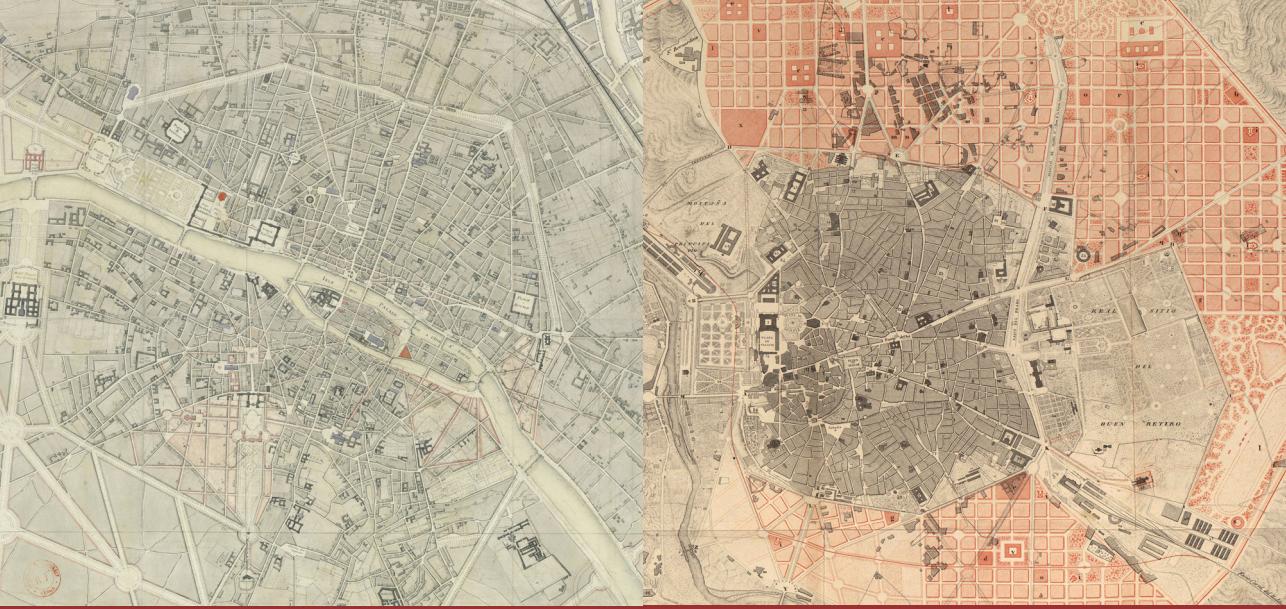
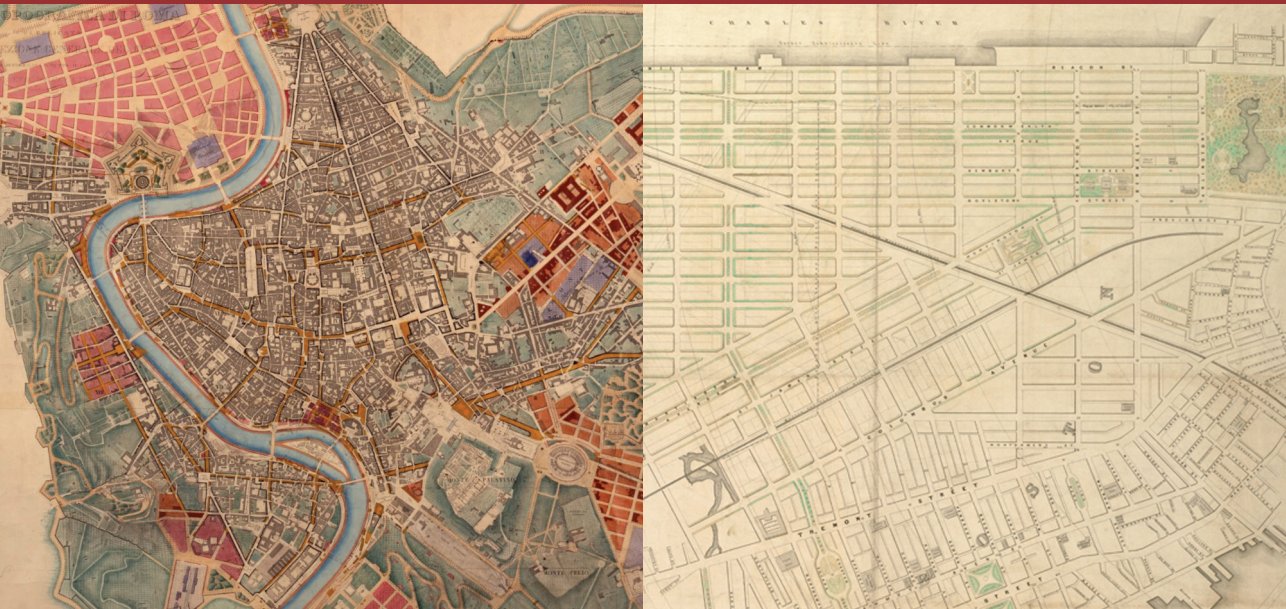


