÓN Y REFRIGERACIÓN

DEMANDA DE CALEFACCIÓN		DEMANDA DE REFRIGERACIÓN	
			
Demanda global de calefacción [kWh/m ² año]		Demanda global de refrigeración [kWh/m ² año]	
47,17		11,51	

3. CALIFICACIÓN PARCIAL DEL CONSUMO DE ENERGÍA PRIMARIA



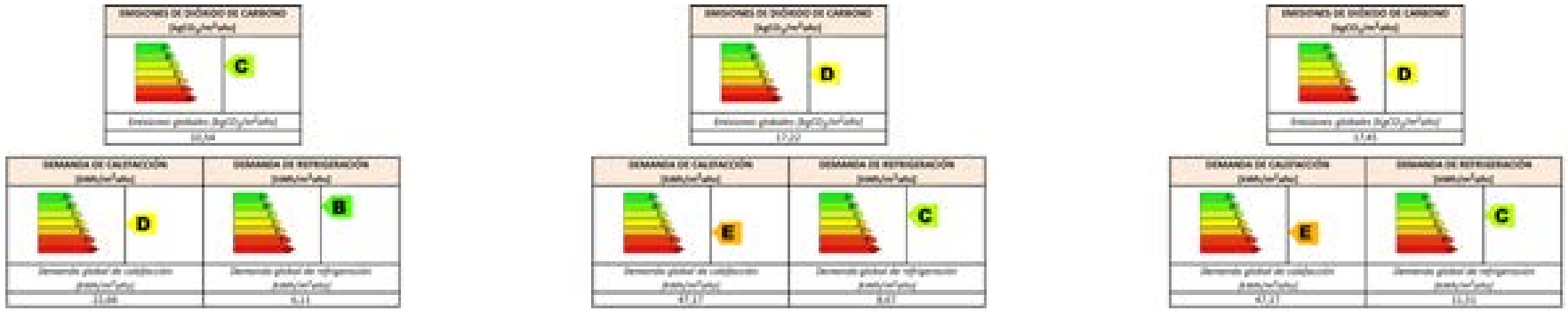
INDICADOR GLOBAL		INDICADORES PARCIALES			
		CALEFACCIÓN		ACS	
		0,43	E	0,74	E
		Energía primaria calefacción [kWh/m ² año]		Energía primaria ACS [kWh/m ² año]	
		54,40		14,47	
		REFRIGERACIÓN		ILUMINACIÓN	
Consumo global de energía primaria [kWh/m ² año]		Energía primaria refrigeración [kWh/m ² año]			
86,48		17,61			

Fig.101. Calificación energética del edificio situado en la Calle “de la ciudad compacta”, parcela Sur-Este.
Fuente: Cálculos realizados con el programa CERMA

RECOMENDACIONES Y MEJORAS



Indicador	Categoría	Subcategoría	AV3	Subcategoría	Total	
Demanda energética (kWh/m²/año)	11.88	D	15.11	B		
Emissiones con alcance global	17.22 (kgCO ₂ e/m²/año)					
Energía primaria (kWh/m²/año)	19.54	E	15.54	D	14.48	F
Emissiones con alcance global	18.18 (kgCO ₂ e/m²/año)		17.18 (kgCO ₂ e/m²/año)			
Emissiones de CO ₂ (kgCO ₂ e/m²/año)	17.22	C	17.22	D	17.22	D
Emissiones con alcance global	17.22 (kgCO ₂ e/m²/año)		17.22 (kgCO ₂ e/m²/año)			

Indicador	Categoría	Subcategoría	AV3	Subcategoría	Total	
Demanda energética (kWh/m²/año)	47.31	E	15.11	D		
Emissiones con alcance global	17.22 (kgCO ₂ e/m²/año)					
Energía primaria (kWh/m²/año)	19.54	E	15.54	D	14.47	F
Emissiones con alcance global	18.18 (kgCO ₂ e/m²/año)		17.18 (kgCO ₂ e/m²/año)			
Emissiones de CO ₂ (kgCO ₂ e/m²/año)	17.22	D	17.22	D	17.22	D
Emissiones con alcance global	17.22 (kgCO ₂ e/m²/año)		17.22 (kgCO ₂ e/m²/año)			

Indicador	Categoría	Subcategoría	AV3	Subcategoría	Total	
Demanda energética (kWh/m²/año)	11.88	D	15.11	D		
Emissiones con alcance global	17.22 (kgCO ₂ e/m²/año)					
Energía primaria (kWh/m²/año)	19.54	E	17.81	D	14.47	F
Emissiones con alcance global	18.18 (kgCO ₂ e/m²/año)		17.18 (kgCO ₂ e/m²/año)			
Emissiones de CO ₂ (kgCO ₂ e/m²/año)	17.22	D	17.22	D	17.22	D
Emissiones con alcance global	17.22 (kgCO ₂ e/m²/año)		17.22 (kgCO ₂ e/m²/año)			

4. RECOMENDACIONES PARA LA MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA

- Añadir 6 cm de aislamiento conductividad 0.04 W/m²K a las cubiertas, muros y suelos.

- Colocar vidrios solar modificado para el soleamiento del verano

- Instalación de calefacción
 - Caldera de rendimiento estacional 95 %
 - Combustible: Gas Natural

Fuente: Cálculos realizados con el programa CERMA

Una de las primeras conclusiones que podemos extraer de este método simplificado para conocer la calificación energética de los edificios de Russafa es la gran homogeneidad que no encontramos en los edificios seleccionados.

Recordemos que la parcelación es muy similar en todos los ámbitos, con dos matices, el primero el contar con un gran patio central como en las manzanas del ámbito "ensanche" o tener uno o varios patios traseros para la ventilación e iluminación, lo que desde un punto de vista de demanda energética no tiene repercusiones sustanciales. La demanda no se ve modificada por este hecho.

Hemos supuesto que el edificio tipo de cada uno de los tres ámbitos de estudio se encuentra en la cuatro fachadas posible de la manzana, por ello hemos modelizado, la calle genérica:

- Del ensanche
- Del núcleo histórico
- De la ciudad compacta

Y hemos añadido el parcela "NE / NO / SE / SO", en función de la orientación de la parcela dentro de la manzana.

Respecto a las variaciones de demanda energética debidas al efecto del soleamiento, este no es un valor determinante, por dos razones combinadas:

- La primera por cuanto las dimensiones de los huecos, siempre son menor del 20% del cerramiento y esto reduce su posible impacto por un soleamiento excesivo.

- Y segunda que la calles son homogéneas y estrechas en relación con la altura de la edificaciones, que unido a la altura homogénea de todas las edificios, se producen sombras en la mayor parte de las horas del día en especial las de máxima insolación.

Esta misma homegeneidad la encontramos en la soluciones constructivas, recordemos que la consolidación del ensanche se produce entre 1877 y el primer tercio del siglo XX, fecha en la que esta ya consolidado el 75% de la superficie edificable.

Hay una incorporación progresiva de la azotea que se impondrá en todas las edificaciones a partir de la incorporación del movimiento moderno, pero encontramos tejado de teja curva en los tres supuestos elegidos.

Todos lo edificios modelizados tienen como base el muro de carga de ladrillo cerámico de dimensiones según a la altura a la que se encuentran, al igual que los cerramientos de fachadas interiores, patios de luces o medianeras.

Las fachadas principales suelen ser de espesor mayor o igual a 40 centímetros (entre pie y medio y dos pies), y las fachadas traseras y patios suelen tener un espesor menor a 15 centímetros (1 pie), generalmente con transmitancias entre 1,53 y 1,96 W/m²K.

Los cerramientos de ladrillo macizo cuentan con una gran inercia térmica, no debidamente reconocido por el método de calculo que se basa en la transmitancia básicamente. No se encuentran los cerramientos trasdosados y por lo tanto no tienen cámara de aire.

Las carpinterías, si son las originales son siempre de madera con hojas o puertas batientes y con vidrio sencillo de 4 milímetros o menos con una transmitancia estimada de 5,7 W/m²K.

CONCLUSIONES

Edificio tipo "Ensanche"

Con los datos modelizados hemos obtenido una

Calificación energética E

Y las medidas propuestas de mejora serían:

- Añadir 6 cm de aislamiento conductividad 0.04 W/m²K a los muros y cubiertas.
- Sustituir vidrios por vidrio doble de baja emisividad U: 2.5 W/m²K
- Sustituir carpintería por marco de madera con una U: 2.2 W/m²K
- Conseguir una permeabilidad huecos 27 (m³/hm² 100Pa)
- Instalación ACS. Efecto Joule. Combustible: Electricidad
- Instalación refrigeración y calefacción bomba de calor aire-aire. EER sensible estacional 2.33. COP estacional 3. Combustible: electricidad

Con estas mejoras el edificio podría alcanzar una Calificación parcial de la demanda:

- **D - 65,46 Kwh/m² año en calefacción**
- **D - 13,07 Kwh/m² año en refrigeración**

y con un consumo de energía primaria de 124,84 Kwh/m² año.

Edificio tipo "Núcleo Histórico"

Obtenemos también una

Calificación energética E

y tenemos varias opciones de medidas de mejora compatibles entre ellas:

- Añadir 4 cm de aislamiento conductividad 0.04 W/m²K a los muros.
- Añadir 3 cm de aislamiento conductividad 0.04 W/m²K a las cubiertas, muros y suelos.
- Sustituir vidrios por vidrio doble de baja emisividad U: 2.5 W/m²K
- Sustituir carpintería por marco de madera con una U: 2.2 W/m²K
- Conseguir una permeabilidad huecos 27 (m³/hm² 100Pa)
- No se realizan cambios sobre las instalaciones.

Con estas mejoras el edificio podría alcanzar en el escenario más favorable:

Calificación parcial de la demanda:

- **C - 17,55 Kwh/m² año en calefacción**
- **B - 6,59 Kwh/m² año en refrigeración**

Con un consumo de energía primaria de 124,30 Kwh/m² año.

Debemos destacar mejor comportamiento de este tipo en el supuesto de refrigeración que alcanza una calificación B sin intervenir sobre las instalaciones.

Edificio tipo "Ciudad compacta"

Obtenemos también una

Calificación energética E,

Pero con un menor consumo de energía primaria de 86,48 Kwh/m² año al tener mayor volumen edificado respecto de los otros tipos.

Las opciones de medidas de mejora compatibles entre ellas son:

- Añadir 1 cm de aislamiento conductividad 0.04 W/m²K a las cubiertas y los muros.
- Añadir 6 cm de aislamiento conductividad 0.04 W/m²K a las cubiertas, muros y suelos.
- Sustituir vidrios por vidrio doble de baja emisividad U: 2.5 W/m²K y con factor solar para el verano
- Sustituir carpintería por marco de madera con una U: 2.2 W/m²K y conseguir una permeabilidad huecos 27 (m³/hm² 100Pa)
- No se realizan cambios sobre las instalaciones.

Con estas mejoras el edificio podría alcanzar en el escenario mas favorable:

Calificación parcial de la demanda:

- **C - 17,55 Kwh/m² año en calefacción**
- **B - 6,59 Kwh/m² año en refrigeración**

Con un consumo de energía primaria de 124,30 Kwh/m² año.

Consideraciones de carácter general

En la actualidad estamos comprobando los buenos resultados de la mejora de eficiencia energética en los edificios de nueva planta y en las rehabilitaciones de algunos edificios que "habitualmente" se construyen con soluciones de mejora del aislamiento térmico por el exterior con los conocidos como sistemas SATE.

En nuestro caso hay un valor a tener en cuenta que es el valor patrimonial de los edificios y de su entorno, y lógicamente estos sistemas no son adecuados, al menos en las fachadas exteriores, por en cambio se podrían plantear en el caso de medianeras, patios interiores y en determinados supuestos de fachadas a patio central.

Como estamos comprobando en el presente estudio la arquitectura tradicional tiene un buen comportamiento con el uso de soluciones que aúnan la inercia térmica y la protección solar, cualidades que se perdieron con el empleo de los sistemas porticados y pérdida de la capacidad portante de los cerramientos.

Para la mejora de los resultados además de los citados individualmente en cada tipo anterior, podemos optar otro tipo de medidas basandose en el empleo de elementos "pasivos" o "activos".

Respecto al uso de los elementos pasivos, siempre que sean compatibles con las exigencias patrimoniales, podemos citar:

- El control solar, fomentando la recuperación de elementos existentes en la arquitectura tradicional, tales como las contraventanas ciegas interiores, las contraventanas exteriores o persianas en el exterior, en particular en las orientaciones con exceso de soleamiento.

CONCLUSIONES

- Obtención de una mayor inercia térmica en las fachadas interiores mediante la utilización de aislamientos por la parte exterior del edificio.
- Trasdosar con un cerramiento interior lo que permite la creación de una cámara de aire para añadir el aislamiento necesario, en el caso de medianeras y patios interiores.
- El uso de carpinterías exteriores con rotura de puente térmico.
- El uso de acristalamientos dobles con aumento de la cámara de aire entre los vidrios.
- El uso de ventilaciones cruzadas cuando la orientación de las fachadas lo permita y recuperando distribuciones en planta adecuadas.
- El uso de chimeneas solares también garantizaría la ventilación forzada en el interior de las viviendas, mejorando su climatización si se puede disponer de un hueco vertical pasante adecuado en el edificio.

También se puede fomentar el empleo de elementos activos.

- El empleo de placas solares para la obtención de ACS, o de electricidad para los elementos comunes del edificio (seguramente una mayor exigencia de la potencia no será fácil de encajar en la trama histórica). Otra variante respecto del uso del agua caliente obtenida por medio de placas solares, es la calefacción por suelo radiante.
- También se puede reducir la demanda del consumo con la sustitución de las lámparas por leds, instalar detectores de presencia y sistemas de bajo consumo en las luminarias de las zonas comunes.

- Y la implantación de sistemas domóticos de control y seguimiento de los consumos generales y de cada una de las viviendas
- El uso de biomasa para su empleo en la calefacción
- Otro elemento activo, aunque de una menor implantación y mayor dificultad técnica es el empleo de la geotermia si se trata de una rehabilitación que permita las conducciones enterradas para el intercambio térmico con el subsuelo, que se aprovecha para la climatización tanto en invierno como en verano.

En paralelo a la eficiencia energética, para mejorar la sostenibilidad del entorno hay otra medida que se puede implementar, que es una correcta gestión del agua, a través de la instalación de redes separativas de aguas pluviales y de aguas negras cuando sea posible y el reciclado de las aguas grises y blancas que se recogen en arquetas separadoras y después pasan a un sistema de depuración, que permite su posterior uso en inodoros, sistemas de riego y en la limpieza de zonas comunes, y la recogida de aguas pluviales que se almacenan en aljibes para su posterior uso en el riego de zonas comunes.

En cualquier caso podemos comprobar que la Calificación Energética, al ser un sistema referencial no se adecua a la arquitectura tradicional; pensamos que inicialmente un edificio tipo como el que hemos modelizado debería tener al menos una calificación energética C, lo que permitiría que con soluciones constructivas actuales compatibles con la arquitectura tradicional alcanzar una calificación energética B.

Obviamente la mejora de instalaciones complementarias debería ser la exigencia para una calificación energética A.



24. LA SITUACIÓN ACTUAL DEL BARRIO DE RUSSAFA EN EL SIGLO XX

Fig.102. En la página anterior vista aérea del Barrio de Russafa.
Fuente: Jornada Criterios para el Diseño de Edificios Sostenibles.

La superficie del ámbito que constituye en la actualidad el Barrio de Russafa está delimitada, por el norte con la Ronda en el tramo comprendido entre la Estación del Norte y la calle de Russafa, desciende por ésta, hasta la intersección con la Gran Vía, desde este punto, sigue la Avda. Antic Regne hasta alcanzar el Camino de Tránsitos, para dirigirse por él hasta el encuentro con las vías del ferrocarril.

La dinámica que ha generado este enclave ciudadano, manifiesta con claridad las tensiones derivadas de la necesidad de expansión de la ciudad de Valencia, que ha influido muy negativamente en el desarrollo urbano del núcleo inicial de Russafa, anulando su identidad en aras de un progreso mal entendido.

Las huellas de la dificultad de acomodación del primitivo núcleo y de su entorno a las determinaciones del proyecto de un ensanche, son aún patentes en la morfología del barrio. Como ha escrito Cario Aymonino en "La città di Padova", la forma urbana es un proceso continuo, y si bien es posible describirla o caracterizarla en un periodo concreto, no se puede, sin embargo, dejar de tener en cuenta, para poder comprenderla, el estudio de los periodos anteriores que han condicionado su desarrollo. En nuestro caso, como hemos visto, las permanencias de los antiguos caminos, los trazados del ferrocarril, y el núcleo histórico inicial, son los elementos configuradores de la ordenación actual del barrio.

Una sencilla ojeada al plano de estado actual del Barrio nos permitirá distinguir con facilidad dos zonas distintas que presentan una relativa homogeneidad en el continuo urbano de Russafa.

La zona central evidencia la permanencia del asentamiento histórico nuclear, presentando un conjunto de irregulares alineaciones, fruto del proceso "regulador" que ha venido sufriendo el área desde 1887.

Pero la mayor parte de la superficie del barrio está ocupada por los bloques rectangulares que impone la trama ortogonal, formando manzanas con patio central.

Este tipo de edificación se origina a partir de las Ordenanzas del Proyecto de Ensanche de 1884, que obligaba a dejar libre de edificación el 25% de la superficie de cada manzana.

La edificación se dispone, ocupando el perímetro de las manzanas mediante edificios de viviendas cuya longitud de fachada oscila entre los doce y los quince metros. La profundidad edificable, que en las edificaciones de principios de siglo rondaba los quince metros, ha ido aumentando progresivamente hasta superar normalmente los veinticinco, y llegar, en algunos casos, hasta los treinta.

La altura de los edificios presenta una notable falta de homogeneidad. Todavía se conserva algún ejemplo de vivienda de dos plantas que responde al carácter rural del primitivo asentamiento, pero las construcciones del primer tercio de siglo alcanzan por lo general las cuatro o cinco alturas.

En la Avenida Antic Regne, que conserva su paramento occidental prácticamente inalterado, se construyen en los años treinta, edificios que alcanzan las nueve alturas.

Otra zona de edificios de altura, que presenta una notable homogeneidad es la comprendida entre la Ronda, Russafa, Gran Vía Germanías y Alicante, que constituye un adecuado muestrario de la arquitectura valenciana de los años treinta, y no ha sufrido excesivas variaciones desde entonces.

La edificación más reciente se concentra en la Avenida Peris y Valero y las calles adyacentes, si bien pueden encontrarse algunos ejemplos de sustitución de

pequeños edificios en el entorno del mercado, en donde, a pesar de los sucesivos planes urbanísticos, aún perduran algunos tramos de las calles García, y Tomasos que dan una imagen aproximada, aunque empañada por el deterioro, del aspecto originario del antiguo poblado.

Los ejes fundamentales del barrio son la calle de Russafa, la Gran Vía Germanías, la Avda. Antic Regne, y el antiguo camino de Tránsitos, hoy con el nombre de Avda. Peris y Valero.

En la calle de Russafa es donde se concentra la actividad comercial del Barrio, y donde coexisten los edificios más dispares. En la Gran Vía de Germanías se manifiesta el salto cualitativo que supuso la sustitución del viejo sistema constructivo del muro portante por la estructura de vigas y pilares de acero que permite superar las cuatro o cinco plantas que recomendaba el uso del ladrillo. Su aspecto actual, no es desde luego el que presentaba hasta mediados de los sesenta, con la zona central ajardinada siguiendo el modelo de la Gran Vía Marqués del Turia, con un tráfico mucho menos intenso, y desde luego, sin la conexión subterránea con Fernando el Católico.

La Avenida Antic Regne conserva, en líneas generales su primitivo diseño, con su paseo central flanqueado de palmeras. En su primera mitad acoge una importante actividad terciaria, y muchas de sus viviendas comienzan a transformarse en oficinas.

La concentración de equipamiento docente que posee en el tramo comprendido entre las calles de Doctor Sumsi y Luis Santángel constituye sin duda uno de los hitos del barrio como son la antigua Escuela Industrial, que alberga en la actualidad diversas dependencias de la Universidad Politécnica y la Escuela de Artesanos, proyectadas por Francisco Mora, han contribuido a mantener una cierta animación en la zona.

La Avenida Peris y Valero perdió a mediados de los sesenta las robustas alineaciones de plátanos que flanqueaban el antiguo camino y ha sufrido, hasta la reciente apertura del by pass, el tráfico de mercancías de la nacional A7 de paso hacia Alicante, Albacete o Madrid.

Hoy recupera parte de su tranquilidad perdida, ha ampliado sus aceras, y ha iniciado un tímido ajardinamiento, al tiempo que finaliza la construcción de su paramento sur en el acceso a la pista de Silla.

Los edificios públicos.

Aunque no es el objeto de este trabajo, queremos a menos citar los edificios públicos de interés que posee el Barrio, afirmando que los edificios de mayor antigüedad, corresponden al siglo XVII.

La **actual Parroquia de S. Valero**, se construyó entre 1636 y 1759. Tomás Leonardo Esteve proyectó una planta de cruz latina, una nave con seis capillas laterales incrustadas entre los contrafuertes.

Sobre el crucero se alza una cúpula de media naranja, sostenida sobre pechinas y cubierta de teja, blanca y azul. La bóveda es de cañón, con lunetos, y una exuberante decoración barroca.

A los pies de la nave se encuentra la Capilla de la Comunión, hoy de la Inmaculada, de planta rectangular decorada con profusión de esgrafiados y de relieves de escayola, construida en 1681.

El interior de la Iglesia poseía una interesante ornamentación barroca, atribuida por Elías Tormo a Juan Bautista Pérez, perdida irremisiblemente en 1936.

La fachada, de manifiesta austeridad, dispone en su centro de una correcta portada de orden dórico, con una hornacina en su parte superior, que acoge las imágenes esculpidas en piedra de los santos titulares: S. Valero Obispo y S. Vicente Mártir.

El elemento de mayor interés arquitectónico, es sin duda la torre del campanario, construida por José Minguez en 1740. Construido en ladrillo visto, se dispone en el lado izquierdo de la fachada, de sección octogonal, y está dividida en tres cuerpos diferenciados.

El cuerpo basamental, de mayor longitud, presenta un aspecto predominantemente macizo, sin más aberturas que las estrechas hendiduras que sirven para iluminar su escalera, y sin otra ornamentación que un austero almohadillado.

Está realizado en ladrillo visto, excepto un sólido zócalo de sillería que garantiza la estabilidad de la torre.

El cuerpo central, definido entre dos potentes cornisas, presenta un arco de medio punto en cada una de sus caras, es el que contiene las campanas.

La coronación formada por ocho gruesos pilares que mantienen un airoso cupulino cubierto con teja azul, resultando un conjunto de gran esbeltez e indudable belleza, que durante muchos años ha sido el hito visual de mayor relevancia en Russafa.

Otra fundación del S.XVII que conserva parte de su primitiva fábrica es el **Convento de Nuestra Señora de los Ángeles**, que sufrió una severa remodelación debida en parte a las necesidades urbanísticas de la zona, pero mantiene su antigua iglesia, con una humilde fachada a la calle del General Prim.



Fig.103. Iglesia de S. Valero. Campanario obra de José Mínguez
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

En palabras de Francisco Taberner, no puede decirse que el Barrio de Russafa posea un patrimonio monumental relevante, aunque convendría citar algunos edificios que de una u otra forma han caracterizado los distintos ámbitos de su conjunto urbano.

En este sentido puede citarse la “**Escuela de Artesanos**” del arquitecto Francisco Mora, aunque posteriores remodelaciones han desvirtuado gravemente su obra.

O el desaparecido Frontón Valenciano, interesante muestra de la arquitectura racionalista que producía F. J. Goerlich en los primeros años treinta.

De la misma época era el Cine Coliseum, también desaparecido, obra de Francisco Mora.

Sin embargo subsiste la antigua **Casa de la Democracia**, construida por José Pedros a finales de los años veinte.

Ejemplos de la arquitectura pública más reciente son el nuevo edificio del **Mercado**, construido según el proyecto de Julio Bellot Senent o la **Iglesia de S. Bartolomé**, de Cayetano Borso y Rafael Contell, decorada con un mural cerámico de Cillero.

Situación actual del parque residencial. ³⁵

Ya hemos descrito la situación del parque residencial del barrio como resultado de la aplicación de los diferentes bloques normativos en el apartado social de este mismo trabajo para la ciudad de Valencia.



Fig.104. Antigua Escuela de Artesanos de Francisco Mora Berenguer (1925), actualmente Instituto Educación Secundaria Vicente Blasco Ibáñez, en la Avenida Reino de Valencia, 46.
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

³⁵ Ver el apartado “Situación actual de la vivienda en el ámbito, según el proyecto Valuo.”

Los equipamientos del barrio.

Haciendo un breve resumen del estado actual del Barrio, diremos que se encuentra en una situación similar al resto del Ensanche de la ciudad; dispone de centros públicos y privados de enseñanza en los diversos niveles educativos, también cuenta con otros centros de formación como autoescuelas, academias de idiomas, etc., con indicadores similares al resto de barrios de Valencia.

La imagen del Colegio Publico Balmes, próximo al centro natural, al Mercado y a la Iglesia de San Valero, queda como hito referencial dentro del barrio, mostrando su arquitectura y equipamientos el natural tránsito de un concepto a otro de enseñanza.

El barrio es compacto y carece de equipamientos verdes y zonas ajardinadas, cuenta con calles arboladas, según datos municipales (12 calles con sección viaria de arbolado).

La propia configuración urbanística del núcleo antiguo, hace verdaderamente difícil el arbolado de las calles, pero el resto del Barrio, con una típica distribución en cuadrícula de más moderna transcripción, permite, sacrificando parte de las aceras, instalar alineaciones de árboles, que aliviarían, sin duda, el impacto ambiental que el tráfico rodado causa en ella.

El Mercado de Russafa, que identifica al barrio y actúa de hito y punto de referencia para los habitantes de dentro y fuera del barrio, ocupa una superficie de 4.780 m², con 696 puestos, después de la última remodelación, siguiendo en importancia al Mercado Central (8.160 m² y 1.269 puestos).



Fig.105. El Mercado de Russafa sigue siendo en la actualidad uno de los núcleos económicos más importantes del Barrio. Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

Fig.106. Alrededor del mercado de Russafa todos los lunes, desde 1851, se organiza un mercado tradicional de alimentos y artículos de consumo. Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.107. El periódico recoge el cierre y el traslado de estas actividades como consecuencia del proceso de regeneración urbanística.
Fuente: Periódico Levante - EMV. Agosto de 2011.

Como ya se ha citado en los antecedentes históricos, los lunes, alrededor del mercado y en los alrededores de la Iglesia Parroquial de San Valero, se instala un mercado ambulante extraordinario con 750 paradas uniéndose en esta jornada la tradición mercantil de los huertanos de la próxima Fonteta de San Lluís, con las devociones religiosas.

El Barrio de Russafa se ha aglutinado alrededor del Mercado, y en las calles circundantes al mismo se encuentra la mayoría del comercio minorista del Barrio, que busca en el natural reclamo del Mercado, su propio público consumidor.

El pasado histórico del municipio independiente del de Valencia queda significado por la variedad del citado comercio minorista, cubriendo todas las necesidades de los habitantes del Barrio como si de un pequeño núcleo rural se tratara, al menos en lo que hemos considerado el núcleo más primitivo del barrio.

Como consecuencia del bajo precio de las propiedades inmobiliarias en el Barrio como consecuencia del proceso de degradación urbanística que ha sufrido en la segunda mitad del siglo XX, provocó que durante los últimos años, la población inmigrante ocupara la mayor parte de las viviendas disponibles del Barrio y posteriormente los bajos comerciales que han sido destinados al comercio denominado "étnico", y la ocupación de la mayor parte de los locales de los antiguos patios de manzana, para destinarlos a actividades mayoristas que han convertido el Barrio en un polígono industrial.

En este momento en el que el proceso de rehabilitación esta en plena ejecución, se empiezan a ver los resultados y se trasladan estas actividades molestas a los polígonos industriales del área metropolitana.



Procedencia: Centro cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire nº 1.176 (año 1.928-1.929)
Fuente: Archivo Cartográfico Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia)

25. LAS PERMANENCIAS HISTÓRICAS DEL BARRIO DE RUSSAFA

Fig.108. En la página anterior Núcleo Histórico de Russafa en 1928. Fuente: Centro cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire nº 1.175

Fig.109. Conjunto de caminos históricos, que conectaban Russafa con su entorno:

- Camino Real de Madrid (121)
- Caminos de Ruzafa (122)
- Camino de Ruzafa a Monte Olivete (124)
- Camino de Ruzafa a la Albufera (125)
- Camino de Monte Olivete a Nazaret (132)
- Camino de la Albufera por Monte Olivete (133)
- Fuente de En Corts (135)
- Fuente de San Luis (136)

LÍNEA ROJA: La línea marcada con las letras A-B-C-D-E-F-G-H-I-J-K-L-M-N. Demuestra la particular Contribución de la ciudad.

Las líneas a puntos negros que desde la particular Contribución siguen por el centro de los caminos Reales de Madrid y de Barcelona hasta los muros de la Ciudad y las que siguen por la ribera del Río desde los mismos muros hasta la misma línea de la particular Contribución, y por orilla del Mar, que forman con aquellas como una Cruz partiendo dicha Contribución en cuatro cuartos manifiestan estos los cuatro Cuarteles de las huertas, siendo el primero el de Benimaçlet el segundo el de Campanar el tercero el de Patraix y el cuarto y último el de Ruzafa con lo que queda cercado este recinto

Fuente: Elaboración propia.



25.1 Descripción de las Permanencias Históricas del pueblo de Russafa y justificación de la posibilidad de la declaración del Conjunto del Barrio de Russafa, como Bien de Interés Cultural

Con la llegada de los ayuntamientos democráticos en 1975, se produce un nuevo enfoque sobre el valor de la memoria de la ciudad, y lógicamente de las intervenciones sobre la ciudad histórica, prueba de ello es la Resolución de 15 de marzo de 1978 de la Dirección General de Patrimonio Artístico, Archivos y Museos, por la que se acuerda la incoación de expediente de declaración de conjunto histórico - artístico a favor de seis zonas de la ciudad de Valencia a instancia de los servicios técnicos.

Las seis cuya intención era la declaración de conjunto histórico zonas eran:

- El casco antiguo y su ensanche.
- La zona comprendida por El Grao, El Cabañal, Cañamelar y Malvarrosa.
- El casco antiguo de Benimaclet.
- Benicalap.
- Campanar.
- Y el cementerio general.

Una de las primeras consecuencias, del inicio del expediente, como así advierte dicha Resolución, es que en virtud de la legislación vigente:

“Todas las obras que hayan de realizarse en el conjunto, cuya declaración se pretende, no podrán llevarse a cabo sin aprobación previa del proyecto correspondiente por la Comisión Provincial de Protección del Patrimonio Histórico-Artístico de Valencia o en su caso por la Dirección General de Patrimonio Artístico, Archivos y Museos”.

Este hecho sin duda, es el inicio del largo proceso de recuperación de la ciudad histórica que hoy tenemos asimilado con la tutela de las intervenciones sobre la ciudad histórica por el órgano competente en Protección del Patrimonio.

Llama la atención que se identificaran los cascos antiguos de Benimaclet, Benicalap y Campanar, además de los de Cabañal, Cañamelar y Malvarrosa, olvidando a Russafa.

Tras el largo proceso, finalmente el Conjunto Histórico de la Ciudad, incluyendo “solo” parte del Ensanche, fue declarado como Bien de Interés Cultural el tres de mayo de 1993 (DOCV 10-5-93 / BOE 7-9-93).

Una vez más, el núcleo histórico de Russafa sufría su absorción por el ensanche al haberse integrado como un barrio más en la ciudad y mientras el primer ensanche, (el ensanche noble), con los edificios de la burguesía decimonónica si que era reconocido, el resto del ensanche no fue valorado correctamente.

La declaración de BIC del Conjunto Histórico, reconocía que:

“Será, finalmente, en 1887, con la restauración Alfonsina, cuando se apruebe definitivamente el Plan de Ensanche, elaborado por los arquitectos Amau, Calvo y Ferreres.

Ejecutando una trama en retícula delimitada por el eje de las Grandes Vías, cuya disposición hipodámica tan solo se consigue en el área comprendida entre la calle Colón y la Gran Vía Marqués del Turia; donde se asienta una nueva burguesía local que plasmará su nuevo status con grandes edificios historicistas y eclécticos que darán paso posteriormente a un peculiar modernismo neobarroco, que tiene sus máximos exponentes en los grandes edificios públicos, como los mercados de Colón y Central o la gran Estación del Norte”.



Fig.110. Pueblo de Castellar. Fuente: Edición facsimil del álbum de Ruzafa de 1912 editado por el gremio de librerías.

Fig.111. Vista general de Ruzafa. Fuente: Edición facsimil del álbum de Ruzafa de 1912 editado por el gremio de librerías.

Fig.112. Ruzafa. "Lago de la Albufera". Fuente: Edición facsimil del álbum de Ruzafa de 1912 editado por el gremio de librerías.

Fig.113. Camino de Ruzafa con Moreras. Fuente: Valencia en blanco y negro. Pág. 134.

Fig.114. Barracas en la huerta de Valencia. Anónimo. Fuente: Biblioteca Digital Valenciana. www.bv2.gva.es/

Fig.115. Ruzafa, típicas barracas de su huerta. Fuente: Edición facsimil del álbum de Ruzafa de 1912 editado por el gremio de librerías.

Este error, en parte se subsana con la Declaración del Núcleo Histórico Tradicional de Russafa como Bien de Relevancia Local por el Plan Especial de Protección PEP-2 del Ensanche de Valencia Russafa Sud - Gran Vía, hace apenas unos años el 31-1-2007.

Pero sin duda esta Declaración de BRL, no reconoce completamente el valor tanto histórico, arquitectónico o etnológico del entorno del pueblo de Russafa en su conjunto.

La declaración Núcleo Histórico Tradicional, con su delimitación, incorpora y declara otros Bienes de Relevancia Local en su ámbito, como es el caso de:

- La Iglesia de San Valero.
- La Iglesia de Nuestra Señora de los Ángeles
- Y el Refugio de la Guerra Civil en subsuelo del Colegio Público Balmes.

Pero no incorpora otros elementos de este ámbito que podrían ser relevantes, además de dejar fuera de la actual delimitación otros Bienes de Relevancia Local, que juntos, reforzarían el concepto de conjunto en dos niveles:

- El primero cuando se habla del pueblo de Russafa hasta su absorción por Valencia en 1887.
- Y el segundo como un núcleo histórico que de un modo peculiar se ha integrado durante los años en el Ensanche de la ciudad.

Tras el estudio de la historia y de su evolución urbana de este peculiar entorno, pensamos que esta área de la ciudad **debería ser declarada como Bien de Interés Cultural**, tanto desde el punto de vista material como desde el punto de vista del patrimonio cultural intangible, como medida eficaz para preservar la historia de esta parte de la ciudad que en tiempos fue núcleo independiente.

El hecho de ser declarado como BIC supondría la protección del entorno completo y garantizar el mantenimiento y la recuperación de las peculiaridades de este enclave que sin duda tiene un valor "artístico, histórico y antropológico" incuestionable.....

Además de lo previsto en la Ley 16/1985 de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, le sería de aplicación, la Ley del Patrimonio Cultural Valenciano Ley 4/1998 y sus modificaciones, Ley 7/2004, además de la Ley Urbanística Valenciana Ley 16/2005 del Consell de la Generalitat.

Con este apartado denominado "Permanencias Históricas" pretendemos que se revise la historia hasta ahora casi desconocida por una gran parte de la ciudadanía y todo el patrimonio cultural tanto material como inmaterial, que aun es evidente sobre la ciudad actual. Este resumen comprende diferentes aspectos.:

- En primer lugar, los trazados de los caminos históricos que unían Russafa con su entorno, el camino de Russafa a la Albufera por Monteolivete o por la Font de Escorts, el camino de la Fonteta de San Luis o el Camino a Alfafar, y los caminos a la ciudad de Valencia a través del desaparecido portal de Russafa.
- La acequia Rovella-Valladar, que tenía sus orígenes en el azud de Rovella, esta acequia que da aguas al Jardín Botánico atraviesa la ciudad como alcantarillado y viene a emerger en la llamada acequia del Valladar, en el entorno de la huerta del Pou d'Aparisi, y más abajo, desde el Valladar riega las huertas de la Punta.
- El Braç de San Jeroni de la Acequia de Favara, que discurre en diagonal por las calles Cuba, Sueca y Cadiz, y que seguía para regar la huertas del sur de Valencia, de la Fonteta de San Lluís y de la Font de En Corts,; La acequia principal transcurre paralela al Camí de Picassent hasta llegar a la Albufera que en su tiempo era también de Russafa.

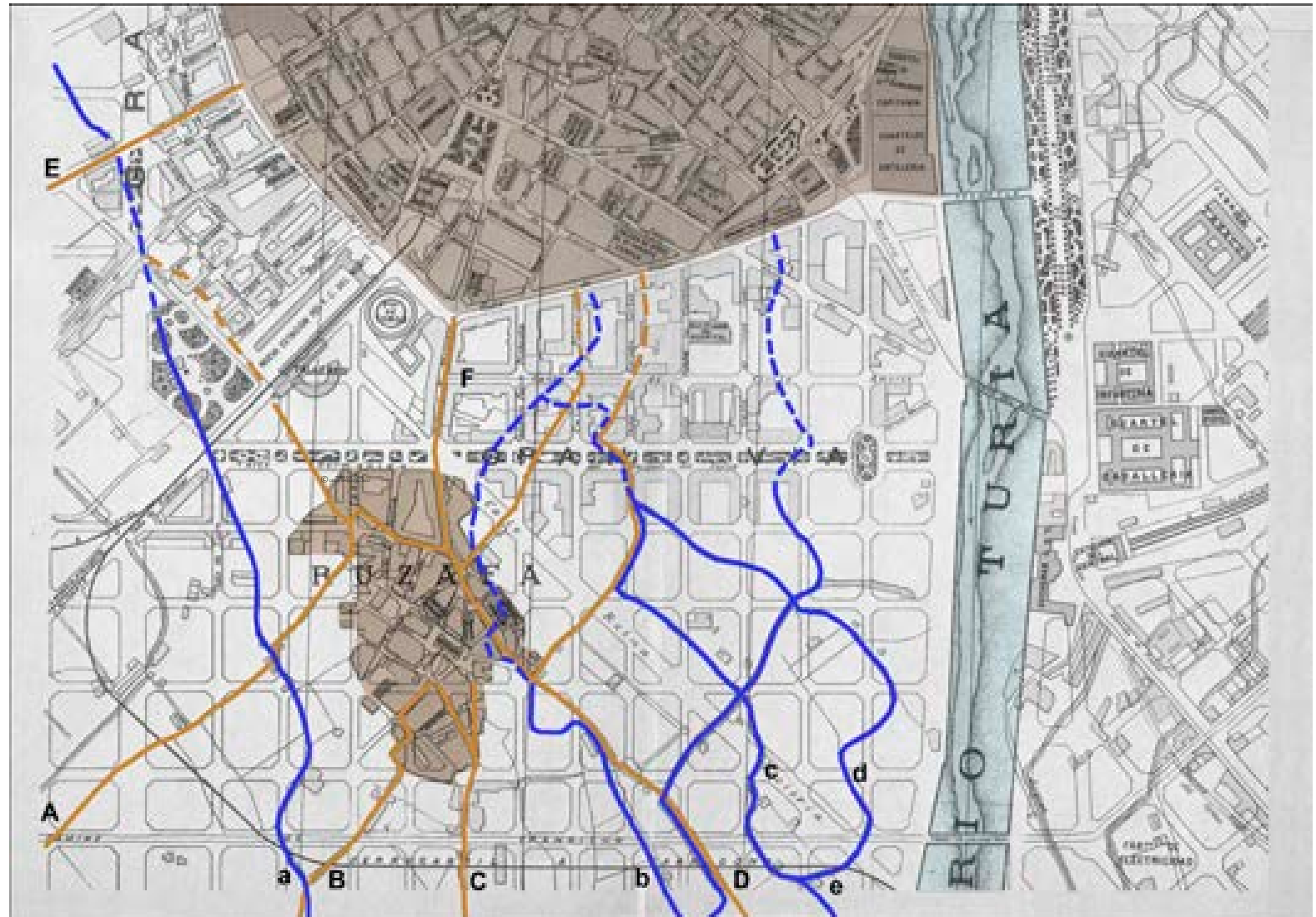


Fig.116. Superposición de los caminos históricos de Russafa y de las acequias de su huerta sobre el trazado actual del barrio.

- A Camino a Alfafar
- B Camino de la Fuente de San Luís
- C Camino de Ruzafa a la Albufera por la Fuente d'En Corts
- D Camino de Ruzafa a la Albufera por Monteolivete
- E Camino Real de Madrid
- F Caminos de Russafa

- a Braç de Sant Jeroni de la acequia de Favara
- b Acequia Rovella - Valladar
- c Braç de Monteolivete de la acequia de Rovella
- d Braç dels Navarros de la acequia de Rovella
- e Acequia Rovella

Fuente: Elaboración propia.

Esta es una de las ocho acequias de la Vega de Valencia que están bajo la jurisdicción del Tribunal de las Aguas de Valencia. Su superficie regable es muy reducida y se limita a unos pocos campos en la zona de Les Corts y Nazaret y a proporcionar sus sobrantes a los riegos de Francos y Marjales.

Pero la principal utilidad de esta acequia no era el riego de los campos, sino el servicio de alcantarillado histórico de la ciudad hasta la construcción de los nuevos colectores en 1975. Sus aguas servían de arrastre de las aguas negras para utilizarlas en fertilizar los campos y arrozales del sur de la ciudad.

- También podemos destacar el conjunto de la Plaza Mayor y de la Cruz del pueblo de Ruzafa (hoy totalmente transformada) de la que conservamos el levantamiento de 1852 realizado por Jorge Gisbert y supervisado por Antonino Sancho.

El conjunto estaba formado por la Iglesia de San Valero, el ámbito del edificio del mercado desaparecido y su mercadillo ambulante semanal.

- Hemos realizado una reconstrucción sobre el plano de Russafa 1852, señalando el solar donde se ubico la casa consistorial, hoy desaparecido e incorporamos los planos del edificio de 1862 e imágenes del edificio situado en Plaza del Baron de Cortes.

- Sin duda, de esta Plaza Mayor, el vestigio más importante que se conserva es la Iglesia de San Valero, templo barroco construido en ladrillo en el siglo XVII, que se alza sobre otro anterior mandado construir por Jaime I el conquistador, en el siglo XIII, destruido por un incendio ocurrido en 1.415 La construcción del nuevo templo barroco se atribuye a Tomás Leonardo Esteve, es un templo de planta de cruz latina, con una sola nave y seis capillas laterales entre los contrafuertes, bóveda de medio cañón con lunetos, y cúpula sobre el crucero.

Esta se cubre con teja cerámica vidriada azul y blanca. La portada barroca es una puerta adintelada en cuya parte superior y en una hornacina se encuentran las imágenes de los santos titulares: San Valero y San Vicente Martir.

El interior es un modelo de decoración churrigueresco en todo su conjunto.

El campanario de planta octogonal, está formado por tres cuerpos rematado por un templete barroco, su construcción se atribuye a José Mingues y fué terminado en el 1740 (siglo XVIII).

- Destacamos los trazados aún visibles en muchos puntos del barrio de los antiguos caminos, especialmente, la calle Denia, la calle Chella, la Calle Canals, y tantos otros rincones casi desaparecidos de las calle Vivons, Platerias, etc

- La memoria histórica del "Contraste" lugar que según algunos autores era donde se pagaban los impuestos de las mercancías (algunas de las cuales llegaban en barca desde la Albufera) que entraban a la ciudad, o según otros vecinos del barrio, este nombre es recuerdo del lugar donde los orfebres marcaban "el contraste" sobre los metales preciosos.

- Documentamos la historia de la que fue la antigua casa-enseñanza de niños y niñas, según el proyecto de Vicente Constantino Marzo de 1861, también aprobado por Antonino Sancho, y que mas tarde seria el Colegio Público Balmes.

- Incorporamos el Proyecto de fachada de Ildefonso Fernandez de 1866, como "ordenanza gráfica" de las edificaciones de nueva planta que se han de construir en la Plaza de la Cruz.

La Literatura y Ruzafa.

Vicente Blasco Ibañez, localiza la historia de su obra "Cañas y Barro"¹ en el Palmar, por aquel entonces termino municipal de Ruzafa. Hemos seleccionado algunos fragmentos que nos describen algunos aspectos sociales y cotidianos de aquel momento del pueblo de Ruzafa.

Página 58

... Segando el arroz había atrapado las fiebres, las malditas tercianas² de la Albufera, y marchaba a Ruzafa a curarse en casa de unos parientes...

... aquella embarcación servía para todo; era el vehículo de la comida, del hospital y del cementerio. Todos los días embarcaba enfermos, trasladándolos al arrabal de Ruzafa, donde los vecinos del Palmar, faltos de medicamentos, tenían realquilados algunos cuartuchos para curarse las tercianas. Cuando moría un pobre sin barca propia, el ataúd se metía bajo un asiento del correo y la embarcación emprendía la marcha con el mismo pasaje indiferente, que reía y conversaba, golpeando con los pies la fúnebre caja.

Página 72

Deseaba saber por qué causa no figuraba su nombre en los sorteos de todos los años. Él tenía tanto derecho como el que más a gozar un redol en la Albufera. Era el más pobre de todos; pero ¿no había nacido en el Palmar?, ¿no le hablan bautizado en la parroquia de San Valero de Ruzafa?, ¿no era descendiente de pescadores? Pues debía figurar en el sorteo.

Página 314

En Ruzafa tenían, como todos los ricos del Palmar, su casita alquilada para casos de enfermedad. Allí podría valerse de los médicos y las farmacias de Valencia. Cañamel emprendió el viaje, acompañado de la tía de su mujer, y estuvo ausente unos quince días.



Fig.117. Retrato de Vicente Blasco Ibañez.
Fuente. www.rtve.es

¹ BLASCO IBAÑEZ, Vicente. Cañas y Barro. Edición de Sales Dasi y Juan Carlos Pantoja Rivero. Ediciones Akal S.A. Madrid. 2012.

² Las fiebres tercianas o paludismo, es una enfermedad infecciosa producida por un parásito -plasmodium- que vive en la sangre y se desarrolla a una temperatura relativamente elevada. Se transmite al hombre por la picadura de la hembra del mosquito anopheles.

Pero apenas la hinchazón decreció un poco, el tío Paco quiso volver, afirmando que ya estaba bueno. No podía vivir sin su Neleta. En Ruzafa sentía el frío de la muerte cuando, al llamar a su esposa, se presentaba la tía, con su cara arrugada y hociuda de anguila vieja.

Neleta abandonó repentinamente la taberna para ir a Ruzafa. Tan grande fue su prisa, que no quiso esperar la barca-correo, y llamó al tío Paloma para que en su barquito la condujese al Saler, al puerto de Catarroja, a cualquier punto de tierra firme desde donde pudiera dirigirse a Ruzafa.

Página 340

Por consejo de su sobrina, iba a Ruzafa o entraba en la ciudad para consultar las curanderas que gozaban de oscura fama en las últimas capas sociales, y volvía allá con extraños remedios compuestos de ingredientes repugnantes que volcaban el estómago.

Página 378

Además, pensaba con terror en la larga marcha por la huerta de Ruzafa, vigilada siempre por la Guardia Civil; en la entrada en la ciudad bajo la mirada de los del resguardo de Consumos, que querían examinar el paquete que llevaba bajo el brazo; en las gentes que se levantaban antes del amanecer y le encontrarían en el camino, reconociéndolo. ¡Y aquel llanto desesperado, escandaloso, que cada vez era más fuerte y constituía un peligro aun en medio de la soledad de la Albufera...!

A principios del otoño tuvo que volver a Ruzafa en peor estado. La hinchazón comenzaba a extenderse por sus piernas enormes, desfiguradas por el reuma, verdaderas patas de elefante, que arrastraba con dificultad, apoyándose en el más cercano y lanzando un quejido al colocar el pie en el suelo.

Neleta acompañó a su marido hasta la barca correo. La tía había ido delante, por la mañana, en el «carro de las anguilas», para preparar la casita de Ruzafa.

- Documentamos la memoria de los múltiples templos construidos en los poblados del Castella, de la Punta, la Fuente de San Luis, de Monteolivete y Pinedo, cuando eran termino municipal de Russafa.

- El Convento de Nuestra Señora de los Ángeles, lugar en que varios paneles cerámicos conmemoran hechos históricos que sucedieron en Russafa y que afectaron a la ciudad de Valencia, como ser el campamento para la toma de la Ciudad en dos ocasiones, en época del Cid en 1085 y la mas conocida en 1238 por el Rey Jaume I.

El Convento fue fundado en 1661, por el entonces arzobispo de Valencia, don Martín López Ontiveros, sobre lo que fuera en su origen la finca de recreo y esparcimiento del Abal Allah al Balansi

El conjunto se compone de convento y templo. El convento es un cuadrilátero irregular que abraza el templo, con fachada exterior de ladrillo visto y vanos con frontón partido barroco y remates de bolas y pirámides. La iglesia se conserva casi intacta, y es uno de los edificios religiosos mejor conservados y más desconocidos de Valencia.

- La Escuela de Maestría Industrial, situada junto al trazado del desaparecido ferrocarril, construida por Francisco Mora y Berenguer entre 1925 y 1931, con muros portantes de ladrillo en fachada y estructura interior de pilares y vigas de hormigón armado con cubierta plana.

Formando manzana con la Escuela de Artesanos con un primer proyecto racionalista, siendo totalmente transformado el edificio por su autor en 1931. Edificio Clasicista de ladrillo vinculado a la actividad industrial. Mora empleó un estilo muy próximo a la Secesión vienesa y al Art Decó, con un diseño rectilíneo y cortante que se adapta muy bien a la estructura propia de ladrillo.

- Los dos refugios de la guerra uno situado bajo el colegio publico Balmes, construido según el proyecto del arquitecto Luis Costa Serrano, con capacidad para 1.000 niños, y el segundo situado bajo la calzada de la Gran Vía Germanías descubierto en 2007 al realizar la excavación de la línea de metro T-2.

- Además de la propia estación también debemos destacar la arquitectura ferroviaria atribuida a Demetrio Ribes sin referencia documenta; los Muelles Cubiertos en la zona central, localizados tras el hangar de la estación y de la playa de vías, con la estación de mercancías, zona de maniobras, talleres y demás servicios ferroviarios; y las Naves Taller de 1917 junto a la calle Filipinas, construidas con muros y pilares de ladrillo macizo con cubierta de cerchas metálicas. En los tres muelles cortos las fachadas laterales están cerradas y con huecos cada tres módulos y en el muelle largo las fachadas laterales se encuentran abiertas sin cerramiento

- Pero queremos destacar especialmente "**el conjunto de edificios residenciales del siglo XIX**", de muy diversa clasificación arquitectónica pero que sin duda dan una coherencia al paisaje urbano, difícil de encontrar en otras zonas de la ciudad.

Prueba de los dicho anteriormente, es la ya declaración de dos elementos que han influido notablemente en la evolución de esta zona:

- La Plaza de Toros del arquitecto Sebastián Monleón construida entre 1857 y 1861, declarada como BIC con la categoría de Monumento el 23 de julio de 1983.

- Y la Estación del Norte del arquitecto Demetrio Ribes, tan citada en esta tesis, construida entre 1906 y 1917, que también fue declarado como BIC con la categoría de Monumento el 23 de mayo de 1983.

ANTIGUA PLAZA MAYOR Y DE LA CRUZ DEL PUEBLO DE RUZAFÁ

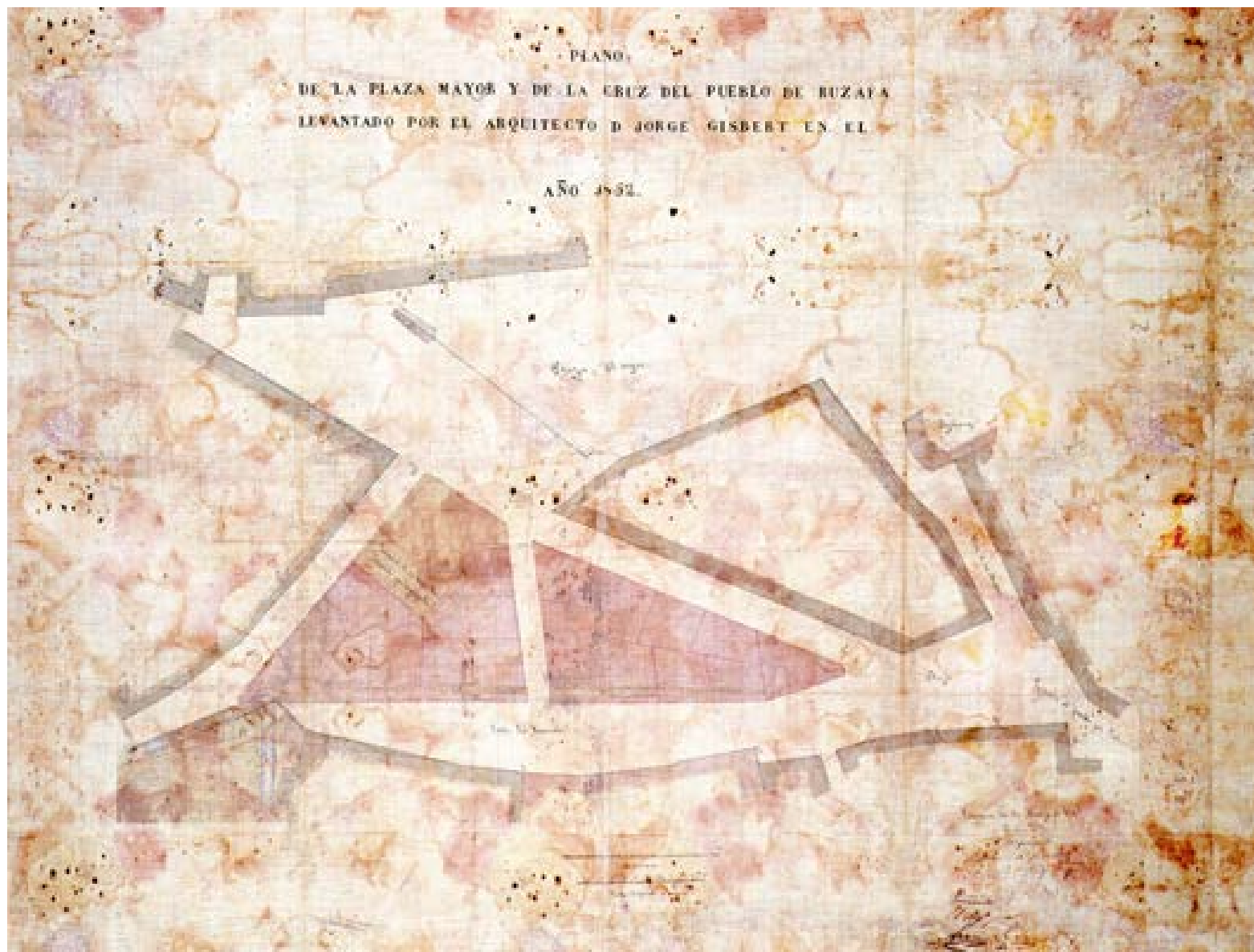


Fig.118: Plano de la plaza Mayor y de la Cruz del pueblo de Ruzafa levantado por el arquitecto D. Jorge Gisbert en el año 1852. 1863. Examinado por Antonino Sancho.

Fuente: MAPAS Y PLANOS (1678-1884). Diputación de Valencia.

ANTIGUA PLAZA MAYOR Y DE LA CRUZ DEL PUEBLO DE RUSSAFA



Fig.119. Reconstrucción del proyecto de la Plaza Mayor de Russafa de 1852, sobre el plano catastral de 1887, previo a la anexión a la ciudad de Valencia.
Fuente: Elaboración propia

ANTIGUA PLAZA MAYOR Y DE LA CRUZ DEL PUEBLO DE RUSSAFA



Fig.120 y 121. Dos imágenes de la Plaza Mayor de Ruzafa.

Fuente: www.skyscrapercity.com

Fig.122. Plaza Mayor de Ruzafa desde la Torre de San Valero.

Fuente: www.valenciablancoynegro.com

Fig.123. Niñas de comunión en la Plaza Mayor de Russafa, ante la fuente y el mercado. 1910. Fuente: Valencia en Blanco y Negro pág. 134

ANTIGUA PLAZA MAYOR Y DE LA CRUZ DEL PUEBLO DE RUSSAFA



Fig.124. Iglesia de San Valero. Fuente: Edición facsimil del álbum de Russafa de 1921 editado por el gremio de libreros.

Fig.125. Iglesia de San Valero. Fuente: www.torresdevalencia.com

Fig.126. Mercado ambulante de los "lunes" en el barrio de Russafa. Fuente: www.skyscrapercity.com



Fig.127. Mercado antiguo de Russafa.

Fuente: Edición facsimil del álbum de Russafa de 1921 editado por el gremio de librerías.

Fig.128. Solar sobre el que se construyó el nuevo mercado del barrio de Russafa. Autor desconocido. Fotografía cedida por Amparo Llagó Bellido, vecina de "el contraste".

Fig.129. Vista actual del Mercado de Ruzafa a la sombra también del campanario de San Valero.

Fuente: Ruzafa la bien plantada. Corbín, Juan Luis.

ANTIGUA PLAZA MAYOR Y DE LA CRUZ DEL PUEBLO DE RUSSAFA



Fig.130 y 131. Fotografías aéreas de 1956 y 1973, respectivamente, en la que podemos comprobar la transformación de la Plaza Mayor de Russafa.
Fuente: Institut Cartogràfic Valencià.

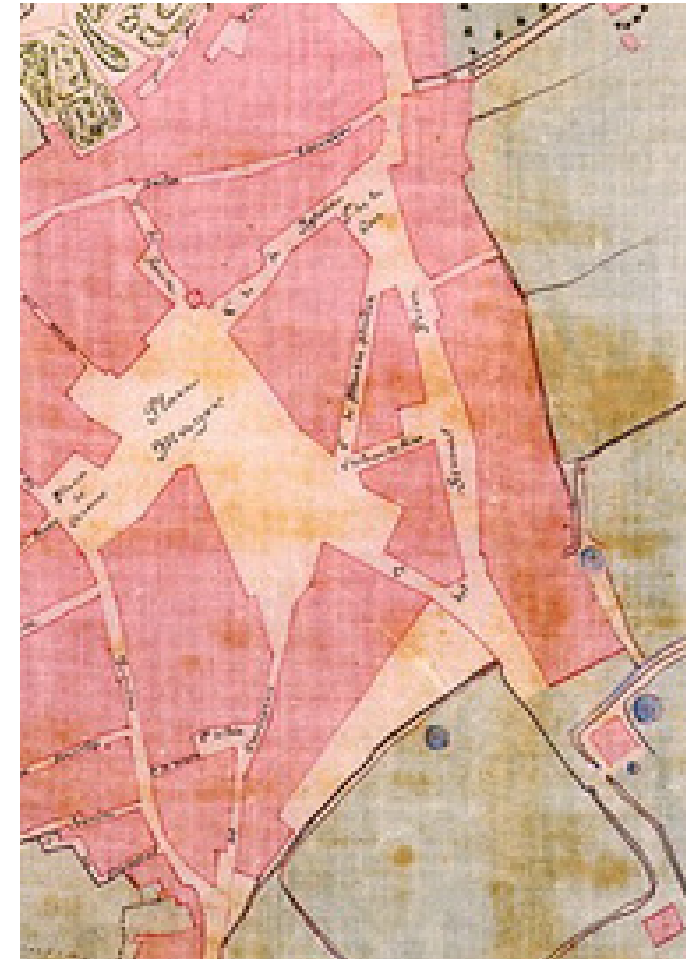


Fig.132. Esta casona con su fachada principal medio tapada por la publicidad, en la actual plaza del Barón de Cortes, fue sede del Ayuntamiento de Russafa. Fuente: Ruzafa la bien plantada. Corbín, Juan Luis..

Fig.133. Parte posterior que ocupó el Ayuntamiento de Russafa recayente a la antigua plaza Mayor. Tras estas tapias y palmeras estuvieron las dependencias del Matadero Municipal. Fuente: Corbín, Juan Luis. Op. cit.

Fig.134. Emplazamiento de la Casa Consistorial sobre el Plano Histórico de la Plaza Mayor. Fuente: Elaboración propia.

Fig.135. Plano de 1883, en el que podemos identificar el solar sobre el que finalmente se construyó la Casa Consistorial de Ruzafa. Fuente: Plano Topográfico de la ciudad de Valencia de 1883.

PROYECTO DE CASA CONSISTORIAL PARA EL PUEBLO DE RUZAF A 1862

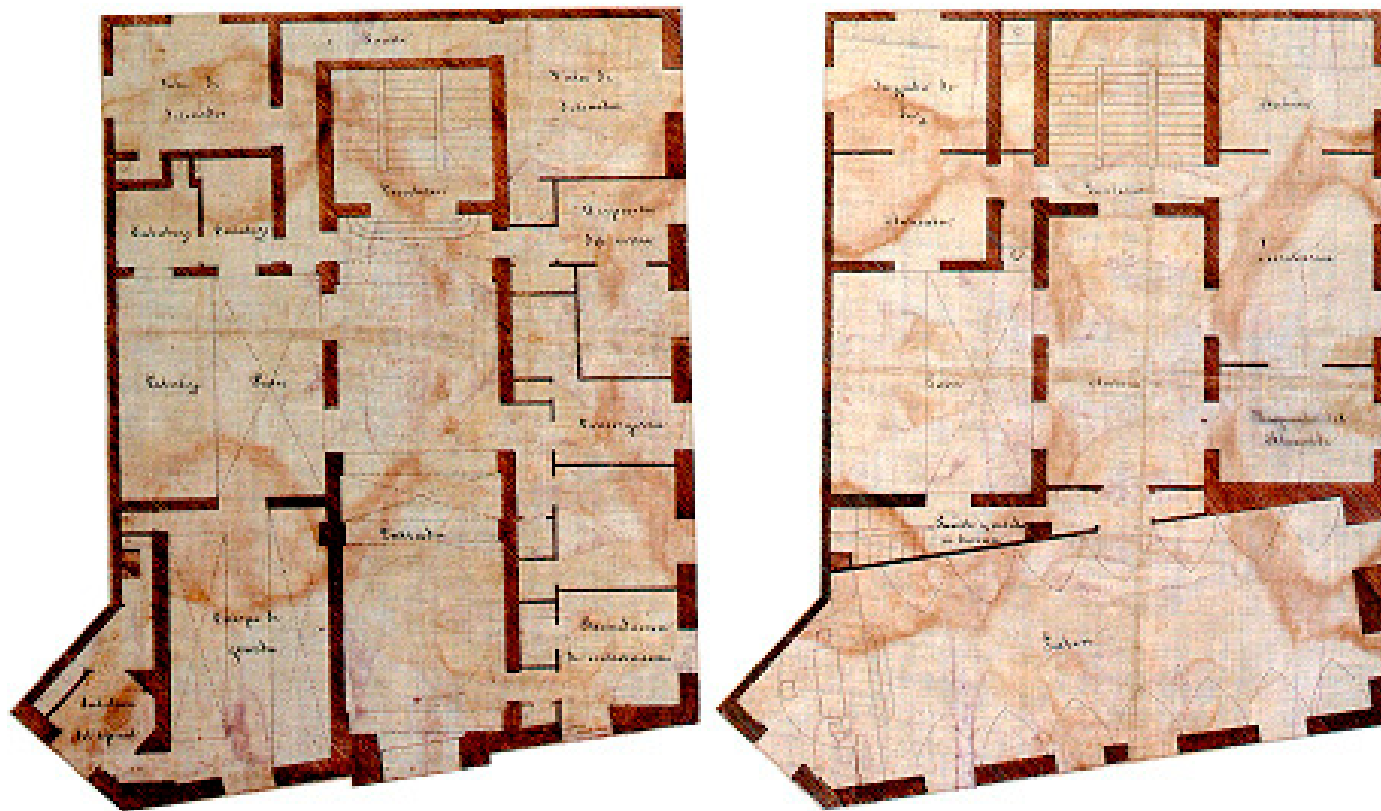


Fig.136. Planos de Planta Baja, Planta Pisos y Planta Cubierta del Proyecto de casa consistorial para el pueblo de Ruzafa. 1862. Fuente: MAPAS Y PLANOS (1678-1884). Diputación de Valencia.



Fig.137. Planos de Alzado y Sección del Proyecto de casa consistorial para el pueblo de Ruzafa. 1862. Fuente: MAPAS Y PLANOS (1678-1884). Diputación de Valencia.

PLAZA DEL CONTRASTE, E INICIO DE LA CALLE CORSET (HOY CALLE DENIA)

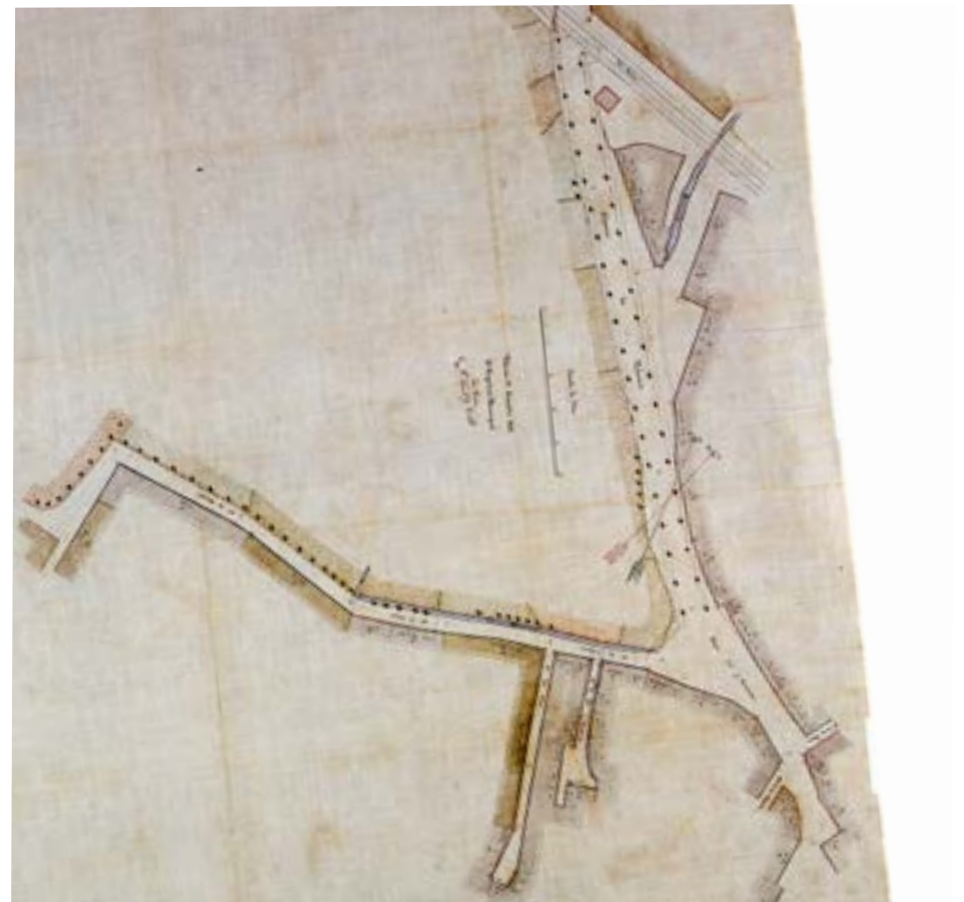
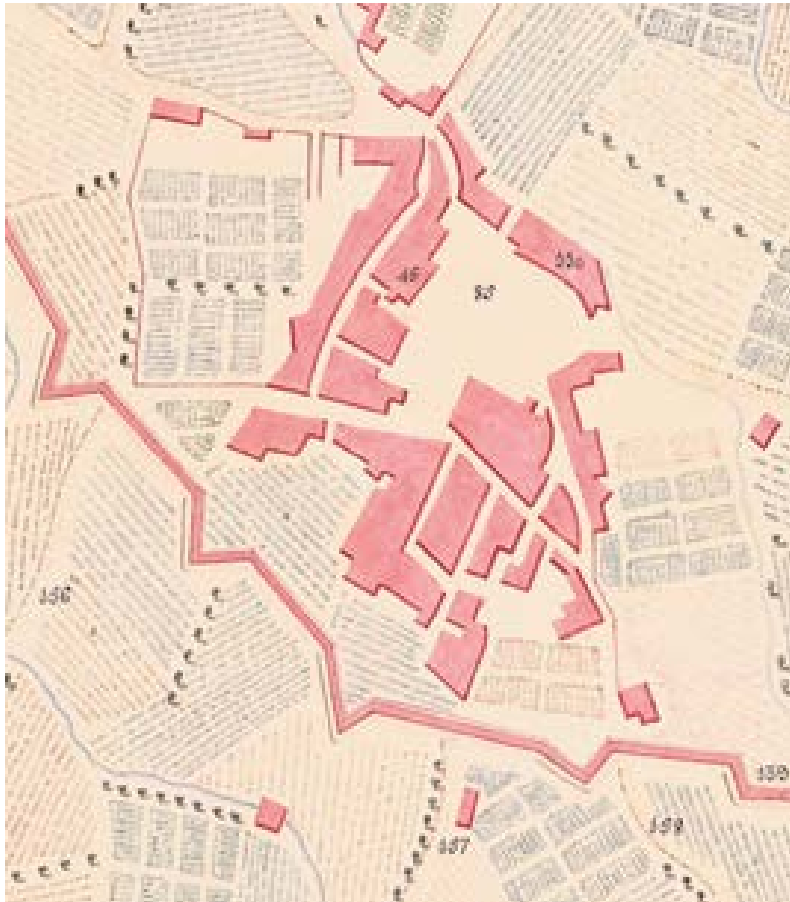


Fig.138. Plaza del Contraste en 1811 en el Plano Geométrico de la Plaza de Valencia y sus Contornos con las obras de Fortificación.

Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.

Fig.139. Plano geométrico del camino de Ruzafa a Valencia hasta el paso a nivel, plaza del Contraste, calle de Corset, de Santa Barbara y del Clero. 1868.

Fuente: MAPAS Y PLANOS (1678-1884). Diputación de Valencia.

PLAZA DEL CONTRASTE, E INICIO DE LA CALLE CORSET (HOY CALLE DENIA)



Fig.140. Plaza del Contraste en 1883 en el Plano de Valencia y sus alrededores del cuerpo de Estado Mayor del Ejército.

Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.

Fig.141. Plaza del Contraste en 1884, sobre el Plano General de Valencia y proyecto de ensanche de Calvo, Ferreres y Arnau. En azul, límites del Ensanche con el núcleo de Ruzafa. En amarillo, Calle Corset que inicia en la Plaza del Contraste, antiguo camino hoy Calle Chella y Calle sin nombre paralela al trazado ferroviario rompiendo la ortogonalidad del trazado del Ensanche.

Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.

PLAZA DEL CONTRASTRE, E INICIO DE LA CALLE CORSET (HOY CALLE DENIA)



Fig.142. Edificios situados en la Calle Chella, alineados sobre el camino histórico desaparecido.
Fotografía: Jiménez Alcañiz, César.



Fig.143. Churrería El Constraste de Ruzafa.
Fuente: www.elcontraste.com/

Fig.144. "El Contraste Nevado en ¿1960?".
Anónimo.
Fotografía cedida por Josefa Blasco, dueña del Bar Russafa 45 situado en "El Contraste".



PLAZA DEL CONTRASTE, E INICIO DE LA CALLE CORSET (HOY CALLE DENIA)



Fig.145,146,147 y 148. Conjunto de edificios alineados sobre el camino de Russafa a Valencia en la Plaza del Contraste.
Fotografías: Jiménez Alcañíz, César.

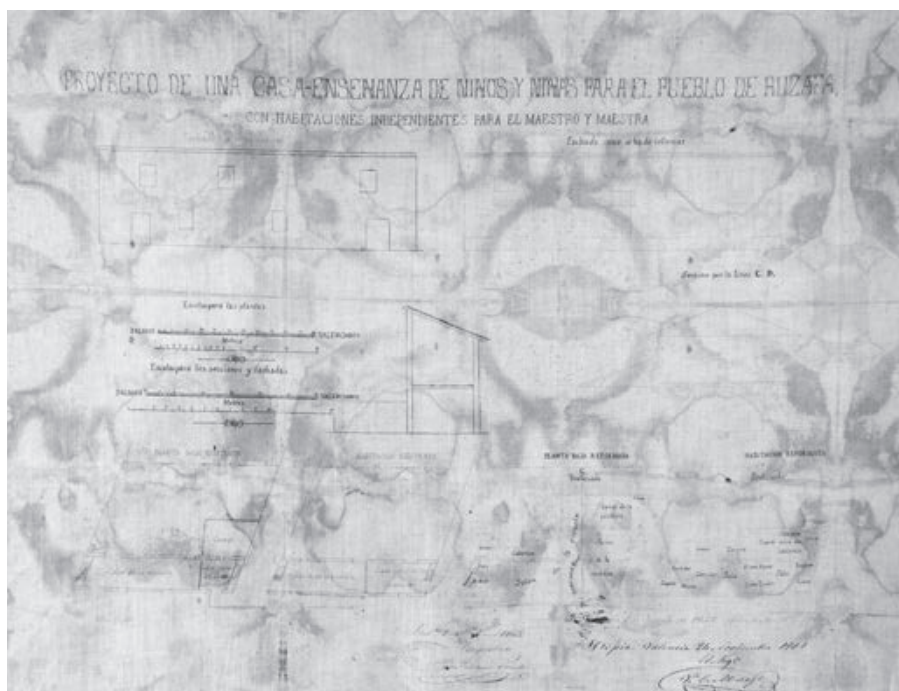


Fig.159 y 160. Imágenes del Proyecto de Vicente Constantino Marzo de 1861 para la construcción de una casa-enseñanza de niños y niñas para el pueblo de Ruzafa, con habitaciones independientes para el maestro y la maestra. Copia del de Vicente Martí y Salazar comprobado por Antonino Sancho. Fuente: MAPAS Y PLANOS (1678-1884). Diputación de Valencia.

PROYECTO DE FACHADA TIPO PARA RUZAF. 1866

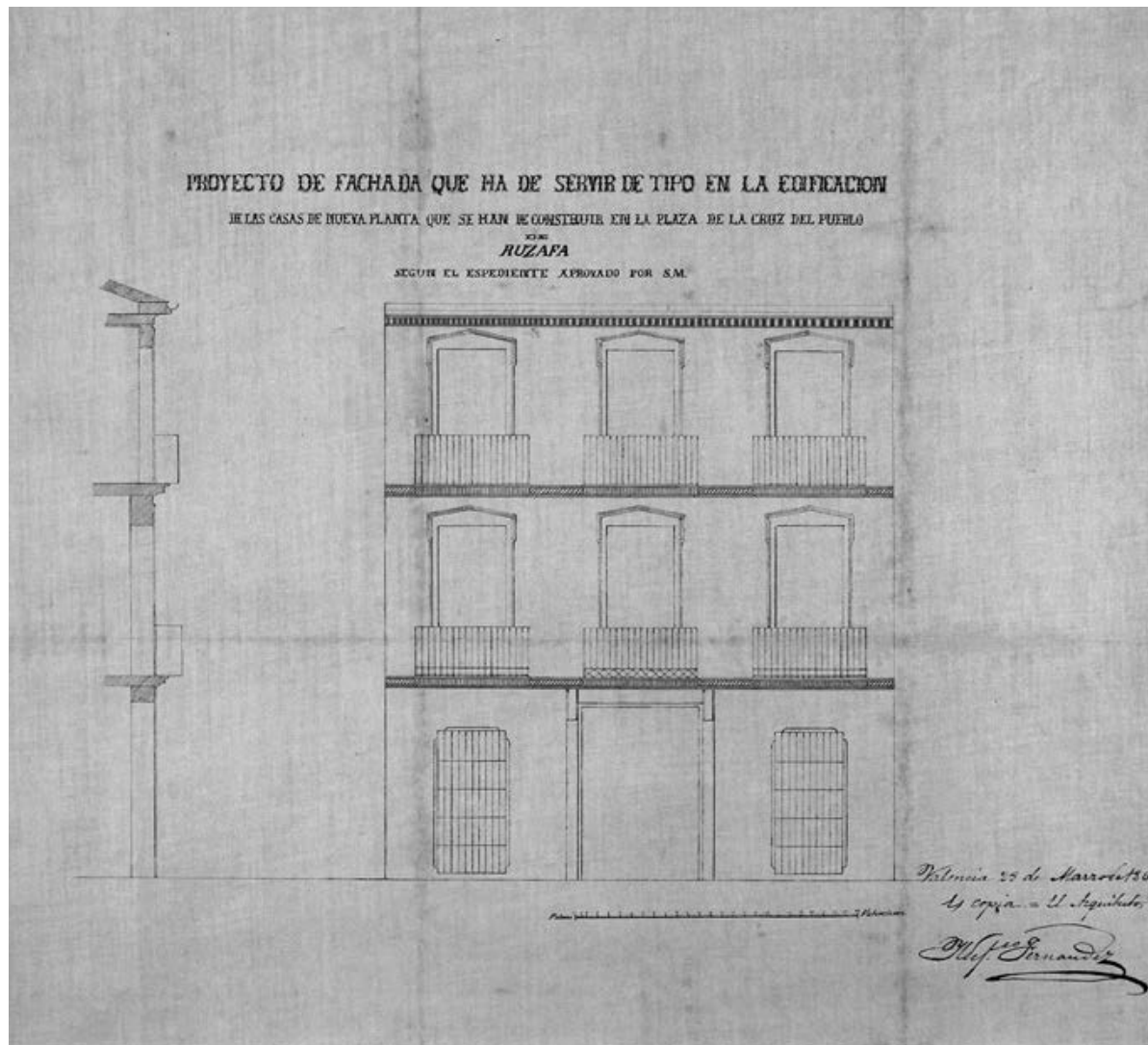


Fig.161. Proyecto de fachada de Ildefonso Fernández que ha de servir de tipo en la edificación de las casas de nueva planta que se han de construir en la plaza de la Cruz del pueblo de Ruzafa en 1866.
Fuente: MAPAS Y PLANOS (1678-1884). Diputación de Valencia.

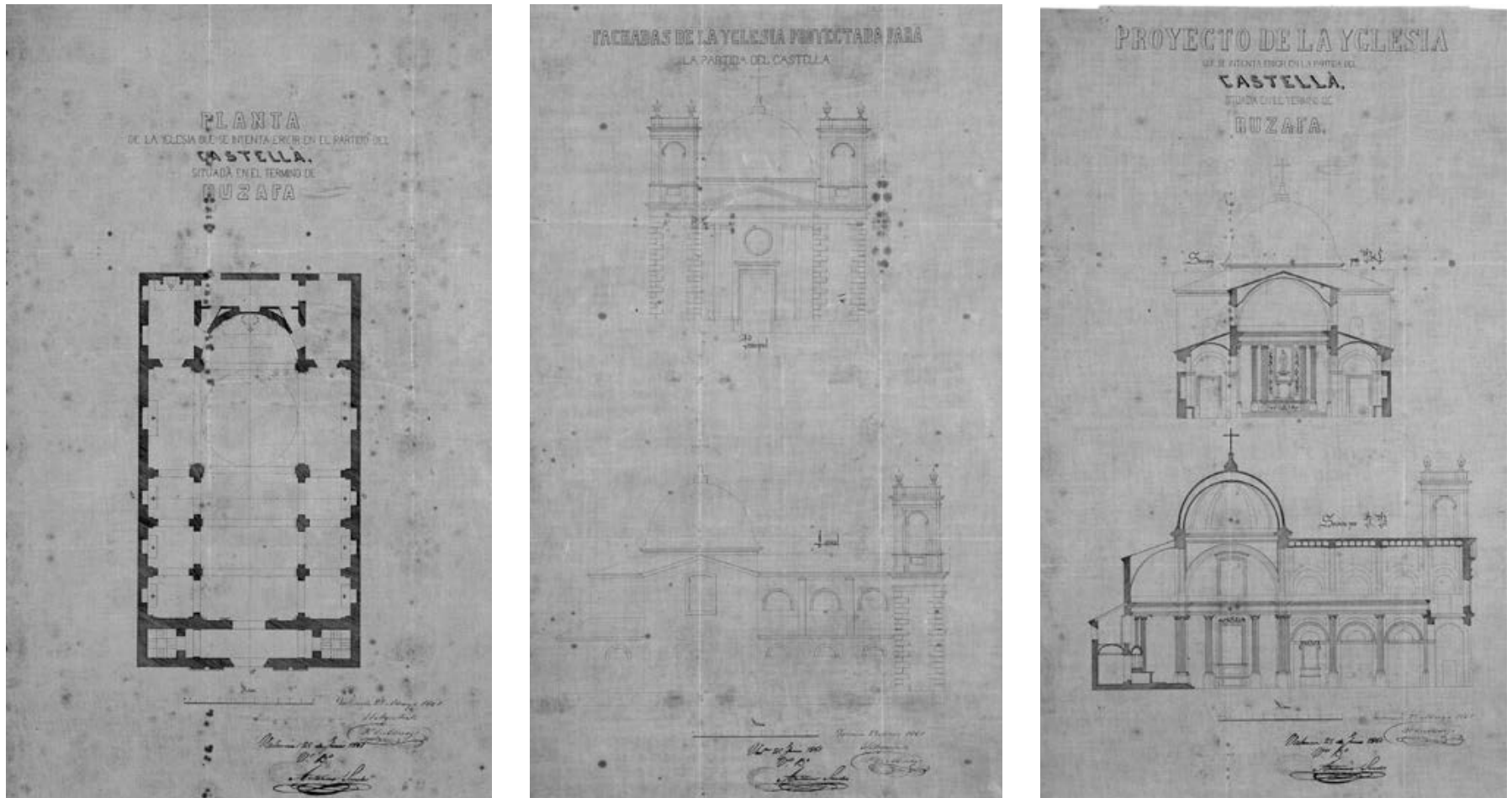


Fig.162,163 y 164. Planta, alzado y sección del proyecto de Vicente Constantino Marzo de 1861 para la construcción de la Iglesia del Castellá.
Fuente: MAPAS Y PLANOS (1678-1884). Diputación de Valencia.

IGLESIAS DE LA PUNTA, FUENTE DE SAN LUIS, MONTEOLIVETE Y PINEDO



Fig.165,166,167 y 168. Iglesias de: Poblado de la Punta, poblado de la Fuente de San Luis, de Monteolivete y poblado de Pinedo. Fuente: Edición facsimil del álbum de Russafa de 1921 editado por el gremio de librerías.



Fig.169,170 y 171 Calle Canals con edificios alineados con el camino histórico de Ruzafa a la Albufera.
Fotografías: Jiménez Alcañiz, César.

CALLE CANALS



Fig.172,173,174 y 175. Calle Canals con edificios alineados con el camino histórico de Ruzafa a la Albufera.
Fotografías: Jiménez Alcañiz, César.



Fig.176. Esquina Calle Platerías en 1969. Fotografía: Rafael Solaz

Fig.177. Calle Platerías en 1939. Fuente: Rafael Solaz

Fig.178. Núcleo Histórico de Ruzafa. Fuente: www.skyscrapercity.com

Fig.178. Calle Vivons. Fuente: www.skyscrapercity.com

COLEGIO BALMES



Fig.180. Escuelas públicas grupo Balma.
 Fuente: Edición facsimil del álbum de Russafa de 1921 editado por el gremio de librerías.
 Fig.181 y 182. Escuelas públicas grupo Balma en la actualidad.
 Fotografías: Jiménez Alcañiz, César.



Fig.183. Escuela de Maestría Industrial de Francisco de Mora en 1930.

Fuente: web.escuelasdeartesanos.es

Fig.184. Escuela de Maestría Industrial en la actualidad.

Fotografías: Jiménez Alcañiz, César.

MONASTERIO DE NUESTRA SENORA DE LOS ANGELES

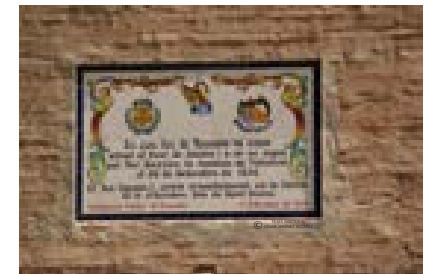


Fig.185. Monasterio de Nuestra Señora de los Ángeles, fundado en 1661, sobre la finca de recreo y esparcimiento del Abal Allah al Balansi.

Fuente: www.skyscrapercity.com

Fig.186,187,188,189 y 190. Monasterio de Nuestra Señora de los Ángeles en la actualidad. Alzados. Claustro interior y elementos cerámicos conmemorativos en la fachada principal. Fotografías: Jiménez Alcañíz, César.



Fig.191,192,193 y 194. Edificios en el barrio de Russafa.
Fotografías: Jiménez Alcañiz, César.

EDIFICIOS DE VIVIENDAS



Fig.195,196,197 y 198. Edificios en el barrio de Russafa.
Fotografías: Jiménez Alcañíz, César.

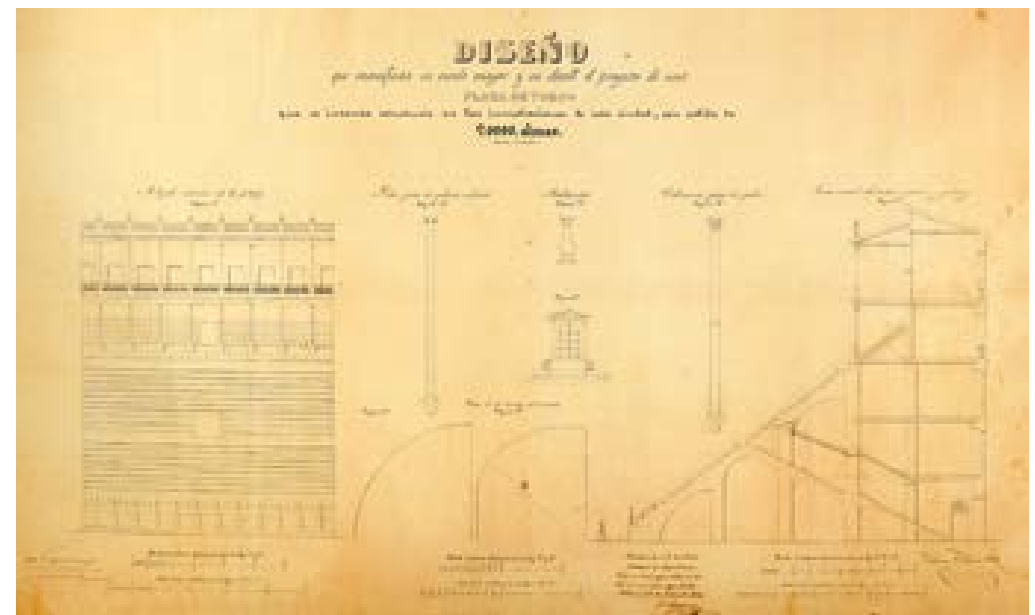
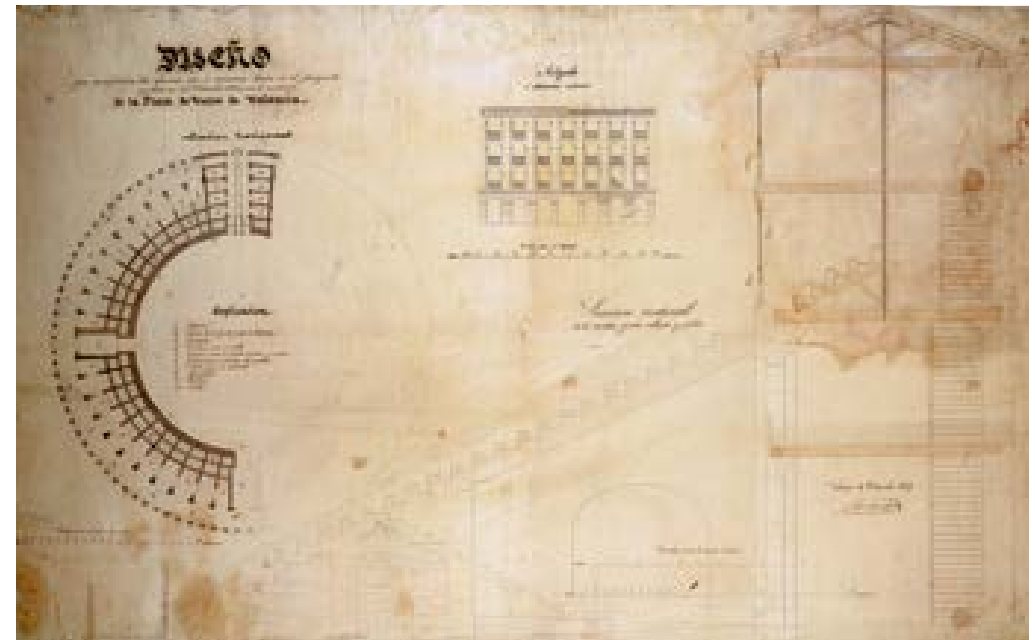


Fig.199. La Plaza de Toros, alfombrada de canotiers, durante una corrida en la Feria de Julio de 1900.

Fuente: Valencia en blanco y negro. pág. 197

Fig.200 y 201. Diseño que manifiestan las reformas que se intentan hacer en el proyecto aprobado en 25 septiembre 1850 para la construcción de la Plaza de Toros de Valencia.

Fuente: MAPAS Y PLANOS (1678-1884). Diputacion de Valencia.



BIC - PLAZA DE TOROS

PLAZA DE TOROS

BIEN DE INTERES CULTURAL (BIC)

FECHA DECLARACIÓN:
23.07.1983 [BOE 13.09.1983]

SITUACIÓN:
CALLE XÁTIVA, 26

CATEGORÍA:
MONUMENTO

PARCELA:
SUPERFICIE: 7730,72 m²

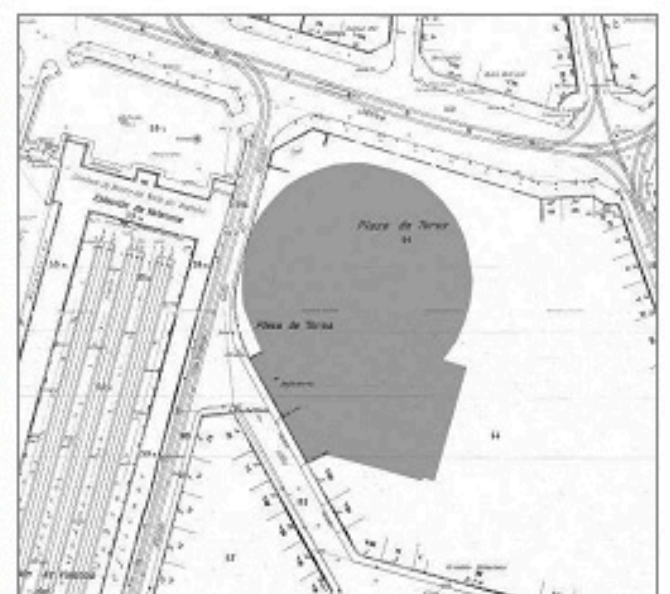
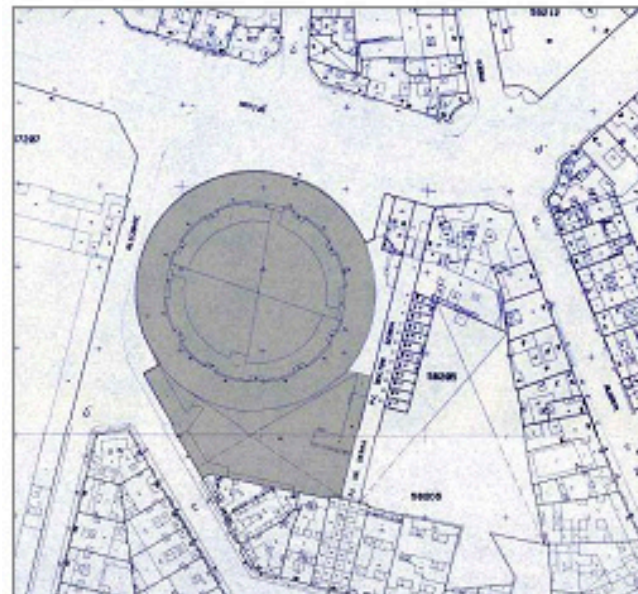
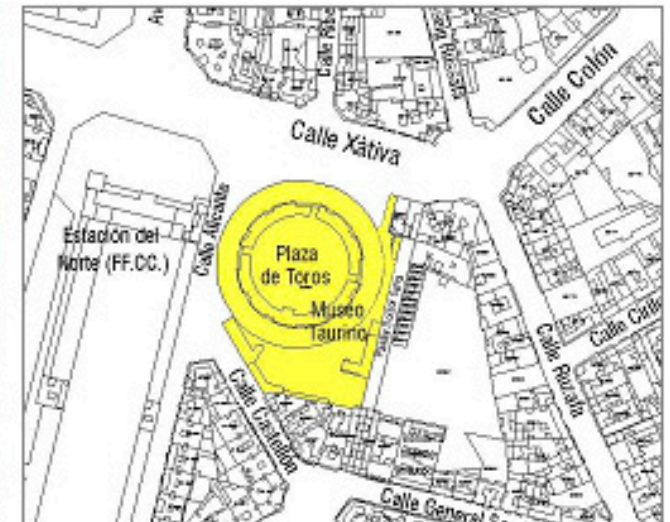


Fig.202. Imagen aérea de 2008
 Fig.203. Parcelario Municipal 2008
 Fig.204. Cartográfico C.G.C.C.T 1980
 Fig.205. Cartográfico Municipal 1929-1945
 Fuente: Servicio de Planeamiento Ayuntamiento de Valencia.