Alfonso Álvarez Mora



Urbanística comparada en los albores de la Modernidad

Burguesía, Espacio Urbano y Proyecto de Ciudad



URBANÍSTICA COMPARADA EN LOS
ALBORES DE LA MODERNIDAD
Burguesía, Espacio Urbano y Proyecto de Ciudad

A Blanca, compañera de mi vida, por el entusiasmo que me ha
transmitido para la elaboración de este libro

URBANÍSTICA COMPARADA EN LOS ALBORES DE LA
MODERNIDAD. BURGUESÍA, ESPACIO URBANO Y PROYECTO DE
CIUDAD / Alfonso Álvarez Mora – Valladolid : Instituto Universitario
de Urbanística, 2022

446 p. ; 17x24 cm.

ISBN: 978-84-09-41008-8

DL VA 290-2022

1. Urbanística. 2. Siglos XVIII-XIX. I. Álvarez Mora, Alfonso. II.
Instituto Universitario de Urbanística, ed.

URBANÍSTICA COMPARADA EN LOS
ALBORES DE LA MODERNIDAD
Burguesía, Espacio Urbano y Proyecto de Ciudad

Alfonso Álvarez Mora



Autor

Alfonso Álvarez Mora

Revisión de textos

Miguel Fernández Maroto

Maquetación

Miguel Fernández Maroto

Celia Castro Paredes

Diseño de cubierta

Miguel Fernández Maroto

Imágenes de cubierta

Fragmentos del plan Wailly para París (1785), del anteproyecto de Ensanche de Madrid (1859), del Plan de Roma de 1883 y del plano de suelo del Back Bay de Boston (1861).

ISBN

978-84-09-41008-8

Depósito Legal

VA 290-2022

Edita

Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid



Este libro, editado por el Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, se encuentra bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional.



Reconocimiento (Attribution): en cualquier explotación de la obra autorizada por la licencia hará falta reconocer la autoría.



No comercial (Non commercial): la explotación de la obra queda limitada a usos no comerciales.

ÍNDICE

EL PORQUÉ DE ESTE TRABAJO	11
PRIMERA PARTE. LA URBANÍSTICA Y LA CIUDAD EN LOS ESTERTORES DEL ANTIGUO RÉGIMEN	15
1. LA IDEA DE CIUDAD EN EL ANTIGUO RÉGIMEN. ¿PRESUPUESTOS TARDO-BARROCOS EN EL ORIGEN DE LA CIUDAD MODERNA?	17
Interpretar la ciudad desde el “modelo urbano” que la identifica.....	17
Al origen del <i>Grand Voyer</i> como marco de referencia de los “planes de alineaciones” y del “decoro urbano” impulsados durante el Antiguo Régimen.....	20
De las “alineaciones” a la estrategia del “plan” en el pensamiento de Pierre Patte y Laugier	28
El “plan” como control y ordenación de una producción arquitectónica de conjunto	42
2. UN PROYECTO ARISTOCRÁTICO PARA UN PARÍS REVOLUCIONARIO. A PROPÓSITO DEL LLAMADO PLAN DE LOS ARTISTAS	47
Hipótesis de partida	47
Las interpretaciones de Jeanne Pronteau	49
El relato del Plan de los Artistas, o la historia de una ficción	54
La hipotética labor de los artistas, que no del plan, como antecedente de la construcción de la ciudad por partes, atendiendo a las demandas de la propiedad del suelo.....	77
SEGUNDA PARTE. BURGUESÍA, ESPACIO URBANO Y PROYECTO DE CIUDAD	81
3. URBANÍSTICA COMPARADA EN LOS ALBORES DE LA MODERNIDAD	83
Formas de proceder a las transformaciones urbanísticas emprendidas	85
El “modelo urbano de la renta del suelo” en su plenitud. La ciudad como producto.....	89
La consolidación del “modelo urbano de la renta del suelo”. Diversidad de propuestas como respuesta a condiciones diferentes de partida	96
Formas urbanas diferentes para un mismo “modelo urbano”, el que adopta el capital como soporte de una ciudad segregada y desigual	107
¿Cómo se expresa la relación entre esa diversidad de proyectos y su identificación con un único tipo de “modelo de ciudad” como denominador común?	108
Los instrumentos urbanísticos utilizados no delatan al “modelo urbano” que define el comportamiento de la ciudad	111

4. PARÍS. EL PLAN DE HAUSSMANN COMO REESTRUCTURACIÓN SOCIO-ESPACIAL DE LA CIUDAD HEREDADA EXISTENTE117

La disponibilidad puntual de suelo como base de las primeras reformas emprendidas. Transformar París antes de la llegada de Haussmann 118

Del entendimiento de la ciudad como suma de partes a su supeditación a unas directrices de desarrollo pensadas anticipadamente. Los antecedentes teóricos de la obra de Haussmann 126

París antes de la anexión de los municipios periféricos. La formación de una corona suburbial más allá de la cerca de los *fermiers généraux* 134

La Anexión 141

Los fundamentos del plan de París..... 144

Demoliciones y desalojos sociales. El peregrinar urbano de las clases populares..... 164

Expropiaciones, créditos y empresarios especuladores. La financiación de un proceso y su cobertura legal 170

Un espacio segregado como resultado final. Las observaciones de Bernard Rouleau..... 178

5. LA CONSTRUCCIÓN DE LA CENTRALIDAD EN EL PROCESO DE FORMACIÓN DE MADRID COMO CIUDAD MODERNA.....183

La decadencia de una ciudad pre-burguesa 183

Las primeras reformas urbanas del siglo XIX llevadas de la mano de la desamortización 190

De la “desamortización no regulada”, fuera de plan, a la “ordenación urbanística” de lo existente construido. El pensamiento de Fernández de los Ríos y Mesonero Romanos a debate..... 195

La reforma de la Puerta del Sol. Primera intervención urbanística que interpreta la “reforma interior” como mecanismo productor de “centralidad” 210

La construcción de la “centralidad” como extensión de las primeras condiciones creadas a tal efecto. De la Puerta del Sol a la operación calle Sevilla-Plaza de Canalejas..... 222

El ensanche de Madrid como “espacio social burgués” y como “universo inmobiliario”, en el marco de una “diversidad segregada”. Su papel en la producción de la “centralidad” madrileña..... 230

El relato del proyecto de ensanche de Madrid. Una propuesta inmobiliaria que impulsa la segregación, consolida la centralidad y genera la gran periferia 234

Proceso de producción del ensanche y realidad espacial materializada..... 242

El ensanche en su variante como “reserva espacial en espera”, como impulsor de “centralidades” y “marginación” 248

Más allá del ensanche. El espacio de la “marginación” fuera de la “centralidad” 263