DESCRIPCIÓN Y REFERENCIAS HISTÓRICAS:**Descripción General:**

Junto a la puerta de Ruzafa de la muralla medieval se levantó una Plaza de Toros definitiva. Anteriormente los festejos taurinos se habían celebrado en la Plaza del Mercado y en otras zonas de la ciudad. Ya en 1800 en la zona de Ruzafa se comenzó una plaza de madera pero no llegó a concluirse, siendo derribada durante la Guerra de la Independencia. Se levantó una nueva de madera frente a la Aduana sustituida por una de mayores dimensiones frente a las Puertas de Quart en 1836. En 1850 se decidió la construcción definitiva de una plaza, para ello se utilizó el solar que ocupó la plaza de 1800 frente a las puertas de Ruzafa. Este solar pertenecía al Hospital General de Valencia, beneficiario del privilegio perpetuo de las corridas de Valencia debido a una cédula de 1739.

El proyecto fue realizado por Sebastián Monleón. Las obras se comenzaron en 1851, inaugurándose la plaza acabada en 1860 con un diámetro en el ruedo de 50 metros. El interior se organiza con un graderío y dos galerías superiores donde se encuentran los palcos. Estos palcos son adintelados presentando la novedad de columnas de hierro. El tendido se desarrolla sobre un sistema de bóvedas que facilita la circulación interior. Al exterior la fachada se divide en cuatro plantas. La inferior se desarrolla con arcos escarzos, mientras que los pisos superiores disponen entre las pilastras arcos de medio punto con impostas y balaustradas de piedra. Diversos autores han puesto en relación el diseño de esta plaza con los teatros romanos. La fábrica del edificio es de ladrillo, utilizándose la piedra para elemento decorativo.

Fuente: Ficha de la web de la D.G. de Patrimoni Cultural Valencià

Situada a las afueras de la ciudad en el momento de su construcción, (1857-1861), junto a una de las más importantes puertas de la muralla, la de Ruzafa, constituye un importante hito visual en la ciudad a pesar de la deficiente ordenación urbanística de su entorno.

Diseñada por el arquitecto Sebastián Monleón Estellés, se formaliza al exterior mediante cuatro galerías porticadas de ladrillo visto, de arcos escarzos en su planta baja y de medio punto en las tres galerías superiores, coronadas por una balaustrada de piedra, en una disposición clásica en la que algunos autores han querido ver claras influencias del anfiteatro de Nimes o del teatro Marcelo de Roma. Esta construcción se dispone en forma de anillo circular de 108 m. de diámetro exterior y 52 en su lado interno, con una capacidad cercana a los 20.000 espectadores.

En la obra predomina el uso generalizado del ladrillo de esmerada factura y la madera, pero es de destacar la temprana utilización de columnas de hierro fundido que dotan de una funcional transparencia a la zona de los palcos. El conjunto queda como una acertada muestra del academicismo de última generación con un uso moderado de la ornamentación que se reduce a contadas molduras y a una repetitiva modulación de apilastrados. En 1967 se realizaron diversas actuaciones, reduciendo el diámetro del ruedo, y demoliendo los cierres exteriores que impedían la visión completa de las galerías desde la calle Xàtiva sustituyendo la pavimentación original de la planta baja. (Extracto de la Guía de Arquitectura de Valencia)

Observaciones:

Recientemente se ha restaurado por fases los graderíos superiores bajo la dirección del arquitecto Francisco Cervera.

BIC - PLAZA DE TOROS**REFERENCIAS TÉCNICAS:**

AUTOR DEL PROYECTO:
Sebastián Monleón Estellés

FECHA DE CONSTRUCCIÓN:
1857-1861

SISTEMA CONSTRUCTIVO:

Inspirada en la arquitectura civil romana, se trata de un cuerpo poligonal de 48 lados, con más de 17 metros de altura y 52 de diámetro del ruedo. Con estas dimensiones la hacen una de las plazas más grandes de España, con una capacidad cercana a los 20.000 espectadores.

Se organiza al exterior mediante cuatro galerías porticadas de ladrillo visto, de arcos escarzanos en su planta baja y de medio punto en las tres galerías superiores, coronadas por una balaustrada de piedra y en el interior mediante un graderío y dos galerías superiores donde se encuentran los palcos, estando adintelados y presentando la novedad de las columnas de hierro.

Uso moderado de la ornamentación que se reduce a contadas molduras y a una repetitiva modulación de apilastrados.

El tendido se desarrolla sobre un sistema de bóvedas que facilita la circulación interior.



Fig. 206,207 y 208. Fuente: Servicio de Planeamiento Ayuntamiento de Valencia.



Fig.209. Doble emplazamiento histórico. Reforma interior de Valencia. 1910

Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.

BIC - ESTACION DEL NORTE

ESTACION DEL NORTE

BIEN DE INTERES CULTURAL (BIC)

FECHA DECLARACIÓN:
25.05.1983 [BOE 12.07.1983]

SITUACIÓN:
Calle Xativa, 22

CATEGORÍA:
MONUMENTO

PARCELA:
SUPERFICIE: 22671,44 m²



Fig.210. Fotografía aérea de 2008

Fig.211. Parcelario Municipal 2009 SIGESPA

Fig.212. Cartográfico Municipal 1929-1945

Fig.213. Cartográfico C.G.C.C.T 1980

Fuente: Servicio de Planeamiento Ayuntamiento de Valencia.

DESCRIPCIÓN Y REFERENCIAS HISTÓRICAS:

Planificación urbana que tiene su origen en el Plan del Ensanche de 1.912 de Francisco Mora con límite en el Camino de Tránsitos y nacido como consecuencia de las necesidades del tráfico ferroviario.

La Estación fue inaugurada en Agosto de 1.917.

La primitiva estación de la Compañía de Ferrocarriles del Norte estuvo situada en la confluencia de calle de Ribera y la plaza del Ayuntamiento, pero la transformación que se produce en esta zona a principios del s. XX y la necesidad de facilitar el tráfico por la ronda, aconsejó su alejamiento del centro, pensando ubicarla en el cruce de las grandes vías aunque finalmente se optó por el traslado al emplazamiento actual.

Proyectada por el arquitecto valenciano Demetrio Ribes Marco, en 1906, e inaugurada en 1917, constituye uno de los mejores edificios de nuestra arquitectura civil y es punto de referencia monumental y representativo de la ciudad.

En su interior, la cubierta, una gran marquesina de chapas de fibrocemento sobre una potente estructura metálica con apoyos articulados, constituyó en su época un verdadero alarde tecnológico, cubriendo una luz de 45 m., con una longitud cercana a los 200 m.

Su estilo se adscribe al movimiento modernista, dentro de la corriente denominada Sezession Vienesa, pero es la manera peculiar con la que Ribes interpreta el estilo lo que la dota de notable singularidad con una personal reinterpretación de ornamentos de la escuela de Viena, que utiliza con maestría y adapta a la industria valenciana del momento de la que destaca la elaborada en La Ceramo de Benicalap de José Ros

(que gozaba de gran prestigio por seguir conservando el secreto del reflejo metálico de la cerámica medieval valenciana), y en la de Onofre Valldecabres, de Manises entre otras.

La fachada principal trata de compensar su acentuada horizontalidad con la disposición de tres cuerpos resaltados, dos de ellos en los extremos formando torreones, y el tercero en el centro marcando el acceso.

En ella destacan los abundantes detalles decorativos, coloristas, con numerosas piezas cerámicas que reproducen distintos tipos de adornos florales y abundancia de escudos de la Compañía de Ferrocarriles del Norte y de la ciudad de Valencia.

El cuerpo central acoge en su planta baja, vistosas vidrieras, y se decora en su fachada con dos paneles de mosaico diseñados por el pintor José Mongrell.

Los accesos quedan señalizados por potentes marquesinas de hierro y cristal que exhiben, de forma seriada el escudo de la ciudad.

Destaca también la exuberante decoración del vestíbulo, de elegantes proporciones cubierto en sus dos crujías por el tradicional forjado de viguetas de madera y revoltones que se revisten de trencadís decorado con motivos vegetales en sus extremos.

La decoración se complementa con un minucioso diseño de las taquillas y arrimaderos de madera, con incrustaciones de mosaico y decoraciones cerámicas con abundancia de trencadís, azulejos troceados, como revestimiento de paredes y techos formando un conjunto de singular belleza, en los que el que las letras de la palabra "Norte" forman los mas variados logotipos, tanto en los muros como en las vidrieras.

BIC - ESTACION DEL NORTE**REFERENCIAS TÉCNICAS:****AUTOR DEL PROYECTO:**

Demetrio Ribes

FECHA DE CONSTRUCCION:

1906 / 1917

SISTEMA CONSTRUCTIVO:

La Estación del Norte proyectada en forma de "U" esta compuesta por un cuerpo central y dos laterales creando un espacio intermedio para vías y andenes, que esta protegido por una gran cubierta metálica formada por arcos biarticulados roblonados. La armadura metálica del edificio tiene 196mts. de longitud y 45mts. de ancho con 12mts. de altura en los arranques de los arcos y 22mts. en la clave; y esta cubierta de Uralita y vidrio.

La fachada central consta de un cuerpo central y dos torres laterales de mayor altura que recuerdan a las de la lonja. El remate del edificio queda definido por pináculos terminales de perfil aparentemente almenado. La decoración de la fachada presenta elementos cerámicos y temas inspirados en la agricultura valenciana así como electos emblemáticos alusivos a la Compañía de Caminos y Hierros del Norte como la estrella de cinco puntos y el águila, rematando el cuerpo central del edificio. El hall esta decorado con cerámica vidriada.

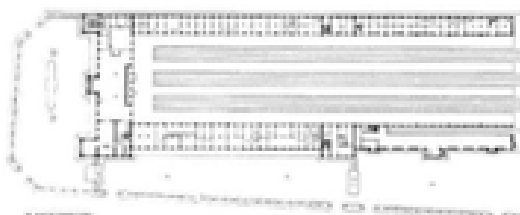
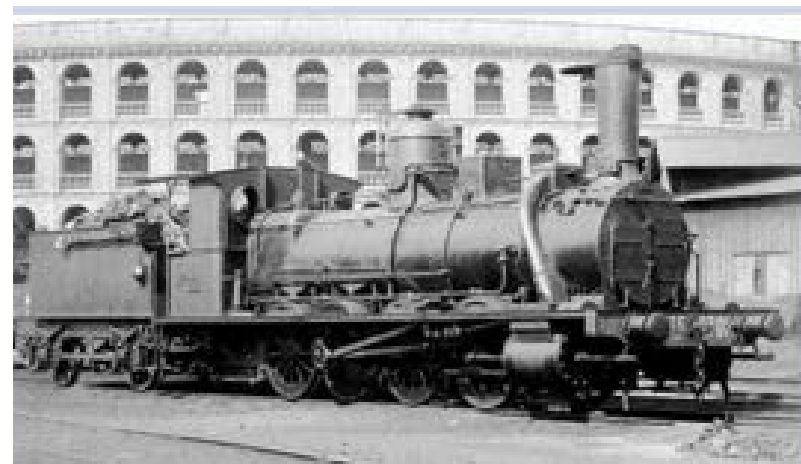


Fig. 214,215 y 216. Fuente: Servicio de Planeamiento Ayuntamiento de Valencia.

La voluntad de integrar las artes menores en el proyecto diseñando será una constante en la obra de Ribes que aglutina en este proyecto un buen plantel de artesanos que elaboran sus diseños entre los que cabe destacar la austera y funcional valla de cierre del aparcamiento (que cerraba el recinto con unas potentes puertas metálicas que giraban apoyando su peso sobre unas pletinas dispuestas sobre el adoquinado), y las originales soportes de pletina de acero para las luminarias

Con el tiempo se han ido retrasando los topes de las vías cediendo su espacio a un, cada vez más, amplio vestíbulo que ocupa ya casi un tercio de la zona cubierta por la gran marquesina, que en su origen estaba dominada en su totalidad por los andenes.

La figura del arquitecto Demetrio Ribes, una de las figuras clave de la arquitectura española de los primeros años del s. XX, destaca por su espíritu combativo defendiendo una arquitectura volcada al progreso (frente a las posiciones nacionalistas representadas por Leonardo Rucabado, con quien mantuvo una encendida polémica) y por la coherencia mantenida entre su pensamiento y su obra arquitectónica.



**METODOLOGÍA
PROPUESTA PARA EL
BARRIO DE RUSSAFA**

Fig.1: En la página anterior, fotografía aérea del barrio de Russafa, con indicación de las áreas de estudio seleccionadas.
Fuente: Elaboración propia.

APARTADO 1

1.1 Proceso de Globalización Mundial

El actual proceso de globalización mundial que se está generalizando afecta también a la aparición de problemas de ámbito global; en este apartado vamos a hacer una reflexión sobre aquellos problemas que afectan directamente al medio ambiente.

Podemos afirmar que existe una sostenibilidad del modelo de desarrollo a nivel de planeta, en estos momentos la huella ecológica humana en su territorio, demuestra que existe un sobregiro ecológico que debe ser corregido.

Existe también una preocupante pérdida del patrimonio natural y cultural, que afecta a la biodiversidad, al suelo, los espacios naturales y en general al patrimonio histórico artístico.

Se está produciendo una disminución de los recursos hídricos, hay que tomar medidas para evitar el incremento del tamaño del agujero en la capa de ozono, controlar las lluvias ácidas, y reflexionar sobre el proceso de producción de basuras.

Finalmente tres problemas globales que inciden directamente sobre el objetivo del presente trabajo, el primero de ellos es la afección a la salud de la población que habita las ciudades, los riesgos derivados del cambio climático y finalmente la inadecuación de los recursos energéticos a las actuales demandas que plantea la ciudad consolidada.

Hoy son muchos los agentes que solicitan que las intervenciones sobre el hábitat deben ser sostenibles, lo primero, pues, es definir qué es la sostenibilidad.

Ésta se refiere al equilibrio de una especie con los recursos de su entorno, también se aplica a la explotación de los recursos por debajo del límite de renovación de los mismos.

El término desarrollo sostenible se aplica al desarrollo socioeconómico y fue formalizado por primera vez en el documento conocido como informe Brundtland¹ en 1987, fruto de los trabajos de la Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo de Naciones Unidas, creada en la asamblea de las Naciones Unidas de 1987.

Esta definición que se asumió en el principio tercero de la Declaración de Río de Janeiro² en 1992 es la más comúnmente aceptada para definir la sostenibilidad como:

"Satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las del futuro para atender sus propias necesidades".

Los Estados Unidos, la Unión Europea, Japón, la India y China, están muy por encima de su capacidad ecológica y juntos utilizan del orden el 75% de la biocapacidad de la tierra. Por eso las consecuencias directas de este consumo de recursos naturales, ocasiona principalmente los siguientes problemas: la tala de bosques, las dificultades para obtener agua potable y fundamentalmente las emisiones de CO₂ asociadas al consumo energético.

Actualmente existe un incremento en la distancia media diaria recorrida por persona con el incremento del uso del vehículo privado, con el modelo de ciudad actualmente en auge, la energía consumida por metro cuadrado construido es del orden de dos veces mayor en edificación familiar adosada que en la vivienda colectiva tradicional.

¹ Informe Brundtland. 1987.

² Declaración de Río de Janeiro. 1992.

El balance energético por vivienda en edificación más la parte de urbanización pasa a ser seis veces mayor en vivienda unifamiliar respecto a la vivienda colectiva, y el definitiva su consumo energético y de agua por viviendas se incrementa muy significativamente entre los entornos de baja densidad.

Este es uno de los principales motivos que aconseja recuperar el concepto de ciudad mediterránea compacta y rehabilitar y recuperar el territorio ya consolidado dentro la ciudad. El reto que se nos presenta actualmente es rehabilitar la ciudad de modo que la intervención sea sostenible y asu vez, consigamos cumplir los objetivos en materia de sostenibilidad medioambiental.

España no se escapa a este problema que afecta a la huella ecológica que si bien se establece en 2.7 gha/cap de modo global, ésta oscila entre el 1.4 gha/cap que tiene África hasta 9 gha/cap. que tiene América del Norte. La huella ecológica actual de la Unión Europea es de 4.7 y la de España se sitúa en 5.37 con los datos de 1995, hasta alcanzar 6.4 en 2005.

Si todos los habitantes del planeta tuviéramos el estilo de vida del habitante promedio de los Estados Unidos, necesitaríamos más de cinco tierras para proveernos.

1.2 Cumbres de la Tierra. Protocolo de Kyoto

Las conferencias de Naciones Unidas sobre el medio ambiente y el desarrollo han sido conocidas también como Cumbres de la Tierra.

En la primera de ellas, celebrada en Estocolmo (Suecia) del 5 al 16 junio de 1972, se elaboró la primera declaración de principios que constituye la base y directriz para los estados signatarios en cuanto a actividades en pro del medio ambiente.

El ya citado informe socioeconómico elaborado por distintas naciones en 1987 para la ONU por una comisión encabezada por la doctora Gro Harlem Brundtand (este informe originalmente se llamó "Our Common Future" nuestro futuro común), estableció la definición de desarrollo sostenible más ampliamente aceptada, e implicó un cambio muy importante en cuanto a la idea de sustentabilidad, principalmente ecológica, y establecía un marco que también daba énfasis al contexto económico y social del desarrollo.

Los documentos que nacieron en esta conferencia son básicamente:

- *El Programa 21, también conocido como Agenda 21.*
- *La Declaración de Río sobre Medio Ambiente y el Desarrollo.*
- *El Convenio sobre la Diversidad Biológica.*
- *Y el principal logro de la conferencia de Río, que fue el acuerdo sobre la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, que más tarde llevaría a la firma de estos acuerdos al Protocolo de Kyoto sobre cambio climático.*

El Protocolo de Kyoto sobre cambio climático es un acuerdo internacional que tiene por objetivo reducir las emisiones de seis gases que causan el calentamiento global: dióxido de carbono, gas metano y óxido nitroso, además de tres gases industriales, hidrofluororo carbonos, perfluoro carbonos y hexafluoruro de azufre, en un porcentaje aproximado de al menos el 5% en el periodo 2008 al 2012 respecto de las emisiones de 1990.

En desarrollo de este acuerdo mundial la Unión Europea se comprometió a reducir sus emisiones totales medias durante el periodo 2008 - 2012 en un 8% respecto a las de 1990.

No obstante, a cada país se le otorgó un margen distinto en función de diversas variables económicas y medioambientales, según el principio de reparto de la carga.

España se comprometió a aumentar sus emisiones hasta un máximo del 15% en relación al año base y actualmente se convertía en un país miembro con menos posibilidades de cumplir lo pactado, pasando el incremento desde el 7% en 1996, al 52% en 2007.

Esto es debido a que España, desde 1990 obtuvo un crecimiento económico espectacular, traducándose este último en un aumento del transporte y el consumo energético de las familias y la industria.

La explicación se complementa con el hecho de que el consumo energético es directamente proporcional al desarrollo económico y el nivel de emisiones de CO2 es proporcional al consumo energético.

Diversas cumbres, tras la firma del Protocolo de Kyoto, han marcado la línea a seguir para conseguir un desarrollo sostenible. Así pues:

- En 2002 se celebró la Cumbre de la Tierra de Johannesburgo (Sudáfrica)
- En 2005 en Montreal (Canadá)
- En 2007 Bali (Indonesia)
- En 2009 Copenhague (Dinamarca)
- En 2010 en Cancún (México)

- Y la más reciente en junio de 2012 en Río de Janeiro, denominada Río+20. Donde se alcanzó un acuerdo denominado "El futuro que queremos" que deberá aprobarse por los más de 100 Estados miembros participantes.

España se aleja más de Kioto tras aumentar las emisiones un 1,8%

CC.OO denuncia que el Gobierno incumple su plan contra el cambio climático

El mundo

Las emisiones de CO2 aumentaron durante los últimos meses del año 2007 aumentando un 1,8% respecto al año anterior, lo que supone una subida de 2,8 puntos respecto al año de referencia, 1990. Con este aumento, España está actualmente un 50% más que en 1990, pero a que el protocolo de Kioto exige permitiera sólo un aumento de 15%. El dato ya previsto según los indicadores de las Naciones Unidas y el informe de Medio Ambiente de España. José Santamarta, secretario de Medio Ambiente y la industria y la industria del Ministerio de Medio Ambiente, que realizó un comunicado que los datos son más los últimos.

En 2008, las emisiones seguirán por encima de los niveles establecidos en España. Que el año anterior hasta permitir el inicio y un fortalecimiento de las emisiones españolas. Para cumplir con el objetivo y el convenio firmado en Kioto. Las emisiones seguirán un 1,7% y el Gobierno se comprometió a cumplir.

Para lo que podría ser el inicio de una transición en los países del mundo. "Las emisiones seguirán aumentando en 2007" según el informe de las Naciones Unidas que se hizo que era una buena oportunidad "científica", explicó Santamarta, que los datos se refieren a los datos de la industria de Medio Ambiente (Cristina



Industria en San Sebastián, Euzkadi, José Santamarta

Emisiones de España

Emisiones de CO2 (Miles de toneladas)



El Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino respondió al informe con los

Fig.2: España, como consecuencia del crecimiento económico de la última década, está lejos de cumplir los objetivos fijados en el Protocolo de Kyoto.
Fuente: Periódico "El Mundo", 2007.

1.3 La sostenibilidad urbana en Europa. La Carta de Aalborg

La carta de las ciudades europeas hacia la sostenibilidad, conocida como "Carta Aalborg"³, fue aprobada por los participantes en la "Conferencia Europea sobre Ciudades Sostenibles" celebrada en Aalborg (Dinamarca) el 27 mayo de 1994. En este documento las ciudades firmantes se comprometieron a participar en las iniciativas locales de la Agenda 21 de Naciones Unidas y a desarrollar programas hacia un desarrollo sostenible a la vez que iniciaron la campaña de ciudades europeas sostenibles.

Un dato importante es que en las ciudades europeas habitan más de 75% de la población y se materializa el 80% de la actividad económica, aún así existen entornos degradados en los que son necesarios procesos de renovación.

³ "Carta Aalborg".

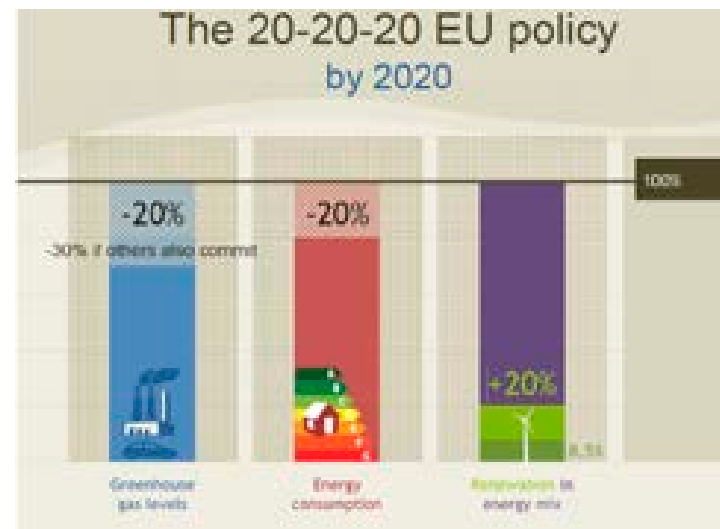


Fig.3. Plan de Comunicación de la Comisión Europea del Plan de Ahorro Energético "Plan 20 20 20" sobre eficiencia energética.

1.4 Normativa de Eficiencia Energética Europea Plan 20 20 20

Es importante citar que a nivel europeo la edificación es la responsable del consumo de más del 40% de toda la energía consumida y lógicamente de las emisiones de CO₂, y el sector residencial representa a uno de los sectores más consumidores y que al mismo tiempo tienen mayor potencial de ahorro energético estimado al menos en el 27% del total.

Por ello en enero de 2007 la Comisión Europea propuso un segundo plan estratégico de la energía ("EU Energy Security and Solidarity Action Plan"), que consiste en un amplio paquete de medidas sobre clima y energía, con el objetivo de obtener una reducción del 20% del consumo de energía y la consecuente reducción de la emisión de gases de efecto invernadero, así como un aumento de cuota de las energías renovables hasta llegar a un 20% del total en 2020. Este plan es conocido como Plan 20 20 20.

La Unión Europea aprobó la Directiva 93/76/CEE y la 2002/91/CE en la que obligaba a los estados miembros a fijar requisitos mínimos de eficiencia energética para los edificios nuevos y para grandes edificios existentes que se reformaban.

Este plan fue modificado por la DIRECTIVA 2010/31/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 19 mayo de 2010 relativa a la eficiencia energética de los edificios.

Y actualmente está vigente la DIRECTIVA 2012/27/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 25 de octubre de 2012 relativa a la eficiencia energética, en la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE

Hasta la aprobación del Código Técnico Español CTE, Real Decreto 314 del 2006, parte de los requisitos iniciales de esta directiva se encontraban en la NBE-CT 79 sobre condiciones térmicas de los edificios y el reglamento de instalaciones térmicas (RITE 98).

Como resultado de esa transposición normativa, el Documento Básico DB-HE de ahorro de energía, tiene como objetivo conseguir un uso racional de la energía necesaria para utilización en los edificios, reduciendo su consumo energético y además utilizando para ello fuentes de energía renovable.

Igualmente la Ley 19/2009 de 23 noviembre de Medidas de fomento y agilización procesal del alquiler y de la Eficiencia Energética de los edificios, modificó la Ley 49/60 de Propiedad Horizontal, para facilitar que las comunidades de propietarios puedan adoptar acuerdos para la realización de obras y la instalación de equipos o sistemas que tengan por finalidad mejorar la eficiencia energética del edificio.

Este plan establece que las medidas para mejorar más la eficiencia energética de los edificios deben tener en cuenta las condiciones climáticas y las particularidades locales, así como el entorno ambiental interior y la rentabilidad en términos de coste-eficacia⁴.

También se dice que la eficiencia energética de los edificios debe calcularse con una metodología que puede ser diferente a escala nacional y regional y que la metodología de cálculo de la eficiencia energética debe basarse no sólo en las temporadas en que es necesario el uso de calefacción, sino que debe cubrir los resultados de eficiencia de un edificio a lo largo de año.

Dicha metodología debe tener en cuenta las normas europeas actuales⁵.

⁴ Directiva 2012/27/UE.

⁵ *Ibidem*.

Se han promulgado el R.D 47 del 2007, que regula el procedimiento básico para la Certificación de Eficiencia energética los edificios de la construcción y el R.D 235/2013 por el que se aprueba el procedimiento básico para la certificación de la eficiencia energética de los edificios existentes.

Es importante citar que la exigencia de requisitos mínimos de eficiencia energética los edificios deben establecerse de forma que alcancen un equilibrio óptimo entre las inversiones realizadas y los costes energéticos ahorrados a lo largo del ciclo de vida del edificio.

Estos procedimientos deben establecer un marco metodológico comparativo para calcular los niveles óptimos de rentabilidad de los requisitos mínimos de eficiencia energética.

De existir discrepancias importantes, es decir que superen un 15% entre niveles óptimos de rentabilidad de los calculados mínimos de eficiencia energética y los requisitos mínimos vigentes, los estados miembros deben justificar la diferencia o prever las medidas pertinentes para reducir la discrepancia⁶.

El principal reto va a ser, no tanto en la construcción de los edificios en la que los avances tecnológicos y las técnicas constructivas pueden conseguir los resultados esperados, como en la rehabilitación del parque de viviendas existentes, puesto que para estos edificios, la directiva europea también exige unos requisitos mínimos.

Se define que es una "reforma importante" en función de la superficie de la envolvente del edificio o, en su caso, con un porcentaje del valor del edificio. Esta directiva establece que se considerará reforma importante cuando:

⁶ *Ibidem*.

a. Los costes totales de la renovación referentes a la envolvente del edificio o a sus instalaciones técnicas son superiores al 25% del valor del edificio, excluido el valor del terreno en el que está construido, o

b. Cuando se renueva más del 25% de la superficie de la envolvente del edificio.

Esta directiva también establece el conocido como "nivel óptimo de rentabilidad" que es aquel nivel de eficiencia energética que conlleve el coste más bajo durante el ciclo de vida estimada.

Una novedad importante es la definición de "edificio de consumo de energía casi nulo" que es un edificio con un nivel de eficiencia energética muy alto, quedando pendiente el proceso de determinación y abriendo la puerta a que la energía consumida sea procedente de fuentes renovables bien in situ en el propio edificio o en su entorno.

Esta directiva establece que no se exigirá a los Estados miembros que establezcan unos requisitos mínimos de eficiencia energética que no resulten rentables a lo largo del ciclo de vida útil estimada, y para el presente estudio lo que más impacto puede tener es cuando establece que los Estados miembros podrán decidir no establecer o no aplicar los requisitos a que se hace referencia en el supuesto de:

"Edificios protegidos oficialmente por ser parte de un entorno declarado o en razón de su particular valor arquitectónico o histórico, en la medida en que el cumplimiento de determinados requisitos mínimos de eficiencia energética pudiese alterar de manera inaceptable su carácter o aspecto".

El objetivo pues en este trabajo es el tener una metodología de análisis previo, de Clasificación tipológica y de conocimiento del entorno en el que se encuentran nuestros edificios para poder cumplir lo establecido en el presente apartado.

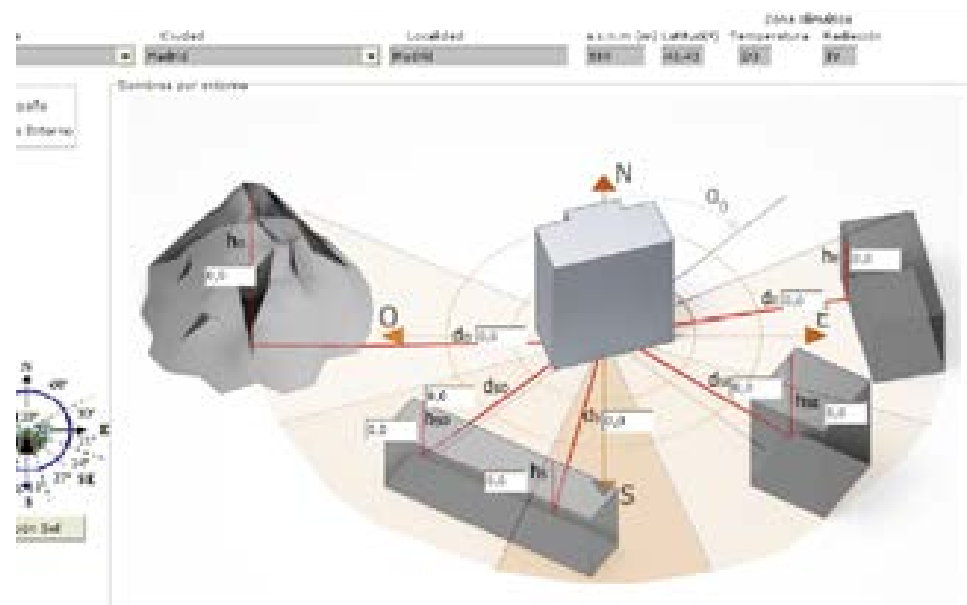


Fig.4. Imágenes de la Aplicación del Código Técnico para el cálculo de la calificación energética, y Catálogo de Soluciones Constructivas de Rehabilitación del IVE. Fuente: CTE- IVE.

1.5 Orígenes de la Rehabilitación Residencial

El interés por la restauración de edificios de viviendas tiene un origen relativamente reciente, lo que ha producido que una gran parte de ellos, cuando no han sucumbido a causa del abandono, se encuentran en situaciones de precariedad estructural y constructiva y en absoluta obsolescencia en cuanto a su funcionalidad y habitabilidad.

Se trata, sin embargo, de una actividad de crucial importancia, no sólo para la preservación del extenso parque inmobiliario de nuestras ciudades, sino también para profundizar en nuestros conocimientos sobre las modalidades constructivas del pasado y de los usos, costumbres y hábitos de conducta de los moradores de otras épocas.

Junto al argumento más idealista de la conservación de la memoria colectiva, debe ser incorporado el factor económico y sostenible, señalando el despilfarro que supone la demolición de estas estructuras sanas y fuertes, los costosos trabajos decorativos de sus fachadas, zaguanes e interiores, que no deben ser arrojados por la borda, desde el barco de la inhibición profesional y de la especulación inmobiliaria.

Son notables los esfuerzos de las actuales políticas de fomento de rehabilitación para conseguir poco a poco cambiar la tendencia de los edificios de sustitución, por la cultura de la rehabilitación.

Los años 70 fueron los años que iniciaron este cambio, así por ejemplo la carta de Atenas establecía en su apartado octavo la necesidad de elaborar y publicar un inventario de los inmuebles de los centros históricos.

En los años 80, se redactan la mayoría los planes especiales de protección de nuestras ciudades, así, por ejemplo, en Valencia son aprobados los cinco planes para centro histórico en 1984, si bien quedaron

ámbitos de planeamiento diferido sin variación patrimonial que han sido desarrollados durante los años 90.

Estos planes fueron muy positivos, pero la carencia de instrumentos eficaces tanto para su gestión como los conocimientos válidos para su realización propiciaron que muchos de sus edificios acabaran en un estado ruinoso, o fueran demolidos.

Uno de los principales motivos de esta situación ha sido la carencia absoluta de recursos adscritos a los planes de ejecución, por ello las administraciones empezaron a establecer mecanismos de ayuda a la rehabilitación residencial, el R.D. 2329/83⁷, fue el inicio de las actuales políticas de ayuda a la rehabilitación.

En el caso de Valencia el Ayuntamiento de la ciudad y la Generalitat Valenciana, firman en 1992 el Convenio que pondrá en marcha el Plan RIVA⁸ (Rehabilitación Integral de Valencia), que establece dos grandes tipos de intervenciones: las directas, mediante la reurbanización de espacios públicos y la ejecución de nuevos equipamientos y dotaciones, junto con la construcción y rehabilitación de viviendas para realojo de residentes históricos; y las indirectas, mediante ayudas e incentivos a las intervenciones privadas.

La ley de Ordenación y Fomento de la Calidad en la Edificación (LOFCE), recientemente promulgada por el gobierno valenciano tiene por objeto "fomentar de forma preventiva el afianzamiento de unas condiciones y niveles mínimos de calidad, orientándose así mismo a posibilitar una construcción más sostenible que utilice los recursos disponibles de una forma equilibrada".

⁷ Real Decreto 2329/1983, de 28 de julio, sobre Protección a la Rehabilitación del Patrimonio Residencial y Urbano.

⁸ Convenio entre la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia para la Intervención en el Centro Histórico de 16 de junio de 1992, prorrogado el 21 de abril de 1998" (Plan RIVA).

En enero de 2005 fue presentado en Valencia el Perfil de Calidad⁹ de la edificación de viviendas para emprender trabajos de investigación, de desarrollo y de innovación que pudieran servir para la mejora de la calidad de la edificación.

Con el fin de fomentar la mejora de la calidad se establecerá un sistema para que los edificios puedan obtener un distintivo de calidad que podrá ser oficialmente reconocido.

Los resultados de estas políticas son sólo apreciables a medio y largo plazo, por lo que en estos momentos podemos estar en condiciones de realizar un análisis del proceso seguido.

Estudiando sus condicionantes y variables podrán extraerse las conclusiones que ayuden a mejorar los planteamientos y ajustar los parámetros que permitan evaluar la calidad de la residencia en los centros históricos.

El objetivo será conseguir una calidad equiparable a la de cualquier nuevo núcleo de expansión urbana, pero conservando siempre los aspectos distintivos y característicos de esta específica forma de vida que sólo se da en el corazón de nuestras ciudades.

⁹ Perfil de Calidad. Generalitat Valenciana.



Fig.5. Portada de la guía de Proyecto de Perfil de Calidad de Rehabilitación
Fuente: IVE.

1.6 La calidad de la Rehabilitación Residencial

Para conocer la situación actual de la rehabilitación a nivel europeo podemos consultar el Proyecto "RESTAURO_net"¹⁰, realizado dentro de la Iniciativa Comunitaria INTERREG III-B 2002-2004 (MEDOCC), y que, liderado por la ciudad de Florencia (Italia), planteó la necesidad de crear una red de trabajo de ciudades que rehabilitan sus centros históricos, para debatir y compartir sus experiencias, con ciudades de Italia, España, Francia, Portugal, Grecia y Marruecos.

Uno de sus apartados fue el Laboratorio 2 "Calidad de la Residencia", cuyo objetivo era realizar un análisis de la calidad de la residencia en los centros históricos, con objeto de averiguar qué factores específicos son determinantes en la definición de esos niveles de calidad.

Su concreción en propuestas permite el chequeo de la residencia existente, estableciendo sus carencias y las posibles mejoras respecto de la vivienda convencional, así como su aplicación a los proyectos y a las futuras realizaciones.

Consideraciones previas

A la hora de analizar la calidad de la residencia en los centros históricos europeos, se ha partido de una serie de reflexiones previas que han de ser consideradas como punto de arranque:

- *La vivienda es un bien necesario.*
- *La vivienda no se contempla sólo como un bien individualmente considerado, sino que, desde un enfoque global, es imposible deslindarla del entorno en el que se ubica.*
- *Hay que reseñar la doble vertiente de la vivienda, como bien necesario por un lado, y de ahí su*

¹⁰ JIMÉNEZ, C.; GALBIS, M.; MARCO, J.V.; SILGO, L.: "Restauronet-Laboratorio II. Qualità della residenza". 2006.

naturaleza social; y como bien de mercado por otro, y de ahí su naturaleza económica.

- Las viviendas reunirán los requisitos básicos de calidad de la edificación determinados por la legislación estatal, autonómica y local de ordenación de la edificación, relativos a la funcionalidad, seguridad y habitabilidad.

- El emplazamiento de los edificios de viviendas vendrá determinado por la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico.

- El planeamiento, al definir las zonas residenciales, considerará la adecuación al medio geográfico y la protección del medio ambiente y patrimonio cultural, así como la conexión con las redes de servicios e infraestructuras urbanas y su adecuado funcionamiento, y los equipamientos y dotaciones exigidos por la legislación urbanística y de ordenación del territorio.

Análisis de la calidad

Se ha analizado la calidad de la residencia en los centros históricos desde dos aspectos fundamentales:

1. La calidad del entorno de la residencia, en referencia a los servicios, dotaciones y calidad del medio ambiente urbano circundante.

2. La calidad específica de la residencia, como espacio construido para habitar.

Por una parte será considerado el grado de cumplimiento de las determinaciones técnicas "calidad técnica" y normativas (como se aplica a las viviendas de nueva planta) y por otro, los factores específicos de "calidad patrimonial", exclusivos de la residencia en los centros históricos, ya sea rehabilitada o de nueva planta.

Variables básicas de la calidad

Establecimiento de los parámetros y valores que redundan en beneficio de la calidad de la residencialidad en los centros históricos. Se establecen tres grandes campos, referentes a la población, al entorno de la residencia y a sus propias características intrínsecas.

1. Variables sociológicas: Análisis de las características de la población del sector y sus datos sociométricos más relevantes, para establecer los perfiles de usuarios correspondientes a cada uno de los ejemplos analizados. Un estudio a fondo de las mismas puede ayudar a comprender la evolución de los centros históricos, teniendo en cuenta que la natural degradación de las residencias en los mismos se debe a la falta de adopción de soluciones que sean reflejo del tipo de población residente.

Las Variables Socio-Económicas a considerar incluyen: edad media de los residentes, nivel cultural, nivel económico, porcentaje de población que sigue residiendo en el Centro Histórico después de 5 años, multiculturalidad e índice de inmigración. Se tendrá también en cuenta el índice de seguridad ciudadana.

2. Variables físicas del entorno urbano: determinando los criterios de valoración de calidad y aplicándolos sobre fichas de ejemplo. Incluirán los datos identificativos de cada entorno concreto y el análisis según los criterios adoptados.

3. Requisitos de calidad de la residencia: fijando los criterios de valoración de calidad residencial, tanto en edificios rehabilitados como de nueva planta, y aplicándolos sobre fichas de ejemplo. Incluirán los datos identificativos y el análisis según los criterios adoptados. Se analizarán casos concretos de rehabilitaciones o edificios de nueva planta que muestren niveles significativos de estándares de calidad alcanzados.

1.7 Variables de la calidad del espacio público

Factores de valoración.

Siempre existen unas vistas, un recorrido, una costumbre o un rito que conecta cada zaguán y cada balcón con su entorno inmediato o remoto, con sus calles y plazas, con sus edificios civiles y religiosos, con el vecindario y los transeúntes, lo que pone de manifiesto el valor del entorno.

Podemos diferenciar determinadas variables intangibles del entorno, como el confort, la seguridad, los servicios, la accesibilidad, la centralidad, las relaciones sociales, el status de residente y sus interacciones con otros parámetros como la población, el tráfico o el comercio, que son comunes en su mayoría con el resto de las ubicaciones urbanas, pero que en el centro histórico adquieren un carácter específico.

La intervención directa sobre las variables del entorno corresponde casi en exclusiva a las administraciones.

Los planes del centro establecen sus previsiones sobre estas variables, pero múltiples factores afectan al proceso de consecución de estos objetivos, por lo que han resultado ser un instrumento insuficiente, que debe ser complementado con otras actuaciones que fomenten la intervención de la iniciativa privada.

a.- Equipamientos.

La reducción progresiva de la población y la falta de inversiones en los centros históricos constituyen un "círculo vicioso" (a menos población, menos inversiones; con menos inversiones, menos población) y corresponde a los poderes públicos la ruptura de esa inercia.

En efecto, cuando se realizan fuertes inversiones en equipamientos y servicios, como ha sucedido en el centro de Valencia, se fomenta una inversión privada inducida en su entorno inmediato, consiguiendo la regeneración paulatina de diversos sectores que se encontraban en un estado de máxima degradación.

Este fenómeno de reactivación económica mediante inversiones privadas inducidas por la intervención pública, está siendo estudiado en el proyecto VALUO¹¹, dentro del Proyecto europeo INTERREG-Sudoe.

b.- Accesibilidad y Estacionamiento.

La accesibilidad en los centros históricos depende del frágil equilibrio entre el tráfico rodado y la circulación peatonal.

A las dificultades para el tránsito de vehículos (y más aún para el estacionamiento) se suman toda una serie de incomodidades para el viandante de la ciudad antigua: aceras estrechas, coches aparcados, solares, ruinas, todo tipo de barreras arquitectónicas que dificultan y a veces imposibilitan el paso.

En las áreas de uso por los peatones, deberán ser evitados a toda costa aquellas intervenciones que, a partir de postulados formalistas, introducen elementos de diseño que constituyen barreras arquitectónicas como escaleras, rampas u otro tipo de obstáculos, debiéndose adoptar soluciones que no entorpezcan la accesibilidad y el tránsito por los espacios públicos.



Fig.6. Publicación de los resultados del Laboratorio II - Calidad de la Residencia. Proyecto Restauo_net.

¹¹ JIMÉNEZ ALCAÑIZ, César; LÓPEZ SILGO, Luis: "Proyecto Valuo. Evolución del Mercado Inmobiliario en Zonas de Intervención Pública en Centros Históricos". Publicación del Proyecto "VALUO" dentro de la Iniciativa Comunitaria INTERREG III B, 2000-2006. (SUDOE), con la participación de Valencia, Alicante, Calvià, Palma de Mallorca y Sevilla en España, Toulousse en Francia y Coimbra en Portugal, estudió la relación entre la Inversión Pública y la recuperación social y urbanística del entorno de la rehabilitación.

Ante el incremento del parque automovilístico, deberán habilitarse plazas de estacionamiento suficientes para las necesidades permanentes del centro histórico, contribuyendo la iniciativa pública mediante la promoción de aparcamientos estratégicos para paliar el alto déficit existente.

La calidad de la residencia debe incluir un apartado en el que sean tenidos en cuenta los niveles de accesibilidad y su conexión rodada y peatonal con las redes urbanas y el transporte público.

c.- Redes de Servicios Urbanos.

El mal estado de algunos sectores de las redes de servicio y de la urbanización superficial ahuyentan las inversiones en la restauración de inmuebles, por lo que la tarea más urgente de las administraciones deberá ser la de equiparar urbanísticamente cualquier rincón del centro histórico con los estándares dotacionales de los nuevos sectores de expansión.

Esto supone hacer frente a grandes inversiones en infraestructuras, con objeto de adecuar todas las redes existentes de alcantarillado, agua potable, electricidad, gas natural y telecomunicaciones a los requerimientos actuales y con una capacidad efectiva suficiente para las nuevas previsiones de población.

d.- Obras de Urbanización.

Algunas intervenciones en el entorno histórico de Valencia han hecho patentes ciertas dificultades de uso y de mantenimiento, a causa de los diseños personalistas o de la elección de materiales inadecuados.

La administración ha tomado buena nota de los errores, intentando corregirlos y evitarlos en los proyectos sucesivos, emprendiendo una línea más moderada, discreta y respetuosa con los valores de la ciudad antigua.

Aprovechando la sinergia del Proyecto URBAN¹² se ha conseguido que el barrio más degradado del centro (Velluters) alcance unas condiciones de igualdad respecto del resto de los sectores que conforman el Centro Histórico.

En cualquier caso resulta ciertamente necesario hacer valer las experiencias de los últimos años para establecer ciertos criterios básicos en cuanto a la calidad de las intervenciones en el espacio público.

No se trata de estandarizar el aspecto de todo el casco histórico con un diseño uniforme, pero tampoco debe

¹² Iniciativa Comunitaria Urban para el Barrio de Velluters (Valencia), financiado con fondos europeos FEDER, que permitió la elaboración de la estrategia de intervención en la zona central del barrio 1995-2001.

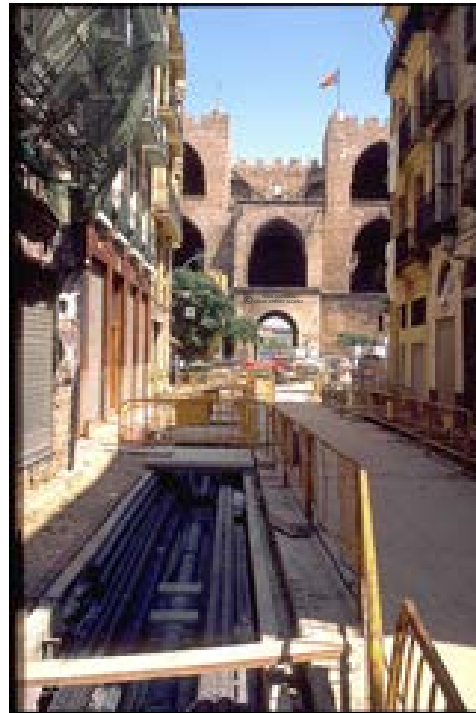


Fig.7 y 8. Obras de reurbanización de la calle Serranos en el barrio del Carmen. 1996. Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

convertirse en un escaparate de modas y tendencias que caigan con rapidez en la obsolescencia formal y funcional o que acusen de manera desproporcionada el desgaste del uso y el paso del tiempo.

e.- Materiales.

El centro de nuestras ciudades no sólo es el soporte natural de la vida cotidiana de sus residentes, sino que la ciudad en su conjunto hace uso de él para múltiples actividades individuales y colectivas, convirtiéndose en el escenario de una buena parte de las celebraciones, concentraciones, manifestaciones y actos de pública concurrencia de los ciudadanos.

Esta circunstancia somete a sus espacios a unos niveles de agresión (a veces involuntaria y otras "vandálica") muy superiores a cualquier otro recinto de uso público.

La principal característica de calidad que deberá exigirse a los materiales para su implantación en los espacios del centro histórico será la durabilidad, junto a su facilidad para el mantenimiento y las reparaciones. Durabilidad entendida también como el envejecimiento con una dignidad equiparable a la de los materiales históricos a los que se yuxtapone.

De todos los materiales y elementos del diseño, sin duda, es el pavimento el que mayor exposición sufre al desgaste, por lo que deberán extremarse las precauciones en su elección.

Deberá procurarse su comodidad y funcionalidad para el tránsito (ya sea rodado o peatonal), evitando los materiales deslizantes (aunque sean más resistentes a la suciedad) y los productores de ruidos (calzada fonoabsorbente).

La ciudad moderna incorpora una larga lista de mobiliario y equipo de uso urbano, entre los que se

encuentran las farolas, el arbolado y los jardines, las fuentes y los bancos, las papeleras, los buzones, las cabinas de teléfono, y más recientemente las paradas de autobús (marquesinas) y diversos soportes publicitarios.

Es precisa una racionalización del uso de todos estos elementos para evitar que se conviertan en una nueva serie de barreras funcionales para el viandante, o en barreras visuales para la contemplación del entorno que se pretende destacar.

Para favorecer los trabajos de conservación y mantenimiento de las obras de urbanización sería conveniente establecer el uso de un Libro de Mantenimiento de la Urbanización que, a semejanza del Libro del Edificio, recoja las características y prestaciones de todos los elementos empleados, así como su régimen de cuidados y su procedencia, de forma que puedan encontrarse los suministradores para poder realizar futuras reposiciones o reparaciones.

1.8 Variables de la calidad del entorno urbano

Se pretende obtener una serie de parámetros que permitan definir unos valores mínimos de calidad para el entorno urbano que repercuten sobre la calidad de la residencia.

No todos los emplazamientos en el centro histórico se encuentran en las mismas condiciones respecto de los elementos de valor patrimonial, cuya proximidad puede suponer mejora de calidad, independientemente del resto de los parámetros evaluados en este apartado.

La metodología a seguir consiste en evaluar las características propias de las intervenciones en el entorno urbano atendiendo a una serie de criterios:

a.- Relativos a la funcionalidad

Funcionalidad de los espacios: dimensiones de los espacios, composición de usos, relación entre los usos y flexibilidad de los espacios públicos.

Accesibilidad al medio físico: eliminación de barreras arquitectónicas.

Dotaciones: instalaciones e infraestructuras.

b.- Relativos a la seguridad

Resistencia mecánica y estabilidad: materiales según uso, secciones constructivas, resistencia del conjunto y limitación a las deformaciones impuestas.

Seguridad de utilización: pavimentos, acabado superficial, infraestructuras, registros de servicios, mobiliario urbano durabilidad y seguridad de utilización.

c.- Relativos al medio ambiente urbano

Higiene, salud y protección del medio ambiente: limpieza y recogida de basuras, evacuación de aguas residuales y pluviales, iluminación, ventilación y soleamiento, estanquidad de instalaciones y filtraciones.

Protección frente al ruido: ruido producido por el tráfico, ruido producido por actividades lúdicas y de producción.

Economía y mantenimiento: durabilidad y aptitud para el mantenimiento.

Equipamientos y actividades: tipos de equipamientos, nivel de equipación, área de influencia de los equipamientos, radio de acción, actividad comercial, clasificación de los equipamientos (positivos, negativos, neutros y rechazados por los vecinos).

Transporte público y movilidad: medios de transporte público, comunicación con otros barrios y aparcamientos.

d.- Relativos al patrimonio

Conservación, renovación: patrimonio arquitectónico del entorno, calidad de la escena urbana, conservación de la trama urbana histórica, conservación de técnicas y materiales.



Fig.9. Obras de reurbanización de la calle Na Jordana en el barrio del Carmen. Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.10. Obras de reurbanización de la calle Bolsería entre los barrios del Mercat y Velluters. Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

1.9 Variables de la calidad residencial

Factores de valoración.

Desde los orígenes de la civilización, el ser humano trabaja de forma permanente en la mejora de las condiciones de calidad de su residencia, incorporando los avances que la técnica y el mercado ponen a su alcance.

El desarrollo más avanzado de las nuevas técnicas de construcción ha favorecido la mejora de las condiciones de la residencia de nueva planta, con lo que los viejos edificios con obsoletos sistemas constructivos, han ido perdiendo enteros en el mercado.

La falta de un desarrollo técnico y normativo específico, junto con otros factores ya mencionados como las carencias en la formación técnica y manual, han conducido a un elevado número de estos inmuebles a situaciones próximas a la ruina, aunque no siempre irreversibles.

Estos edificios, desde su discreta insignificancia, son en definitiva los que configuran el semblante de nuestras ciudades y el telón de fondo armónico sobre el que destacan los monumentos y otros elementos urbanos emblemáticos. Su restauración, constituye una iniciativa respetuosa con el medio ambiente y contraria a los hábitos de sobreconsumo imperantes.

No sólo ahorra -en el sentido ecológico, pero también en el económico- una buena parte de los materiales necesarios para la ejecución de nueva planta, sino que además evita la producción de voluminosos residuos y escombros de muy difícil eliminación o reciclaje.

El primer distintivo de la calidad de la residencia tradicional es precisamente su condición de bien patrimonial, de permanencia histórica. Este debe ser el primer aspecto que debe atender la restauración de estos edificios, para preservar su carácter.

La conservación del ambiente urbano, de los espacios de interés cultural comporta un elemento indisoluble, como es la conservación y puesta en valor de las fachadas que configuran la escena urbana.

Pero si la rehabilitación integral del centro histórico no trasciende al interior de los edificios y de las viviendas, estaremos hurtando a la historia una parte esencial de la realidad, y privando a nuestros herederos de unos elementos y materiales que son consustanciales a la evolución de la sociedad y a la construcción de nuestras ciudades.

Para alcanzar los mejores niveles de calidad, el papel fundamental del proyecto de restauración será el de armonizar las necesidades funcionales y las variables económicas para conseguir que la intervención, además de satisfacer los aspectos materiales, ponga en valor los elementos esenciales del edificio sin que la adecuación a los hábitos contemporáneos suponga demérito alguno para su interés patrimonial.

Algunas claves para el desarrollo del proyecto se encuentran enunciadas en la propia doctrina urbanística y patrimonial, donde se establece con carácter general que las obras deberán ser congruentes con los valores catalogados, manteniendo los elementos definitorios de la estructura arquitectónica: espacios libres interiores, alturas y forjados, jerarquización de espacios interiores, escaleras principales, el zaguán si lo hubiera, la fachada y demás elementos propios.

a.- Adecuación Técnica y Normativa.

Como en cualquier tipo de obra, en la restauración de estos edificios deberán ser tenidas en cuenta diversas normas de carácter técnico, algunas de las cuales son de muy difícil aplicación a las obras de restauración; entre ellas se pueden contar:

- *Normativa sísmica y las de cálculo estructural.*
- *Cumplimiento del aislamiento térmico y acústico.*
- *Normativa sobre habitabilidad.*
- *Accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas y urbanas.*
- *Normativa sobre dotación de garajes y aparcamientos.*

Si se persigue la equiparación de la calidad de la residencia histórica con los estándares de la vivienda de nueva planta, será preciso aproximarse a esta normativa con objeto de conseguir idénticas prestaciones para los edificios rehabilitados.

b.- Oficinas Artesanos.

La mayor parte de la ornamentación de las fachadas de estos edificios está formada por piezas seriadas, fabricadas mediante moldes que garantizan su coincidencia formal y perfección técnica.

Para la restauración de los elementos artísticos, tanto de las fachadas (volados, cornisas, molduras, carpinterías, cerrajerías) como de los interiores (escaleras, puertas, techos, pavimentos, revestimientos artísticos, vidrieras) será preciso contar con personal artesano cualificado en estos oficios, que en la actualidad han caído prácticamente en desuso. Es preciso, por lo tanto, disponer del apoyo de políticas de formación que instruyan a las nuevas generaciones en la práctica de estos oficios, de forma que se garantice la continuidad en la ejecución y el mantenimiento de los elementos artesanales de la arquitectura.

c.- Instalaciones.

La actualización funcional de estos inmuebles aconseja la renovación completa de sus obsoletas instalaciones, de forma que su reutilización sea plenamente compatible con el mantenimiento de

los elementos propios y el interés patrimonial de los mismos. La compatibilidad de todos estos sistemas con las construcciones históricas dependerá en su mayor parte del tamaño, pero también de sus restantes propiedades formales. Un estudio detallado de sus características, una buena información de las ingenierías y un estrecho seguimiento de la obra, permitirán encontrar el desarrollo adecuado para cada una de las redes.

1.10 La Calidad Técnica y Normativa

Ya hemos indicado que el primer nivel de exigencia de calidad en la residencia será el cumplimiento de las determinaciones técnicas contenidas en la legislación de cada país.

En España y concretamente en la Comunidad Valenciana, la legislación establece unos estándares mínimos, funcionales y dimensionales en cuanto a la habitabilidad de los inmuebles y viviendas.

Otras normas determinan características adecuadas para las emergencias (evacuación, incendios), para el aislamiento térmico y acústico, para las dotaciones de instalaciones (electricidad, gas ciudad, agua, saneamiento, telecomunicaciones).

La calidad básica de la residencia estará determinada por el cumplimiento de estos estándares mínimos. Pero en todos los conceptos que integran este perfil básico de calidad pueden ser incorporadas mejoras de tipo cuantitativo (mayores dimensiones, más dotaciones) o cualitativo (mejores materiales o técnicas) incluso incorporando factores que, aunque no sean contemplados en la normativa de aplicación, se considere que mejoran objetivamente la calidad residencial.

1.11 La Calidad Patrimonial

La evaluación de la calidad de la residencia en los centros históricos deberá tener en cuenta, además de las variables de calidad del entorno y de la calidad técnica y normativa de los edificios, la calidad de los valores patrimoniales del conjunto y su incidencia en el resultado final de la valoración.

Con objeto de garantizar la posibilidad de coincidencia de objetivos entre diferentes ámbitos del mediterráneo, desde el punto de vista patrimonial, deberá de partirse de los criterios compartidos por la doctrina común europea, que no es otra que la contenida en las Cartas del Restauro.

A partir de aquellos criterios generales y, teniendo en cuenta su presencia en la legislación patrimonial de cada país y en la normativa del planeamiento local, se propone establecer los siguientes parámetros para su evaluación.



Fig.11. Clasificación de la Calidad propuesta en el Proyecto Restauro_net. Equilibrio entre la calidad patrimonial y la calidad técnica. Fuente: Proyecto Restauro_net.

1. Envolvente Arquitectónica

Conservación o depuración de la envolvente arquitectónica para una mejor integración en su entorno, tanto en su fachada como en los patios interiores y en las cubiertas.

- *Fachada: alineación y plano de fachada, composición, ejes de simetría y de los huecos, jerarquización de plantas y acceso singular.*
- *Cubierta: tipología (inclinada/plana), elementos emergentes.*

2. Estructura Histórica

Mantenimiento y consolidación de las estructuras. Teniendo en cuenta las diferencias constructivas entre las diferentes plantas y las crujías de la edificación (peor calidad cuanto más alto y más al fondo) serán establecidos criterios de valoración diferente.

- Estructura vertical: muros de fachada, sectores nobles, cajas de escalera, resto.
- Estructura horizontal: sectores nobles, bóvedas escalera, sectores secundarios, estructuras de cubierta.

3. Tipologías y espacios

La conservación de las tipologías y los espacios primigenios como elementos caracterizadores de la residencia histórica permite su reconocimiento y valoración individualizada y diferencial.

- Edificio: composición funcional (nº de viviendas por planta), emplazamiento y tipo de escalera, conservación del zaguán, ubicación y características de los patios de servicio.
- Viviendas: número de piezas exteriores y total, espacios nobles (salones, etc.).

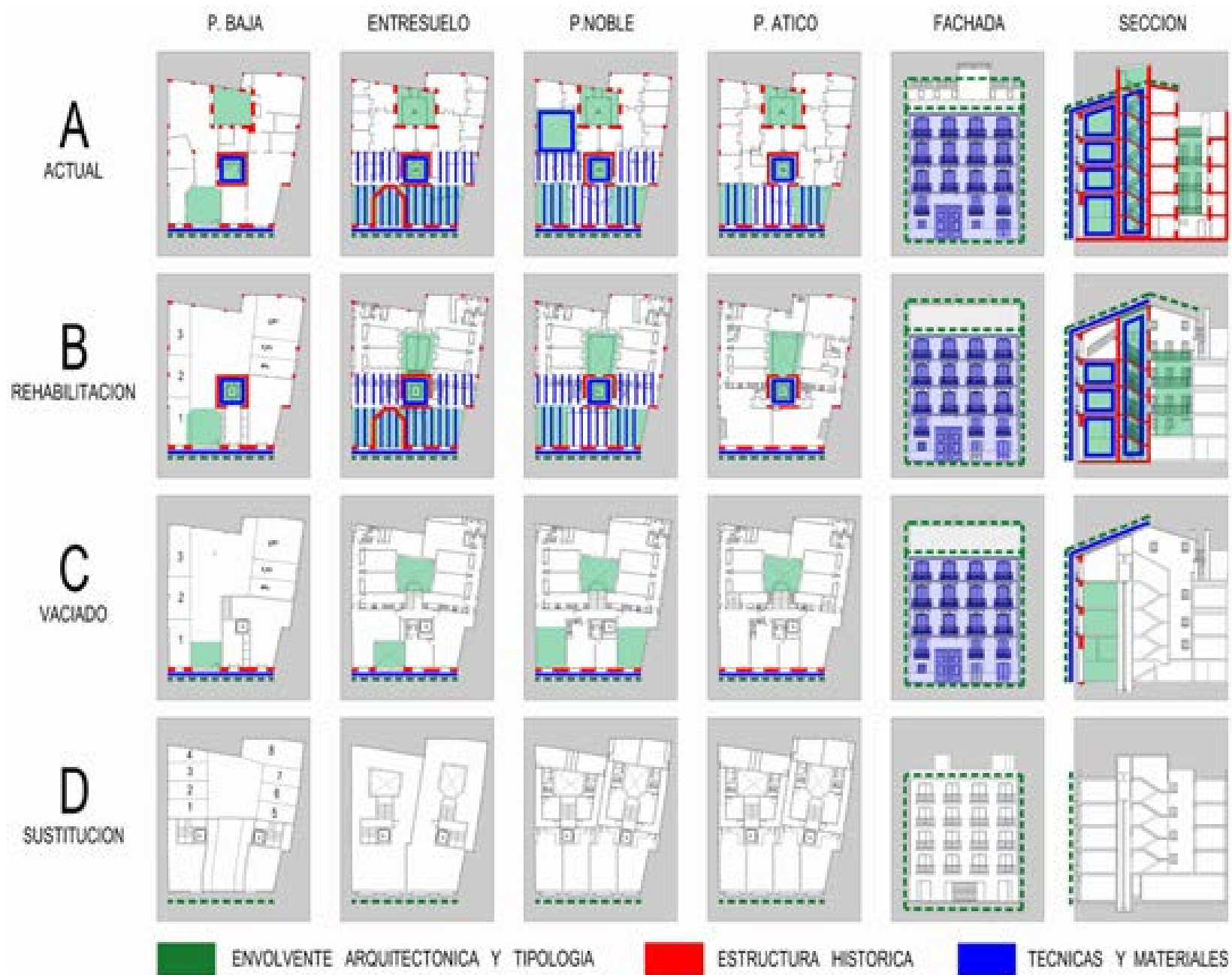


Fig.12. Esquema de la evaluación tipo de la calidad patrimonial de la residencia.
Fuente: Proyecto Restauo_net.



Fig.13. La propuesta del metodo Restauro_net, permite al proyectista evaluar las diferentes opciones que se plantean al rehabilitar un edificio y decidir de un modo objetivo cual es la mejor opción entre las opciones planteadas.
Fuente: Proyecto Restauro_net

4. Técnicas y materiales.

La conservación, reparación y restitución de las técnicas constructivas y los materiales tradicionales forman parte de los valores de calidad patrimonial, tanto en su exterior como en los espacios comunes y en las propias viviendas.

- Exterior: revestimientos de fachada, molduras y zócalos, ornamentación, aleros, elementos volados y balcones, carpintería exterior; cerrajería.

- Espacios Comunes: zaguán, decoración y elementos ornamentales, escalera, peldaños, barandillas, alumbrado.

- Viviendas: puerta de entrada carpintería interior; pavimentos, zócalos, revestimientos singulare, techos y ornamentos.

La aplicación de estos conceptos, tanto al entorno como a la residencia, y su evaluación se realiza en una ficha-tipo, como las que se muestran en las imágenes.

TAB 1		CONSERVACIÓN	INDICADOR	VALORACIÓN	PTOS	A	B	C	D	
1. ENVOLVENTE Y TIPOLOGIA	FACHADAS	1. PLANO / ALINEACIÓN HISTÓRICA	Conservación / Alineación completa: $S \geq 80\%$ Conservación / Alineación parcial: $85 \geq S \geq 40\%$ No conserva Plano / Alineación Hca: $40\% \geq S$	4 3 0	4	4	4	4	4	
		2. COMPOSICIÓN / EJES VERTICALES	Igual Composición y nº Ejes Igual Composición y $\neq 2$ nº Ejes Igual Composición y diferente nº Ejes Diferente Composición y nº Ejes	4 3 1 0	4	4	4	4	4	
		3. JERARQUÍA DE PLANTAS	Conserva Jerarquía y nº de plantas Conserva Jerarquía y $\neq 1$ nº de plantas Conserva Jerarquía y diferente nº de plantas Diferente Jerarquía y nº plantas	4 3 1 0	4	4	4	4	2	
		4. ACCESO SINGULAR	Mismo nº de Accesos y misma situación compos. Mismo nº de Accesos y situación próxima Distinto nº de Accesos y diferente situación Accesos no singularizados	3 2 1 0	3	3	3	3	1	
	CUBIERTAS	1. TIPO: INCLINADA / PLANA (% Superficie inclinada)	Igual situación y proporción cubierta inclinada $\geq 20\%$ Igual situación y diferente proporción cub-inc $\geq 50\%$ Diferente situación y proporción cubierta inclinada	4 3 0	4	4	4	2	0	
		2. ELEMENTOS EMERGENTES (Ascós, Pérgolas, Lucerneros...)	Conserva situación y superficie $\geq 20\%$ Conserva situación y diferente superficie $\geq 50\%$ Diferente situación y superficie	3 1 0	3	3	3	2	0	
	TIPOLOGIA	1. NÚMERO TOTAL DE VIVIENDAS	Diferencia $d \leq 1$ vivienda / planta residencial Diferencia $d \geq 1$ vivienda / planta residencial y $\leq 30\%$ nº viviendas Diferencia comprendida entre $30 \leq d \leq 50\%$ nº viviendas Diferencia d superior al 50% del nº de viviendas	4 3 1 0	4	4	4	2	1	
		2. ESCALERA VICINAL	Conserva situación y tipología Conserva situación y tipología (ocupa hueco con ascensor) Conserva situación y diferente tipología No conserva características	3 1 1 0	3	3	3	1	0	
		3. ZAGUÁN / ESPACIOS COMUNES	Mantiene ubicación, tipo y dimensiones $\geq 10\%$ Mantiene ubicación y tipo, dimensiones $\geq 30\%$ Mantiene ubicación, tipo y dimensiones diferentes No mantiene características	3 2 1 0	3	3	2	1	0	
		4. PATIOS DE SERVICIO Y ESPACIOS EXTERIORES	Conserva situación y dimensiones $\geq 20\%$ Conserva situación, dimensiones diferentes No conservada	3 1 0	3	3	3	1	0	
	SUMA VALORACIÓN					38	34	24	12	

Fig.14. Propuesta de Metodología para la evaluación de la Calidad Patrimonial de la Rehabilitación de los edificios planteada en el Proyecto Restauo_net.
Fuente: Proyecto Restauo_net.

1.12 La Calidad Sostenible

La calidad Q de la residencia en los distritos históricos debe analizarse desde tres aspectos fundamentales: la calidad técnica, la calidad patrimonial y la calidad desde el punto de vista de la sostenibilidad, refiriéndose tanto al entorno como al edificio o la propia vivienda.

El modelo permite estudiar las mejoras relativas a la funcionalidad, seguridad, medioambiente urbano, patrimonio y sostenibilidad, que pueden afectar a la calidad, con el objetivo de llegar a un equilibrio entre todos los aspectos que intervienen.

Como hemos visto en este apartado, la calidad de la rehabilitación podemos entenderla en una doble vertiente, de una parte la calidad técnica que afecta estrictamente al cumplimiento de las normativas y a su aplicación, y de otra, la calidad patrimonial, calidad ésta que pretende recuperar los valores tanto materiales como inmateriales del edificio.

Hoy aparece un nuevo concepto en el ámbito de la rehabilitación, el de la sostenibilidad y que, lógicamente deberá llevar aparejado el concepto de calidad sostenible.

Nosotros entendemos que esta calidad sostenible que, actualmente exige cambios y adaptaciones en los procesos constructivos y la elección de los materiales que hoy en día no están asumidos por la sociedad, en un futuro, cuando sean asimilados por los agentes intervinientes, esta calidad sostenible irá poco a poco convergiendo con la calidad técnica.

En este momento volveremos a tener dos ámbitos de estudio de la calidad, de una parte la calidad patrimonial y de la otra, la calidad técnica que llevará implícita las soluciones sostenibles en el proceso construido.

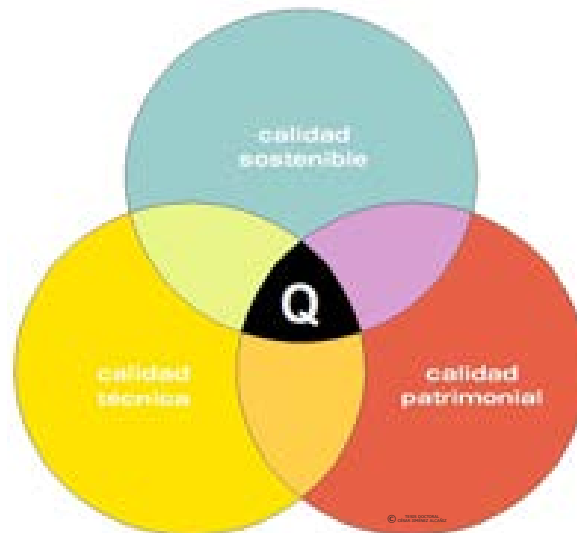


Fig.15. Modelo de calidad Q, (Calidad Total), Técnica, Patrimonial y Sostenible.
Fuente: Elaboración propia.

1.13 Niveles de Protección del Patrimonio Arquitectónico

Para valorar y conocer los diversos niveles de protección del patrimonio arquitectónico vamos a apoyarnos en la memoria del Plan Especial de Protección del Ensanche de Valencia, Russafa Sud - Gran Vía (PEP2), redactado por el Departamento de Urbanística de la Universidad Politécnica de Valencia para la elaboración del Planeamiento de Valencia en este ámbito, y actualmente en vigor.

En cumplimiento de la actual Ley de Patrimonio Cultural Valenciano¹³, tenemos unos criterios: Criterios de confección de los Planes Especiales de Protección de los Conjuntos Históricos (art. 39.2), que básicamente podemos sintetizar en:

1.-Mantenimiento de la estructura urbana y arquitectónica del conjunto y las características generales del ambiente y de la silueta paisajística. Prohibición de modificación de alineaciones, alteraciones de edificabilidad, parcelación ni agregaciones, salvo que contribuyan a la mejor conservación general del conjunto.

2.-El plan especial podrá proponer la ampliación del Conjunto declarado por el BIC.

3.-El plan deberá incentivar la rehabilitación que permita la recuperación residencial, las actividades tradicionales y otras compatibles.

4.-Se debe fomentar la conservación y rehabilitación de los inmuebles (excepto de los declarados 'impropios' que a tal efecto ha de deslindar).

5.-Las nuevas edificaciones y sustituciones se adaptarán al ambiente y a los referentes tipológicos que el mismo plan contemple. Se pueden establecer causas o ámbitos de excepción en los que, previa autorización de la Conselleria competente, pueda tener cabida otro tipo de arquitectura.

6.-El plan debe contemplar un Catálogo de inmuebles protegidos (con detallado régimen de intervención), así como una relación de edificios improprios (fuera de ordenación).

7.-Debe contemplar medidas de ornato de edificios y espacios urbanos (carteles, publicidad, marquesinas...).

8.-El plan debe analizar la estructura viaria (articular la jerarquía del espacio público, accesibilidad y aparcamientos).

9.-Se exigirá documentación detallada para cada intervención que permita analizar la situación de partida y la propuesta.

10.-Ahora aparece un concepto nuevo que es el de la sostenibilidad que habrá que incorporar a la rehabilitación.

En el ámbito objeto de su estudio se incluyó un número de inmuebles que recibe la consideración de Bien de Relevancia Local (BRL), a los efectos de lo previsto en la Ley 4/98 de Patrimonio Valenciano, citada.

El plan elaboró un estudio de los edificios del Ensanche para determinar una base solvente sobre la cual es posible determinar las transformaciones que pueden sufrir los edificios sin perder su carácter específico, incluso referido éste al ambiente general del Ensanche.

¹³ LEY 4/1998 de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciano. Leyes 7/2004 y 5/ 2007 de modificación de la Ley 4/1998.

Este Plan toma como punto de partida el catálogo del Plan General de Valencia; es importante conocer que en este ámbito nos encontramos con 335 edificios catalogados de los 1800 con que cuenta la ciudad de Valencia, lo que nos da una idea de la importancia de este entorno. Nos encontramos con una proporción superior a 1/5.

El motivo es simple, la construcción del Ensanche, como hemos visto en el presente trabajo, se realiza en un periodo dilatado en el tiempo; si admitimos la colmatación total alrededor de los años 60, y hemos visto cómo persisten tipos inicialmente muy distintos y actualmente con criterios no compatibles con los valores arquitectónicos urbanísticos del Ensanche.

Ha quedado identificada en múltiples ocasiones durante el presente trabajo la diferencia que existe entre la arquitectura construida antes de los años 50 y la que se ha construido con posterioridad, en el presente trabajo nos interesan exclusivamente los citados en primer lugar.

El Plan advierte sobre el riesgo de que las cuatro quintas partes de la edificación del barrio, reguladas por las propias ordenanzas, están sometidas a una dinámica de sustitución diferente a la de los edificios protegidos.

“Por otra parte la pequeña proporción de edificios protegidos nos obliga a ser más rigurosos a la hora de permitir sus eventuales transformaciones, en el sentido de potenciar los repristinados y las sobre elevaciones miméticas”¹⁴.

El catálogo del plan estudia la edificación protegida para determinar los elementos fundamentales de las edificaciones, con el fin de establecer los grados de libertad que son admisibles.

¹⁴ Memoria del PEP2. Art 9.3.

“El estudio de la estructura urbana no tiene sentido más que en su dimensión histórica, es decir, la sucesión de transformaciones a partir de un estado anterior. El tipo tiene sentido en relación a un tejido urbano, y éste en relación a una estructura urbana”.

El método seguido en el Plan, que evita una clasificación abstracta o estética, el edificio nos examina como elemento aislado, no es el análisis de los arquetipos sino de los elementos concretos que son parte de un todo y al que por agregación da sentido.

En palabras del equipo redactor, la estructura urbana se estudia a distintos niveles:

- *La parcela construida.*
- *La agrupación de parcelas.*

Y el edificio tomado como objeto se disecciona en diversas partes:

- *Volumen y forma del edificio: es decir, según la relación edificio/parcela, ocupación, volumen, número de plantas y análogas.*
- *Esquema constructivo: sistema que refiere la disposición de la estructura y los elementos portantes del edificio, disposición de crujeas, organización de patios y escaleras y otros.*
- *Programa de vivienda: patrón de distribución interior de locales y estancias, entendiendo aquel como la evolución del programa doméstico en función de cambios de formas de vida.*
- *Sistema de composición: sistema de proporciones compositivas, y estructura de elementos relevantes de la fachada. Esta constituye el interfaz entre los dominios público y privado y es el soporte necesario de los diversos lenguajes arquitectónicos y en su caso estilos.*

Los edificios que forman parte del catálogo son aquellos en los que en su correspondiente ficha se les adjudica alguno de los niveles de protección de los definidos en el Plan.

1.14 Criterios para la objetivación del interés arquitectónico de los edificios

El plan establece tres tipos de valoraciones, las de tipo urbanístico, las de tipo arquitectónico y las de tipo sociocultural.

a.- Valoración Urbanística.

Este primer apartado queda dividido en cuatro campos cuya finalidad consiste en valorar la relación del edificio con su entorno.

- Valor ambiental: se valora el efecto de la presencia del edificio sobre la calidad ambiental de la estructura urbana sobre la que se asienta; en este ámbito se refiere a la pertenencia a alguna de las unidades ambientales reconocidas en el análisis previo.

- Integración en un conjunto homogéneo: el edificio se integra con una serie de edificios en una unidad compositiva superior. Se valora la pertenencia a algún Proyecto Unitario.

- Carácter articulador: el edificio resuelve adecuadamente un ambiente urbano, fondo de perspectiva, chaflán..., articulando el espacio urbano.

- Carácter estructural: valora su interés como elemento representativo, en relación, tanto con la historia urbana local, como con el conjunto de usos y significados del área. Es un elemento singular de la ciudad.

b.- Valoración arquitectónica.

Este segundo grupo de parámetros, lo constituyen tres campos que recogen la valoración del edificio como hecho arquitectónico aislado, es decir: su adscripción a la tipología generadora del tejido, su posible carácter de modelo del mismo y aquellas características que puedan ser objeto de valoraciones dentro de la cultura de la propia arquitectura.

- Adscripción tipológica: se refiere a una de las tipologías propias del Ensanche en función del estudio tipológico realizado.

- Carácter de modelo de referencia: el edificio tiene valores añadidos como patrón de un conjunto de edificios, como modelo de su tipo.

- Referencia cultural arquitectónica: el edificio tiene valores añadidos por ser referencia de la cultura arquitectónica o por representar soluciones singulares válidas en el contexto urbano.

c.- Valoración sociocultural.

- Referencia histórica: se valorará, independientemente del valor arquitectónico urbanístico, su relación con hechos históricos políticos o sociales trascendentes.

1.15 Niveles de Protección en el Plan Especial de Russafa (PEP-2)

Además de conocer lo previsto en el Plan Especial de Russafa, PEP-2¹⁵, deberá aplicarse lo previsto en el Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana¹⁶, la LUV¹⁷ y el ROGTU¹⁸, todos ellos, desde una perspectiva propia, establecen unas categorías de protección de contenido análogo y que se mantienen en las sucesivas aprobaciones de los nuevos textos legislativos.

El plan establece:

NIVEL DE PROTECCIÓN INTEGRAL¹⁹. El nivel de protección integral incluirá las construcciones o recintos que deban ser conservados íntegros por su carácter singular o monumental y por razones históricas o artísticas, preservando sus características arquitectónicas originarias”.

NIVEL DE PROTECCIÓN PARCIAL²⁰. El nivel de protección parcial incluirá las construcciones o recintos que, por su valor histórico o artístico, deben ser conservados, al menos en parte, preservando los elementos definitorios de su estructura arquitectónica o espacial y los que presenten valor intrínseco”.

NIVEL DE PROTECCIÓN AMBIENTAL²¹. El nivel

¹⁵ Plan Especial de Protección del Ensanche de Valencia. Russafa Sud – Gran Vía (PEP-2). Ayto de Valencia.

¹⁶ Decreto 201/98 de 5 de diciembre de la Generalitat Valenciana por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana.

¹⁷ LEY 16/2005, de 30 de diciembre, de la Generalitat, Urbanística Valenciana.

¹⁸ Decreto 67/2006, de 19 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística.

¹⁹ PEP-2. Art 93.

²⁰ PEP-2. Art 94.

²¹ PEP-2. Art 95.

de protección ambiental integra las construcciones y recintos que, aun sin presentar en sí mismos un especial valor, contribuyen a definir un ambiente valioso por su belleza, tipismo o carácter tradicional. También se catalogan en este grado los edificios integrados en unidades urbanas sujetas a procesos de renovación tipológica, políticos o sociales trascendentes.

El último paso para controlar el patrimonio edificado consiste en regular las posibilidades de transformación que pueden soportar los edificios.

Esto se traduce en la definición de las obras que se pueden realizar sin pérdida de los valores reconocidos que se pretenden proteger.

Las obras admisibles se ciñen a controlar la imagen urbana del edificio, es decir, a los parámetros de volumen y forma de los edificios, excepto en aquellos en los que por su relevancia se añade la configuración interna del mismo.

El Plan Especial define los siguientes tipos de obras admisibles:

- *Obras de Conservación.*
- *Obras de Reforma.*
- *Obras de Restauración.*
- *Obras de Reestructuración con conservación de la fachada.*
- *Obras de Sustitución Referenciada según PGOU.*

Obras de conservación. Son las obras necesarias para mantener las condiciones de seguridad, salubridad, ornato público y decoro, según queda definido en el LUV.

Obras de reforma. Son las obras que persiguen la recuperación de la imagen original del edificio.

Son de aplicación en aquellos edificios cuyo valor exige su consideración como unidad constructiva inalterable, y supone el reprimado de todos y cada uno de sus componentes, consistiendo tanto en la eliminación de elementos impropios como en la recuperación de elementos perdidos o desaparecidos.

Esta protección se extiende por tanto a la distribución y acabados interiores de las viviendas, debiendo ser respetados en toda intervención.

El proyecto debe llevarse a cabo sobre la base de pruebas documentales o conocimientos comprobados de su anterior situación.

En el caso de no existir datos fiables, las soluciones de proyecto se deberán verificar según hipótesis razonables de distribución, volumen, tratamiento de materiales, oficios, ornamentación..., en referencia a edificios coetáneos de similares características.

Obras de restauración. Son las obras permitidas en edificios cuya protección se extiende "singularmente" a los elementos que definen su estructura arquitectónica, es decir, fachada principal, fachada posterior, y los elementos comunes: zaguán y escaleras.

Quedan permitidas, por tanto, las obras de redistribución interior de las viviendas, conducentes a su mejora, modernización y adecuación a las normas de habitabilidad. Se prevé especialmente la inclusión de instalaciones y servicios inexistentes por la edad de la edificación, debiéndose compatibilizar las nuevas aportaciones con el carácter del edificio.

En los demás casos, las obras deberán limitarse al reprimado de lo existente. Dentro de las obras permitidas se contempla la sistematización de áticos en caso de estar expresamente grafiado en correspondiente plano de manzana.

Obras permitidas según nivel de protección

NIVEL DE PROTECCIÓN INTEGRAL
Conservación
Restauración

Se puede autorizar, la demolición, añadidos, reposición o reconstrucción de cuerpos primitivos y redistribución interior.



NIVEL DE PROTECCIÓN PARCIAL
Rehabilitación-reforma

Se puede autorizar, cualquier obra siempre que se mantengan los elementos definitorios de la estructura arquitectónica o espacial y la demolición de algunos de los elementos referidos en determinadas condiciones.



NIVEL DE PROTECCIÓN AMBIENTAL
Rehabilitación-reforma

Se puede autorizar, la demolición de las partes no visibles desde la vía pública y la demolición completa con fiel reconstrucción de fachadas y volumen



Fig.16. Niveles de protección previstos en el Plan Especial Russafa Sud - Gran Vía PEP-2
Fuente: Elaboración propia.

Obras de reestructuración con conservación de la Fachada, dividido en dos campos, con conservación de la fachada o con reproducción de la fachada.

Por entender que la fachada es el elemento capaz de definir un determinado ambiente urbano o una determinada tipología edificatoria.

Conservación de la Fachada.

Establece la obligación de mantener la fachada en su integridad, como fábrica de albañilería, como sistema de composición de huecos y elementos de oficio y ornamentales (impostas, balcones, cubrepersianas, carpinterías, etc.), permitiéndose únicamente las obras de reprimado o de recuperación de la imagen original.

Se permite la sustitución de elementos irreparables tales como carpinterías, tomando siempre como modelo de referencia algún elemento original.

La conservación lleva implícita la eliminación de elementos no originales que deterioren la imagen del edificio, calificados específicamente en la ficha individualizada como elementos impropios, así como aquellos, que, no estando citados concretamente en su ficha, contradigan la normativa general de este Plan.

Igualmente deben reproducirse los elementos originales desaparecidos, cuando exista documentación suficiente para su correcta reproducción.

La conservación no excluye la recomposición de huecos en plantas bajas, de acuerdo con la ordenanza, aún cuando no se especifique expresamente en su correspondiente ficha individualizada.

Reproducción de la Fachada.

La reproducción es posible si se dan alguna de las siguientes condiciones: el estado de conservación del edificio hace imposible rehabilitarlo manteniendo la integridad constructiva de la fachada, o el sistema constructivo y el lenguaje arquitectónico del edificio hacen viable su reproducción.

Alteraciones volumétricas

El estudio de los edificios tiene un doble objetivo: Su valoración individual, y la valoración del conjunto. La diferencia de profundidades y alturas relativas de la edificación están producidas por la convivencia de diferentes tipos a largo de la construcción del Ensanche.

Por otra parte se ha podido constatar que durante la **primera mitad de siglo fue práctica habitual la sobreelevación y el aumento de crujías sobre edificios existentes**. Estas operaciones son compatibles con los sistemas constructivos de muro de carga y las alturas habituales para estos tipos edificatorios.

El plan permite algunas sobreelevaciones, por entender que en esos casos se produce una mejora sustancial del entorno inmediato de los edificios, desde el punto de vista de su contribución a la formación de la "escena urbana", es decir, la percepción de conjunto de los paramentos constituidos por la yuxtaposición de fachadas.

La pretensión de estas sobreelevaciones no es otra que regularizar la coronación de dicho paramento de modo que, en la medida de lo posible, no sean visibles medianeras excesivamente altas, siempre que esta regularización sea compatible con las condiciones del estado estructural del edificio mismo.

El plan también precede a regularizar la alineación posterior de la edificación. (Esta modificación en la alineación se produce siempre que suponga una mejora apreciable en la percepción de dichas alineaciones por relación con los edificios medianeros y el conjunto de la manzana, y siempre que sea compatible con los valores del edificio que se protege).

El plan también realiza una clasificación atendiendo únicamente al concepto clásico de "estilo", es decir: la utilización de recursos arquitectónicos, compositivos y/o decorativos que constituyen un lenguaje diferenciado y reconocible constatado y codificado como tal en la historia de nuestra cultura arquitectónica.

En la mayor parte de los casos, este "estilo" se limita a la composición/ decoración de las fachadas y sus elementos, y se extiende en ocasiones a los zaguanes.

La clasificación de los "estilos" referidos es la siguiente:

- *Eclecticismo académico*
- *Eclecticismo Neobarroco o Casticista*
- *Modernismo*
- *Racionalismo – International Style*
- *Escuela de Madrid*
- *Sin adscripción*

El plan también regula las obras permitidas en las cubiertas de los edificios protegidos con el criterio de que la cubierta sea parte constitutiva de su forma.

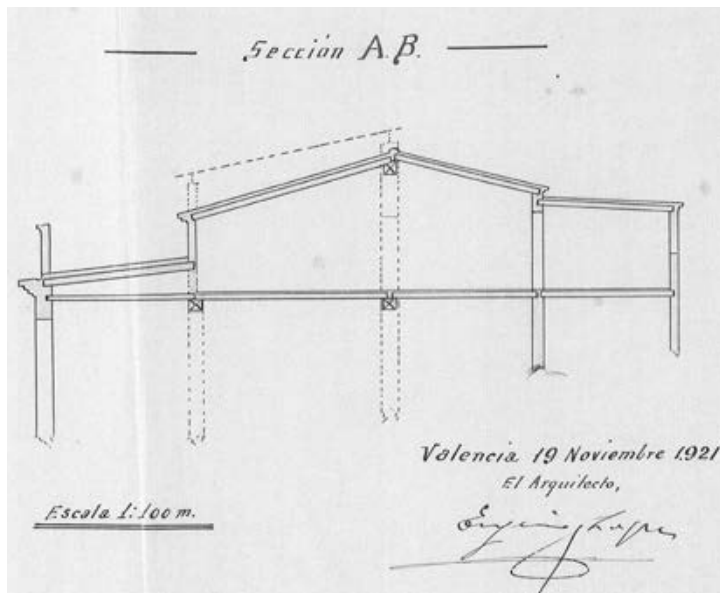


Fig.17. Expediente de sobre elevación de 1921, del edificio situado en la calle número 25 sin número, hoy calle Puerto Rico. Fuente: Archivo histórico municipal.

Fig.18. Sobre elevación sobre un edificio protegido del Ensanche (tipo PB+III), en la Gran Vía Germanias nº 43 del año 1995. El edificio pretende regularizar la altura de cornisa, sin alcanzar al edificio a su izquierda. Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

1.16 Estudios de mejora de la eficiencia energética de los edificios

La llegada del movimiento moderno y la fuerte demanda de vivienda a partir de los años cuarenta en España, supuso un cambio radical en los sistemas constructivos de las mismas, obteniéndose lamentablemente viviendas de muy baja calidad, y que además de presentar patologías constructivas que van más allá del objetivo de este proyecto, suponen un parque residencial obsoleto con fuertes pérdidas térmicas y con unos costes de climatización inasumibles con los requisitos actuales y necesidades medioambientales.

Puesto que sólo un 25 % del Barrio está afectado por este conjunto de viviendas, citaremos los estudios realizados por el IVE (Instituto Valenciano de la Edificación), para el conocimiento de este problema.

Como expuso Begoña Serrano en su ponencia, en breve será publicada, una "Caracterización de las Tipologías Constructivas del parque de viviendas construidas entre 1950 y 1980" que servirá de bibliografía específica y de consulta para constructores, arquitectos, etc²².

Dicho estudio aporta soluciones para mejorar energéticamente la envolvente térmica de dichas tipologías (economía, técnica, sostenibilidad), y para mejorar energéticamente tanto los edificios existentes como los de nueva planta futuros.

Dicho trabajo puede ser complementario a nuestro estudio, que pretende conocer el comportamiento térmico de los edificios construidos con muro de carga y soluciones constructivas tradicionales.

²² Ponencia de BEGOÑA SERRANO. Jornadas "Regeneración urbana integral, revitalización de barrios y rehabilitación energética de edificios existentes. Nuevas estrategias y modelos de gestión eficientes". 2010.

Igualmente el Proyecto TABULA²³, proyecto europeo perteneciente al programa Internacional Energía Inteligente, tiene como objetivo el crear una estructura armonizada de tipologías edificatorias a nivel europeo, basada en los parámetros que afectan a la eficiencia energética de los edificios.

Cada tipología queda definida mediante edificios tipo con parámetros específicos, entre los cuales los más importantes son:

- *El periodo constructivo, los métodos y materiales de construcción empleados.*
- *La geometría, características, superficie de la envolvente térmica y ratio de las áreas en relación al volumen del edificio.*
- *Tamaño del edificio.*
- *Localización regional.*
- *Y aquellos otros parámetros que afecten al consumo de energía (tipo y antigüedad de los equipos de climatización).*
- *Y la localización regional.*

Un catálogo de tipologías nacionales para cada país, nos dará una visión general de la eficiencia energética de los edificios representativos y del ahorro energético que se podría alcanzar con las medidas.

1.17 La sostenibilidad urbana

Enlazando con el apartado anterior la pregunta es cómo podemos conseguir edificios sostenibles cuando se rehabilitan en zonas en las que sus edificios están protegidos.

Actualmente son muchos los foros de debate en los que se están tratando estos temas y que lógicamente deberemos continuar nuestra investigación para

²³ TABULA (Typology Approach for Building Stock Energy Assessment) "Propuesta tipológica para la evaluación energética del parque edificatorio". www.building-typology.eu

profundizar en el conocimiento de las soluciones que nos permitirán alcanzar los objetivos.

A título de ejemplo citar el Foro para la Edificación Sostenible de la Comunidad Valenciana, en el que a través de sus seis mesas de debate se están aportando propuestas para mejorar la sostenibilidad.

Basta citar a título de ejemplo la Jornada “Criterios para el Diseño y Construcción de Edificios Sostenibles”²⁴, celebrada el 9 febrero de 2011 que, organizada por la Generalitat valenciana, el Instituto Valenciano de la Edificación, en el marco de las actividades desarrolladas por el Foro ESCV.

Podemos encontrar información detallada de esta jornada en el siguiente enlace:

<http://www.five.es/cursos-jornadas/criterios090211/criterios.php>

En esta jornada formativa se habló sobre “La Sostenibilidad en la Edificación en el contexto actual” (Jimenez Alcañiz, Cesar), “Análisis Bioclimático. Sistemas Pasivos” (Alonso Monterde, Mar), “Ahorro de Energía. Sistemas activos” (Soto francés, Laura), “Eficiencia en el consumo de agua” (López Patiño, Gonzalo) y finalmente “Elección de materiales y gestión de residuos generados” (Ruiz Comes, Ana).

No pretendemos extendernos en este apartado que será el punto de inicio del siguiente trabajo de investigación, pero podemos resumir diciendo que la edificación sostenible tiene como principal objetivo la reducción de los impactos ambientales causados por los procesos de construcción, uso y derribo de los edificios y paramentos urbanizados. En la actualidad es imprescindible incorporar estos criterios sostenibles a cualquier edificación.

²⁴ Jornada Criterios para el Diseño y Construcción de Edificios Sostenibles. IVE. 2011.

Por ello los agentes implicados en las diferentes fases constructivas deberán analizar las estrategias y herramientas actualmente disponibles. También se establecerán las pautas a seguir en aspectos relacionados con el diseño bioclimático, las herramientas de evaluación de la sostenibilidad, los criterios de selección de materiales adecuados y finalmente la eficiencia energética.

Esperamos que este trabajo sirva para facilitar con la metodología propuesta las soluciones óptimas para conseguir nuestro objetivo.

1.18 Viviendas de Bajo Consumo energético

Hemos visto en apartados anteriores cómo es necesario introducir cambios en las técnicas de la construcción de nuevos edificios y la rehabilitación de los ya existentes, y en las nuevas exigencias de ahorro energético que están condicionando los diseños y soluciones constructivas de los edificios.

Ahora tendremos la obligatoriedad de conseguir que nuestras viviendas sean de bajo consumo energético (viviendas NZEB), y con ese trabajo se pretende reflexionar e introducir las líneas de trabajo posteriores para conseguir que las exigencias de este tipo de viviendas puedan ser incorporadas en el parque de viviendas existentes, haciendo especial hincapié en aquellos edificios que bien estén protegidos o catalogados individualmente, o que se encuentren en zonas históricas o con determinados intereses paisajísticos por su entorno.

En este apartado vamos a conocer qué elementos básicos para el diseño de viviendas de bajo consumo, cuyo objetivo es controlar térmicamente un ambiente para garantizar el bienestar de los ocupantes y para la buena conservación los objetos que contienen.

Estrategias para el control térmico del edificio	
Control del micro-clima en el entorno del edificio	Superficies "frescas"
	Utilización de vegetación y del agua
Control de las cargas Internas	Utilizar iluminación natural
	Sistemas de iluminación natural eficiente
	Electrodomésticos eficientes
Forma y Tipología del edificio	Relación superficie-volumen (compacidad)
	Orientación
Estructuras opacas	Aislamiento térmico
	Inercia térmica
	Posición relativa del aislamiento y de la masa
	Características superficiales de los materiales (absorción y emisividad)
	Sombreamiento de las superficies
Estructuras opacas	Dimensiones y orientación
	Características térmicas, y ópticas Factor solar.
	Sistemas externos de sombreadamientos de huecos
Ventilación	Caudal de aire
	Renovación de aire, calidad del aire
	Ventilación de confort
	Ventilación nocturna
Técnicas para importar o exportar energías procedentes de pozos o energía natural	Intercambiador de calor, enfriamiento evaporativo, etc.

Fig.19 y 20. Estrategias para el control térmico viviendas y portada del libro Fuente. Edificios NZEB.

Podemos afirmar que la demanda neta de energía útil del edificio necesaria para obtener el control térmico deseado depende de las características geométricas y térmicas del edificio, así como de sus cargas internas.

Los parámetros climáticos que tienen influencia directa en el flujo energético del edificio son la temperatura del aire externo, la radiación solar, la velocidad del viento, y la posibilidad de usar fuentes de energías renovables. Además, es necesario conocer adecuadamente el lugar donde se ubica el edificio.

Uno de los principales objetivos en el futuro será la reducción en el empleo de equipos "activos", es decir, equipos que consuman energía, deberemos aplicar un alto nivel de aislamiento térmico, uso de equipos y electrodomésticos de bajo consumo energético, recuperación del calor a la salida del aire caliente mediante intercambiadores de calor.



En la publicación, Edificios NZEB, "Propuesta para la normalización y el diseño de edificios de bajo consumo energético"²⁵, encontramos algunas de las estrategias actuales para diseñar viviendas de bajo consumo energético, como veremos, algunos de sus condicionantes van a ser de difícil cumplimiento para el caso de rehabilitación edificios en entornos protegidos. Veamos pues algunos de estos criterios:

La compacidad

La compacidad o factor de forma influye de manera significativa sobre las pérdidas térmicas. El intercambio térmico entre el interior y el exterior de un edificio se realiza a través de la epidermis de éste, la superficie de sus cerramientos, cuanto mayor sea su superficie (S) que envuelve su volumen (V) calentado, tanto más elevado es su intercambio térmico. Para ser energéticamente eficiente un edificio, debe darse una baja relación entre S/V, relación entre la superficie de la envolvente aislada y el volumen climatizado.

Por el hecho de tener una forma del edificio compacta, no se debe renunciar necesariamente a los entrantes y a las formas incluyendo balcones, terrazas, siempre fuera de la envolvente térmica.

La ubicación en el espacio

La orientación hacia el sur es la mejor elección por dos motivos: la fachada orientada al sur recibe el máximo de la radiación solar en invierno (que es cuando ésta es más necesaria), en verano, cuando interesa evitar el sobre calentamiento el sol se encuentra alto sobre el horizonte y el edificio recibe menos radiación.

La superficie óptima de los huecos de la fachada sur debe ser del orden del 40% de la superficie (en nuestra latitud 30% normalmente es suficiente).

Un incremento de la superficie vidriada al 50% de la fachada nos permitirá mejorar de modo significativo las ganancias solares en invierno pero puede incrementar las pérdidas energéticas; por el contrario, en verano puede ocasionar un sobre calentamiento temporal del espacio que reduzca la sensación de confort térmico.

Una reducción de la superficie por debajo del óptimo reduce el peligro de sobrecalentamiento en verano, pero al tiempo reduce la iluminación natural y aumenta el consumo energético necesario para la iluminación artificial.

De este modo, el eje principal de la vivienda NZEB queda orientada Sur-Norte lo que supone que:

- *La fachada Sur recibe tres veces más radiación solar en verano que en invierno.*
- *Las fachadas Este y Oeste reciben 2,5 veces más radiación solar en verano que en invierno.*
- *La fachada Norte recibe poca radiación y casi toda en verano.*

En el hemisferio Norte las habitaciones de mayor uso, (donde pasamos más horas) deben estar dirigidas al Sur, en la fachada Norte deben minimizarse la presencia de ventanas.

En el presente caso la orientación es algo que no podemos controlar y que vendrá prefijado por la ubicación del edificio en la manzana en la que se encuentre.

No obstante, este parámetro lo podemos tener en cuenta a la hora de revisar posibles cambios de ubicación de las piezas de la vivienda y en ocasiones alternar la posición de las zonas de dormitorio con las zonas de estar.

²⁵ SERNA, F., LLORENTE, J., MANTECA, F., CENER. Edificios NZEB.

En el caso de las viviendas situadas en las manzanas de gran tamaño, estas viviendas pueden tener dos orientaciones en función de las dos fachadas a las que tienen vistas.

Ganancias térmicas

En el apartado de ganancias térmicas no existirá diferencia entre los edificios de nueva planta y los edificios rehabilitados; básicamente debemos tener en cuenta el calor generado por las personas, el calor generado por los electrodomésticos y el calor generado por los equipos de iluminación.

Aquí pueden aplicarse las normas genéricas de apagar los electrodomésticos cuando no se utilicen o ser lo más eficiente posibles, usar realmente luz natural o en su caso iluminación de bajo consumo o con tecnología LED.

Mención especial merece la elección de los colores y los acabados de las paredes interiores para que la reflexión de la luz natural o artificial sea lo mejor posible.

Pérdidas

Inevitablemente los diversos cerramientos del edificio no son capaces de confinar permanentemente el aire a la temperatura deseada y por los diversos elementos que forman la envolvente se pierde energía, por ello, es sumamente importante prever que las partes opacas dispongan de un importante aislamiento térmico, que las ventanas dispongan de carpinterías estancas y con sistemas de aireación regulables, y que los vidrios sean como mínimo dobles.

Las pérdidas más importantes se localizan en las cubiertas de los edificios, seguidas de los cerramientos de fachadas.

Cerramientos, huecos y carpinterías

Los cerramientos de huecos tienen un rol esencial en los edificios NZEB, que deben garantizar un alto nivel de aislamiento térmico y al tiempo asegurar la estanqueidad al aire, manteniendo un elevado nivel de iluminación.

Las carpinterías utilizadas en los edificios convencionales vienen a causar unas pérdidas que se sitúan alrededor del 20% del total, en consecuencia, ésta es una parte débil del sistema y por lo tanto debemos de prestarle especial atención.

Las carpinterías pueden ser fabricadas en diversos materiales, lo común son las carpinterías de madera, que son la solución tradicional, a éstas hay que añadir dos alternativas que son las de aluminio y las de PVC, en ambos casos hay que prestar especial atención a los siguientes puntos: el peso de los vidrios que vamos a instalar posiblemente de 3 ó 4 veces mayor peso, la incorporación de aislamiento inyectado en el interior de los perfiles, y la existencia de un sistema de doble rotura de puente térmico.

Tenemos que valorar la posibilidad técnica de, además de la madera, utilizar soluciones basadas en el aluminio y el PVC para las carpinterías exteriores, aunque con dimensiones de las escuadrias más parecidas a las de la madera incluso si aumentamos su dimensión, para garantizar que la proporción y composición de las carpinterías encajen con los edificios catalogados o protegidos.

Además, las carpinterías de PVC o metálicas tienen buenas prestaciones, sin embargo, desde un punto de vista de "sostenibilidad" las de madera son las más adecuadas.

Sombreamiento

Se llama "sombreamiento" a las medidas que tomaremos en nuestro proyecto para garantizar en determinados momentos que el sol no sobrecaliente nuestro edificio, ni en sus partes opacas ni en los huecos.

Este es uno de los apartados que quizás sea de más difícil aplicación, porque la colocación de elementos salientes o elementos pasivos para el control solar pueden afectar de un modo muy importante a la composición, diseño y aspecto final de la edificación.

Habitualmente este apartado se basa en prever salientes en forma de terrazas o viseras para que proyecten sombras sobre las fachadas. Otra estrategia consiste en plantar, a una distancia conveniente de éstas, árboles de hoja caduca que en verano proyecten sombras y que en invierno no frenen el paso de los rayos solares. Obviamente esta estrategia debe aplicarse en nuestro caso sobre la calle y no sobre el edificio.

En los huecos aplicaremos las protecciones solares que son imprescindibles para controlar la captación solar directa durante todo el año pero especialmente en verano, evitando el sobrecalentamiento.

Hay dos grandes sistemas que acompañan a las aperturas: las fijas y las móviles. En invierno se busca una protección de los efectos de la luz (deslumbramiento.) y no del calor, y por lo tanto es adecuado colocar los elementos de control solar en la cara interior del vidrio.

Al contrario que en verano que se quiere proteger del calor y por lo tanto se debe colocar en la cara exterior del vidrio y mejor separado para tener un entorno inmediato más fresco.

Las protecciones móviles exteriores (toldos, persianas, pórticos, umbráculos, etc.), son adecuadas en orientaciones sur y en orientaciones este y oeste (persianas con lamas orientables verticales).

Ventilación forzada

En un edificio de bajo consumo se crea frecuentemente un conflicto entre una buena ventilación y el ahorro de energía: mayor ventilación significa menos ahorro energético, por ello se impone definir el nivel óptimo de renovaciones de aire.

En general se considera necesario un nivel de renovación de aire en volumen entre los 0,4 y 0,8 m³/veces por hora, aunque algunos autores consideran suficiente, para un edificio de bajo consumo un nivel de renovaciones comprendido entre 0,25 y 0,37 m³/h. Sin embargo es necesario, no solamente tener en cuenta el ahorro energético, sino también la calidad de vida de las personas, que depende de la calidad del aire.

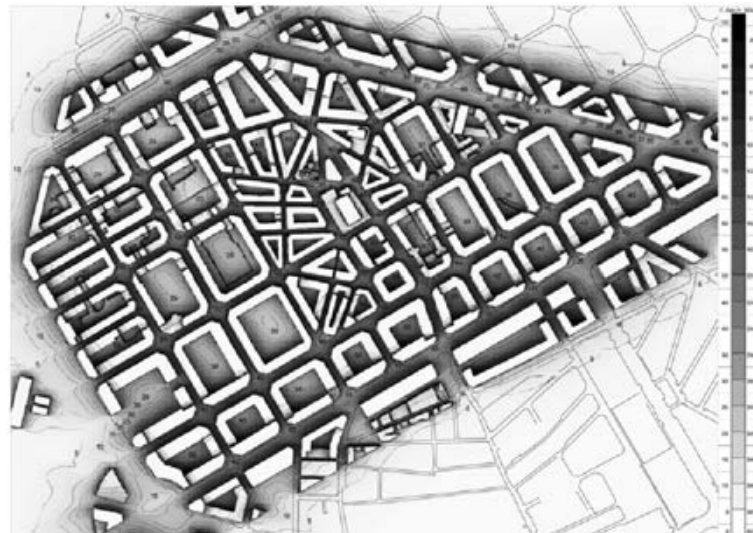


Fig.21. Estudio de soleamiento en el barrio de Russafa.
Fuente: Proyecto ABCDevelopment.

Una apropiada ventilación, mecánica o natural, permite mezclando el aire en el ambiente interior y realizando un diseño que asegure que este aire se desplaza y se distribuye en el volumen o en los diferentes espacios, de modo que permita la disolución de los contaminantes y obtener la calidad de aire deseada.

Este apartado queda por incorporar los avances actuales en materia de geotermia y la ubicación de los intercambiadores de calor siempre que la composición y distribución del edificio lo permita.

Fachadas ventiladas

En el caso de las fachadas ventiladas es obvio que pueden existir restricciones para su ejecución en ámbitos históricos artísticos, no obstante se da una somera explicación para su posible implementación en fachadas interiores.

Consiste en un sistema de revestimiento formado por una lámina paralela a la fachada, fijada a esta mediante perfiles especiales, la parte externa estará revestida por un aislamiento térmico, y entre éste y la lámina externa se extiende una cámara de aire de ancho variable según las necesidades del proyecto.

La fachada ventilada facilita la transpiración de la misma y la protege de la lluvia y el viento; su uso correcto implica la ausencia de condensaciones intersticiales.

Las ventajas de la fachada ventilada son que reduce el calentamiento de la fachada en verano, y en consecuencia la transmisión del calor al interior del edificio, incrementándose la eficiencia energética de éste entre un 25 y un 40%.

En trabajos de rehabilitación de edificios es una solución idónea ya que permite optimizar el aislamiento térmico de éstos, reduciendo los puentes térmicos,

y al ser una instalación por el exterior minimiza las molestias a los vecinos del inmueble.

El sistema de fachada ventilada constituye un buen complemento para reducir el ruido que llega a las viviendas e incrementar la seguridad contra incendios. Los sistemas de revestimientos son intercambiables de modo que el aspecto del edificio puede modificarse sin gran coste.

El muro trombe

Creemos de casi nula implantación las posibilidades que el muro Trombe nos otorgaría, como consecuencia de que éste se trata de un elemento constructivo que permite regular el paso del flujo del calor a través de la fachada o cerramiento del edificio.

El muro Trombe, también conocido como muro Trombe-Michel, es un muro orientado al sol, el muro está constituido por materiales capaces de acumular calor bajo el efecto de masa térmica (tales como piedra, hormigón, o adobe), se complementa con una cámara de aire y un cerramiento de vidrio de alto nivel aislante.

El muro de Trombe trabaja básicamente absorbiendo radiación solar en la cara exterior y transfiriéndolo a través de la pared por conducción. Tiene orificios de ventilación en la pared para distribuir mejor el calor dentro de una habitación, por convección, exclusivamente durante las horas de luz. Consiste básicamente en una pared gruesa de entre 20 y 40 cm, frente a la cual se instala una fachada de vidrio, preferiblemente doble. La fachada de vidrio se coloca entre 70 y 150 cm de la pared para generar una cámara de aire, en la cual no se puedan producir efectos conductivos.

El muro debe pintarse o recubrirse de material negro por la parte exterior para absorber parte del espectro

solar visible y emite una pequeña porción del rango infrarrojo. Esta absorción transforma esta luz en calor en la superficie de la pared y disminuye la reflexión.

Está claro que el impacto de una pared de grandes dimensiones de color negro sobre el entorno puede ser importante, pero se citan, dada la posibilidad que se tiene en espacios que no sean visibles desde el espacio público.

El albedo

Si bien uno de los objetivos principales de este estudio no es el cromático, desde el punto de vista energético debe definirse el concepto del albedo; éste es la relación, expresada en porcentaje, entre la radiación que cualquier superficie difunde por reflexión y la energía incidente.

Las superficies claras tienen valores de albedo superiores a las oscuras, así como las brillantes están por encima de las mates.

El albedo medio de la Tierra es del 30-32% de la radiación que proviene del Sol.

Consecuentemente el color de la superficie externa del edificio determina la cantidad de radiación solar que será absorbida por aquella parte del edificio. Se pueden utilizar diferentes colores para las cubiertas o para cada una de las fachadas, en función de la orientación de éstas, escogiendo los colores claros o el blanco para aquellas paredes más expuestas a la radiación solar directa.

Todo ello con la intención de reducir la temperatura superficial en verano y la cantidad transferida al interior del edificio. No obstante, las particularidades estéticas del edificio, así como las consideraciones patrimoniales de la intervención, pueden ser una limitación a la hora de emplear esta técnica.

De todas formas, existen en el mercado revestimientos y pinturas "selectivas" que, sin ser necesariamente caras, son capaces de reflejar una amplia fracción de la parte infrarroja de la radiación solar.

El control del microclima en las zonas adyacentes al edificio. En el caso de edificación de nueva planta podríamos elegir algunos de estos parámetros que se van a detallar, lógicamente en el caso de la ciudad consolidada no será posible su modificación.

El control del microclima sería, pues, un elemento a tener en cuenta para el caso de nuevos desarrollos urbanísticos en el que la posición de la edificación dentro del territorio podría verse mejorado, con obtención de un microclima en zonas adyacentes al edificio, o para el caso de que pudieran habilitarse los espacios interiores de las manzanas.

Los cerramientos opacos

Finalmente los edificios NZEB deben de tener cerramientos que den altas prestaciones en sus partes opacas, $U < 0,15 \text{ W/ (m}^2\text{oK)}$, para obtener estos valores es necesario en general cumplir:

- *Los aislamientos perimetrales serán de alrededor de 15-25 cm.*
- *Las cubiertas tendrán un espesor aislante de alrededor de 15-30 cm.*
- *Los huecos de ventanas dispondrán de una transmitancia térmica $U < 0,8$.*
- *Ausencia de puentes térmicos.*
- *Las ventanas estarán montadas en el intradós de la pared, de manera que el aislamiento cubra como mínimo 5 cm. del marco de la carpintería.*

Estos cerramientos deben estar preparados, no solamente para garantizar el confort en invierno, sino también en verano.

El futuro de la Rehabilitación Residencial y su mejora energética

En el apartado anterior hemos visto las opciones que se plantean para conseguir una vivienda de nueva planta de bajo consumo, pero una de las principales dificultades del futuro de la mejora residencial, será la rehabilitación del parque de viviendas existentes y la renovación de áreas consolidadas de nuestras ciudades. Actualmente son muchos los resultados conseguidos en la promoción y construcción de nuevos edificios, siendo muy escasos los resultados en materia de eficiencia energética en la rehabilitación residencial.

Mientras que en el caso de la Rehabilitación, como ya se ha planteado en el presente trabajo, se puede dificultar la mejora de la eficiencia energética aun más, primero por la posible compatibilidad constructiva de las propuestas existentes y segundo en el supuesto que el edificio a rehabilitar, además se encuentre protegido o catalogado por el Planeamiento vigente.

El reto futuro es conseguir soluciones compatibles con la complicada tarea de mejorar la eficiencia energética de nuestras ciudades. La Asociación de Promotores Públicos, ha editado un "Catálogo de Buenas Prácticas"²⁶ de Eficiencia Energética en Vivienda Protegida, en el que podemos encontrar las primeras acciones en este campo en España.

1.19 Barrios de Bajo Consumo Energético. El modelo Mediterráneo

El objetivo de este trabajo es que las estrategias citadas en este apartado puedan ser evaluadas en base al estudio morfológico y tipológico que hemos realizado. La metodología aquí expuesta será desarrollada para conseguir este objetivo.

AVS, ha editado otro catálogo de "Buenas Prácticas de Revitalización Urbana"²⁷, en la que se mencionan algunas actuaciones de Regeneración Urbana, a nivel de barrio que podrían ser evaluadas con la metodología propuesta en este trabajo.



Fig.22 y 23. Portadas de los libros de Buenas Prácticas de Eficiencia Energética y Revitalización Urbana, editados por la Asociación de Promotores Públicos de Vivienda y Suelo (AVS).

²⁶ JIMÉNEZ ALCAÑIZ, César; ASENSI VALLS, Presentación: "Buenas Prácticas de Eficiencia Energética en Vivienda Protegida". Valencia. Asociación Española de Promotores Públicos de Vivienda y Suelo. 2010.

²⁷ JIMÉNEZ ALCAÑIZ, César; ASENSI VALLS, Presentación: "Revitalización Urbana. Buenas Prácticas". Valencia. Asociación Española de Promotores Públicos de Vivienda y Suelo. 2008.



Fig.24. Estrategia de Conexión de Russafa con el futuro Parque Central y el Jardín del Túria, convirtiéndolo en un Barrio de Bajo consumo energético
Fuente: Elaboración propia, a partir de la fotografía aérea de Valencia (AUMSA 2004) y anteproyecto para el Parque Central de Kathryn Gustafson

2.1 Elementos para el análisis urbano

APARTADO 2

2.1 Elementos para el Análisis Urbano

En palabras de Manuel de Sola Morales, la fuerza singular de la Teoría General de la Urbanización de Cerdá, es la de haber entrado en una organización modernamente científica de sus conceptos a través del análisis urbano. Un análisis estructural de los elementos y relaciones que componen el sistema urbano.

Así pues, Cerdá, en los artículos 35 y 38 del Pensamiento Económico del Proyecto de Ensanche de Barcelona, nos dice:

“la calle y hasta la plaza es un accesorio, pero accesorio necesario, indispensable y en rigor de verdad una parte integrante del mismo edificio, parte tan esencial como la misma puerta, puesto que no puede existir casa alguna sin entrada, ni entrada sin camino practicable que haya el acceso”²⁸.

Igualmente en la Teoría de la Viabilidad Urbana de 1861, el “espacio lleno” será elevado a la categoría de edificación o habitabilidad y el espacio vacío a la de la viabilidad o viabilidad urbana al entender que

“La edificación y la viabilidad son dos ideas correlativas e indisolubles de las cuales una no puede existir sin la otra, no puede concebirse la viabilidad sin edificación como su punto de partida y de término, así como tampoco puede concebirse la edificación sin la viabilidad, como medio de acción, de movimiento, de manifestación de la vida del hombre...”

...La casa es el principio y fin de la viabilidad; y si ésta es tan importante en las grandes ciudades, es porque en ellas hay un número crecidísimo de

²⁸ CERDÁ, I. “Pensamiento Económico del Proyecto de Ensanche de Barcelona”. 35 y 38.

casas que multiplican y complican las direcciones del movimiento”²⁹.

“Poco después, Cerdá abandonaría esa idea central de la vinculación calle-casa, como elemento esencial del desarrollo generador de las múltiples soluciones, y tomaría la manzana, que luego en su Teoría General del Urbanización llamaría intervías, como la entidad esencial del cuerpo urbano, ascendiendo de escala y abandonando el nivel primario de casa albergue, al concebir la manzana, para sus fines proyectuales, como un espacio necesariamente cerrado, extenso, limitado por una red o malla infinita de vías y de proporciones cuasi rectangulares rediseñadas desde el marco espacial o territorial, concepto formalista que ya no dejaría nunca”

A partir de este momento, para Cerdá, la manzana es la primera entidad elemental de la población, la calle es un apéndice indispensable, complemento preciso de la vivienda, y como hemos visto también, estructura la relación entre la calle y el edificio.

Si partimos del supuesto de que el ensanche de Valencia “comparte en parte” la filosofía de crecimiento de la ciudad, podemos partir del supuesto de que, a través de los elementos básicos del crecimiento de la ciudad, podemos entender la situación actual de la misma.

No estamos haciendo un estudio urbanístico en el presente trabajo y, sin perder rigor en la metodología analítica, proponemos estudiar la ciudad a través de sus elementos básicos de ordenación, la parcela como resultado de la transformación de un suelo agrícola en la ciudad, la calle como elemento necesario para facilitar el acceso al edificio y garantizar su viabilidad, y finalmente la manzana como elemento conceptualmente más importante en los ensanches de las ciudades.

²⁹ CERDÁ, I. “Teoría de la Viabilidad Urbana”. 842.

2.2 La Parcela

Empecemos pues hablando de la Parcela, que independientemente del tipo, y de la forma común, puede afirmarse que, con carácter general, y en el marco del Ensanche cuya unidad edilicia es la manzana, la forma de la parcela es uno de los determinantes de la forma del edificio.

La lógica de la parcelación descansa en el reparto de los segmentos de alineación de calle -fachadas- y en la regularización de las medianeras. Sin embargo, en el caso del Ensanche, la existencia de una lógica a priori en la partición de fincas no parece definida con nitidez.

Así, las parcelas se trazan subdividiendo la finca resultante en solares de dimensiones frontales a todas luces próximas a lo que se concebía como solar elemental, comprendidos entre 10, 50 y 12,50 metros (aproximadamente 45 y 55 palmos valencianos).

Por consiguiente, se puede dividir la anchura de fachada de los edificios en tres grandes intervalos:

- Parcelas de Edificios de anchura comprendida entre 9 y 11 m.

La justificación de la clasificación expuesta es inmediata; los edificios del primer intervalo definen un tipo que se resuelve en fachada mediante tres vanos de luces, y albergan un piso por planta, excepcionalmente dos y muy exiguos.

- Parcelas de Edificios de una anchura comprendida entre 11 y 14 m.

Los del segundo se resuelven con tres o cuatro vanos de luces y suelen albergar dos pisos por planta,

- Y finalmente Parcelas para Edificios que exceden de 14 metros, sin que en casi ningún caso sobrepasen los 25 metros.

Estos se resuelven en cinco o más vanos y albergan dos pisos holgados por planta o corresponden a casas patricias.

Por ejemplo, el edificio de la calle Segorbe 6 y 8, es uno de los escasos supuestos en los que su parcela supera los 14 metros en el Barrio de Russafa, y en el presente caso se trata de un edificio que compositivamente une en el eje central a dos edificios idénticos, conformando una unidad compositiva mayor.



Fig.25. Edificio en la calle Segorbe nº, 6 y 8, una de las pocas parcelas de uso residencial de gran dimensión del Barrio.

Fotografía: Jiménez Alcañiz, C

2.3 La Calle

En la ciudad tradicional los límites entre lo público y lo privado están claros: la edificación y el viario son el positivo y negativo de la subdivisión del suelo.

“La calle y la plaza conforman el espacio libre público, y el acto de trazar una calle implica automáticamente definir alineaciones a las que se ajustarán los edificios; la fachada es la frontera, y el suelo situado detrás de ella es privado y se edificará acorde con la libre iniciativa de los particulares, matizado únicamente por las normas de carácter higiénico y de regulación de densidad que poco a poco se van introduciendo como ordenanzas”³⁰.

En este estudio veremos cómo se produce la transición de la carencia total de ordenanzas a la aplicación del primer Reglamento de Policía Urbana par a la ciudad de Valencia en 1844.

Con posterioridad a las ordenanzas, se ha ido regulando con mayor intensidad la edificación hasta llegar a las presentes regulaciones urbanísticas.

Por ello, existe una clara relación entre edificación y el viario, y relieve y fachada coinciden con la limitación física entre lo edificado y no edificado como la delimitación jurídica entre lo público y lo privado.

“Las calles y plazas tienen vida porque son la válvula de escape, y son lo que se hace legible y a la vez singular y especifican la estructura de la ciudad.”³¹

En la ciudad tradicional tenemos un suelo público claramente definido, que es el de las calles y las plazas, un suelo no edificado, un suelo libre de naturaleza física y jurídica continuo.

³⁰ PÉREZ IGUALADA, J.: “Manzanas Bloques y Casas”.

³¹ PÉREZ IGUALADA, J.: op.cit.

Este espacio libre es el objeto del proyecto urbanístico clásico.

Tenemos tres modalidades de ocupación del suelo:

- **Espacio libre público**, física y jurídicamente continuo y con papel estructurante: son las calles y plazas, la huella blanca (en referencia a el color de sus gráficos) que permite leer el plano de la ciudad.

- **Espacio edificado privado**, jurídicamente discontinuo (subdividido en diferentes propiedades) pero físicamente continuo: su lectura de conjunto es la de lleno, la de sonido compacto (la huella negra), dada la contigüidad de las edificaciones entre medianeras.

- **Espacio libre privado**, física y jurídicamente discontinuo y separado del espacio libre público. (Las pequeñas huellas blancas aisladas que no tienen papel estructurante)”

Los espacios del tipo 2 y 3 no se proyectan desde el urbanismo sino que únicamente se dictan normas para reglamentar su construcción en forma de ordenanzas. El espacio del tipo número 1 es el objeto del urbanismo.

En este estudio intentaremos pues estudiar la evolución de la calle dentro del ensanche y a su vez su relación con la morfología de las manzanas.

Igualmente, el autor define, el modo en que se ha ocupado el suelo en la ciudad industrial y nos sirve para describir lo acontecido en Valencia, “existen diferencias entre la ciudad preindustrial y la ciudad industrial”.

La primera diferencia concierne al carácter más o menos proyectado del espacio libre público.

En la ciudad preindustrial, las calles y los edificios forman un conjunto indisociable en el que cada uno de los elementos determina y a la vez es determinado por el otro.

En la ciudad industrial, en cambio, la calle se proyecta: el trazado viario aparece como sistema autónomo previo a los edificios. Es el nuevo concepto de infraestructura que va asociado a nuevos mecanismos de gestión entre los que se encuentran el urbanismo como disciplina que trata el proyecto de esas calles.

En el caso que nos ocupa no podemos ver cómo el ensanche de la ciudad (Ciudad industrial), se dibuja sobre la traza de la ciudad existente la (ciudad preindustrial), pudiendo ser un motivo de estudio diferenciado la superposición de estos dos conceptos de ciudad.

La segunda diferencia fundamental entre la ciudad preindustrial y la ciudad industrial, se refiere a las características del relleno edificado. En la primera, el relleno edificado está constituido básicamente por casas unifamiliares.

En la ciudad industrial en cambio, el tipo básico que constituye el reedificado, es la casa colectiva, el inmueble de pisos de alquiler.

Esta casa colectiva sufre una progresiva densificación tanto en altura como en la ocupación del suelo, quedando los patios, los espacios libres privados, reducidos a unos mínimos indignos.

Ésto se hace, además, sobre los tejidos existentes (para el caso Núcleo histórico de Russafa), conservando tal cual un espacio libre público que se creó para una edificación mucho menos densa. Es el fenómeno de sobresaturación del Suelo Urbano⁵.

Tras la aparición de la ciudad industrial, surgen nuevas modalidades de ocupación del suelo, como el visto en otros apartados.

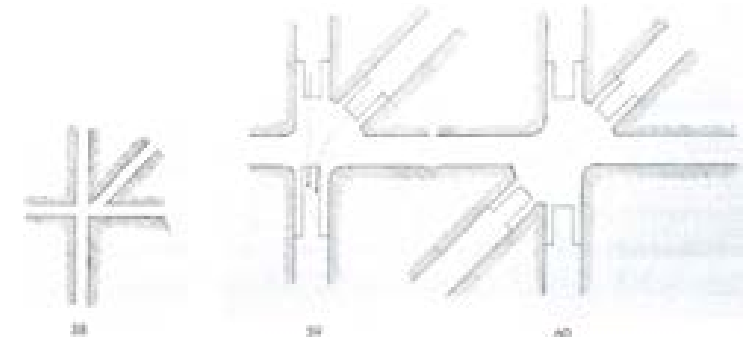
La situación de insalubridad y degradación de la ciudad, unida a la necesidad de ampliar sus límites para usar por una población creciente, condujo a plantear alternativas urbanísticas para mejorar, de una parte las condiciones higiénicas de las viviendas (superficie, ventilación, soleamiento, servicios) y de mejorar, al mismo tiempo, las condiciones del espacio público, eliminando la congestión de las estrechas calles de la ciudad existente.

Para valorar las dimensiones del viario del Ensanche de Valencia y poder comparar sus dimensiones, podemos ver cómo el Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona de 1859 que reconsideró a la baja las anchuras de las calles propuestas en 1855, derivado básicamente de los altos costos de urbanización y del poco volumen edificado que aportaban.

De hecho, el propio Cerdá pasó de justificar inicialmente un ancho de 35 metros, a defender el ancho medio de 20 metros, tras realizar un detenido estudio y diversos cálculos de las calles ordinarias de esta anchura y afirmaba que no se le tenía que dar más de 30 metros a la ronda de unión entre el antiguo caserío y que tampoco había de llevarse más allá de 50 metros a la de las vías de la comunicación exterior.³²

Cerdá, al fijar estas anchuras para las calles, se fijó también en teorías de construcción de otras ciudades americanas como Lima, Buenos Aires, Boston, Nueva Orleans y Washington, que tenían calles de 20 metros de anchura, como las que él proponía para Barcelona, pero quizás fue Filadelfia la mayor de las ciudades que tomó como modelo, así como de las dimensiones de las manzanas de 121x121 metros.

³² 1861. CERDÁ, I. TVU, 72



Clasificación y estudio de las anchuras de las vías en algunas poblaciones

Poblaciones	Anchura de las vías en metros				Clasificación de las vías
Barcelona	9,30	5,18	3,45		las calles, en general
	34,65	31,65			la Rambla o Boulevard central
Madrid	11,14	10,80	6,41	4,15	las calles, en general
Tarín	18,50				la calle más ancha que es la del Pto
París	9,75	3,80			las calles, en general
					la calle de Rivoli
					el Boulevard de Sébastopol
					la avenida de Neully
London	12,00	6,00			las anchuras mínimas de las calles
Edimburgo	30,47	27,43	18,19	9,14	
Washington	27,63	22,24			
Nueva York	30,00	30,00			
	45,00				todas las calles longitudinales y transversales de primer orden
	20,00				todas las calles de 2º orden
Nueva Orleans	60,00	42,00	40,00	30,00	las calles que tienen carriles ó carriles
	30,00				la mayor parte de las calles
	15,00				las menos de las calles
Boston	22,00				las calles, en general
Filadelfia	30,00				las calles más anchas
	21,00				las calles más estrechas
Guatemala	10,00				
Buenos Aires	22,00				
Lima	20,00	15,00			

'Intersección' cuadradas

Nombres de las poblaciones	Lado del cuadrado (m)		Superficie (m²)
Lima	80	80	6.744
	100	100	10.000
	110	110	12.100
Nueva Orleans	100	100	10.000
	110	110	12.100
	120	120	14.400
	130	130	16.900
Buenos Aires	110	110	12.100
Filadelfia	120	120	14.400
Peñón	120	120	14.400
Tarín	100	100	10.000
Caracas (*)	90	90	8.100
Estados Unidos	110	110	12.100
Guatemala (*)	70	70	4.900
Santiago de las Vegas (*)	80	80	6.400
San Antonio de los Baños (*)	70	70	4.900
Calcutta (*)	80	80	6.400
Matanzas (*)	90	90	8.100
Madrid (*)	80	80	6.400

'Intersección' rectangulares

Nombres de las poblaciones	Lado del rectángulo (m)		Superficie (m²)
Lima	120	80	9.600
	100	80	8.000
	104	75	7.800
Boston	104	82	8.528
	104	100	10.400
	121	60	7.260
Filadelfia	121	102	12.342
	81	120	9.720
	120	90	10.800
Nueva Orleans	140	84	11.760
	140	100	14.000
	210	80	16.800
Nueva York	240	82	19.680
	100	82	8.200
	120	102	12.240
Peñón	100	100	10.000
	100	100	10.000
	100	100	10.000
Tarín	100	100	10.000
Madrid	80	100	8.000
Barrioneta	100	8	800

Fig.26. Tablas y gráficos usados por Ildefonso Cerdá para dimensionar las manzanas y las calles del ensanche de Barcelona.
Fuente: CERDÁ, I. Teoría de la viabilidad urbana.

El dimensionado de las calles en el Ensanche de Valencia ha tenido varias propuestas, como hemos podido observar en el bloque B Los Ensanches de la ciudad de Valencia I:

- *La primera de 1859, en la que colaboraron Monleón, Antonino Sancho y Timoteo Calvo, que pese a no ser aprobado, ha sido determinante en la configuración actual del Ensanche.*

El Ensanche constaría de 64 calles, de las que nueve principales tendrían 16 m de anchura, 30 menores con 10 m y las restantes 25 con 7 m, y además se diseñaron cuatro plazas.

- *En la nueva propuesta de 1884 de Calvo, Luis Ferreres y José María Arnau, las Grandes Vías tendrían una anchura de 50 metros, cortada por una avenida diagonal de 32 metros.*

El eje principal de desarrollo ahora es la calle del Puerto, heredada del Plan anterior, hasta la plaza de América cortada por siete calles paralelas de longitud decreciente cuanto más al sur.

Hacia la plaza de América concluyeron además las calles de Navarro Reverter y Sorní.

- *En 1907 el nuevo plan de Mora y Pichó, que toma como eje para su estructuración la Avenida de Victoria Eugenia, tras la eliminación del tendido ferroviario.*

Las siete calles paralelas de las zonas Sur-Este trazadas en el anterior plan de 1884 se prolongan cambiando su denominación entre la Gran Vía Marqués del Túria y el camino de tránsito.

El poblado de Russafa fue integrado en el plan ortogonal y se prolongó entre éste y el terreno ocupado por las vías férreas de la Estación del Norte.



Fig.27. Esquema del trazado de las calles del Plan de 1858 de Monleón, Calvo y Sancho.

Fuente: Cartografía Histórica de la ciudad de Valencia.

Actualmente las calles que conforman el ensanche en esta zona tienen las siguientes dimensiones:

Dimensionado de las calles en la Zona de Ensanche:

- Avenidas exteriores de 50 metros:

- *La Gran Vía Germanías.*
- *Y la calle Filipinas*

- Calles de 30 metros:

- *Avenida del Reino Valencia*
- *Y Avenida de Peris y Valero.*

- Calles de 20 metros:

- *Calles de los Centelles*
- *Y Matías Perelló.*

- Calles de 16 metros:

- *Final de la calle Cuba*
- *la calle Sueca*
- *Calle Puerto Rico*
- *Calle Literato Azorín*
- *Calle Luis Santangel*
- *Calle Duque de Calabria*
- *Calle Pintor Salvador Abril.*
- *Y el último tramo de las calles Cádiz*

- Calles de 12 metros:

- *Primer tramo de la calle Cuba*
- *Calle Cádiz*
- *Calle Pintor Salvador Abril*
- *Calle Dr. Sumsi*
- *Calle Denia*
- *Calle Buenos Aires*
- *Y Pintor Gisbert.*

Dimensionado de las calles en la Zona Histórica:

- Calles de 16 metros:

- *Eje calle Russafa, Consulat del Mar y Maestro Aguilar - Y la calle Francisco Sempere.*

- Calles de 12 metros:

- *La calle Sevilla*
- *Y la calle San Valero.*

- Calles de 10 metros:

- *La calle del Doctor Serrano*
- *Calle dels Tomasos*
- *Calle del General Prim*
- *Calle de Donoso Cortés*
- *Y la calle Carlos Cervera*

- Calles de 8 metros:

- *La calle Cura Femenía*
- *Y la calle Juan de Dios Montañés.*

- Calles de 4 metros:

- *Un tramo de la calle Vivons*
- *Un tramo de la calle Tomasos*
- *Y la calle Chella.*

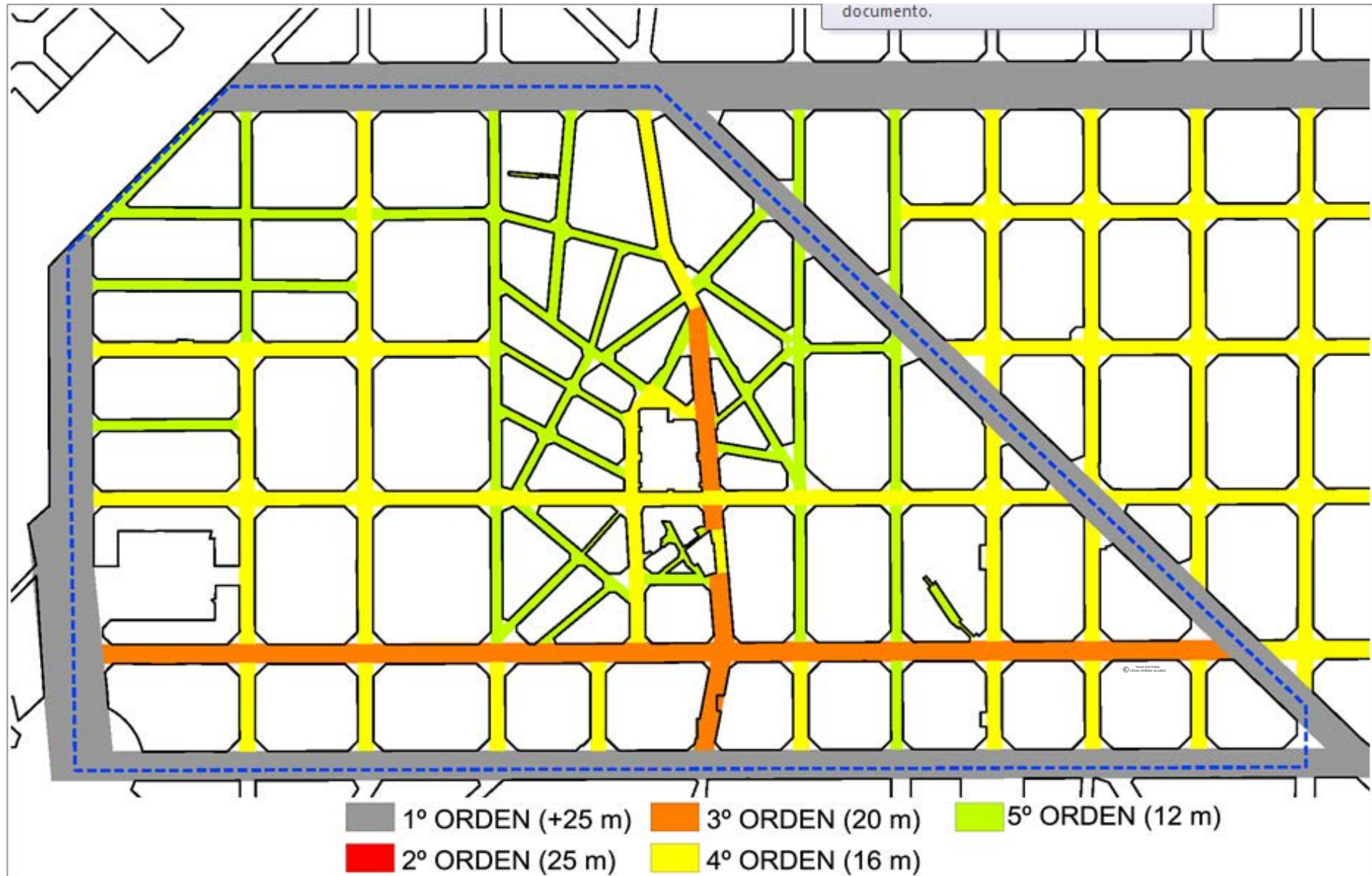


Fig.28. Clasificación de las Calles de Russafa, según el ancho de las mismas. Ejemplo de 1950, tras la aprobación del Plan de Ordenación de Valencia y su Cintura.
 Fuente: Elaboración propia.

2.4 La Manzana

Antes de entrar en materia, citar que la palabra manzana no tiene razón alguna de ser, ni etimológica, ni filosófica, ni analógica, siquiera porque, efectivamente, ni por traslación o metáfora puede llamarse manzana a un grupo de casas que no tiene ningún punto de comparación ni semejanza con la fruta que lleva aquel nombre³³.

Cerdá piensa, en realidad, que la única explicación de que en español se llame manzana al grupo de edificaciones delimitado por la serie de vías, es que proceda de "manso", palabra introducida en la edad media, que deriva del latín "mansio", "onis", que significa habitación, casa y es un nombre verbal de mano, es, ere³⁴. Como es sabido, el verbo latino "manera" significa permanecer; de esta misma raíz proceden, en otras lenguas propias, términos comparables al "manso" de que habla Cerdá, como "mansión" en inglés o "manoir" en francés. Según esta etimología lo lógico sería escribir "mansana" y no manzana.

Con palabras de Juan Luis Piñón, a principios del siglo XVII, en 1623, aparece la primera edición del "Maniere de Bastir pour Toutes sortes de personnes" de Pierre Le Muet³⁵, este manual sistematiza, entre otros, los edificios residenciales relativos a las parcelas típicas y usos que se daban habitualmente en Francia y en particular en París.

Con la aparición de este manual, se inició la tradición manualística, seguida por Briseux y otros. A Valencia llega esa tradición de la mano de Atanasio Genaro Brizguz y Bru, que en 1804 publicó su "Escuela de Arquitectura Civil", copiando de forma más o menos encubierta el manual de Le Muet.

³³ CERDÁ, I.: TGU. 1528.

³⁴ CERDÁ, I.: TGU. 1529.

³⁵ PIÑÓN PALLARÉS, J.L.: "Los Orígenes de la Valencia Moderna".

Para Le Muet, los principios generales de la construcción de los edificios residenciales son: la duración, la comodidad, la bella ordenanza y la salud.

La Duración, se ocupará de los elementos estructurales y de la conjugación con cualquier tipo de huecos ya sean puertas o ventanas.

La Comodidad se conseguirá a través del dimensionado adecuado de las distintas piezas que componen la distribución.

La Bella Ordenanza se remitirá a la simetría como principio compositivo universal.

Y finalmente **la Salud** se referirá principalmente a los problemas de humedad desde las plantas bajas.

El trabajo que realiza Juan Luis Piñón en su libro, "Los orígenes de la Valencia moderna", nos sirve, para entender la estructura, forma y materialidad de la ciudad de Valencia; y podemos entender la definición que él hace de los trazados y alineaciones de las calles, las particiones de las manzanas, los caracteres distributivos de los edificios y su uso, e incluso los módulos adoptados en la composición arquitectónica.

Los componentes de la escena urbana son múltiples pero podríamos enumerar, las calles, plazas, retranqueos, edificios, zaguanes, patios, etc.

En palabras de Carlo Carozzi, del departamento de urbanística del Instituto de Arquitectura de Venecia:

"...A igualdad de sección, la definición de una calle depende de la altura de los edificios que lo delimitan, pero también de la modulación de las fachadas, la jerarquía compositiva de las plantas y otros muchos parámetros"³⁶.

³⁶ PIÑÓN PALLARÉS, J.L.: Prólogo del Libro "Los Orígenes de la Valencia Moderna".

El trabajo realizado por Juan Luis Piñón en su libro nos puede servir como metodología de análisis y para clasificar las manzanas que se construyeron coetáneamente en el ámbito de nuestro estudio, a las que él utiliza o define para el centro histórico de Valencia.

La metodología, que parte básicamente de la información derivada del padrón y cuyo objetivo principal es estrictamente fiscal, se enriquece al unir a la información de otras fuentes, por ejemplo las ordenanzas de policía urbana, que limitan los derechos a las intervenciones de los particulares, los decretos urbanísticos, y las normas asumidas por la academia y los cuerpos profesionales.

Durante el siglo XIX se produce un largo proceso de trituración de la propiedad inmobiliaria.

La investigación se ha centrado en aspectos relativos a la organización urbana, más concretamente en los aspectos morfológicos clasificatorios.

El trabajo debe entenderse a modo de introducción, dejando el tema abierto a posteriores investigaciones, así pues, este trabajo se tomará como modelo de referencia para el centro histórico, y será particularizado para el caso que nos ocupa que es el ensanche de la ciudad de Valencia, que incluye además el ex pueblo de Russafa.

Para entender la clasificación parcelaria habrá que introducir una componente de comportamiento social, y ver cuál ha sido el comportamiento de la sociedad respecto a la gestión de su patrimonio para pasar de la relación de tipo feudal a la asunción de la aparición de la renta urbana fruto de una demanda fortísima y un aumento de alojamiento.

Así pues, la actividad edificatoria empezó tímidamente a principios del siglo XIX, se elevó progresivamente

con el paso del tiempo y así la ciudad se convierte en mercancía y, como tal, requiere cierta reglamentación, que se consigue a través de los tres instrumentos clásicos de la intervención pública: el plano, la expropiación y la licencia de edificación.

Con la aparición de la burguesía liberal como clase política se trata de crear una ciudad nueva a su imagen y semejanza, **aunque sólo sea a nivel de fachada, quieren cambiar Valencia a través del plano**, pero la primera mitad del siglo XIX no pasa de ser un mero plano de alineaciones, próximo a los "reglements de voirie" franceses.

Para las edificaciones anteriores a la aprobación del plan del ensanche, puede plantearse el desajuste entre objetivos fuente citados por Piñón, puesto que en la técnica urbanística en la última etapa de la ciudad preindustrial, y por tanto para el núcleo de Russafa, la ciudad se reivindicaba todavía sin plano, constituyendo los expedientes de policía urbana, la única referencia a la normativa. En consecuencia los documentos fiables son escasos.

Para el ámbito del ensanche, tendremos una perfecta definición de las manzanas aún antes de su construcción, si bien la ejecución de la apertura de las calles se ha demorado en el tiempo, no siendo fácil en ocasiones identificar los ámbitos abiertos; para el caso del ex pueblo de Russafa tendremos unas alineaciones iniciales del Ensanche que, habiendo mantenido inicialmente sus trazas, ha sido modificado con posterioridad durante el siglo XX.

Podemos estudiar la metodología planteada con Piñón en su trabajo en el que divide la restitución de la propiedad en tres etapas básicas: la primera, a partir de los datos del catastro de hacienda de 1929; la segunda la relaciona con el plano geométrico de Valencia elaborado entre 1879 y 1895, y la tercera, superponiendo información con el plano de Montero de Espinosa.

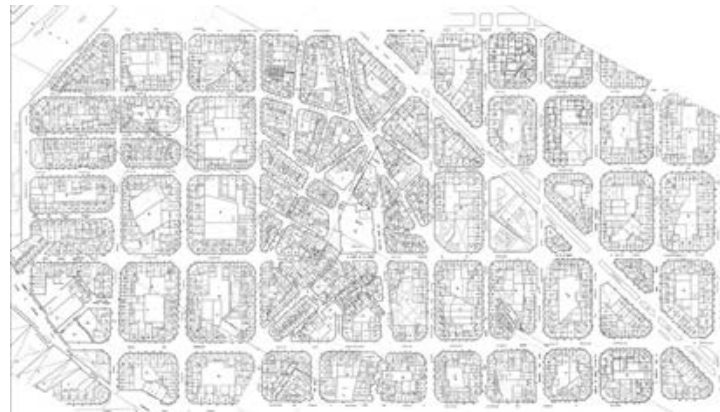


Fig.29. Plano Catastral 1929-1944.
Fuente: Dirección General del Instituto Geográfico y Catastral.

Fig.30. Plano Catastral 1970.
Fuente: Ministerio de Hacienda. Servicio de Valoración Urbana.

Fig.31. Plano Catastral.
Fuente: Ayuntamiento de Valencia. PGOU 1992.

En nuestro caso para el ensanche de Russafa hemos utilizado, la cartografía del catastro de los años 1929/1944, 1970 y 1992.

Con este procedimiento se llega a un punto en el que las fuentes se agotan y se debe dejar paso a la interpretación, o a la suposición.

Piñón en su estudio distingue unos rasgos característicos generales que hacen referencia a la relación de la manzana con la ciudad en tanto que suma áreas diferenciadas

Y de otra parte rasgos particulares referidos a la ordenación parcelaria de la manzana, en primer lugar a la organización parcelaria genérica; en segundo lugar a la forma de las parcelas y en tercer lugar al tamaño de las manzanas. Como es lógico todos estos rasgos están íntimamente relacionados entre sí, los tamaños de las manzanas determinan las formas de las parcelas y éstas a su vez dependen de la organización general de la manzana.

La organización parcelaria de la manzana permite una clasificación elemental, por una parte aquellas que se organizan según leyes de regularidad concretas y por otra, las que no tienen leyes de regularidad y que se corresponden con el más antiguo de la ciudad en nuestro caso con el ex pueblo de Russafa.

Piñón clasifica las manzanas en cinco tipos en función de dos parámetros:

- El tamaño de la manzana
- Y la organización de las parcelas.

Distinguiendo a su vez la manzana triangular, a saber: A, B C, D y E.

La dimensión de la manzana será parámetro definitivo de la distribución de las parcelas, en el caso del centro histórico se distinguen tres intervalos de anchura de las manzanas:

- El primero de ellos de **12 metros** que se corresponde con el **tipo A** y con parcelas pasantes a dos calles.

- El segundo se mueve **entre 12 y 30 metros**, se corresponde con los **tipos de B y C**, en este caso la disposición de las parcelas variará en función de la proximidad a los extremos.

- Finalmente las manzanas triangulares tienen una mayor elasticidad alcanzando los **40 metros** de los lados menores, **tipo D**.

El segundo paso en la clasificación se corresponde con el ancho de las fachadas, que para caso de Ciutat Vella se escala cada cinco palmos.

Es interesante también el ver cómo se consuman las agrupaciones parcelarias, que para el caso del centro histórico se realizan en tres periodos, el primero entre 1800 y 1852 que acaba con el dibujo de Montero de Espinosa; el segundo entre 1855 y 1865, fecha en la que se adopta el sistema métrico decimal, y la tercera desde 1866 hasta 1875, fecha en la que se inicia el Plano Geométrico Municipal.

En nuestro trabajo, van a ser otros los periodos de estudio:

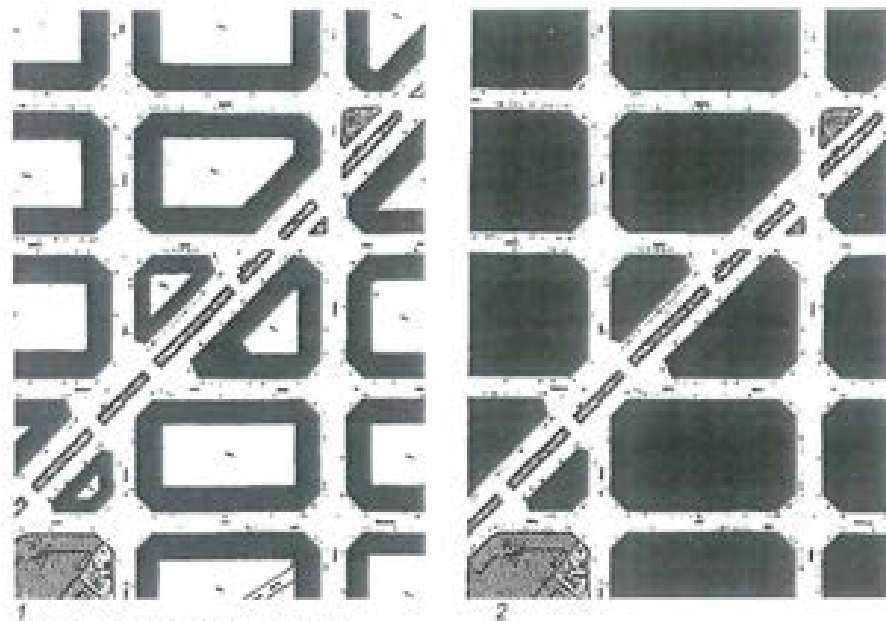
- El primero, desde los primeros esbozos cartográficos de Russafa hasta la definición de Ensanche.

- El segundo, desde la aprobación del plan de ensanche hasta la aprobación del plan General de 1946.

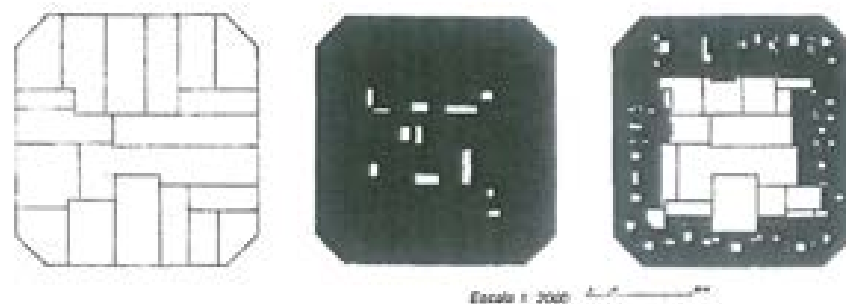
- Y finalmente, desde 1956-1960, hasta la actualidad.

	1	2	3	4	5
A					
B					
C					
D					
E					
			<ol style="list-style-type: none"> 1 Tipos 2 Organización parcelaria de las manzanas 3 Variantes organizativas y parcelas tipo 4 Parcelaciones originarias 5 Parcelaciones restituídas 		

Fig.32. Propuesta de Clasificación Tipológica de Juan Luis Piñón para el Centro Histórico de Valencia. Fuente: PIÑÓN PALLARÉS, J.L. "Los Orígenes de la Valencia Moderna".



Valencia. Fragmento del ensanche.
 1. Plano edificado-no edificado en planta tipo.
 2. Plano edificado-no edificado en planta baja. Coincide con plano de suelo público-suelo privado.



Barcelona. Manzana de ensanche. Parcelación, edificación de planta baja y de planta tipo.

Fig.33. Propuesta de Clasificación Tipológica de Javier Perez Igualada, que incorpora la Manzana de Ensanche, respecto de la Clasificación de Juan Luis Piñón para el Centro Histórico.

Fuente: Pérez Igualada, J. Manzanas, Bloques y Casas.

Puesto que el estudio de Juan Luis Piñón incide sobre la ciudad histórica, deberemos buscar las otras fuentes para realizar aquellas agrupaciones parcelarias que no hemos encontrado en el centro histórico, en este caso, la tipología de ensanche, nos apoyaremos pues en el estudio de Javier Pérez Igualada "Manzanas, Bloques y Casas".

En palabras de Pérez Igualada, el modelo de ensanche para el crecimiento de la ciudad de Valencia, utiliza los mismos procedimientos de ocupación de suelo que la ciudad tradicional: la fachada sigue operativa como límite físico y jurídico entre lo público y lo privado, y el trazado viario (en este caso en forma de malla adaptada a los nuevos requisitos de tráfico) sigue definiendo el espacio público, física y jurídicamente continuo con papel estructurante.

El espacio libre privado y discontinuo, sin embargo, deja de existir a nivel del suelo, ya que se ocupa la planta baja totalmente; sin embargo, este espacio reaparece virtualmente, ha ampliado su dimensión, respecto a la ciudad histórica, a nivel de la primera planta en forma de patios de manzana, lo que permite mejorar la vivienda con una fachada trasera abierta a un espacio amplio.

La lectura del modelo de ensanche en planta es diferente ya que revela dos tipos de espacio:

- **Espacio edificado privado**, físicamente continuo y jurídicamente discontinuo puesto que las casas están separadas por medianeras.

- **Espacio libre privado**, físicamente continuo (formado un patio de manzana como suma de espacios libres de solares distintos) y jurídicamente discontinuo (separado por muros cuando se utiliza como patio para viviendas de planta uno. O sencillamente como cubierta accesible desde las naves situadas en planta baja.

Es el mismo espacio libre privado e interior que hallamos en la ciudad histórica, pero que ahora agrupa los antiguos patios en uno solo más grande y será trasladado además al primer piso. No llega al suelo y no está, por tanto, en contacto con la tierra: no sirve ya para plantar árboles.

Este espacio libre del parque de manzana, propiciada por las ordenanzas, que fijan un máximo de profundidad edificable, supone la aparición de un segundo plano del suelo que separa el espacio libre público de la calle y que exhibe ahora sólo para mejorar la habitabilidad de las viviendas, dotándolas la fachada trasera no representativa.

Citar antes de acabar este apartado, que la situación actual de los interiores de los patios de manzana del ensanche dista del objetivo inicial que intentaba que los espacios interiores fueran espacio de uso público y que la aplicación de las ordenanzas ha ido poco a poco colmatando este espacio y llenándolo de edificaciones auxiliares.

Cerdá, para su plan de Barcelona, estudia también como parcelar las manzanas con forma irregular para conseguir el mayor aprovechamiento tanto en el número de parcelas como la dimensión de sus fachadas.

Al igual que sucedió en Valencia, pese a que las ordenanzas municipales de Barcelona autorizaban sólo a edificar la mitad de cada solar, esta norma también fue incumplida.

Como ejemplo podemos ver la imagen de las primeras construcciones realizadas sobre los terrenos de las antiguas murallas incumpliendo la normativa.

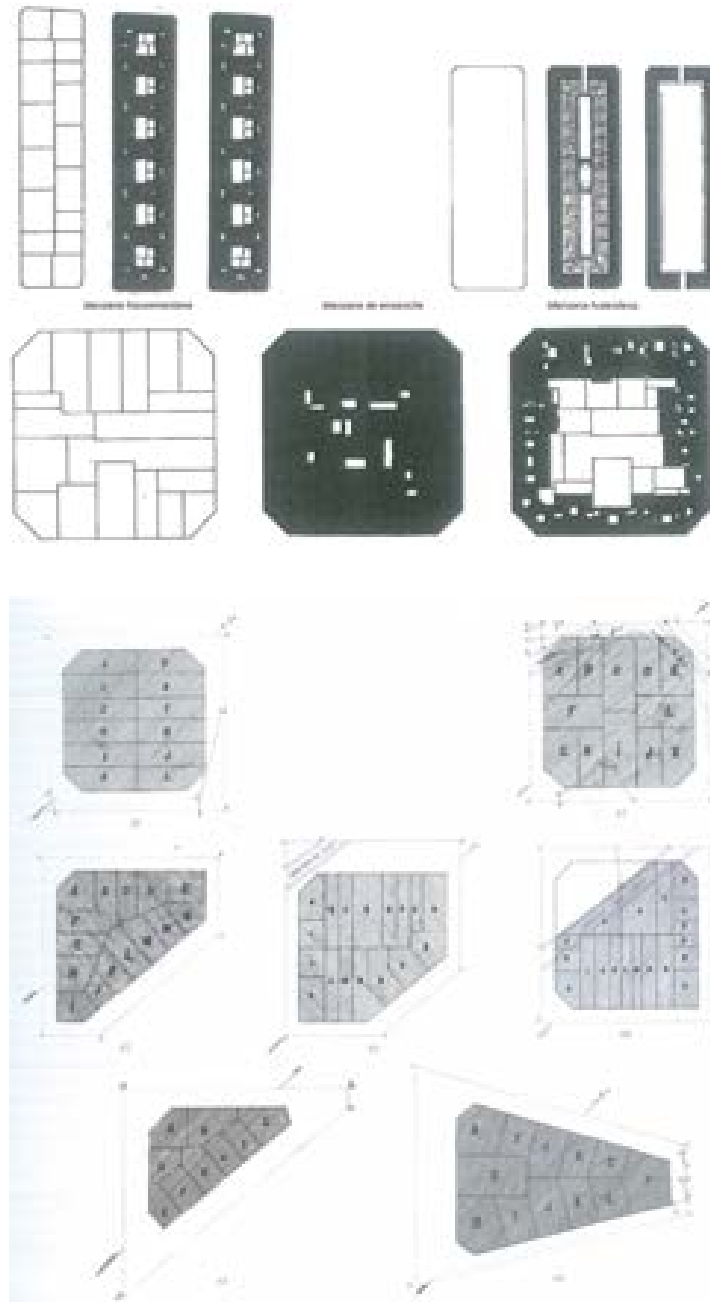


Fig.34. Comparativa de diversas tipologías de manzana, y la de Ensanche.
Fuente: PÉREZ IGUALADA, J. Manzanas, Bloques y Casas.

Fig.35. Diversos estudios propuestos por Ildefonso Cerdá para resolver la parcelación de manzanas irregulares en el Ensanche de Barcelona.
Fuente: SORIA Y PUIG, A. Cerdá. Las Cinco Bases de la Teoría General de la Urbanización.

2.5 Introducción al concepto de Modelo, Tipo y Tipología

Para poder definir las tipologías que nos vamos a encontrar en el Barrio de Russafa, podemos detenernos brevemente para definir una serie de conceptos previos que luego podremos utilizar.

Un Modelo es el objeto que asume cualidades propias y de un grupo, convirtiéndose en la base u origen de copias futuras; este modelo tiene significado práctico y, como tal, es imitable o copiable, ello implica que su propia definición está implícita en él mismo, en el modelo. (Un modelo también es un objeto que está pensado para copiarse, como por ejemplo, los templetos octogonales que durante el renacimiento se hacían en suelo rural en honor a la virgen)³⁷.

Promovido por la policía urbana de mediados del siglo XVIII, las actividades civiles solicitaban una arquitectura inédita, lo que obligó a los arquitectos a proponer nuevas estructuras amorfo-funcionales. En el apartado de lenguajes arquitectónicos hemos visto como estos tipos apuntaban a una organización formalizada en el lenguaje académico. Estos prototipos originaban modelos que se ofertaban a través de manuales para, más tarde, cuando eran asumidos por la sociedad se convertirían en **Tipos**.

De este modo podemos decir que **Tipología** es la disciplina que estudia los tipos, de modo análogo a como la zoología se ocupa de los animales o la filología de las lenguas.

Entendemos pues que tipología es una concepción académica cuya finalidad es la de generar un instrumento de análisis y de clasificación de los tipos. Uno de los primeros autores en estudiar el concepto de tipo, tipología y su significado fue Quatremere de Quincy (1788-1825).

³⁷ VERA BOTÍ, A.: "Modelos, Tipos y Tipología"

Vamos a ver el estudio redactado por Alfredo Vera Botí sobre modelos, tipos y tipología. Este autor afirma que los tipos explicitan un orden entre elementos arquitectónicos y relaciones morfológicas, los tipos arquitectónicos son posteriores a las obras de arquitectura por lo tanto, los tipos son las relaciones académicas de clasificación que facilitan las explicaciones de determinados grupos de obras.

Hablar de tipologías es hablar de procesos de análisis e interpretación, en donde la técnica de la propia interpretación se convierte en la herramienta básica para la descripción de la arquitectura, y el análisis marca las pautas, descompone el objeto para confirmar o desconfirmar la interpretación, no existe el análisis a secas, es una mera aproximación de la interpretación.

Así, podríamos detenernos para comprobar que son muchos los tipos arquitectónicos disponibles, funcionales, organizativos, estructurales, etc.

En la primera etapa de los estudios tipológicos, todo parece muy sencillo, derivado de las soluciones eclécticas "neo", si el proyecto era de una iglesia, se aplicaba neogótico, si el proyecto era de un palacio, se aplicaba neobarroco, si el proyecto era un patio, se aplicaba el neozarí.

En una segunda etapa, los procesos de simplificación de la arquitectura agrupaban las obras por temas, lo que permitía una facilidad de clasificación académica y una facilidad de exposición en la enseñanza:

*"Con el movimiento moderno, las primeras manifestaciones, se limitaban a aislar fenómenos, interpretando una objetividad de la expresión para representar cada objeto artístico por sí mismo dentro de los límites autónomos de su existencia individual"*³⁸.

³⁸ ROGERS. "I vandali in casa", citado por VERA BOTÍ, A. en "Modelos, Tipos y Tipología".

En cualquiera que sea la vertiente teórica por la que nos acerquemos al movimiento moderno, el tipo aparece pues con el primer objetivo a batir.

También la Bauhaus, nos define la "funcionalidad, como una metodología que tiende a la supresión de todo prejuicio histórico y que se dedica al estudio de vínculos entre necesidades y soluciones arquitectónicas"³⁹.

No pretendemos en ese trabajo la realización de un exclusivo análisis tipológico, sino que lo que se busca es obtener una metodología de clasificación de las tipologías del barrio que nos permita entender la configuración actual del mismo y que, a su vez, nos sirva como un método de clasificación para otros entornos de la ciudad de Valencia o incluso de otros ámbitos urbanos.

Es complejo conseguir una clasificación de la edificación en este entorno que sea irrefutable, pero, en este caso, se presentan tres condiciones que dotan de una singularidad al entorno del ex pueblo de Russafa:

- La primera de ellas es el hecho de que existiera un núcleo histórico independiente hasta la anexión de este a la ciudad de Valencia que terminó por absorberlo con su Ensanche, en este entorno encontraremos unos edificios singulares, la mayoría de ellos han desaparecido, que nos ayudan a entender las particularidades de este ámbito del barrio.

- La segunda construcción del barrio presenta la particularidad de haberse consolidado en un breve espacio temporal de la historia de la ciudad, prácticamente se construye todo el barrio entre 1875 y 1940, como podremos ver en este estudio.

- La tercera es la comentada transición desde las normas academicistas hasta llegar a la aplicación del movimiento moderno.

³⁹ BAUHAUS, citado por VERA BOTÍ, A. en "Modelos, Tipos y Tipología".

Además existen otras variables de tipo local que debemos tener en cuenta, "El tejido urbano, la parcelación, la estructura viaria, junto a los recursos técnicos y materiales disponibles en cada época o región, que condicionan la tipología edificatoria y pueden introducir variantes en la forma de resolver los temas que su rehabilitación presenta"⁴⁰.

*"En ese sentido, la diferencia fundamental entre las tipologías arquitectónicas del centro histórico y las del ensanche será en la parcelación, que presenta múltiples irregularidades en el tejido del casco antiguo, mientras que los ensanches planificados tienen homogeneidad parcelaria derivada de la regularidad geométrica de sus trazados"*⁴¹.

2.6 Estudios de referencia utilizados

Para poder realizar nuestra clasificación, vamos a apoyarnos en otros estudios que nos puedan servir como referencia metodológica para clasificación de los edificios del Barrio de Russafa, algunos de ellos realizados en el Centro Histórico de Valencia y otros sobre el Ensanche:

- En primer lugar usaremos la metodología descrita en el libro "**El color en el barrio de Velluters**"⁴² de mi tutora de Tesis, Ángela García y su equipo, Jorge Llopis, José Vicente Masía, Ana Torres y Ramón Villaplana, que, con el estudio de las edificaciones existentes y la clasificación tipológica del Barrio de Velluters, nos permite trazar paralelas con las edificaciones realizadas en la misma época en el núcleo histórico de Russafa, puesto que los procesos de renovación del Barrio de Velluters coinciden en el tiempo con las técnicas formales del eclecticismo.

⁴⁰ LÓPEZ SILGO, L.: "Restauración Básica".

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² GARCÍA, A.; LLOPIS, J.; MASIÁ, J.V.; TORRES, A.; VILLAPLANA, R.: "El Color en el barrio de Velluters".

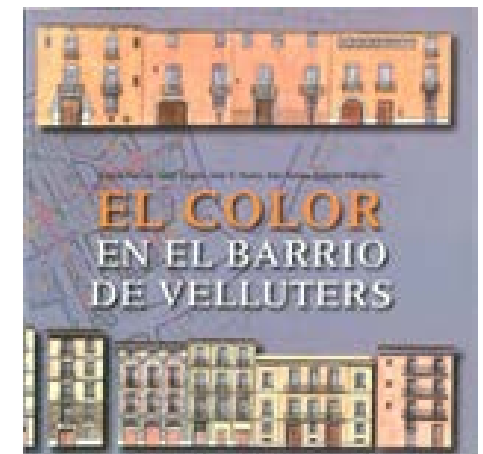


Fig.36. Portada del Libro "El Color en el barrio de Velluters".

Encontraremos igualmente algunos ejemplos, aunque escasos no por ello menos importantes, de viviendas que en este estudio se llaman edificación artesanal obrador, o edificación artesanal en sus diferentes tipos de (A,B y C), pero nos interesa especialmente el inicio de las edificaciones vecinales clásicas para terminar con las edificaciones vecinales eclécticas, en cuyo apogeo se construyó la práctica totalidad del barrio que nos ocupa.

Comparte el criterio de utilidad de este trabajo citado anteriormente, Luis López Silgo en la publicación que sirve para el curso que él mismo dirige **“Restauración Básica”**; en él Silgo dice, refiriéndose al trabajo antes mencionado “la publicación del Ayuntamiento de Valencia “El Color del Centro Histórico”, incluye una clasificación edilicia para el Barrio del Carmen, que bien podría ser extrapolada, con ciertas cautelas, al conjunto de edificios a que nos estamos refiriendo (en su curso).

También puede identificarse entre los tipos más modernos de esta publicación, las características de los edificios de vivienda “de renta” que constituyen la mayoría de los edificios del Ensanche”.

- La segunda referencia metodológica utilizada será la descrita en la publicación **“La arquitectura tradicional de Cartagena. El color del Mediterráneo”**, de Ángela García, Jorge Llopis, Ana Torres, Ramón Villaplana y Begoña Saiz. Por cuanto el proceso de análisis de este trabajo nos permite entender la evolución de la forma arquitectónica en un periodo de tiempo y económico similar al que sirvió para transformar el núcleo histórico de Russafa, analizando cómo se introduce el clasicismo en los centros urbanos medievales, como es introducido el eclecticismo y el modernismo y como finalmente se produce una mezcla tipológica con el proceso de reedificación.

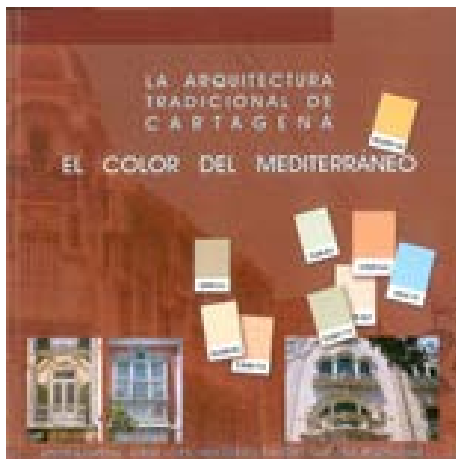


Fig.37. Portada del Libro “La Arquitectura tradicional de Cartagena. El Color del Mediterráneo”.

En este caso la clasificación presentará diferencias entre la edificación artesanal, vecinal, ecléctica plena, modernista y finalmente la de nueva planta.

Hemos elegido también este estudio para la ciudad de Cartagena por cuanto corresponde temporal, social y culturalmente a la época del ensanche de la ciudad de Valencia, como así lo reconoce Luis Piñón diciendo “El espíritu que inspiró el proyecto de ensanche de 1884 estaba claro. El influjo de la obra de Ildefonso Cerdá en toda España, desde Cartagena hasta San Sebastián, se hace ostensible en el proyecto de Calvo Ferreres y Arnau.

Como la mayoría de los proyectos inspirados en el ensanche de Barcelona, el ensanche de Valencia se proyecta a la vista del desarrollo de la trama y de la desvirtuación de que es objeto la materia de la cuadrícula”⁴³

- El tercer trabajo metodológico utilizado es el descrito por Luis Alonso de Armiño en su ponencia **“Una interpretación Urbanística de las edificaciones del Ensanche de Colón”**⁴⁴ publicado en el libro *el Ensanche de la Ciudad de Valencia de 1884*, citado anteriormente, (se da la circunstancia de que este autor será el que, años después, realice el plan especial para el Barrio de Russafa (PEP-2), que incorpora este mismo sistema de clasificación.

En este trabajo se clasifican inicialmente las fachadas de los edificios en tres grandes intervalos de anchura, en primer lugar los edificios que tienen entre 9 y 11 metros, en segundo lugar los que tienen una anchura entre 11 y 14 metros y finalmente aquellos que exceden de 14 sin que en ningún caso sobrepasen los 25 m.

⁴³ PIÑÓN PALLARÉS, J.L.: Ponencia “Reflexiones sobre la idea de trazado en el proyecto de Ensanche de Valencia de 1884. El Ensanche de la ciudad de Valencia de 1884”.

⁴⁴ ARMIÑO, L.: Ponencia “Una interpretación Urbanística de las edificaciones del Ensanche de Colón. El Ensanche de la ciudad de Valencia de 1884”.

Estos tramos de medición parten de lo que se concebía como solar elemental hasta ese momento, que estaba entre 10,50 metros y 12,50 metros, aproximadamente entre 45 y 55 palmos, lo que permitiría posteriormente la agrupación de parcelas.

Los edificios de primer tramo resuelven la fachada mediante tres vanos de luces, y albergan un piso por planta, excepcionalmente dos, aunque pequeños.

Los de segundo tramo se resuelven con tres o cuatro vanos de luces y suelen albergar dos pisos por planta.

El resto se resuelve con cinco o más vanos y albergan dos pisos holgados por planta, o, según el autor, corresponden generalmente a la vivienda "Patricia" usual en el primer ensanche de la calle Colón, aunque es escaso en esta parte del mismo.

En palabras de Armiño, conjugándose la clasificación de anchura de edificios con la que corresponde a sus respectivas alturas, y orientándolos respecto a la etapa de su construcción, podemos establecer una clasificación tipológica que, si bien rudimentaria, ofrece algunas referencias respecto al uso social de los edificios.

Como parte del proceso de investigación del presente estudio, en el que nos hemos apoyado en las diferentes ordenanzas que ha tenido el barrio, conseguiremos una clasificación que, inicialmente se apoya en la descrita en este libro de Armiño, y que ha sido particularizada con nuestro estudio.

Según cita C. Daly, las categorías de edificaciones privadas de finales del siglo XIX se escalonan en edificios para la burguesía acomodada, edificios para clases medias y edificios para trabajadores acomodados y pequeña burguesía, en cada uno de ellos se modulan las dimensiones según un gradiente que va desde el desahogo a la exigüidad.

Como se explica en este estudio no hay que olvidar que los usos y edificios, pueden ser mixtos e incorporar diferentes estratos sociales:

Tipo A. - *Corresponden a las residencias en propiedad de clases acomodadas, cuando no agotan altura permitida, y a residencia de alquiler de tanto de clases medias como modestas, cuando la alcanzan, quizá con denominador común que corresponde a la fase inicial de la consolidación del ensanche.*

Tipo B. - *Corresponden a la fase plena de consolidación, la que transcurre hasta las ordenanzas de 1911, sin que en todo caso se agoten con éstas. Se trata de edificaciones que optimizan la partición en dos pisos por planta para clases medias.*

Tipo C. - *Lo constituyen alternativamente el tipo de casa patricia por excelencia o bien el inmueble de mayor escala que se configura en la primera y segunda década del siglo XX, para alquiler o mixto, para clases medias acomodadas.*

Los tres tipos están relacionados entre sí en un tipo genérico de las ciudades europeas de la época.

Como cita Armiño deja de sorprender la ausencia de otros tipos clásicos europeos, consecutivos de la ciudad de la época, es decir, la villa sobre parcela ajardinada, pese a que está expresamente autorizada en las ordenanzas (podemos encontrar un único caso actualmente en el Barrio de Russafa situado en la calle Pedro III el Grande, hoy con cambio de uso es el "Restaurante el Huerto".

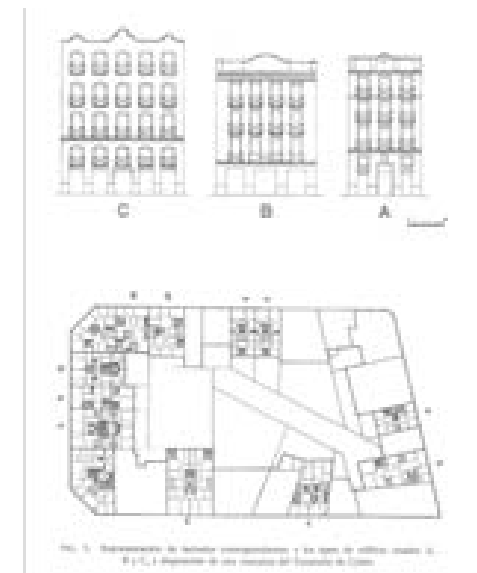


Fig.38. Propuesta de Clasificación tipológica de Armiño para el Ensanche de Colón.

Fuente: Ponencia "Una interpretación Urbanística de las edificaciones del Ensanche de Colón".

- El cuarto trabajo utilizado para la clasificación es el de **José María Fran Bretones en su tesis doctoral**.⁴⁵

En ella intentó establecer una clasificación basada en las características de la estructura formal del edificio, esto es, en los elementos que lo componen y en las relaciones que se establecen entre ellos. Incorpora la referencia a las clases sociales para situarlos en el contexto urbano en el que se encuentran los edificios.

En primer lugar habla de los edificios **“Tipo A”**:

- Que corresponden a las residencias en propiedad de las clases acomodadas, cuando no agotan altura permitida, y residencia en alquiler de clases medias cuando la alcanzan, quizás con el denominador común que corresponde a la fase inicial de consolidación del ensanche.

En segundo lugar habla del **“Tipo B”**:

- Que corresponde a la fase de plena consolidación. Se trata de la edificación que optimiza la partición de dos pisos por planta, lo que la hace particularmente apta como vivienda en alquiler o propiedad de clases medias, y exclusivamente en alquiler para las clases modestas. Su estructura continúa siendo la tradicional de muros de carga en fachadas y su lenguaje llega hasta el modernismo.

Finalmente, en tercer lugar habla del **“Tipo C”**:

- Habitado fundamentalmente por profesionales y clases medias; en estos edificios se introducen las nuevas estructuras de pórticos de hormigón y se describen los lenguajes vanguardistas del movimiento moderno.

Como algo común a todos los edificios dice:

“independientemente del tipo, y de forma común a los tres, puede afirmarse que, con carácter general y en el marco del ensanche cuya unidad edilicia es la manzana, la forma de la parcela es uno de los determinantes de la forma del edificio”

Recoge el criterio también manifestado por Armiño e identifica la unidad elemental de solar comprendida entre los 10, 50 y 12, 50 metros, aproximadamente entre 45 y 55 palmos.

Divide a la anchura de los solares en tramos de entre:

- 9 y 11 metros
- Entre 11 y 14 metros
- Y finalmente aquellos que exceden de 14 sin que en ningún caso sobrepasen los 25 metros.

La justificación dimensional es inmediata, los edificios del primer intervalo definen un tipo que se reflejó en fachada mediante tres vanos de luces, y albergar un piso por planta, excepcionalmente dos muy exiguos.

Los de segundo tramo, se resuelven con tres o cuatro vanos de luces y suelen albergar dos pisos por planta. Finalmente los restantes se resuelven con cinco o más vanos y albergan dos pisos holgados por planta o corresponden a casas patricias.

En consecuencia, este trabajo considera la anchura de la fachada como factor principal que definirá la estructura formal de los edificios, siendo el criterio originador de la clasificación tipológica expuesta.

A su vez, para los tres tipos descritos, este trabajo realiza una descripción de las leyes de composición vertical y horizontal de la fachada, y analiza los elementos de composición de la misma: portal de acceso, ventanas, balcones, miradores, barandillas, balaustradas, antepechos, cubre persianas, etc.

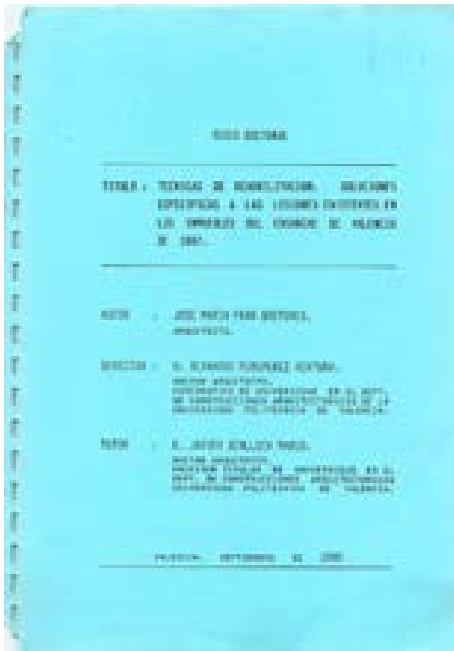


Fig.39. Portada de la Tesis Doctoral de Jose Ma Fran Bretones.

⁴⁵ FRAN BRETONES, J.M.: "Técnicas de Rehabilitación. Soluciones específicas a las lesiones existentes en los inmuebles del ensanche de Valencia". Tesis Doctoral.

También realiza una clasificación tipológica del desarrollo en planta de la vivienda.

- *El quinto trabajo de clasificación tipológica referenciado es el de Benito Goerlich⁴⁶, en el que el autor clasifica las construcciones dividiéndolas por periodos temporales homogéneos coincidentes con los estilos arquitectónicos; diferencia la arquitectura religiosa, la arquitectura industrial y finalmente la arquitectura residencial.*

Respecto de la arquitectura residencial Benito Goerlich habla de "la vivienda acomodada", y afirma que ésta permanece vinculada a los modelos tradicionales, y a las novedosas Decoraciones de carácter historicista que serán empleadas preferentemente en aquellas que permitan mayor dispendio económico en razón de su destinatario. El tipo de residencia urbana de clase acomodada mantiene la división jerárquica de los distintos pisos; con el bajo y entresuelo por una parte y el piso principal y superior, por otra.

Normalmente aunque no siempre, un ático con ventanas apaisadas, constituye el último piso bajo la cornisa del tejado.

La diferenciación de las ventanas bajas, con respecto al resto la construcción, está señalada por una faja decorada a modo de imposta, a menudo más ancha que las que sugieren los restantes pisos, y continúa describiendo esta tipología que por otra parte resulta difícil encontrar como hemos dicho en este ámbito del Ensanche.

También en este apartado incluye aquellos edificios que, para adaptarse al la tipología edificatoria de la zona, generalmente de un solo propietario y diseñadas para los pequeños comerciantes de zonas céntricas. Estas casas pueden tener de tres a cinco pisos,

⁴⁶ BENITO GOERLICH, D.: "La Arquitectura del Ecléctismo en Valencia". 1992.

también jerarquizadas pero con estrechas fachadas cuya planta baja ocupa locales comerciales adornados con portadas de madera.

En segundo lugar habla de "las casas de renta"; éstas eran viviendas unifamiliares destinadas por los propietarios a ser alquiladas. En este tipo de edificios de cuatro a seis plantas, no se usa la jerarquización de los pisos característica de los palacios urbanos, por lo que mantienen una gran uniformidad del término de sus fachadas. Utilizan siempre vanos adintelados con un pequeño friso decorado con incisiones en relieve en el dintel, limitando por las ménsulas del balcón inherente superior, y a veces menos apilastrados.

Las puertas de acceso principales y secundarias abarcan únicamente la planta baja, normalmente entre vanos enverjados.

En las calles en que las circunstancias así lo aconsejan se instalan en estas plantas bajas locales comerciales. En un primer momento estos edificios carecen de entresuelo y ático, pero más tarde se les añadirán esas plantas para asimilarlos a la residencia de las clases altas.

El tratamiento de los vanos es bastante uniforme lo que no excluye que en algún caso haya leves diferencias en la ornamentación de cada piso.

Goerlich cita a Antonio Martorell, alumno de Monleón que canalizó una gran parte de la construcción del periodo por él estudiado y que recubre las fachadas de un sencillo y monótono diseño de prolijas Decoraciones a base de frisos, paneles, etc.

Finalmente, y que no son objeto de este estudio Goerlich cita también las denominadas "casas de recreo y casinos suburbanos".

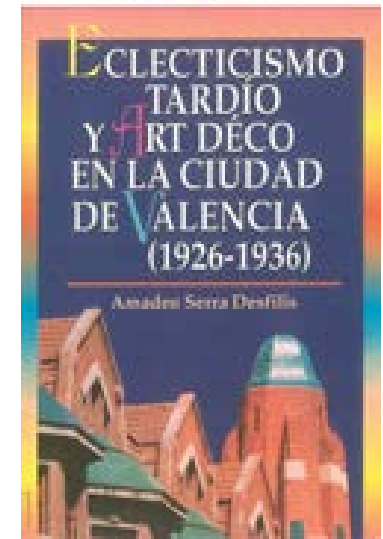
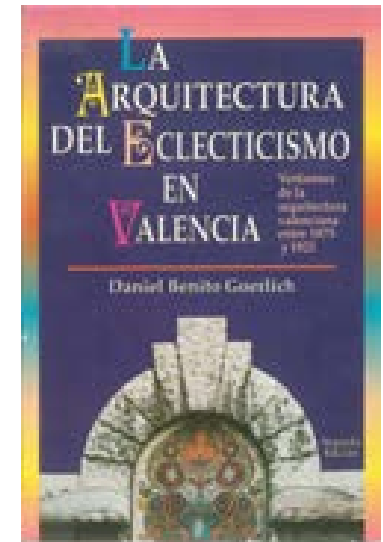


Fig.40 y 41 Portadas de los libros "La Arquitectura del Ecléctismo en Valencia", de Daniel Benito Goerlich, y "Ecléctismo Tardío y Art Decó en la ciudad de Valencia", de Amadeo Serra Desfilis

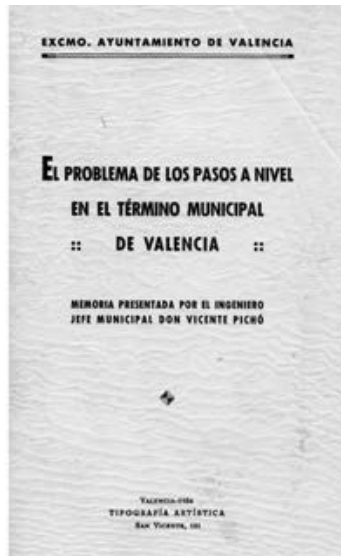


Fig.42. Portada del trabajo de Vicente Pichó, "El problema de los pasos a nivel en el término municipal de Valencia de 1934".



Fig.43. Tesis Doctoral de Rubén Pallol Trigueros.

Además de las referencias tipológicas referentes a la parcela y tipología, como ha quedado recogido en los diferentes apartados de esta Tesis, hay que añadir dos elementos adicionales.

El primero de ellos es la influencia demostrada que ha tenido la **implantación del ferrocarril** en todas las ciudades analizadas y en particular en la ciudad de Valencia, recordando como la primera estación ubicada intramuros de la ciudad medieval tuvo que romper la muralla para poder acceder al interior, dándose la paradoja de que el trazado ferroviario constituiría a partir de este momento otra "muralla" en la ciudad incluso antes del derribo de las murallas a mediados del siglo XIX.

A partir de ese momento el traslado de la Estación del Norte ha ido cambiando la configuración del barrio haciendo que en sus proximidades se haya construido una tipología edificatoria vecinal de menor calidad constructiva, lo que con el tiempo ha supuesto la reubicación social de la población dentro del barrio.

Esta reubicación social, que hemos establecido, tiene un precedente en el urbanismo de "zonning" que Carlos María de Castro evidenció en el Ensanche de Madrid, en el que los diferentes Estamentos sociales eran ubicados en sectores diferentes en función de su poder adquisitivo.

Lo que está claro es que si Castro estaba a favor o en contra no es lo importante, como hemos visto, lo importante es que Castro aceptaba que en la ciudad se iban a crear grandes desigualdades entre los barrios que la compondrían.

En todas las ciudades se ha producido una zonificación social de la ciudad existente y del ensanche en función de parámetros socioeconómicos en el que la distancia del emplazamiento al centro de la ciudad influía en el precio de los alquileres o de venta de las viviendas.

Junto al precio del suelo otro factor es la calidad de la edificación, no encontramos las mismas calidades constructivas en el primer ensanche junto a la calle Puerto, que en los edificios ubicados en la calle Gibraltar, junto a las vías del tren.