De la ordenación del ensanche a la ordenación de la periferia. El Plan de Núñez Granés 266

	Del ensanche al extrarradio y viceversa. El control del suelo por parte de propietarios que comparten ambos ámbitos urbanos.....	269
	De vuelta a las “reformas interiores”. El camino irreversible de la ciudad histórica hacia su concepción como “espacio económico central”	270
6.	EXTENSIÓN Y ÁREAS DE CENTRALIDAD EN EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE ROMA COMO CIUDAD MODERNA.....	285
	Condicionantes socio-espaciales-históricos que hicieron posible la construcción de Roma como ciudad moderna	285
	De capital del catolicismo a capital política de un Estado unificado. La construcción de la capitalidad cristiana y la herencia dejada en la Roma pre-unitaria.....	287
	Unas premisas históricas necesarias que permitieron la construcción de la Roma moderna	291
	El marco socio-espacial de la última Roma pontificia	292
	El simbolismo capitolino de Roma y su carencia de liderazgo económico	296
	La gran propiedad como condicionante de un “modelo urbano” que privilegió direcciones de crecimiento.....	297
	El “urbanismo de convenio”, fuera de “plan”, como práctica más habitual en el proceso de construcción de Roma moderna	300
	La renta que exige la propiedad privada del suelo como responsable del despilfarro y la ruina económica que acompañaron al proceso de construcción de Roma	301
	Los Planes Reguladores Generales de Roma, 1873-83. De la anticipación proyectual a la sumisión de lo ya convenido	305
	Construir la “centralidad” a partir de la memoria de su historicidad espacial existente	317
	De las extensiones residenciales que rehúyen la centralidad de la ciudad histórica, al necesario encuentro con esta última. La apuesta por la prolongación de Via Nazionale	321
	La apuesta por un nuevo orden periférico y las alternativas urbanísticas adoptadas. El Plan de Sanjust.....	341
7.	APROPIACIÓN SOCIO-ESPACIAL EN LA CONSTRUCCIÓN DE BOSTON-BACK BAY. LO ESPECÍFICO DEL PROCESO DE FORMACIÓN DE LA CIUDAD MODERNA EN ESTADOS UNIDOS CON RESPECTO A LAS CIUDADES EUROPEAS	357
	El significado de Back Bay en el conjunto de la ciudad de Boston	357
	La diversidad de propietarios que demandan derechos en el territorio de Back Bay. La estructura de la propiedad y el poder sobre el territorio	360
	Las razones para un cambio de uso en la funcionalidad original del territorio de Back Bay como premisas indispensables para proceder a su reconversión en un espacio residencial de clase.....	364
	Las primeras propuestas. Del Plan de Gourley a los proyectos presentados por David Sears y la alternativa ofrecida por la Ciudad de Boston.....	365
	Las primeras iniciativas reales para transformar Back Bay en el marco de la mediación ejercida por una comisión estatal nombrada a tal efecto.....	371

Del acuerdo concertado entre propietarios a la propuesta de los primeros trazados como “formas espaciales” que anticipaban operaciones inmobiliarias futuras.....	377
El proyecto definitivo presentado por la Commonwealth como fragmento segregado de un todo. Del plan global a las actuaciones por partes	387
La expresión final del barrio de Back Bay	390
El Estado frente al Estado. A propósito del Informe Snelling contra el proyecto de Back Bay	403
El espacio de Back Bay como suma de proyectos segmentados e independientes. Las reformas posteriores	408
La Avenida Commonwealth como primer eslabón del sistema de parques planteado por F. L. Olmsted.....	419
Algunas conclusiones extraídas de esta experiencia bostoniana	421
CONCLUSIONES.....	425
BIBLIOGRAFÍA BÁSICA UTILIZADA	433