Para finalizar hemos comprobado también que además de la ubicación de la parcela existen otros elementos a tener en cuenta:

La tipología de la edificación, que se reservaba las plantas inferiores para uso propio y las plantas altas generalmente como casa de renta.

Otro factor a tener en cuenta sería la posición de la vivienda bien recayente a la fachada principal o alguna fachada interior o posterior.

Y finalmente la altura a la que se encontraba dicha vivienda.

Para demostrar esta Tesis, nos ha sido de utilidad la Tesis Doctoral de Rubén Pallol Trigueros cuando ha analizado la absorción del núcleo de Chamberí por el Ensanche de Madrid.

El barrio de Russafa sufrirá una gran transformación cuando finalmente sean soterradas las actuales vías del entorno de la Estación del Norte, y este espacio sea finalmente convertido en el Parque Central de la ciudad de Valencia.

Este proyecto histórico de la ciudad, ya citado en los primeros planes de ensanche y diseñado en las propuestas de Vicente Pichó y en los sucesivos estudios que hemos estado citando en el apartado correspondiente.

3.1 Delimitación de las Áreas de Estudio

3.1 Delimitación de las Áreas de Estudio. Consideraciones previas

Hemos elegidos tres ámbitos de estudio, para que de un modo simplificado podamos obtener los datos necesarios para evaluar las acciones a realizar.

La unidad elegida es la de barrio, dentro de la ciudad, para de un modo homogéneo tener analizado este sector.

Para establecer la delimitación de lo que hemos denominado áreas de estudio, haremos varias consideraciones previas.

- **La primera** se refiere a la presencia del núcleo histórico del Barrio de Russafa antes de la aprobación del Proyecto de Ensanche, y de las edificaciones existentes en ese momento, y la evolución temporal en el proceso de consolidación del Barrio, comprobando que en el año 1900 se había construido aproximadamente un veinticinco por ciento de la superficie total del mismo, mientras que en 1950 la superficie consolidada se acerca al 75%. (Apenas 50 años).

Este dato es importante puesto que esta fecha (1950), coincide en el tiempo con la aplicación de los nuevos criterios estéticos en los lenguajes arquitectónicos y la sistematización de las técnicas constructivas inherentes al movimiento moderno, desplazando el muro de carga por los sistemas porticados de hormigón.

- **La segunda** consideración se refiere a la presencia de edificios históricos de este primer periodo de consolidación en los ámbitos estudiados, y que, en su caso, la mayoría están protegidos por el planeamiento vigente.

- **La tercera** es el componente socio económico de los ocupantes de los edificios, diferenciando a su vez dos ámbitos, uno en el entorno del núcleo histórico donde los estratos sociales correspondían con la clase media o media alta, y un segundo ámbito con edificaciones de una menor calidad constructiva, que habitualmente habían sido creadas para viviendas de renta para las clases medias o medias bajas.

Un tercer ámbito intermedio, responde claramente a la tipología de manzana que se ha elegido y que es la que presenta un mayor número de edificios protegidos.

- **La cuarta** consideración será el hecho de qué indicadores deberemos utilizar para poder comparar entre sí los diferentes ámbitos de estudio o, en su caso, con otras zonas de la ciudad o ciudades diferentes.



Fig.44. Propuestas para la mejora sostenible del barrio de Russafa.
Fuente: Imagen extraída del Proyecto ABC_Development



Fig.45. Imágenes de diversos tipos de ciudad. Modelos Americano, Europeo y Asiático: Houston - Brasilia - Los Ángeles - Beijing - Turín - Málaga - Génova - Valencia.

Fuente: Proyecto CAT-MED

Fig.46. Relación entre densidad urbana y consumo de energía en el transporte.

Fuente: Proyecto CAT-MED

Para resolver esta última consideración podemos utilizar la metodología seguida en el Proyecto ABCD Developpement⁴⁷, como experiencia Piloto para el Barrio de Russafa o el Proyecto **CAT-MED**⁴⁸ (Changer les métropoles méditerranéennes Avec le Temps Change Mediterranee Around Time) del que unos de sus objetivos es el establecer un **Sistema Común de Indicadores, para poder evaluar la sostenibilidad medioambiental de la ciudad construida.**

Este sistema divide los indicadores en cuatro grupos:

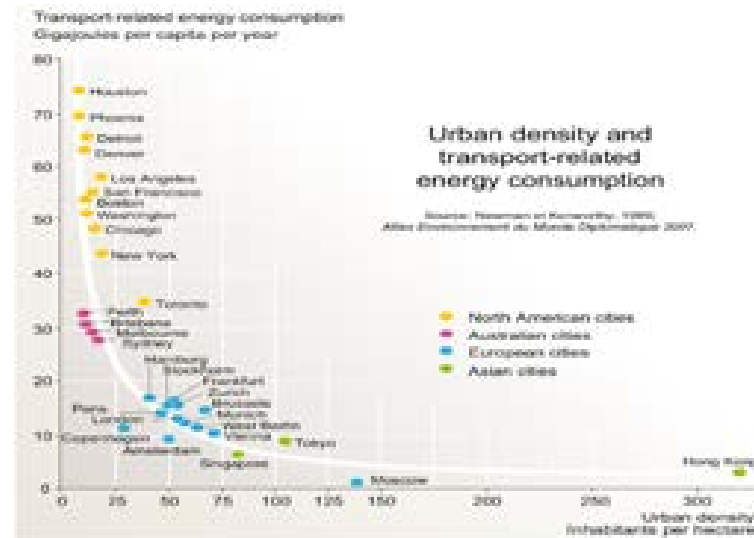
- **Gestión territorial y diseño urbano**
- **Movilidad y transporte**
- **Gestión de recursos naturales y huella ecológica**
- **Y cohesión social y económica.**

Este sistema de indicadores nos va a permitir elegir los ámbitos de estudio para poder compararlos entre sí y con el resto de la ciudad.

⁴⁷ ABCD_Developpement. Iniciativa Comunitaria INTERREG III C, 2002-2004

⁴⁸ CAT-MED.

Iniciativa Comunitaria Med, 2007-2011,



GESTIÓN TERRITORIAL Y DISEÑO URBANO.

1. DENSIDAD DE POBLACIÓN. La densidad de población se define como el número de habitantes por hectárea, pero considerando solamente el área urbana consolidada, que en la mayoría de los casos es inferior a la superficie total del municipio. El indicador de densidad de población nos muestra una primera aproximación a la configuración de la ciudad y su organización territorial. Su análisis indica una idea inicial del nivel de expansión urbana en el territorio y ayuda en la definición de una planificación urbana más organizada.

2. COMPACIDAD URBANA. El nivel de compacidad puede ser definido como la relación entre el espacio utilizable de los edificios (volumen) y el espacio en superficie urbana (área). La edificación compacta expresa la idea de proximidad urbana, aumentando el contacto y la posibilidad de interconexión entre los ciudadanos, que es uno de los principios básicos en las ciudades clásicas Mediterráneas. Optimiza también la gestión de uno de los recursos naturales más importantes, el suelo.

3. COMPLEJIDAD URBANA. La complejidad urbana es una medida del grado de organización del sistema urbano. Informa sobre la diversidad de la mezcla de usos y servicios, que es uno de los ejes del modelo de ciudad Mediterránea compacta y compleja.

4. ZONAS VERDES Y ÁREAS DE ESPARCIMIENTO. Este indicador mide la extensión de las zonas verdes y las áreas de esparcimiento existentes y la relación con el número de habitantes.

5. PROXIMIDAD A ZONAS VERDES Y ÁREAS DE ESPARCIMIENTO. Este indicador mide el porcentaje de población que vive cerca de, al menos una zona verde o área de esparcimiento.

MOVILIDAD Y TRANSPORTE.

6. DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRÁFICO. Nos muestra qué tipos de transporte utiliza mayoritariamente la ciudadanía y su proporción con el número total de viajes.

7. PROXIMIDAD A PARADAS DE AUTOBÚS Y METRO. Mide el porcentaje de población que puede encontrar una parada de transporte público cerca de su lugar de residencia.

8. PROXIMIDAD A CARRILES BICI. Mide la longitud de los carriles bici existentes y su proximidad a la población.

9. PORCENTAJE DE CALLES Y ESPACIOS PEATONALES. Se refiere al porcentaje de calles peatonales sobre la longitud y el área total de las calles y vías de la ciudad.

10. EMISIONES DE CO₂. Este indicador mide el volumen de emisiones de CO₂ producidas en el área local.

GESTIÓN DE RECURSOS NATURALES Y HUELLA ECOLÓGICA.

11. CONSUMO DE ENERGÍA. Este indicador estima el consumo energético urbano por habitante, considerando tanto el consumo de energía como el consumo de combustible.

12. CONSUMO DE AGUA. Este indicador mide la cantidad de agua consumida por habitante y día en la ciudad.

13. GESTIÓN Y RECOGIDA DE RESIDUOS. Este indicador mide el volumen de residuos sólidos urbanos generados por habitante y día.



Fig.47. Propuestas para la mejora sostenible del barrio.

Fuente: Imágenes extraídas del Proyecto CAT-MED

14. CALIDAD DEL AIRE. Este indicador puede ser definido como el número de días por año en que se ha registrado una mala calidad del aire, considerando los contaminantes más relevantes.

15. CALIDAD DEL SILENCIO. La calidad del silencio puede ser medida como la proporción de la población expuesta a niveles de ruido no recomendados, considerando tanto el ruido durante el día como durante la noche.

COHESIÓN SOCIAL Y ECONÓMICA.

16. PROXIMIDAD A LOS SERVICIOS BÁSICOS. Este indicador mide el porcentaje de población que vive cerca de servicios básicos, considerando la siguiente clasificación: alimentos y productos de primera necesidad, centros educativos, centros de salud, centros sociales, centros deportivos, centros culturales, centros de entretenimiento y puntos de recogida selectiva.

17. TASA DE VIVIENDA SOCIAL. Este indicador mide el porcentaje de vivienda social en relación con el número total de casas existentes en el área urbana.

18. TASA DE POBLACIÓN ACTIVA Y DESEMPLEO. La tasa de población activa es el porcentaje de gente en edad de trabajar para una economía y que se encuentra empleada o desempleada buscando trabajo. La tasa de desempleo es el porcentaje de población activa que se encuentra desempleada.

19. EVOLUCIÓN DE LA FRECUENCIA TURÍSTICA. Este indicador mide la evolución de la frecuencia turística, en relación al número de turistas y pernoctaciones por año y el grado de estacionalidad turística.

20. ACTIVIDADES MEDIOAMBIENTALES EN ESCUELAS PRIMARIAS. Este indicador muestra la proporción de niños en educación primaria que participan en actividades medioambientales educativas dirigidas a despertar un sentido de eco ciudadanía.

SELECCIÓN DE ÁMBITOS

La obtención de los datos necesarios para conseguir la totalidad de los indicadores propuestos por el sistema CAT-MED, requiere de un profundo trabajo de campo que se aleja de los objetivos del presente documento.

No obstante vamos utilizar parte de sus indicadores para elegir los ámbitos de estudio previstos.

En la tabla que se adjunta, se identifican a modo comparativo los indicadores entre:

- La ciudad de Valencia como unidad,
- El Barrio de Russafa al completo,
- Y los tres ámbitos de estudio, 1, 2 y 3.

Hemos utilizado los datos de superficie, densidad de población, número de manzanas, dimensiones de las calles, número de viviendas, población y pirámide de edad para calcular los indicadores de compacidad urbana.

También identificamos el consumo de agua y eléctrico para poder relacionarlo en el futuro con las emisiones de CO₂.

Finalmente se manejarán parcialmente la tasa de población activa, la tasa de trabajo y tasa de desempleo, precio de la vivienda tanto en venta como en renta, para valorar los indicadores de tipo social.

3.2 Selección de los Ámbitos de Estudio



Fig.48. Edificios catalogados y propuesta de los ámbitos de estudio.
Fuente: Elaboración propia.

	CIUDAD	RUSSAFA	AE1	AE2	AE3
SUPERFICIE (2010)	9882,7 Ha	87,8 Ha	1,85 Ha	2,31 Ha	2,77 Ha
POBLACION (2010)	810.444	25.089	441	1.136	738
DENSIDAD (2010)	82,01	285,80	238,85	492,65	266,88
NUM. MANZANAS	---	63	1	5	2
SUP. MANZANAS	---	---	1,46 Ha	1,61 Ha	1,82 Ha
NUM. CALLES	---	---	4	8	5
SUP. CALLES	---	---	0,39 Ha	0,70 Ha	0,95 Ha
NUM. VIVIENDAS (2009)	403.297	14.373	255	456	564
EDAD POBLACION (media) (2010)	41,4 años	43,2 años	45,9 años	47,6 años	45,7 años
RENTA POBLACION	---	---	---	---	---
ESTUDIOS POBLACION	---	---	---	---	---
VALOR DE VENTA MEDIA (Datos 2003-2004)		2.010	2.412	1.507	1.749
VALOR DE RENTA MEDIA		4,70	5,20	7,70	4,29
GESTIÓN TERRITORIAL Y DISEÑO URBANO					
1.Densidad de población (2010)	810.444	25.089	441	1.136	738
2.Compacidad urbana	---	---	10,81	7,93	7,17
3.Complejidad urbana					
4.Zonas verdes y áreas de esparcimiento					
5.Proximidad a las zonas verdes y áreas de esparcimiento					
MOVILIDAD Y TRANSPORTE					
6.Distribución modal del tráfico					
7.Proximidad a las paradas de autobus y metro					
8.Proximidad a los carriles bici					
9.Porcentaje de calles peatonales					
10.Emisiones de CO2					
GESTIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES Y HUELLA ECOLÓGICA					
11.Consumo de energía					
12.Consumo de agua (miles de m3) (2009)	46.666	1.551,06	27,26	70,23	45,62
13.Gestión y recogida de residuos					
14.Calidad del aire					
15.Calidad del silencio					
COHESIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL					
16.Proximidad a los servicios básicos					
17.Tasa de vivienda social					
18.Tasa de población activa y desempleo	60,10% - 22,30%				
19.Evolución de la frecuencia turística					
20. Actividades medioambientales en la escuela primaria					

Fig.49. Comparativa de los indicadores de sostenibilidad urbana, entre la ciudad, el barrio de Russafa completo y en los ambitos de estudio.
Fuente: Elaboración propia.

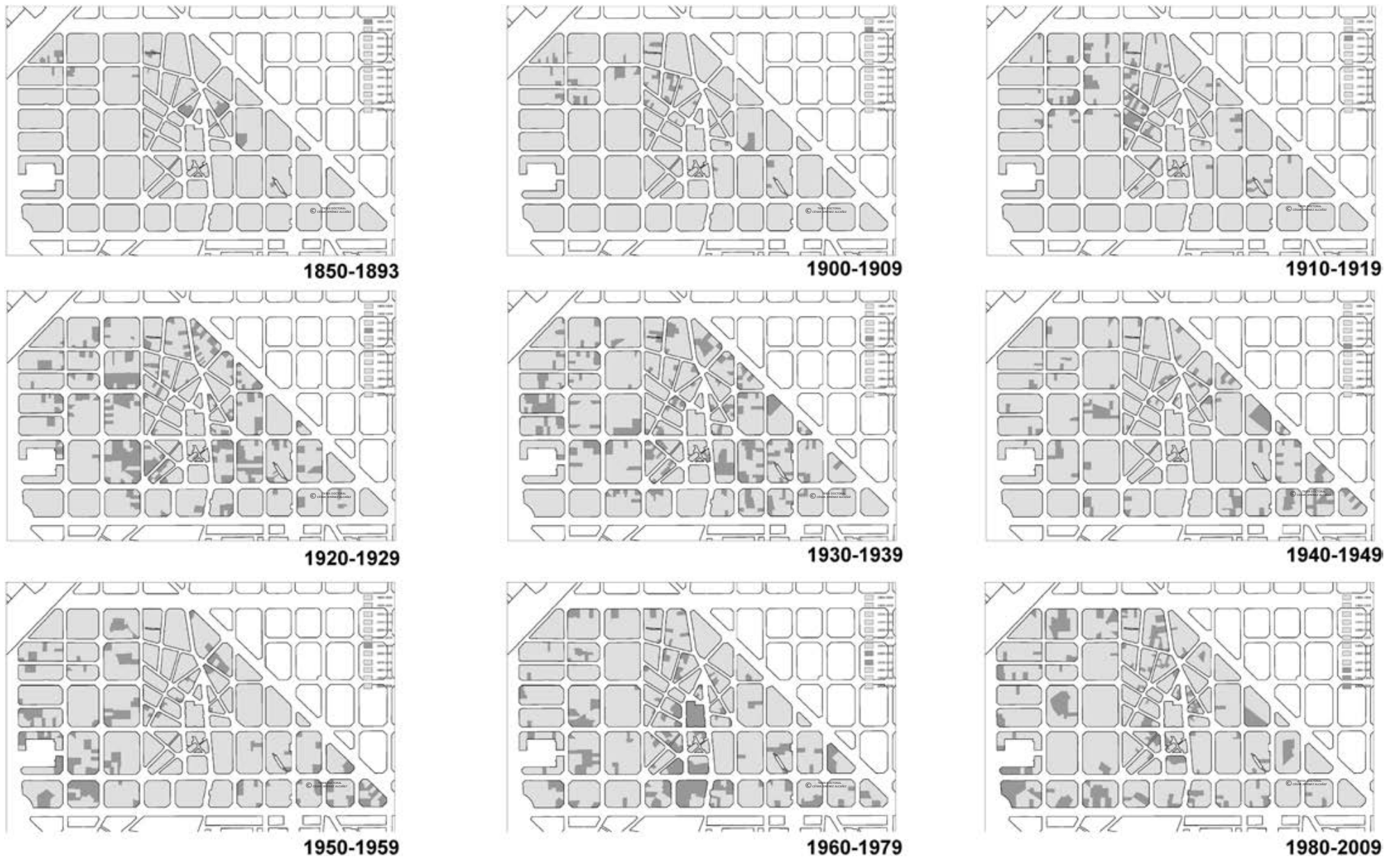


Fig.50. Crecimiento por años y estudio del proceso de consolidación de barrio.
Fuente: Elaboración propia

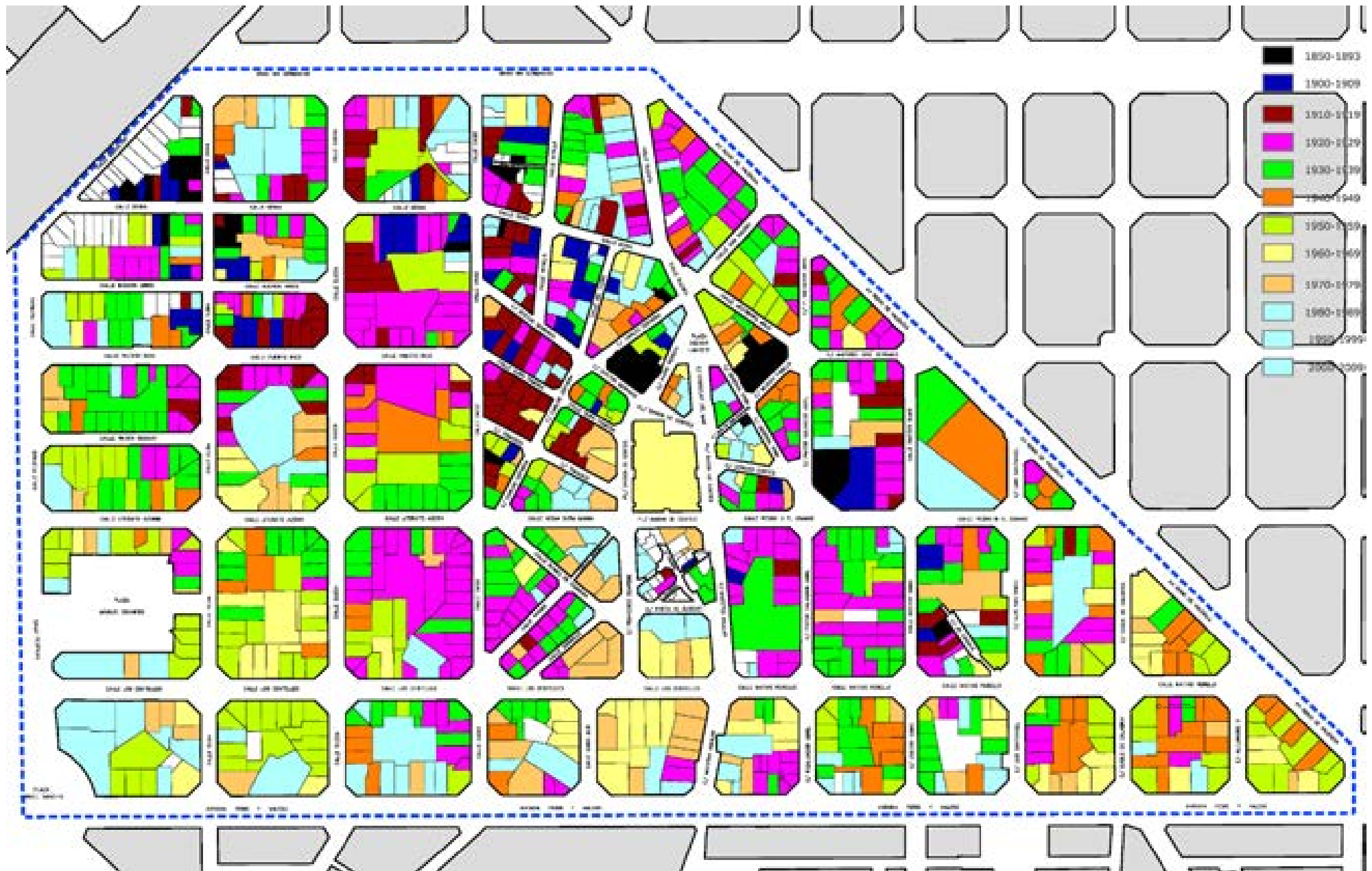
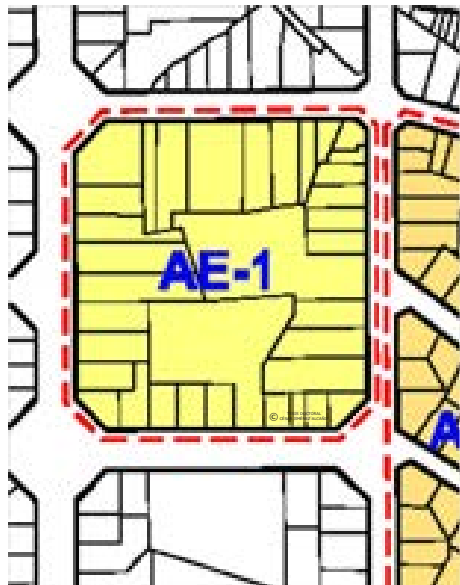


Fig.51. Antigüedad de los edificios.
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos catastrales.

3.3 Descripción de los Ámbitos de Estudio



Descripción del Ámbito de Estudio número 1

El Ámbito de Estudio número 1, se corresponde con la zona del Ensanche que tiene la cuadrícula como ley de formación, por lo tanto esta será la configuración de ensanches con la trama ortogonal como configuradora de su ley de formación.

La superficie de este ámbito de estudio es de 1,85 Ha., con una densidad de población de 238,85 habitantes por Ha., una población de 441 habitantes y que ocupan aproximadamente 255 viviendas.

La Manzana

En el barrio de Russafa, existen cinco manzanas centrales principales que tienen un dimensionado similar al ámbito de estudio.

La manzana escogida es la que linda con la calle Denia, al noroeste y en sentido horario con las calles Cádiz, Puerto Rico y Sueca.

La superficie total de la manzana es de 14.600 metros cuadrados de los cuales se encuentran edificados en su corona exterior 6.700 m² aproximadamente.

La superficie del patio central aunque con un formato irregular en la línea interior es de 7900 m², es decir cerca de un 55% de la superficie total, lo que sin duda responde al espíritu inicial de ensanche, aunque con el tiempo ha terminado por colmatarse con edificaciones de tipo semindustrial en la primera planta.

La manzana de formato casi cuadrado tiene una longitud e 460 metros lineales, con un tramo medio de 115 metros, con chafales a 45 grados y de una longitud de 18,00 metros.

Fig.52. Ambito de Estudio 1. Planta, fotografía aérea y ubicación en el barrio.

La Calle.

La superficie destinada a calles o espacio público en este ámbito de 0.39 ha, y esta formada por la calle Cadiz de 12 metros que es límite entre el núcleo histórico y el ensanche por el oeste; la calle Denia, antigua calle Corset también de 12 metros en este tramo y las calles Sueca y Puerto Rico ambas de 16 metros de ancho.

La parcela

El número de parcelas que forman esta manzana es de 35, con una geometría regularizada, con edificios que además de a la calle se iluminan a través del patio central de la Manzana Tipo del Ensanche.

Más de la tercera parte de sus edificios se haya catalogados por el Plan Especial, sobre todo los edificios que recaen en la calle Sueca y en la calle de Puerto Rico. Por contra el entorno en el que más operaciones de sustitución se ha realizado es en la calle Cádiz.

La mayor parte de los edificios se han construido entre 1915 y 1929.

Casi todas las parcelas pertenecen al tramo de entre los 11 y 14 metros y salvo los chaflanes toda la parcelación es perpendicular a la calle, lo que permite el tener dos viviendas por planta.

Destacamos también en este entorno el conjunto de cuatro edificios consecutivos de estilo modernista entre los números 19 y 25 de la calle Sueca.

Muchos de sus edificios responden al esquema inicial de planta baja con el entresuelo compuesto en su diseño, mas tres plantas altas o cuatro según el Bloque Normativo.



Fig.53. Cruce calle Sueca con calle Puerto Rico
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Descripción del Ámbito de Estudio número 2

El Ámbito de Estudio número 2 se corresponde con la zona del Núcleo Histórico de Russafa en la que resalta la falta de ortogonalidad de su trama adaptándose al trazado de los caminos y edificios anteriores al ensanche.

Hemos elegido la agrupación de manzanas que mantiene un mayor número de edificios originales de la fase primera del ensanche y la mayoría de estos edificios también están protegidos por el planeamiento previsto en el Plan Especial.

La zona es un conjunto de cuatro manzanas comprendidas entre la calle Denia, calle del Clero, calle Carlos Cervera, calle dels Tomasos y la calle de Cádiz.

En el interior de este conjunto de manzanas tenemos la calle Sevilla y las calles Doctor Serrano y Cura Femenía.

No hemos incluido el triángulo comprendido entre la calle dels Tomasos, calle de Carlos Cervera y la calle Cádiz, puesto que la edificación corresponde a arquitectura de sustitución no estando protegida por el planeamiento vigente.

La Manzana

La superficie de este ámbito de estudio es de 2,30 Ha. con una densidad de población de 492,65 habitantes por Ha., es decir el doble que el ambito de estudio 1, y una población de 1.136 habitantes y que ocupan 456 viviendas.

La superficie total de las cuatro manzanas es de 16.100 metros cuadrados y el número de edificios incluidos en dicho ámbito es de 68 edificios en cuatro manzanas sin patio.

Fig.54. Ambito de Estudio 2. Planta, fotografía aérea y ubicación en el barrio.

La Calle.

La superficie destinada a calles o espacio público en este ámbito de 0.70 Ha, y esta formada por un total de ocho calles, de longitud variable en función de su ubicación, y con anchos que oscilan entre los 12 metros de la calle Cadiz y Sevilla, los 10 metros de las calles Denia, Doctor Serrano, Tomasos y Carlos Cervera y finalmente los 8 metros de las calles Del Clero y Cura Femenia.

La parcela

El número de parcelas que forman este ámbito es de 67 parcelas; 19,19,17 y 12 en cada una de las manzanas.

En su conjunto es una de las zonas mas antiguas del barrio y la mayor parte de sus edificios se han construido entre 1900 y 1920, diseñados con estilo ecléctico academista en su mayoría.

Casi todas las parcelas pertenecen al tramo de entre los 11 y 14 metros, siendo 13.60 la de mayor dimensión en la calle Tomasos y 11.00 la menor tambien en la calle Tomasos. La excepción es parcela de 16.00 metros de la calle Cura Femenia, esquina Cadiz que es esquina sin achaflanar.

Salvo los chaflanes toda la parcelación trata de ser perpendicular a la calle, lo que permite el tener dos viviendas por planta.

La mayoría de sus edificios responden al esquema inicial de planta baja mas tres plantas altas, construidos en el Bloque Normativo I, sin que se hayan producido sobreelavaciones y son escasas las sustituciones de edificios salvo tres edificios en la manzana 1, cinco en la manzana 2, 3 en la manzana 3 y 1 en la manzana 4, por lo que constituye un ámbito de especial interés.



Fig.55. Calle Doctor Serrano
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Descripción del Ámbito de Estudio número 3

El ámbito número tres, se corresponde también con la zona de Ensanche de trama ortogonal, pero al encontrarse cerca de las tapias del ferrocarril

“responde al deseo de dividir en lo posible la manzana que, de otra manera, resultaría de gran extensión, precisamente en uno de los puntos en que tiene más fondo y por dónde por consiguiente sea posible utilizar mejor los solares”.

El ámbito seleccionado, tiene una superficie equivalente a la manzana prevista en el ámbito de estudio número 1, ahora bien, dada la proximidad a las vías del tren, el propio Proyecto de Ensanche, pensó en subdividir la manzana en dos para hacer los solares más edificables, como ya hemos citado.

La Manzana

La superficie de este ámbito de estudio es de 2,77 Ha. con una densidad de población de 266,88 habitantes por Ha., un poco mayor que el ámbito de estudio 1, y una población de 738 habitantes y que ocupan 564 viviendas.

La superficie total de las dos manzanas es de 18.200 metros cuadrados y el número de edificios incluidos en dicho ámbito es de 82 edificios en dos manzanas sin patio con 29 y 23 respectivamente.

La Calle.

La superficie destinada a calles o espacio público en este ámbito de 0.95 Ha, y esta formada por un total de cinco calles, cuatro que conforman la manzana inicial y una (la calle Pintor Gisbert) que la divide por su mitad.

Fig.56. Ambito de Estudio 3. Planta, fotografía aérea y ubicación en el barrio.

Las calles que rodean este ámbito son, la calle Puerto Rico, la calle Cuba, la calle del Literato Azorín (las tres de 16 m.) y la calle Filipinas, y la calle del Pintor Gisbert de 12 m.

La parcela

La parcelación y las manzanas son regulares y los límites ortogonales.

En su conjunto es una de las zonas más modernas del barrio con nivel de protección y la mayor parte de sus edificios se han construido entre 1930 y 1950, diseñados con estilo ecléctico academista en su mayoría.

Podemos citar como excepción el edificio de la Calle Pintor Gisbert nº 20 de 1940 y construido con estilo Modernismo en su vertiente Secesión/Art Deco, con estructura mixta de muros portantes en fachada y pilares de fábrica de ladrillo en el interior, en una época próxima al empleo de estructuras porticadas.

Casi todas las parcelas pertenecen al tramo de entre los 11 y 14 metros, siendo 12.00 la media de la calle Pintor Gisbert y 7.20 la de menor dimensión en la calle Puerto Rico nº 37.

En la calle Filipinas podemos encontrar parcelas de gran dimensión que no recuerdan la trama inicial y que son ocupados por edificios de reciente construcción de 1959 y 1984 en relación con la edad media del barrio.

La mayoría de sus edificios responden los esquemas inicial de planta baja más cuatro o más plantas, aumentando considerablemente en la calle Filipinas.



Fig.57. Cruce calle Cuba con calle Puerto Rico
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

3.4 La Calle y la Manzana, y su evolución en los diferentes Bloques Normativos



Fig.58. Vista de Ruzafa en 1850.
"Vue panoramique, côte du midi".
Fuente: www.skyscrapercity.com.

BLOQUE NORMATIVO ANTERIOR A LA APLICACION DE LAS ORDENANZAS

La primera recopilación de Leyes y Acuerdos Municipales que podrían haber afectado a la actividad urbanística, fue realizada en 1371 por el Notario Bartolomé Villalba.

La regulación se fundamentaba en la costumbre y, generalmente, su misión era para poder solventar los problemas derivados del derecho de propiedad especialmente en las servidumbres y las medianerías.

En este momento la legislación y los acuerdos de Policía Urbana tenían como objeto obtener Reglas de Buen Orden, Seguridad y Comodidad de los moradores y tránsito público.

Uno de los temas que más preocupa a los legisladores, es el de los elementos que por superar la línea de fachada, crean molestias a los transeúntes y reducen la anchura de la vía pública, invadiendo la calzada en algunos casos.

En este momento, ya estaba regulada la prohibición de invadir la calle para uso privado existiendo una extensa jurisprudencia, limitando que los dueños hiciesen rejas bajas, balconillos y otros salientes que incomoden a los que transitan las calles y plazas.

Un Bando publicado en julio de 1792, establece medidas concretas para regular las rejas o balcones, situando el margen desde los nueve a los trece palmos de elevación.

Según Acuerdo Municipal de octubre de 1824, se regula la dimensión de las aceras en relación con el ancho de la calle y se especifican las características de la piedra empleada en la ejecución de las mismas.



Fig.59. PLANO DE VALENCIA de 1855, en que se marcan todas las dependencias militares y civiles. Manuel Perales, Coronel de Ingenieros.
Fuente: LLOPIS, A. PERDIGÓN, L.TABERNER, F. "Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)".

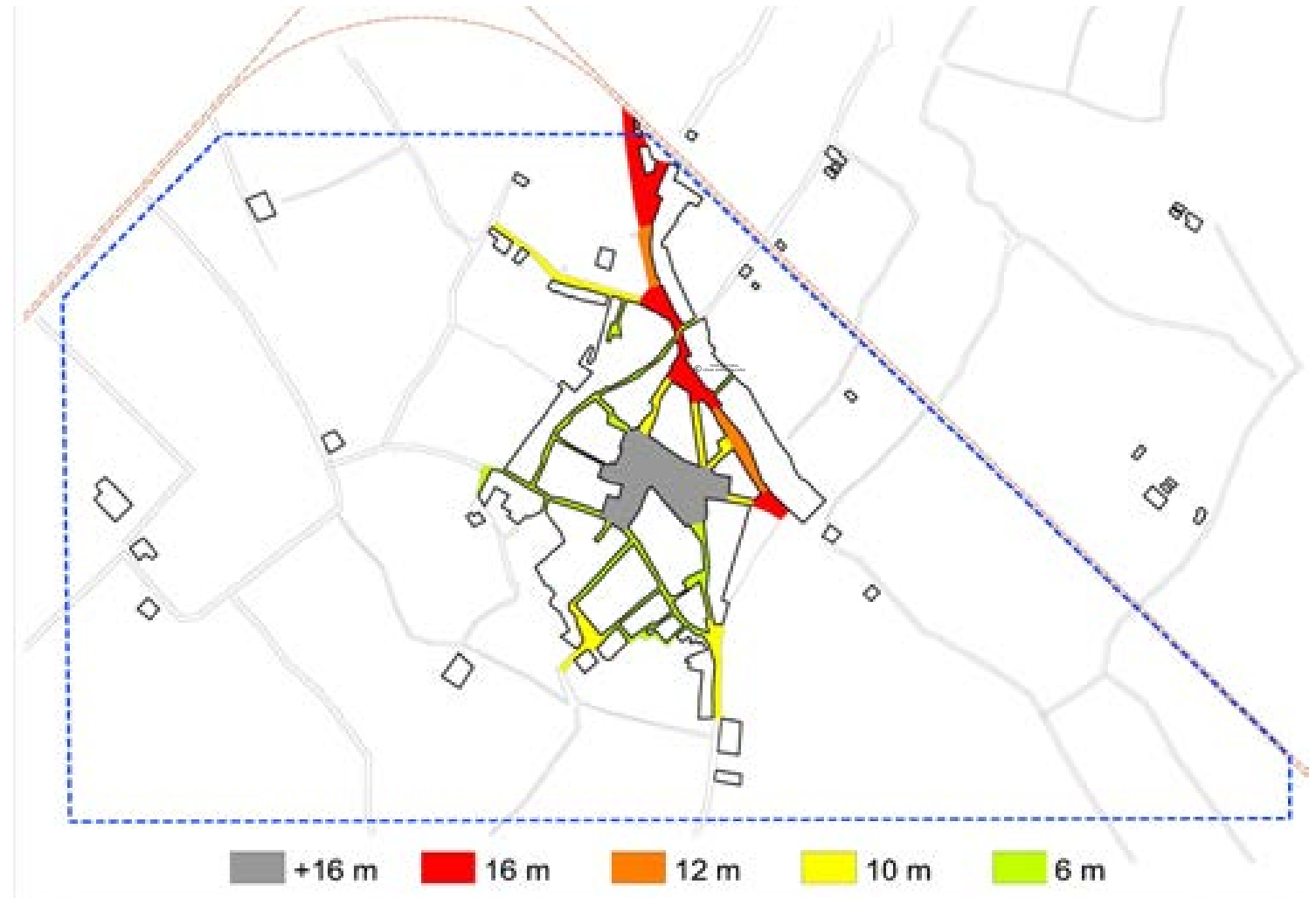


Fig.60. En este plano podemos ver las primeras rectificaciones de alineaciones sobre el núcleo histórico del barrio.
Fuente: Elaboración propia.

BLOQUE NORMATIVO I. 1844

Bloque normativo I. 1844. Reglamento de policía urbana y rural para la ciudad de Valencia y su término y los Bandos Generales de Buen Gobierno de 1848 y 1859. Anteriores a las Ordenanzas (preexistencias)

(I)1. La Calle y la Manzana

El Reglamento de Policía de 1844, constituye la primera recopilación de las Ordenanzas Valencianas en el periodo constitucional, y muchos de sus artículos son copias de las Ordenanzas de Madrid promulgadas con anterioridad.

Este Reglamento regula las obligaciones del arquitecto o director de obra en la fase de ejecución y dice en su artículo séptimo

“Tampoco se permitirán las transformaciones de fachadas que supongan una consolidación de los edificios que puedan impedir el ensanche y rectificación de las calles, porque el primer objeto debe ser el ensanche de las calles tan necesario en esta ciudad”¹.

En este momento, se empieza a introducir ya el concepto de edificios fuera de ordenación, al limitar la intervención sobre edificios fuera de línea de la calle.

También para contribuir al Ornato Público, se establece la prohibición de canales y aleros que viertan las aguas pluviales en la vía pública, estableciendo la obligatoriedad de efectuar la recogida de aguas y su canalización hasta verter en las acequias por la parte interior de los edificios.

¹ Reglamento de Policía Urbana y Rural para la ciudad de Valencia. 1884. Art. 7.

En el Bando de Buen Gobierno de 1848, dentro del capítulo de “Comodidad y Ornato” sólo un artículo recordará la clasificación de las calles de la ciudad según su ancho, remitiéndose para todo lo demás al “Reglamento de Construcciones”.

Este bando incorpora un epígrafe sobre construcción de andamios en su apartado de “Comodidad y Limpieza de las calles”, en las que regula las obligaciones de los vecinos para el mantenimiento de los firmes de las calles y para la limpieza de los pozos, cloacas, sumideros y desagües de las casas.

(I)2. La edificación y la tipología arquitectónica

Hemos visto cómo antes de la aparición de las primeras ordenanzas que regulaban la edificación, no existían limitaciones respecto del número de alturas que podía tener cada edificio, quedando a criterio del propietario y limitado por las condiciones técnicas del momento.

No hemos podido documentar la existencia de Ordenanzas específicas para el núcleo de Russafa con anterioridad a la aprobación del Reglamento de Policía Urbana y Rural la Ciudad de Valencia y su término de 1844, pero dada la proximidad a la fecha de la anexión del núcleo histórico de Russafa a la ciudad de Valencia su influencia hubiera sido mínima.

Por tanto, nos encontramos ante un pequeño núcleo rural alejado de la ciudad de Valencia, y aunque hoy técnicamente estas edificaciones anteriores a las Ordenanzas se encuentren fuera de ordenación, pensamos que puede tener un alto valor documental la identificación de los edificios de esta época que aún persisten.

(I).a Casa solariega o casa de poble

Empezaremos por definir la tipología conocida normalmente como "Casa de Poble", que en el presente caso también podría denominarse como Casa Solariega, puesto que algunas de ellas tenían un uso exclusivamente agrícola.

Son escasos los ejemplos que quedan en el Barrio y los encontramos en dos ámbitos:

- *Unos ejemplos los tenemos en la calle Canals, donde encontramos un conjunto de viviendas de este tipo sobre el desaparecido camino de Fuente d'En Corts y de Casas de Pinedo, que, aún habiendo anulado, se conservan todavía, en esta zona, las trazas del camino.*

- *El segundo ejemplo donde podemos encontrar esta tipología es en la calle Chella, también sobre las trazas de un viejo camino agrícola y ahora convertido en un azucat de la calle Sevilla al quedar integrado en manzana del Ensanche.*



Fig.61. Casa de Poble. Calle Canals 12 y 14 (1919)
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.62. Casa de Poble. Calle Chella 15 y 13 (1850 y 1886)
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

Estas casas generalmente suelen ser un tipo de planta baja y piso con entrada central, conocida como "casa a dos mans" o "casa a una mà", si el parcelario era más pequeño y sus dueños tenían menos recursos económicos.

El hueco central de mayor dimensión permitía el acceso de los vehículos agrícolas o de los aperos utilizados para las tareas de labranza.

Generalmente, presenta una composición simétrica con tres huecos y con un balcón sobre la puerta de acceso. La decoración de la cornisa presenta recuerdos de las antiguas estructuras de madera.

(I).b Casa de poble sobreelevada

Como se ha dicho, era habitual los procesos de sobreelevación de las construcciones existentes, por ello encontramos un tercer ejemplo en la calle Cuba, construido antes de la Aprobación del Ensanche y que fue remodelado con posterioridad, por ello este edificio podría responder tipológicamente al tipo casa de poble, si eliminamos la segunda planta como ampliación. A esta tipo le hemos denominado Casa de Poble Sobreelevada.

Tanto en este apartado como en el anterior, los acabados suelen ser sencillos con escasa decoración excepto algún recercado, o frisos alrededor de los huecos de los balcones y normalmente presentan barandillas de forja.

Generalmente las fachadas las encontramos con tratamientos lisos de la superficie y sin elementos horizontales y la composición de la puerta de acceso adquiere gran importancia en el conjunto.

Presentan un zócalo de reducida dimensión y es posible encontrar en escasas ocasiones un zócalo con decoración que recuerda e imita a los sillares.

Dada la permanencia del núcleo histórico del Barrio de Russafa, algunos de sus edificios han condicionado los trazados y alineaciones del proyecto definitivo de Ensanche, dejamos para un estudio posterior las transformaciones que ha tenido el núcleo histórico como operación de reforma interior.

Esta tipología, ha desaparecido del núcleo histórico al ser incompatible con las Ordenanzas del Ensanche que exigían un número mínimo de plantas, y puesto que no se adoptó ninguna medida de protección para salvaguardar el valor de estas construcciones.



Fig.63. Casa de Poble Sobreelevada. Calle Cuba, 7 y 9 (1900 y 1917)
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.64. Casa Obrador. Calle J. D. Montañés, 8 (1887)
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.65. Edificación Artesanal. Calle Canals, 6 y 8 (1850 y 1886)
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

Como hemos visto en el apartado correspondiente, el valor patrimonial de los edificios de viviendas es reconocido desde hace apenas tres o cuatro décadas.

Se incluye una imagen, como valor testimonial de cómo era el núcleo histórico de Russafa y la tipología de sus edificios. Por otra parte, el valor del suelo, hace inviable la construcción de este tipo de edificios generalmente unifamiliar.

(I).c Edificación artesanal

Dada la época en que son datados los edificios existentes de esta tipología, anteriores a la consolidación del Ensanche, a diferencia de las edificaciones denominadas simplemente como artesanales, la edificación Artesanal Obrador se corresponde con suficiente aproximación a la típica vivienda artesanal medieval, en tanto que compositivamente, no responde a las reglas compositivas clásicas, sino que distribuye sus huecos por motivaciones funcionales internas.

Por su parte, el otro tipo de edificación artesanal se correspondería con las viviendas de pisos superpuestos que en el siglo XIX sustituyen a las primeras.

Derivan directamente de los típicos obradores medievales, que combinaban en una única edificación los espacios destinados a trabajo y vivienda.

Lógicamente, esta tipología, que presenta una tan intrínseca relación entre la forma de habitar y la actividad profesional, ha sufrido importantes variaciones con—forme una y otra cambiaban.

Son de número muy reducido las edificaciones de “tipo artesanal” que hoy se pueden encontrar en el Barrio.

Hemos encontrado algunos testimonios de “tipo artesanal” y varios del tipo “artesanal con pisos superpuestos” lógicos para la época (siglo XIX) en la que se construyeron.

Las características estéticas que definen las edificaciones artesanales son:

1. *La fachada es generalmente lisa, y sin ornamentación alguna. Conforme avanza el proceso de difusión del academicismo y de generalización del repertorio formal clásico, se divulga un sistema de ordenación que incluye impostas planas (o decoradas) señalizando cada piso.*
2. *Huecos de gran simplicidad formal, con ausencia total de decoración en los mismos y con existencia tan solo de recercos de ventana planos y sin molduración en algunos casos.*
3. *No se presentan construcciones vistas de madera (típico alero de madera), la solución de cornisa es de fábrica formalmente simplificada.*
4. *Color del fondo de fachada liso y uniforme, generalmente ocre.*
5. *Presencia de zócalo de reducida altura en los edificios de pisos superpuestos, aproximadamente un metro, para protección del apoyo en tierra de la fachada.*

(I).d Edificación señorial del siglo XVIII o palacio del siglo XIX

No hemos encontrado edificaciones que pudieran catalogarse como Edificación Señorial tanto del siglo XVIII como del siglo XIX o, en el caso de tener una mayor cabida compositiva, como Palacio.

Obviamente el origen rural de este núcleo urbano y la gran transformación sufrida durante siglo XIX hacen que esta tipología no tenga trascendencia sobre los edificios actuales.

En este apartado se englobarían aquellos edificios que por su singularidad pudieron haber destacado en la zona urbana y serían objeto de estudio individualizado.

En todo caso sería más correcto hablar de casas señoriales que de palacio, dado que por sus dimensiones y características, encajaría más en este apartado.



Fig.66. Edificación Artesanal con pisos superpuestos. Calle Russafa, 53 (1917)
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

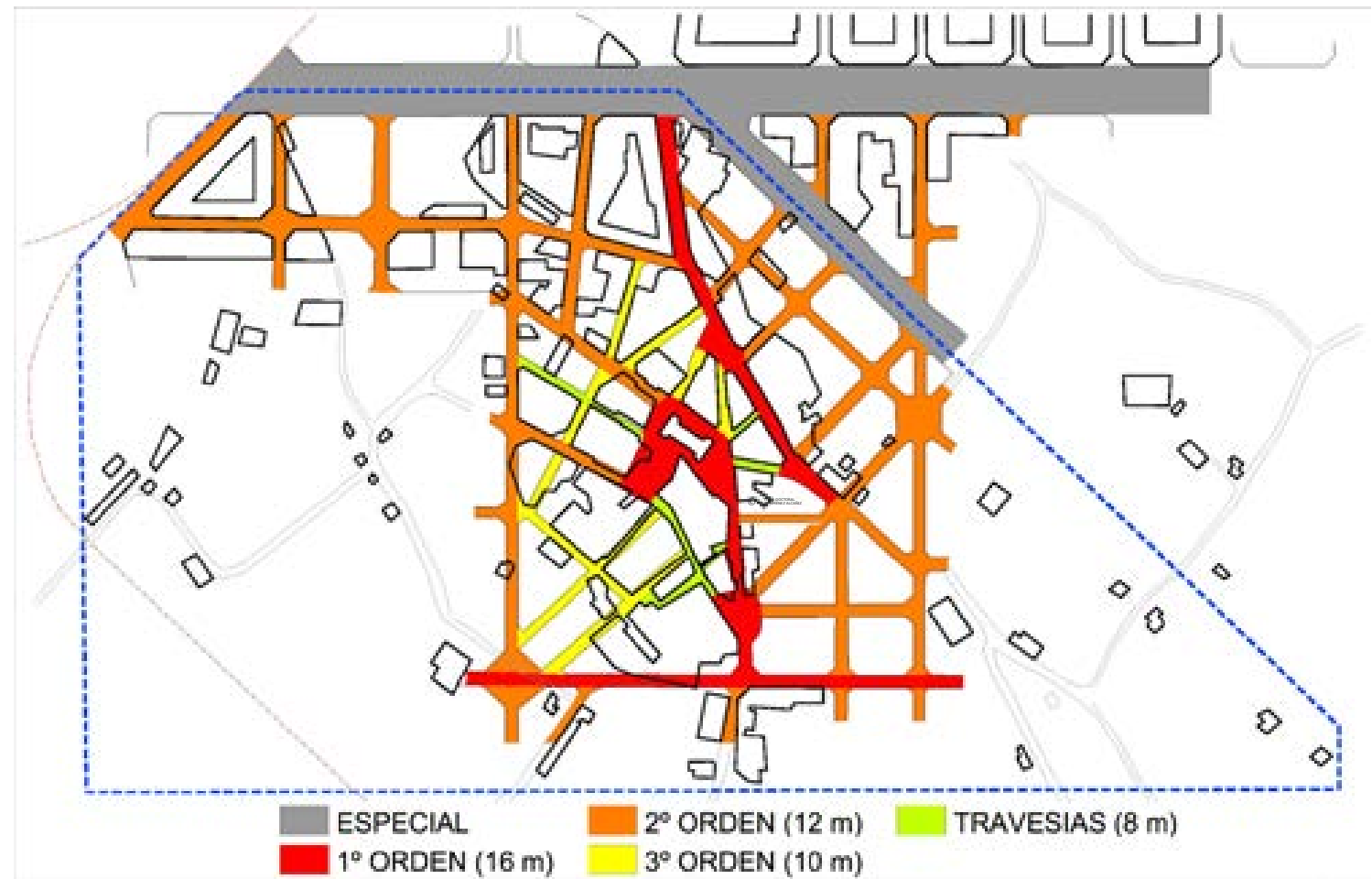


Fig.67. Clasificación de las calles en el Bloque Normativo II.
 Ordenanzas municipales de la ciudad de Valencia de 1887. Plan Ferreres, Calvo y Arnau.
 Fuente: Elaboración propia.

BLOQUE NORMATIVO II. 1887

Bloque normativo II. 1887. Ordenanzas Municipales de la ciudad de Valencia. Y adición a las Ordenanzas Municipales de 27 mayo 1895.

(II).2 La Calle y la Manzana

Ordenanzas Municipales. Estas Ordenanzas Municipales aprobadas en 1880, fueron refrendadas por el Ayuntamiento en 1877, coincidiendo con la aprobación del Proyecto de Ensanche para la ciudad de Valencia. Regula la concesión de licencias de obras y establece medidas coercitivas para los edificios fuera de ordenación y la situación de los edificios ruinosos.

Adición a las ordenanzas municipales de mayo de 1895. Aquí se regulan las dimensiones mínimas de las parcelas fijándolas en 8 metros en fachada y 8 metros de profundidad.

Igualmente regula el mecanismo expropiatorio para que las parcelas sean susceptibles de ser edificadas y se garantice el acuerdo entre los propietarios de parcelas o edificios que no cumplan las condiciones mínimas para regularizar sus propiedades. Ordenanzas para zona de Ensanche. 1887.

Las disposiciones del Programa para el Ensanche de la ciudad, serán incorporadas a las "Ordenanzas Municipales Especiales para del Ensanche de la Ciudad" contenidas en el proyecto de los arquitectos José Calvo, Luis Ferreres y José María Arnau aprobado por Real Decreto el 11 julio 1887.

Para la zona del Ensanche existe una clasificación, de las calles, que con escasas variaciones, pasarán a también a las "Ordenanzas Especiales" del Ensanche de Mora en 1911.

La importancia de la clasificación de las calles, no se debe a ninguna aportación de orden urbanístico, aunque constituye un claro precedente de la técnica de atribución de volúmenes que todavía perdura en nuestras legislaciones.

La consecuencia de esta jerárquica ordenación será que el ancho de la calle condicionará la altura de los edificios que han de construirse. Pero los cambios tan rápidos en la clasificación de estas calles han generado problemas de medianerías vistas que todavía hoy perduran.

Igualmente concede privilegios para la mejora del Ornato de las futuras edificaciones, (para las calles de los tres primeros órdenes y siempre que la fachada del edificio "tenga carácter monumental", las Ordenanzas permiten que sobre las alturas totales de la construcción se ejecuten Pabellones, Moradores o Torrecillas pero con la prohibición de dedicarlo a vivienda).

Se obliga a la instalación de un ascensor en las calles de Primer Orden, que será público y gratuito, tanto para los inquilinos como para las demás personas que deben relacionarse por necesidad o conveniencia de la vida social, si agotan al altura máxima (art. 2).

Los motivos ornamentales, por encima de la altura máxima permitida, se concede con carácter general para cualquier calle, tolerándose los "frontones, escudos, atributos, balaustradas, estatuas, etc. a condición de ser únicamente elementos decorativos del conjunto de la fachada" (art. 4).

También regula los parámetros urbanísticos de los edificios con fachadas a dos o más calles de distinto orden.

ANCHO CALLE				
ESPECIAL	CALLES 1º ORDEN	CALLES 2º ORDEN	CALLES 3º ORDEN	TRAVESIAS
Ronda y Grandes Vías	16 m.	12 m.	10 m.	8 m.

ALTURA CORNISA (h) (Se admiten pabellones, miradores y torrecillas)				
CALLES 1º ORDEN		CALLES 2º ORDEN	CALLES 3º ORDEN	TRAVESIAS
MAX = 20 m.		MAX = 15 m.		

Nº PLANTAS				
CALLES 1º ORDEN		CALLES 2º ORDEN	CALLES 3º ORDEN	TRAVESIAS
B + II B + III (B+E) + III		B + II B + III		

ALTURA MINIMA SEGUN PLANTAS				
PRINCIPAL = 3,70 m.				
ENTRESUELO = 3,00 m.				
RESTANTES = 3,50 m.				

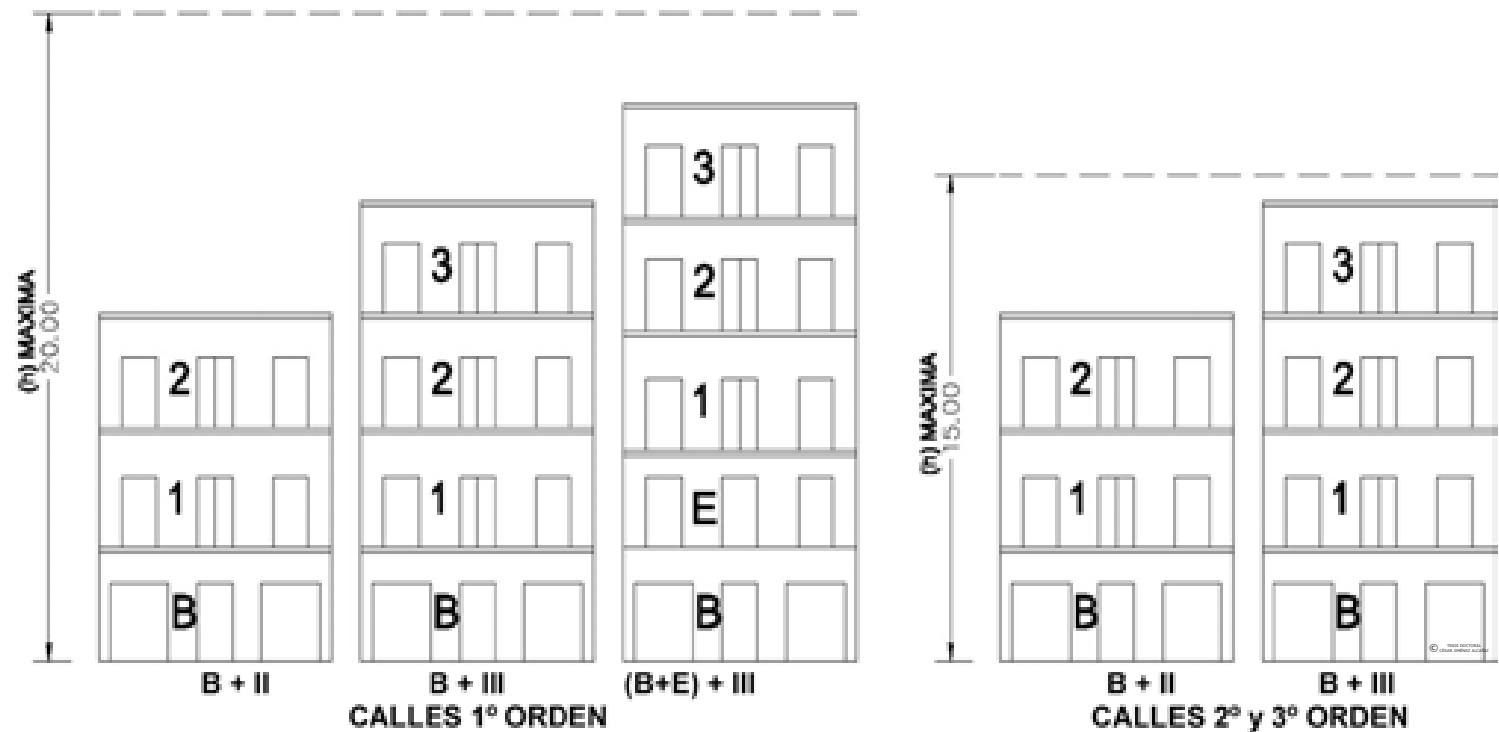


Fig.68. Altura de cornisa máxima, y número de plantas permitidas, en función de la clasificación de la calle en la que se encuentra la edificación en el Bloque Normativo II.

Fuente: Elaboración propia.

En las ordenanzas para la zona de Ensanche, el ancho de la calle, exceptuando el trazado de la ronda, y las grandes vías, se fija en 16 metros como mínimo para las calles de primer orden, estableciendo los mínimos de 12.10 y 8 m para las de segundo, tercer orden y travesías respectivamente.

El artículo cuatro impone la obligación de los chaflanes. La altura de los edificios que la comprendida entre las dos y tres alturas, aunque permite la creación de entresuelos si este está compuesto junto con la planta baja, lo que implica en la práctica el admitir cuatro plantas altas.

La altura mínima de cada planta es variable, siguiendo el modelo francés, se establece 3.70 metros para el piso principal, 3 para los entresuelos y 3.50 en las plantas restantes.

La principal disposición que nos interesa en este apartado, es la Adición aprobada por el Ayuntamiento en 1909 y por el Gobernador Civil en 1912, a instancias de la Comisión de Policía Urbana por la que se aprueba la "Clasificación de las calles, altura de los edificios y distribución de pisos".

(II)2. La edificación y la tipología arquitectónica

A mediados del siglo XIX las condiciones de habitabilidad de la población han disminuido notablemente, especialmente en la ciudad histórica, las calles son estrechas y tortuosas e impiden la entrada de los rayos del sol y coincide este momento con los proyectos higienistas sobre la ciudad y de como se aplicarán sobre ella.

Permaneciendo la planta de la ciudad constante, el incremento demográfico se absorbe a costa de aumentar las personas por vivienda y lógicamente el número de viviendas por edificio.

Hay una cita de Horacio Capel en su libro Capitalismo y Morfología Urbana en España, que en su página 17 nos dice:

"Si hasta entonces habían predominado los edificios destinados a viviendas unifamiliares, a partir de este momento comenzaron a proliferar los edificios plurifamiliares, incluso para viviendas de alta burguesía".

Esta afirmación será la constante a partir de ahora en la ciudad, desaparece la tipología de vivienda unifamiliar y aparece la de varios pisos, en el mejor de los casos para una única familia, cuyo "titular" se reservaba la primera planta en las denominadas casas burguesas.

(II).a Casa de poble sobreelevada

En esta punto podemos entender el cambio de la tipología artesanal o "casa de poble" que hemos citado anteriormente, a la proliferación de la tipología de Edificación Vecinal que pretendía optimizar y rentabilizar la inversión del suelo.

Nos encontramos en el momento que acaban de entrar en vigor las Ordenanzas del Ensanche, que si limitan la altura de la edificación, y pretende que todo el Ensanche sea de planta baja y tres alturas como lo exige el artículo 14. Estas Ordenanzas también nos exigirán un número mínimo de plantas (con excepción de la casa chalet).

Como hemos visto, además del núcleo de Russafa hay construcciones en los primeros tramos de las calles que empiezan en la Gran Vía Germanías.

Esta tipología es fruto directo del proceso de renovación arquitectónica, en este caso también de nueva construcción del XIX, y responde plenamente a las tres directrices clasicistas divulgadas por la Academia durante dicho siglo.



Fig.69. Casa de Poble Sobreelevada PB+II. Calle Maestro Aguilar, 7 y 9 (1900)
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.70. Casa de Poble Sobreelevada PB+II. Calle Dr. Sumsi, 23 (1910)
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

Son construcciones de nueva planta concebidas para su uso como vivienda plurifamiliar, ligada a la nueva economía burguesa de rentas urbanas. Pueden darse los supuestos:

- *De nueva planta, pero las podemos encontrar en dos ámbitos, el primero como arquitectura de sustitución o de sobreelevación de los edificios del núcleo histórico de Russafa y en el segundo caso en las nuevas calles generadas antes de la aprobación del Ensanche.*

- *Y como hemos desarrollado en el apartado anterior, también se pueden encontrar antiguas edificaciones artesanales que han sido sobreelevadas para rentabilizar la ocupación del suelo y convertidas en casas de renta.*

Si bien, ambas opciones se encuentran frecuentemente entrelazadas, cabría hablar de una cierta sectorización zonal de ambas posibilidades.

En los ámbitos más populares, es mayoritaria la opción de encontrar la parcela de reducida dimensión y con esquemas ornamentales y compositivos propios de la arquitectura clásica pero, como es el caso de viviendas humildes y baratas que depuraban el lenguaje arquitectónico reduciéndole a la mínima expresión, lo que podría acercarlos a las edificaciones catalogadas como artesanales.

En ocasiones se produce un punto de indefinición estilística que hace definir la inclusión en uno u otro grupo.

En un segundo caso, cuando la calle es de mayor anchura o las parcelas son de mayor tamaño encontramos las edificaciones con mayor entidad y en este caso la adopción del nuevo estilo resulta más clara

y los edificios responden a las directrices compositivas clásicas.

(II).b Edificación vecinal clásica

Va a ser la constante habitual para todo el Ensanche y veremos como, las alturas de la edificación van cambiando a medida que las Ordenanzas cambian la categoría de la calle, y sus estilos arquitectónicos se van a ir difuminando después del primer tercio del siglo XX.

Entre los tipos catalogados en este apartado encontramos algunos que no han agotado la edificabilidad, no obstante en el remate podría incluirse un ático con pequeños huecos.

Generalmente, en este Bloque Normativo (Bloque normativo II. 1887), las edificaciones incluían criterios académicos de composición que diferencian con claridad una composición tripartita de la fachada:

- 1.- *Composición simétrica de fachada generalmente con un número impar de ejes.*
- 2.- *Criterios académicos de composición basamento, cuerpo y remate constituido por planta baja, cuerpos de vivienda y cornisa con antepecho.*
- 3.- *El cuerpo central suele incluir la totalidad de los pisos destinados a vivienda y con repetición de la composición.*
- 4.- *No se diferencia la vivienda en primera planta (ya no encontramos como sucedía en los edificios señoriales la diferenciación entre el primer piso con un balcón corrido).*
- 5.- *El remate con una cornisa con o sin decoración completa la composición.*



Fig.71. Casa Vecinal PB+III. Calle Cura Femenía, 20 (1907)
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.72. Casa Vecinal PB+III. Calle Denia, 68 (1900)
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.73. Casa Vecinal. Calle Donoso Cortés, 12 y 10 (1906 y 1910). En este ejemplo, nos encontramos con dos fachadas idénticas, en la que el "tallista" quizás en periodos diferentes, realiza el acabado de la fachada con criterios de economía
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

6.- *Uso de zócalo de la edificación que en algunos casos ocupa la totalidad de la planta baja.*

7.- *Molduras remarcando los huecos o señalando el nivel de forjado frente a las molduras planas de la tipología artesanal.*

8.- *Existencia de cornisa elaborada coronada con antepecho o barandilla en sustitución del alero medieval.*

9.- *Y en ocasiones, uso no sistemático de pilastras simplificadas y almohadillado en planta baja.*

En relación a los esquemas compositivos de carácter clasicista aparecen molduras rodeando los huecos y señalando el primer y último forjado.

Pero puede darse el caso como los citados en la calle Donoso Cortés números 20 y 12, que los edificios aparentemente idénticos construidos con cuatro años de diferencia, presentan un acabado ornamental diferente, fruto del ajuste del presupuesto y resultado de los trabajos de decoración del "tallista" encargado de terminar la fachada.

Como prueba de la dificultad de la clasificación del lenguaje arquitectónico vemos que en estos edificios contiguos con idéntica composición de huecos en fachada, mientras un edificio presenta ausencia total de elementos decorativos, en el otro podemos encontrar una mayor carga ornamental, más acorde con el gusto ecléctico del momento.

Pese a ser edificaciones humildes, hemos encontrado el uso de pilastras simplificadas o almohadillado como recuerdo de las edificaciones señoriales.

Al igual que en otros estudios de catalogación, la edificación aquí descrita se podría denominar "vecinal clásica", construida a lo largo del siglo XIX y con anterioridad a la llegada del Eclecticismo Pleno que encontraremos más presente en el apartado siguiente.



Fig.74. Exposición Regional de Valencia 1909. Palacio de Bellas Artes.

Fig.75. Inauguración de la Exposición Regional de Valencia 1909.

Fuente: <http://postalesdevalencia.blogspot.com.es>

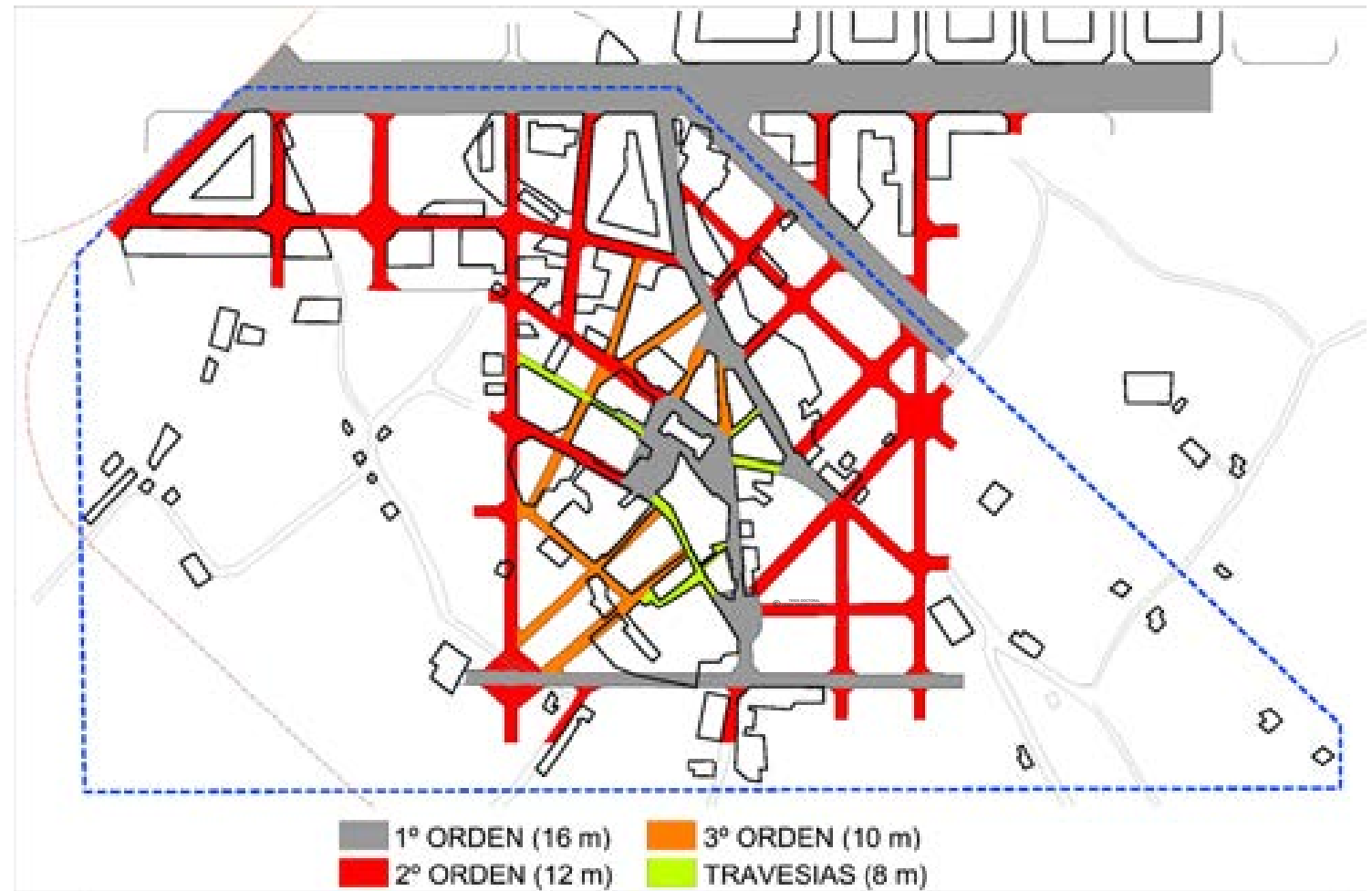


Fig.76. Clasificación de las calles en el Bloque Normativo III-1.
Ordenanzas municipales de la ciudad de Valencia de 1912. Plan de Francisco Mora.
Fuente: Elaboración propia.

BLOQUE NORMATIVO III-1. 1912

Bloque normativo III-1. 1912 Ordenanzas para Zona de Ensanche. (Plan de F. Mora)

Bloque normativo III-2. 1925 Apéndice a las Ordenanzas para Zona de Ensanche.

(III-1)1. La Calle y la Manzana

Un nuevo texto normativo compuesto por 11 Títulos y 105 Artículos se crea con la publicación del Plan de Ensanche del arquitecto Francisco Mora y el ingeniero Vicente Picho, aprobado definitivamente el 10 diciembre 1912.

Los artículos referentes a la clasificación de calles y alturas de los edificios, siguen fielmente el texto de las Ordenanzas de 1887, si bien se permite un aumento de edificabilidad en las calles de primer orden en las que se permite la altura de cornisa de 17.5 metros en lugar de los 15 autorizados hasta entonces.

Este cambio sería el aviso desmesurado de la altura de cornisa que se iba a producir en los años siguientes, con las modificaciones de 1925 y de 1929.

En su apartado dedicado a ornato, condiciona el tamaño de la parcela, manteniendo los ocho metros de fachada pero exige ahora el tener cien metros cuadrados como mínimo, situando indirectamente la profundidad edificable alrededor de los doce metros.

Otra novedad de este texto, es la incorporación de unas Ordenanzas Especiales dedicadas a los "Establecimientos Industriales", incorporando además un Apéndice en el que se relacionan todas aquellas industrias que por su peligrosidad pueden afectar negativamente la función residencial.

Como complemento a la Normativa aprobada en 1912, en 1917, se editará un opúsculo con gráficos para la correcta aplicación de la norma.

Estas Ordenanzas que mantienen la misma clasificación de las calles que en el periodo anterior, aumenta la altura de cornisa dos metros y medio en las calles de segundo orden (calles de más de doce metros de ancho), lo que permitirá ahora, equiparar el número de alturas a las calles de primer orden, o en su caso, la construcción de un edificio formado por planta baja más entresuelo y tres alturas, que hasta ahora no se podía construir.

ANCHO CALLE

CALLES 1º ORDEN	CALLES 2º ORDEN	CALLES 3º ORDEN	TRAVESIAS
16 m.	12 m.	10 m.	8 m.

ALTURA CORNISA (h) (Se admiten pabellones, miradores y torrecillas)

CALLES 1º ORDEN	CALLES 2º ORDEN	CALLES 3º ORDEN	TRAVESIAS
MAX = 20 m.	MAX = 17,5 m.	MAX = 15 m.	

Nº PLANTAS

CALLES 1º ORDEN	CALLES 2º ORDEN	CALLES 3º ORDEN	TRAVESIAS
B + II B + III (B+E) + III		B + II B + III	

ALTURA MINIMA SEGUN PLANTAS

PRINCIPAL = 3,70 m.
ENTRESUELO = 3,00 m.
RESTANTES = 3,50 m.

Fig.77. Altura de cornisa máxima, y número de plantas permitidas, en función de la clasificación de la calle en la que se encuentra la edificación en el Bloque Normativo III-1.
 Fuente: Elaboración propia.

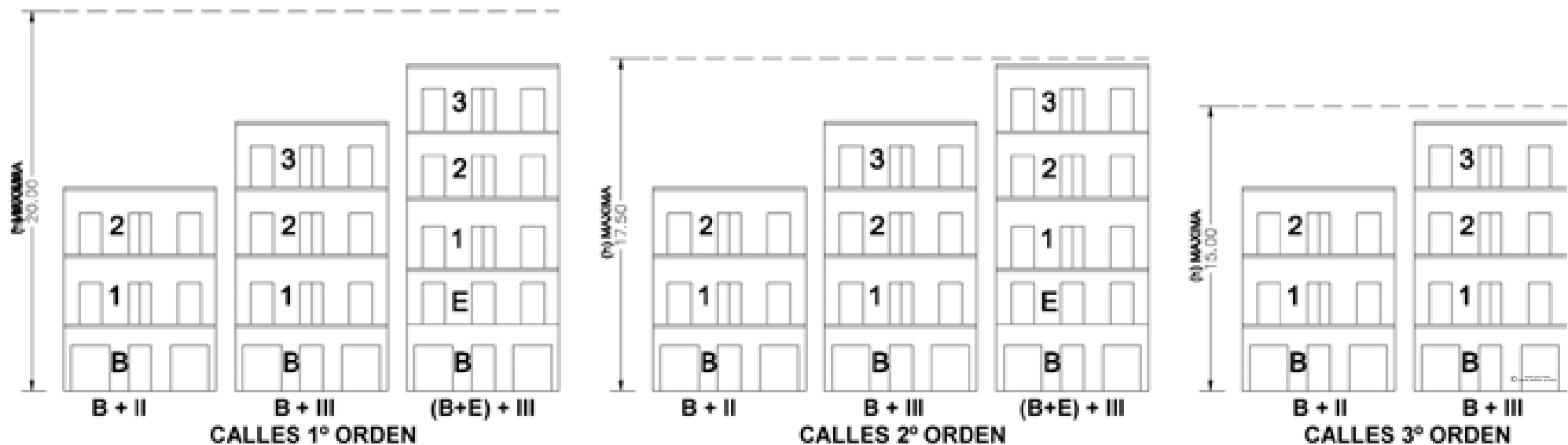




Fig.78. Balsas de Ruzafa. en 1931.
Fuente: www.skyscrapercity.com



Fig.79. Fábrica cervezas calle Cádiz. 1917.
Fuente: www.skyscrapercity.com

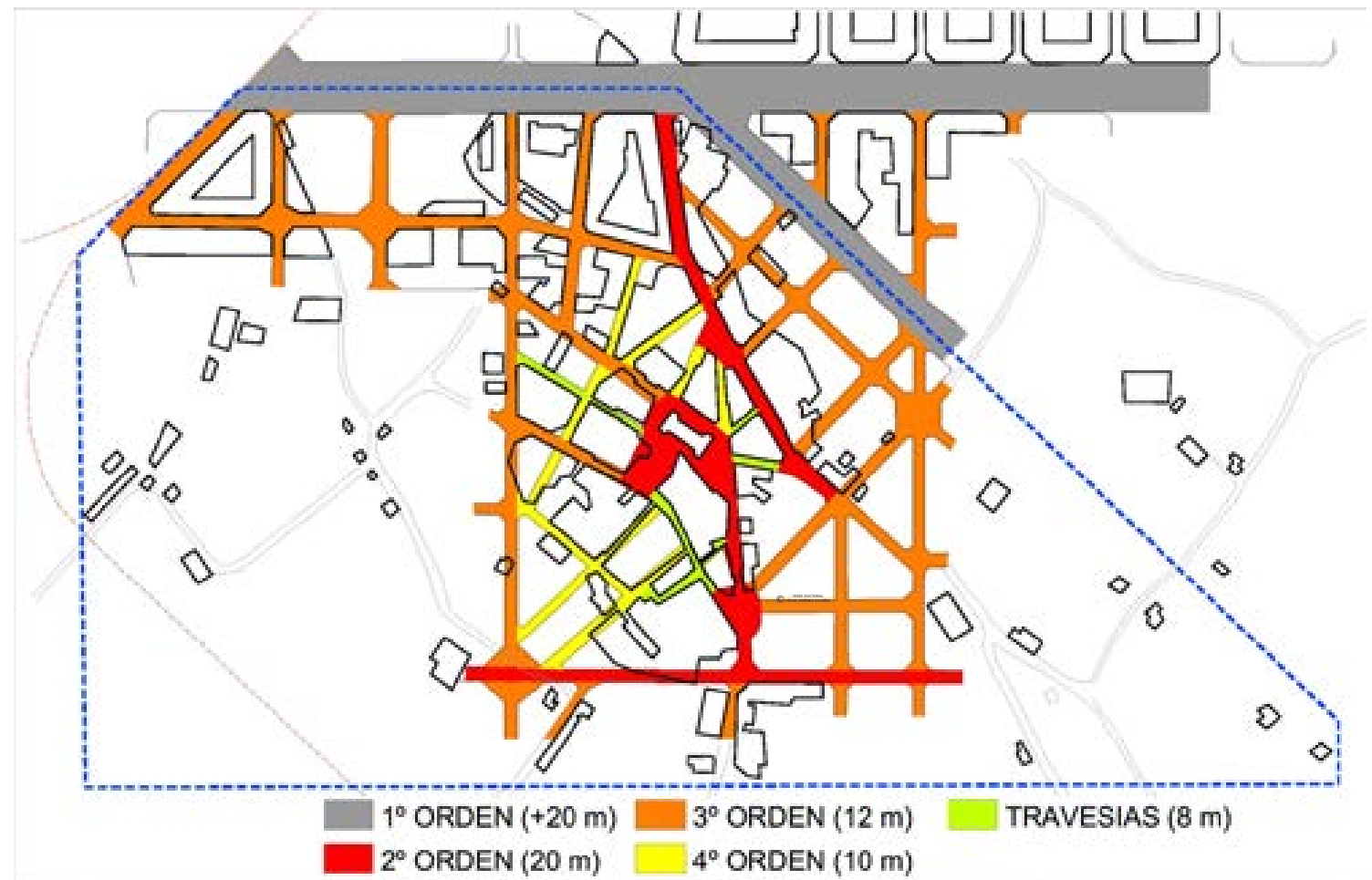


Fig.80. Clasificación de las calles en el Bloque Normativo III-2.
 Apéndice a las Ordenanzas municipales para la zona de Ensanche de la ciudad de Valencia de 1925.
 Fuente: Elaboración propia.

BLOQUE NORMATIVO III-2. 1925**(III-2)1. La Calle y la Manzana**

En noviembre de 1925, el Ayuntamiento aprobaba este Apéndice a las Ordenanzas de Policía Urbana, para regular exclusivamente el desarrollo del Ensanche de la Ciudad.

En su Título Cuarto expresa las reglas a que han de sujetarse los edificios, y en su capítulo Segundo "Alturas de los edificios y otras dimensiones" es donde aparecen pequeñas variaciones que tienen sin duda una repercusión en el aumento de la densidad edificatoria.

Ahora en las calles de primer orden donde se autorizaba los 20 metros de altura, se autorizan 25 metros.

Las calles de segundo y tercer orden que admitían alturas de 17,5 y 15 metros respectivamente, pasarán a los 22 y 18 metros.

Además, las calles de primer orden cuyo ancho sea superior a los 20 metros se autorizarán hasta un máximo de 30 metros. (Y aún se admite sobre la altura máxima, el construir en segunda crujía un piso habitable con una luz mínima de los 2.50 metros).

Con estos cambios la densidad edificatoria de la manzana aumenta y las dimensiones de los patios de luces sufren una disminución importante.

Otra medida que aumentó la densidad edificatoria es la autorización de rebasar las líneas de los patios interiores y del centro de manzana por medio de galerías voladas descubiertas.

Con esta modificación, las calles de primer orden se dividen a su vez en calles de más o menos de 20 m de ancho, lo que nuestro caso afecta exclusivamente a la Gran Vía Germanías y a la Avenida del Reino de

Valencia, ahora bien el aumento de las alturas para las calles de segundo orden que pasa de 17.5 m a 20 m., lo que permite es elevar dos plantas más. Para las calles de tercer orden el aumento de 3 m de altura de cornisa permite la construcción de una planta más completa o de un entresuelo.

(III-2).2 La edificación y la tipología arquitectónica**(III-2).a Edificación señorial ecléctica**

El bloque normativo tercero, se corresponde con el periodo de aplicación del plan de ensanche redactado por Mora, en 1912.

Lo hemos dividido en dos periodos el primero desde su aprobación hasta 1925, y el segundo desde esta última fecha, hasta la nueva publicación de las Ordenanzas de 1929 que supone de nuevo una importante modificación de las alturas sobre todo en la zona límite del Barrio.

Este periodo pues coincidirá con el proceso de consolidación del barrio y con el apogeo del eclecticismo en Valencia.

A partir de 1875 aproximadamente, comienzan a construirse grandes edificios que, en ocasiones, compartían el uso principal dedicado a la familia propietaria, con el alquiler de las dependencias sobrantes.

Este tipo de edificios más habituales en el "Ensanche Noble", intentan tímidamente su aparición en las calles recién abiertas a la otra parte de la hoy Avenida del Reino de Valencia.

ANCHO CALLE

CALLES 1º ORDEN		CALLES 2º ORDEN	CALLES 3º ORDEN	TRAVESIAS
+20 m.	-20 m.	12 m.	10 m.	8 m.

ALTURA CORNISA (h) (Se admiten pabellones, miradores y torrecillas)

CALLES 1º ORDEN		CALLES 2º ORDEN	CALLES 3º ORDEN	TRAVESIAS
MAX = 30 m. (+2,5 m. en 2ª crujía)	MAX = 25 m.	MAX = 22 m.	MAX = 18 m.	

Nº PLANTAS

CALLES 1º ORDEN		CALLES 2º ORDEN	CALLES 3º ORDEN	TRAVESIAS
B + VII (B+E) + VI	B + VI (B+E) + V	B + V (B+E) + IV	B + IV (B+E) + III	

ALTURA MINIMA SEGUN PLANTAS

PRINCIPAL = 3,70 m.
 ENTRESUELO = 3,00 m.
 RESTANTES = 3,50 m.



Fig.81. Altura de cornisa máxima, y número de plantas permitidas, en función de la clasificación de la calle en la que se encuentra la edificación en el Bloque Normativo III-2.

Fuente: Elaboración propia.

Son muy pocos los adinerados burgueses que cruzan la Avenida para construir sus casas. Este tipo de edificación se desarrolla dentro de las características formales del Eclecticismo, y ha sido denominada en nuestro estudio Señorial Ecléctica y presentando una serie de invariantes:

Las características de estas viviendas que principalmente se han desarrollado en el Primer Ensanche son:

- 1.-Desarrollo de mayor riqueza ornamental con introducción de elementos figurativos diversos.
- 2.-Existencia de la planta noble claramente diferenciada.
- 3.-Planta baja como zócalo de la edificación, con la aparición del almohadillado.
- 4.-La puerta de acceso, generalmente centrada adquiere gran importancia compositiva.
- 5.-Un cuerpo central, con magnificación de la planta principal, y uso ocasional de molduras verticales a modo de pilastras para la composición de la fachada.
- 6.-Uso del color para reforzar la división compositiva.
- 7.-Ático separado de los dos niveles inferiores con ventanas de menor tamaño u óculos.

Como ya hemos dicho, estos edificios se encuentran en el primer ensanche donde la rentas más altas estaban construyendo sus propias viviendas, pero analizando el proceso de crecimiento que ha tenido el barrio, podemos encontrar edificaciones que responden al tipo de casa Burguesa o casa Patricia en las inmediaciones de la Avenida Reino de Valencia y en las calles adyacentes próximas a esta avenida.

En las Calles del Pintor Salvador Abril y Doctor Sumsi, es donde podemos encontrar edificaciones que se construyeron en las épocas de máximo apogeo del primer Ensanche.



Fig.82. (PB+E)+III. Calle Dr. Sumsi, 14 (1920). En el ejemplo de la calle del Doctor Sumsi, la planta baja se compone con el entresuelo para conformar el elemento compositivo de la "basa clásica"
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig. 83. (PB+E)+II. Calle Pedro III el Grande, 7 (1926)
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

(III-2).b Edificación vecinal ecléctica plena.

Se trata de la edificación en plena fase de consolidación del Ensanche y su objetivo es optimizar el suelo obteniendo dos pisos por planta, lo que le hace apta para ser utilizada como vivienda de alquiler para las clases bajas o en propiedad para las clases medias. En este caso las familias no tienen relación de parentesco normalmente.

Su estructura portante continúa siendo la tradicional de muro de carga en fachada, y en ocasiones pilares de ladrillo.

Como consecuencia del proceso de adaptación a las circunstancias socioeconómicas, este tipo pierde su relación simbólica con la vivienda de tipo Burguesa anterior, en la que tiene su origen y referente más próximo.

Dentro del Barrio encontraremos diversidad en la calidad constructiva y en la calidad ornamental, en función de la zona en la que se construya, existe una segregación por plantas y la altura a la que se encuentran en función de las rentas dada la mayor o menor dificultad de acceso a los pisos superiores.

Este sistema moral de reparto de las viviendas, se mantiene hasta la generalización del uso del ascensor siendo el primero el citado en el edificio del arquitecto Camaña, en la calle de la Paz número 17, en 1907 (1901, según autor) y con posterioridad aparece la exigencia de su uso por las Ordenanzas Municipales.

Uno de los principales problemas que nos encontraremos a partir de este momento temporal, para catalogar los edificios y conocer su lenguaje arquitectónico, será el definir con claridad sus características formales.

El Eclecticismo es menos homogéneo formalmente, a diferencia del Clasicismo Academicista que se asentaba sobre la utilización de reglas emitidas de las academias de Bellas Artes y aportaban un catálogo de soluciones formales válidas, tanto desde el punto de vista tipológico como desde el lenguaje arquitectónico.

El Eclecticismo toma de cada estilo aquello que lo caracteriza y adapta sus soluciones allí donde hay que añadir la singularidad personal de los arquitectos, ya que es posible conocer, en ocasiones, el edificio por su estilo personalizado.

Los cambios sociales deberán trasladarse a la arquitectura pero este proceso será lento y progresivo.

Esta dispersión formal complica los procesos de catalogación. En otras publicaciones se recurre a dos métodos, la datación cronológica y la adscripción a determinadas familias formales.

Hemos descrito en el apartado correspondiente a lenguajes arquitectónicos las diferentes variaciones que se van produciendo en el tiempo y que intentaremos identificar en las fichas individuales de los edificios de los ámbitos de estudio, por tanto, los edificios aquí mostrados serán a título de ejemplo.

A partir de estas premisas, las características generales de este tipo de edificios podrían ser las que a continuación reseñamos:

1.- En todos los casos nos encontramos con una estructura formal clasicista, sobre la que se superpone, con mayor o menor voluntad de integración, la estructura decorativa ecléctica.

2.- De hecho cabe decir, a diferencia de lo que en ocasiones acontece en el caso del Modernismo, que el Eclecticismo apenas modifica los hábitos compositivos clasicistas, con reconocimiento de la estructura tripartita del basamento, cuerpo principal y remate, así como con el uso de la simetría como esquema compositivo formal de la fachada.

3.- Hay una mayor complejidad derivada del uso de materiales diversos. Ya no tan sólo nos encontramos con la existencia de revocos coloreados y materiales nobles como la piedra, sino que en el Eclecticismo es común el empleo combinado de materiales muy diversos, como piedra, fundición, cerámicas, maderas, etc., llegando a convertirse en una de las variables formales propias del estilo.

4.- Por el contrario, resulta imposible definir características formales precisas de los elementos ornamentales. Dada la existencia de diversas corrientes estilísticas que, lógicamente, conllevan la existencia de elementos formales muy variados.

5.- Otra característica principal es que la fachada trasera, a los patios de manzana, no tenga tratamiento ornamental especial como ocurría en la vivienda Burguesa, esta fachada se trata de modo similar a los cerramientos de los patios interiores.

La fachada principal es un elemento importante en el conjunto de la edificación que con independencia de su estilo arquitectónico suele presentar las leyes de composición básicas expuestas en su apartado.

Recordamos pues que con la ley de composición de fachadas, siguiendo las reglas academicistas, se disponían de tres franjas superpuestas verticalmente, la primera compuesta por planta baja y entresuelo, en su caso, la segunda con el resto de las plantas de viviendas y finalmente la zona superior o de remate.



Fig.84, 85 y 86. Secuencia de edificios con una altura de Planta Baja+II; Planta Baja+III; y Planta Baja+IV, situados en la calle Pedro III el Grande nº 30 (1925), calle Pintor Salvador Abril nº 35 (1925) y calle San Valero nº 6 (1927), respectivamente. Fotografías: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.87 y 88. Secuencia de edificios con una altura de Planta Baja+entresuelo+II; y Planta Baja+entresuelo+III, situados en la calle Pedro III el Grande nº 5 (1920), y calle Pintor Salvador Abril nº5 (1920), respectivamente. Fotografías: Jiménez Alcañiz, C.

El primer eje centrado y el portal de acceso va perdiendo importancia en la composición de la fachada como consecuencia de la reducción del tamaño del zaguán de acceso.

La dificultad de la ejecución de los huecos en el eje central, al haber dos viviendas por planta, adoptara la solución de componer en un eje, los dos huecos de las dos viviendas. Puede parecer en ocasiones un balcón corrido en la primera planta o más raramente un mirador.

Los diferentes elementos de composición en estos edificios, son el portal de acceso, las ventanas, los balcones y el mirador y se van incorporando los torreones y los remates.

Las reglas academicistas también recomendaban la aplicación de la simetría en las leyes de composición horizontal, con dos supuestos, bien en el caso de contar con una única fachada en un plano, o en el caso de contar con tres fachadas si nos encontramos con una pieza de chaflán.



Fig.89 y 90. Secuencia de edificios en chaflán con una altura de Planta Baja+III; y Planta Baja+entresuelo+III, situados en la calle Cádiz nº 42 (1925), calle Sueca nº 33 (1925), respectivamente. Fotografías: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.91,92 y 93. Conjunto de edificios modernistas situados en la calle Puerto Rico nº 20, 22 y 24, construidos en 1910,1913 y 1913 respectivamente.
Fotografías: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.94 y 95. Conjunto de edificios modernistas situados en la calle Sueca nº 23 y 25, construidos en 1915 y 1910 respectivamente.
Fotografías: Jiménez Alcañiz, C.

(III-2).c Edificación vecinal modernista.

Como hemos visto en su apartado, las tres corrientes del modernismo son el "Art Nouveau o Modernismo puro", la arquitectura de influencia Sezession, de ascendencia austríaca y la corriente medievalizante.

En el caso de Russafa, el Plan Espacial encuentra y califica como de estilo modernista las dos primeras líneas, el "Art-Decó" y el "Sezession", no encontrándose ningún edificio que corresponda a la corriente medievalizante del modernismo, que se ha desarrollado en otros ámbitos más aburguesados.

Son nueve los edificios así calificados, repartidos en cuatro emplazamientos diferentes, el primero de ellos en la calle Sueca números 19, 21, 23 y 25 que están incluidos dentro de nuestro ámbito de estudio número uno. Una segunda agrupación la encontramos en la calle de Puerto Rico números 20, 22 y 24.

En la calle del doctor Sumsi nº 33 y 35 encontramos dos contiguos, y finalmente un edificio en la calle del Pintor Gisbert número 20, incluido en el ámbito de estudio número tres.

En el caso de la corriente Art Nouveau nos encontramos ante una arquitectura ornamentalmente muy rica, plena de formas orgánicas libres y de elementos florales.

Se trata de la arquitectura más clara y plenamente conocida como modernista, y en ella tienen un peso extraordinario el empleo de materiales muy diversos y el uso de diversas técnicas artesanas tradicionales. Se trata, por lo tanto, de una arquitectura de extraordinaria riqueza formal y cromática, no tan sólo por el empleo del color en los elementos construidos, sino por la introducción de numerosos materiales con expresión directa de sus características cromáticas y texturales.