EL PORQUÉ DE ESTE TRABAJO

La formación de la ciudad moderna, entendida como aquella que inicia sus andaduras en paralelo a la revolución industrial, por tanto, al desarrollo de un sistema económico que hace del capitalismo su razón de ser, ha ocupado el grueso de mi dilatada dedicación docente a la universidad. Han sido más de cuarenta años de vida académica durante los cuales, y como profesor de urbanismo, he intentado enseñar cómo es la ciudad actual, para lo cual he entendido, y así se lo he ido transmitiendo a mis alumnos, que dicha comprensión no sería posible sin conocer sus orígenes, es decir, los fundamentos que la sustentan. Y esto no tenía que significar hacer “historia” sin más, prolegómenos que delatasen cierto temor, en forma de miedo al presente, para eludir la interpretación de algo que nos parece demasiado contemporáneo. No, de ninguna manera. Se trata del convencimiento personal de que lo que hoy es la ciudad, sus procesos de producción, los que desarrolla como objeto-producto en sí mismo, sus comportamientos socio-espaciales, la manera de abordar su esencia como ámbito segregado, desigual, su condición de espacio pensado para el control y represión del trabajo y la vida social, sobre todo, la de aquellos que ocupan los estratos más bajos en la estructura de las “relaciones de producción” establecidas, etc., todo esto, queremos decir, comenzó a ser una realidad, hunde sus raíces, en la primera ciudad moderna que comenzó a materializarse durante el siglo XIX, fundamentalmente, a partir de su segunda mitad. De ahí la importancia que adquiere su conocimiento desde estos orígenes, desde aquellos momentos en los que estos procesos hacen acto de presencia, que comenzaron a ser una realidad palpable. La conclusión a esto no puede ser más evidente: no se pueden conocer las razones que animan los procesos de producción espacial de nuestras ciudades actuales sin recurrir a su primera manifestación espacial como “ciudades modernas”.

Nuestras ciudades actuales llevan, en sus entrañas más recónditas, unas señas de identidad que delatan su condición de ámbitos espaciales sometidos a la lógica de la “renta del suelo”, consecuencia, entre otras cosas, del hecho histórico que supuso la incorporación del “suelo”, del “uso de la tierra”, al aparato productivo. Y, para esto, no ha sido necesario esperar a los tiempos actuales, ya que su realidad comenzó a ser un hecho constatable desde los primeros años de la revolución burguesa, adquiriendo una sistematización generalizada, que alcanzaba a todo el espacio urbano, a partir, sobre todo, de la segunda mitad del siglo XIX. Procesos de “producción de suelo”, cuyos procedimientos e instrumentalización quedaron rigurosamente establecidos en estos orígenes a los que nos estamos refiriendo.

Estos argumentos son los que han sido objeto y objetivo de mis postulados docentes, los cuales, como parece lógico suponer, han ido madurando a medida que mi magisterio, siempre crítico, recorría los más intrincados caminos. Quiero decir con esto que, de la mano de esa actividad docente, y tomando como motivo de la misma los temas mencionados, he ido desarrollando un pensamiento,

una “teoría”, que me ha permitido, que me lo está permitiendo, esbozar toda una serie de argumentos a propósito de la formación de la ciudad moderna, de la “ciudad del capital”, “teoría” cuya expresión más evidente he intentado manifestarla en el contenido de este libro que estoy tratando de justificar.

Ahora bien, este pensamiento que he forjado sobre las ciudades, sobre su proceso de formación como fenómeno necesario para la “reproducción del capital”, no hubiera sido posible si no me hubiese internado en sus entrañas, haberlas vivido, al menos, en algún momento de mi vida, como lugares que me acogían y procuraban sentido a mi existencia. Me refiero, sobre todo, a esas ciudades que se han alzado como la razón de ser de este libro, sobre las que me he apoyado para hacer de su conocimiento particularizado una comprensión universalizada del hecho ciudad. Ciudades como Madrid, donde he vivido alrededor de veinticinco años; Roma, donde he estado, aparte de otras visitas, durante dos años sabáticos, en la Universidad La Sapienza, 1987/88 y 2003/2004; Boston, donde estuve, como “visiting scholar” en el MIT, en los años 1982/84; y París, donde estuve realizando la investigación sobre el Plan de los Artistas, en 1991, en los Archivos Nacionales de Francia y en la Biblioteca Histórica de la Villa de París. Son ciudades, por tanto, que las he analizado porque las he vivido, haciendo mío aquel pensamiento que Alejo Carpentier expresaba en su extraordinario libro, *Los Pasos Perdidos*, y que decía algo así como que “...*las situaciones hay que vivirlas antes de analizarlas*”.