En el caso de la corriente Sezession, si bien continúa teniendo un peso importante la riqueza cromática derivada del empleo de materiales, el peso decisivo lo lleva la propia obra de edificación. Los criterios compositivos subyacentes a esta corriente dan gran importancia a las geométricas formas arquitectónicas que enmarcan y definen la composición. Y son las mismas, y tan sólo en segundo término la ornamentación "añadida", la principal responsable del tratamiento formal y cromático del edificio.

Tan sólo es posible determinar la existencia fehaciente de las dos primeras (si bien con una implantación mucho más clara en el caso del Modernismo, que del modernismo Sezession), quedando la tercera relegada a un papel irrelevante cuando no directamente inexistente.

En el caso de la corriente Art Nouveau nos encontramos ante una arquitectura ornamentalmente muy rica, plena de formas orgánicas libres y de elementos florales. Se trata de la arquitectura más clara y plenamente conocida como modernista, y en ella tienen un peso extraordinario el empleo de materiales muy diversos y el uso de diversas técnicas artesanas tradicionales.

Se trata, por lo tanto, de una arquitectura de extraordinaria riqueza formal y cromática, no tan sólo por el empleo del color en los elementos construidos, sino por la introducción de numerosos materiales con expresión directa de sus características cromáticas y texturales. En el caso de la corriente Sezession, si bien continúa teniendo un peso importante la riqueza cromática derivada del empleo de materiales, el peso decisivo lo lleva la propia obra de edificación. Los criterios compositivos subyacentes a esta corriente dan gran importancia a las geométricas formas arquitectónicas que enmarcan y definen la composición. Y son las mismas, y tan sólo en segundo término la ornamentación "añadida", la principal responsable del tratamiento formal y cromático del edificio.

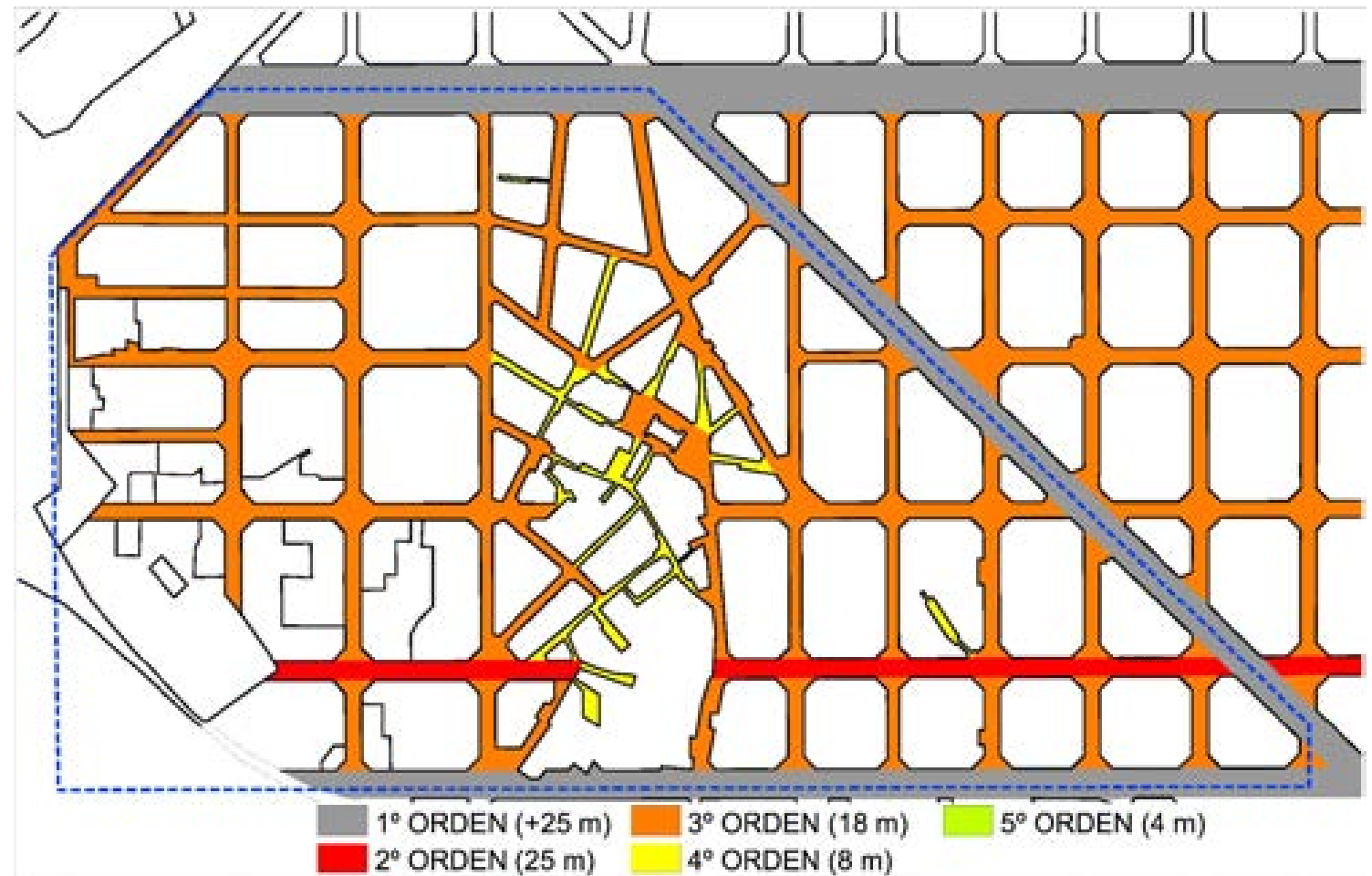


Fig.96. Clasificación de las calles en el Bloque Normativo IV.
 Ordenanzas municipales para la zona de Ensanche de la ciudad de Valencia de 1929.
 Fuente: Elaboración propia.

BLOQUE NORMATIVO IV. 1929

Bloque normativo IV. 1929 Ordenanzas para Zona de Ensanche.

(IV)1. La Calle y la Manzana

Estas Ordenanzas son el texto legal que sustituye y deroga las Ordenanzas de 1880, que se aprobaron junto al Primer Proyecto de Ensanche.

Las condiciones mínimas de edificabilidad regulan un ancho mínimo de fachada de seis metros para la ciudad y ocho para la zona de ensanche y la superficie mínima del solar es de 60 metros cuadrados para la ciudad y de 100 metros cuadrados para el ensanche.

Las alturas se regulan de igual modo en función del ancho de la calle como en las anteriores. Para la vía más estrecha de 4 metros admite 11 metros de altura de cornisa con dos pisos y planta baja.

Para las calles de ancho entre 18 y 25 metros se dispone una altura de cornisa de 25 metros, lo que permite una edificación de planta baja y seis pisos.

Las calles de ancho superior a los 25 metros permiten que la altura de cornisa iguale a la anchura de la calle, con un máximo de 32 metros, lo que permite la construcción de planta baja y ocho plantas.

Sobre la altura máxima autorizada se permite la colocación de "barandillas, áticos, remates, frontones, torres, etc", siempre que tengan carácter especialmente decorativo y que, a metro y medio sobre la máxima, no dé lugar a una longitud mayor de la mitad de la fachada, y que subsista esta relación en toda la profundidad de la primera crujía, no excediendo en altura de los 5 metros sobre la máxima.

En esta ocasión las anteriores calles de primer orden, se subdividen en calles de primer orden si tienen más de 25 m, y de segundo orden si tienen menos de 25, que en nuestro caso afecta exclusivamente a las vías exteriores del Barrio.

La mayoría de las calles interiores del Barrio quedan englobadas dentro del grupo de tercer orden, para calles de menos de 18 m, y en este caso la altura de cornisa baja desde los 20 m a los 18.

Las calles del núcleo histórico recuperan los 15 m de altura de cornisa iniciales del Plan, que permiten planta baja y tres pisos altos.

ANCHO CALLE				
CALLES 1º ORDEN	CALLES 2º ORDEN	CALLES 3º ORDEN	CALLES 4º ORDEN	CALLES 5º ORDEN
+25 m.	25 m.	18 m.	8 m.	4 m.
ALTURA CORNISA* (h) Se permiten barandillas, áticos, remates, frontones y torres (altura menor 5 m.)				
CALLES 1º ORDEN	CALLES 2º ORDEN	CALLES 3º ORDEN	CALLES 4º ORDEN	CALLES 5º ORDEN
= ANCHO CALLE (MAX = 32 m.)	MAX = 25 m.	MAX = 18 m.	MAX = 15 m.	MAX = 11 m.
Nº PLANTAS				
CALLES 1º ORDEN	CALLES 2º ORDEN	CALLES 3º ORDEN	CALLES 4º ORDEN	CALLES 5º ORDEN
B + VIII	B + VI	B + IV	B + III	B + II
ALTURA MINIMA SEGUN PLANTAS				
CALLES 1º ORDEN	CALLES 2º ORDEN	CALLES 3º ORDEN	CALLES 4º ORDEN	CALLES 5º ORDEN
BAJA = 4,00 m. RESTO = 3,00 m.	BAJA = 3,60 m. RESTO = 2,80 m.			



Fig.97. Altura de cornisa máxima, y número de plantas permitidas, en función de la clasificación de la calle en la que se encuentra la edificación en el Bloque Normativo IV.

Fuente: Elaboración propia.

(IV)2. La edificación y la tipología arquitectónica

Este Bloque normativo número cuatro, también se corresponde con el Plan Especial y las Ordenanzas redactadas por Mora, por lo tanto se puede decir que es una continuación del bloque normativo número tres, no obstante los múltiples cambios en las clasificaciones de las calles han ocasionado que en determinados ámbitos se produzcan hasta una variación de dos o más plantas.

Y aún más evidente resulta el cambio de las ordenanzas cuando nos encontramos en las calles de primer orden, es decir la gran vía Germanías y la Avenida del Reino de Valencia, donde puede haber una diferencia de hasta dos plantas si el encuentro es con calle de segundo orden o cuatro plantas si el encuentro se produce con una calle de tercer orden, que son la mayoría del Ensanche.

Respecto de los lenguajes arquitectónicos, nos remitimos a lo dicho en el bloque normativo III.



Fig.98. En la calle Cádiz podemos ver cómo el cambio de las ordenanzas supone casi duplicar la altura de cornisa en edificios construidos con la diferencia de menos de 10 años
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

Fig.99. En este edificio situado en la calle Puerto Rico número 28, de 1915 se ha incrementado en dos el número de plantas sobre la mayoría de los situados en esta calle
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.100. C/ Buenos Aires, 6 (1945) PB+IV
Edificio próximo al AE3
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.101 C/ Literato Azorín, 12 (1935) PB+V.
Zona Central del Barrio.
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.102. Gran Vía Germanías, 23 (1940) PB+VIII
Zona exterior
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.103. Avenida Reino de Valencia, 6 (1945).
PB+IX. Zona exterior
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.104. Chaflán calle Sueca, 14 (1933) PB+VI.
Edificio próximo al AE1
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.



Fig.105. Chaflán en calle Puerto Rico, 36 (1935)
PB+V. Edificio próximo al AE1
Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

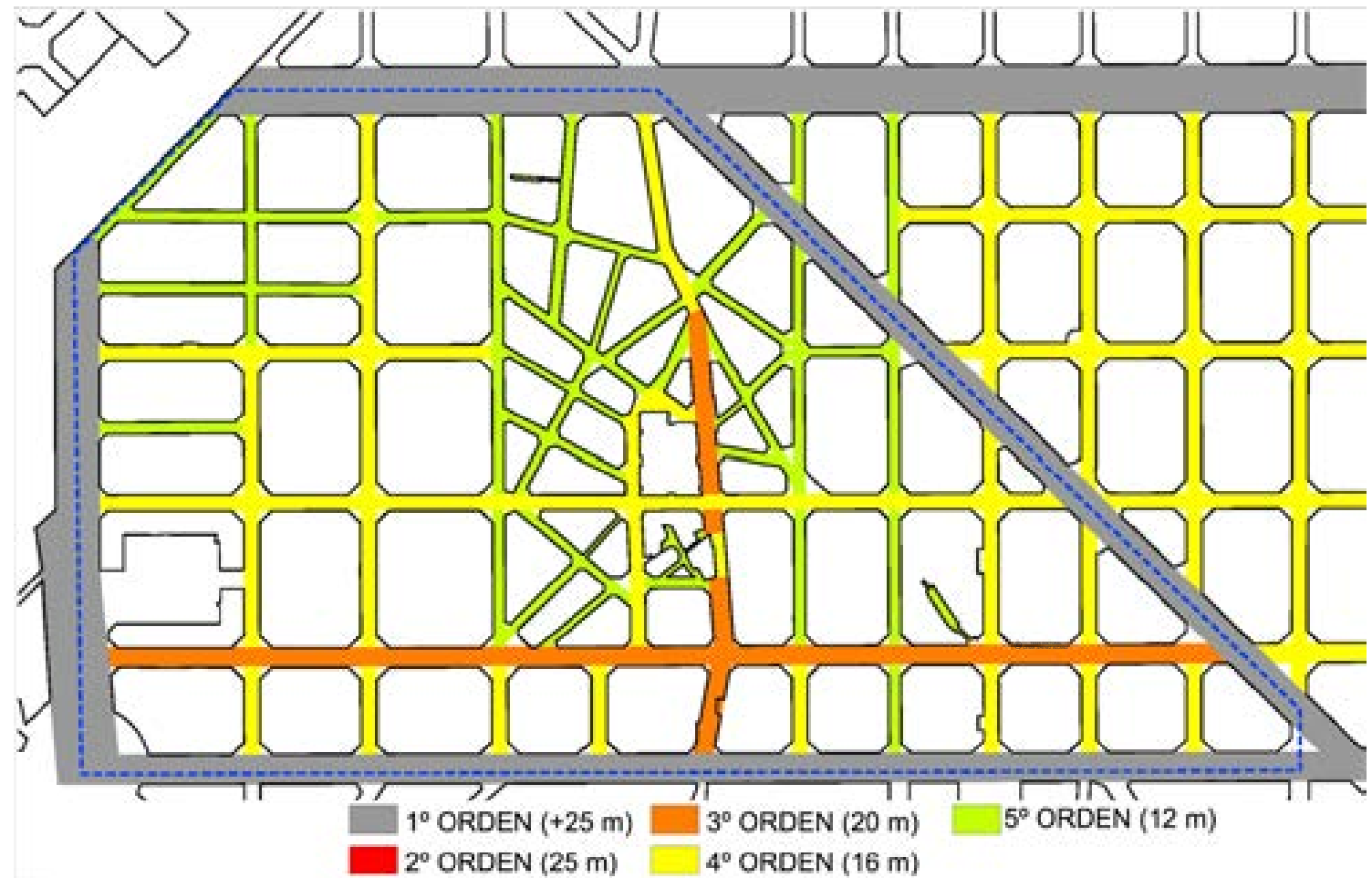


Fig.106. Clasificación de las calles en el Bloque Normativo V. Plan de Ordenación de Valencia y su cintura de 1946. Ordenanzas municipales de 1950 y 1955. Fuente: Elaboración propia.

BLOQUE NORMATIVO V. 1950

Bloque normativo V. El Plan General de Ordenación de Valencia y su Comarca. Las Ordenanzas Municipales de 1950 y sucesivas.

(V)1. La Calle y la Manzana

El Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y las Ordenanzas Reguladoras de la Edificación de 1950, constituyen un documento urbanístico completo y complejo, y diferencia el Recinto Antiguo o de Conservación Histórico Artístico, de la zona de Ensanche objeto del presente estudio y determina otras zonas de "Ensanche Futuros" cuando no es de aplicación la programación prevista en el Ensanche actual.

También regula la edificación abierta, los núcleos periféricos, la zona de huerta, la ciudad jardín, etc.

Vamos a diferenciar pues, la altura de la edificación para las calles con ancho superior a 20 metros que admite ahora una tolerancia de una planta menos de las previstas por el plan.

También regula, fruto de las interpretaciones de las Ordenanzas anteriores, las casas en esquina, chaflán o las calles de distinta categoría.

Permite la construcción de un máximo de planta baja y seis pisos, con un altura máxima de cornisa de 23.5 metros y un ático retranqueado de la fachada en las calles de primera categoría, planta baja y cinco pisos con un altura máxima de cornisa de 20.0 metros y un ático retracto de fachada en las calles de segunda categoría y sin ático en las de tercera.

Estas Ordenanzas clasifican como calles de primer orden las vías exteriores del Barrio, lo que va a suponer una sobre elevación de todas las fachadas exteriores del mismo.

Ahora, la mayoría del Barrio son calles de cuarta y quinta categoría, pero vuelve a mezclar de un modo indiscriminado las calles de trama rectangular con la trama del núcleo histórico. Para las calles de cuarto orden es decir las de menos de 16 m, la altura de cornisa vuelve a bajar hasta los 17 m, aunque no reduce el número de plantas. Para las calles de menos de 12 m baja 1 m altura de cornisa manteniendo el número de alturas.

(V)2. La edificación y la tipología arquitectónica

En este apartado vamos a analizar las edificaciones construidas con posterioridad a la aprobación del Plan General de 1946, y hasta la actualidad, en el que, como hemos visto en otro apartado de este trabajo, las alturas de la edificación han crecido considerablemente.

Generalmente se trata de edificios sin pretensiones cuyo único objetivo es el obtener la mayor superficie construida por el cumplimiento estricto de las Ordenanzas.

Aunque no es objeto de nuestro trabajo, podríamos haber subdividido en dos o más grupos este apartado, no obstante queremos destacar un primer grupo en el que tras la desaparición del muro de carga, los edificios vuelan y convierten la superficie habitable con miradores corridos creando una imagen que nada tiene que ver con las primeras Ordenanzas del Ensanche.

Y un segundo grupo en la que podríamos incluir la arquitectura de nueva planta el exterior del barrio básicamente en las calles de Peris y Valero, los Centelles y Matías Perelló, principalmente, o la arquitectura de sustitución en el resto del ámbito.

Las figuras que se acompañan no pretenden ser ningún ejemplo tipológico sino demostrar el desorden urbanístico de este periodo.

ANCHO CALLE				
CALLES 1º ORDEN	CALLES 2º ORDEN	CALLES 3º ORDEN	CALLES 4º ORDEN	CALLES 5º ORDEN
+25 m.	25 m.	20 m.	16 m.	12 m.
ALTURA CORNISA (h)				
CALLES 1º ORDEN	CALLES 2º ORDEN	CALLES 3º ORDEN	CALLES 4º ORDEN	CALLES 5º ORDEN
MAX = 23,5 m.	MAX = 20 m.	MAX = 20 m.	MAX = 17 m.	MAX = 14 m.
Nº PLANTAS				
CALLES 1º ORDEN	CALLES 2º ORDEN	CALLES 3º ORDEN	CALLES 4º ORDEN	CALLES 5º ORDEN
B + VI (+ ATICO RETRACTO)	B + V (+ ATICO RETRACTO)	B + V	B + IV	B + III
ALTURA MINIMA SEGUN PLANTAS				
CALLES 1º ORDEN	CALLES 2º ORDEN	CALLES 3º ORDEN	CALLES 4º ORDEN	CALLES 5º ORDEN
BAJA = 3,60 m. RESTO = 2,80 m.				



Fig.107. Altura de cornisa máxima, y número de plantas permitidas, en función de la clasificación de la calle en la que se encuentra la edificación en el Bloque Normativo V.

Fuente: Elaboración propia.

De este grupo normativo, como consecuencia de la evolución de los lenguajes arquitectónicos es difícil obtener tipos claros y definitorios para las arquitecturas de sustitución realizadas, de bajo interés, no obstante vamos a destacar un grupo de obras incluidas en la "Guía de Arquitectura de Valencia" del Colegio Territorial de Valencia del año 2007, de dónde se han extraído las reseñas de estas obras.

(V).a Edificio Navarro González. 1933

Calle Donoso Cortés 1

Autor: Enrique Pecourt Betés

"Obra de juventud de su autor, este edificio residencial está construido en una de las manzanas del Barrio de Ruzafa, antiguo poblado anexionado a Valencia desde 1877, y sobre un solar trapezoidal recayente a dos calles".

Consta de planta baja de uso comercial y de cuatro pisos y un ático destinados a viviendas. El zaguán, situado junto a una de las medianeras, permite el acceso a la escalera de doble tramada que sirve a dos viviendas por planta.

El programa funcional de éstas, próximo al de las viviendas sociales, consta de recibidor, comedor y tres dormitorios, que recaen a las calles exteriores, y cocina y baño, que lo hacen a un patio posterior. Sobre la planta cuarta se sitúa un ático que alberga un apartamento, un taller, un pequeño desván y una gran terraza.

De composición cúbica y sin ornamento, presenta unas tersas y austeras fachadas planas de color neutro, originalmente blancas y dibujadas en el proyecto en desarrollo continuo, que sirven para potenciar la planimetría y geometría del conjunto.



Fig.108. Edificio Navarro González. (1933)

C/ Donoso Cortés 1

Fuente: Guía de Arquitectura de Valencia



Fig.109. C/ Carlos Cervera, 8 (1931). Núcleo Histórico.

Fig.110. C/ Cura Femenía, 9 (1930). Núcleo Histórico.

Fig.111. C/ Matías Perelló, 8 (1966). Zona exterior.

Fig.112. C/Luis Santángel, 18 (2001)

Fotografías: Jiménez Alcañiz, C

En ellas se muestra, mediante una composición asimétrica y elementarista, el predominio de la geometría, la rigurosa adaptación a las necesidades de ventilación y soleamiento de las dependencias interiores y la ausencia de decoración añadida, planteando una total desaparición de los elementos decorativos artesanales.

Sin marcos ni vierteaguas aparece la ventana múltiple, que junto con las severas barandillas de los balcones en esquina acentúan la componente horizontal de la composición. El achaflanamiento de los huecos de la planta baja no deja de ser curioso.

Este edificio, de concepción cúbica, acusa la influencia directa de las tesis racionalistas defendidas por los miembros del GATCPAC, con los que Pecourt había participado en la histórica exposición de las Galeries Dalmau, celebrada en Barcelona en 1929.

Es uno de los pocos ejemplos de esta arquitectura en Valencia, ciudad que quedó al margen de este movimiento de vanguardia que proponía, entre otras cosas, una nueva vía para la arquitectura frente al camino ya agotado del eclecticismo y los estilos historicistas.

La clara influencia del grupo De Stijl con aportaciones de Adolf Loos y Gerrit Rietveld, no fue habitual entre los arquitectos valencianos que aceptaron con más facilidad, dentro del lenguaje arquitectónico holandés, la arquitectura de la escuela de Amsterdam, como fue el caso de Rieta y Viedma.

El edificio, una de las primeras aproximaciones valencianas a los postulados de la modernidad y, desde 1996 incluido en el Registro Internacional DOCOMOMO (Documentación y Conservación de la Arquitectura del Movimiento Moderno).

(V).b Edificio Patuel-Longas. 1941

C/ Ruzafa 28 - C/ General Sanmartín 19

Autor: Javier Goerlich Lleó

“Edificio situado en la esquina de una gran e irregular manzana del Primer Ensanche de la ciudad, que en su extremo opuesto alberga la Plaza de Toros. Construido sobre un solar pentagonal recae a tres calles y consta de planta baja comercial y de ocho plantas y ático de uso residencial.

El zaguán, situado junto a la medianera de la calle Ruzafa, conduce a un núcleo de accesos, con dos ascensores y una escalera de recorrido circular, que sirve a una sola vivienda en el piso principal y a dos en las plantas superiores.

Son viviendas grandes, muy bien diseñadas mediante pasillos paralelos a las alineaciones exteriores y con dos patios de luces que permiten iluminar y ventilar todas sus dependencias. En ellas pervive el despacho masculino al lado del vestíbulo y aparece ya la sala de estar junto al comedor, pero independiente de él.

La fachada exterior, tratada de forma unitaria, se estructura verticalmente definiendo nítidamente la geometría del solar y acentuando, mediante ventanas en ángulo y una torre de geometría y ornamentación decó, un singular y aristado eje de simetría. Sus cuerpos volados, con formas curvas y fenestración horizontal, uniformizan el tratamiento de las viviendas y dotan al edificio de un dinamismo de corte expresionista”.



Fig.113. Edificio Patuel-Longas. (1941)
C/ Ruzafa 28 - C/ General Sanmartín 19.
Fuente: Guía de Arquitectura de Valencia.

(V).c Edificios Siena. 1976

C/ Luis Santángel 10- C/ Dr. Sumsi 15

Autor: Emilio Giménez Julián

“Esta actuación se compone de dos edificios entre medianeras que comparten el mismo patio de manzana.

Si el correspondiente a la calle Dr. Sumsi responde al tipo de viviendas en ensanche organizadas entorno a un patio de luces central que sirve a dos viviendas por planta; el bloque de la calle Luís Santangel propone un rechazo de esta solución convencional.

Tras un ligero retranqueo sobre la alineación de la calle, se fracciona en dos piezas laterales, configuran un patio abierto hacia la fachada que alcanza a las viviendas ubicadas en su fondo.

Ahora son cuatro las residencias por planta servidas por dos escaleras lineales y simétricas respecto del eje central de la composición. Son de destacar la cuidada distribución interior con su métrica organizada a partir de un módulo de 80 cm. fruto del aprendizaje en el estudio de José Antonio Coderch, y la esmerada proporción entre las piezas de la vivienda.

Las fachadas constituyen una reivindicación de la arquitectura moderna del periodo de entreguerras a través de la cuidada dimensión de sus huecos horizontales y sus tersos paños blancos. Mención merece el coronamiento de la fachada que une ambos lados del patio para darle continuidad al paramento. Es también un eco a las obras de Giuseppe Terragni, como cita de un arquitecto cultivado y atento a la recuperación de la modernidad”.



Fig.114. EDIFICIOS SIENA. (1976)
C/ Luis Santángel 10- C/ Dr. Sumsi 15
Fuente: Guía de Arquitectura de Valencia

3.5 Toma de datos para conocer la Morfología de la Manzana en los Ámbitos de Estudio



Fig.115. Selección de los ámbitos de estudio propuestos.
Fuente: Elaboración propia.

AMBITO DE ESTUDIO 1 - DATOS MORFOLOGICOS



DATOS GENERALES DE LA MANZANA		M1		
Nº PARCELAS		35		
SUP. TOTAL		14600		
SUP. MEDIA		417		
PROF. EDIF. MEDIA		16		
SUP. PATIO INTERIOR MANZANA		7900		
LONGITUD A+B+C+D PERIMETRO EXTERIOR		4800		
PERIMETRO INTERIOR TEORICO		400		
ALTURA-ANCHURA MEDIA		22 / 13,15		
TIPOLOGIA		E2		
EXTERIOR				
SUP. EXTERIOR FACHADA		10125		
LONG. INTERIOR				
SUP. INTERIOR FACHADA				
SUP. CUBIERTA				
SUP. EDIFICADA+SUP. PATIO				
SUP. CAPTACION DE AGUA EN CUBIERTAS				
SUP. CAPTACION DE AGUA EN PATIO				
SUP. MEDIA DE LA VIVIENDA				
NIVEL DE OCUPACION				

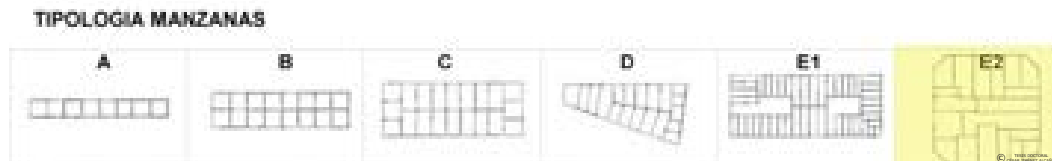
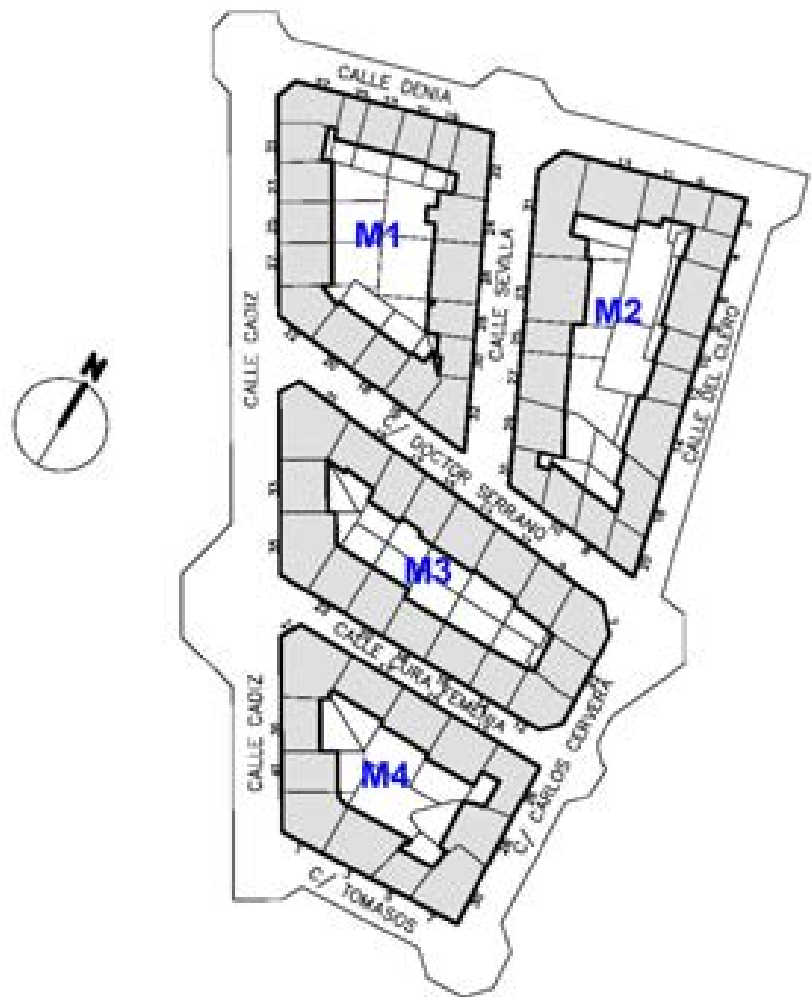


Fig.116. Fuente: Elaboración propia sobre base catastral, y fotografía aérea de Valencia de 2004.

AMBITO DE ESTUDIO 2 - DATOS MORFOLOGICOS

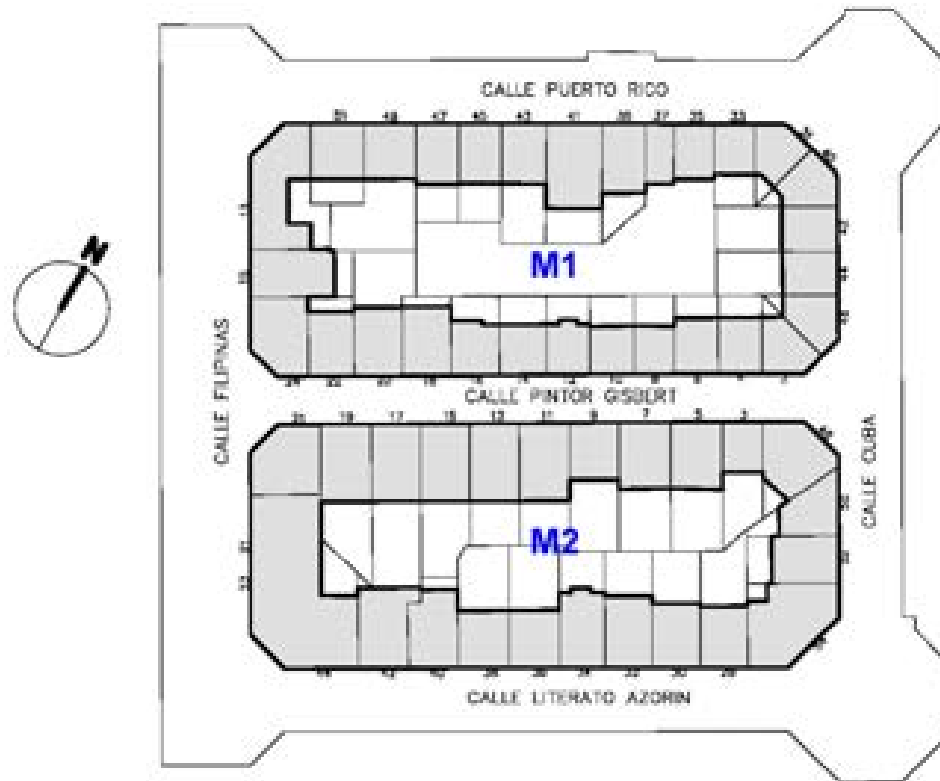


DATOS GENERALES DE LA MANZANA	M1	M2	M3	M4
Nº PARCELAS				
SUP. TOTAL				
SUP. MEDIA				
PROF EDIF. MEDIA				
SUP. PATIO INTERIOR MANZANA				
LONGITUD A+B+C+D PERIMETRO EXTERIOR				
PERIMETRO INTERIOR TEORICO				
ALTURA-ANCHURA MEDIA				
TIPOLOGIA				
EXTERIOR				
SUP. EXTERIOR FACHADA				
LONG. INTERIOR				
SUP. INTERIOR FACHADA				
SUP. CUBIERTA				
SUP. EDIFICADA+SUP. PATIO				
SUP. CAPTACION DE AGUA EN CUBIERTAS				
SUP. CAPTACION DE AGUA EN PATIO				
SUP. MEDIA DE LA VIVIENDA				
NIVEL DE OCUPACION				



Fig.117. Fuente: Elaboración propia sobre base catastral, y fotografía aérea de Valencia de 2004.

AMBITO DE ESTUDIO 3 - DATOS MORFOLOGICOS



DATOS GENERALES DE LA MANZANA	M1	M2		
Nº PARCELAS				
SUP. TOTAL				
SUP. MEDIA				
PROF EDIF. MEDIA				
SUP. PATIO INTERIOR MANZANA				
LONGITUD A+B+C+D PERIMETRO EXTERIOR				
PERIMETRO INTERIOR TEORICO				
ALTURA-ANCHURA MEDIA				
TIPOLOGIA				
EXTERIOR				
SUP. EXTERIOR FACHADA				
LONG. INTERIOR				
SUP. INTERIOR FACHADA				
SUP. CUBIERTA				
SUP. EDIFICADA+SUP. PATIO				
SUP. CAPTACION DE AGUA EN CUBIERTAS				
SUP. CAPTACION DE AGUA EN PATIO				
SUP. MEDIA DE LA VIVIENDA				
NIVEL DE OCUPACION				

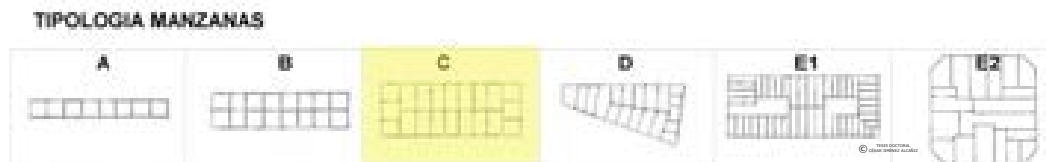
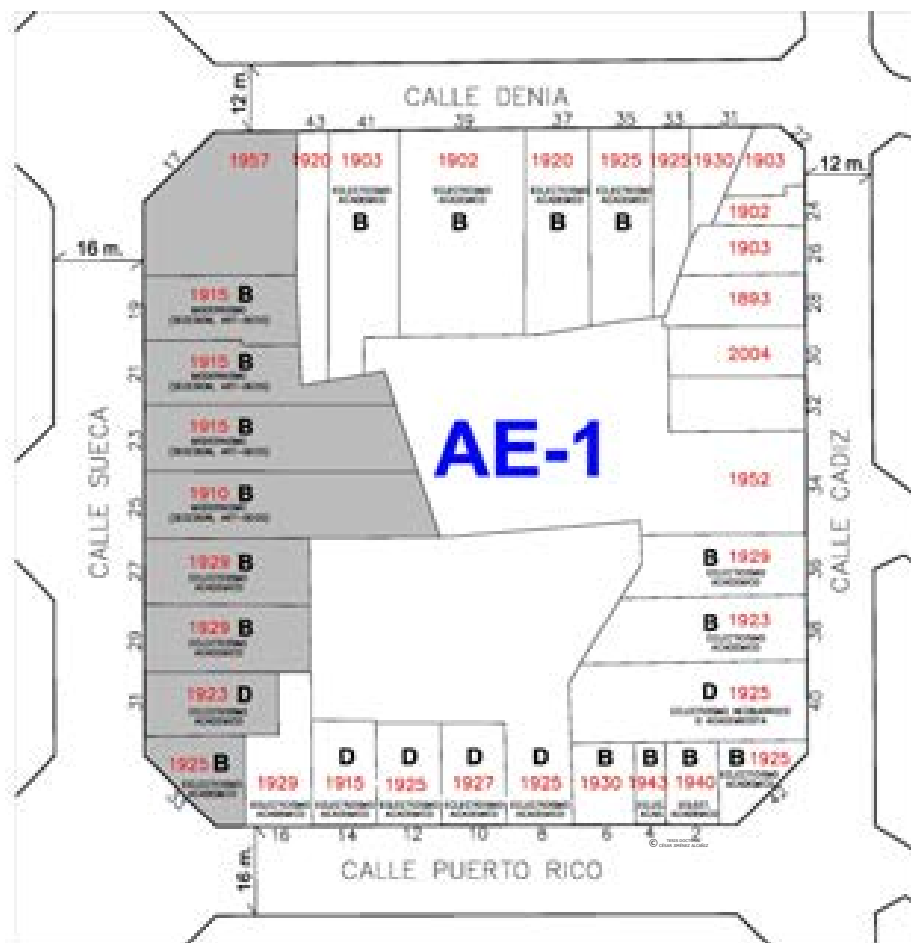


Fig.118. Fuente: Elaboración propia sobre base catastral, y fotografía aérea de Valencia de 2004.

3.6 Toma de datos para conocer la Morfología de la Calle y de sus Edificios

AMBITO DE ESTUDIO 1 - CALLE SUECA nº 17 al 33



1923	ANTIGÜEDAD EDIFICIOS, según Catastro
B	CLASIFICACIONES TIPOLOGICAS, según PEP 2
ESTILOS ARQUITECTÓNICOS	ESTILOS ARQUITECTÓNICOS, según PEP 2

DATOS EDIFICIO	DATOS MEDIOS
ANCHO CALLE FIJO / TRAMO	
ANCHO PARCELA REAL / TRAMO	
ALTURA CORNISA REAL / TIPO	
Nº PLANTAS REAL / TIPO	
LONGITUD	
ALTURA	
SUP. ESTIMADA	
% HUECOS	
Nº VIVIENDAS	
POTENCIA ESTIMADA / REAL	
IRV (Valor por Calle)	
MEDIANERA EXPUESTA	
CUBIERTA	

ANCHO PARCELAS	1 : AP < 9	2 : 9 ≤ AP < 11	3 : 11 ≤ AP < 14	4 : 14 ≤ AP ≤ 25	5 : AGRUPACION
Nº PLANTAS	PB + I	PB + II	(PB+E) + I	(PB+E) + II	> III
ALTURA CORNISA	1 : AC < 15 m	2 : 15 ≤ AC < 17,5 m	2 : 17,5 ≤ AC < 20 m	4 : AC ≥ 20 m	
ANCHO CALLE	1 : AC ≥ 25 m	2 : 16 ≤ AC < 25	3 : 12 ≤ AC < 16	4 : 10 ≤ AC < 12	5 : AC < 10

Fig.119. Fuente: Elaboración propia.

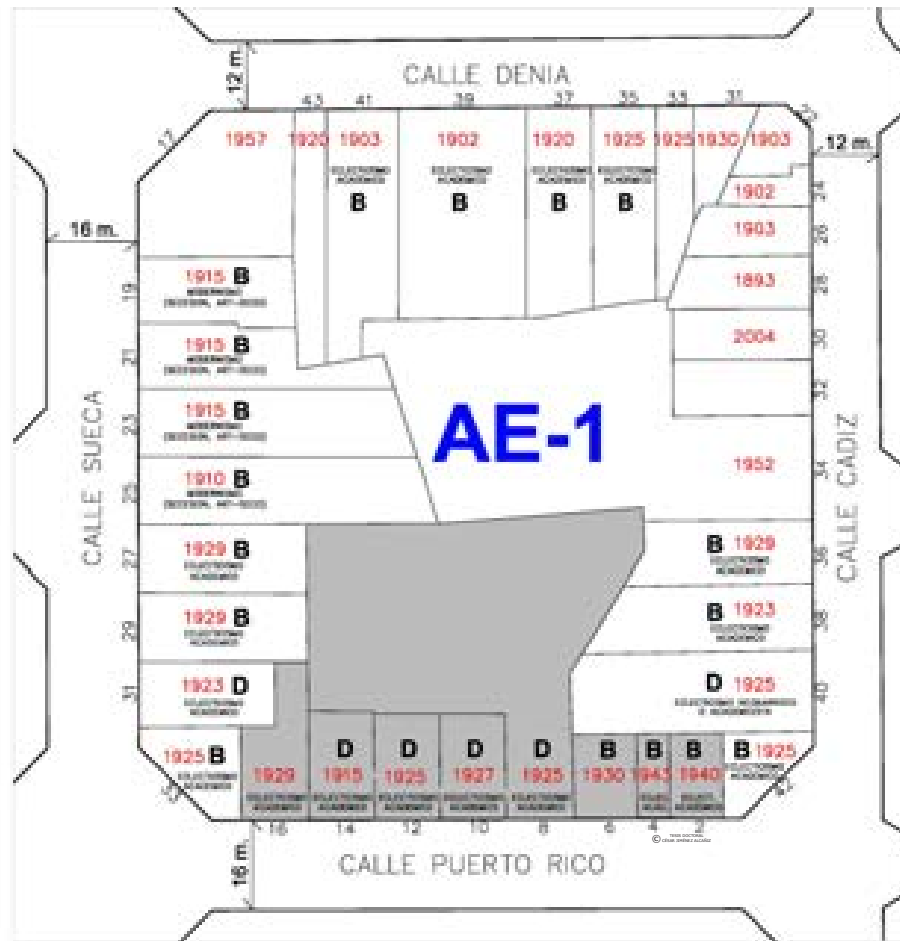
AMBITO DE ESTUDIO 1 - CALLE SUECA nº 17 al 33



nº 17 (Chaflán)	nº 19	nº 21	nº 23	nº 25	nº 27	nº 29	nº 31	nº 33 (Chaflán)
16 m. / 3	16 m. / 3	16 m. / 3	16 m. / 3	16 m. / 3	16 m. / 3	16 m. / 3	16 m. / 3	16 m. / 3
18 + 13,2 m. / CHAFLAN	11,5 m / 3	11,5 m / 3	11,9 m / 3	12,15 m / 3	11,7 m / 3	12,15 m / 3	11,5 m / 3	3,5 + 18 m / CHAFLAN
27,5 m. / 4	22,5 m / 4	22,5 m / 4	22,5 m / 4	19 m / 2	17,5 m / 2	17,5 m / 2	19 m / 2	19 m / 2
8 / 5	6 / 5	6 / 5	6 / 5	5 / 5	4 / 4	4 / 4	5 / 5	5 / 5
26	10	10	10	8	6	6	8	12

Fig.120. Fuente: Elaboración propia.

AMBITO DE ESTUDIO 1 - CALLE PUERTO RICO nº 2 al 16



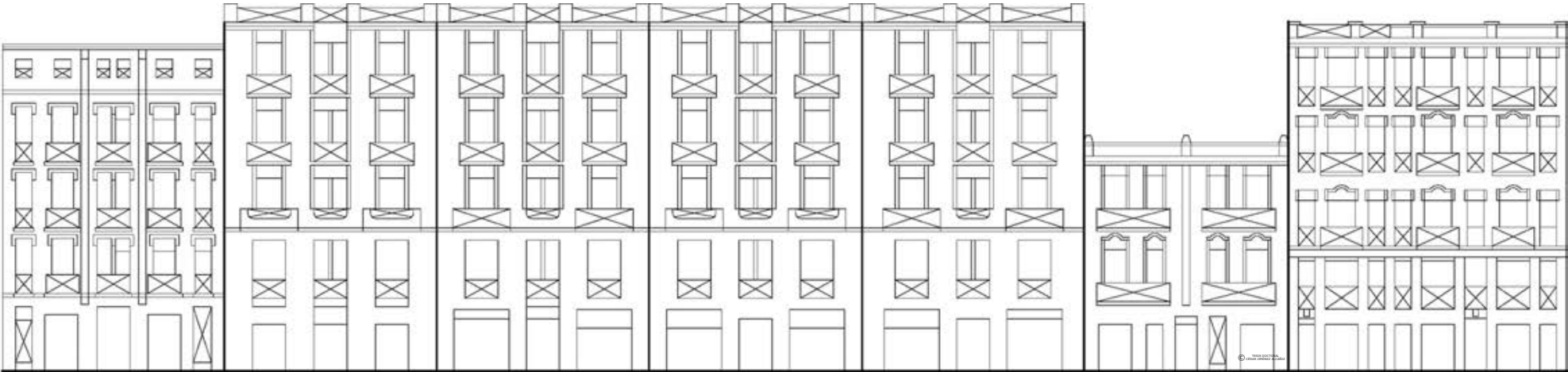
1923	ANTIGÜEDAD EDIFICIOS, según Catastro
B	CLASIFICACIONES TIPOLOGICAS, según PEP 2
D	ESTILOS ARQUITECTÓNICOS, según PEP 2

DATOS EDIFICIO	DATOS MEDIOS
ANCHO CALLE FUJO / TRAMO	
ANCHO PARCELA REAL / TRAMO	
ALTURA CORNISA REAL / TIPO	
Nº PLANTAS REAL / TIPO	
LONGITUD	
ALTURA	
SUP. ESTIMADA	
% HUECOS	
Nº VIVIENDAS	
POTENCIA ESTIMADA / REAL	
IRV (Valor por Calle)	
MEDIANERA EXPUESTA	
CUBIERTA	

ANCHO PARCELAS	1 : AP < 9	2 : 9 ≤ AP < 11	3 : 11 ≤ AP < 14	4 : 14 ≤ AP ≤ 25	5 : AGRUPACION
Nº PLANTAS	PB + I	PB + II	(PB+E) + I	(PB+E) + II	> III
ALTURA CORNISA	1 : AC < 15 m	2 : 15 ≤ AC < 17,5 m	3 : 17,5 ≤ AC < 20 m	4 : AC ≥ 20 m	
ANCHO CALLE	1 : AC ≥ 25 m	2 : 16 ≤ AC < 25	3 : 12 ≤ AC < 16	4 : 10 ≤ AC < 12	5 : AC < 10

Fig.121. Fuente: Elaboración propia.

AMBITO DE ESTUDIO 1 - CALLE PUERTO RICO n° 2 al 16



n° 16	n° 14	n° 12	n° 10	n° 8	n° 6	n° 4-2

Fig.122. Fuente: Elaboración propia.

AMBITO DE ESTUDIO 2 - CALLE DOCTOR SERRANO nº 6 al 22



1923	ANTIGÜEDAD EDIFICIOS, según Catastro
B	CLASIFICACIONES TIPOLOGICAS, según PEP 2
	ESTILOS ARQUITECTÓNICOS, según PEP 2

DATOS EDIFICIO	DATOS MEDIOS
ANCHO CALLE FIJO / TRAMO	
ANCHO PARCELA REAL / TRAMO	
ALTURA CORNISA REAL / TIPO	
Nº PLANTAS REAL / TIPO	
LONGITUD	
ALTURA	
SUP. ESTIMADA	
% HUECOS	
Nº VIVIENDAS	
POTENCIA ESTIMADA / REAL	
IRV (Valor por Calle)	
MEDIANERA EXPUESTA	
CUBIERTA	

ANCHO PARCELAS	1 : AP < 9	2 : 9 ≤ AP < 11	3 : 11 ≤ AP < 14	4 : 14 ≤ AP ≤ 25	5 : AGRUPACION
Nº PLANTAS	PB + I	PB + II	(PB+E) + I	(PB+E) + II	> III
ALTURA CORNISA	1 : AC < 15 m	2 : 15 ≤ AC < 17,5 m	2 : 17,5 ≤ AC < 20 m	4 : AC ≥ 20 m	
ANCHO CALLE	1 : AC ≥ 25 m	2 : 16 ≤ AC < 25	3 : 12 ≤ AC < 16	4 : 10 ≤ AC < 12	5 : AC < 10

Fig.123. Fuente: Elaboración propia.

AMBITO DE ESTUDIO 2 - CALLE DOCTOR SERRANO nº 6 al 22

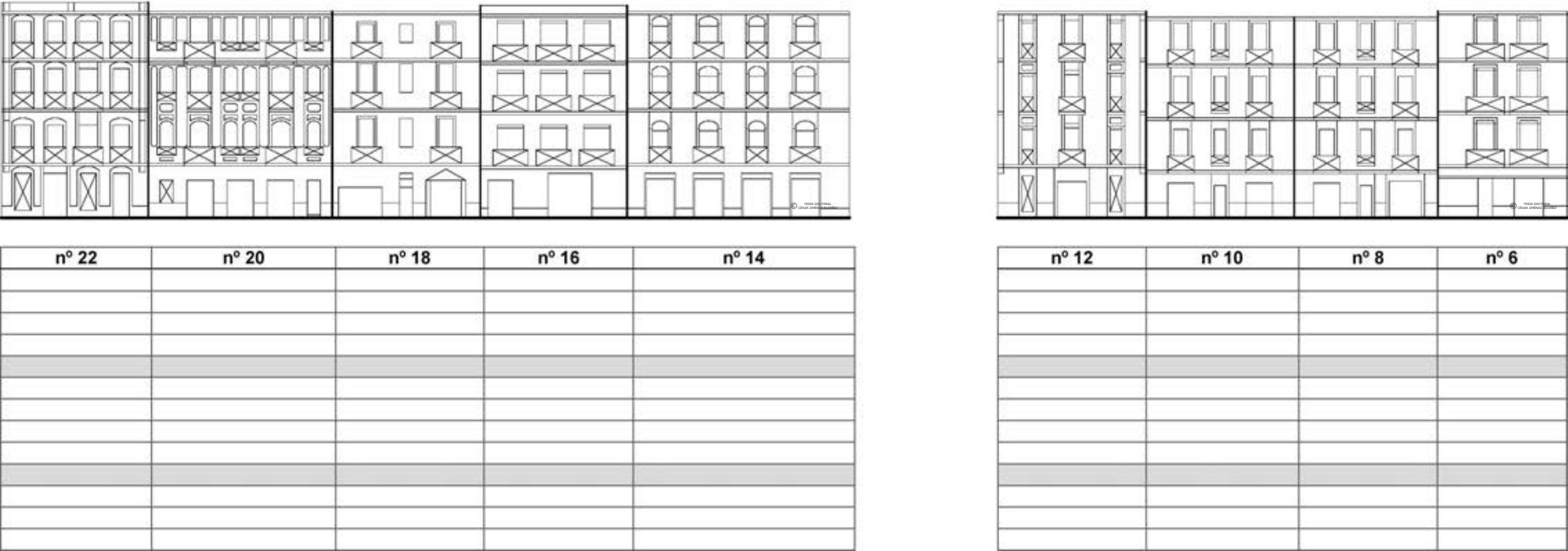


Fig.124. Fuente: Elaboración propia.

AMBITO DE ESTUDIO 2 - CALLE CURA FEMENIA nº 12 al 24



1923	ANTIGÜEDAD EDIFICIOS, según Catastro
B	CLASIFICACIONES TIPOLOGICAS, según PEP 2
	ESTILOS ARQUITECTÓNICOS, según PEP 2

DATOS EDIFICIO	DATOS MEDIOS
ANCHO CALLE FIJO / TRAMO	
ANCHO PARCELA REAL / TRAMO	
ALTURA CORNISA REAL / TIPO	
Nº PLANTAS REAL / TIPO	
LONGITUD	
ALTURA	
SUP. ESTIMADA	
% HUECOS	
Nº VIVIENDAS	
POTENCIA ESTIMADA / REAL	
IRV (Valor por Calle)	
MEDIANERA EXPUESTA	
CUBIERTA	

ANCHO PARCELAS	1 : AP < 9	2 : 9 ≤ AP < 11	3 : 11 ≤ AP < 14	4 : 14 ≤ AP ≤ 25	5 : AGRUPACION
Nº PLANTAS	PB + I	PB + II	(PB+E) + I	(PB+E) + II	> III
ALTURA CORNISA	1 : AC < 15 m	2 : 15 ≤ AC < 17,5 m	2 : 17,5 ≤ AC < 20 m	4 : AC ≥ 20 m	
ANCHO CALLE	1 : AC ≥ 25 m	2 : 16 ≤ AC < 25	3 : 12 ≤ AC < 16	4 : 10 ≤ AC < 12	5 : AC < 10

Fig.125. Fuente: Elaboración propia.

AMBITO DE ESTUDIO 3 - CALLE PINTOR GISBERT nº 2 al 24



1923	ANTIGÜEDAD EDIFICIOS, según Catastro
B	CLASIFICACIONES TIPOLOGICAS, según PEP 2
	ESTILOS ARQUITECTÓNICOS, según PEP 2

DATOS EDIFICIO	DATOS MEDIOS
ANCHO CALLE FIJO / TRAMO	
ANCHO PARCELA REAL / TRAMO	
ALTURA CORNISA REAL / TIPO	
Nº PLANTAS REAL / TIPO	
LONGITUD	
ALTURA	
SUP. ESTIMADA	
% HUECOS	
Nº VIVIENDAS	
POTENCIA ESTIMADA / REAL	
IRV (Valor por Calle)	
MEDIANERA EXPUESTA	
CUBIERTA	

ANCHO PARCELAS	1 : AP < 9	2 : 9 ≤ AP < 11	3 : 11 ≤ AP < 14	4 : 14 ≤ AP ≤ 25	5 : AGRUPACION
Nº PLANTAS	PB + I	PB + II	(PB+E) + I	(PB+E) + II	> III
ALTURA CORNISA	1 : AC < 15 m	2 : 15 ≤ AC < 17,5 m	2 : 17,5 ≤ AC < 20 m	4 : AC ≥ 20 m	
ANCHO CALLE	1 : AC ≥ 25 m	2 : 16 ≤ AC < 25	3 : 12 ≤ AC < 16	4 : 10 ≤ AC < 12	5 : AC < 10

Fig.127. Fuente: Elaboración propia.

AMBITO DE ESTUDIO 3 - CALLE PINTOR GISBERT nº 2 al 24



nº 24 (Chaflán)	nº 22	nº 20	nº 18	nº 16	nº 14	nº 12	nº 10	nº 8	nº 6	nº 4	nº 2 (Chaflán)

Fig.128. Fuente: Elaboración propia.

3.7 Ejemplo de toma de datos individual de los edificios. Pedro III el Grande nº 10

DOCUMENTACIÓN UTILIZADA:

- Fichas de la caracterización: elaboración propia.
- Toma de datos del edificio, fuente proyecto arquitectónico redactado por los arquitectos Vicente Senabre y Javier Vega

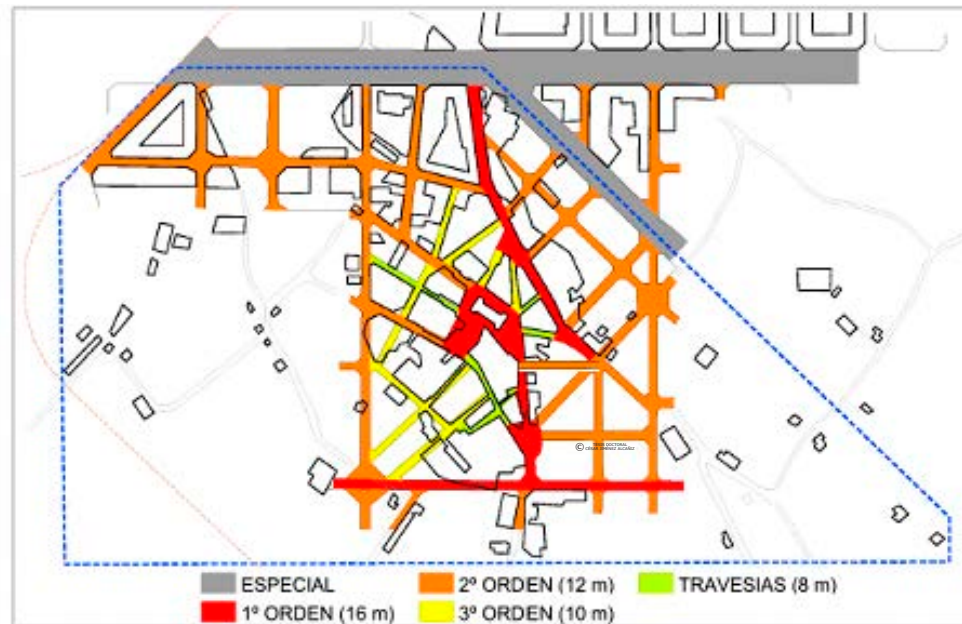
CARTOGRAFÍA UTILIZADA:

- CARTOGRAFÍA HISTÓRICA. 1910. PLANO DE VALENCIA facilitado y revisado por el Ayuntamiento. Servicios Municipales.
- PLANO CATASTRAL. 1984.
- FOTOGRAFÍA AEREA. 1992.
- PLANOS DEL ARCHIVO HISTÓRICO MUNICIPAL.
- DOCUMENTACION DEL PEP 2.

1. IDENTIFICACION DE BLOQUE NORMATIVO (FICHA MORFOLOGICA)

Edificio en calle.....**PEDRO III EL GRANDE, 3**
 Año construcción.....**1911**
 Año reforma.....**1939**
 Año rehabilitación.....**2008**
 Nº Plantas.....**B+III+Ático**
 Altura Cornisa.....**18 m.**
 Ancho calle.....**16 m. (1º ORDEN)**

BLOQUE NORMATIVO II (1887-1912)



ANCHO CALLE				
ESPECIAL Ronda y Grandes Vías	CALLES 1º ORDEN 16 m.	CALLES 2º ORDEN 12 m.	CALLES 3º ORDEN 10 m.	TRAVESIAS 8 m.
ALTURA CORNISA (h) (Se admiten pabellones, miradores y torrecillas)				
	CALLES 1º ORDEN MAX = 20 m.	CALLES 2º ORDEN MAX = 15 m.	CALLES 3º ORDEN	TRAVESIAS
Nº PLANTAS				
	CALLES 1º ORDEN B + II B + III (B+E) + III	CALLES 2º ORDEN B + II B + III	CALLES 3º ORDEN	TRAVESIAS

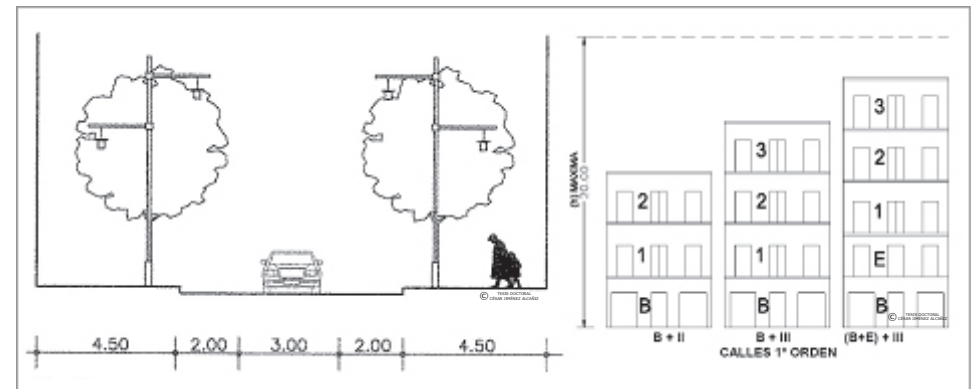
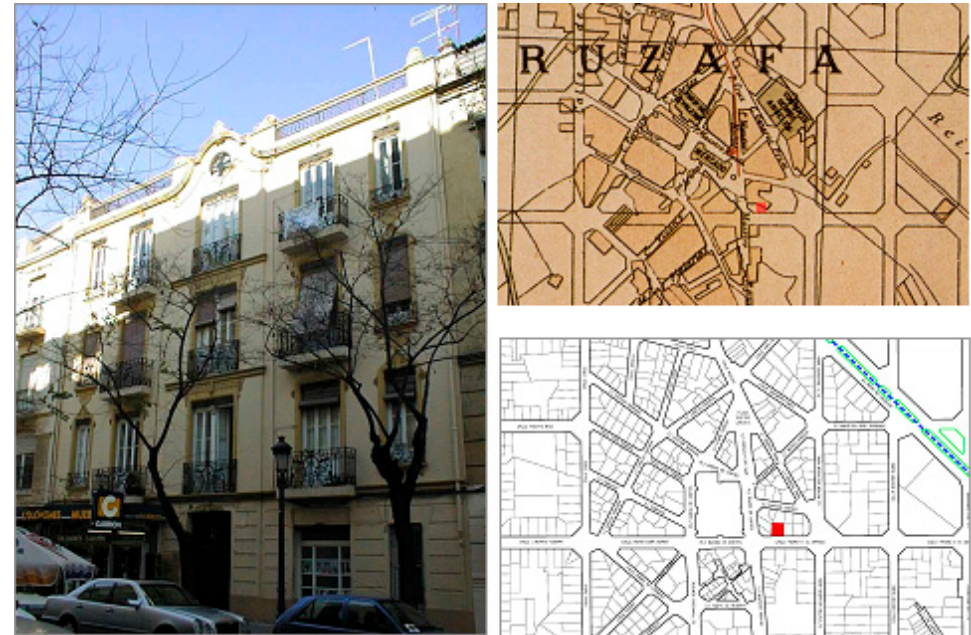


Fig.129. Clasificación de la calle y altura asignada a la edificación. Normativa gráfica del bloque Normativo II.

Fig.130. Edificio situado en la calle Pedro III el Grande, 3. Fotografía y planos emplazamiento.

Fuente: Elaboración propia sobre cartografía histórica, catastral y foto aérea (Créditos en referencia bibliográfica).

Fotografía: Jiménez Alcañiz, C.

Fig.131. Ancho de la calle y altura asignada a la edificación.

Fuente: Elaboración propia.

2. FICHA MORFOLOGICA. IDENTIFICACION DE TIPOLOGIA Y ESTILO ARQUITECTONICO



BLOQUE NORMATIVO: II		ALTURA CORNISA: B+III
DATOS URBANÍSTICOS		
AÑO CONSTRUCCION:	1911 (AHM)	
PERIODO ORDENACION:	ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1887	
ALTURA CORNISA:	18 m	
ESTILO:	ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION:	NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:		
DATOS CATASTRALES		
REFERENCIA CATASTRAL:	63152 04	
DATOS PATRIMONIALES		
FACHADA PRINCIPAL:		
COMPOSICION:		
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	P. BAJA	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	3 PLANTAS	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	-	
EJES		
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:	3 / 2
CHAFLAN	Nº EJES:	
CUBIERTA:	PLANA	
BUHARDILLAS:	NO	
MANSARDAS:	NO	
AZÓTEA (%):	50%	
PORTAL DE ACCESO		
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE	<input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL	<input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON	<input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES		
BARANDILLA:		
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA	<input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:		
VENTANAS:		
CUBREPERSIANAS:		
BALCONES:		

Fig.132. Fotografía actual del Edificio

3. FICHA DE DOCUMENTACION HISTÓRICA Y DEL PROYECTO ORIGINAL

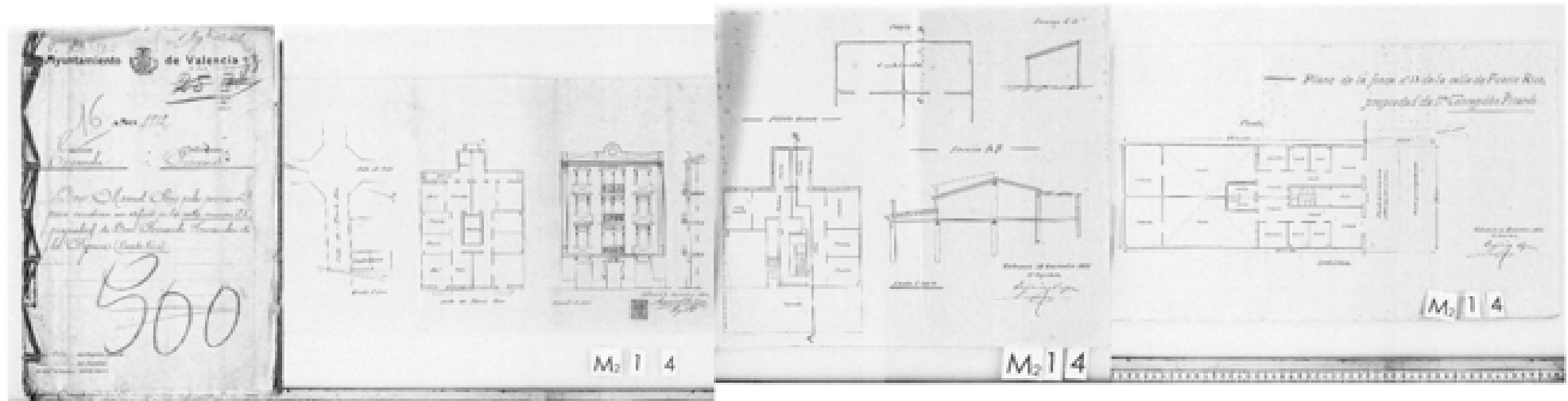


Fig.133. Edificio del PEP-2 con Expediente del A.H.M. microfilmado
 (Incluir en el caso de que se disponga)
 Fuente: Archivo Histórico Municipal.



Fig.134. Plan Especial de Protección del Ensanche de Valencia. Russafa Sud-Gran Vía. P.E.P.2
 Fuente: Hojas descriptivas del PEP2.

4. FICHA DE DESCRIPCIÓN GRÁFICA DEL EDIFICIO

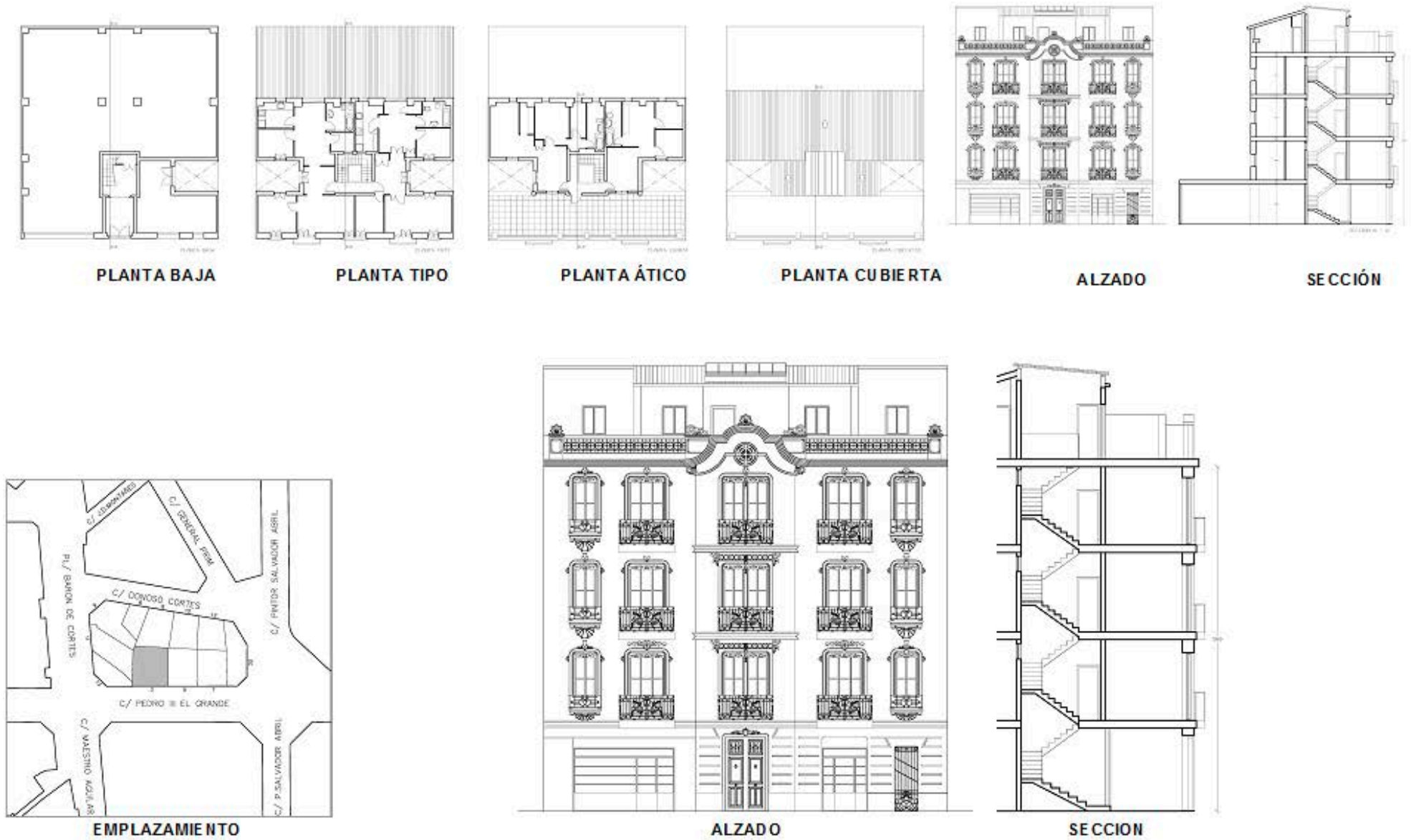


Fig.135. Planos del edificio y plano de emplazamiento.
 Fuente: Proyecto arquitectónico cedido por los arquitectos Vicente Senabre y Javier Vega.

5. FICHA DE CARACTERIZACION CONSTRUCTIVA



6. FICHA TOMA DE DATOS PARA CALCULO DE LA CALIFICACION ENERGETICA

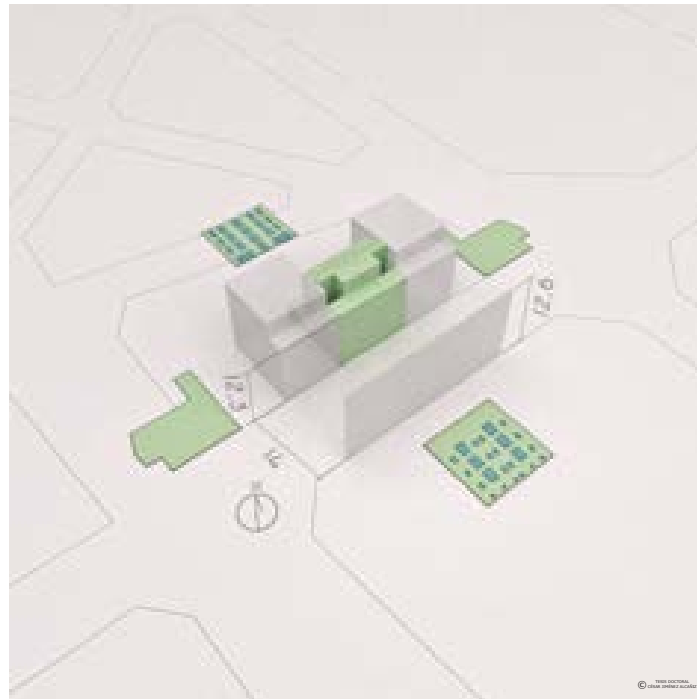


Fig.137. Representación tridimensional, y ficha de toma de datos dimensionales, del edificio situado en la Calle Pedro III el Grande.
Fuente: Elaboración propia.

FACHADA PRINCIPAL								
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpinteria	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion	Superficie huecos equivalente
Locales en Planta Baja	Ladrillo macizo 2 pis	0,40 m.	30.31		17.54	-	-	
Viviendas Plantas 1 a 3	Ladrillo macizo 2 pis	0,40 m.	99.50		33.35	-		2x(0.76x5.88) 2x(1.16x6.78) 1x(1.61x6.71)
Viviendas Plantas 4	Ladrillo macizo 2 pis	0,40 m.	44.65		3.2	-	-	

FACHADA TRASERA								
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpinteria	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion	
Locales en Planta Baja	Ladrillo macizo 1/2 pis	0,12 m.	47.85		-	-	-	
Viviendas Plantas 1 a 4	Ladrillo macizo 1/2 pis	0,12 m.	157.55		25.88	-	-	4x(0.58x2.94) 2x(1.46x6.54)

PATIO DE LUCES								
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpinteria	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion	
Patio 1	Ladrillo 1/2 pis	0,12 m.	111.60		6.00	-	-	3x(0.58x3.44)
Patio 2	Ladrillo 1/2 pis	0,12 m.	111.60		6.00	-	-	3x(0.58x3.44)
							-	

MEDIANERA DERECHA								
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpinteria	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion	
Zona expuesta	Ladrillo 1/2 pis	0,12 m.	0,00		-	-	-	
Zona NO expuesta	Ladrillo 1/2 pis	0,12 m.	113,37		-	-	-	

MEDIANERA IZQUIERDA								
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpinteria	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion	
Zona expuesta	Ladrillo 1/2 pis	0,12 m.	0,00		-	-	-	
Zona NO expuesta	Ladrillo 1/2 pis	0,12 m.	113,37		-	-	-	

CUBIERTA								
UBICACION	MATERIAL	Espesor Metros	Sup. Macizo m ²	Tipo Carpinteria	Sup. Vidrio m ²	Otro	Orientacion	
Tejado	Tejado		93,20		-	-	-	
Azotea	Azotea		49,30			-	-	

SUP. HABITABLE 483,68 m2
VOLUMEN HABITABLE 1451,04 m3

CONCLUSIONES

Conclusiones del Bloque A

EL ENSANCHE DE LAS CIUDADES

PRIMERA.- Respecto a la creación y transformación de las ciudades, podemos diferenciar dos tipos de ciudades: las "planificadas" o las "espontáneas"; y a su vez, una vez creadas, podremos estudiar cómo han crecido y se han transformado a lo largo de su historia.

Podemos concluir que el siglo XIX, es el punto de inflexión de las grandes transformaciones urbanas, ocasionadas básicamente por tres hechos, el primero el gran incremento demográfico, el segundo la necesidad de garantizar las mejoras de las condiciones higiénicas y alimenticias de la población, y en tercer lugar los cambios en el modo de defender la ciudad y el derribo de sus murallas.

La hoja de ruta será pues dar respuesta a la creciente demanda de alojamientos y la construcción de los nuevos barrios.

Esta Conclusión también es de aplicación para el caso de Valencia como veremos.

SEGUNDA.- París, y la transformación *Hausmanniana*, puede ser el punto de partida del urbanismo del siglo XIX que culminará en los "Ensanches" de las ciudades europeas, tanto en el modo de diseñar la ciudad, como en los instrumentos y técnicas empleadas para este fin.

Hausmann, consigue coordinar los aspectos necesarios y que hasta ese momento estaban inconexos: los instrumentos técnicos, los legislativos y los financieros necesarios para realizar tal ambicioso programa.

En lo referente al diseño, se introducen "patrones morfológicos" en los trazados viarios (algunos inspirados en la Roma clásica) de "estrella", en "tridente" o en "cruz" y que serán tomados como referencia en el diseño de otras ciudades.

Las necesidades derivadas de las transformaciones socioeconómicas necesitan ahora el embellecimiento, la recualificación del espacio urbano, y la implantación de servicios públicos. Hará falta dar respuesta a la nueva clase burguesa y las nuevas demandas del proletariado.

Los elevados costes para la ejecución de las transformaciones, irán acompañados de procesos de obtención de plusvalías y mejorar el beneficio de las inversiones; las nuevas infraestructuras viarias revalorizan áreas centrales de la ciudad y abren nuevas zonas edificables.

Hausmann reorganiza las Oficinas Técnicas Municipales, la orientación y control del crecimiento urbano, y propicia la promulgación de una "ley de expropiación" para su gestión, que se inspira en la ley de expropiación de las obras ferroviarias.

TERCERA.- El plan de París, será tomado como referencia e imitado en muchas ciudades en la segunda mitad del siglo XIX pero en ocasiones no conseguirán más que modificaciones parciales y muy inferiores al modelo, motivado por no poder reunir todas las "circunstancias favorables" que permitieron la transformación. En ocasiones tan sólo se copia las grandes aperturas viarias sobre el tejido existente pero sin ningún control sobre lo edificado.

Conclusiones del “Ingrandimento” de Florencia

CUARTA.- En Florencia, Giuseppe Poggi proyectará el “Piano per il Risanamento e l’Ingrandimento di Firenze”, para una ciudad que es capital del reino y necesita acoger a los nuevos habitantes que llegarán con el gobierno; pero no plantea como en París el centro y la periferia, se derriban las murallas y construye un “anillo de nuevos barrios” a lo largo de todo el perímetro, dejando las obras de la transformación del centro para una etapa posterior. Junto a la llegada de clases ricas y adineradas también se produce una fuerte inmigración de clases bajas por la fuerte demanda de servicios y trabajos derivados de las clases altas; en el caso de Firenze, sí existe la promoción de viviendas sociales en la ciudad, pero de un modo desordenado en la ciudad existente.

Tres son las acciones fundamentales del Plan Poggi, la ampliación de la ciudad (l’Ingrandimento), creando un Gran Paseo Público en el espacio donde estaba la muralla emulando el Ring de Viena, la anexión de los pequeños núcleos habitados y la creación de los nuevos espacios urbanos; las obras de Encauzamiento del Río Arno y de protección contra las inundaciones y la integración del ferrocarril y sus estaciones en el diseño de la ciudad.

QUINTA.- La principal aportación del Plan Poggi será el trazado de las calles, bulevares y plazas. Poggi que no utilizó el trazado ortogonal, consigue trazar con una gran maestría el trazado de las calles medievales existentes con las nuevas calles de su ampliación, destacando la Piazza Becharia y la Piazza de la Liberta, en la que llegan a confluir hasta nueve calles, integrando además en su trazado las puertas de la antigua muralla en sus plazas.

La obra maestra sin duda son las rampas de acceso del Viale Colli, donde encuentra espacio para las clases adineradas de la ciudad y el propio Piazzale Michelangelo, en el que Poggi sitúa la perspectiva “romántica” de la ciudad de Florencia y que hoy es un icono de la ciudad.

SEXTA.- En Florencia, invocando motivos higienistas, se plantea la Reforma Interior del Centro de la Ciudad “il Risanamento”, siendo la intervención en el entorno del Mercato Vecchio uno de los procesos más duros y criticados, y que se debe principalmente a la voluntad de la clase burguesa florentina de hacer valer su prestigio social, eliminado así el antiguo ghetto y construyendo la Piazza della Repubblica como ejemplo de modernidad (esta plaza plantea alguno de los patrones urbanos que hemos visto en París en algunas de sus propuestas).

Se produce la destrucción de las antiguas estructuras viarias del centro viejo, en la que se mantienen algunos edificios aislados; para evitarlo se crea una comisión para estudiar los edificios de la zona que iba a ser demolida, lo que permitió el traslado de algunos elementos de interés (por ejemplo la Loggia Vasariana del Pesce y la columna de la Abundancia). Estas demoliciones son calificadas como el mayor error de la planificación urbana del siglo.

SÉPTIMA.- La Influencia de las Ordenanzas en la ciudad de Florencia, la hemos podido comprobar “a posteriori” con los trabajos del Plan Director de Florencia realizado entre 1988 y 1992, con sus estudios de morfología urbana y de intervención en los tejidos urbanos decimonónicos de Florencia. Este estudio relaciona las Normas Urbanísticas y la clasificación de sus edificios a través del estudio de la Edificación, la Ciudad, las Normas y su Clasificación.

Conclusiones del Ensanche de Barcelona

OCTAVA.- En Florencia, el ferrocarril va a suponer cambios en la planificación de una gran parte de la ciudad, en la que Poggi consigue modificar su trazado para minimizar la afección de su plan.

Respecto a las estaciones iniciales de la ciudad, una de los dos fue ejecutada dentro del recinto amurallado, mientras que la otra fue erigida frente a las murallas (la estación Leopolda), de las dos, la que era la más pequeña ha permanecido en el tiempo y la segunda se ha relegado a la categoría de depósito.

La pequeña estación "Granduchessa regnante Maria Antonia", será derribada y sobre ella se construirá la actual estación de Santa Maria Novella, que fue el inicio de una gran operación de demoliciones para su ampliación durante el siglo XX y será una de las actuaciones de arquitectura moderna que podremos encontrar en la ciudad.

El trazado ferroviario sufre hoy los condicionantes de su trazado inicial, de una parte "lo que se hizo", y de otra "lo que no se logró", el tren ha impuesto restricciones que han condicionado el desarrollo urbano de la ciudad durante todo el siglo XX. Después de la Primera Guerra Mundial se inicia el proceso de renovación y modernización de la red ferroviaria de la ciudad, de la estación y el entorno urbano alrededor de Santa Maria Novella.

La cuestión ferroviaria de la ciudad de Florencia, en los últimos años, se concentra en la intención de soterrar las nuevas líneas de alta velocidad, con los problemas habituales entre los que "sólo" se cita la preservación del patrimonio artístico de la ciudad.

NOVENA.- El Plan Cerdá para Barcelona, ha sido uno de los planes que más ha influido en el urbanismo del siglo XIX y XX y que ha permitido conocer y comparar los esquemas radioconcéntricos con los sistemas rectangulares y cuadrangulares.

Cerdá, es a través de sus trabajos un claro impulsor de los esquemas de manzana regular a la que se superponían unas pocas vías diagonales.

DÉCIMA.- El replanteo del Ensanche de Barcelona es el resultado de un trazado previo y con una rigurosa ejecución del mismo, que permite la orientación de la ciudad, según una perfecta dirección NO-SE y NE-SO, para conseguir la iluminación y el asoleamiento idénticos de edificaciones y calles, ya fueran horizontales o verticales; la meridiana se traza con 45º de inclinación.

Pero esta precisión del replanteo no será exportada a otras ciudades que han utilizado la cuadrícula, siendo en ocasiones testimonial su parecido con Barcelona.

Otro aspecto importante es que la mayoría de las calles debían tener la misma anchura, salvo las calles singulares; Cerdá también estudió la unión del Ensanche y el encuentro con la ciudad antigua, garantizándose con la continuidad de los ejes viarios.

DECIMOPRIMERA.- Cerdá también argumenta los motivos higienistas en el diseño de su ciudad, y las condiciones especiales de los vientos que dominan el país, estudia la solución de las "plazas" en los cruces de sus calles y el uso del espacio ajardinado como medio de "rurizar" la ciudad.

Sin duda, su gran aportación es el diseño y dimensionado de la manzana de 133 metros de lado, por razones múltiples de circulación, economía, densidad, etc., y con un estudio para evitar la monotonía de una red regular de la ubicación de la edificación; así pues, sobre una cuadrícula homogénea con pocos elementos, obtiene innumerables combinaciones distintas entre los bloques de construcción paralelos perpendiculares o en forma de U, aunque esta brillante opción fue suprimida en el proceso de construcción.

DECIMOSEGUNDA.- El proyecto inicial de Cerdá sufrió cambios sustanciales en el desarrollo de su ejecución como consecuencia de las presiones económicas debido, entre otros, a la falta de financiación del Plan. La consecuencia más clara es la ocupación del espacio libre central de sus manzanas que terminaría colmatado de edificaciones.

Uno de los principales problemas del Plan Cerdá, es la inadecuación de la trama ortogonal a las preexistencias y los pueblos que lo circundan, lo que fue ampliamente criticado y cuestionado con posterioridad, especialmente en 1905 por el Plan de Leon Jaussely, que calificaba la trama ortogonal como monótona.

Esta rigidez de la trama ha supuesto graves problemas de integración de las preexistencias, en especial de los trazados ferroviarios, hasta que finalmente han podido ser soterrados.

DECIMOTERCERA.- Partiendo de una ciudad amurallada con gran densidad en su interior, la burguesía es la que ve con más claridad las ventajas del Ensanche; respecto a la clase trabajadora, pese a que Cerdá, progresista y bien informado de la situación de la clase obrera, no resolvió el problema de la vivienda popular, que no se planteó en serio hasta medio siglo más tarde.

La ausencia de suelo para vivienda obrera, y dada la regularidad del trazado de las manzanas cuadradas, propició que se ocuparan algunas manzanas para la construcción de viviendas de clases bajas en el interior, manteniendo las zonas exteriores para las clases medias. Por ello a costa de perder el espacio libre central, las manzanas de Cerdá se presentan nuevamente como versátiles y con posibilidades de adaptación aun en escenarios no previstos inicialmente.

Junto a esta ocupación de la manzana, las líneas del ferrocarril en Barcelona también han configurado barrios marginales en determinados puntos próximos a sus trazados.

DECIMOCUARTA.- Las Ordenanzas de Edificación de Barcelona, como normas en el proceso de densificación del Ensanche, y su impacto sobre la manzana tipo, se agrupan principalmente en cuatro periodos, 1859-1889, 1890-1932, 1933-1975 y 1976-1988, y en general han supuesto una redensificación del Ensanche, en la que además de haber elevado las alturas de la edificación, el cambio más importante será la ocupación de los interiores de las manzanas, como ya hemos concluido.

De igual modo podemos concluir que las Ordenanzas han propiciado la aparición del denominado edificio "modelo ensanche" en Barcelona, dado el proceso de regularización de las parcelas, el cumplimiento de las Ordenanzas que limitan el volumen del edificio y la lógica constructiva de la estructura de la edificación.

Esta homogeneidad ha sido debida a las dimensiones de la propiedad inicial y el dimensionado de las parcelas resultantes, puesto que surge una parcela tipo de dimensiones similares sobre la que se construyen los edificios que más tarde serian conocidos como "casa de renta":

“Planta rectangular, profunda, entre medianeras, construida en todas las alturas, con doble fachada (hacia la calle y hacia el interior del patio de manzana) y en las que se disponían dos viviendas en cada planta”.

Las Ordenanzas, además de la volumetría y las dimensiones de las fachadas, en 1856 comienzan a regular las dimensiones de los elementos constructivos en función de su altura.

Conclusiones del Ensanche de Madrid

DECIMOQUINTA.- Mientras que Cerdá y su plan de Ensanche para Barcelona ha sido ampliamente estudiado y es mundialmente conocido, Carlos María de Castro y su Plan de Ensanche de Madrid apenas es citado en la historia del urbanismo, más allá de lo mínimo para poder analizar y desarrollar el planeamiento en Madrid durante el siglo XX. Por el contrario el proyecto de Arturo Soria con su Ciudad Lineal sí es citado en múltiples tratados urbanísticos.

Seguramente frente a la didáctica de Cerdá, la Memoria descriptiva del Anteproyecto de Ensanche de Madrid es seca y sin visión teórica, no obstante es de una utilidad práctica incuestionable como hemos visto. En cualquier caso ambos planes, el de Barcelona y el de Madrid, han supuesto grandes aportaciones que configurarán lo que se conoce hoy como planeamiento urbanístico.

Podemos afirmar que la filosofía del Plan de Ensanche de Madrid, inicialmente en el siglo XIX, por su influencia en las leyes de Ensanche y posteriormente durante el siglo XX, filtrado por el Plan de Ordenación de Madrid de 1946 y la Ley del Suelo de 1956, han sido el punto de partida de la ordenación urbanística de muchas de las ciudades españolas.

El Plan Castro significó un adelanto sobre su época, con un problema no resuelto pues no consiguió articular el Ensanche con el Núcleo Histórico de Madrid; para Castro el Ensanche era una nueva ciudad y no se planteó la Reforma Interior de la ciudad como parte de su proyecto. Este hecho fue uno de los motivos de crítica del mismo Cerdá.

DECIMOSEXTA.- Castro plantea y utiliza la planta ortogonal, la planta hipodámica, de amplia tradición en Europa y especialmente en España, que trascendió en América de modo que toda las nuevas ciudades creadas por los españoles en el nuevo mundo son reconocidos hoy en día por su trazado regular en manzanas o cuadras sensiblemente iguales. Para las promociones de ingenieros que diseñaron los ensanches del XIX, incluyendo Castro y Cerdá, el gusto por la cuadrícula no era coincidencia, sino un concepto racionalista de la ciudad moderna, en la que pueden incluirse algunas vías diagonales para el conectar o mejorar la colectividad de toda la trama.

Pese a lo dicho y a su esquema ortogonal, Castro trazó una ciudad Radioconcéntrica, en la que su otra red ortogonal no quedaba articulada con el centro que queda totalmente aislado y sin conexión con su entorno.

Pese a que el esquema de Madrid, no es tan rígido en su dimensionado como el de Barcelona, también hemos comprobado la inadecuación de su trama ortogonal para absorber zonas existentes, como en el caso de Chamberí.

DECIMOSÉPTIMA.- Al igual que sucedió en Florencia, Castro tuvo que diseñar una ciudad para ser la capital del reino; el Anteproyecto iniciaba su redacción en 1857 cuando Madrid contaba con 271.254 habitantes y se planificaba para un horizonte de 100 años, momento en que Castro estimaba que la ciudad alcanzaría los 450.000 habitantes.

Las principales razones de la ampliación fueron la creación de los nuevos espacios públicos, calles, parques y jardines, el abastecimiento de aguas y demás mejoras, el aumentar la superficie edificable residencial e integrar el ferrocarril en el nuevo Ensanche, incluyendo además la ubicación de los nuevos edificios para los servicios públicos.

DECIMOCTAVA.- Uno de los elementos que más trascendencia tendrá en el plan Castro será la distribución equidistante y simétrica de parques y jardines, plazas y espacios abiertos, edificios oficiales y públicos.

Pero sin duda lo más significado será la "Zonificación Social" de la nueva ciudad por él planteada; Castro formula un avance de lo que años más tarde se concretaría en el "zonning", diseña una zona pensada para realizar casas aisladas y unifamiliares de lujo para clases altas, un barrio mediano para construir bloques de habitación para clases poco adineradas y finalmente barrios pobres para obreros; en paralelo se establecen zonas industriales y zonas agrícolas teniendo en cuenta la topografía del entorno.

Castro sitúa en los mejores lugares a las clases adineradas, y los barrios obreros de artesanos, jornaleros y menestrales, son ubicados en un lugar aislado y poco comunicado detrás del Retiro. Castro de este modo, pese a no resolverlo, se daba por enterado de las diferentes clases sociales que ocuparían el Ensanche, facilitando la segmentación social del Ensanche en función de la renta disponible.

Lo que está claro es que si Castro estaba a favor o en contra no es lo importante, lo importante es que Castro aceptaba que en la ciudad se iban a crear grandes desigualdades entre los barrios, y que los paisajes y edificios del Ensanche iban a ser diferentes en su aspecto, en el precio de sus alquileres, lo que

permitía que los habitantes de Madrid se fueran separando según su nivel de rentas, conformado "diferentes ensanches".

La entrevista a Muñoz Monasterio como responsable del Plan de Ordenación de Valencia de 1946, nos confirmará que la zonificación social del Ensanche se ha estado aplicando en el diseño y programación del crecimiento de la ciudad, primero en los Ensanches y después a nivel supramunicipal en las grandes áreas urbanas.

DECIMONOVENA.- El ferrocarril se presenta como una de las primeras razones para iniciar el ensanche de la ciudad de Madrid, y su implantación, en la que Castro participó en la construcción de las primeras líneas, condicionó la estructura del Ensanche y propició cambios tan importantes como el traslado del barrio fabril diseñado, del Norte de la ciudad hasta el Sur, en el entorno de la nueva estación de Atocha; no obstante el hecho de que Castro conociera y hubiera participado en su implantación minimizó la influencia del mismo.

Castro ordena el espacio de modo que todas las estaciones de tren se construyeron fuera del recinto amurallado y generalmente en las afueras del Ensanche, de modo tangencial, lo que minimizó su efecto negativo y de barrera, al menos en la primera fase de crecimiento de la ciudad. En el siglo XX y con el posterior crecimiento, la ciudad se verá afectada y condicionada por los trazados ferroviarios.

Al igual que sucederá en Valencia, el soterramiento de las vías y el reuso de las estaciones, permitirá la creación de nuevos servicios urbanos en los viejos trazados.

VIGÉSIMA.- Nos llama la atención el Plan de Ildefonso Cerdá Para la Reforma Interior del Centro de Madrid, totalmente alejado de las propuestas que desarrollaría en Barcelona, pese a que Cerdá conocía la ciudad de su época de estudiante; y al mismo tiempo fue una crítica del Anteproyecto de Castro, por no resolver junto con el Plan de Ensanche otro de Reforma de la ciudad existente.

Este es uno de los motivos que hace innegable la influencia de Cerdá en la persona de Castro y lógicamente en el trabajo desarrollado para Madrid; como el propio Castro reconoce en sus escritos, se puede afirmar que sin Cerdá, el anteproyecto de Castro hubiera sido distinto.

Cerdá influyó en que el diseño final de Castro fuera más coherente, las manzanas fueran regulares y que tuviera amplios espacios libres con zonas verdes; el uso de los modelos de Cerdá en las láminas de su Anteproyecto, dado el desinterés de Castro por la Manzana o por el Edificio, preocupado sólo por el espacio público, confirma la influencia.

VIGESIMOPRIMERA.- Las ciudades de Barcelona y Madrid son diferentes y lógicamente sus Ensanches también lo son pese a que ambos se concibieron en la misma época, Barcelona es una ciudad industrial y Madrid es una ciudad capital; son grandes las diferencias socioeconómicas y políticas, más allá de la topografía del territorio.

Además de las consecuencias debidas a la zonificación planteadas por Castro, las calles se plantean con ancho diferente en función de su categoría, estableciéndose en 15, 20 y 30 metros, y de igual modo se relacionaba este ancho con la altura de los edificios, que al igual que el caso de Valencia, es limitado a tres pisos.

Junto a la zonificación inicial, son varios factores los que condicionan la reorganización social, el precio del suelo, la calidad constructiva de la edificación, que en los barrios obreros estaban mal edificadas y con entornos sin servicios urbanos; también se produce una segmentación social dentro de los edificios, así pues, las plantas inferiores de los edificios se reservan para uso propio y las plantas altas generalmente como casa de renta; además se tendrá en cuenta si la vivienda es exterior o interior y finalmente la altura a la que se encontraba dicha vivienda.

VIGESIMOSEGUNDA.- Las Ordenanzas en Madrid también son importantes para entender la ciudad actual, de hecho éstas regulaban la geometría de las Manzanas y la altura máxima de la edificación que inicialmente era de tres; Castro regula la Ocupación de la edificación y condiciones higiénicas generales, pero deja en manos de la Academia de Bellas Artes de San Fernando el diseño del edificio, poco le preocupa la Distribución de la edificación. Al igual que sucedía en Barcelona, las Ordenanzas tendrán prescripciones para el dimensionado de muros de fachadas y otros elementos constructivos, escaleras, etc.

De igual modo, durante la ejecución del plan fueron modificadas las Normas lo que facilitó la especulación y se permitió que los espacios dedicados a jardines fueran reducidos al 30% y en algunos casos al 20%.; igual pasó con los espacios libres de las manzanas destinadas a patios y jardines interiores que se permitió que se convirtieran en calles particulares, incumpliendo el objetivo inicial de destinar el 50% del solar libre.

Junto a esta ocupación del interior de la manzana, la Ley del Ensanche de 1876 inició el proceso que permitía modificar las Ordenanzas respecto de las alturas de las edificaciones y que sería la causa de un incremento del volumen edificado.

En Madrid, predomina también la casa de renta entre medianeras de cuatro o más alturas, longitud de fachada entre 10 y 20 m., con fondo entre 10 y 30 m., resultando en consecuencia parcelas de 300 a 600 m²; su altura se limita a 20 m. y son frecuentes las edificaciones de 15 m., se presentan viviendas exteriores e interiores, lo que facilita la reubicación social en el inmueble tanto en planta como en altura.

VIGESIMOTERCERA.- El Plan de Ordenación de Madrid de 1946, será el ensayo general de la nueva Ley del Suelo de 1956, y tendrá una influencia directa con el planeamiento que se desarrollará en Valencia, por el denominado equipo de Madrid coordinado por Valentín Gamazo; aparecerá el Urbanismo de "zonning", heredero de la zonificación iniciada por Castro para diseñar la ciudad, como ya hemos apuntado

Conclusiones del Bloque B

LOS PLANES DE ENSANCHE DE VALENCIA

VIGESIMOCUARTA.- Las primeras regulaciones del derecho local en el ámbito urbano surgen con los privilegios y fueros, que fueron reemplazados por los ordenamientos y ordenanzas durante el siglo XIII y casi hasta el siglo XIX; la potestad para emitir las correspondía generalmente a la Corona y en menor número a los municipios y los diferentes señores.

Los ordenamientos y ordenanzas municipales, han cubierto casi la totalidad de los ámbitos de la organización de la vida urbana, de organización y funcionamiento, de vecindario (Padrones, fiscalidad, etc), de gasto, contratación, servicios, etc

Serán las Ordenanzas de Policía Urbana las primeras que regulen la construcción y el mantenimiento de la ciudad (licencia de obras, pavimentación de calles, fachadas, orden en las construcciones, limpieza de plazas y calles, alcantarillados).

En resumen estas primeras Ordenanzas servirán para controlar la salubridad, la ocupación del espacio público y en ocasiones la seguridad en caso de incendios.

VIGESIMOQUINTA.- El proceso de reedificación en la ciudad amurallada durante el siglo XIX, se desarrollará junto al proceso de implantación del Academicismo Arquitectónico, que se inicia en el siglo XVIII con la construcción de los primeros edificios públicos; en Valencia, la Academia de Bellas Artes de San Carlos se convertirá en impulsora y garante del academicismo arquitectónico y de la estética a él asociada. La escena urbana se transformará y las formas del clasicismo arquitectónico, y los criterios compositivos asociados a las mismas, sustituirán las fachadas medievales.

Durante el siglo XIX aparecen los primeros instrumentos para la Reforma, "Los Planos de Alineaciones" y el "Reglamento de Policía Urbana y Rural" de 1844 en Valencia, con la finalidad de regular la salubridad, la defensa del espacio público y seguridad frente a incendio.

Con el Plano de Alineaciones, se pretende controlar los trazados de los edificios en su linde con el espacio público y conseguir una mayor regularidad en el trazado viario de la ciudad.

Junto al Plano de Alineaciones se plantea el uso de las Ordenanzas Gráficas, que permiten ejecutar actuaciones sobre diferentes propiedades con un tratamiento de la escena urbana uniforme como habíamos visto en el caso de las grandes plazas de París, en Valencia el primer ejemplo es en la Plaza Redonda.

Junto a las Ordenanzas Gráficas encontramos las operaciones de "reparcelación" de grandes huecos urbanos en la ciudad medieval.

Los años finales del siglo XIX son años de reformas legislativas para controlar el crecimiento y la Reforma, empieza a hablarse de los Ensanches de Madrid y Barcelona y de los Reglamentos de Policía Urbana, y estas regulaciones fueron objeto de revisión y ampliación en los últimos años del siglo, y una regulación general fue sistematizada en la "Ley de Saneamiento y Mejora de las Poblaciones de 1895".

Las dos primeras ciudades en elaborar disposiciones especiales para la construcción han sido las ciudades de Madrid en 1847 y Barcelona en 1857 y la primera Ley de Ensanche es de 1864.

En el Reglamento de Policía, será el concepto de "ornato público" lo que más les preocupa y para su control se regula la petición de la licencia, la exigencia documental para tramitar y de disponer de un arquitecto para la ejecución; y se crea el "Arquitecto mayor" que deberá pertenecer a la "Academia de Nobles Artes de San Carlos"; el Arquitecto mayor fijará los criterios en caso de discrepancia en el trámite de la concesión de la licencia de edificación.

VIGESIMOSEXTA.- El Proyecto de Ensanche de Valencia de Monleón, Sancho y Calvo, aunque no fue aprobado es de consulta obligada para entender la situación del Barrio de Russafa.

Como en el caso de Madrid, también las mejoras y las obras públicas son uno de los motivos que justifican el Ensanche y la incorporación del ferrocarril; se invocan la salubridad, la higiene y la escasez de viviendas.

Pese a que aún no se ha derribado la muralla, el Ensanche tiene dos elementos de que han condicionado su ámbito y el diseño:

- El primero, la línea del ferrocarril que pasa tangente a la plaza de toros y es una nueva "muralla" que hay que respetar.
- El segundo, la presencia del núcleo de Russafa que es citado por la memoria y camuflado en el plan de Ensanche, entre otros por su proximidad a la huerta de Russafa y a las aguas de la Albufera con una consideración de tipo higiénico debido a las graves epidemias de cólera que habían afectado especialmente a este entorno.

Pese a no estar aprobado el Plan, con los instrumentos de alineaciones se comienza a consolidar el Ensanche en el entorno de las calles Colón, Puerto, Hernán Cortes, Pizarro e Isabel la Católica.

Esta situación permitió un proceso de consolidación de forma irregular, especulativa y desigual, lo que, condicionó el diseño final del proyecto del Ensanche finalmente aprobado en 1887.

VIGESIMOSÉPTIMA.- El Ensanche de Calvo, Ferreres y Arnau, aunará el legado histórico de la ciudad con un gran conocimiento de las técnicas de los nuevos proyectos de Ensanche, formulando la continuidad de las vías del casco antiguo en contacto con el Ensanche, manteniendo e incorporando los caminos y los barrios preexistentes.

Las referencias al higienismo se van reemplazando por otros parámetros, como el crecimiento de población, y la posición de la actual Gran Vía será el eje generador de todo el plan, y ha sido condicionada por la preexistencia de la calle Puerto, alineada según el proyecto no aprobado de Monleón; la Gran Vía fijará la alineación de las calles perpendiculares que envolverán al expueblo de Ruzafa.

El Plan de Ensanche como consta en su Memoria, intenta integrar el pueblo de Russafa, estableciendo unos límites de modo que:

“se agregará el necesario para la mejor unión del Ensanche, con el expueblo de Ruzafa, a cuyo fin se circunscribirá a éste un rectángulo limitado en tres de sus lados por vías de 12 m. de latitud, de las cuales, una será exacta prolongación de la comenzada calle de Pizarro, y en el lado restante por la citada vía de 50 m.”

VIGESIMOCTAVA.- La Influencia de Cerdá y Castro.

La pregunta recurrente es si Cerdá tuvo influencia directa sobre el diseño del Ensanche de Valencia. Es claro que la trama ortogonal puede ser influencia del Plan Cerdá, pero mientras que en Barcelona está perfectamente ordenada según un eje Norte-Sur

girado 45º y con manzanas regulares, en el caso de Valencia la presencia de manzanas regulares no se da en todo el Ensanche, es más parecida a la adaptación planteada por Castro en el caso de Madrid, en especial al adaptar las dimensiones de las manzanas al entorno

El dimensionado de las calles en Valencia, con calles de 12 y 16 metros parecen de escaso tamaño para una ciudad nueva, y están alejadas del modelo planteado en Barcelona una y otra vez, alejándose de:

- El modelo invocado por el Plan Cerdá de Barcelona de malla ortogonal y con una “perfecta” ordenación con eje Norte-Sur para garantizar el soleamiento, pero con las manzanas giradas 45º.

- El modelo casi desconocido que es el Plan Castro para la ciudad de Madrid, con una configuración de manzana sobre un eje Norte-Sur.

La malla de trazado ortogonal de Barcelona de crecimiento infinita, no se encuentra en el Ensanche de Valencia que crece y se desarrolla de forma radioconcéntrica ya desde el Plan de 1858, e igual que sucederá en el Ensanche de Madrid.

Solo un paréntesis con el Plan de Mora de 1912 que retoma la cuadrícula infinita en este caso inspirado en Barcelona, es abandonado con los sucesivos planes y ratificado con el Plan de 1946 de Valentín Gamazo, que amplía el esquema radioconcentrico a toda la corona metropolitana de Valencia.

El Plan de Ordenación de Madrid de 1946, heredero del plan de Castro, será el modelo que servirá para diseñar el Plan de Valencia incorporando la técnica del *zoning*.

Podemos concluir que en Valencia, se sigue el modelo radioconcéntrico de siempre y la supuesta malla ortogonal es fruto de una ordenación casual cuyo

origen es la calle Puerto prevista en el Plan del 58 como ya hemos apuntado. Esta Orientación casual hará que en la zona del primer Ensanche las manzanas estén giradas unos 15º respecto a la orientación Norte-Sur de las manzanas y obviamente a la otra parte del Ensanche la orientación gira para adaptarse.

Las manzanas, mientras que en Barcelona y Madrid son siempre cuadradas excepto en los encuentros, en Valencia es escaso el número de manzanas cuadradas, más bien son rectangulares en el mejor de los casos o trapezoidales para adaptarse a la geometría del Ensanche.

Otra consideración es que frente a la malla homogénea e infinita de Barcelona se encuentra la "zonificación social" de Castro para Madrid; en el caso de Valencia, aunque no se diga con la claridad normativa de Madrid, es claro que se destina el primer Ensanche para las clases adineradas de la sociedad, dejando el resto para la libre promoción inmobiliaria.

Esta última consideración justifica la diferencia en calidad arquitectónica de los diferentes sectores del Ensanche.

VIGESIMONOVENA.- La "Diagonal" del Ensanche.

No es necesario recordar las condicionantes que los trazados ferroviarios han tenido en otras ciudades europeas, y Valencia no va ser menos, por cuanto ya tenía varias líneas en funcionamiento como veremos en otro apartado, pero es importante el entender que la diagonal de 32 metros de ancho no surge como reflexión urbanística, como sucedía en la Avenida Diagonal del Ensanche de Barcelona, sino que surge como una obligada servidumbre del trazado ferroviario que unía la ciudad de Valencia con el Grao y que fue transformada en una amplia e importante Avenida inicialmente denominada Victoria Eugenia, actualmente Reino de Valencia.

El trazado que hoy parece ser una diagonal y que marca la delimitación del barrio, está condicionada por el trazado de la vía del ferrocarril desde el Puerto hasta el mismo centro de la ciudad, además de ser tangente en la plaza de toros y hasta llegar a la primitiva estación.

El proyecto de nueva avenida inicialmente contaba con un espacio central de 8 m., protegido por una verja para el tránsito ferroviario, con calles laterales de 8 m. de amplitud y sus correspondientes aceras, con un ancho total entre fachadas de 32 m.

El paso del ferrocarril, se mantuvo hasta el año 1917, en que se realizó un nuevo trazado exterior al Camino de Tránsitos, al tiempo que se inauguraba la nueva estación de pasajeros.

TRIGÉSIMA.- La permanencia del Plan del 58. Como hemos podido comprobar en el apartado anterior, el ritmo de consolidación del Ensanche previsto por Monleón condicionaba el libre trazado de las nuevas alineaciones, "una imagen gráfica del estado de la edificación en la zona en el momento de iniciarse los trabajos preparatorios para la elaboración del plan, se muestra en el plano topográfico de la ciudad de Valencia".

Dicho plan nos viene a confirmar, de forma rotunda, la hipótesis sustentada hace tiempo por distintos investigadores de la preexistencia de edificaciones en la zona del Ensanche, ordenadas según el trazado del plan nunca aprobado de 1858.

La Gran Plaza octogonal próxima a Cuarte, de la que parten ocho calles es eliminada en la propuesta de Calvo, Ferreres y Arnau, pero "existen unas constantes en el proyecto de 1884 que difícilmente se podrían cambiar. Como consta en la memoria, La Glorieta "es una vía importante que no hemos querido alterar lo más mínimo por estar ya establecida y plantados los

árboles. La actual calle Sorní que prolonga la antigua calle de la Sequiola, y, evidentemente, el eje principal de la calle del Puerto”.

Se explica el origen de la plaza de América puesto que “la confluencia radial de los ejes en una plaza, justo a los pies del Puente del Mar, abriendo la ciudad al mar, definirá un conjunto urbano inscrito en la tradición más clásica de las puertas de acceso a la ciudad” con el carácter simbólico de las puertas.

La asimetría de la solución del Ensanche del 58, se sustituye por la simetría y geometrismo del nuevo proyecto, lo fortuito se convierte en rigor y de idea en idea ordenada.

Otro cambio importante lo constituye el cambio de la calle del Puerto que pasa de ser un eje que divide en dos el Ensanche en el Proyecto del 58, a ser una línea de referencia que ha fijado mediante paralelas y perpendiculares el trazado de todo resto del Ensanche.

TRIGESIMOPRIMERA.- En el aspecto estrictamente urbanístico, el Barrio de Russafa, va a tener un punto de inflexión considerable con el Plan de Ordenación de Valencia y su Cintura, redactado por Germán Valentín Gamazo aprobado en 1946, hasta este momento los “documentos de planeamiento” para el desarrollo urbanístico de la ciudad, habían sido redactados por los arquitectos municipales de Valencia, y este plan se redacta tomando como modelo el Plan de Madrid y con un criterio supranacional que incluía a los 29 municipios del área metropolitana.

Un cambio importante que afectara al Barrio de Russafa, es el posterior criterio de desarrollo jerárquico del Planeamiento, en particular, el hecho de que junto al Plan General, apareciera la figura del Plan Parcial, planes de tono menor que ayudarán al desarrollo y ejecución del Plan General y que analizaremos en el apartado siguiente.

La Oficina Técnica del Plan de Valencia fue dirigida por Muñoz Monasterio, arquitecto de Madrid a los que más tarde se incorporarían los arquitectos valencianos Mauro Lleó, Víctor Bueso y Antonio Gómez Llopis. Recordemos la primera zonificación social del Plan Castro en Madrid, que ha ido evolucionando hasta incorporarse al Plan de Ordenación de Madrid de 1946 y en la Ley de Suelo en 1956.

TRIGESIMOSEGUNDA.- Un hecho anecdótico afectará a la estructura urbana del barrio de Russafa:

El Ayuntamiento de Valencia encargó a la Dirección General del Instituto Geográfico y Catastral en julio de 1929, el “Levantamiento topográfico parcelario, rústico y urbano, a escala 1:500 de la zona de extrarradio de Valencia” y en diciembre de 1939 se amplió el encargo a la zona del Ensanche.

El Término Municipal de Valencia se dividió según una cuadrícula de 128 hojas y cada una de ellas se subdivide a su vez en otras cuatro; el Plano fue utilizado como base para la elaboración del Plan General de Ordenación de Valencia y su Cintura de 1946.

El Plan de Ordenación, con la base cartográfica descrita, con un criterio dimensional similar, divide la ciudad en “Hojas”, las más conocidas sea la agrupación de las “Hojas nº 1, 3 y 4”, por cuanto constituyen el centro histórico, y “ahora” es cuando se produce la división del barrio de Russafa pero sin un criterio unitario como siempre lo había tenido en los Planes de Ensanche anteriores:

- La Hoja nº 2 se delimita por la calle Colón, el Río, la Avenida de Peris y Valero, y la calle Russafa (Camino viejo de Russafa), General Prim, y Pintor Salvador Abril.

- La Hoja nº 5 tendrá los límites en las calles Játiva, Ruzafa, General Prim, Pintor Salvador Abril y avenida de Peris y Valero; saltando la estación del Norte, incorpora el espacio delimitado por la Gran Vía Ramón Cajal, calle de San Vicente y calle Játiva.

- A su vez la Hoja nº 5B, incorpora dividiendo la Hoja nº 2, la estación del Norte y todos los terrenos afectados por la playa de vías.

Con este criterio de las Hojas y el *zoning* de la ciudad, las Ordenanzas Reguladoras de la Edificación de 1950 y 1955, influirán en el diseño y sobreelevación de la edificación en este ámbito y pese a la zonificación y regulación de las Ordenanzas se produce una contradicción al dividir el territorio en las hojas 2, 5 y 5B, que rompen con el Orden establecido con HOJAS 2 Y HOJA 5

TRIGESIMOTERCERA.- La grave riada de 1957, plantea la solución de desviar el cauce del Turia a la denominada Plan Sur, en lo que al barrio de Russafa este Plan resultara neutro, más allá de consolidar la división de las anteriores Hojas del Plan de Ordenación en los Planes Parciales que incorporan las misma nomenclatura que las hojas.

Los Plan Parciales números 2, 5 y 5B, que fueron aprobados definitivamente y sin duda, esta delimitación, es la comprobación de que Russafa se había integrado en la ciudad y no presentaba ninguna consideración del Núcleo anterior que si fue, o quizás mejor se había "desintegrado".

Con posterioridad los límites se recompusieron y la unidad histórica de Russafa también como veremos más adelante con el Plan General de Ordenación Urbana de 1988.

El Plan del 88, incorpora la protección de parte de los tejidos de la ciudad, en especial en Ciutat Vella que fue objeto del desarrollo de Cinco Planes Especiales de Reforma Interior, que han sido el modelo para otras áreas de la ciudad.

El Ensanche de Valencia se divide en dos Subzonas, ENS-1 Ensanche "Primer Ensanche" y ENS-2 "Ensanche de Mora", que comprenderá a su vez dos áreas que de un modo confuso interpreta las diferentes zonas de Ensanche.

El Plan Especial "Pla del Remei-Russafa Nord" PEP-1 y el Plan Especial del Ensanche de Valencia PEP-2 "Russafa Sud - Gran Vía" reunificarán el ámbito del barrio de Russafa y en desarrollo del (PEP-2) se declarará el Área de Rehabilitación de Centro Histórico del Barrio de Ruzafa en Valencia que termina por proponer la recomposición del núcleo histórico con su ámbito de influencia.

TRIGESIMOCUARTA.- La actual Revisión del Plan General actualmente en tramitación, incluye 35 manzanas cerradas de Ensanche y limita una extensión de 25,4 Ha. aproximadamente y propone la declaración del Núcleo Histórico tradicional de Russafa como Bien de Relevancia Local, que incluye otros como la Iglesia de San Valero, la Iglesia Nuestra Sra. de los Ángeles y el Refugio de la Guerra Civil en el subsuelo del Colegio Público Balmes.

Aunque muy afectado por los sucesivos planes de Ensanche, aún se pueden encontrar algunas "Permanencias Históricas" y edificios residenciales de interés, que deberían interesar a las autoridades e Instar la Declaración del Bien de Interés Cultural del expueblo de Russafa.

“En relación a la edificación, se caracteriza por una arquitectura construida para la clase media y burguesa, a base de viviendas entre medianeras, recayentes a la calle y al patio interior de manzana, que ha ido modificando con el tiempo sus ordenanzas y variando su lenguaje formal a través de la utilización de nuevos materiales, alterando en gran medida su imagen y con ello la escena urbana, perdiendo valores intrínsecos desde un punto de vista patrimonial”.

TRIGESIMOQUINTA.- Hemos documentado los cambios socioeconómicos del barrio desde el propio inicio del proceso de consolidación. Se produce una evolución lógica hacia el inmueble vecinal destinado a venta y renta buscando una mayor rentabilidad económica.

Este edificio multiplanta con patio cerrado se debe a la necesidad de mejorar la alta rentabilidad económica y de obtener un mayor número de habitaciones por lo que se impone como módulo urbano por excelencia.

Empieza a consolidarse la clase social obrera, que tímidamente tendrá algunos ejemplos en el barrio.

Como resumen podemos indicar que se aprecia la existencia de tres tipos de problemas en el ámbito residencial:

- En primer lugar, las malas condiciones en las viviendas de la zona central del Barrio, con fincas en estado de ruina y con barreras arquitectónicas, puesto que la mayoría de ellas no disponen de ascensor, dificultando el acceso a personas mayores (población muy numerosa en el barrio).
- En segundo término los pisos utilizados como pensiones o casas de huéspedes y con ilegales (calles Pintor Salvador Abril, Sueca,...), subdivididos en habitaciones en condiciones precarias. Sólo existe contrato de alquiler a nombre de una persona,

los demás comparten gastos mediante unos subarriendos abusivos. Los habitantes de estos pisos, generalmente hombres solos y desarraigados, son tanto inmigrantes como autóctonos.

- Por último, los pisos con población inmigrante, en los que en cada habitación vive una familia completa abundan las personas de nacionalidad ecuatoriana: una familia contrata el alquiler y realquila a otras familias de su misma nacionalidad. Con frecuencia estos pisos presentan situaciones de hacinamiento; se llega a ofrecer alquileres de día y de noche, e incluso se llega a alquilar “el derecho a cama” por horas. Por estas y otras causas, los empadronamientos ofrecen muchas dudas en este tipo de viviendas.

TRIGESIMOSEXTA.- Influencia del Ferrocarril en el Barrio. El ferrocarril ha influido desde antes del Ensanche en el barrio, por cuanto el trazado de las líneas al Grao-Tarragona y Alicante, hoy son calles del barrio reubicadas donde estaban los tendidos ferroviarios.

La original estación del Norte y la actual han separado el barrio de Russafa desde el principio de la otra parte del Ensanche, y en las proximidades de la “Valla de separación” se ha generado un barrio con viviendas de menor calidad constructiva que durante la segunda mitad del siglo XX ha sido ocupado por segmentos de escasos recursos y con riesgo de vulnerabilidad. El Plan de Vicente Pichó de 1921, fue uno de los primeros en intentar trasladar la actual estación y liberar los terrenos para otros usos. Si bien en algunas propuestas se planteaba el uso residencial intensivo, será con el avance del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia de 1985 cuando se anuncie la creación de un Parque Central de 283.000 metros cuadrados, que será compatible con las líneas de alta velocidad y la conexión con la red metropolitana mediante una estación intermodal.

Conclusiones de la metodología propuesta

PRIMERA (I).- Pensamos que para poder conocer la morfología de una parte de la ciudad, debemos analizar los elementos fundamentales de la que ella está formada, para ello proponemos comenzar a analizar la parcela como elemento definitorio de la edificación.

Alrededor de ella (la parcela), se va a desarrollar la calle como elemento que permite unir las diferentes parcelas con el resto de la ciudad, y finalmente la manzana que será la pieza clave de la agrupación de parcelas.

Por ello los elementos urbanos de análisis propuestos son:

La parcela.- Como resultado de la regulación normativa a la que estamos sometidos por el proceso de parcelación, se presenta un trazado regular y de dimensionado similar sin que aparezcan grandes parcelas.

En la zona del expueblo de Russafa el dimensionado de la parcela es similar pero su geometría suele ser irregular sobre todo en los encuentros con las esquinas de las manzanas.

La calle.- Igualmente podemos subdividirlo en dos ámbitos para clasificar el dimensionado de las calles, de una parte la zona de Ensanche que se resuelve con calles de entre 12 y 16 metros; mientras que en la zona del núcleo histórico las calles son generalmente de 10 m.

En la zona de colmatación del barrio se ha aumentado el ancho de las calles hasta los 20 metros, y en las rondas exteriores son de 30 metros para la Avdas. Reino de Valencia y Peris y Valero, y 50 metros para la Gran Vía Germanías.

La manzana.- Presenta un trazado ortogonal con un dimensionado de lado de manzana variable, y las zonas próximas a las vías del tren, en las calles Denia, Buenos Aires y Pintor Gisbert, las manzanas se han subdividido siguiendo las recomendaciones de las Ordenanzas.

SEGUNDA (II).- Desde la promulgación del Reglamento de Policía Urbana y Rural para la ciudad de Valencia y su término, de 1844, las Ordenanzas de la edificación han condicionado la volumetría y el aprovechamiento urbanístico del Barrio.

Los cambios en la clasificación de las categorías de las calles, y por tanto de las alturas de cornisa en poco espacio de tiempo, ha ocasionado que haya diferencias en la edificación de entre dos y cuatro plantas para edificios contiguos construidos con apenas 10 años de diferencia.

Las Ordenanzas también han regulado las alineaciones de las calles impidiendo que edificios "fuera de ordenación" fueran mejorados.

Este hecho sin duda ha sido uno de los que ha acondicionado la total reconstrucción del parcelario histórico del Barrio de Russafa.

TERCERA (III).- La anexión del núcleo de Russafa a la ciudad de Valencia y su inclusión en los diversos planes de Ensanche que ésta ha tenido, plantea una contradicción, puesto que de una parte la intención era que el Ensanche mantuviera el trazado histórico del pueblo, pero en la práctica se ha realizado una Reforma Interior que ha modificado el viario y ha supuesto la renovación de la casi totalidad del tejido arquitectónico.

Un análisis posterior podría determinar los edificios originales que quedan en el ámbito.

CUARTA (IV).- Podemos establecer tres periodos claramente diferenciados para clasificar tipológicamente las construcciones del Barrio.

- El primer periodo, desde su creación hasta la aprobación de las Ordenanzas del Ensanche de 1887.
- El segundo periodo desde 1887 hasta la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia de 1950.
- El tercer periodo abarca desde 1950 a la actualidad.

En el primer periodo podemos encontrar las tipologías características de un pequeño núcleo urbano, compuesta básicamente por las denominadas "casas de poble" y la tipología de "casa obrador", y que en la actualidad prácticamente han desaparecido o se han transformado completamente.

El segundo periodo, mucho más homogéneo recoge la transición desde el historicismo de fin del siglo XIX, hasta la aparición y consolidación de la Arquitectura Ecléctica, y en menor medida la incorporación de los lenguajes del Modernismo y de la Sezession.

A partir de este momento es mucho más complicada la clasificación arquitectónica de los edificios, puesto que responden generalmente a la intención de obtener el mayor número de viviendas (con el objeto de rentabilizar al máximo la construcción del inmueble) con el estricto cumplimiento de las ordenanzas.

También ha sido importante la llegada del movimiento moderno en lo que al cambio del lenguaje se refiere, que junto a la incorporación de las nuevas técnicas constructivas ha supuesto un cambio radical en la configuración formal de los edificios, tanto en planta como en alzado.

QUINTA (V).- El Barrio de Russafa presenta un número elevado de edificios protegidos por el Plan Especial:

- La primera agrupación importante de estos edificios, recae en la Avenida Reino de Valencia; suelen ser edificios de la época ecléctica destinada a clases medias y altas; igualmente se mantienen los escasos edificios dotacionales en este entorno.

- La segunda agrupación con edificación protegida es la zona comprendida entre las calles Denia, Puerto Rico, dels Tomosos y Carlos Cervera. Por contra vemos cómo se ha sustituido gran parte de los edificios recayentes a la Gran Vía Germanías o sus inmediaciones con una arquitectura de sustitución de escaso valor arquitectónico.

- El resto del barrio, apenas tiene edificación protegida puesto de sus edificios han sido construidos a partir de los años 60 hasta la actualidad (ejes Literato Azorín, los Centelles y Peris y Valero.)

SEXTA (VI).- El Plan Cerdá para Barcelona, ha sido citado en este trabajo, puesto que esta relacionado con muchos de los Ensanches de las ciudades españolas, pero mientras el proceso de cuantificación de las dimensiones de las manzanas y de las calles ha sido objeto de un proceso de reflexión y justificación para el caso de Barcelona, no hemos encontrado este proceso en el Ensanche de Valencia.

Otro tema trascendente para nuestro estudio, es que mientras que la orientación de las manzanas según un eje que garantice un correcto soleamiento, es uno de los condicionantes esenciales del Plan de Ensanche de Barcelona, en el caso de Valencia la orientación de las manzanas en el Ensanche ha sido un proceso de adaptación a las preexistencias de los edificios y en particular a los de la calle Puerto, como veremos en la siguiente conclusión.

También hemos visto como Castro y su modo de entender el Ensanche han influido en el urbanismo español y en Valencia en particular.

SÉPTIMA (VII).- El Proyecto de Ensanche de 1777 de Matías Perelló, supuso la primera delimitación del Ensanche que seguirá manteniendo en las sucesivas propuestas.

Más importante es el Legado del Ensanche de Monleón, Sancho y Calvo de 1858, que pese a no ser aprobado definitivamente, fijó las alineaciones de la calle Puerto hoy de Cirilo Amorós, de la calle Colón, y de la calle Sorní.

El hecho de que esas calles fueran parcialmente consolidadas, hizo que fueran incorporadas como trazados definitivos en el Primer Proyecto de Ensanche aprobado de 1887.

La calle Puerto, prevista en el trazado de Monleón servirá como referencia al fijar como paralela primero el trazado de la Gran Vía, y posteriormente el trazado de las demás vías generadoras del mismo con trazado ortogonal y perpendiculares a ambas.

OCTAVA (VIII).- El trazado del ferrocarril, ha condicionado desde el inicio de la inauguración de la línea de Valencia al Puerto en 1852, por cuanto las líneas de conexión desde la estación del tren (en el centro de la ciudad), con las líneas de Alicante y la línea del puerto, hoy son las calles Alicante y la calle Castellón respectivamente.

Más evidente resulta esta aficción al comprobar que la actual Avenida Reino de Valencia se corresponde con lo que era el trazado ferroviario y sus servidumbres, hasta conformar los 32 metros de la actual Avenida. En el caso de Barcelona, la Diagonal responde a una necesidad planteada por Cerdá de garantizar la movilidad entre los diferentes puntos de la ciudad.

En contraposición, esta vía diagonal en el trazado del Ensanche de Valencia es fruto de la eliminación en 1912 del paso del ferrocarril y la apertura de la Avenida Victoria Eugenia, y el trazado de la misma fue realizado anteriormente a diseño del Ensanche, con criterios de alineación con el Puerto de Valencia.

NOVENA (IX).- Las modificaciones realizadas para conseguir la reordenación de la Plaza de América y la posición de la calle del Puerto, son en parte las responsables del giro de la cuadrícula del Ensanche en aproximadamente 12º respecto del eje Norte-Sur propuesto por Cerdá para Barcelona.

DÉCIMA (X).- La consolidación principal del barrio de Russafa se produce desde la aprobación del Proyecto de Ensanche en 1887, hasta prácticamente el primer tercio del siglo XX, fecha esta en la que se encuentra construido en torno a un 75% del Barrio.

Este hecho aparentemente sin importancia, supondrá que de igual modo un 75% del Barrio esté construido con tipología de muro de carga, mientras que el otro 25% se ha resuelto con estructura porticada de hormigón armado. (Este hecho será fundamental a la hora de plantear soluciones en la rehabilitación energética de los edificios).

Por ello la metodología propuesta se va centrando principalmente en los edificios que caracterizan el barrio, es decir, construidos desde 1887 a 1940. Estos edificios presentan técnicas constructivas similares y están protegidos por la legislación de patrimonio en su mayoría.

Las plantas de las viviendas, como consecuencia del cumplimiento estricto de las Ordenanzas, en ocasiones no reúnen las condiciones de ventilación e iluminación adecuadas lo que puede suponer problemas para su rehabilitación futura.

Igualmente hemos detectado otras deficiencias y/o patologías tales como el escaso aislamiento térmico y acústico de los vidrios y las carpinterías de la edificación, y las posibilidades que tienen los sistemas y soluciones constructivos tradicionales; muros de carga (con trasmisiones no muy altas), contraventanas, orientación, etc

UNDÉCIMA (XI).- El proceso de rehabilitación de la arquitectura residencial no protegida es reciente en el tiempo, por ello habrá que controlar la calidad de la rehabilitación de estos edificios, especialmente cuando se encuentren en ámbitos histórico artísticos.

La calidad patrimonial y la técnica de la rehabilitación residencial debe alcanzar un equilibrio adecuado, y en este proceso de mejora de esta calidad se incluye ahora el incorporar la sostenibilidad como parte de los requisitos básicos de la rehabilitación; el bajo consumo energético de las viviendas es un objetivo primordial.

DUODÉCIMA (XII).- La Comisión Europea ha propuesto el segundo Plan Estratégico de la Energía, que consiste en un amplio paquete de medidas sobre clima y energía, con el objetivo de obtener una reducción del 20% del consumo de energía y la consecuente reducción de la emisión de gases de efecto invernadero, así como un aumento de cuota de las energías renovables hasta llegar a un 20% del total en 2020.

Este hecho es la vía para garantizar la eficiencia energética y el ahorro energético de los edificios residenciales, pero para conseguir este objetivo se deberá tener una metodología adecuada para los edificios protegidos y para los entornos declarados por razón de su particular valor arquitectónico o histórico, y adaptarlo a las exigencias normativas y así poder compatibilizar las técnicas de construcción con el valor patrimonial del edificio.

ÚLTIMA Y SIGUE.- En este trabajo hemos propuesto la Metodología de toma de datos para conocer la Morfología del tejido urbano y la Clasificación Tipológica de la edificación.

Se propone continuar la investigación, añadiendo la "Caracterización de las Tipologías Constructivas Tradicionales" y aportar soluciones para mejorar energéticamente la envolvente térmica especialmente de los edificios, dando protagonismo a los que se encuentren protegidos.

La toma de datos, junto a los de morfología y tipología ya abordados deberá conocer además:

- El periodo constructivo, los métodos y materiales de construcción empleados.
- La geometría, características, superficie de la envolvente térmica y ratio de las áreas en relación al volumen del edificio.
- Tamaño del edificio.
- Y aquellos otros parámetros que afecten al consumo de energía (tipo y antigüedad de los equipos de climatización).
- Datos del emplazamiento y del entorno que afecten al consumo energético.

Para ello apuntamos una Ficha tipo de datos de la Morfología y Caracterización constructiva de la edificación a modo de patrón.

Podemos conseguir un barrio rehabilitado y con un consumo energético que produzca emisiones de CO₂ próximo a cero, identificando las bases para conseguir el "Modelo BRcCO₂ (barrio de consumo energético próximo a cero) y manteniendo los niveles de calidad patrimonial de la rehabilitación".

Conclusioni Blocco A

L'AMPLIAMENTO DELLE CITTÀ

PRIMA.- Rispetto alla creazione e trasformazione delle città, possiamo differenziare due tipi di città, quelle 'pianificate' oppure quelle 'spontanee'; ed allo stesso modo, una volta create, potremo studiare il modo in cui sono cresciute e si sono trasformate nella storia.

Possiamo concludere che il secolo XIX rappresenta il punto d'inflessione delle grandi trasformazioni urbane, provocate da tre fatti fondamentali: il primo, la grande crescita demografica; il secondo, la necessità di garantire il miglioramento delle condizioni igieniche e alimentari della popolazione; ed il terzo, i cambiamenti nel modo di difendere la città e la demolizione delle mura.

Il procedimento sarà dunque cercare una risposta per la crescente richiesta di alloggi e la costruzione di nuovi quartieri.

Questa conclusione, come si vedrà, è anche applicabile al caso di Valencia.

SECONDA.- Parigi, e la trasformazione di Haussmann, può essere il punto di partenza della pianificazione urbana del secolo XIX che culminerà negli "Ampliamenti" delle città europee, sia per il modo di disegnare la città sia per gli strumenti e le tecniche utilizzate.

Haussmann riesce a coordinare gli aspetti necessari che fino a quel momento erano sconnessi: gli strumenti tecnici, legislativi e finanziari necessari per poter realizzare un programma così ambizioso.

Per ciò che si riferisce al disegno, si introducono "modelli morfologici" nei tracciati viari (alcuni ispirati alla Roma classica) di "stella", "tridente" o "croce", che saranno presi come riferimento per il disegno di altre città.

Le necessità derivate dalle trasformazioni socio-economiche, ora hanno bisogno di abbellimento, riqualificazione dello spazio urbano e instaurazione di servizi pubblici. Sarà necessario dare una risposta alla nuova classe borghese ed alle richieste del proletariato.

Gli elevati costi per l'esecuzione delle trasformazioni, verranno accompagnati da processi di ottenimento di plusvalenze e benefici negli investimenti; le nuove infrastrutture viarie rivalutano le zone centrali della città ed aprono nuove zone edificabili.

Haussmann riordina gli Uffici Tecnici Municipali, l'orientamento ed il controllo della crescita urbana e propizia la promulgazione di una "legge di espropriazione" per la sua gestione, la quale si ispira nella legge di espropriazione dei cantieri ferroviari.

TERZA.- Il Piano di Parigi verrà preso come riferimento ed imitato in molte città nella seconda metà del diciannovesimo secolo; però, a volte, si riuscirà a raggiungere soltanto modificazioni parziali e abbastanza inferiori al modello, a causa di non poter riunire tutte le "circostanze favorevoli" che permisero la trasformazione. Ci sono volte che soltanto si copiano le grandi aperture stradali sopra il tessuto esistente senza però un controllo su quello già costruito.

Conclusioni dell'Ingrandimento di Firenze

QUARTA.- A Firenze, Giuseppe Poggi progetterà il "Piano per il Risanamento e l'ingrandimento di Firenze", per una città che è capitale del regno e ha bisogno di accogliere i nuovi abitanti che arriveranno con il governo. Tuttavia non progetta come a Parigi un centro e una periferia, ma propone di abbattere le mura e di costruire un "anello di nuovi quartieri" in tutto il perimetro, lasciando i lavori della trasformazione del centro per tappe posteriori.

Con l'arrivo delle classe ricche in città, si produce anche una forte immigrazione di classi povere, per la forte richiesta di servizi e di lavori derivanti da quelle ricche. Nel caso di Firenze, ci fu la promozione di alloggi sociali nella città, ma in modo piuttosto disordinato nella tessuto esistente.

Tre sono le azioni fondamentali del Piano Poggi: l'ampliamento della città, creando un Viale Pubblico nello spazio dove c'erano le mura, come il Ring di Vienna; l'annessione di piccoli nuclei abitati e la creazione di nuovi spazi urbani; ed i lavori di arginamento del fiume Arno e di protezione contro gli allagamenti e l'integrazione della ferrovia e le sue stazioni nel disegno della città.

QUINTA.- Il principale contributo del Piano Poggi sarà il tracciato delle strade e delle piazze. Poggi, che non utilizzò il tracciato ortogonale, riesce a collegare con abilità il tracciato delle strade medievali esistenti con quello delle nuove strade del suo progetto, mettendo in rilievo la Piazza Beccaria e la Piazza della Libertà, dove confluiscono nove strade, ed integrando anche nel tracciato le porte delle antiche mura.

Senza dubbio, l'opera maestra sono le rampe di accesso del Viale Colli, dove trova spazio per le classi ricche della città, ed il proprio Piazzale Michelangelo, nel quale Poggi colloca la prospettiva "romantica" di Firenze, che oggi è diventata un'icona.

SESTA.- Invocando motivi igienisti, si propone la Riforma Interna del Centro della Città, il Risanamento. L'intervento nel contesto del Mercato Vecchio è uno dei processi più duri e criticati, che ha soltanto la volontà di far vedere il prestigio sociale della classe borghese fiorentina, eliminando l'antico ghetto e costruendo la Piazza della Repubblica come esempio di modernità (questa Piazza propone alcuni dei modelli urbanistici che si sono già visti a Parigi).

Si produce la distruzione delle antiche strutture viarie del centro vecchio, nella quale però si conservano alcuni edifici isolati. Per evitare questo, si crea una commissione per studiare gli edifici della zona da distruggere, permettendo il trasloco di alcuni elementi d'interesse (ad esempio, la Loggia Vasariana del Pesce e la colonna dell'Abbondanza). Queste demolizioni vengono giudicate come il maggior errore di pianificazione urbana del secolo.

SETTIMA.- L'influenza delle Ordinanze nella città di Firenze si può verificare a posteriori con i lavori del Piano Direttore di Firenze, realizzato tra i 1988 e 1992, con studi di morfologia urbana e d'intervento nei tessuti urbani ottocenteschi della città. Questo studio mette in relazione le Regole Urbanistiche e la classificazione degli edifici attraverso lo studio dell'Edificazione, la Città, le Regole e la Classificazione.

OTTAVA.- A Firenze, la ferrovia provocherà cambiamenti nella pianificazione di una grande parte della città, nella quale Poggi riesce a modificare il tracciato per minimizzare l'affezione del suo piano.

Riguardo alle stazioni originarie della città, una delle due fu eseguita dentro al recinto murario, mentre l'altra venne eretta davanti alle mura (la stazione Leopolda). Quella più piccola è rimasta nel tempo, mentre l'altra è stata relegata a funzione di deposito.

La piccola stazione Granduchessa regnante Maria Antonia, venne demolita e nello stesso luogo venne costruita l'attuale stazione di Santa Maria Novella, che fu l'inizio di una grande operazione di demolizioni per l'ampliamento.

Il tracciato ferroviario soffre oggi i vincoli del tracciato iniziale: da una parte quello che fu fatto, e dall'altra quello che non si riuscì a fare. Il treno ha imposto delle restrizioni per lo sviluppo urbano della città nel corso di tutto il secolo XX. Dopo la Prima Guerra Mondiale, si inizia il processo di rinnovazione della rete ferroviaria della città, della stazione e del contesto urbano attorno a Santa Maria Novella.

La questione ferroviaria della città di Firenze negli ultimi anni, si concentra nell'intenzione di sotterramento delle nuove linee di alta velocità, con i soliti problemi della preservazione del patrimonio artistico della città.

Conclusioni dell'Ingrandimento di Barcellona

NONA.- Il Piano Cerdà per Barcellona è quello che ha avuto più influenza nella pianificazione urbana dei secoli XIX e XX, permettendo di conoscere e confrontare gli schemi radioconcentrici con i sistema rettangolari e quadrangolari. Cerdà è, attraverso i suoi lavori, un chiaro propugnatore degli schemi d'isolato regolare sovrapponendo alcune vie diagonali.

DECIMA.- La reimpostazione dell'Ampliamento di Barcellona è il risultato di un tracciato previo e un'esecuzione rigorosa, che permette l'orientamento della città con una perfetta direzione NO-SE e NE-SO, riuscendo ad ottenere l'illuminazione e l'insolazione uguale per edifici e strade, siano orizzontali o verticali. La meridiana si disegna con 45° di inclinazione.

Però questa precisione nella reimpostazione, non sarà esportata nelle altre città che utilizzano la quadrellatura.

Un altro aspetto importante è che la maggioranza delle strade dovrebbero avere la stessa larghezza, tranne le strade singolari. Cerdà studiò anche l'unione dell'Ampliamento e l'incontro con la città antica, garantendo la continuità degli assi viari.

UNDICESIMA.- Cerdà espone anche motivi igienisti per il tracciato della città, e le condizioni speciali dei venti dominanti nella nazione. Studia la soluzione delle piazze negli incroci delle strade e l'uso dello spazio con giardini come mezzo per "ruralizzare" la città.

Senza dubbio, il suo grande apporto è il progetto e il dimensionamento dell'isolato di 133 metri di lato, per ragioni di circolazione, economia, densità, ecc.; con uno studio per evitare la monotonia di una rete regolare dell'edificazione. Perciò, sopra ad una quadrellatura omogenea con pochi elementi, ottenne infinite combinazioni diverse tra i blocchi di costruzione parallela, perpendicolare oppure di U; sebbene questa magnifica opzione venne eliminata nella costruzione.

DODICESIMA.- Il progetto iniziale di Cerdà soffrì cambiamenti sostanziali nel suo sviluppo come conseguenza delle pressioni economiche per la mancanza di finanziamento del Piano. La conseguenza più chiara è l'occupazione dello spazio libero centrale degli isolati, che (finalmente colmerebbe gli) finirebbe saturo di edifici.

Uno dei principali problemi del Piano Cerdà è l'inadeguatezza della trama ortogonale nelle preesistenze e nei villaggi che lo circondano, ciò che venne criticato e questionato con posteriorità, specialmente nel 1905 con il Piano di Jaussely, il quale definiva la trama ortogonale come monotona.

Questa rigidità della trama, ha creato gravi problemi d'integrazione delle preesistenze, specialmente dei tracciati ferroviari, fino a che sono stati sotterrati.

TREDICESIMA.- Partendo da una città murata di grande densità, la borghesia vede con più chiarezza i vantaggi dell'Ampliamento rispetto alla classe lavoratrice. Cerdà, essendo progressista, non risolse il problema dell'alloggio popolare, che non venne esposto fino a mezzo secolo più tardi.

L'assenza di suolo per alloggi popolari e la regolarità dei tracciati degli isolati quadrati, fece sì che alcuni isolati venissero occupati nella parte interna per la costruzioni di alloggi per la classe bassa; conservando la parte esterna per le classi medie. Perciò, sebbene si perdesse lo spazio libero centrale, gli isolati di Cerdà vennero presentati un'altra volta come versatili e con possibilità d'addattarsi a diversi scenari anche non previsti inizialmente.

Insieme a questa occupazione dell'isolato, anche le ferrovie di Barcellona hanno configurato quartieri marginali in alcuni punti prossimi ai loro tracciati.

QUATTORDICESIMA.- Le Ordinanze di Edificazione di Barcellona, come regole nel processo di densificazione dell'Ampliamento, ed il suo impatto sull'isolato tipo, si raggruppano in quattro periodi: 1859-1889, 1890-1932, 1933-1975 e 1976-1988, i quali hanno significato una ridensificazione dell'Ampliamento, e anche un'elevazione delle altezze degli edifici. Il cambio più importante sarà l'occupazione della parte interna degli isolati, come si è già indicato.

Allo stesso modo, possiamo concludere che le Ordinanze hanno condotto all'apparizione di un edificio denominato "tipo ampliamento" in Barcellona, a seconda del processo di regolarizzazione dei lotti, del compimento delle ordinanze che limitano il volume dell'edificio e della logica costruttiva della struttura degli edifici.

Questa omogeneità è conseguenza delle dimensioni della proprietà iniziale e del dimensionamento dei lotti risultanti, posto che sorge un lotto tipo di dimensioni simili, sopra al quale si costruiscono gli edifici che poi verranno conosciuti come "case di reddito":

“pianta rettangolare, profonda, tra mezzane, costruita in tutte le altezze, doppia facciata (strada ed interno) e con due alloggi in ogni piano.”

Le Ordinanze, oltre al volume e alle dimensioni delle facciate, nel 1856 cominciano a regolare le dimensioni degli elementi costruttivi a seconda dell'altezza.

Conclusioni dell'Ingrandimento di Madrid

QUINDICESIMA.- Cerdà e il suo piano per Barcellona sono stati profondamente studiati e sono conosciuti a livello mondiale, invece Carlos María de Castro ed il suo Piano d'Ampliamento per Madrid viene appena citato nella storia dell'urbanistica. Al contrario, il progetto di Arturo Soria della Città Lineare sì che si conosce e si cita nei trattati urbanistici.

Sicuramente, davanti alla didattica di Cerdà, la Memoria descrittiva del Progetto Preliminare dell'Ampliamento di Madrid è secca e senza una visione teorica. Nonostante questo, è di gran utilità pratica, come si è visto. In qualche modo, entrambi i piani -Barcellona e Madrid- hanno introdotto grandi apportazioni che configureranno quella che oggi viene conosciuta come pianificazione urbana.

Possiamo affermare che la filosofia del Piano d'Ampliamento di Madrid, inizialmente nel secolo XIX per l'influenza nelle leggi di ampliamento, e dopo durante il secolo XX, filtrato dal Piano di Ordinamento di Madrid del 1946 e dalla Legge del Suolo del 1956, è stato il punto di partenza dell'ordinamento urbanistico di molte città spagnole.

Il Piano Castro fu un anticipo alla sua epoca, con un problema non risolto, giacché non fu capace di collegare l'Ampliamento con il nucleo storico di Madrid. Per Castro, l'Ampliamento era una nuova città e non pensò alla riforma interna della città come possibile parte del suo progetto. Questo fatto fu uno dei motivi della critica che gli fece Cerdà.

SEDICESIMA.- Castro presenta ed utilizza la pianta ortogonale, di larga tradizione in Europa e specialmente in Spagna, che si diffuse in America in modo che tutte le nuove città create per gli spagnoli nel nuovo mondo sono riconoscibili oggi per il loro tracciato regolare di isolati uguali. Per gli ingegneri che progettaroni gli ampliamenti del XIX, inclusi Castro e Cerdà, il gusto per la quadrellatura non era una coincidenza, bensì un concetto razionalista della città moderna, nella quale si possono includere alcune vie diagonali per concretizzare o migliorare l'insieme di tutta la trama.

A dispetto di quello che si è detto ed al suo tracciato ortogonale, Castro tracciò/progettò una città radioconcentrica, nella quale l'altra rete ortogonale non si articolava con il centro, che rimane isolato e senza una connessione con il suo intorno.

Lo schema di Madrid non è così rigido come quello di Barcellona, ma si è verificata l'inadeguatezza della sua trama ortogonale per assorbire le zone esistenti, come nel caso di Chamberí.

DICIASSETTESIMA.- Nel mismo modo che a Firenze, Castro dovette progettare una città capitale del regno. Iniziò a redarre il progetto preliminare nel 1857, quando Madrid aveva 271.254 abitanti e si pianifica in un orizzonte di 100 anni, momento in cui Castro pensava che la città avrebbe raggiunto i 450.000 abitanti.

Le ragioni principali dell'ampliamento furono la creazione di nuovi spazi pubblici –strade, parchi e giardini-, l'approvvigionamento delle acque ed altri miglioramenti, l'aumento della superficie edificabile residenziale e l'integrazione della ferrovia nel nuovo ampliamento, includendo anche l'ubicazione dei nuovi edifici per i servizi pubblici.

DICIOTTESIMA.- Una delle attuazioni di maggior importanza del Piano Castro, fu la distribuzione equidistante e simmetrica di parchi e giardini, piazze e spazi aperti, edifici ufficiali e pubblici.

Però, senza dubbio, quella più significativa fu la "Zonificazione Sociale" della nuova città progettata. Castro formula un avanzamento di quello che più tardi sarà il "zoning"; progetta una zona per case isolate ed unifamiliari di lusso per le classi ricche, un quartiere per costruire blocchi di alloggi per classi povere e, infine, quartieri poveri per operai; in maniera parallela, stabilisce zone industriali e zone agricole a seconda della topografia dell'intorno.

Castro colloca nelle zone migliori le classi ricche e pone i quartieri degli operai ed artigiani in luoghi isolati e malcollegati dietro al Parco del "Retiro". In questo modo, pur non risolvendo il problema, mostra di conoscere le diverse classi sociali che si potranno distinguere nell'ampliamento, facilitando la segmentazione sociale dell'ampliamento in funzione del reddito.

È evidente che il fatto che Castro fosse a favore o contro non è importante, l'importante è che Castro accettava che nella città si sarebbero create grandi disuguaglianze tra i quartieri e che i paesaggi e gli edifici dell'ampliamento sarebbero stati diversi per il loro aspetto e per il costo dell'affitto, e questo permetteva agli abitanti di Madrid di separarsi a seconda del loro reddito, creando così "diversi ampliamenti".

DICIANNOVESIMA.- La ferrovia si presenta come una delle prime ragioni per iniziare l'ampliamento della città e la sua installazione, nella quale Castro partecipò con la costruzione delle prime linee, condizionò la struttura dell'ampliamento e diede inizio a importanti cambiamenti come il trasloco del quartiere industriale dal nord al sud della città, nei dintorni della stazione di Atocha. Nonostante che Castro conoscesse il progetto e avesse partecipato nella sua installazione minimizzò la sua influenza.

Castro predispone lo spazio in modo che tutte le stazioni del treno si costruiscano fuori dalle mura nella periferia dell'ampliamento, minimizzando così l'effetto negativo nella prima fase di crescita della città. Nel XX secolo, e con la crescita successiva, la città verrà condizionata dai tracciati ferroviari. Nello stesso modo che a Valencia, il sotterramento della ferrovia e il riutilizzo delle stazioni permetterà la creazione di nuovi servizi urbani nei vecchi tracciati.

VENTESIMA.- Attira l'attenzione il Piano di Cerdà per la Riforma Interna del centro di Madrid, molto discostato/lontano dalle proposte sviluppate a Barcellona (trama in quadrettatura a differenza del risanamento per il centro di Madrid), nonostante conoscesse molto bene la città dai tempi in cui era studente; allo stesso tempo servì come critica al Progetto Preliminare di Castro, giacché non soluzionava la Riforma della città esistente, ma solamente si occupava dell'Ampliamento.

Questo è uno dei motivi che fa sì che non si possa negare l'influenza di Cerdà su Castro e, logicamente, nel lavoro sviluppato per Madrid. Come lo stesso Castro riconosce nei suoi scritti, si può affermare che senza Cerdà, il Progetto Preliminare di Castro sarebbe stato diverso.

Cerdà influì nel disegno finale di Castro, rendendolo più coerente, con gli isolati regolari e ampi spazi liberi con giardini; l'uso dei modelli di Cerdà nelle tavole del suo Progetto Preliminare, dato il disinteresse di Castro per gli isolati regolari e per gli edifici, ma preoccupato principalmente nello spazio pubblico, conferma questa influenza.

VENTUNESIMA.- Le città di Barcellona e Madrid sono diverse e, logicamente, anche i loro ampliamenti, sebbene entrambe furono concepite nella stessa epoca. Barcellona è una città industriale e Madrid una capitale; grandi sono le differenze socioeconomiche e politiche, e non soltanto riguardo la topografia.

Inoltre alle conseguenze per il zoning di Castro, le strade si progettavano con larghezza diversa a seconda della categoria: 15, 20 o 30 metri; ed anche si relazionava questa larghezza con l'altezza degli edifici, che come a Valencia veniva limitata a tre piani.

Insieme con lo zoning iniziale, i fattori condizionanti della riorganizzazione sociale sono vari: il costo del suolo, la qualità costruttiva dell'edificazione, che nei quartieri degli operai non era buona e non aveva servizi urbani. Si produce anche la segmentazione sociale all'interno degli edifici: i piani inferiori si riservano per uso proprio e i piani superiori come case da reddito. Inoltre, si terrà in conto anche se l'alloggio è esterno oppure interno e l'altezza alla quale si trova l'appartamento.

VENTIDUESIMA.- Le Ordinanze a Madrid sono anche importanti per comprendere la città attuale. Regolavano la geometria degli isolati e l'altezza massima dell'edificazione che inizialmente era di tre piani. Castro regola l'Occupazione degli edifici e le condizioni igieniche generali, però lascia il disegno dell'edificio nelle mani dell'Accademia delle Belle Arti di San Fernando. Nello stesso modo che a Barcellona, le Ordinanze avranno delle prescrizioni per le dimensioni dei muri di facciata ed altri elementi costruttivi, scale, ecc.

Allo stesso modo, durante l'esecuzione del piano si modificarono le Regole, facilitando dunque la speculazione e permettendo che gli spazi destinati ai giardini si riducessero del 30%, cosiccome gli spazi liberi degli isolati, permettendo che si convertissero in strade private; in questo modo non si rispettava l'obiettivo iniziale di destinare il 50% del lotto a spazio libero.

Contemporaneamente con l'occupazione della parte interna dell'isolato, la legge dell'ampliamento del 1876 iniziò il processo che permetteva la modifica delle ordinanze rispetto alle altezze degli edifici, incrementando quindi il volume edificato.

A Madrid, predomina la casa da reddito tra edifici di quattro o più piani, con una facciata tra i 10 e i 20 metri, profonda tra i 10 e i 30 metri, creando lotti tra i 300 e i 600 metri quadrati. L'altezza si limita a 20 metri e sono frequenti le edificazioni di 15 metri, con alloggi rivolti all'interno e all'esterno, facilitando la ricollocazione sociale dell'edificio.

VENTITREESIMA.- Il Piano di Ordinamento di Madrid nel 1946 sarà la prova generale per la nuova Legge del Suolo del 1956 e avrà influenza diretta sulla pianificazione di Valencia, coordinata da Valentín Gamazo. Apparirà l'urbanistica di zoning, erede della zonificazione iniziata da Castro nel progetto della città.

Conclusioni Blocco B

PIANI D'AMPLIAMENTO DI VALENCIA

VENTIQUATTRESIMA.- Le prime regolazioni del diritto locale nell'ambito urbano sgorgarono con i privilegi e gli statuti, che furono sostituiti dagli ordinamenti e ordinanze durante il secolo XIII quasi fino al secolo XIX. La potestà per emetterli apparteneva alla Corona ed in numero minore anche ai municipi ed ai diversi signori.

Gli ordinamenti e le ordinanze municipali hanno coperto quasi la totalità degli ambiti nell'organizzazione della vita urbana, di organizzazione e funzionamento, di vicinato (padroni, fiscalità, ecc.), di spesa, di contrattazione, di servizi, ecc.

Saranno le Ordinanze di Polizia Urbana le prime a regolare la costruzione ed il mantenimento della città: licenza di lavori, pavimentazione di strade, facciate, ordine nelle costruzioni, pulizia di piazze e strade, fognature.

In sintesi, queste prime Ordinanze serviranno a controllare la salubrità, l'occupazione dello spazio pubblico e, a volte, la sicurezza dagli incendi.

VENTICINQUESIMA.- Il processo di riedificazione nella città murata nel secolo XIX si svilupperà insieme con il processo di instaurazione dell'Accademismo Architettonico, che inizia nel secolo XVIII con la costruzione dei primi edifici pubblici. A Valencia, l'Accademia delle Belle Arti di San Carlos, si convertirà nell'alfiere dell'accademismo architettonico e della sua estetica. La visione urbana si trasformerà e le forme del classicismo architettonico, così come i criteri compositivi associati a queste, sostituiranno le facciate medievali.

Durante il secolo XIX, appaiono i primi strumenti per la Riforma, "I Piani d'Allineamento" ed il "Regolamento di Polizia Urbana e Rurale" nel 1844 a Valencia, con l'obiettivo di regolare la sanità, la difesa dello spazio pubblico e la sicurezza dagli incendi.

Con il piano d'Allineamento si vuole controllare i tracciati degli edifici nel loro limite con lo spazio pubblico e raggiungere una maggiore regolarità nel tracciato stradale della città.

Congiuntamente con il piano d'allineamento, si propone l'uso delle Ordinanze Grafiche, che permettono di eseguire attuazioni su diverse proprietà con un trattamento delle visioni urbane uniforme, come si è già visto nel caso delle grandi piazze di Parigi. A Valencia, il primo esempio è la Plaza Redonda.

Accanto alle Ordinanze grafiche si trovano operazioni di "rilottizzazione" di grandi vuoti urbani nella città medievale.

Gli ultimi anni del secolo XIX sono anni di riforme legislative per controllare la crescita e la Riforma. Si comincia a parlare degli ampliamenti di Madrid e Barcellona e dei Regolamenti di Polizia Urbana. Queste regolazioni furono oggetto di revisione ed ampliamento nei ultimi anni del secolo; una regolazione generale fu sistematizzata nella "Legge di Risanamento e Miglioramento delle Popolazioni del 1895".

Le due prime città a produrre disposizioni speciali per la costruzione furono Madrid nel 1847 e Barcellona nel 1857, accanto alla prima Legge di Ampliamento del 1864.

Però, sarà il concetto di "ornato pubblico" (edificio in buono stato) quello che preoccuperà di più e, per il suo controllo, si regola la richiesta della licenza, l'esigenza documentale per disporre di un architetto nell'esecuzione. Si crea la figura dell'"Architetto Maggiore", il quale dovrà appartenere all'Accademia di Nobili Arti di San Carlos, e fissarà i criteri in caso di discrepanza nel tramite della concessione della licenza di edificazione.

VENTISEIESIMA.- Il Progetto d'Ampliamento di Valencia di Monleón, Sancho e Calvo, nonostante non fosse ancora approvato, è di consultazione obbligatoria per comprendere la situazione del Quartiere Russafa.

Come nel caso di Madrid, sono i miglioramenti e le opere pubbliche i motivi che giustificano l'ampliamento e l'installazione della ferrovia. Si parla di salubrità, igiene e scarsità di alloggi.

Sebbene le mura non fossero state ancora demolite, l'ampliamento era definito da due elementi che ne condizionarono l'ambito e il disegno:

- La linea della ferrovia, tangente all'arena e che è una nuova muraglia che deve essere rispettata.
- La presenza del nucleo di Russafa che viene citato nella memoria e nascosto nel piano d'ampliamento, tra le altre cose per la sua prossimità ai campi di Russafa e alle acque dell'Albufera, in seguito a considerazioni di tipo igienico dovuto alle gravi epidemie di colera che avevano copito soprattutto in quell'area.

Anche se non fu approvato, con gli strumenti degli allineamenti si comincia a consolidare l'ampliamento nei dintorni della via Colon, Puerto, Hernán Cortés, Pizzaro ed Isabel la Católica.

Questa situazione permise un processo di consolidamento di forma irregolare, speculativa e disuguale, che condizionò il disegno finale del progetto di Ampliamento che infine si approvò nel 1887.

VENTISETTESIMA.- L'Ampliamento di Calvo Ferreres y Arnau, permetterà il patrimonio storico della città con la grande conoscenza delle tecniche dei nuovi progetti di ampliamento. Permette la continuità delle vie del centro storico in contatto con l'ampliamento, conserva ed incorpora i percorsi e i quartieri presistenti.

I riferimenti all'igienismo si sostituiscono per altri parametri, come l'aumento della popolazione, e la posizione attuale della Gran Vía, asse generatore di tutto il piano, fu condizionata dall'esistenza della Calle Puerto, allineata secondo il progetto non approvato di Monleón. La Gran Vía definirà l'allineamento delle strade perpendicolari che circonda l'exvillaggio di Russafa.

Il Piano di ampliamento cerca di integrare il paese di Russafa, stabilendo dei limiti in modo che:

"si aggiungerà il necessario per una miglior unione dell'Ampliamento, con l'ex paese di Russafa, si circoscriverà un rettangolo limitato in tre lati da vie di 12m di larghezza, una delle quali sarà un prolungamento della via Pizarro."

Di nuovo, i tracciati stradali condizionano il tracciato, specialmente quello di Valencia al Grao, che si convertirà in un grande viale nelle successive riforme.

VENTOTTESIMA.- Le influenze di Cerdà e Castro.

La domanda ricorrente è se Cerdà ebbe influenza diretta sul progetto d'ampliamento di Valencia. Ovviamente, la trama ortogonale può essere una influenza del Piano Cerdà; tuttavia, mentre Barcellona viene perfettamente ordinata a seconda di un asse Nord-Sud girato di 45° e con isolati regolari, a Valencia non c'è presenza di isolati regolari, essendo più simile all'addamento proposto da Castro nel caso di Madrid.

Il dimensionamento delle strade a Valencia, tra i 12 e i 16 metri, sembra lontano dal modello proposto a Barcellona, essendo Valencia una città con vie di piccola ampiezza per essere una città nuova:

-Il modello invocato dal Piano Cerdà a Barcellona di maglia ortogonale e con una perfetta orientamento con asse Nord-Sud, per garantire l'insolazione ma con isolati girati di 45°.

-Il modello quasi sconosciuto del Piano Castro a Madrid, con una configurazione di isolati su un asse Nord-Sud.

La maglia del tracciato ortogonale di Barcellona di crescita infinita non si trova nell'ampliamento di Valencia, il quale cresce e si sviluppa di forma radioconcentrica già dal Piano del 1858, e con la stessa forma dell'ampliamento di Madrid.

C'è stata solo una parentesi nel Piano Mora del 1912, nel quale si riprende la quadrettatura infinita ispirata a Barcellona, che poi però viene abbandonata nei piani successivi. Valentín Gamazo, nel 1946, allarga lo schema radioconcentrico e lo utilizza per tutta la corona metropolitana di Valencia.

Il Piano di Ordinamento di Madrid del 1946, ereditato del Piano di Castro, sarà il modello che servirà per disegnare il Piano di Valencia, incorporando la tecnica dello zoning.

Possiamo concludere che a Valencia si segue il modello radioconcentrico di sempre e la maglia ortogonale è frutto di un ordinamento casuale, con la sua origine nella via Puerto. Questo orientamento casuale farà sì che, nella zona del primo ampliamento, gli isolati vengano girati 15° rispetto all'orientamento Nord-Sud degli isolati.

Gli isolati, a Barcellona e Madrid, sono sempre quadrati, mentre che a Valencia è scarso il numero di isolati quadrati, essendo più rettangolari per adattarsi meglio alla forma dell'ampliamento.

Un'altra considerazione è la doppia possibilità, da una parte la maglia omogenea e infinita di Barcellona, e dall'altra la zonificazione sociale di Castro a Madrid. Nel caso di Valencia, anche se non si dice con chiarezza nella normativa di Madrid, si destina il primo ampliamento per le classi ricche della società, lasciando il resto per la libera promozione immobiliare.

Quest'ultima considerazione giustifica la differenza tra la qualità architettonica delle diverse zone dell'ampliamento.

VENTINOVESIMA.- La "Diagonale" dell'Ampliamento.

Non è necessario ricordare i condizionamenti che i tracciati ferroviari hanno definito in altre città europee; infatti anche a Valencia successe la stessa cosa, poiché già esistevano linee ferroviarie funzionanti. È importante comprendere che la diagonale di 32 metri di larghezza non è sorta in seguito a una riflessione urbanistica –come il viale Diagonal a Barcellona–, ma come una conseguenza obbligata del tracciato ferroviario che univa la città di Valencia con il Grao e che si trasformò nel viale, inizialmente Victoria Eugenia, adesso Reino de Valencia.

Il tracciato che oggi sembra essere una diagonale e che segna la limitazione del quartiere, fu condizionato dal tracciato della ferrovia dal Puerto fino al centro della città, oltre ad essere tangente all'Arena ed arrivare alla stazione antica.

Il progetto del nuovo viale inizialmente disponeva di uno spazio centrale di 8 metri protetto da uno steccato per il transito ferroviario, con strade laterali di 8 metri di larghezza e i marciapiedi, con una larghezza totale tra le facciate di 32 metri.

Il passaggio della ferrovia si conservò fino al 1917, quando venne realizzato il tracciato esterno al Camino de Tránsitos, inaugurando nello stesso periodo la nuova stazione per i passeggeri.

TRENTESIMA.- La permanenza del Piano del '58. Come abbiamo potuto vedere, il ritmo di consolidamento dell'Ampliamento previsto da Monleón, condizionava il libero tracciato dei nuovi allineamenti, "un'immagine grafica dello stato dell'edificazione nella zona, nel momento di inizio dei lavori preparatori per l'elaborazione del piano, si mostra nel piano topografico della città di Valencia".

Questo piano non conferma l'ipotesi, sostenuta da molto tempo dagli studiosi, che parla della preesistenza di edifici nella zona dell'Ampliamento, ordinati a seconda del tracciato del piano del 1858 mai approvato.

La grande piazza prossima a Cuarte, dalla quale partono otto strade, viene cancellata nella proposta di Calvo Ferreres y Arnau. Però, a parola di Juan Luis Piñón, esistono alcune costanti nel progetto del 1884 che difficilmente si potrebbero cambiare. "La Glorieta, via importante che non si è voluto modificare per essere già conformata e con dei alberi. L'attuale via Sorní, che è il prolungamento dell'antica via della Sequiola e, come è evidente, dell'asse principale della via Puerto.

Si può spiegare l'origine della Piazza America, giacché

“la confluenza radiale degli assi in una piazza, ai piedi del Ponte del Mare, aprendo la città al mare, definirà un congiunto urbano iscritto nella tradizione più classica delle porte di accesso alla città”.

Dunque si Spiega il carattere simbolico delle porte che è un fattore principale, come succede a Piazza del Popolo o a Piazza Ponte (a Roma), o nella proposta di John Gwynn per Londra oppure nel progetto di ampliamento di Berlino.

L'asimmetria della soluzione dell'Ampliamento del '58 è sostituita dalla simmetria del nuovo progetto, ciò che avveniva fortuitamente si trasforma in rigore.

Un altro cambio importante è la via Puerto che non è più un asse che separa in due l'ampliamento del '58, ma è una linea di riferimento che fissa mediante parallele e perpendicolari il tracciato di tutto il resto dell'Ampliamento.

TRENTUNESIMA.- Nell'aspetto urbanistico, il Quartiere Russafa subirà un'inflessione con il Piano di Ordinamento di Valencia di Germán Valentín Gamazo approvato nel 1946. Fino a questo momento, i documenti di pianificazione per lo sviluppo urbano della città erano stati redattati dagli architetti municipali di Valencia, e questo piano viene redatto avendo come modello quello di Madrid e con un criterio sovranazionale che includeva i 29 municipi dell'area metropolitana.

Un cambio importante che colpirà il Quartiere Russafa è il posteriore criterio di sviluppo gerarchico della pianificazione. In particolare, il fatto che insieme a questo Piano Generale, apparisse la figura del Piano Parziale.

L'Ufficio Tecnico del Piano di Valencia fu diretto da Muñoz Monasterio, architetto di Madrid, includendo più tardi gli architetti valenciani Mauro Lleó, Víctor Bueso ed Antonio Gómez Llopis. Dobbiamo ricordare la prima zonificazione sociale del Piano Castro a Madrid, che seguì evoluzioni fino ad essere inclusa nel Piano di Ordinamento di Madrid del 1946 e nella legge del suolo nel 1956.

TRENTADUESIMA.- Un fatto aneddotico colpirà la struttura urbana del quartiere Russafa. Il Comune di Valencia incaricò alla Direzione Generale dell'Istituto Geografico e Catastale nel luglio del 1928, l'elevazione topografica dei lotti rustici e urbani, a scala 1:500 della zona del hinterland di Valencia, ed a dicembre del 1939, si allarga l'incarico alla zona d'Ampliamento.

La circoscrizione municipale di Valencia si divide a seconda di una quadrettatura di 128 fogli, ognuno dei quali viene a sua volta suddiviso in quattro parti. Il Piano fu utilizzato come base per l'elaborazione del Piano Generale d'Ordinamento di Valencia e la sua Cintura.

Il Piano d'Ordinamento, con la base cartografica già citata e un criterio dimensionale simile, divide la città in "Fogli". Il più conosciuto è il gruppo dei "Fogli 1, 3 e 4", che costituisce il centro storico. Ed è "adesso" che viene fatta la divisione del quartiere Russafa, senza però un criterio unitario come quello dei Piani d'Ampliamento precedenti:

-Il Foglio nº2 viene delimitato dalla via Colon, il Fiume, il viale Peris y Valero e la via Russafa (Camino viejo de Russafa), General Prim e Pintor Salvador Abril.

-Il Foglio n°5 ha i limiti nella strada Játiva, Russafa, General Prim e Pintor Salvador Abril, Viale Peris y Valero; salta la stazione del Nord ed aggiunge lo spazio delimitato dalle vie Gran Vía Ramón y Cajal, San Vicente e Játiva.

-A sua volta, il Foglio 5B aggiunge, dividendo il foglio n°2, la stazione del Nord e tutti i terreni colpiti dall'insieme dei binari.

Con questo criterio di Fogli e di zoning della città, le Ordinanze Regolatrici dell'Edificazione del 1950 e 1955 influiranno nel disegno e nell'elevazione dell'edificazione in questo ambito e, nonostante la zonificazione e la regolazione delle Ordinanze, si produce una contraddizione nel dividere il territorio nei fogli 2, 5 e 5B, che rompono l'ordine stabilito dai Fogli 2 e Foglio 5.

TRENTATREESIMA.- In seguito alla grave inondazione del 1957 si pensa alla possibilità di deviare il letto del fiume Turia con la Soluzione Sud, conosciuta come Piano Sud, nel quale nella parte del quartiere Russafa, questo piano sarà neutro. Inoltre per consolidare la divisione degli anteriori Fogli del Piano d'Ordinamento (documento di rappresentazione grafica) si passa ai Piani Parziali (documento di gestione urbanistica), che mantengono la stessa nomenclatura dei fogli.

I Piani Parziali 2, 5 e 5B-, che furono approvati in forma definitiva con questa incongruente delimitazione, erano la prova che Russafa si era integrato nella città e non si presentava nessuna considerazione del Nucleo anteriore.

In tempi posteriori, i limiti vennero aggiustati così come l'unità storica di Russafa, come si vedrà nel Piano Generale di Ordinamento Urbano del 1988.

Il Piano dell'88 include la protezione di parte dei tessuti della città, in particolare quello della "Ciutat Vella" che fu oggetto dello sviluppo di Cinque Piani Speciali di Riforma Interna, che si consolidarono come modello per altre zone della città.

L'Ampliamento di Valencia si divide in due subzone: ENS-1, Primo Ampliamento, ed ENS-2, Ampliamento di Mora, che racchiude due zone che, a loro volta, in modo confuso interpretano le diverse zone d'ampliamento.

Il Piano Speciale "Pla del Remei-Russafa Nord" PEP-1 ed il Piano Speciale dell'Ampliamento di Valencia PEP-2, "Russafa Sud-Gran Vía" riunificheranno l'ambito del quartiere Russafa. Nello sviluppo del PEP-2 si dichiara l'Area di Recupero del Centro Storico del Quartiere Russafa a Valencia, proponendo alla fine la ricomposizione del nucleo storico con il suo ambito d'influenza.

TRENTAQUATTRESIMA.- L'attuale Revisione del Piano Generale -attualmente in elaborazione- include 35 lotti chiusi dell'ampliamento e delimita un'estensione di 25.4 ettari approssimativamente, e inoltre propone l'affermazione del Nucleo Storico Tradizionale di Russafa come Bene di Rilevanza Locale, includendo altri edifici come la Chiesa di San Valero, la Chiesa di Nuestra Señora de los Ángeles ed il Refugio della Guerra Civile nel sottosuolo del Collegio Pubblico Balmes.

Anche se molto affetto dai successivi piani d'Ampliamento, si possono trovare alcune "Permanenze Storiche" ed edifici residenziali d'interesse, che dovrebbero interessare alle autorità e spronare la Dichiarazione del Bene d'Interesse Culturale (BIC) del exvillaggio di Russafa.

“In relazione all’edificazione, è caratterizzato da un’architettura costruita per la classe media e borghese, con alloggi in mezzo ad altri edifici, che danno sulla strada e su patii interni dei lotti, che hanno cambiato le loro ordinanze con il tempo e modificato il loro linguaggio formale con l’uso di materiali nuovi, alterando, in questo modo, l’immagine e quindi la scena urbana, perdendo i valori patrimoniali intrinseci.”

TRENTACINQUESIMA.- Abbiamo documentato i cambi socioeconomici del quartiere dall’inizio del processo di consolidamento. Vi è stata una logica evoluzione degli appartamenti in immobili da reddito (tipo “vecinal”) destinati alla vendita e all’affitto, ricercando sempre la maggiore redditività economica.

Questo edificio di diverse piani con cortile chiuso è dovuto alla necessità di aumentare la redditività economica e di ottenere un numero maggiore di abitazioni, e per questo motivo si impone come modulo urbano per eccellenza.

Comincia a consolidarsi la classe sociale degli operai, che avrà alcuni esempi nel quartiere.

Come riassunto possiamo dire che si può vedere l’esistenza di tre tipologie di problemi nell’ambito residenziale:

- In primo luogo, le cattive condizioni negli alloggi della zona centrale del quartiere, con edifici in stato di rovina e con barriere architettoniche, giacché la maggioranza di questi non dispone di ascensore, facendosi che l’accesso sia difficoltoso per le persone anziane.

- In secondo luogo, gli appartamenti utilizzati come pensioni e con abitanti abusivi (vie Pintor Salvador Abril, Sueca,...), suddivisi in differenti camere con condizioni precarie. Soltanto esiste l’affitto a nome di una persona, gli altri dividono le spese con dei subaffitti abusivi. Gli abitanti di questi alloggi, generalmente solamente uomini, sono immigrati ed autoctoni.

- Gli appartamenti con popolazione immigrante, in cui in ogni camera abita una famiglia, soprattutto di origine ecuadoriana. Di frequente, questi alloggi presentano situazioni di sovraffollamento; si offrono affitti per il giorno e per la notte, ed anche si può affittare un letto per ore. Per queste ed altre ragioni, le iscrizioni offrono molti dubbi su questi tipi di alloggi.

TRENTASEIESIMA.- Influenza della Ferrovia nel Quartiere. La ferrovia ha influito il quartiere da prima dell’ampliamento, poichè il tracciato delle linee Grao-Tarragona ed Alicante sono oggi strade del quartiere.

L’antica Stazione del Nord e quella attuale hanno diviso, sin dal principio, il quartiere Russafa dall’altra parte dell’ampliamento, e nelle prossimità dello “Steccato di separazione” si è originato un quartiere con alloggi di qualità costruttiva minore che, durante la seconda metà del secolo XX, è stato occupato da persone con poche risorse e grande vulnerabilità.

Il Piano di Vicente Pichó del 1921 fu uno dei primi ad cercare di traslocare l’attuale stazione e liberare i terreni per altri usi. Sebbene alcune proposte proponessero l’uso residenziale intensivo, questo avverrà con l’avanzamento del Piano Generale d’Ordinamento Urbano di Valencia del 1985, quando si annuncierà la creazione di un Parco Centrale, da 283.000 metri quadrati, compatibile con le linee di alta velocità e la connessione con la rete metropolitana attraverso una stazione internodale.

Conclusioni della metodologia proposta

PRIMA (I).- Pensiamo che per poter conoscere la morfologia di una parte della città, è necessario analizzare gli elementi fondamentali da cui essa è formata. Perciò, proponiamo di cominciare ad analizzare il lotto come elemento che definisce l'edificazione.

Intorno al lotto, si svilupperà la strada come elemento che permette di unire i diversi lotti con il resto della città e, alla fine, l'isolato sarà la parte decisiva dell'agruppamento di lotti.

Per questo motivo, gli elementi urbani di analisi proposti sono:

- **Il lotto.** Come risultato della regolazione normativa alla quale siamo sottomessi dal processo di lottizzazione, si presenta un tracciato regolare e dimensionalmente simile, senza che appaiano grandi lotti.

Nella zona dell'exvillaggio di Russafa, le dimensioni dei lotti sono simili, però le loro geometrie sono irregolari, soprattutto negli angoli degli isolati.

- **La strada.** Allo stesso modo, lo si può suddividere in due ambiti per classificare le dimensioni delle strade. Da una parte, la zona di Ampliamento la quale si risolve con strade tra i 12 e 16 metri; dall'altra, la zona del nucleo storico con strade di circa 10 metri.

Nella zona di intasamento del quartiere, si è incrementato la larghezza delle strade fino a 20 metri; e nelle circonvallazioni esterne fino a 30 metri per i viali Reino de Valencia y Peris y Valero, e 50 metri per la Gran Vía Germanías.

- **L'isolato.** Presenta un tracciato ortogonale, con dimensioni variabili del lato dell'isolato. Le zone vicine ai binari del treno –nelle vie Denia, Buenos Aires y Pintor Gisbert- gli isolati si suddividono seguendo le raccomandazioni delle Ordinanze.

SECONDA (II).- Dalla promulgazione del Regolamento di Polizia Urbana e Rurale del 1844 per la città di Valencia e i suoi confini, le Ordinanze dell'edificazione hanno condizionato la volumetria e lo sfruttamento urbanistico del Quartiere.

I cambiamenti nella classificazione delle categorie delle strade, e quindi dell'altezza della cornice, in breve tempo, hanno provocato differenze nell'edificazione tra due e quattro piani, in edifici adiacenti costruiti soltanto con dieci anni di differenza.

Le Ordinanze hanno anche regolato gli allineamenti delle strade, impedendo così che edifici "fuori ordinamento" venissero migliorati. Questo fatto è stato, senza dubbio, uno dei quali ha condizionato la totale ricostruzione dei lotti storici del Quartiere Russafa.

TERZA (III).- L'annessione del nucleo di Russafa alla città di Valencia e la sua inclusione nei diversi piani d'ampliamento che ci sono stati, espone una contraddizione, giacché da una parte vi era l'intenzione di far in modo che l'ampliamento conservasse il tracciato storico del villaggio; però tuttavia, nella pratica si realizzò una riforma interna che ha modificato l'assetto viario e ha supposto la rinnovazione di quasi tutto il tessuto architettonico.

Un'analisi posteriore potrebbe stabilire quali sono gli edifici originali che sono rimasti nell'ambito.

QUARTA (IV).- Possiamo stabilire tre periodi chiaramente differenziati al fine di classificare tipologicamente l'edilizia del Quartiere.

- Il primo periodo, dalla sua creazione fino all'approvazione delle Ordinanze dell'Ampliamento del 1887.
- Il secondo periodo, dal 1877 all'approvazione del Piano Generale di Ordinazione Urbana di Valencia del 1950.
- Il terzo periodo inizia dal 1950 all'attualità.

Nel primo periodo, possiamo trovare le tipologie proprie di un piccolo nucleo urbano, composto per le cosiddette "case di campagna" e la tipologia di "casa bottega", che nell'attualità sono praticamente sparite o si sono trasformate in modo completo.

Il secondo periodo, più omogeneo, raccoglie la transizione dallo storicismo di fine del secolo XIX all'apparizione e al consolidamento dell'Architettura Eclettica; ed in minore misura, l'incorporazione dei linguaggi del Modernismo e della Sezession.

Da questo momento in poi, è molto più complicata la classificazione architettonica degli edifici, giacché rispondono all'intenzione di ottenere un maggior numero di alloggi (per ottenere il massimo rendimento della costruzione dell'immobile) con rigoroso adempimento delle Ordinanze.

Inoltre è stato importante l'arrivo del movimento moderno, riferendoci al cambio di linguaggio, che accanto all'incorporazione di nuove tecniche costruttive, ha supposto un cambiamento radicale nella configurazione formale degli edifici, in pianta ed in prospetto.

QUINTA (V).- Il Quartiere Russafa presenta un numero elevato di edifici protetti secondo il Piano Speciale:

- Il primo aggruppamento importante di questi edifici ricade nel Viale Reino de Valencia. Sono edifici dell'epoca eclettica destinati alle classi medie e alte. Allo stesso tempo si conservano pochi edifici dotazionali in questo contesto.
- Il secondo aggruppamento è la zona compresa tra le vie Denia, Puerto Rico, dels Tomasos e Carlos Cervera. Dall'altra parte, si vede la maniera in cui molti edifici affacciati sulla Gran Vía Germanías sono stati sostituiti con un'architettura di scarso valore architettonico.
- Il resto del quartiere non ha quasi edificazione protetta, giacché gli edifici sono stati costruiti dagli anni '60 in poi (Literato Azorín, Centelles y Peris y Valero).

SESTA (VI).- Il Piano Cerdà per Barcellona è stato citato in questo lavoro perché ha una relazione con molti ampliamenti delle città spagnole. Però, mentre che il processo di quantificazione delle dimensioni degli isolati e delle strade è stato oggetto di un processo di riflessione e giustificazione nel caso di Barcelona, non si è trovato questo processo nell'Ampliamento di Valencia.

Un altro tema trascendente per il nostro studio è il fatto che, mentre l'orientamento degli isolati a seconda dell'asse che garantisca una corretta insolazione è un vincolo essenziale del Piano d'Ampliamento di Barcelona, nel caso di Valencia, l'orientamento degli isolati nell'Ampliamento è stato un processo di adattamento agli edifici preesistenti ed, in particolare, a quelli della via Puerto, come si vedrà nella seguente conclusione.

SETTIMA (VII).- Il Progetto d'Ampliamento del 1777 di Matías Perelló suppose la prima delimitazione dell'Ampliamento che continuerà a mantenersi nelle successive proposte.

Più importante è il Lascito dell'Ampliamento di Monleón, Sancho e Calvo del 1858, che sebbene non fosse approvato definitivamente, fissò gli allineamenti delle vie Puerto -oggi Cirilo Amorós-, Colón e Sorní.

Il fatto che queste strade fossero parzialmente consolidate, fece sì che s'incorporassero come tracciati definitivi nel Primo Progetto d'Ampliamento approvato nel 1887.

La via Puerto, prevista nel tracciato di Monleón, servirà come riferimento per fissare come parallela, in primo luogo, il tracciato della Gran Vía e, poi, il tracciato delle altre vie generatrici con un tracciato ortogonale e perpendicolare ad entrambe.

OTTAVA (VIII).- Il tracciato della ferrovia è stato condizionato fin dall'inizio dell'apertura della linea Valencia-Puerto nel 1852, poichè le linee di connessione dalla stazione del treno (nel centro città) con ad Alicante e quella del Puerto, oggi sono le strade Alicante e Castellón, rispettivamente.

Risulta più evidente questa condizione nel verificare che l'attuale Viale Reino de Valencia corrisponde con l'antico tracciato della ferrovia e le zone di servizio, fino a conformare i 32 metri dell'attuale viale. Nel caso di Barcelona, la Diagonal risponde ad una necessità esposta dal Cerdá di garantire la mobilità tra i diversi punti della città.

In contrapposizione, questa via diagonale nel tracciato dell'Ampliamento di Valencia è frutto dell'eliminazione, nel 1912, del passaggio del treno e l'apertura dell'Ampliamento del Viale Victoria Eugenia, il tracciato della quale fu realizzato prima del progetto dell'Ampliamento, con criteri di allineamento con il Porto di Valencia.

NONA (IX).- Le modifiche realizzate per ottenere il riordino della Plaza de América e la posizione della via del Puerto, sono in parte le responsabili della rotazione di 12° della quadratura dell'Ampliamento rispetto dall'asse nord-sud proposto per Cerdá a Barcelona.

DECIMA (X).- Il consolidamento principale del Quartiere Russafa viene prodotto dall'approvazione del Progetto d'Ampliamento nel 1877, praticamente fino al primo terzo del secolo XX, data nella quale si è costruito un 75% del Quartiere, approssimativamente.

Questo fatto, in apparenza senza importanza, supporrà che questo 75% del Quartiere venga costruito secondo la tipologia di murature portanti, mentre che il restante 25% venga costruito con struttura porticata di cemento armato (questo sarà essenziale al momento di proporre soluzioni per il restauro energetico degli edifici).

Le piante degli alloggi, come conseguenza delle Ordinanze, molte volte non presentano le condizioni adeguate di ventilazione ed illuminazione, creando problemi per la ristrutturazione posteriore.

UNDICESIMA (XI).- Il processo di restauro dell'architettura residenziale non protetta è di tempo recente, perciò è necessario controllare la qualità della ristrutturazione di questi edifici, specialmente quando si trovano in ambiti storici artistici.

La qualità patrimoniale e la tecnica della ristrutturazione residenziale devono raggiungere un equilibrio adeguato e, in questo processo di miglioramento della qualità, si include oggi la sostenibilità come parte dei requisiti essenziali del restauro. Il basso consumo energetico degli appartamenti è un obiettivo primario.

DODICESIMA (XII).- Il Direttorio del Parlamento Europeo e del Consiglio, aprono una via per garantire l'efficienza energetica ed il risparmio energetico degli edifici residenziali. Per raggiungere questo obiettivo, si dovrà adottare una metodologia adeguata per gli edifici protetti e per i contesti dichiarati per il loro particolare valore architettonico oppure storico, e così poter rendere compatibili le tecniche di costruzione con il valore patrimoniale dell'edificio.

Questa metodologia potrà essere ampliata all'ambito di Quartiere ed ottenere l'obiettivo proposto: un Quartiere a consumo quasi zero.

A.- Historia de la Ciudad

- ÁLBUM DE RUZAFÁ de 1921. Gremio de Libreros de Lance de la Comunidad Valenciana. Edición facsímil sin fecha, editada por Generalitat Valenciana y Ayuntamiento de Valencia.
- AL-HIYARI. Mushib. 1135.
- ALDANA FERNÁNDEZ, Salvador: "Monumentos desaparecidos de la Comunidad Valenciana". Consell Valencià de Cultura. Valencia, 1999.
- Anales del Reyno de Valencia. Tomo Primero. Valencia, 1613.
- AÑÓN, Juan: "Planificación Urbana y Crecimiento de la Ciudad. Valencia, 1957-2007- De la riada a la Copa del América". Universidad de Valencia. Valencia, 2010.
- BLASCO IBÁÑEZ, Vicente: "Cañas y Barro". Edición de Sales Dasí y Juan Carlos Pantoja Rivero. Ediciones Akal S.A. Madrid. 2012.
- BRINES LORENTE, Rafael: "La Valencia de los Años 40". Carena Editors. Ajuntament de València. Valencia, 1999.
- CABELLO y LAPIEDRA, Luis M^a.: "Mejoras urbanas de la Ciudad de Valencia". El Mercantil Valenciano. Valencia, 19 de junio de 1889.
- CARMONA GONZÁLEZ, Pilar; OLMOS LLORENS, Joan: "Río y ciudad: El caso de Valencia". Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Nº 28. Año 1994. Ríos II.
- CORBÍN FERRER, Juan Luis: "El Ensanche Noble de Valencia: Entre Colón y Gran Vía Marqués del Turia". Federico Doménech, S.A. Valencia, 1996.
- CORBÍN FERRER, Juan Luis: "La Avenida del Reino de Valencia y su Entorno. Segunda Fase del Ensanche". Federico Doménech, S.A. Valencia, 1997.
- CORBÍN FERRER, Juan Luis: "Ruzafa la Bien Plantada". 2ª edición ampliada. Federico Doménech, S.A. Valencia, 1987.
- COSCOLLA SANZ, Vicente: "La Valencia Musulmana". Carena Editors. Valencia, 2003.
- Crónica General, texto de Ocampo (Valladolid, 1604), página 244. Cf. Crónica del Cid, ed. Huber, pág. 142. Biblioteca virtual Menéndez Pelayo.
- ESPINALT y GARCÍA, Bernardo: "Atlante Español o Descripción General de Todo el Reyno de España" – Tomo VIII – Descripción del Reyno de Valencia. Madrid, 1784. Páginas 179, 180 y 181.
- Estatutos de la Real Academia de San Carlos. Valencia, 1828.
- Diccionario Histórico de la Academia de San Fernando. Madrid, 1800.
- HUGUET CHANZÁ, José: "Valencia en 1888". Segunda Edición. Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 1999.
- Instituto Cervantes (España). "Almunias y grandes mansiones". www.cvc.cervantes.es
- LLOPIS ALONSO, Armando; PERDIGÓN FERNÁNDEZ, Luis: "CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944)". UPV. Valencia, 2010.
- MÁDOZ, Pascual: "Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar". Madrid, 1849. Tomo XIII, Páginas 600 y 601.
- MILETO, Camila; VEGAS LÓPEZ-MANZANARES, Fernando: "Blancos en el plano. Edificios desprotegidos del centro histórico de Valencia". Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Valencia, Octubre de 2009. Instituto Juan de Herrera. Madrid, 2009.
- MILETO, Camila; PRIVITERA, Paolo; VEGAS LÓPEZ-MANZANARES, Fernando: "Construcción y transformación de la ciudad de Valencia. Datos de la historia construida a través de los documentos de archivo". Actas del séptimo Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Santiago, Octubre de 2011. Instituto Juan de Herrera. Madrid, 2011.
- LÓPEZ CUEVAS, Fernando: "La Almunia Cordobesa, entre la fuentes historiográficas y arqueológicas". Revista Onoba: revista de arqueología y antigüedad, nº. 1, 2013, págs. 243-260.
- PÉREZ PUCHE, Francisco: "Valencia 1909. La Exposición Regional Valenciana". Valencia. Ajuntament de València. Delegación de Cultura. Servicio de Publicaciones. Valencia, 2009.
- PICHÓ, Vicente: "El problema de los pasos a nivel en el término municipal de Valencia". Tipografía Artística. Valencia 1934. Plano nº1
- SANCHIS GUARNER, Manuel: "La Ciudad de Valencia. Síntesis de Historia y de Geografía Urbana". Valencia. Generalitat Valenciana. Conselleria de Cultura, Educació i Ciència. Direcció General del Llibre i Coordinació Bibliotecària. Generalitat Valenciana. Consell Valencià de Cultura. Ajuntament de València. Valencia, 1999.