Quiero resaltar una última cuestión a fin de que se entienda la urdimbre del libro. El haberlo estructurado en dos partes, de las que, indudablemente, en la segunda, “Burguesía, Espacio Urbano y Proyecto de Ciudad”, reside el discurso por excelencia que quiero transmitir, no desmerece aquel otro que discurre por la primera de ellas, y que hace referencia a “La Urbanística y la Ciudad en los Estertores del Antiguo Régimen”, ya que mi intención, antes de adentrarme en el conocimiento de la Ciudad Burguesa, es responder a la pregunta “¿Presupuestos tardo-barrocos en el origen de la Ciudad Moderna?” Planteo esta cuestión porque está muy extendida la idea de que la ciudad moderna, para su constatación como tal, no hay necesidad de esperar a mitad del XIX para verificarla. Que ya podemos hablar de tal concepción, argumentan algunos estudiosos, en años anteriores en los que el llamado Antiguo Régimen dirimía aún los destinos de la sociedad. Y para basarse en estas convicciones, argumentan el uso que se hace, con anterioridad a la revolución burguesa, de específicos mecanismos urbanísticos, como es el caso, sobre todo, de los “planes de alineación” vinculados con medidas de “saneamiento urbano”, propios, para estos autores, de una manera “moderna” de pensar la ciudad.

Si dedico toda una primera parte de este libro para tratar estas cuestiones, es para mostrar mi desacuerdo con esta manera de pensar, ya que una de las hipótesis que desarrollo es que no podemos hablar de ciudad moderna, de ciudad burguesa, de ciudad del capital, hasta que entran en escena las transformaciones urbanas programadas por el Prefecto del Sena en la ciudad de París. Aquellos mecanismos urbanísticos con los que se quiere identificar la ciudad moderna, no son más que prácticas muy habituales desde tiempos inmemoriales, las que

tenían como objetivo atender el “decoro, embellecimiento y ornamentación” de las ciudades del Antiguo Régimen. Frente a ello, y en pleno esplendor burgués, se impondrá el concepto de “utilidad pública” exigido por la ciudad del capital.

Primera Parte

LA URBANÍSTICA Y LA CIUDAD EN LOS ESTERTORES DEL ANTIGUO RÉGIMEN

1 LA IDEA DE CIUDAD EN EL ANTIGUO RÉGIMEN. ¿PRESUPUESTOS TARDO-BARROCOS EN EL ORIGEN DE LA CIUDAD MODERNA?

Interpretar la ciudad desde el “modelo urbano” que la identifica

Los argumentos que han apostado por relacionar determinados movimientos político-económicos¹, también, culturales, en especial, aquellos que expresaron una manera concreta de entender las “reformas urbanas” que se produjeron a lo largo del siglo XVIII, con la formación de una nueva disciplina que, hipotéticamente, estaba asumiendo, como objetivos más inmediatos, el proyecto y construcción de la ciudad moderna, suelen confundir el uso de ciertos instrumentos técnicos, de indudable valor urbanístico, con el “modelo de ciudad” que, paralelamente, se estaba forjando. Queremos decir con esto que, una cosa es el uso de unos instrumentos urbanísticos determinados, con el objetivo de proceder a una reforma urbana concreta, y otra muy distinta la “configuración urbanística en desarrollo” que asume la ciudad, es decir, el proceso de producción de suelo que identifica a un “modelo urbano”² determinado, aquel que se manifiesta por razones derivadas de un pensamiento político concreto a propósito de lo que debe ser, y representar, la ciudad.