- SANCHIS MORENO, Francisco José: "Mapas y Planos (1678-1884)". Diputación de Valencia. Valencia, 2010.
 - TEIXIDOR DE OTO, María Jesús: "Funciones y Desarrollo Urbano de Valencia". Valencia. Instituto de Geografía. Institución Alfonso el Magnánimo. Diputación Provincial de Valencia y Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Valencia. Valencia, 1976.
 - VETGES TÚ i MEDITERRÀNIA. "La plaza Redonda de Valencia". Ayuntamiento de Valencia, 1988.
 - VIVÓ, P.; VIVÓ, M.; GUILLÉN, M.; LÓPEZ, M.; FUSTER, E.; VIVÓ, E.: "Memorias de Ruzafa. 1935-1955. Primeros Apuntes". Valencia.
 - VV.AA.: "La ciudad de Valencia. Geografía y Arte". Valencia.
 - VV.AA.: "Monumentos Desaparecidos de la Comunidad Valenciana I. Valencia". Valencia. Generalitat Valenciana. Consell Valencià de Cultura. Valencia, 1999.
 - VV.AA.: "Cartografía histórica de la ciudad de Valencia, 1704-1910". Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 1985.
 - VV.AA.: "Dibujos en el Museo de Historia de Madrid. Arquitectura Madrileña de los siglos XIX y XX". Centro Cultural de la Villa. Madrid. 2009.
 - VV.AA.: "Valencia en Blanco y Negro I". En Blanc i Negre (En papel). Edicions Tivoli. Valencia, 2008.
 - VV.AA.: "Valencia en Blanco y Negro II". En Blanc i Negre (En papel). Edicions Tivoli. Valencia, 2013.
- B.- Arquitectura, Urbanismo y Lenguaje Arquitectónico**
- AGUILAR CIVERA, Inmaculada: "Demetrio Ribes. Arquitecto 1875-1921". Generalitat Valenciana. Valencia, 2004.
 - ALONSO DE ARMIÑO, Luis: "Una interpretación urbanística de las edificaciones del Ensanche de Colón. En VV.AA. El Ensanche de la Ciudad de Valencia". Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia. Centro de Servicios e Informes. Valencia, 1984, páginas 63-75.
 - ALONSO PEREIRA, José Ramón: "Problemática de las fuentes en la historia de la construcción de la arquitectura contemporánea". Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Valencia, Octubre de 2009. Instituto Juan de Herrera. Madrid, 2009.
 - ALCAIDE GONZÁLEZ, Rafael: "El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana: el caso de Barcelona 1848-1900". Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. Vol. IX, núm. 194. Barcelona, 2005.
 - ALCAIDE GONZÁLEZ, R.: "El Plan de enlaces ferroviarios de Barcelona de 1933: Un hito en la construcción de la ciudad contemporánea". Ponencia IV Congreso Historia Ferroviaria. Málaga, 2006.
 - ALCAIDE GONZÁLEZ, R.: "El Ferrocarril y su relación con la ampliación del Puerto de Barcelona durante el siglo XIX". Ponencia V Congreso Historia Ferroviaria. Palma, 2009.
 - ALONSO SALVADOR, Matilde: "Alicante, V siglos de Arquitectura". COACV. Alicante, 1990.
 - AZAGA ROS, Joaquín: "Propiedad, inmueble y crecimiento urbano. Valencia 1800-1931". Editorial síntesis. Madrid, 1993.
 - BARJAU, S.; GARCÍA ESPUCHE, A.; NAVAS, T.: "El Quadrat d'Or. 150 Cases al centre de la Barcelona modernista". Ajuntament de Barcelona. Barcelona, 1990.
 - BASSOLS COMA, Martín: "Génesis y evolución del Derecho Urbanístico español. (1812-1956)" Montecorvo, S.A., Madrid, 1973.
 - BLANCO MARTÍNEZ, Emilio: "Legislación Especial de Ensanche de Poblaciones", contiene la ley de 26 de julio de 1892 y el Reglamento para su ejecución de 31 de mayo de 1893, concordados y anotados con las disposiciones ministeriales y decisiones de la jurisprudencia dictadas hasta la fecha. Centro Editorial de Góngora. Madrid, 1902. (Biblioteca COACV).
 - BENÉVOLO, Leonardo: "Historia de la Arquitectura Moderna". 5ª edición. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1982.
 - BENITO GOERLICH, Daniel: "La Arquitectura del Eclecticismo en Valencia. Vertientes de la Arquitectura Valenciana entre 1875 y 1925". Segunda Edición. Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 1992.
 - BENITO GOERLICH, Daniel; JARQUE, Francesc: "Arquitectura modernista valenciana". Bancaixa. Valencia, 1992.
 - BENITO GOERLICH, Daniel: "Los mercados modernistas de Valencia". Archivo de Arte Valenciano. Real Academia de Bellas Artes de San Carlos. Valencia, 1982. pp. 88-91.
 - BONET CORREA, Antonio: "Plan Castro". Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. Madrid, 1978.
 - CAPEL, Horacio: "La morfología de las ciudades. Sociedad, cultura y espacio urbano". Ediciones del Serbal. Barcelona, 2002.

- CAPEL, Horacio: "Capitalismo y Morfología Urbana de España". Barcelona. Ed. Azenet, S.A. 1975.
- CASAMADA y TORRENT, Francisco: "Manual de la legislación especial para los ensanches de población de Madrid y Barcelona". Barcelona, 1894 (Biblioteca COACV).
- CASAO PIQUER, Rosario: "La reforma interior de Luis Ferreres. Un proyecto olvidado", en VV.AA.: "Otra Lectura de la Reforma Interior. En torno al Proyecto de Luis Ferreres". Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 2009, Páginas 101-130.
- CERDÁ SUÑER, Ildfonso: "Teoría General de la Urbanización y Aplicación de sus Principios y Doctrinas a la Reforma y Ensanche de Barcelona". Instituto de Estudios Fiscales. Madrid, 1968. (tomos I y II), 1971 (tomo III).
- CERDÁ SUÑER, Ildfonso: "Teoría de la Construcción de las Ciudades y Otros Trabajos Conexos. Cerdá y Barcelona". Instituto Nacional de la Administración Pública. Ayuntamiento de Barcelona. Madrid, 1991.
- CERDÁ SUÑER, Ildfonso: "Teoría de la Viabilidad Urbana y reforma de la de Madrid y Otros Trabajos Conexos. Cerdá y Madrid". Instituto Nacional de la Administración Pública. Ayuntamiento de Madrid. Madrid, 1991.
- CHUECA GOITIA, Fernando: "Breve historia del urbanismo". Alianza. Madrid, 1998.
- CHUECA GOITIA, Fernando: "Historia de la Arquitectura Española. Edad Moderna y Contemporánea". Tomo II. Fundación Cultural Santa Teresa. Ávila. 2001.
- CÓCOLA GANT, Agustín: "El modelo ensanche, Pere Falqués y la casa Rocamora. O sobre propiedad, ordenanzas y elementos estructurales en Barcelona a finales del siglo XIX. Espais interiors. Interiors. Casa i art, des del segle XVIII al XXI". Jornades Internacionals Espais Interiors. Publicacions i edicions de la Universitat de Barcelona. Barcelona, 2007.
- CURIEL ESPARZA, Jorge; CANTÓ PERELLÓ, Julián; CALVO PEÑA, María Asunción: "Las ordenanzas municipales en la Edad Media". Actas del Segundo Congreso Nacional de Historia de la Construcción, A Coruña, 22-24 octubre 1998, eds. F. Bares, J. Fernández, S. Huerta, E. Rabasa, Madrid: I. Juan de Herrera, SEdHC, U. Coruña, CEHOPU, 1998.
- De CASTRO, Carlos María: "El Anteproyecto para el Ensanche de Barcelona". Revista de Obras Públicas. Número 5. Madrid, 1856.
- De CASTRO, Carlos María: "Memoria Descriptiva del Anteproyecto de Ensanche de Madrid". Madrid, 1860.
- De TERÁN TROYANO, Fernando: "Planeamiento Urbano en la España contemporánea (1900-1980)". Alianza Editorial S.A. Madrid, 1982.
- De TERÁN TROYANO, Fernando: "Historia del urbanismo en España III: siglos XIX y XX". Cátedra. Madrid, 1999.
- DOMINGO, M.; SEGARRA, F.: "Les Cases Barates". Barcelona: Patronat Municipal de l'Habitatge. Barcelona, 1999.
- GARCÍA-BELLIDO GARCÍA de DIEGO, Javier: "Cerdá y su influjo en los ensanches de poblaciones". Ministerio de Fomento. Madrid, 2004.
- EMBID IRUJO, Antonio: "Ordenanzas y Reglamentos Municipales en el Derecho Español. Estudios de Administración General". Barcelona, 1978.
- GARCÍA CODOÑER, Ángela; LLOPIS VERDÚ, Jorge; TORRES BARCHINO, Ana; VILLAPLANA GUILLÉN, Ramón: "El Color de Valencia. El Centro Histórico". Ayuntamiento de Valencia – Generalitat Valenciana. Valencia, 2012.
- GILAVERT, Antonio: "Los comienzos de la arquitectura académica en Valencia". Federico Doménech, S.A. Valencia, 1987.
- GONZÁLEZ YANCI, Pilar: "La incidencia del Ferrocarril en la evolución urbana de Madrid. Historia y presente. La creación de nuevo tejido urbano y espacios de relación. Paralelismo con las ciudades de la primera línea de alta velocidad". IV Congreso Historia Ferroviaria. Málaga 2006.
- GONZÁLEZ YANCI, M^a Pilar: "El impacto del Ferrocarril en la configuración urbana de Madrid. 150 Años de Historia Del Ferrocarril". II Congreso de Historia Ferroviaria. Aranjuez, 2001.
- GONZÁLEZ YANCI, M^a. Pilar: "Los accesos ferroviarios a Madrid. Su impacto en la Geografía Urbana de la ciudad". Instituto de Estudios Madrileños, C.S.I.C. Madrid, 1977.
- GIEDION, Sigfried: "Espacio, tiempo y arquitectura". Hoepli. Barcelona, 1955.
- GRAVAGNUOLO, Benedetto: "Historia del urbanismo en Europa, 1750-1960". Akal. Madrid, 1999.
- JIMÉNEZ ALCAÑÍZ, César: "Actuaciones en Ciutat Vella. Valencia". Informes de la Construcción. 2000. nº 52 nº 469-479, 53-59.

- JIMÉNEZ ALCAÑIZ, César; MIFSUT GARCÍA, César: "Eje urbano Moro Zeit. Valencia". Informes de la Construcción. 2003. Vol. 55, Nº 486.
- JULIÀ i TORNÉ, Monserrat: "Las Ordenanzas Municipales de Edificación de Barcelona y su concreción en el Ensanche (1859-1988)" contenido en "Cerdà, Ciudad y Territorio. Una visión de futuro". Generalitat de Catalunya. Libro catálogo de la exposición Mostra Cerdà. Urbs i Territori, celebrada en Barcelona en 1994. p. 61-66.
- LADERO QUESADA, Miguel Ángel; GALÁN PARRA, Isabel: "Las Ordenanzas Locales en la Corona de Castilla como fuente histórica tema de Investigación (siglos XIII al XVIII)". Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval. N. 1. 1982. <http://hdl.handle.net/10045/7209>
- MARTÍ i ARIS, C.: "La construcción de la manzana en el ensanche Cerdá. La manzana como idea de ciudad". III SIAC. Barcelona. 2C Ediciones, 1982. P. 11-121.
- MARTÍN RAMOS, Ángel: "Un Balance de las Ordenanzas de Edificación en la Ciudad del Siglo XIX: El Caso del Ensanche de Donostia - San Sebastián". Cuadernos de Sección. Historia-Geografía 21. (1993) p. 211-228.
- MARMOLEJO, Carlos: "Barcelona. Breve reseña histórica 1857 - 2000". EtsaB. Centro de Política de Suelo y valoraciones. Barcelona.
- MUMFORD, Lewis: "Técnica y civilización". Alianza. Madrid, 1971.
- MUÑOZ ÁLVAREZ, Javier: "La Modernidad de Cerdá: Mas allá del Ensanche. Algunos apuntes de Ingeniería y Cultura". Fundación Esteyco. Madrid, 2009.
- LALINDE ABADÍA, Jesús: "Iniciación histórica al Derecho español. Diferencia entre fueros, privilegios y ordenanzas municipales". Barcelona, 978. p. 125.
- LLOPIS ALONSO, Amado; MARTÍNEZ BALDÓ, Ángel: "Valencia (1833-1874): ciudad en tránsito", en VV.AA.: "Otra Lectura de la reforma Interior. En torno al Proyecto de Luis Ferreres". Valencia. Ayuntamiento de Valencia. 2009, Páginas 49-76.
- LÓPEZ SILGO, Luis: "El Palacio de la Exposición". Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 2003.
- PANERAI, Philippe; MANGIN, David: "Proyectar la Ciudad". Celeste Ediciones. Madrid, 2002.
- PEÑÍN IBÁÑEZ, Alberto: "Valencia 1874-1959. Ciudad, Arquitectura y Arquitectos". Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Valencia, 1978.
- PECOURT, Juan; NIETO, Francisco; MELGAREJO, María: "Ciutat Vella: La dicotomía Planeamiento Realidad". Revista Geometría, nº 13. Málaga, 1992. Pag.16-23.
- PÉREZ IGUALADA, Javier: "Manzanas, Bloques y casas. Formas Construidas y Formas del Suelo en la Ciudad Contemporánea". Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Editorial Universidad Politécnica de Valencia. Valencia, 2005.
- PIÑÓN PALLARÉS, Juan Luis: "Los Orígenes de la Valencia Moderna". Valencia. Edicions Alfons el Magnànim. Institució Valenciana d'Estudis i Investigació. Col.legi Oficial d'Arquitectes de la Comunitat Valenciana. Valencia, 1988.
- PIÑÓN PALLARÉS, Juan Luis: "Reflexiones sobre la genealogía de los ensanches: Valencia y Alicante. Cerdá y su influjo en los ensanches de poblaciones". Ministerio de Fomento. Madrid, 2004. Páginas 355 a 376.
- PIÑÓN PALLARES, Juan Luis: "Reflexiones sobre la idea de trazado en el proyecto de Ensanche de Valencia de 1884", en VV.AA.: "El Ensanche de la Ciudad de Valencia". Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia. Centro de Servicios e Informes. Valencia, 1984, páginas 77-93.
- RAPOSO MARTÍNEZ, Javier: "Terminología arquitectónica del Libro III del De Architectura de Vitruvio en la primera edición española de 1582 de Miguel Urrea". Actas del séptimo Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Santiago, Octubre de 2011. Instituto Juan de Herrera. Madrid, 2011.
- ROGENT y PEDROSA, Francisco: "Arquitectura moderna de Barcelona", publicada bajo la dirección artística de D. Francisco Rogent y Pedrosa. Parera. Barcelona, 1897.
- SERRA DESFILIS, Amadeo: "Ecléctico Tardío y Art Déco en la Ciudad de Valencia (1926-1936)". Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 1995.
- SOLÁ MORALES, Ignacio: "Storicismo contro Modernismo". Milán, 1979.
- SORIA y PUIG, Arturo: "Las cinco Bases de la Teoría General de la Urbanización". Fundació Catalana per a la Recerca. Sociedad Editorial Electa España. Barcelona, 1999.

- SAAVEDRA MORAGAS, Eduardo: "El Excmo. Sr. D. Carlos María de Castro". Revista de Obras Públicas. Número 10. Madrid, 1895.
- SIMÓ, Trinidad: "La arquitectura de la renovación urbana en Valencia". Albatros Ediciones. Valencia, 1973.
- SORIA y PUIG, Arturo: "Cerdá. La cinco bases de la teoría general de la urbanización". Electa. Madrid, 1996.
- SICA, Paolo: "Historia del urbanismo. El siglo XIX (vol. I y II)". Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1981.
- SABATÉ, J.: "Vers l'ordenança de l'Eixample", en AA.VV.: "La formació de l'Eixample de Barcelona. Aproximacions a un fenomen urbà". Barcelona: Olimpíada Cultural S.A., 1990, p.77-95.
- SOLANS, J. A.: "De las constituciones a los Edictos de Obrería, de los Edictos a las Ordenanzas de edificación, de las Ordenanzas a las Normas urbanísticas". Arquitectura bis, Barcelona, 1975.
- TATJER MIR, Mercedes: "La Vivienda Popular en el Ensanche de Barcelona". Scripta Nova. Vol. VII, núm. 146. 2003.
- TATJER MIR, Mercedes: "Burgueses, inquilinos y rentistas. Mercado inmobiliario, propiedad y morfología en el centro histórico de Barcelona: la Barceloneta 1753-1982". Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid, 1988.
- TABERNER PASTOR, Francisco: "La Ordenanza municipal como indicador de la evolución urbana: el caso de Valencia", en VV.AA.: "I Congrés d'Història de la Ciutat de València (S. XIX-XX)". Tomo II. Ajuntament de València. Universitat Politècnica de València. Departament de Transports, Urbanística, Ordenació del Territori i Dret Administratiu. Valencia, 1998.
- TABERNER PASTOR, Francisco: "Valencia entre el Ensanche y la Reforma Interior". Primera Edición. Edicions Alfons el Magnànim. Institució Valenciana d'Estudis i Investigació. Col·legi Oficial d'Arquitectes de la Comunitat Valenciana. Valencia, 1987.
- TABERNER PASTOR, Francisco: "Trayectoria profesional del arquitecto Luis Ferreres Soler (1852-1926): entre la audacia y la discreción", en VV.AA.: "Otra Lectura de la reforma Interior. En torno al Proyecto de Luis Ferreres". Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 2009, páginas 131-145.
- TABERNER PASTOR, Francisco: "El Ensanche de Valencia: trazado y realidad urbana", en VV.AA.: "El Ensanche de la Ciudad de Valencia". Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia. Centro de Servicios e Informes. Valencia, 1984, páginas 41-62.
- VARGAS CHÁVEZ, Jaime Alberto: "La Transformación Urbana de Morelia en la segunda mitad del siglo XIX". Gobierno del Estado de Michoacán (México). Morelia, 2002.
- VÁZQUEZ RIAL, H: "Tu cuna fue un conventillo. El problema de la vivienda en Buenos Aires". En H. CAPEL, J. M. LÓPEZ PIÑERO, y J. PARDO (coords.). Ciencia e Ideología en la ciudad. I Coloquio Interdepartamental. Valencia: Generalitat Valenciana-Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports. Valencia, 1994, vol II, p. 167-174.
- VEGAS LÓPEZ-MANZANARES, Fernando: "Valencia 1909. La Arquitectura a exposición". Ateneo Mercantil de Valencia. Valencia, 2009.
- VV.AA.: "El Ensanche de la Ciudad de Valencia". Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia. Centro de Servicios e Informes. Valencia, 1984.
- VETGES TÚ i MEDITERRÀNIA: "El Ensanche de Valencia entre 1858 y 1883. Permanencia de las ideas del arquitecto Antonino Sancho en el diseño de la nueva ciudad, en VV.AA. El Ensanche de la Ciudad de Valencia". Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia. Centro de Servicios e Informes. Valencia, 1984, páginas 17-39.
- VV.AA.: "Guía de Arquitectura de Valencia". ICARO. Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia. Valencia, 2007.
- VOLTES BOU, Pedro: "La propiedad inmobiliaria en la Barcelona de la primera mitad del siglo XIX". Anales de la Real Academia de Ciencias Económicas y Financieras. Curso 1991-1992. Páginas 93-100.
- VV.AA.: "Cerdá. Ciudad y Territorio. Una visión de futuro". Electa. Barcelona, 1994.
- VV.AA.: "Ciudad y territorio. Estudios territoriales, núm. 107-108 (Siglo y medio de urbanismo en España)". Ministerio de Fomento. Madrid, 1996.
- VV.AA.: "Metrópolis. Revista de Información y pensamiento urbanos. Cuaderno Central. La razón en la Ciudad: el Plan Cerdá". nº 26. Barcelona, Otoño 2009.
- VV.AA.: "Plan Castro 150 años". Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda. Madrid, 2010.
- VV.AA.: "Atlas histórico de ciudades europeas: Península Ibérica". Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona. Barcelona. 1994.

C.- Criterios de Intervención sobre la Ciudad Consolidada. Técnicas de Rehabilitación

- CAPITEL, Antón: "Metamorfosis de Monumentos y Teorías de la Restauración". Segunda reimpresión. Alianza Editorial. Madrid, 1999.

- FERRER REGALES, Manuel: "Los Centros Históricos en España". Gobierno de Navarra. Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda. Pamplona, 2003.

- DESMIER-MAULLION, Annick: "Paris, la couleur de la ville". Editions de la Villete. Paris, 2002.

- GARCÍA, Ángela; LLOPIS, Jorge; MASIÁ, José V.; TORRES, Ana; VILLAPLANA, Ramón: "El Color del Centro Histórico. Arquitectura Histórica y Color en el Barrio del Carmen de Valencia". Ajuntament de València – Generalitat Valenciana. Valencia, 1995.

- GARCÍA, Ángela; LLOPIS, Jorge; MASIÁ, José V.; TORRES, Ana; VILLAPLANA, Ramón: "El Color en el Barrio de Velluters". Generalitat Valenciana. Conselleria d'Obres Públiques Urbanisme i Transports. Ajuntament de València. Universitat Politècnica de València. Valencia, 2000.

- GARCÍA CODOÑER, Ángela; LLOPIS VERDÚ, Jorge; TORRES BARCHINO, Ana; VILLAPLANA GUILLEN, Ramón: "El Color de Valencia. El Centro Histórico". Ayuntamiento de Valencia – Generalitat Valenciana. Valencia 2012.

- GARCÍA, Ángela; LLOPIS, Jorge; TORRES, Ana; VILLAPLANA, Ramón; SAIZ, Begoña: "La Arquitectura Tradicional de Cartagena. El Color del Mediterráneo". Valencia, 2005.

- JIMÉNEZ ALCAÑIZ, César; LÓPEZ SILGO, Luis: "Valuo. Evolución del Mercado Inmobiliario en Zonas de Intervención Pública en Centros Históricos". Valencia. Programa Iniciativa Comunitaria Interreg III-B Sudoeste Europeo. Generalitat Valenciana. Conselleria d'Infraestructures i Transport. Valencia, 2007.

- LÓPEZ SILGO, Luis: "Restauración Básica". Granada, 2010.

- JIMÉNEZ ALCAÑIZ, César; MARCO MARCO, José Vicente: "Restauro.net. Laboratorio II Qualità Della Residenza". Proyecto Restauro.net del Programa Europeo Interreg III-B MEDOCC. Regione Autonoma Della Sardegna. Cagliari, 2006.

- JIMÉNEZ ALCAÑIZ, César; MARCO MARCO, José Vicente: "Restauro.net. Cahiers des laboratoires thematiques". Proyecto Restauro.net del Programa Europeo Interreg III-B MEDOCC. Region Toscane, Firenze, 2006.

- MANDELLI, Emma: "Palazzi del Rinascimento. Dal Rilievo al Confronto". Alinea editrice s.r.l. Numero Speciale di: Studi e Documenti di Architettura. Rivista Fondata da Luigi Vagnetti. Firenze, 1989.

- PANELLA, Raffaele; SPIGAI, Vittorio; CLEMENTI, Alberto; GIOVANETTI, Francesco; DOGLIONI, Francesco: "Estrategias de Intervención en Centros Históricos". Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana. Valencia, 1993.

- SOLÀ-MORALES i RUBIÓ, Manuel de: "Las formas del crecimiento urbano". Universidad Politécnica de Barcelona. Barcelona, 1997.

- VV.AA.: "Ciutat Vella: Materiales para el urbanismo". Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia. Valencia, 1992.

- VV.AA.: "5 Años de Intervención en Ciutat Vella. 1992-1997". 2ª Edición. ICARO. Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia. Valencia, 1999.

- VV.AA.: "III Foro Ibérico España-Portugal sobre Rehabilitación de Centros Históricos. Libro de Ponencias y Comunicaciones". ARCHIVAL, Entidad para la Recuperación de los Centros Históricos de España. Valencia, 2009.

- VV.AA.: "Investigando los Bienes Arquitectónicos". Departamento de Expresión Gráfica Arquitectónica de la U.P.V. Vicerrectorado de Cultura de la Universidad Politécnica de Valencia. Fórum UNESCO "Universidad y Patrimonio" (U.P.V.). Valencia, 2005.

- VV.AA.: "Pensar el Barrio, Construir el Futuro". I Jornadas de Revitalización Urbana. Barrio San José. Zaragoza Vivienda. Zaragoza, 2011.

D.- Sostenibilidad Urbana

- BOLEA MARTÍ, Jordi: "Edificios NZEB. Propuesta para la Normalización y el Diseño de Edificios de Bajo Consumo Energético". Rockwool Peninsular, S.A.U. Zaragoza, 2009.

- Carta de Aalborg, 1994.

- Declaración de Río de Janeiro, 1987.

- DECLÈVE, Bernard; JIMÉNEZ ALCAÑIZ, César: (Capítulo de Valencia). "Citi@move. Travel guide to participation in twenty european cities". Proyecto Citi@move. Programa URBACT. Aarhus, 2006.

- Informe Brundtand. 1987.

- IVARS IVARS, Cecilia; ALARCÓN BAREA, Guadalupe; JIMÉNEZ ALCAÑIZ, César: "Ecoagenda 2008. Por un desarrollo sostenible del Barrio de Russafa". Generalitat Valenciana. Consellería de Infraestructuras y Transporte, Dirección General de Obras Públicas. Proyecto ABC Développement. Iniciativa Comunitaria Interreg III-C Sur. Valencia, 2008.

- JIMÉNEZ ALCAÑIZ, César; ASENSI VALLS, Presentación: "Buenas Prácticas de Eficiencia Energética en Vivienda Protegida". Asociación Española de Promotores Públicos de Vivienda y Suelo. Valencia, 2010.

- JIMÉNEZ ALCAÑIZ, César; ASENSI VALLS, Presentación: "Revitalización Urbana. Buenas Prácticas". Asociación Española de Promotores Públicos de Vivienda y Suelo. Valencia, 2008.

- VERDEGUER GARCÍA, Joaquín: "Arquitectura Bioclimática. Concepto y Aplicación en la Vivienda Unifamiliar y Rehabilitada". Valencia, 1999.

- VV.AA.: "Apuntes del Foro". Segunda Edición Abierta. Generalitat Valenciana. Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda. Foro para la Edificación Sostenible Comunitat Valenciana. Valencia, 2011.

E.- Caracterización constructiva

- ADELL ARGILÉS, Josep: "Arquitectura sin fisuras Libro II". Editorial Munilla-Leyra. Madrid, 2000.

- BERNABEU LARENA, Alejandro: "El diverso origen de nuevas formas estructurales y arquitectónicas: la aparición de nuevos materiales en los siglos XIX y XX frente al desarrollo tecnológico actual". Actas del quinto Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Burgos, Junio de 2007. Instituto Juan de Herrera, SEdHC, CICCP, CEHOPU. Madrid, 2007.

- BRAVO DEL FRESNO, Iratxe; SANCHEZ TORO, José: "La tapia valenciana en la ciudad de Guadix (Granada)". Actas del séptimo Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Santiago, Octubre de 2011. Instituto Juan de Herrera. Madrid, 2011.

- Catálogo de soluciones constructivas de Rehabilitación. IVE. Instituto Valenciano de la Edificación. Valencia, 2011.

- DIODATO, María: "Huellas de artesanía constructiva. Características de los forjados históricos de Valencia". Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Valencia, Octubre de 2009. Instituto Juan de Herrera. Madrid, 2009.

- PALAIA PÉREZ, Liliana: "El marco valenciano y su importancia en el empleo de la madera estructural durante los siglos XIV al XVIII". Actas del séptimo Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Santiago, Octubre de 2011. Instituto Juan de Herrera. Madrid, 2011.

- PASTOR VILLA, Rosa; BLANCA GIMÉNEZ, Vicente: "Lectura tipológica y constructiva de la arquitectura residencial del Cabañal: 1900-1936". Actas del séptimo Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Santiago, Octubre de 2011. Instituto Juan de Herrera. Madrid, 2011.

- PERRIA, R.; MAJOLI L.; PRIVITERA, P.: "El balcón valenciano. Evolución de un elemento característico del ambiente urbano". Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Valencia, Octubre de 2009. Instituto Juan de Herrera. Madrid, 2009.

- RODRÍGUEZ GARCÍA, Ana; HERNANDO DE LA CUERDA, Rafael: "Racionalización de sistemas y materiales de construcción en el movimiento moderno español, 1927-1937". Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Valencia, Octubre de 2009. Instituto Juan de Herrera. Madrid, 2009.

- SERRANO LANZAROTE, Begoña; GARCIA-PRIETO RUIZ, Sandra; ORTEGA MADRIGAL, Leticia: "Características estructurales de los edificios de la Comunidad Valenciana construidos entre los años 1950 a 1980". Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Valencia, Octubre de 2009. Instituto Juan de Herrera. Madrid, 2009.

- TEMES CÓRDOVEZ, Rafael: "La introducción del hormigón armado y su uso como sistema estructural de la vivienda en España. El caso concreto de la ciudad de Valencia". Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Valencia, Octubre de 2009. Instituto Juan de Herrera. Madrid, 2009.

- VEGAS LÓPEZ-MANZANARES, Fernando; MILETO, Camilla: "Aprendiendo a Restaurar". COACV. Valencia, 2011.

- VV.AA.: "Hacia una teoría general de la urbanización: introducción a la obra teórica de Ildefonso Cerdá (1815-1876)". Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid, 1979.

- ZARAGOZÁ CATALÁN, Arturo; IBORRA BERNAD, Federico: "Fábricas de ladrillo aplantillado, cortado y perfilado en Valencia durante la Edad Moderna". Santiago, Octubre de 2011. Instituto Juan de Herrera. Madrid, 2011.

F.- Normativas de aplicación conceptual

- Convenio entre la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia para la intervención en el Centro Histórico (16 de junio de 1992).
- Segundo Convenio entre la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia para la intervención en el Centro Histórico (21 de abril de 1998).
- Decreto 67/2006, de 19 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística.
- Directiva 2010/31/UE Del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de mayo de 2010 relativa a la eficiencia energética de los edificios.
- Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de octubre de 2012 relativa a la eficiencia energética, en la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE.
- LEY 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciano. (1998/5159). LEY 7/2004, de 19 de octubre, de la Generalitat, de modificación de la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano. (2004/10667) y LEY 5/ 2007, de 9 de febrero, de la Generalitat, de modificación de la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano.
- LEY 16/2005, de 30 de diciembre, de la Generalitat, Urbanística Valenciana.
- Memoria del Proyecto de Ensanche de Monleón, Sancho y Calvo de 1858. Valencia, 1858.
- Memoria del Proyecto de Ensanche de Calvo, J; Ferreres, L. y Arnau, J. 1884. Valencia, 1884.
- Memoria del Proyecto de Ensanche de Mora. Valencia, 1910.
- Modificación Puntual PEPRI Velluters. Plan URBAN. Valencia, 1996.
- Modificación Puntual PEPRI Carmen. Ámbito U.A.-22, Valencia, 2000.
- Modificación Puntual PEPRI Carmen. Entorno Muralla Musulmana. Valencia, 2000.
- Ordenanzas de la Edificación. Años 1950-1955. Ayuntamiento de Valencia.

- Plan Especial de Protección del Ensanche de Valencia. Russafa Sud – Gran Vía (PEP-2). Ayuntamiento de Valencia. Servicio de Planeamiento. Redactado por la Universidad Politécnica de Valencia. Unidad Dep. Urbanística II.
- Plan General de Ordenación Urbana de 1988.
- Plan Parcial nº 2 de Valencia, aprobado definitivamente BOE 31 de julio de 1968.
- Plan Parcial nº 5 de Valencia, aprobado definitivamente BOE 31 de julio de 1968.
- Plan Parcial nº 5B de Valencia, aprobado definitivamente BOE 30 de octubre de 1969.
- Protocolo entre la Consellería de Infraestructuras y Transporte, la Consellería de Territorio y Vivienda y el Ayuntamiento de Valencia para la Intervención en el Barrio de Russafa (10 de marzo de 2005).
- Reglamento de Policía Urbana y Rural de Valencia. Ayuntamiento de Valencia. Valencia 1844. Digitalizado por Google. www.google.es/books?id=hicSrMFCBbcC&hl=es&redir_esc=y

G.- Tesis Doctorales y Trabajos no publicados

- ALONSO, Matilde; BLASCO, Carmen; RODRÍGUEZ, Francisco: "Informe de Evaluación del Plan Urban para el Barrio de Velluters de Valencia para la Oficina RIVA dentro del Proyecto Europeo Med-int del programa Urbact". Consellería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana. Valencia, 2005.
- BLASCO SÁNCHEZ, M. Carmen: "Los proyectos de reforma y ensanche de Alicante". Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Valencia. Valencia. 1998.
- CIDES: "Jornadas de participación ciudadana sobre el Plan de Intervención en el Barrio de Russafa, dentro del Proyecto Citiz@ move del Programa URBACT, para la Oficina RIVA Ciutat Vella de la Consellería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana". Valencia, 2005.
- DECOM MEDIA: "Plan de Comunicación, dentro del Proyecto Grand Travaux del Programa Europeo Interreg III-C Sur, para la Oficina RIVA del Barrio de Russafa, de la Consellería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana". Valencia, 2007.
- EZQUIAGA DOMÍNGUEZ, Jose María: "Normativa y Forma de Ciudad. La Regulación de los Tipos Edificatorios en las Ordenanzas de Madrid". Tesis Doctoral. UPM. Madrid 1990.

- FRAN BRETONES, José María: "Técnicas de rehabilitación. Soluciones específicas a las lesiones existentes en los inmuebles del Ensanche de Valencia de 1887". Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Valencia. Valencia, 1990.
- GONZALO, Consuelo; GIL, Victoria; GUILLÉN, Enrique; TABERNER, Francisco; TABERNER, Amparo: "Barrio de Russafa". Valencia. Trabajo inédito para el Ayuntamiento de Valencia, cedido por el autor.
- PALLOL TRIGUEROS, Ruben: "El Madrid Moderno: Chamberí (el Ensanche Norte), símbolo del nacimiento de una nueva capital, 1860 - 1931". Tesis Doctoral. Universidad Complutense de Madrid. Madrid. 2011.
- RUBIO GONZÁLEZ, José Francisco; RIGARQUIA: "Russafa. Mosaico Sostenible". Documento marco para la planificación estratégica del Barrio de Russafa con criterios de sostenibilidad (ABC Développement) dentro del Programa Europeo Interreg III-C Sur, para la Consellería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat, Valencia, 2007.
- SAN JUAN RODRÍGUEZ, J. Manuel: "Avance Plan de Intervención en el Barrio de Russafa - Volumen 2". Toma de datos para la Oficina RIVA Ciutat Vella de la Consellería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana. Valencia, 2005.
- TEMES CÓRDOVEZ, Rafael Ramón: "El tapiz de Penélope. Transformaciones residenciales sobre tejidos sin valor patrimonial". Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Valencia. Valencia, 2007.
- H.-Bibliografía en lengua italiana**
- ANDREA ALEARDI e CORRADO MARCETTI: "Firenze. Verso la città moderna. Itinerari uRBANistici nella città estesa tra Ottocento e Novecento". Programme Interreg IIIB - RESTAUROnet. Fondazione Michelucci. Firenze. 2006.
- AYMONINO, CARLO; GIANNI FABBRI; ANGELO VILLA: "Le Città Capitali del XIX Secolo. Parigi e Vienna". Oficina, Roma, 1975.
- CARLO CLEMENTE, Carlo: "Una Guida alle Trasformazioni nella Fascia Ottocentesca A Firenze: Classificazione Edilizia E Norme Urbanistiche". Architettura e Rinnovo Urbano. Alinea Editrice s.r.l.. Firenze. 1999. Pag. 123 - 144.
- CIONI, Paolo: "Laferrovia e le stazioni. Disegno della città L'urbanistica a Firenze nell'Ottocento e nelNovecento". Firenze. Alinea, 1986, pp. 131-147.
- DETTI, Edoardo: "Firenze Scomparsa". Vallecchi Editore. Florence. 1970.
- <http://guidafirenze360.com/giuseppe-poggi.html>
- FANELLI, Giovanni: "Firenze capitale (1865-1870)". Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio. Università degli studi di Firenze. www.urba.unifi.it/docprog/Venturaf/fondurb/documentazione/Firenzecap.html
- GIUNTINI, Andrea: "El impacto del Ferrocarril en la configuración urbana de tres Ciudades Italianas: Milán, Florencia y Roma". II Congreso de Historia de tren de Aranjuez, 7-9 febrero 2001.
- PELLEGRINO, Anna: "La Citta piu Artigiana D'Italia". Franco Angeli s.r.l. Milano.2012
- ORGERA, V.; BALZANETTI, G.; ARTUSI, L.; POLI, J.: "Firenze. Il Quartiere di Santo Spirito dai Gonfaloni Ai Rioni. Una metodologia d'indagine per un piano delle funzione della vita cittadina". Firenze, Alinea Editrice s.r.l., 2000.
- TIBERI, Flavia: "Il Piano Poggi Per Firenze Capitale: Viali Alberati E Giardini Nella Seconda Metà Dell'ottocento".
- VENTURA, Francesco: "Le trasformazioni urbanistiche della Firenze pre-unitaria. Disegno della città L'urbanistica a Firenze nell'Ottocento e nelNovecento". Firenze, Alinea, 1986, pp. 21-38
- LOMBARDI, F.: "Firenze nord-ovest. Formazione, sviluppo e trasformazioni (1848-1986). Studi, programmi e progetti urbanistici (1983-1986)". Firenze. Le Monnier, 1987.
- In treno a Firenze. Stazioni e strade ferrate nella Toscana di Leopoldo II, a cura di A. Bellinazzi e A. Giuntini, Firenze, Edizioni Polistampa, 1998.
- La nuova stazione di Firenze. Struttura e architettura, a cura di P. Berti e V. Savi, Firenze, Edifir, 1993.
- Ventura, Genesi e progetti di un ingrandimento di città nella prima metà dell'800: il nuovo quartiere presso il Forte da Basso a Firenze, in "Storia Urbana", a. DC(1985), n. 33, pp. 47-66.

I.- Material de Congresos, Prensa escrita y Web

- GARCÍA-BELLIDO GARCÍA DE DIEGO, Javier: "Ildefonso Cerdá y el nacimiento de la urbanística: la primera propuesta disciplinar de su estructura profunda".
- JIMÉNEZ ALCAÑIZ, César: "Intervención en Cascos Históricos: el Barrio de Russafa en Valencia". Ponencia dentro de las Jornadas: Regeneración urbana integral, revitalización de barrios y rehabilitación energética de edificios existentes. Nuevas estrategias y modelos de gestión inteligentes. Generalitat Valenciana. Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda. Foro para la Edificación Sostenible Comunitat Valenciana. Instituto Valenciano de la Edificación. 12 y 13 de abril de 2011.
- JIMÉNEZ ALCAÑIZ, César: "Experiencia del Plan RIVA-Russafa". Ponencia dentro de la Jornada estratégica: Las ciudades, piezas claves para la sostenibilidad. Valencia, construyendo futuro. Ayuntamiento de Valencia. Centro de Estrategias y Desarrollo de Valencia. 28 de junio de 2011.
- SERRANO LANZAROTE, Begoña: "Presentación de las Jornadas: Regeneración urbana integral, revitalización de barrios y rehabilitación energética de edificios existentes. Nuevas estrategias y modelos de gestión inteligentes". Generalitat Valenciana. Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda. Foro para la Edificación Sostenible Comunitat Valenciana. Instituto Valenciano de la Edificación. 12 y 13 de abril de 2011.
- TABERNER PASTOR, Francisco: "Pasado y presente del Barrio de Russafa". Ponencia dentro de las Jornadas del Centro de Mayores "Pasado, presente y futuro. Exposición de fotografías, recuerdos e historia del Barrio" realizadas entre el 27 de noviembre y 1 de diciembre de 2007.
- TORRES PÉREZ, Francisco: "Las dinámicas de la convivencia en un barrio multicultural. El caso de Russafa (Valencia)". Papeles del CEIC, vol. 2006/1, núm. 23.
- TABULA "Typology Approach for Building Stock Energy Assessment/ Propuesta tipológica para la evaluación energética del parquet edificativo". Instituto Valenciano de la Edificación. <http://www.building-typology.eu/>
- VERA BOTÍ, Alfredo: "Modelos, Tipos y Tipología. Arquitectura morfológica. Un estudio de la obra de Johann David Steingruber".

J.- Fuentes Digitales Internet**A**

- ABC
www.abc.es
- Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
www.adif.es
- Archivo Any Cerdà
www.anycerda.org
- Archivo de la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Valencia
<http://censoarchivos.mcu.es/CensoGuia/archivodetail.htm?id=16457>
- Archivo fotográfico de Barcelona
<http://arxiufotografic.bcn.cat>
- Archivo fotográfico de la Comunidad de Madrid
www.madrid.org/archivofotografico
- Archivo fotográfico de Jose Huguet. Biblioteca Valenciana
http://bv.gva.es/screens/coleccion_spi.html
- Archivo Municipal de Cartagena
<http://archivo.cartagena.es>
- Artservice Internationale Kunstbücher
www.art-service.de
- Aula Virtual de la ciudad de Madrid
<http://recursostic.educacion.es>
- Ayuntamiento de Barcelona
www.bcn.cat
- Ayuntamiento de Bilbao
www.bilbao.net
- Ayuntamiento de Madrid
www.madrid.es
- Ayuntamiento de San Sebastián
www.sansebastian.com
- Ayuntamiento de Valencia
www.valencia.es

B

- Biblioteca Digital de la Real Academia de Historia
www.bibliotecadigital.rah.es
- Biblioteca Digital de la Comunidad de Madrid
http://bibliotecavirtualmadrid.org
- Biblioteca Digital Consejo Superior de Investigaciones Científicas
http://digital.csic.es
- Biblioteca Nacional Central de Florencia
www.bncf.firenze.sbn.it
- Biblioteca Nacional de España
www.bne.es
- Biblioteca Valenciana
http://bv.gva.es/screens/biblioteca_val.html
- Biblioteca virtual Menéndez Pelayo
www.bibliotecademendezpelayo.org
- Brown University Library
http://library.brown.edu

C

- Cátedra Demetrio Ribes
www.catedrademetrioribes.gva.es
- Catalogue of Giacomo Brogi's pictures
www.commonswikimedia.org
- Centre de Cultura Contemporània de Barcelona
www.cccb.org/es
- Comune de Firenze
www.comune.fi.it
- Comune di Lucca
http://percorsi-risorgimentali.comune.lucca.it

- Comunidad autónoma de Madrid
www.madrid.org
- Consorcio Regional de Transporte de Madrid
http://ctm-madrid.es
- Citi wiki espacio público digital
http://citywiki.ugr.es
- Cleveland Museum of Art
http://commons.wikimedia.org
- Colección Historicomédica de la Universitat de València
http://hicido.uv.es/Expo_medicina/Patologia_XIX/microbiologia.html
- Correos. Filatelia, emisiones de sellos. Sección Urbanismo
www.correos.es

D

- Dirección General del Catastro
www.catastro.meh.es
- David Rumsey Map Collection
www.davidrumsey.com

E

- Educagratis portal educativo
www.educagratis.org
- El Mundo
www.elmundo.es
- EMT. Empresa municipal de transportes de Valencia
www.emtvalencia.es
- Escuela Universitaria Cardenal Cisneros
http://sites.cardenalcisneros.es

F

- Ferropedia
www.ferropedia.es
- Fondo disegni tecnici del Comune di Firenze
http://archivistorici.comune.fi.it
- Fondo disegni tecnici del Comune di Firenze
http://opac.comune.firenze.it
- Fotosimágenes.org
www.fotosimágenes.org/plan-sur
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles
www.docutren.com

G

- Geographicus Rare Antique Maps. Member, Antiquarian Booksellers Association of America, ABAA
www.geographicus.com
- Google Books
http://books.google.com
- Google Maps
http://maps.google.es

I

- Informes de la Construcción
http://informesdeconstruccion.revistas.csic.es
- Institut Català de Cartografia
www.icc.cat
- Institut Cartogràfic Català
http://cartotecadigital.icc.cat
- Instituto Cartográfico Valenciano
www.icv.gva.es
- Instituto Cervantes
www.cvc.cervantes.es

K

- Kalipedia, enciclopedia en línea
www.kalipedia.es (cerrada en sep 2013)

L

- La Revista de Obras Públicas
http://ropdigital.ciccp.es
- La Nazione
www.lanazione.it
- Las provincias
www.lasprovincias.es
- Lavori Pubblici, Informazione técnica on line
www.lavoripubblici.it

M

- Mapas y Fotos Satelitales del Mundo
www.zonu.com
- Madrid + d
www.madridmasd.org
- Madripedia
http://madripedia.es
- Michele Scasso's Home Page
www.sites.google.com/site/chico75pi
- Museo del Ferrocarril del Madrid
www.museodelferrocarril.org
- Museo de Historia de Madrid
www.madrid.es/ ... /Museo-de-Historia-de-Madrid
- Museo Nacional del Prado
www.museodelprado.es

O

- Oficina de Información Urbanística del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia
www.ctav.es
- Otros Tiempos, antigüedades y coleccionismo
http://otrostiempos.es

P

- Página personal de José Flores Sánchez-Alarcos
www.entredosamores.es

T

- Página personal de Juan Soler
<http://juansolerinfo.blogspot.com.es>

- Página personal Sotosalbos vive
www.sotosalbosvive.wordpress.com

- Página personal de Fernando Solabre Suárez
www.laestaciondetren.net

- Página personal de Daniel Prado
www.daniel.prado.name

- Piani di sviluppo della Città di Firenze
www.poliark.it

- Postales de Valencia
<http://postalesdevalencia.blogspot.com.es>

- Photobucket
s222.photobucket.com

R

- Rails i Ferradures
www.railsiferradures.blogspot.com.es

- Real Academia de San Carlos
www.realacademiasancarlos.com

- Real Canal de Manzanares (amigos de)
www.realcanaldemanzanares.es

- Regione Toscana
www.cultura.toscana.it

- Regione Lombardia - Università degli Studi di Pavia
www.lombardiabeniculturali.it

- Revista Onoba: revista de arqueología y antigüedad
www.uhu.es/publicaciones/ojs/index.php/onoba/index

S

- Stradario Storico di Firenze
<http://sit.comune.fi.it/stradariostorico>

- Sistema Español de Información sobre el agua
<http://hispagua.cedex.es>

- Tiempo Severo en España
www.tiemposevero.es

U

- Urban Idade. Memorias de las redes urbanas
<http://urbancidades.wordpress.com>

- Ufficio Patrimonio Mondiale UNESCO
www.unesco.beniculturali.it

- Universidad de Alcalá
www.uah.es

- Universidad de Huelva
www.uhu.es

- Universidad de Valencia
www.uv.es

- Università degli Studi di Cagliari.
Dipartimento di Ingegneria del Territorio Sezione Urbanistica
www.unica.it

- Università degli Studi di Firenze
www.urba.unifi.it/docprog/Venturaf/fondurb/documentazione/Firenzecap.html

V

- Valencia en Blanco y Negro
<http://valenciablancoynegro.blogspot.com.es>

- Valencia desaparecida
<http://valenciadesaparecida.blogspot.com.es>

- Valencia Parque Central
www.valenciaparquecentral.es

- Valenpedia, la Hemeroteca Valenciana
<http://valenpedia.lasprovincias.es>

W

- Waste. Magazion online. Guía de plantas
<http://waste.ideal.es/palmera.htm>

Otros:

- www.commons.wikimedia.org
- www.madridhistorico.com
- www.panoramio.com
- www.piwigo.org
- www.prontoimpresa.it
- www.skycrapercity.com
- www.todocolección.net
- www.tripadvisor.es
- www.yelp.es

En todo trabajo de investigación, resulta de vital importancia el contar con fuentes de calidad, y lógicamente es obligación del investigador el exponer el origen de la información en su trabajo.

La palabra fuente quiere decir "lugar de donde proviene algo" su origen o procedencia en definitiva, el principio, con fundamento de una causa por una cosa.

En el campo de investigación generalmente se refiere al documento que sirve de información o datos al desarrollo del trabajo.

Estas fuentes de información también se pueden clasificar en atención al tema sobre lo que se investiga, por ello como es lógico podemos tener fuentes principales y fuentes secundarias.

Las fuentes principales son aquellas cuyo contenido concuerda con lo que investigamos, y por lo tanto deber ser más fiables, en cambio las fuentes secundarias nos dan información parcial que nos sirve para centrar o complementar la información por nosotros requerida.

Estas fuentes se pueden dividir en documentales y de campo.

A.- Fuentes documentales

Las fuentes documentales, generalmente se corresponde con el formato del libro, de revista o de periódico y en este momento de información obtenida en la "nube" a través de Internet.

En el apartado anterior (Bibliografía), se da una relación de las fuentes bibliográficas utilizadas. Como se puede ver hemos dividido en diez grupos la bibliografía utilizada.

1.- El primer grupo que hemos denominado "**Historia de la Ciudad**" para nosotros tiene carácter de fuente secundaria, pues nos sirve para situar en contexto la historia de la ciudad y los hechos sociales, en relación con lo urbanístico y lo arquitectónico que estamos investigando.

2.- El segundo grupo denominado "**Arquitectura, Urbanismo y Lenguaje Arquitectónico**" nos da las herramientas y conocimientos necesarios para investigar los aspectos urbanísticos, arquitectónicos y de lenguaje de los edificios.

3.- El tercer bloque se corresponde con los "**Criterios de Intervención sobre la Ciudad Consolidada, y las Técnicas de Rehabilitación**", que actualmente son utilizadas para rehabilitación de los edificios, como para la regeneración de áreas completas de la ciudad.

4.- El cuarto bloque nos introduce en los nuevos aspectos de "**Sostenibilidad Urbana**", que además de ser un objetivo para el futuro del sector, empieza a ser una obligación legal.

5.- El quinto bloque se denomina "**Caracterización Constructiva**" y nos va a explicar y entender las soluciones constructivas tradicionales de las primeras edificaciones del núcleo histórico y la incorporación de las nuevas técnicas en la edificación a partir de la segunda mitad del siglo XX. También nos servirá para tipificar el edificio de Ensanche.

6.- El sexto bloque que hemos denominado "**Normativas de aplicación conceptual**" nos sirve para tener cerca la normativa de obligado cumplimiento que nos puede condicionar el desarrollo de los procesos de rehabilitación.

7.- El séptimo bloque se corresponde con **“Tesis Doctorales y trabajos no publicados”**, agradeciendo personalmente el interés de los autores a la hora de facilitar la documentación por ellos redactada.

8.- El octavo bloque incorpora la **“Bibliografía y materiales en lengua italiana”** utilizados en el presente trabajo y esencialmente para estudiar la ciudad de Florencia y las intervenciones urbanas en Italia.

9.- Finalmente el último bloque **“Materiales de Congresos, Prensa escrita y Web”**, recoge la documentación que hemos utilizado procedente de Congresos, a los que bien hemos asistido como ponentes o algunos otros de oyentes. Igualmente recoge gracias a las nuevas tecnologías la información disponible en el ciberespacio que nos afecta a nuestro trabajo.

10.- El último apartado es denominado **“Fuentes digitales de Internet”** en el que incluimos las direcciones web que se han utilizado en este trabajo.

B.- Fuentes documentales de Entrevistas con Expertos

Como fuentes principales, incluimos las entrevistas que hemos mantenido con expertos relacionados con los temas aquí expuestos.

1.- Con José Luis Merlo, responsable del Centro de Servicios e Informes de Urbanismo del Colegio de Arquitectos, para conocer tanto las normativas actuales de la ciudad de Valencia, pero especialmente la normativa urbanística derogada que nos afecta a este estudio y que nos ha facilitado las pistas a seguir para documentar ese periodo de tiempo.

2.- Con Ricardo Martínez Alzamora, del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia, gran conocedor de la historia del urbanismo de la ciudad de Valencia, y que buscando la documentación de los Planes de Valencia desde 1946, ha recordado sus primeros años de trabajo en el Ayuntamiento, compartiendo sus recuerdos de sus primeros años de trabajo, con los documentos que han servido para documentar esta parte tan desconocida de la historia del barrio de Russafa.

3.- Se han mantenido diversas reuniones de trabajo con Luis Perdigón, experto en documentar la cartografía de los numerosos estudios y trabajos de la ciudad; El Archivo Histórico de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia, se ha nutrido también con los fondos digitalizados del Archivo Histórico Municipal.

4.- También se han mantenido varias reuniones de trabajo en la fase previa de mi Tesis con Rafa Temes, doctor arquitecto y profesor de la Escuela de Arquitectura de Valencia, dado que, técnicamente, su trabajo doctoral podría ser complementario del aquí expuesto, pero lógicamente la metodología puede ser participada en ambos estudios.

5.- El doctor arquitecto José María Fran Bretones, con su Tesis Doctoral, nos ha permitido conocer la clasificación tipológica y los cambios constructivos de los edificios situados en el primer Ensanche, pero que con su similitud, su trabajo puede ser extrapolado y particularizado a este segundo Ensanche.

6.- Diversas reuniones de trabajo con la doctora arquitecta Begoña Serrano Lanzarote y con la arquitecta doctoranda Laura Soto Francés, especialistas en Rehabilitación de Edificios y en particular las rehabilitaciones energéticas de los edificios construidos a partir de los años 50, que han sido una **“fuente”** continua de información y conocimiento.

7.- Con el arquitecto Luis López Silgo, han sido muchas las horas empleadas hablando y escribiendo conjuntamente sobre la Rehabilitación Residencial y de los parámetros para evaluar la calidad tomando algunas de sus rehabilitaciones de edificios como modelo de estudio en los diferentes trabajos que hemos compartido.

8.- Otra fuente de incalculable valor, han sido las diversas reuniones con el doctor arquitecto y miembro la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos, Francisco Taberner Pastor, (o las conversaciones en los entreactos de algunos conciertos en el Palau de la Música que tan buenos ratos nos han brindado), en las que siempre ha demostrado ser un gran conocedor de lo acontecido en la Ciudad, en el Ensanche, y muy en particular de los diversos Cambios Normativos y Ordenanzas que ha tenido esta zona.

9.- También han sido fuentes fundamentales e importantes, las conversaciones y reuniones de trabajo con la doctora Ángela García Codoñer, que además de ser la tutora de esta Tesis es experta en la clasificación tipológica de los edificios de la ciudad histórica.

10.- La conversaciones con algunos vecinos y comerciantes del Barrio de Russafa también nos ha permitido recoger algunas de las tradiciones orales que circulan por el barrio y debidamente contrastadas se han incorporado en el trabajo, especialmente reseñas de tipo histórico o de lugares.

11.- Con los arqueólogos José Manuel Martínez García y Carmen Marín Jordá, que me han facilitado imágenes e información sobre algunas de las soluciones tradicionales de la arquitectura valenciana anterior al siglo XX.

12.- Finalmente nuestros compañeros arquitectos Vicente Senabre y Luis López Silgo, amablemente me han cedido los levantamientos de los edificios sobre los que han realizado algún proyecto de rehabilitación en el barrio y que se han utilizado para formular las fichas de caracterización constructiva.

C.- Trabajos de campo

Como trabajo de campo destacaremos las numerosas visitas al barrio, tanto para conocer los edificios, sus calles o sus manzanas y proceder a la toma de datos, croquis, dibujos o fotografías que estén siendo utilizados en este trabajo.

También hemos utilizado el Archivo Histórico Municipal como fase previa preparatoria para obtener información original de los edificios y el archivo de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia.

También ha sido fundamental la documentación del Ayuntamiento de Valencia a través del Servicio de Planeamiento.

D.- Fuentes documentales Virtuales

Las nuevas tecnologías de la información, el uso de soporte digitales y el acceso a través de internet, me ha permitido "desplazarme" a múltiples bibliotecas y bases de datos electrónicas accediendo a información que se encuentra en otras ciudades y cuyo acceso hubiere implicado un mayor tiempo y coste económico.

La digitalización de libros raros o antiguos y su uso en internet, han constituido un proceso enriquecedor del trabajo, pues ha permitido documentar directamente muchas de las referencias hasta ahora encontradas en algunas publicaciones clásicas.

También es importante la gran disponibilidad de fotografías y grabados, especialmente los antiguos, sobre los que lamentablemente no es fácil conocer su autoría.

En la Bibliografía ya hemos relacionado todas las web's utilizadas, pero aquí destacamos las que han sido esenciales a la hora de documentar esta Tesis, destacando el valor de Google, especialmente en su vertiente Books, que nos ha permitido acceder a libros antiguos cuyo acceso hubiera sido materialmente imposible.

Otras Referencias utilizadas:

- Archivo Any Cerdà
- Archivo fotográfico de Barcelona
- Archivo fotográfico de la Comunidad de Madrid
- Archivo fotográfico de Jose Huguet. Biblioteca Valenciana
- Biblioteca Digital de la Real Academia de Historia
- Biblioteca Digital de la Comunidad de Madrid
- Biblioteca Digital del Consejo Superior Investigaciones Científicas
- Biblioteca Digital de la Real Academia de Historia
- Biblioteca Nacional Central de Florencia
- Biblioteca Nacional de España
- Biblioteca Valenciana
- Biblioteca virtual Menéndez Pelayo
- Brown University Library
- Centre de Cultura Contemporània de Barcelona
- Comune de Firenze
- Cleveland Museum of Art
- Dirección General del Catastro
- David Rumsey Map Collection
- Ferropedia
- Fondo disegni tecnici del Comune di Firenze
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles
- Google Books
- Google Maps
- La Revista de Obras Públicas
- Las Provincias
- Mapas y Fotos Satelitales del Mundo
- Madrid + d
- Madripedia
- Museo del Ferrocarril del Madrid
- Museo de Historia de Madrid
- Rails i Ferradures
- Regione Toscana
- Regione Lombardia - Università degli Studi di Pavia
- Revista Onoba: revista de arqueología y antigüedad
- Stradario Storico di Firenze
- Università degli Studi di Cagliari
- Università degli Studi di Firenze
- Valencia en Blanco y negro
- Valencia desaparecida
- Valencia Parque Central
- Valenpedia, la Hemeroteca Valenciana
- www.commons.wikimedia.org
- www.madridhistorico.com
- www.skycrapercity.com
- www.todocolección.net

**ANEXO I
TOMA DE DATOS INDIVIDUAL DE LOS
EDIFICIOS DE LAS AREAS DE ESTUDIO**

**CARACTERIZACION MORFOLOGICA
IDENTIFICACION DE BLOQUE NORMATIVO**

FICHAS EDIFICIOS

1

ÁMBITO DE ESTUDIO 1 – CALLE: SUECA, 17

ÁMBITO DE ESTUDIO 1 – CALLE: SUECA, 17



BLOQUE NORMATIVO: V	ALTURA CORNISA: B-VII-ATICO
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1957	
PERIODO ORDENACION: PLAN GENERAL DE VALENCIA 1950 O POSTERIOR	
ALTURA CORNISA: 24,5 m + ATICO	
ESTILO: NO CATALOGADO	
PROTECCION: NO	
ARQUITECTO: NO CONSTA	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 59152 28	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	
<input type="checkbox"/> INFERIOR: P_BAJA + 1 PLANTA	
<input type="checkbox"/> CENTRAL: 5 PLANTAS	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR: 1 REMATE	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES: 3 / 3
CHAFLAN	Nº EJES: 3 / 2
CUBIERTA: PLANA	
BUHARDILLAS: NO	
MANSARDAS: NO	
AZOTEA (%): 100%	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA: <input checked="" type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE	
REMATE: <input checked="" type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO	
VOLADIZO: <input type="checkbox"/> BALCON <input checked="" type="checkbox"/> MIRADOR	
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA): <input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO	
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------

2

3

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: III-2	ALTURA CORNISA: B+V
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1929	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1925	
ALTURA CORNISA: 22.5 m	
ESTILO: MODERNISMO	
PROTECCION: NIVEL 2 - SINGULAR	
ARQUITECTO: ALFONSO GARIN ORTOLA	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 59152 27	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	
<input type="checkbox"/> INFERIOR: P. BAJA	
<input type="checkbox"/> CENTRAL: 4 PLANTAS	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR: 1 REMATE	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES: 3 / 2
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA: PLANA	
BUHARDILLAS: NO	
MANSARDAS: NO	
AZOTEA (%): 100%	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA: <input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE	
REMATE: <input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO	
VOLADIZO: <input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR	
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA): <input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO	
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: III-2	ALTURA CORNISA: B+V
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1929	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1925	
ALTURA CORNISA: 22.5 m	
ESTILO: MODERNISMO	
PROTECCION: NIVEL 2 - SINGULAR	
ARQUITECTO: ALFONSO GARIN ORTOLA	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 59152 26	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	
<input type="checkbox"/> INFERIOR: P. BAJA	
<input type="checkbox"/> CENTRAL: 4 PLANTAS	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR: 1 REMATE	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES: 3 / 2
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA: PLANA	
BUHARDILLAS: NO	
MANSARDAS: NO	
AZOTEA (%): 100%	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA: <input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE	
REMATE: <input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO	
VOLADIZO: <input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR	
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA): <input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO	
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: III-2	ALTURA CORNISA: B+V
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1927	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1925	
ALTURA CORNISA: 22.5 m	
ESTILO: MODERNISMO	
PROTECCION: NIVEL 2 - SINGULAR	
ARQUITECTO: ALFONSO GARIN ORTOLA	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 59152 25	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	
<input type="checkbox"/> INFERIOR: P. BAJA	
<input type="checkbox"/> CENTRAL: 4 PLANTAS	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR: 1 REMATE	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES: 3 / 2
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA: PLANA	
BUHARDILLAS: NO	
MANSARDAS: NO	
AZOTEA (%): 100%	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA: <input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE	
REMATE: <input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO	
VOLADIZO: <input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR	
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA): <input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO	
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	



BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: II	ALTURA CORNISA: (B+E)+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1910	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS MUNICIPALES 1887	
ALTURA CORNISA: 19 m	
ESTILO: MODERNISMO	
PROTECCION: NIVEL 2 - SINGULAR	
ARQUITECTO: MANUEL GARCIA	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 59152 24	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	
<input type="checkbox"/> INFERIOR: P. BAJA	
<input type="checkbox"/> CENTRAL: 4 PLANTAS	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR: 1 REMATE	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES: 3 / 2
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA: PLANA	
BUHARDILLAS: NO	
MANSARDAS: NO	
AZOTEA (%): 100%	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA: <input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE	
REMATE: <input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO	
VOLADIZO: <input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR	
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA): <input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO	
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: III-1	ALTURA CORNISA: B+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1914	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1912	
ALTURA CORNISA: 17,5 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO: MANUEL PERIS	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 59152 23	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	
<input type="checkbox"/> INFERIOR: P. BAJA	
<input type="checkbox"/> CENTRAL: 4 PLANTAS	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR: 1 REMATE	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES: 3 / 2
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA: PLANA	
BUHARDILLAS: NO	
MANSARDAS: NO	
AZOTEA (%): 100%	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA: <input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE	
REMATE: <input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO	
VOLADIZO: <input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR	
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA): <input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO	
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: III-1	ALTURA CORNISA: B+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1914	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1912	
ALTURA CORNISA: 17,5 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO: MANUEL PERIS	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 59152 22	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	
<input type="checkbox"/> INFERIOR: P. BAJA	
<input type="checkbox"/> CENTRAL: 4 PLANTAS	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR: 1 REMATE	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES: 3 / 2
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA: PLANA	
BUHARDILLAS: NO	
MANSARDAS: NO	
AZOTEA (%): 100%	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA: <input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE	
REMATE: <input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO	
VOLADIZO: <input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR	
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA): <input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO	
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	



BLOQUE NORMATIVO: III-1	ALTURA CORNISA: (B+E)+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1923	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1912	
ALTURA CORNISA: 19 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO: JOSE PERIS	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 59152 21	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	
<input type="checkbox"/> INFERIOR: P. BAJA	
<input type="checkbox"/> CENTRAL: 4 PLANTAS	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR: 1 REMATE	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES: 3 / 2
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA: PLANA	
BUHARDILLAS: NO	
MANSARDAS: NO	
AZOTEA (%): 100%	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA: <input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE	
REMATE: <input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO	
VOLADIZO: <input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR	
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA): <input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO	
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: III-1	ALTURA CORNISA: (B+E)+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1914	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1912	
ALTURA CORNISA: 19 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO: MANUEL GARCIA	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 59152 20	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	
<input type="checkbox"/> INFERIOR: P. BAJA	
<input type="checkbox"/> CENTRAL: 4 PLANTAS	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR: 1 REMATE	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES: 5
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA: PLANA	
BUHARDILLAS: NO	
MANSARDAS: NO	
AZOTEA (%): 100%	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA: <input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE	
REMATE: <input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO	
VOLADIZO: <input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR	
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA): <input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO	
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: III-1		ALTURA CORNISA: B+III	
DATOS URBANÍSTICOS			
AÑO CONSTRUCCION: 1929			
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1912			
ALTURA CORNISA: 18 m			
ESTILO: NO CATALOGADO			
PROTECCION: NO			
ARQUITECTO: NO CONSTA			
DATOS CATASTRALES			
REFERENCIA CATASTRAL: 59152 19			
DATOS PATRIMONIALES			
FACHADA PRINCIPAL:			
COMPOSICION:			
Nº FRANJAS <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3			
<input type="checkbox"/> INFERIOR:			
<input type="checkbox"/> CENTRAL:			
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:			
EJES			
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO		Nº EJES:	
CHAFLAN		Nº EJES:	
CUBIERTA:			
BUHARDILLAS:			
MANSARDAS:			
AZOTEA (%):			
PORTAL DE ACCESO			
ALTURA: <input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE			
REMATE: <input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO			
VOLADIZO: <input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR			
ELEMENTOS DESTACABLES			
BARANDILLA:			
(SIGNIFICADA): <input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO			
MIRADOR:			
VENTANAS:			
CUBREPERSIANAS:			
BALCONES:			



BLOQUE NORMATIVO: III-1		ALTURA CORNISA: (B+E)+III	
DATOS URBANÍSTICOS			
AÑO CONSTRUCCION: 1915			
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1912			
ALTURA CORNISA: 19 m			
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO			
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL			
ARQUITECTO: LORENZO CRIADO			
DATOS CATASTRALES			
REFERENCIA CATASTRAL: 59152 18			
DATOS PATRIMONIALES			
FACHADA PRINCIPAL:			
COMPOSICION:			
Nº FRANJAS <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3			
<input type="checkbox"/> INFERIOR:			
<input type="checkbox"/> CENTRAL:			
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:			
EJES			
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO		Nº EJES:	
CHAFLAN		Nº EJES:	
CUBIERTA:			
BUHARDILLAS:			
MANSARDAS:			
AZOTEA (%):			
PORTAL DE ACCESO			
ALTURA: <input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE			
REMATE: <input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO			
VOLADIZO: <input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR			
ELEMENTOS DESTACABLES			
BARANDILLA:			
(SIGNIFICADA): <input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO			
MIRADOR:			
VENTANAS:			
CUBREPERSIANAS:			
BALCONES:			

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: III-1	ALTURA CORNISA: (B+E)+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1926	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1912	
ALTURA CORNISA: 19 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO: LORENZO CRIADO	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 59152 17	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: III-1	ALTURA CORNISA: (B+E)+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1925	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1912	
ALTURA CORNISA: 19 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO: LORENZO CRIADO	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 59152 16	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	



BLOQUE NORMATIVO: III-1	ALTURA CORNISA: (B+E)+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1925	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1912	
ALTURA CORNISA: 19 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO: LORENZO CRIADO	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 59152 15	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA: <input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE	
REMATE: <input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO	
VOLADIZO: <input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR	
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA): <input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO	
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	



BLOQUE NORMATIVO: III-1	ALTURA CORNISA: B+II
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1924	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1912	
ALTURA CORNISA: 12 m	
ESTILO: NO CATALOGADO	
PROTECCION: NO	
ARQUITECTO: LORENZO CRIADO	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 59152 14	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA: <input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE	
REMATE: <input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO	
VOLADIZO: <input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR	
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA): <input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO	
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	



BLOQUE NORMATIVO: III-1	ALTURA CORNISA: (B+E)+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1923	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1912	
ALTURA CORNISA: 18 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO: JOSE PERIS	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 59152 13-12	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: II	ALTURA CORNISA: B-III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1900	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS MUNICIPALES 1887	
ALTURA CORNISA: 14.5 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 60164 08	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: II	ALTURA CORNISA: B-III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1903	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS MUNICIPALES 1887	
ALTURA CORNISA: 14.5 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 60164 09	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEÁ (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	



BLOQUE NORMATIVO: II	ALTURA CORNISA: B-III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1903	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS MUNICIPALES 1887	
ALTURA CORNISA: 14.5 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 60164 10	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEÁ (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	



BLOQUE NORMATIVO: III-2	ALTURA CORNISA: B+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1926	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1925	
ALTURA CORNISA: 14.5 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 60164 11	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: II	ALTURA CORNISA: B+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1910	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS MUNICIPALES 1887	
ALTURA CORNISA: 14.5 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 60168 06	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: V	ALTURA CORNISA: B-III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1993	
PERIODO ORDENACION: PLAN GENERAL DE VALENCIA 1950 O POSTERIOR	
ALTURA CORNISA: 14.5 m	
ESTILO: NO CATALOGADO	
PROTECCION: NO	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 60168 07	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: III-1	ALTURA CORNISA: B-III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1915	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1912	
ALTURA CORNISA: 14.5 m	
ESTILO: NO CATALOGADO	
PROTECCION: NO	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 60168 08	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: IV	ALTURA CORNISA: B+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1935	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1929	
ALTURA CORNISA: 14,5 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 60168 09	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: II	ALTURA CORNISA: B+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1900	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS MUNICIPALES 1887	
ALTURA CORNISA: 14,5 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 60168 10	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: III-1	ALTURA CORNISA: B+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1916	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1912	
ALTURA CORNISA: 14.5 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 60153 10	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	



BLOQUE NORMATIVO: V	ALTURA CORNISA: B+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1998	
PERIODO ORDENACION: PLAN GENERAL DE VALENCIA 1950 O POSTERIOR	
ALTURA CORNISA: 14.5 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 60153 11	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	



BLOQUE NORMATIVO: III-1	ALTURA CORNISA: B+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1920	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1912	
ALTURA CORNISA: 14,5 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 60153 12	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO Nº EJES:	
CHAFLAN Nº EJES:	
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA: <input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE	
REMATE: <input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO	
VOLADIZO: <input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR	
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA): <input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO	
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: III-1	ALTURA CORNISA: B+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1915	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1912	
ALTURA CORNISA: 14,5 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 60153 13	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO Nº EJES:	
CHAFLAN Nº EJES:	
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA: <input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE	
REMATE: <input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO	
VOLADIZO: <input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR	
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA): <input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO	
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: III-1	ALTURA CORNISA: B+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1907	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1912	
ALTURA CORNISA: 14,5 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 60153 14	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	



BLOQUE NORMATIVO: III-1	ALTURA CORNISA: B+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1917	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1912	
ALTURA CORNISA: 14,5 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 60153 15	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: III-1	ALTURA CORNISA: B+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1900	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1912	
ALTURA CORNISA: 14.5 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 60153 16	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: III-2	ALTURA CORNISA: B+IV
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1925	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1925	
ALTURA CORNISA: 18 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 57134 06	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	



BLOQUE NORMATIVO: III-2	ALTURA CORNISA: B+V
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1925	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1925	
ALTURA CORNISA: 20,5 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 57134 07	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	



BLOQUE NORMATIVO: IV	ALTURA CORNISA: B+V
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1930	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1929	
ALTURA CORNISA: 20,5 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 57134 08	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: IV	ALTURA CORNISA: B-IV
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1930	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1929	
ALTURA CORNISA: 18 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 57134 09	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: IV	ALTURA CORNISA: B-IV
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1933	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1929	
ALTURA CORNISA: 18 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 57134 10	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: IV	ALTURA CORNISA: B+IV
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1932	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1929	
ALTURA CORNISA: 18 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 57134 11	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: IV	ALTURA CORNISA: (B-E)+III
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1932	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1929	
ALTURA CORNISA: 18 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 57134 12	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	



BLOQUE NORMATIVO: IV	ALTURA CORNISA: B+IV
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1932	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1929	
ALTURA CORNISA: 18 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 57134 13	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

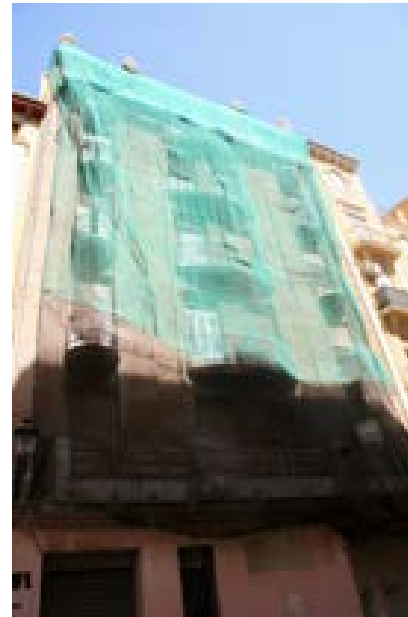
BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: IV	ALTURA CORNISA: B+V
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1932	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1929	
ALTURA CORNISA: 20.5 m	
ESTILO: ECLECTICISMO ACADÉMICO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 57134 14	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



BLOQUE NORMATIVO: IV	ALTURA CORNISA: B+V
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1940	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1929	
ALTURA CORNISA: 20,5 m	
ESTILO: MODERNISMO	
PROTECCION: NIVEL 3 - AMBIENTAL	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 57134 15	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------



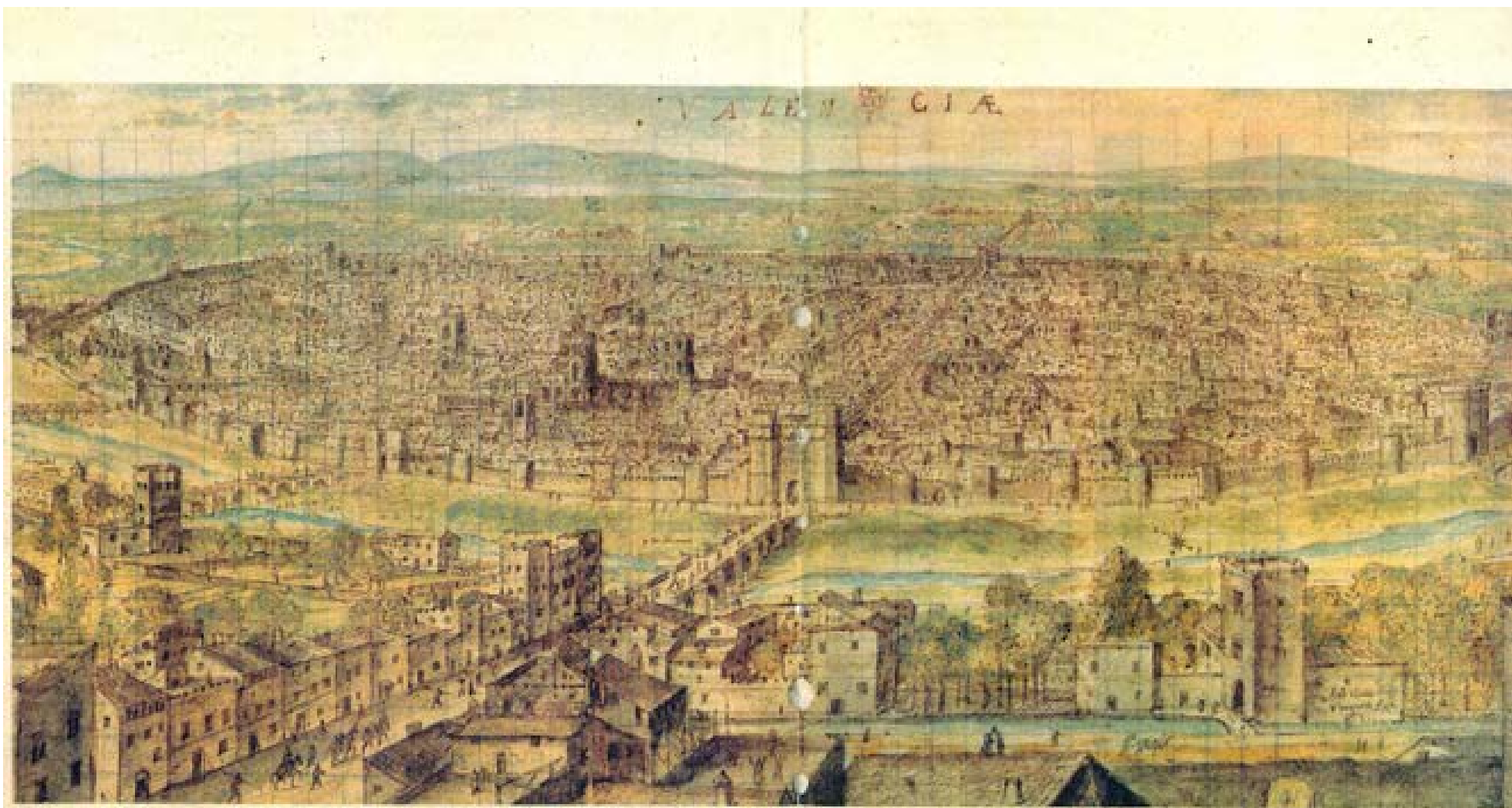
BLOQUE NORMATIVO: IV	ALTURA CORNISA: B+V
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCION: 1933	
PERIODO ORDENACION: ORDENANZAS ZONA ENSANCHE 1929	
ALTURA CORNISA: 18 m	
ESTILO: NO CATALOGADO	
PROTECCION: NO	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 57134 16	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	



BLOQUE NORMATIVO: V	ALTURA CORNISA: B+VII+A
DATOS URBANÍSTICOS	
AÑO CONSTRUCCIÓN: 1951	
PERIODO ORDENACION: PLAN GENERAL DE VALENCIA 1950 O POSTERIOR	
ALTURA CORNISA: 24,5 m + ATICO	
ESTILO: NO CATALOGADO	
PROTECCION: NO	
ARQUITECTO:	
DATOS CATASTRALES	
REFERENCIA CATASTRAL: 57134 17	
DATOS PATRIMONIALES	
FACHADA PRINCIPAL:	
COMPOSICION:	
Nº FRANJAS	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> INFERIOR:	
<input type="checkbox"/> CENTRAL:	
<input type="checkbox"/> SUPERIOR:	
EJES	
EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	Nº EJES:
CHAFLAN	Nº EJES:
CUBIERTA:	
BUHARDILLAS:	
MANSARDAS:	
AZOTEA (%):	
PORTAL DE ACCESO	
ALTURA:	<input type="checkbox"/> SIMPLE <input type="checkbox"/> DOBLE
REMATE:	<input type="checkbox"/> DINTEL <input type="checkbox"/> ARCO MEDIO PUNTO <input type="checkbox"/> REBAJADO
VOLADIZO:	<input type="checkbox"/> BALCON <input type="checkbox"/> MIRADOR
ELEMENTOS DESTACABLES	
BARANDILLA:	
(SIGNIFICADA):	<input type="checkbox"/> ESQUINA <input type="checkbox"/> ACCESO
MIRADOR:	
VENTANAS:	
CUBREPERSIANAS:	
BALCONES:	

BAJA	CENTRAL	REMATE
------	---------	--------

**ANEXO II
CARTOGRAFIA HISTORICA DE VALENCIA**



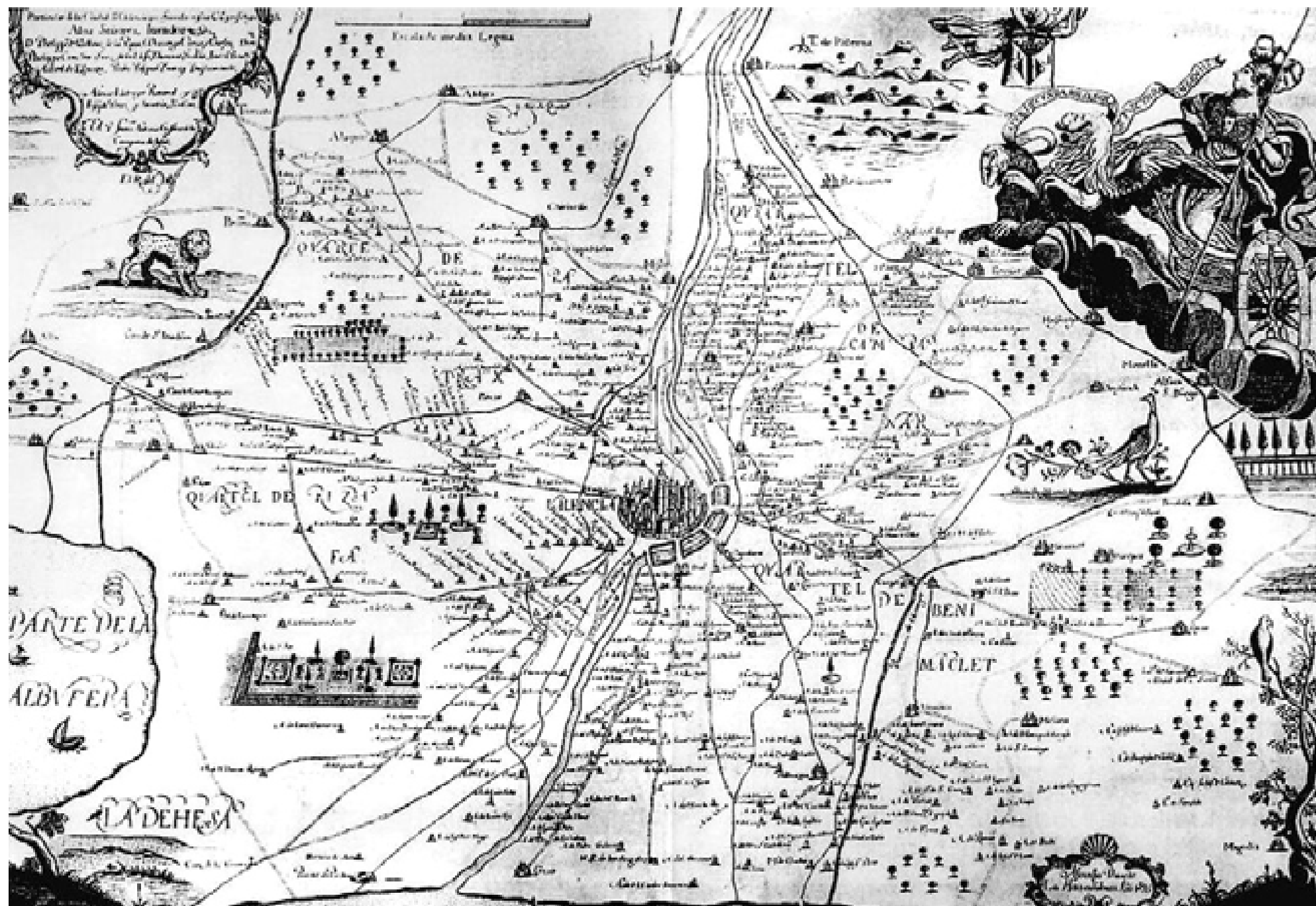
Vista general de Valencia, en el siglo XVI, dibujada por Antonie van den Wijngarde (1563), reproducida en las Ciudades del Siglo de Oro, Madrid, 1981 (BIBL. San Carlos).