Cuando utilizamos el término “urbanística moderna» nos estamos refiriendo tanto al cuerpo conceptual, técnicamente hablando, que conforma una disciplina aplicada al proyecto de ciudad, como a la manera de proceder a la producción, apropiación y uso del espacio urbano, tal y como se manifiesta en el marco concreto de los intereses de clase de la burguesía capitalista. Al hablar de urbanística moderna, en una palabra, estamos identificando este término con aquel otro que define lo que es la ciudad burguesa. Por tanto, aunque durante el XVIII, sobre todo, en su segunda mitad, asistiéramos, hipotéticamente hablando, al espectáculo de unas “reformas urbanas” a las que se las puede calificar de “modernas”, ello entraría en contradicción con la inexistencia de un Estado Burgués consolidado capaz de impulsarlas.

Hipótesis de partida con las que deseamos dejar claro una posición científica muy concreta, aquella que indaga a propósito del valor real de un “instrumento técnico-urbanístico”, utilizado en un contexto histórico concreto, frente a aquella otra variable que tiene que ver con el concepto de “modelo urbano”, entendido como la expresión que adquiere un comportamiento socio-espacial derivado del

1 Nos referimos, sobre todo, a los que tuvieron que ver, proporcionaron contenido y dieron sentido, al desarrollo del movimiento ilustrado.

2 Ver A. Álvarez Mora, “Modelos de Desarrollo Urbano. De la Ciudad Compacta al Metropolitano Disperso”, en *Ciudad, Territorio y Patrimonio, Materiales de Investigación II*, Puebla, Universidad Iberoamericana de Puebla (México), 2004.

proceso concreto de producción del objeto ciudad. Los instrumentos técnico-urbanísticos, en este sentido, no gozan, por sí solos, de la capacidad para proceder a específicas formas de producción espacial, no proporcionando, por tanto, un sentido y contenido específico a un “modelo urbano” determinado. Todo lo contrario, es el “modelo urbano”, es decir, esa manera concreta de comportarse la ciudad, como entidad espacial compleja, el que requiere, y se sirve, de instrumentos técnicos precisos para proceder a su materialización socio-espacial.

Algunas posiciones disciplinares, adoptadas en este campo³, han identificado los orígenes de la urbanística moderna, como hipótesis de partida, con prácticas urbanísticas emprendidas, sobre todo, durante la segunda mitad del XVIII, cometiendo, bajo mi punto de vista, diversos errores. Uno de ellos, el más importante quizás, es aquel que confunde el desarrollo de técnicas, o instrumentos concretos de Planeamiento puestos al servicio de específicas reformas urbanas, con la manera de producir, apropiarse, distribuir, usar, segregar, etc., el espacio de la ciudad. Lo que es lo mismo, confunden “modelo urbano” con “contexto espacial”, es decir, “contenido” con “forma”.

Si no cabe ninguna duda del papel jugado por determinadas técnicas, muy utilizadas y consolidadas durante el siglo XVIII, como es el caso de los “planes de alineaciones”, o las que implementaron determinadas infraestructuras sanitarias, de saneamiento, evacuación y recogidas de aguas, etc., nadie debería dudar, tampoco, de su valoración real en el marco de una sociedad anclada, políticamente hablando, en presupuestos políticos estamentales. El uso de dichas “técnicas” no quiere decir que, por mor de su instrumentalización, se produjesen transformaciones urbanas encaminadas a materializar un tipo de ciudad diferente a la identificada, por entonces, con los presupuestos del Antiguo Régimen. Dichas “técnicas”, en efecto, no tenían la capacidad de cambiar, por sí solas, presupuestos de producción de suelo. Esta capacidad era asumida, en cualquier caso, por aquellos otros mecanismos que tenían que ver con la materialización del “modelo urbano” al que sirven y en el que se insertan, es decir, a aquellos otros procedimientos que estaban detrás de los procesos de producción y apropiación del espacio urbano. Pero, a pesar del carácter progresista de algunas de estas “técnicas”, como es el caso de la idea de plan que vamos a observar, sobre todo, en el pensamiento de Patte y Laugier⁴, todo lo demás se reduce a pura “cosmética urbana”.