60

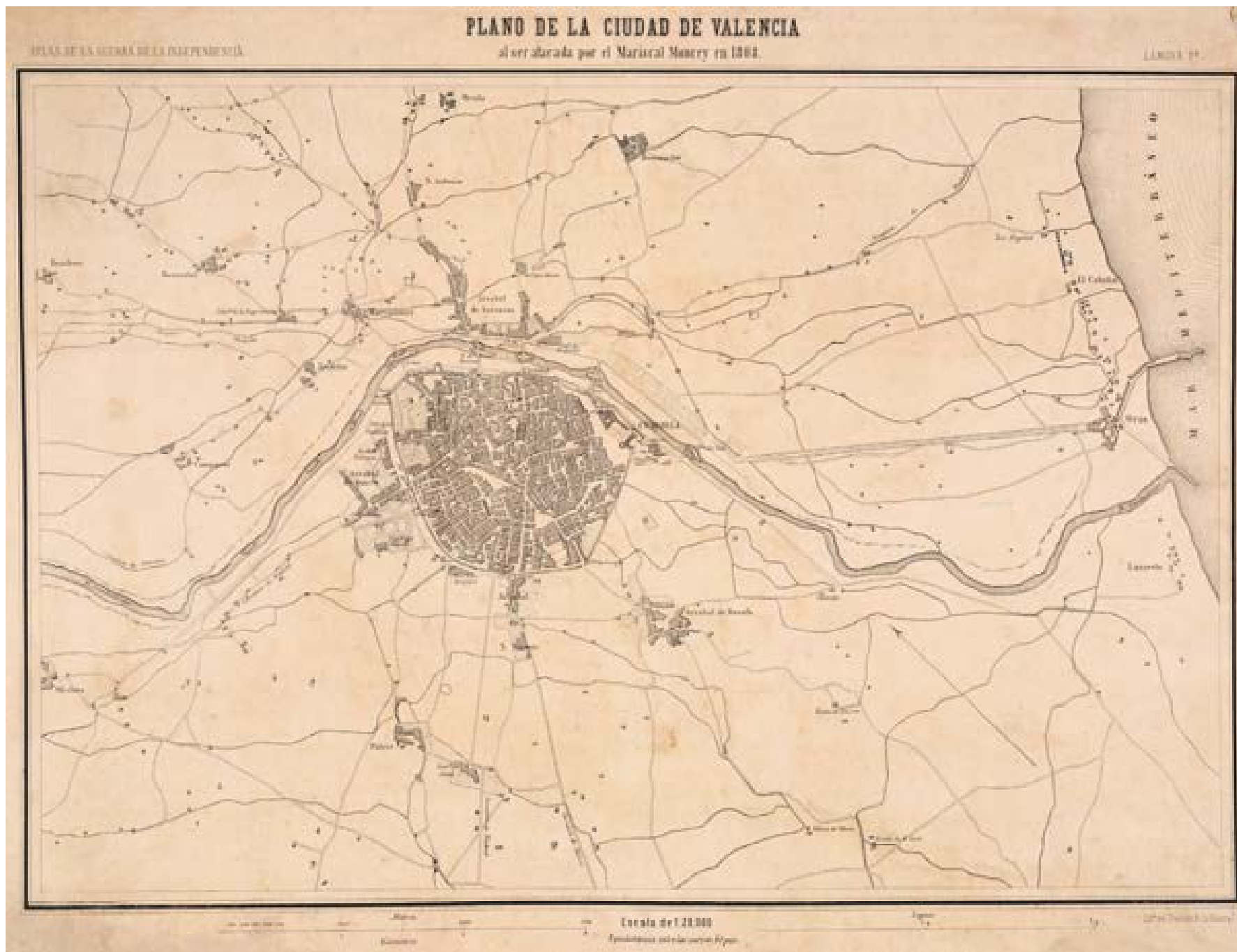
61



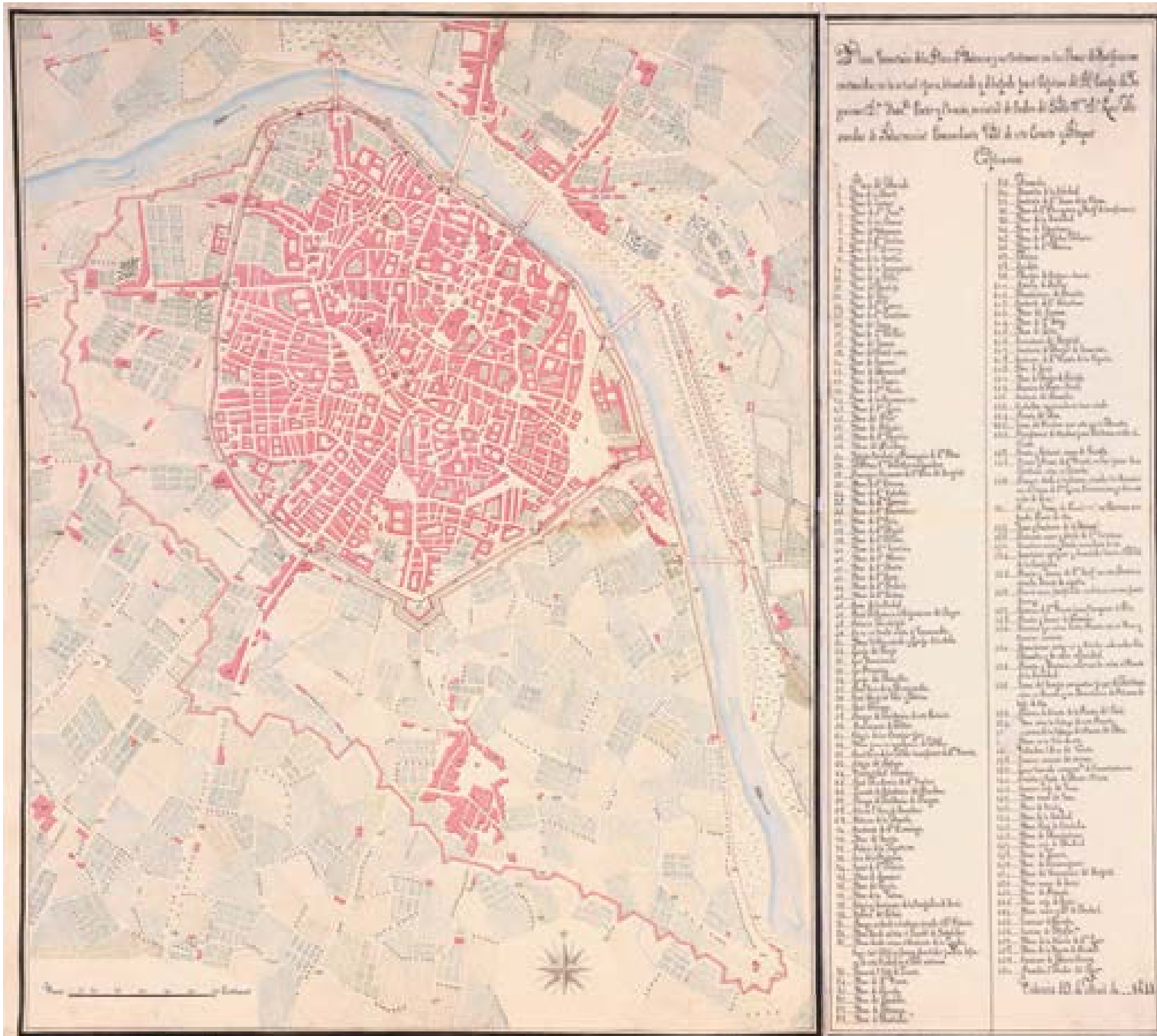
1608. NOBILIS AC REGIA CIVITAS VALENTIE IN HISPANIA. Antonio Manceli.
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



1695. MAPA DE LA HUERTA Y CONTRIBUCIÓN PARTICULAR DE VALENCIA. Antonio Casaus.
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



1808. PLANO DE LA CIUDAD DE VALENCIA al ser atacada por el Mariscal Momey en 1808. Anónimo.
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



1811. PLANO GEOMÉTRICO DE LA PLAZA DE VALENCIA Y SUS CONTORNOS CON LAS OBRAS DE FORTIFICACIÓN. Real Cuerpo de Ingenieros. Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



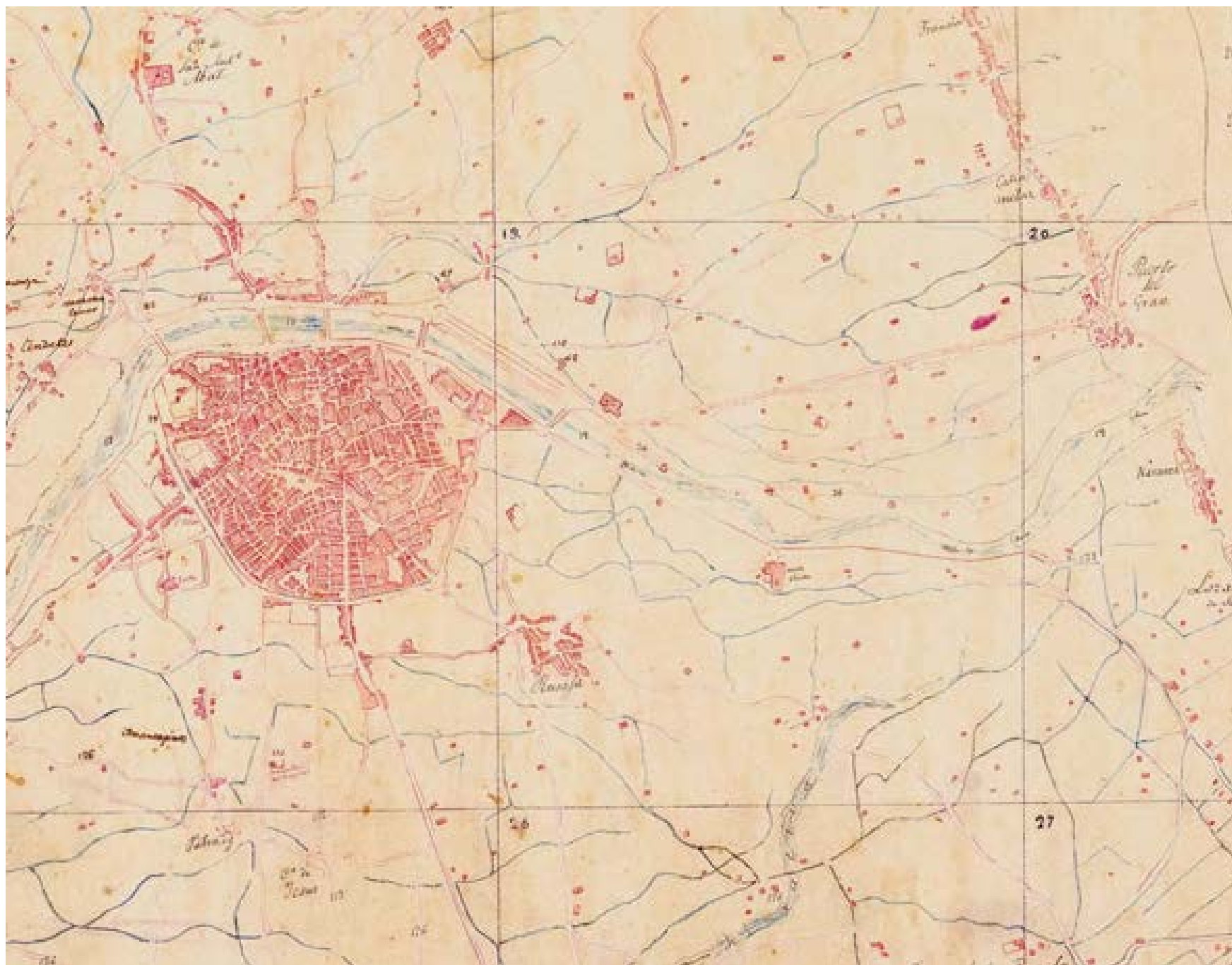
Ampliación del ámbito de Russafa. 1812. PLAN DU SIÈGE DE VALENCE PAR L'ARMÉE FRANÇAISE D'ARAGON EN 1811. Dumoulin, capitán artillería. Fuente: E.p. sobre Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



1812. PLAN DU SIÈGE DE VALENCE PAR L'ARMÉE FRANÇAISE D'ARAGON EN 1811. Dumoulin, capitán de artillería.
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



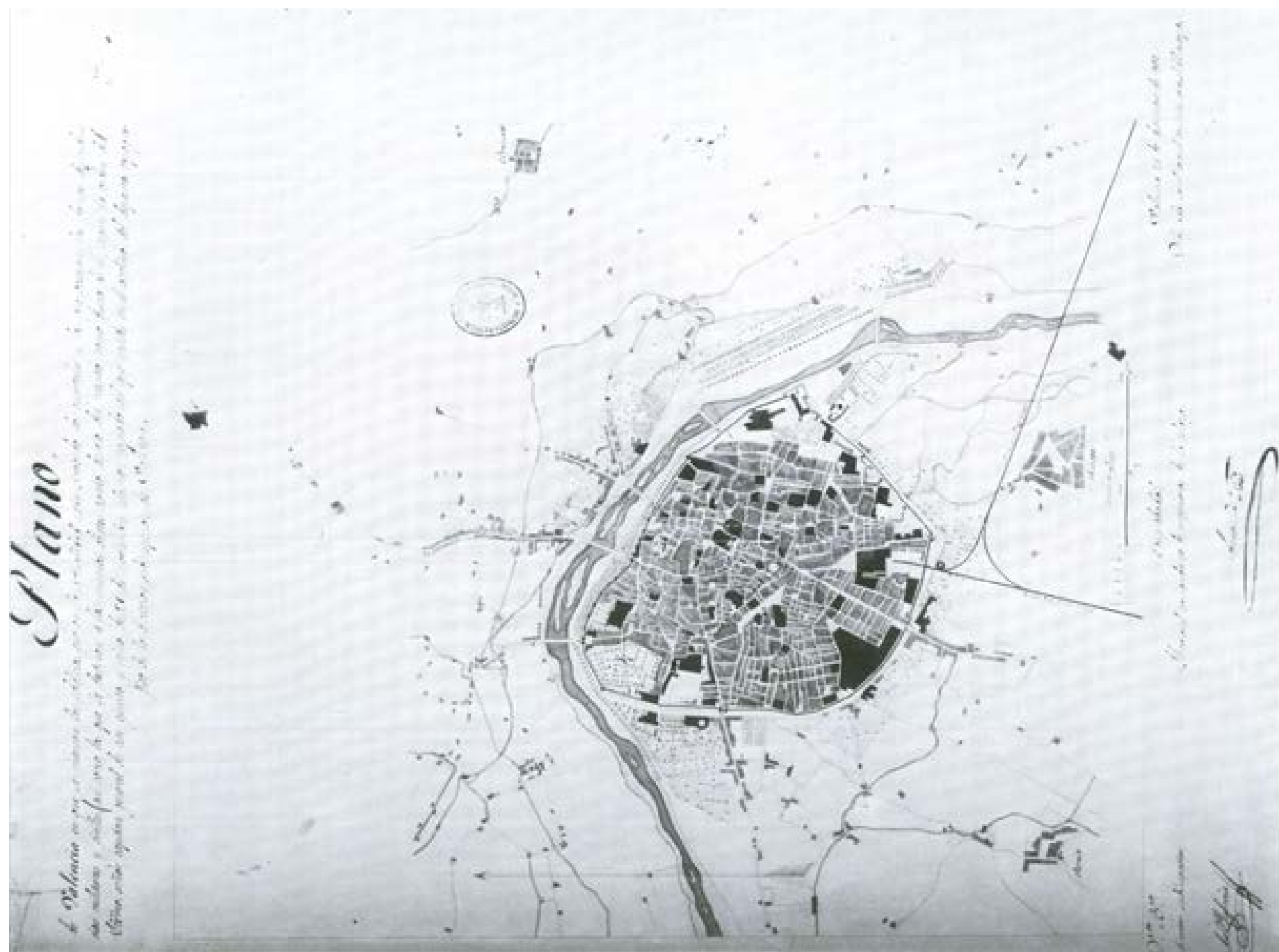
Ampliación del ámbito de Russafa. 1821. DESCRIPCIÓN TOPOGRÁFICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA DEL CID. Cristóbal Sales.
Fuente: E.p. sobre Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



1821. DESCRIPCIÓN TOPOGRÁFICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA DEL CID. Cristóbal Sales.
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



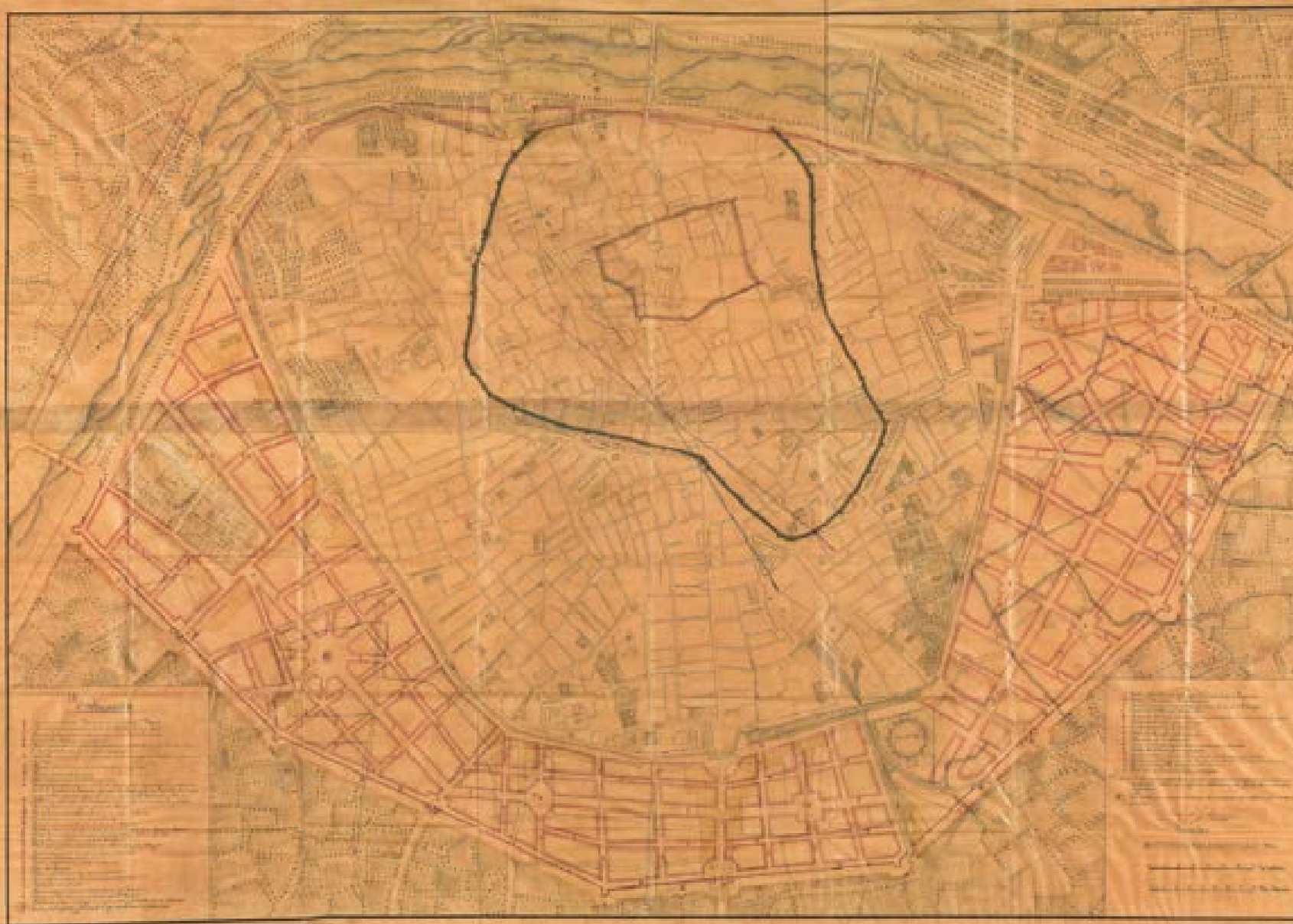
1853. PLANO GEOMÉTRICO Y TOPOGRÁFICO DE LA CIUDAD DE VALENCIA DEL CID. Vicente Montero de Espinosa, Coronel de Ingenieros.
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



1855. PLANO DE VALENCIA en que se marcan todas las dependencias militares y civiles. Manuel Perales, Coronel de Ingenieros.
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.

PROYECTO GENERAL DEL ENSANCHE DE LA CIUDAD DE VALENCIA

Formado de orden de un Excmo Ayuntamiento por los Arquitectos D Sebastian Monleón D Antonio Sancho y D Timoteo Calvo



1858. PROYECTO GENERAL DEL ENSANCHE DE LA CIUDAD DE VALENCIA. S. Monleón, A. Sancho y T. Calvo.
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.

PLANO TOPOGRAFICO DE LA CIUDAD DE VALENCIA DEL CID.

Levantado en 1852 por el Ingeniero Vte. Montero de Espinosa, verificado por el Ingeniero de Topografía Sr. Ramón M^o Ximénez. Verificado por el Ingeniero Sr. Ramón M^o Ximénez. Verificado por el Ingeniero Sr. Ramón M^o Ximénez.



1860. PLANO TOPOGRÁFICO DE LA CIUDAD DE VALENCIA DEL CID, levantado en 1852 por el Ingeniero Vte. Montero de Espinosa, verificado Ramón M^o Ximénez. Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



1869. PLANO DE VALENCIA. Cuerpo de Ingenieros del Ejército.
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



Ampliación del ámbito de Russafa. 1883. PLANO DE VALENCIA y sus alrededores. Cuerpo de Estado Mayor del Ejército.
Fuente: E.p. sobre Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



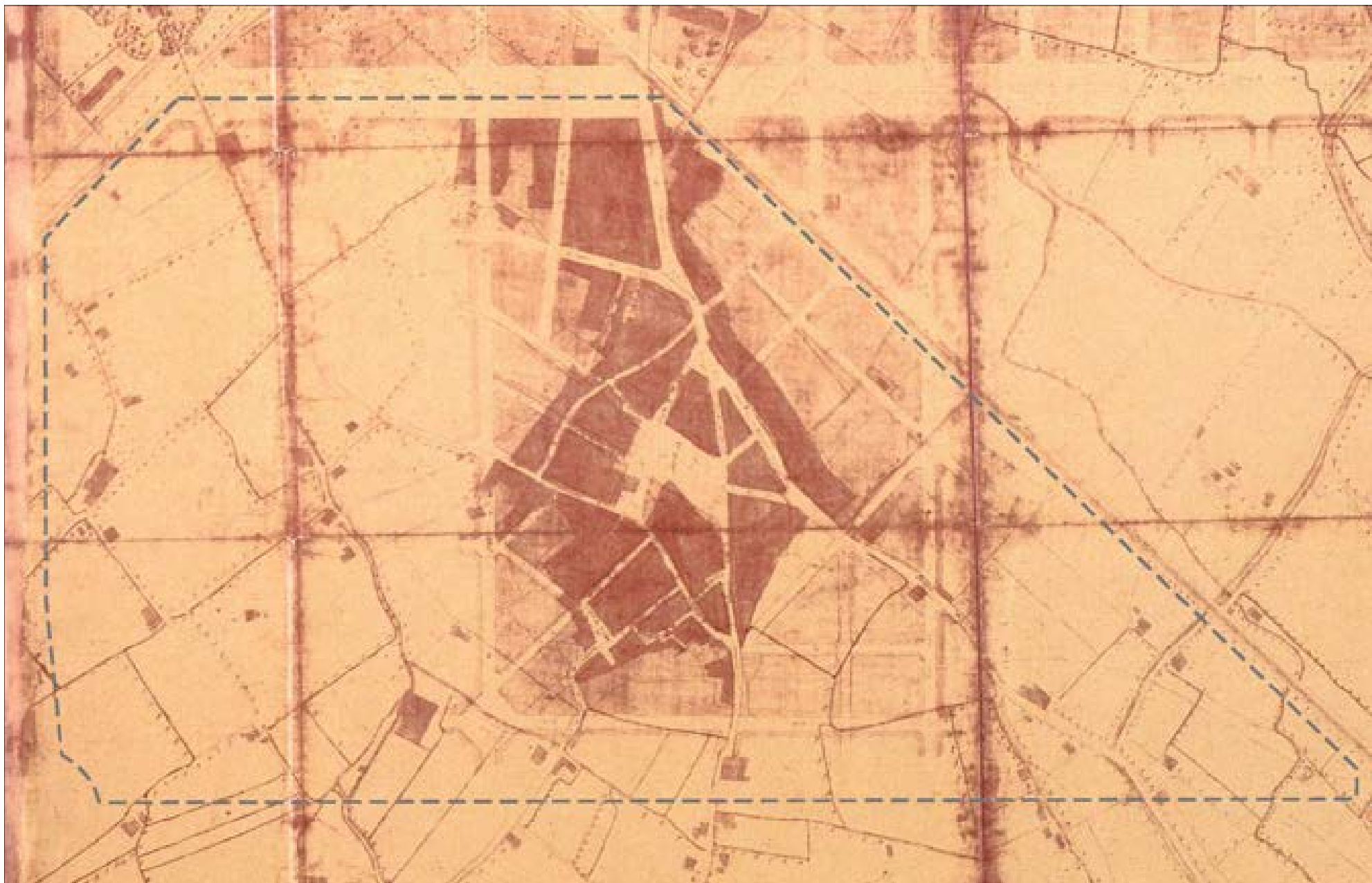
1883. PLANO DE VALENCIA y sus alrededores. Cuerpo de Estado Mayor del Ejército.
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



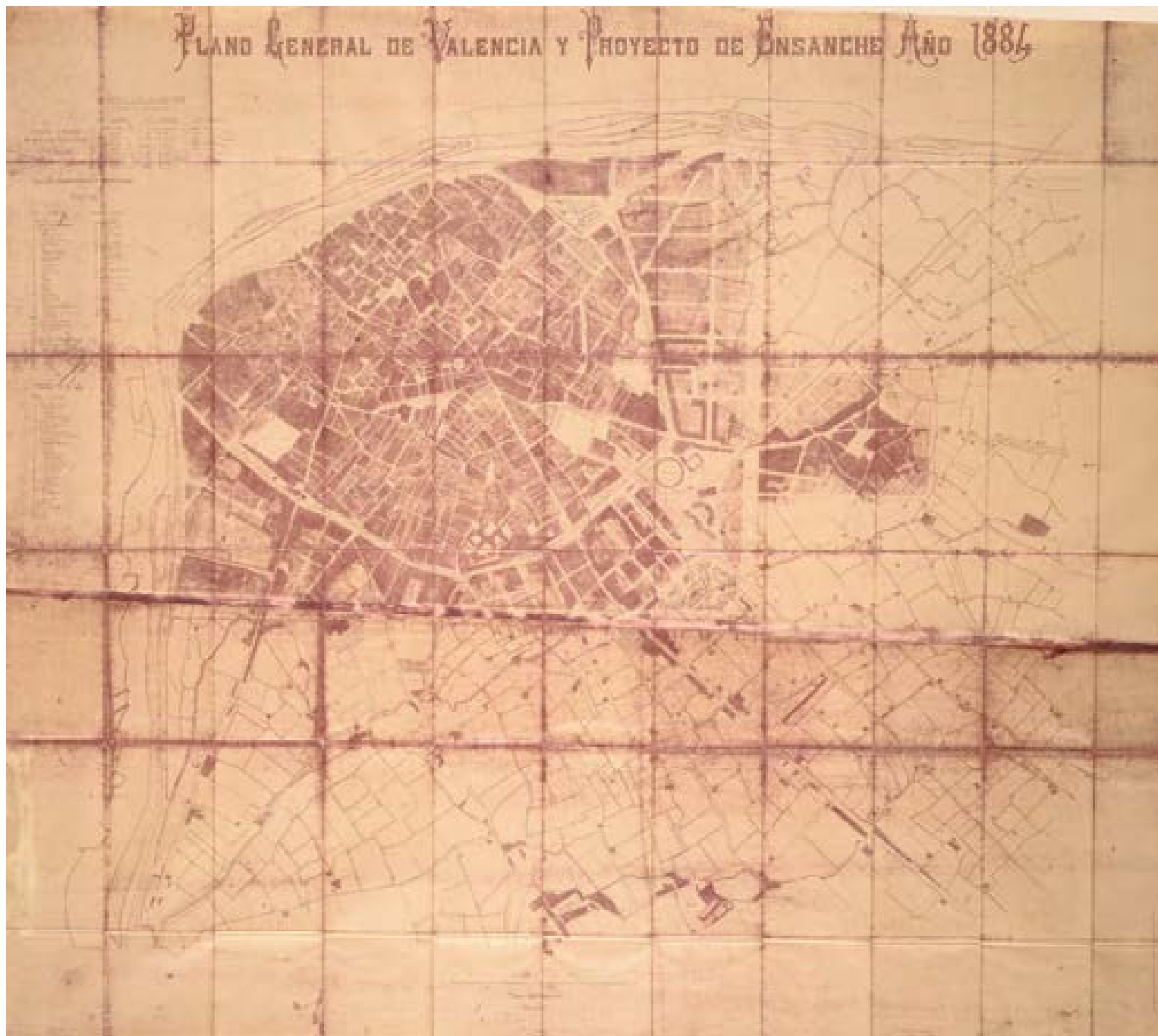
Ampliación del ámbito de Russafa. 1883. PLANO TOPOGRÁFICO DE LA CIUDAD DE VALENCIA Cuerpo de Estado Mayor del Ejército.
Fuente: E.p. sobre Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



1883. PLANO TOPOGRÁFICO DE LA CIUDAD DE VALENCIA Cuerpo de Estado Mayor del Ejército.
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



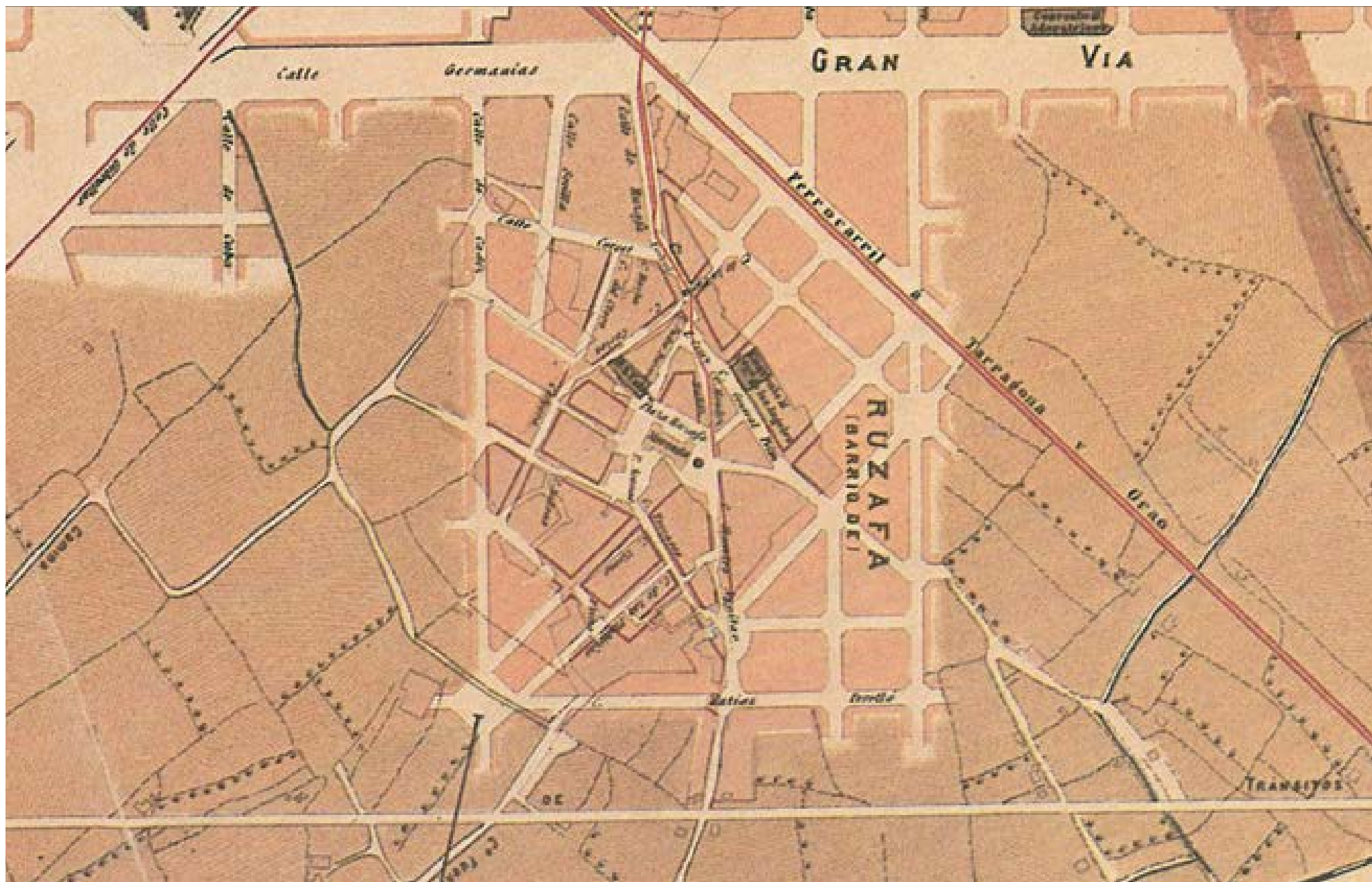
Ampliación del ámbito de Russafa. 1884. PLANO GENERAL DE VALENCIA Y PROYECTO DE ENSANCHE AÑO 1884. Calvo, Ferreres y Arnau.
Fuente: E.p. sobre Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



1884. PLANO GENERAL DE VALENCIA Y PROYECTO DE ENSANCHE AÑO 1884. J. Calvo, L. Ferreres y J.M. Arnau.
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.

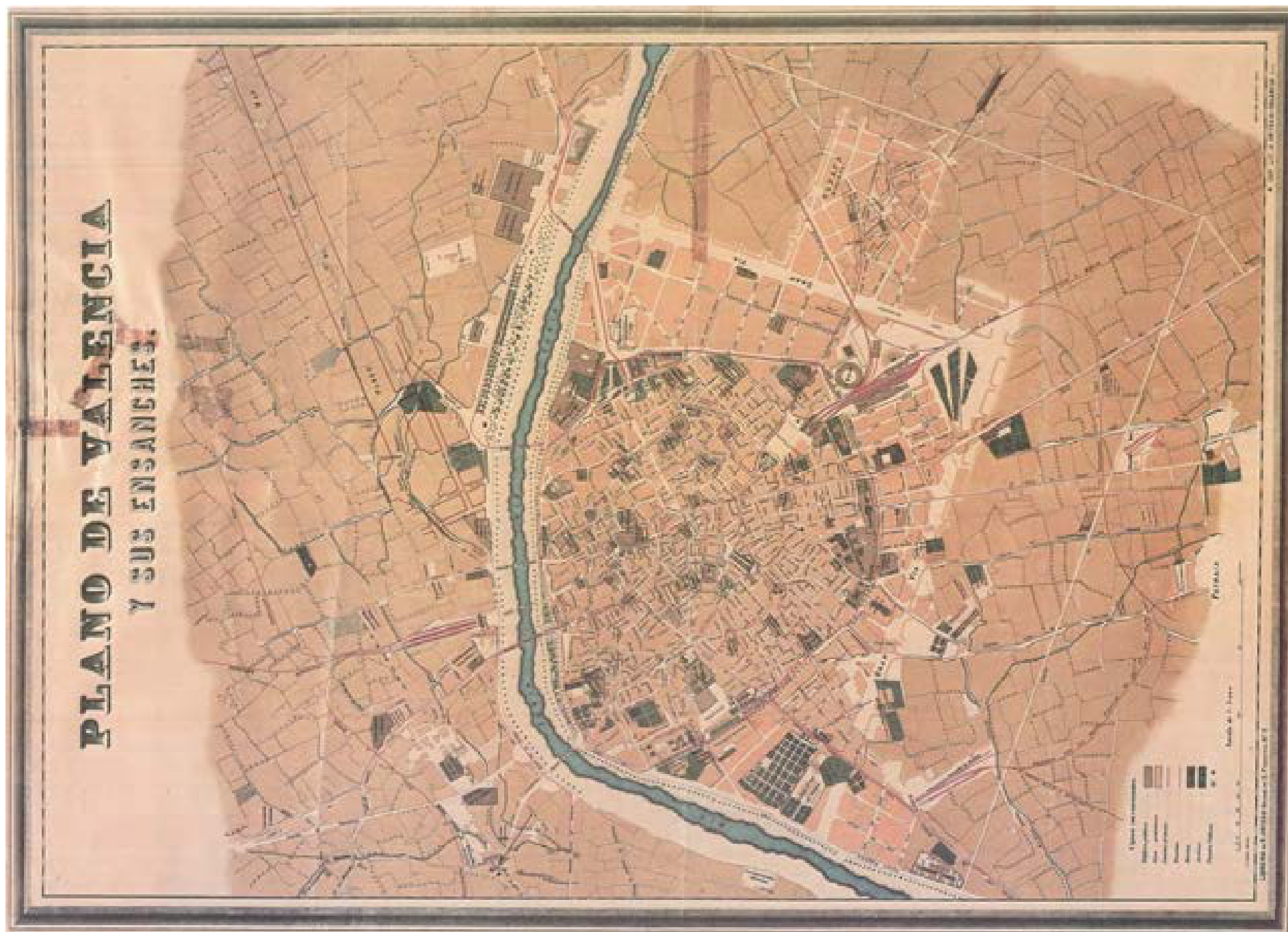


1899. S/T. José M. Cortina Pérez.
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.

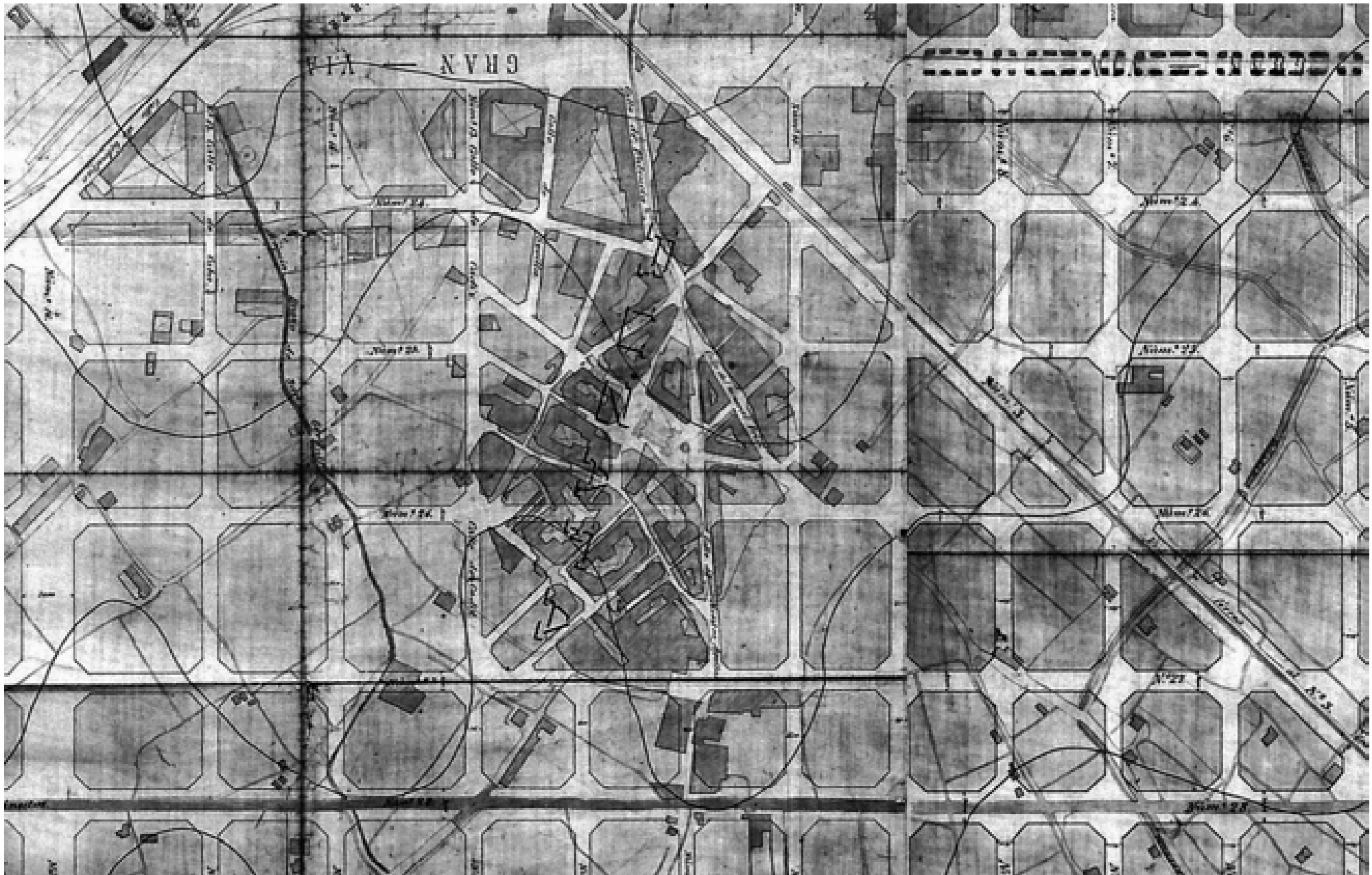


Ampliación del ámbito de Russafa. 1903. PLANO DE VALENCIA Y SUS ENSANCHES. Anónimo.

Fuente: E.p. sobre Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



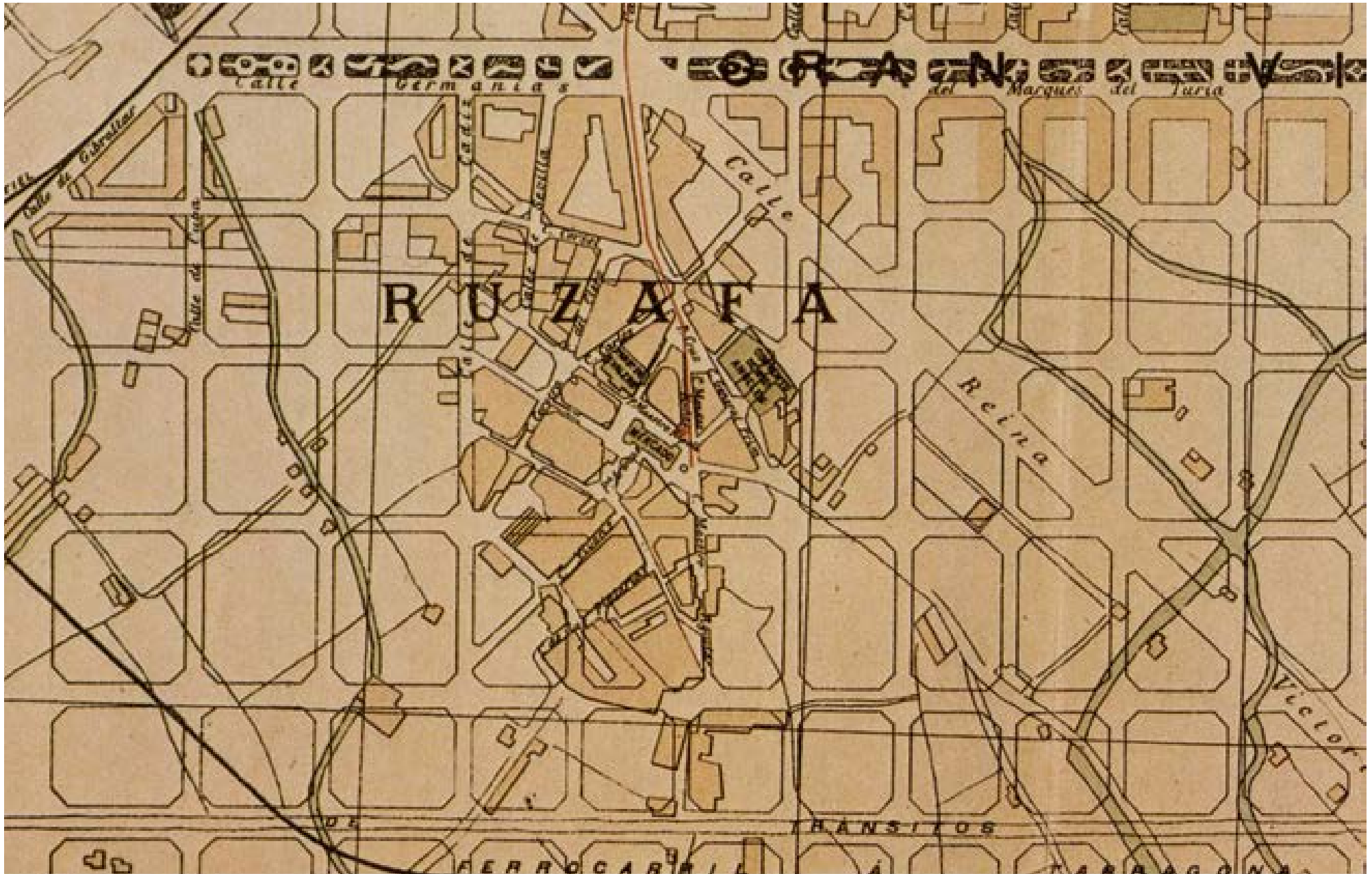
1903. PLANO DE VALENCIA Y SUS ENSANCHES. Anónimo.
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



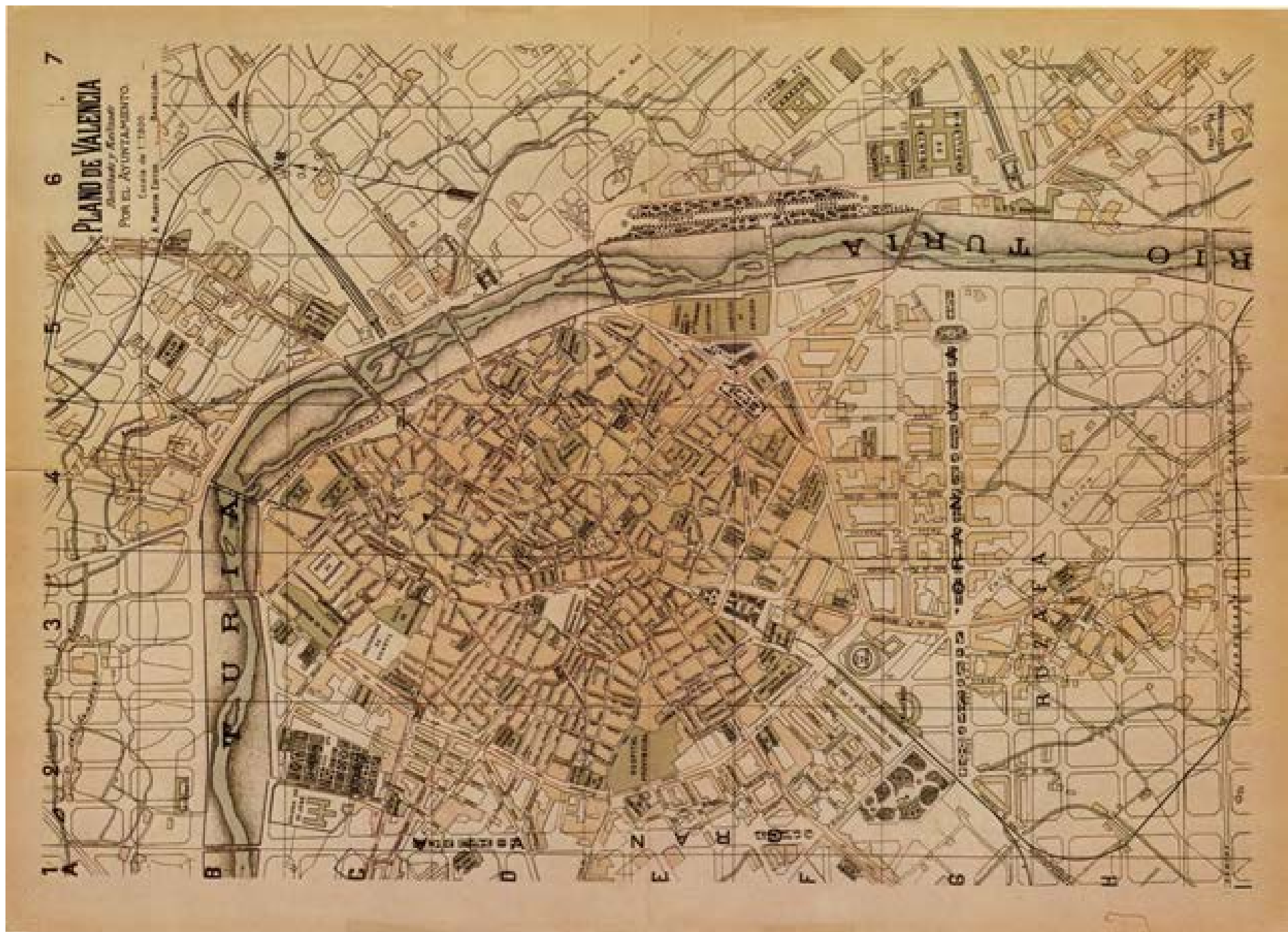
Ampliación del ámbito de Russafa. 1907. PROYECTO DE ENSANCHE DE VALENCIA Y AMPLIACIÓN DEL ACTUAL. Francisco Mora Berenguer. Fuente: E.p. sobre Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



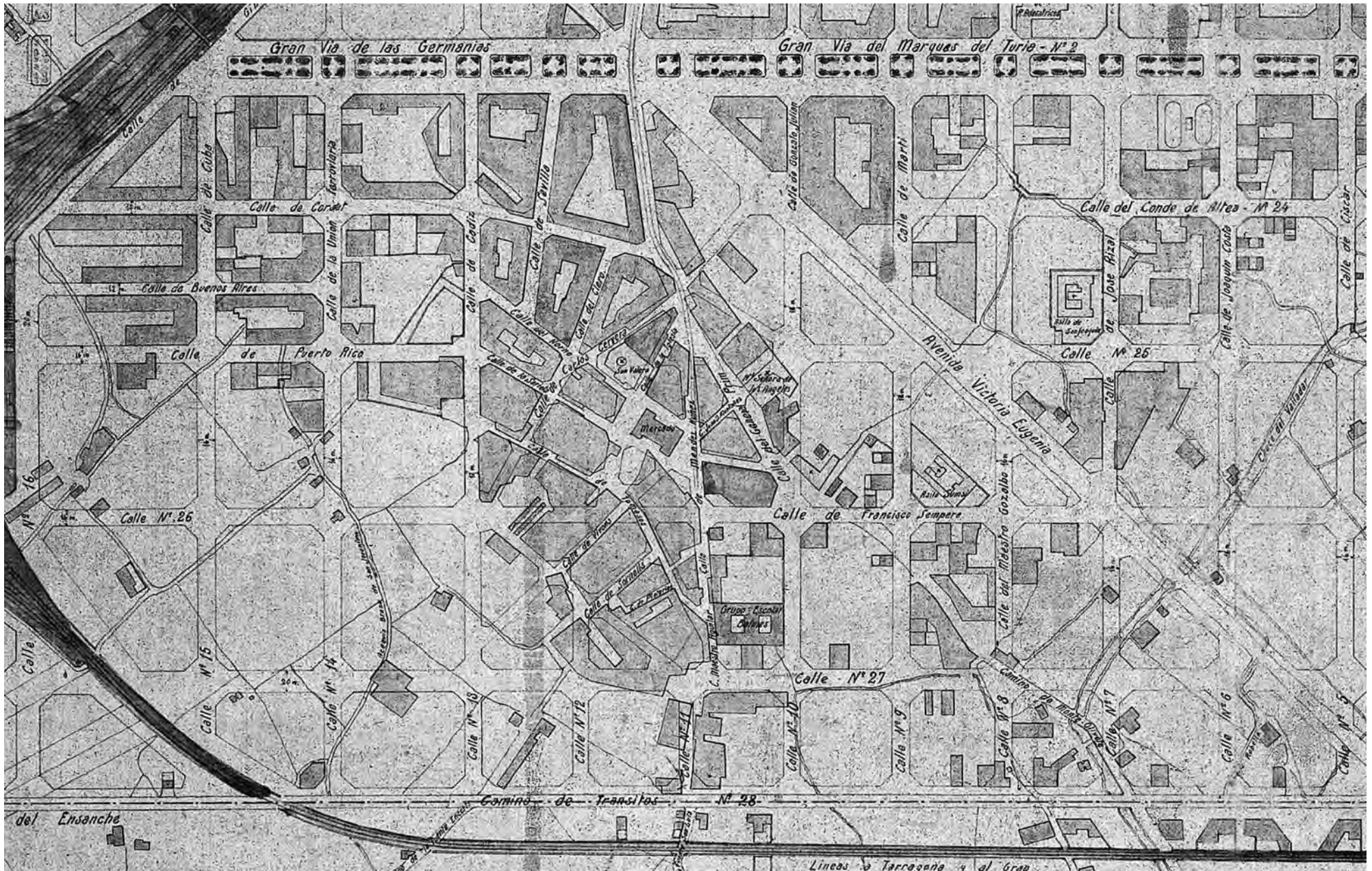
1907. PROYECTO DE ENSANCHE DE VALENCIA Y AMPLIACIÓN DEL ACTUAL. Francisco Mora Berenguer.
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



Ampliación del ámbito de Russafa. 1910. PLANO DE VALENCIA facilitado y revisado POR EL AYUNTAMIENTO. Servicios Municipales.
Fuente: E.p. sobre Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



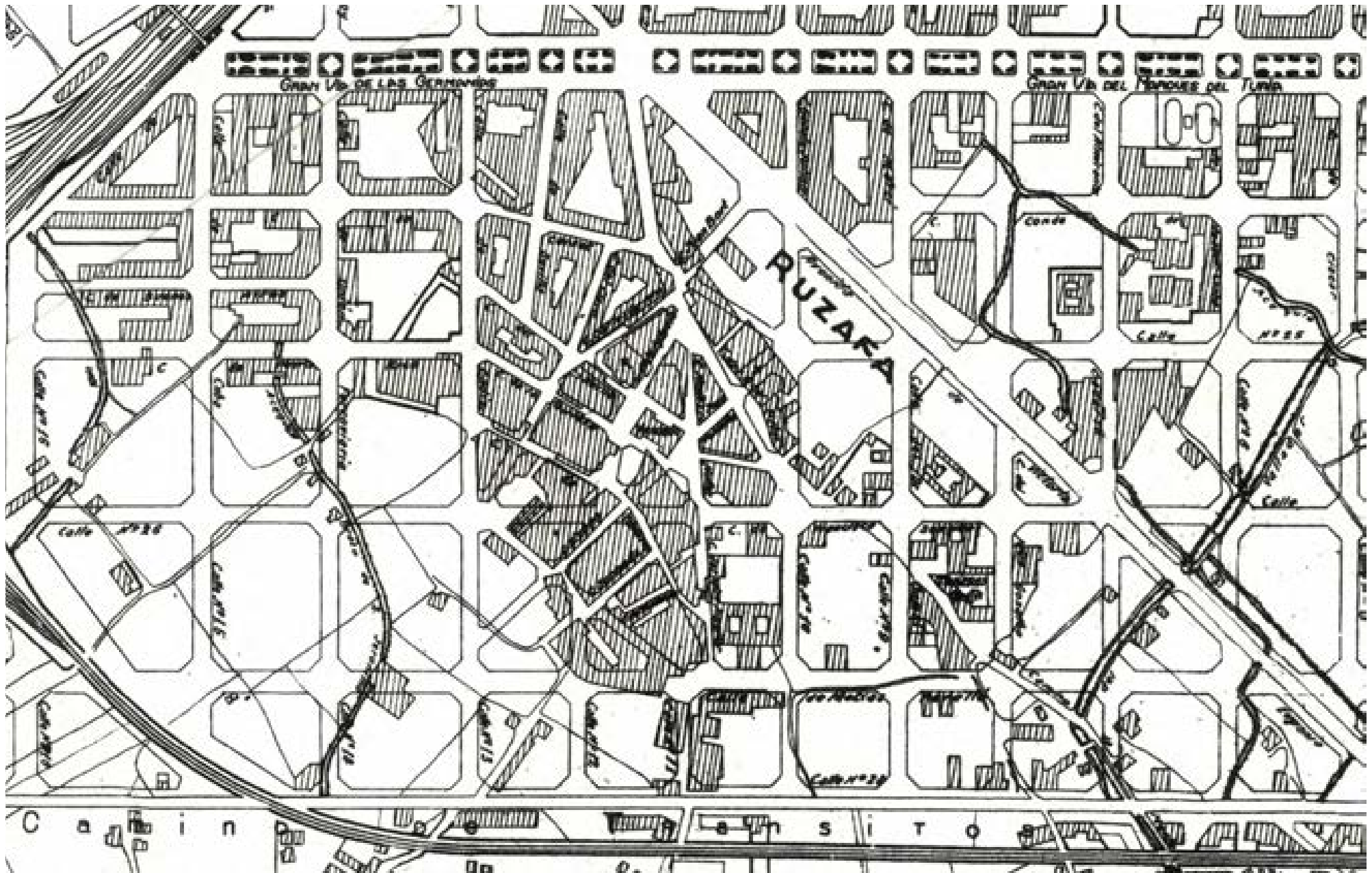
1910. PLANO DE VALENCIA facilitado y revisado POR EL AYUNTAMIENTO. Servicios Municipales.
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



Ampliación del ámbito de Russafa. 1924. PLANO DEL ENSANCHE DE LA CIUDAD DE VALENCIA. Francisco Mora Berenguer.
Fuente: E.p. sobre Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.

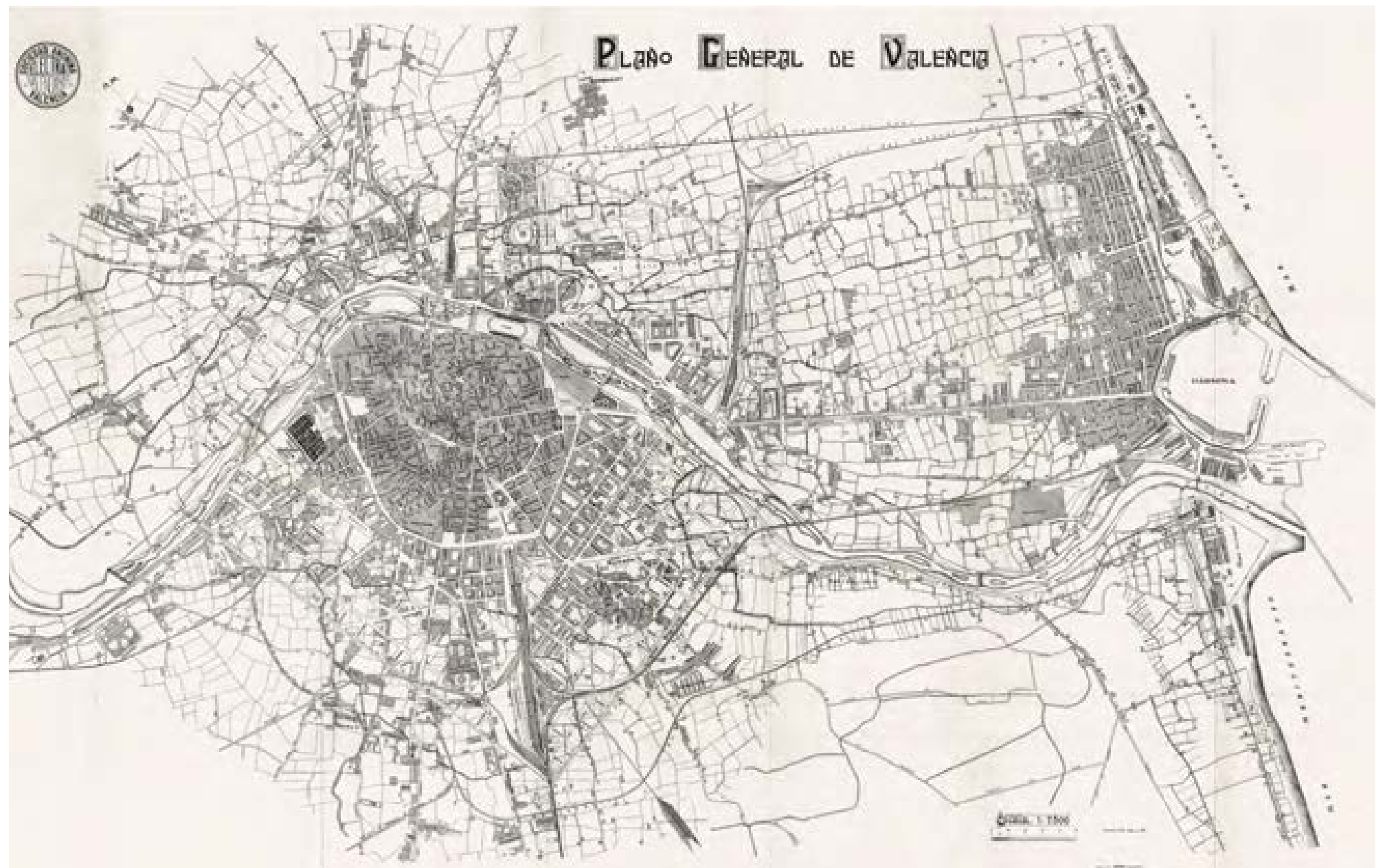


1924. PLANO DEL ENSANCHE DE LA CIUDAD DE VALENCIA. Francisco Mora Berenguer.
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.

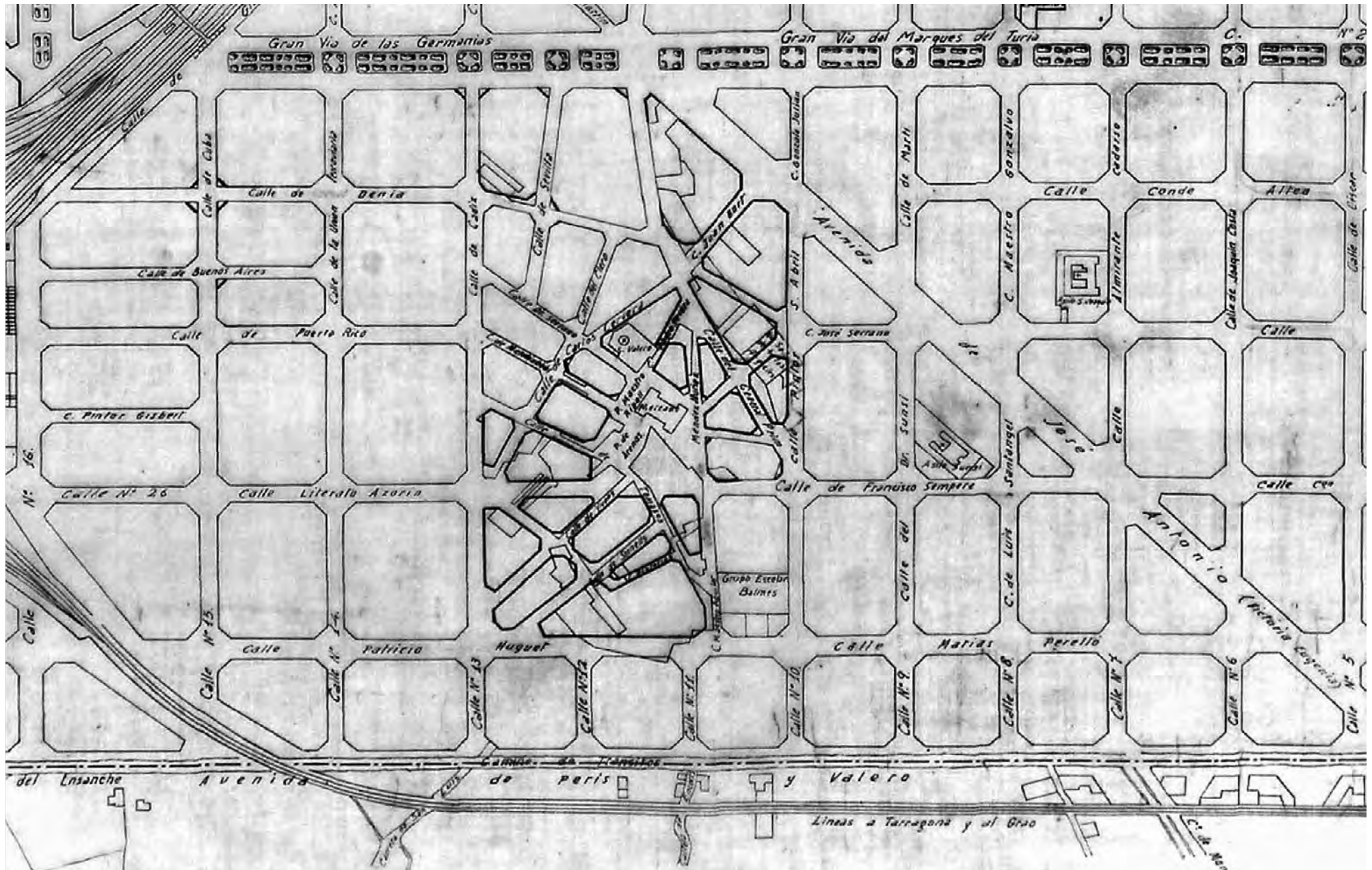


Ampliación del ámbito de Russafa. 1925. PLANO GENERAL DE VALENCIA. Anónimo.

Fuente: E.p. sobre Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



1925. PLANO GENERAL DE VALENCIA. Anónimo.
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.



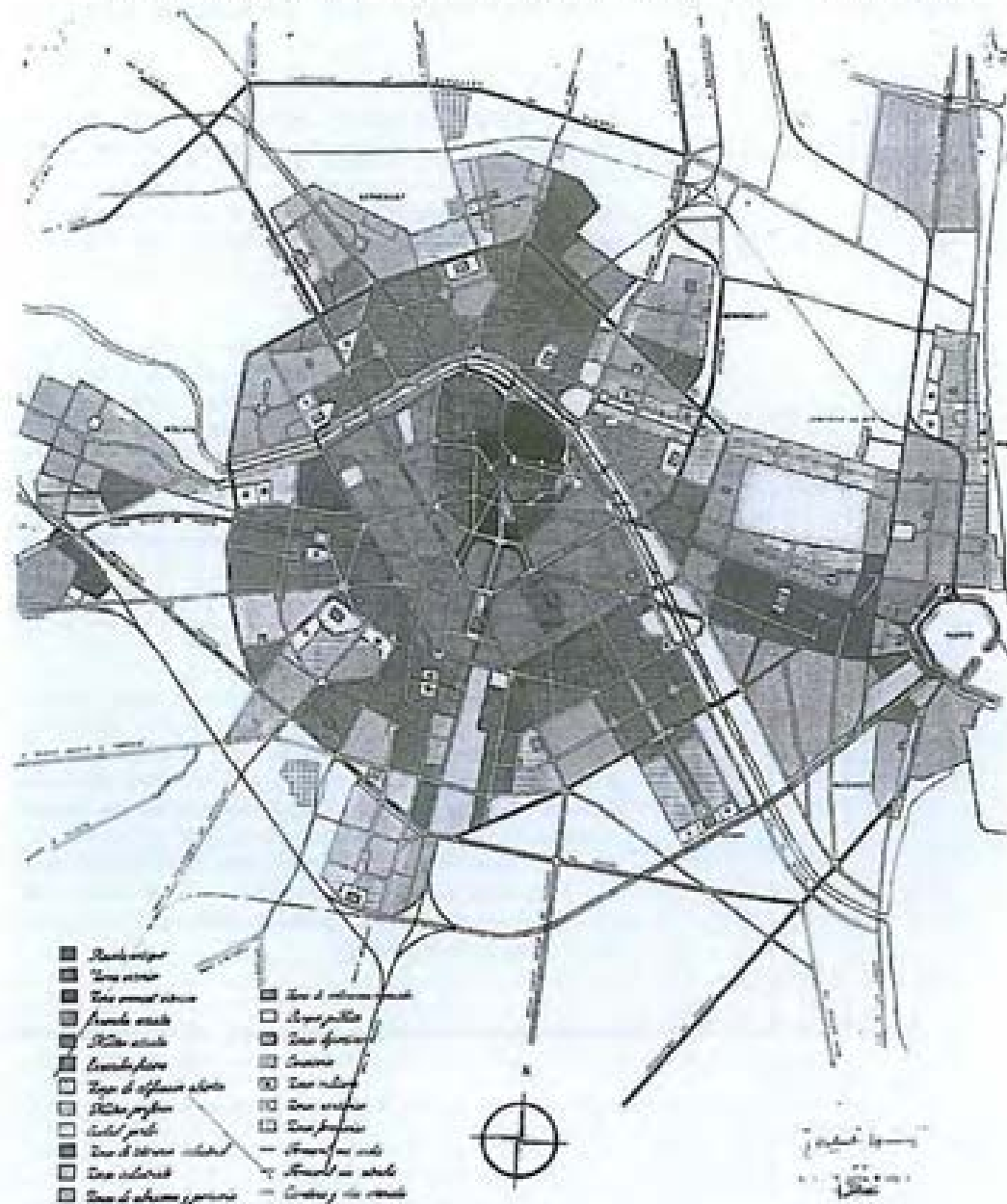
Ampliación del ámbito de Russafa. 1939. PLANO DE VALENCIA. Javier Goerlich Lleó.

Fuente: E.p. sobre Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.

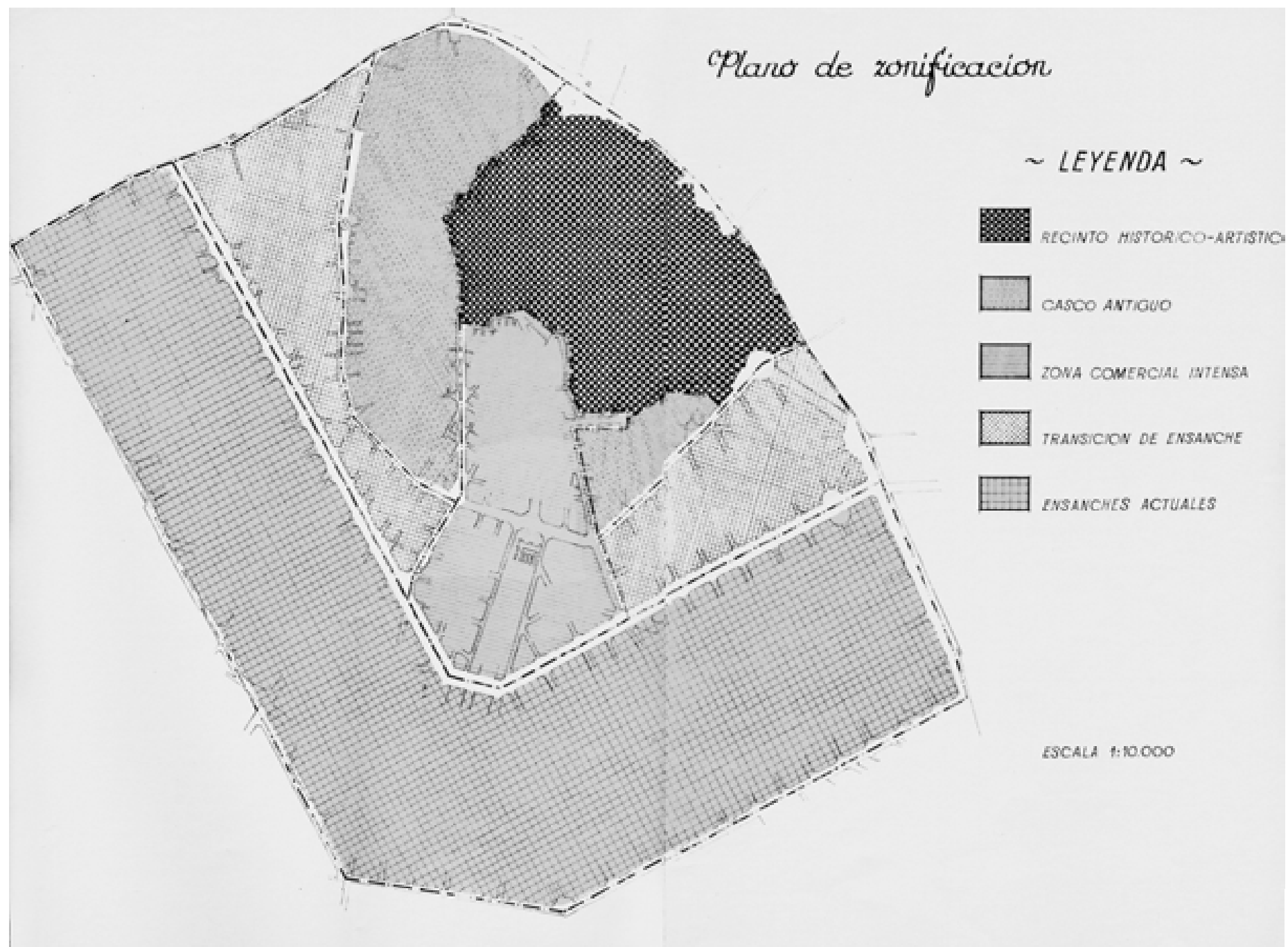


1939. PLANO DE VALENCIA. Javier Goerlich Lleó.
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944), de A.Llopis, L.Perdigón y F.Taberner.

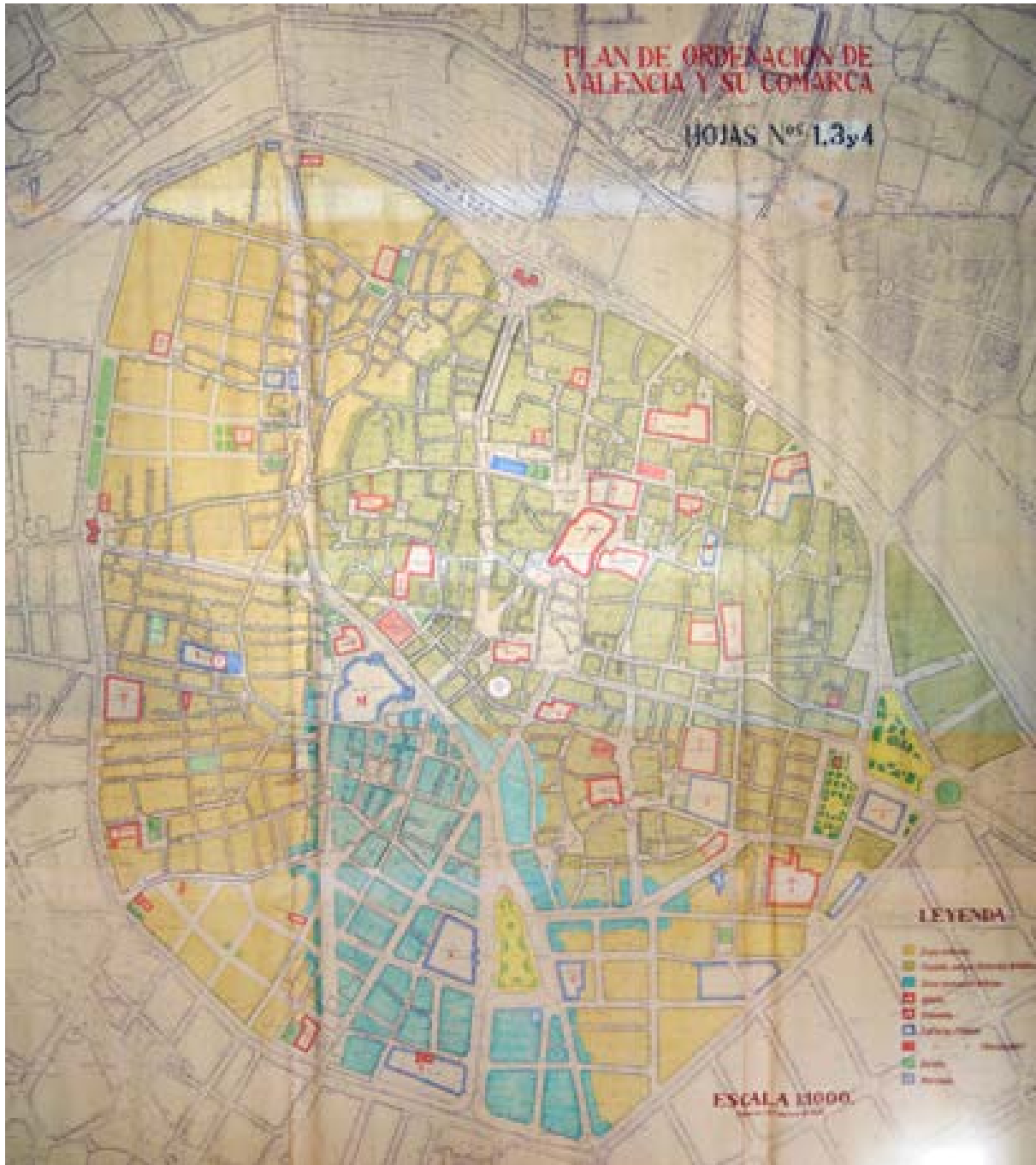
PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA



1946 PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE VALENCIA DE 1946.
Fuente: Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.



1950 PLANO DE ZONIFICACIÓN DE LAS ORDENANZAS DE EDIFICACIÓN DE 1950.
Fuente: Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.



Plano Parcial 1-3-4.1956.
Fuente: Servicio de Planeamiento Ayuntamiento de Valencia.



Plano Parcial Hoja 5. Año 1950. Original.
Fuente: Servicio de Planeamiento Ayuntamiento de Valencia.

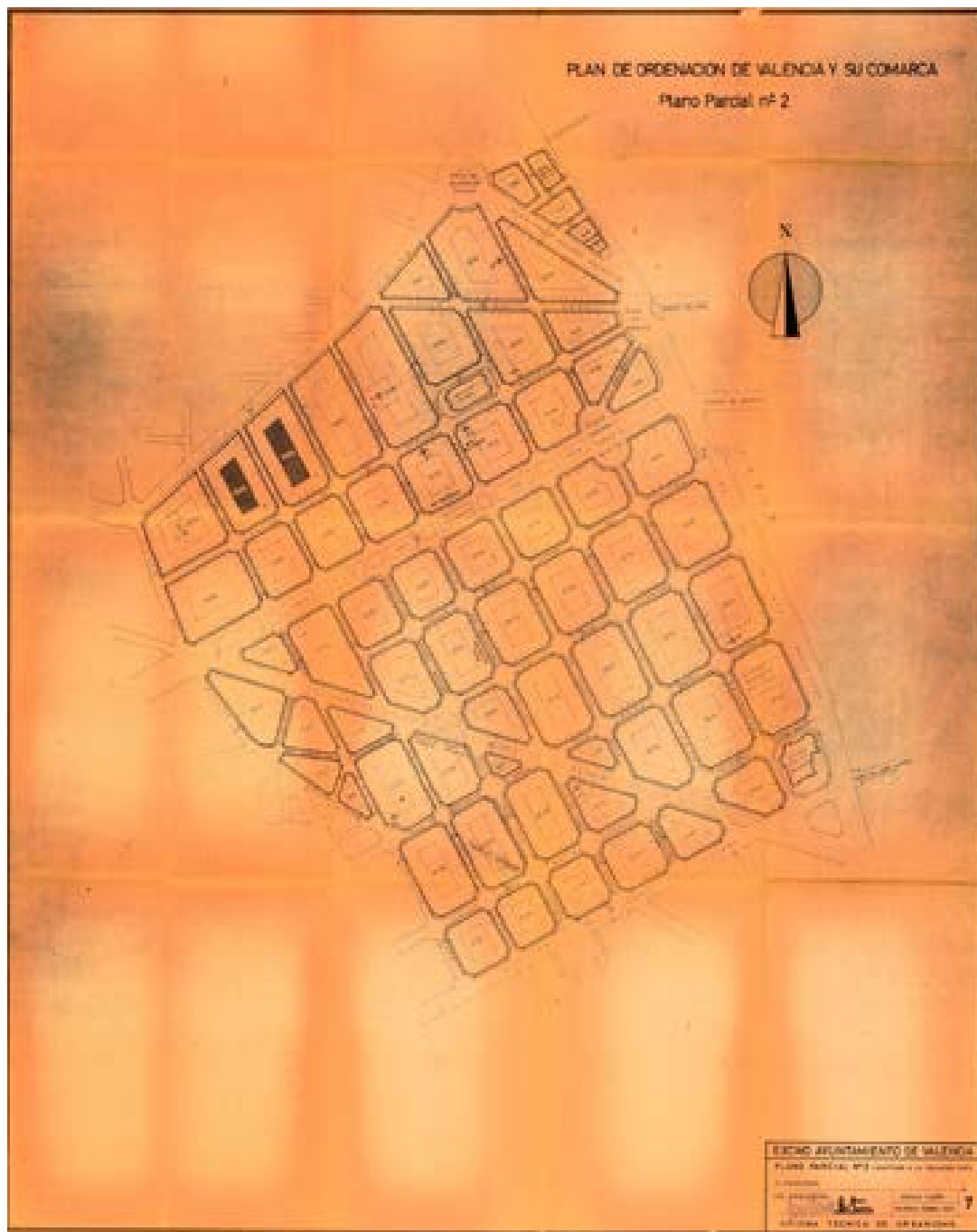


Plano Parcial Hoja 2. Año 1950. Original, aprobada por "Gran Valencia"; Versión Plano Parcial Hoja 2. Año 1950. Documento de Trabajo de los Servicios Técnicos Municipales. Fuente: Servicio de Planeamiento Ayuntamiento de Valencia.

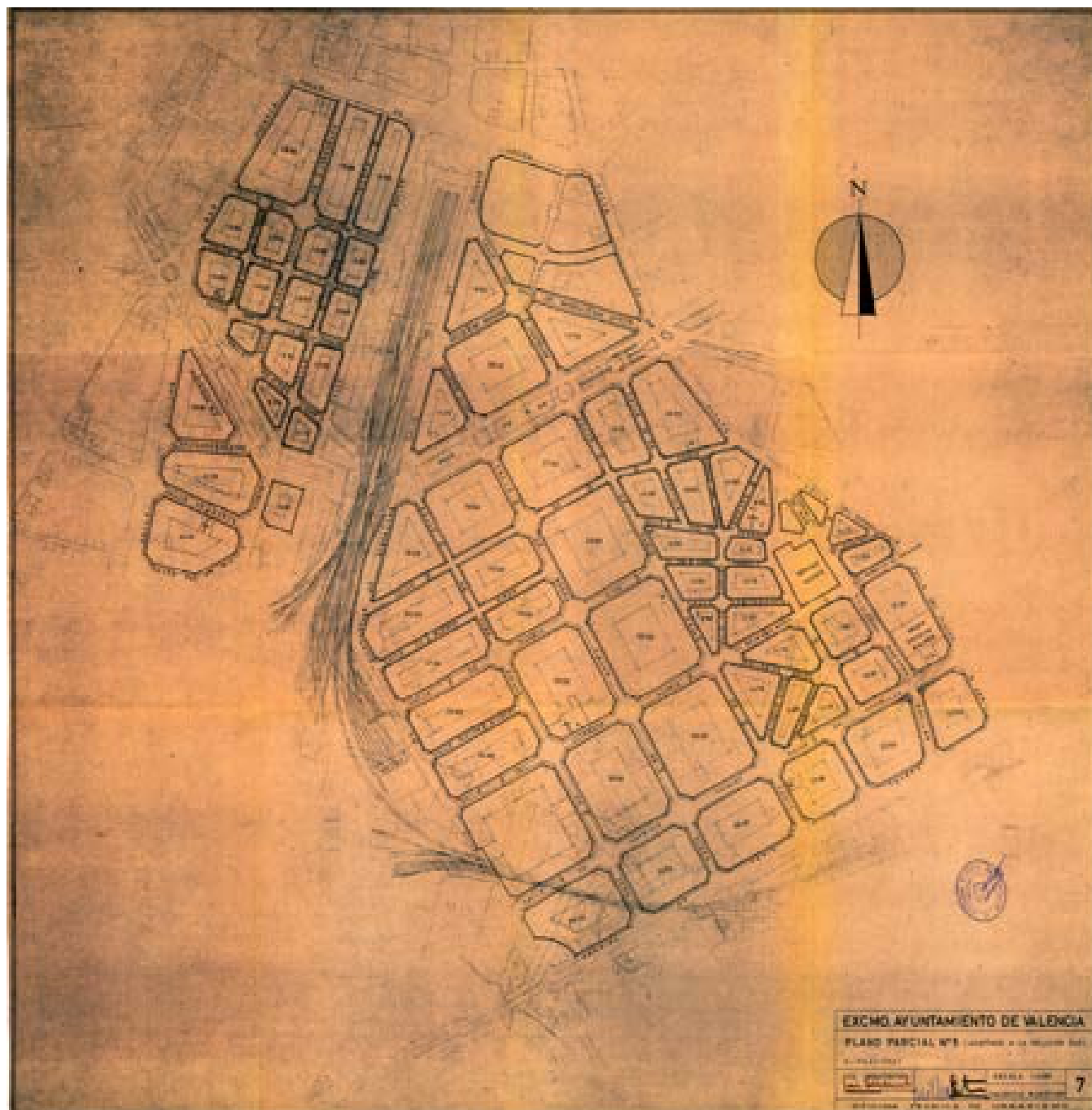


PGOU 1946.
Fuente: Servicio de Planeamiento Ayuntamiento de Valencia.

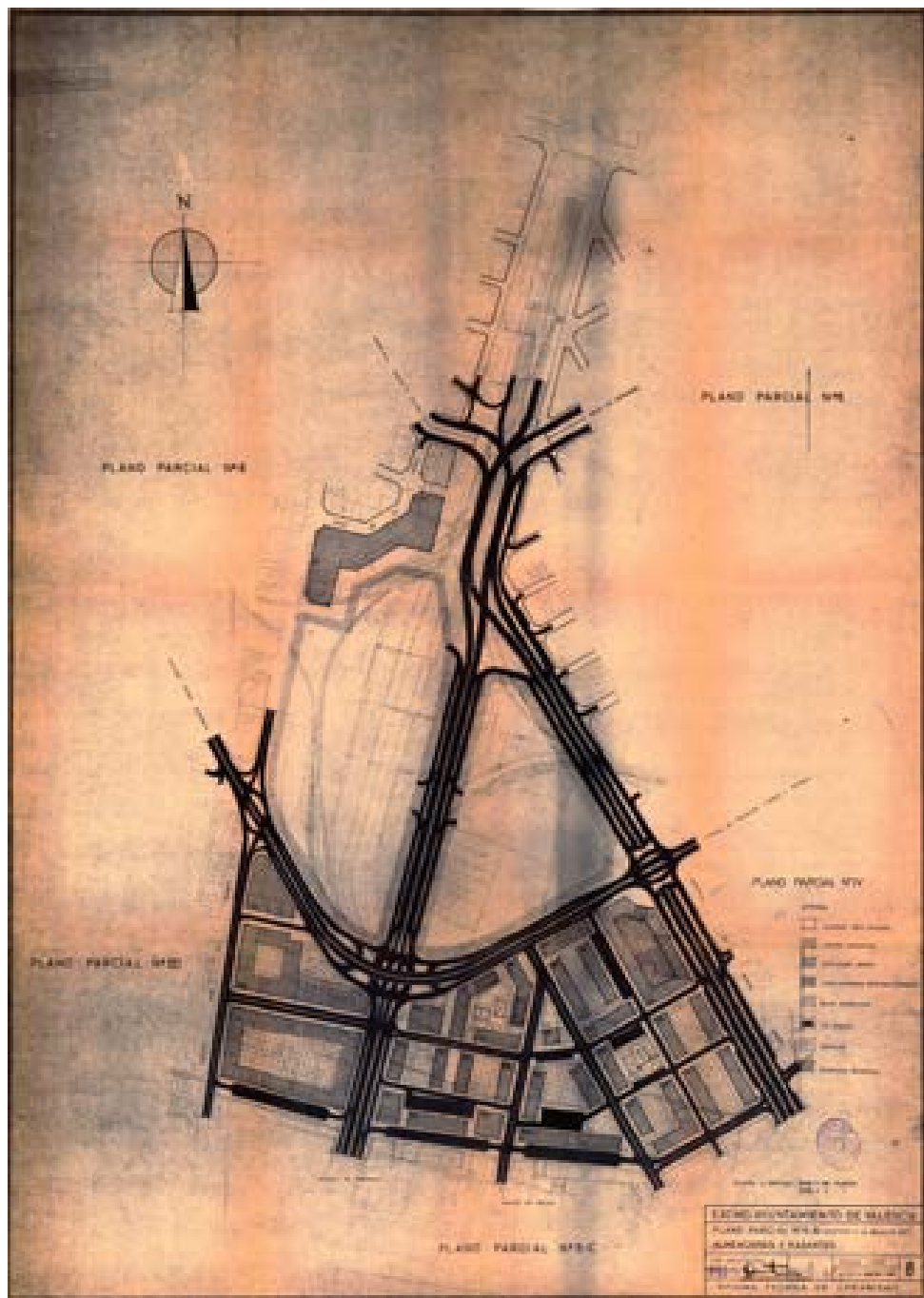




Plano Parcial 2. OM.17.7.68.
Fuente: Servicio de Planeamiento Ayuntamiento de Valencia.



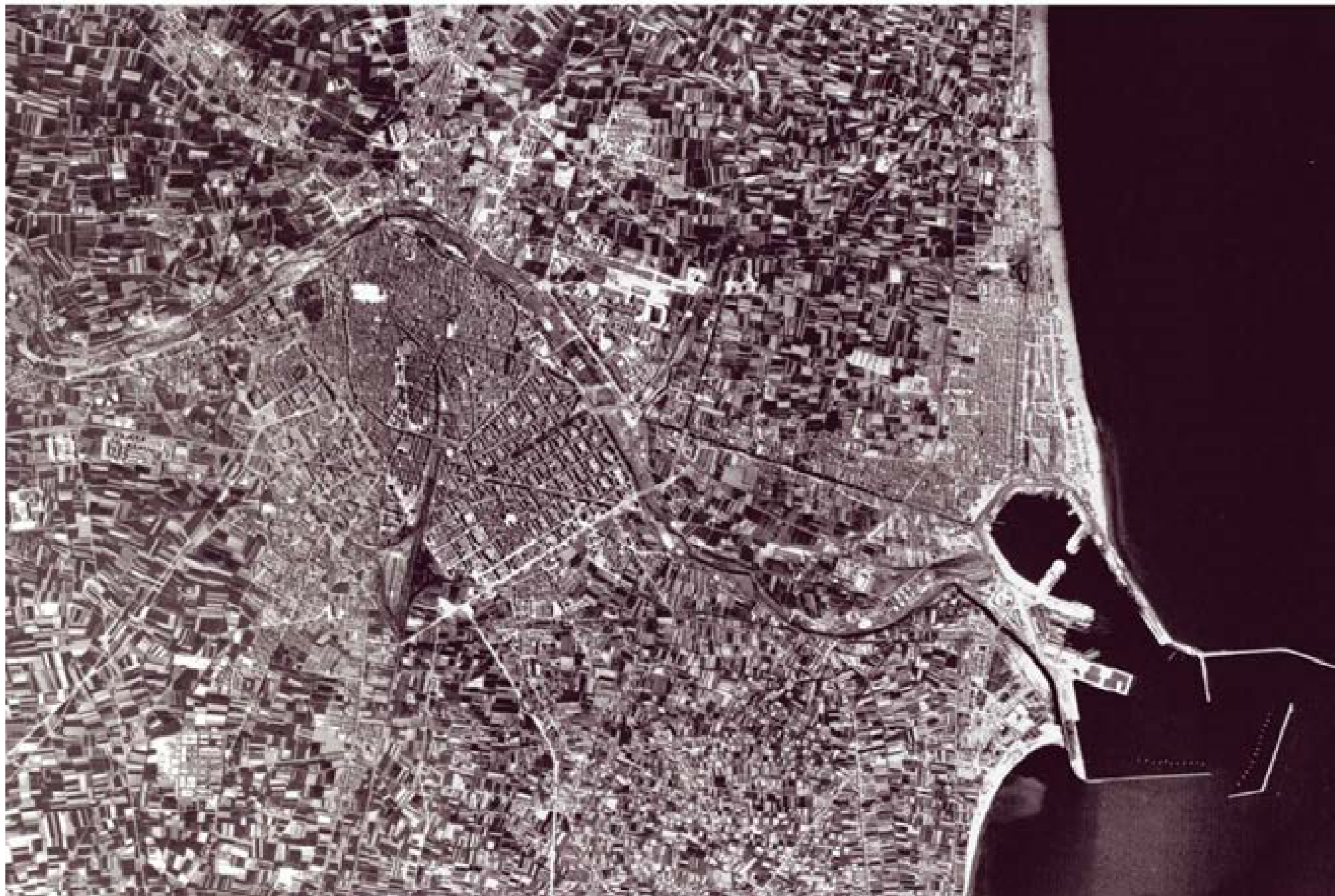
Plano Parcial 5. OM.17.7.68.
Fuente: Servicio de Planeamiento Ayuntamiento de Valencia.



Plano Parcial 5-B. OM.10.10.69.
Fuente: Servicio de Planeamiento Ayuntamiento de Valencia.



Plano Parcial 5-B.Propuesta.
Fuente: Servicio de Planeamiento Ayuntamiento de Valencia.



Ciudad de Valencia 1957.
Fuente: Servicio de Planeamiento Ayuntamiento de Valencia.

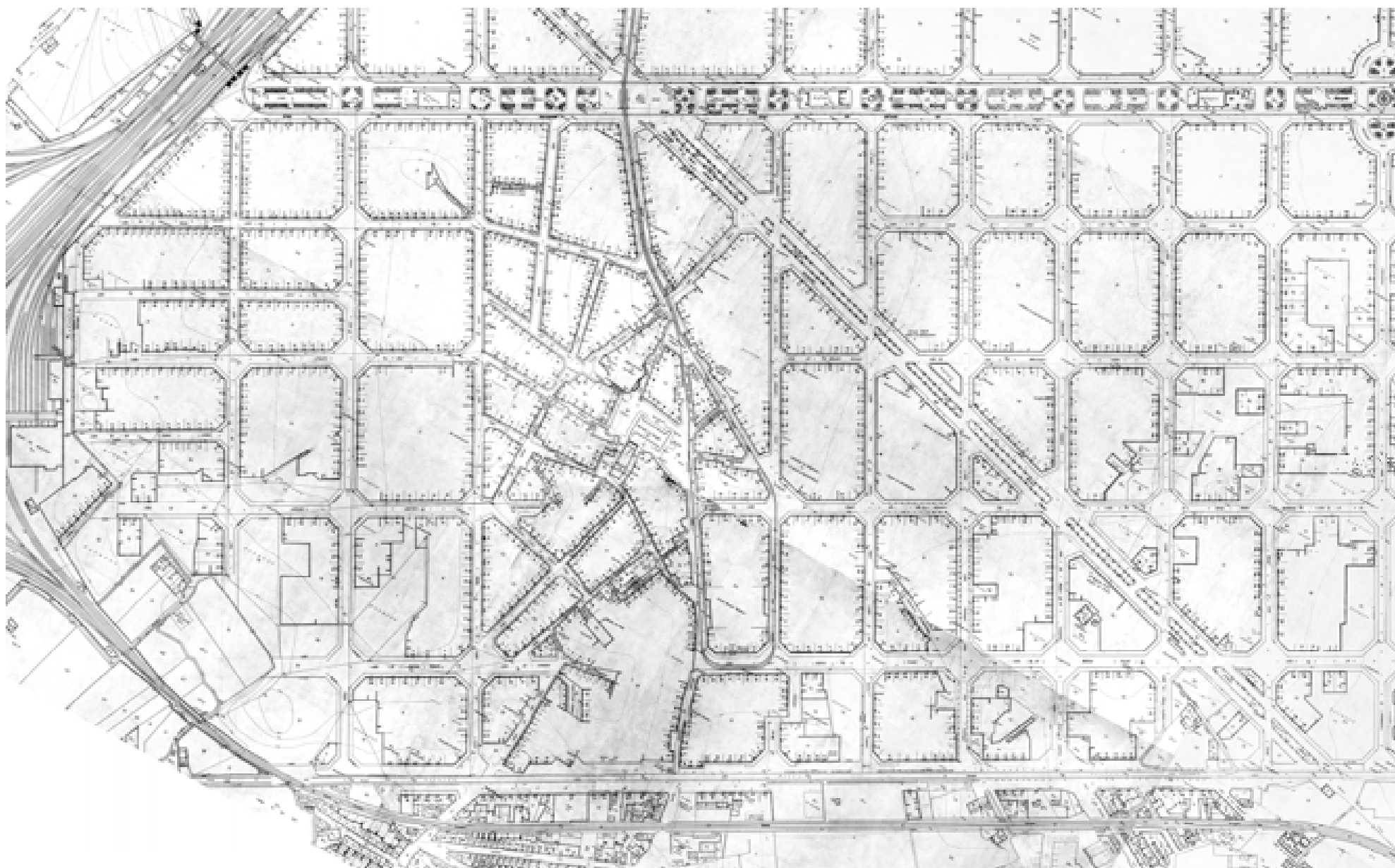


Russafa 1956.
Fuente: Servicio de Planeamiento Ayuntamiento de Valencia.



Russafa 1973.
Fuente: Servicio de Planeamiento Ayuntamiento de Valencia.

**ANEXO III
CARTOGRAFIA CATASTRAL DEL
BARRIO DE RUSSAFA**



Ámbito Russafa. PARCELARIO CATASTRAL 1929/1944.
Fuente: E.p. sobre PARCELARIO CATASTRAL 1929/1944.



Ámbito Russafa. PARCELARIO CATASTRAL 1970.
Fuente: E.p. sobre PARCELARIO CATASTRAL 1970.



Ámbito Russafa. PARCELARIO CATASTRAL 1990.
Fuente: E.p. sobre PARCELARIO CATASTRAL 1990.

**ANEXO IV
PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL
ENSANCHE DE VALENCIA. RUSSAFA
SUD-GRAN VÍA. P.E.P.2**



Ámbito Russafa. P.E.P.-2. RUSSAFA SUD-GRAN VIA. PLANO GRADOS DE PROTECCIÓN.
Fuente: E.p. sobre PLANO GRADOS DE PROTECCIÓN del P.E.P.-2. RUSSAFA SUD-GRAN VIA.



Ámbito Russafa. P.E.P.-2. RUSSAFA SUD-GRAN VIA. PLANO ADSCRIPCIÓN TIPOLOGICA.
Fuente: E.p. sobre PLANO ADSCRIPCIÓN TIPOLOGICA del P.E.P.-2. RUSSAFA SUD-GRAN VIA.



Ámbito Russafa. P.E.P.-2. RUSSAFA SUD-GRAN VIA. PLANO LENGUAJE ARQUITECTÓNICO.
Fuente: E.p. sobre PLANO LENGUAJE ARQUITECTÓNICO del P.E.P.-2. RUSSAFA SUD-GRAN VIA.



Ámbito Russafa. P.E.P.-2. RUSSAFA SUD-GRAN VIA. PLANO EDAD DE LA EDIFICACIÓN.
Fuente: E.p. sobre PLANO EDAD DE LA EDIFICACIÓN del P.E.P.-2. RUSSAFA SUD-GRAN VIA.

*Esta Versión de Tesis Doctoral
se terminó de imprimir el
17 de enero de 2014*

*Se compone de 990 páginas, 781 figuras e imágenes, y IV anexos
sobre papel de 100 gr/m² y letra verdana*

© César Jiménez Alcañiz

jimenez_ces@gva.es / cesarjplus@gmail.com



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



DEPARTAMENTO DE EXPRESIÓN GRÁFICA
ARQUITECTÓNICA



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