3 Es el caso de estudiosos, como Piñón y Monclús, los cuales han expresado su pensamiento, respectivamente, en trabajos como “Fra la Rivoluzione dei lumi e i lumi della Rivoluzione”, en *Storia Urbana*, nº 48/49 (1989); y “Teorías arquitectónicas y discurso urbanístico. De las operaciones de embellecimiento a la reforma global de la ciudad en el siglo XVIII”, en *Ciudad y Territorio*, enero-marzo 1989.

4 Vamos a referirnos, casi constantemente, a dos de las aportaciones que consideramos más importantes para comprender la ciudad del XVIII, sobre todo, la que se materializó durante su segunda mitad. Se trata de textos, eso sí, que se mueven más en la teoría que en la práctica, aunque eso no les resta un protagonismo propositivo. Estamos hablando de Marc-Antoine Laugier (1713-1769), religioso jesuita francés, que publicó, en 1752, su texto *Essai de l'Architecture*, y de Pierre Patte (1723-1814), asistente del arquitecto François Blondel, que propuso, en 1764, un “plan” para

La relación entre economía, política y ciudad, en marcos espaciales diferentes, cobra valores diferentes. Si, en la ciudad del Antiguo Régimen, dicha relación se expresaba en valores que tenían que ver, sobre todo, con la apropiación del espacio urbano, casi de forma directa, por la realeza, en la medida en que el objetivo era extender los ambientes cortesanos al interior de la ciudad, a sus “espacios colectivos” creados a tal fin, con la burguesía, sin embargo, dicha relación económica-político-espacial se manifiesta reorganizando el uso del espacio tradicional heredado, apostando por su dominio político, por tanto, represivo, poniéndolo al servicio de un nuevo marco productivo en el que van a participar los propietarios que suplantán a la antigua Corte y que, a partir de ahora, se reparten el solar de la ciudad.

Y para todo esto, la ciudad hay que reorganizarla, no bastando, para ello, la aplicación de técnicas de las que el Antiguo Régimen hizo su bandera y su batalla para acondicionar la ciudad a las exigencias, higiénicas sobre todo, de la Corte que la había invadido. Si estas nuevas condiciones higiénicas paliaban, tan sólo, una parte de la ciudad, la que se correspondía con los intereses más concretos de la aristocracia, lo que no podemos decir es que esa ciudad cambiase de “modelo”, de comportamiento espacial, por el mero hecho de la aplicación de las mismas.

Por tanto, la ciudad del siglo XVIII, la ciudad del Antiguo Régimen, no expresó capacidades que permitiesen pensar en la génesis de procedimientos propios de la futura ciudad moderna. No encontramos en el Antiguo Régimen, ni siquiera en sus estertores, la idea que procura un nuevo tipo de ciudad capaz de romper con ancestrales presupuestos de producción que hacen de la propiedad del suelo, en nuestro caso, una posesión de carácter estamental. Este rompimiento comenzará a producirse cuando, allá por la segunda mitad del siglo XIX, los términos “producir en la ciudad” y “producir la ciudad” no signifiquen lo mismo.

En otras palabras, pero con parecidas intenciones, Jean-Louis Harouel argumenta esa incapacidad mostrada por la ciudad del Antiguo Régimen para procurar su cambio de “modelo”. A propósito del papel de la aristocracia en este asunto, nos dice que *“...porque ella es legítima y no despótica, la monarquía se fija como objetivo el respeto de la Libertad de sus súbditos, es decir, de sus privilegios. Porque el privilegio representa la forma tradicional y aristocrática de la libertad. En estas condiciones, reformar se revela extremadamente difícil: uno se enfrenta sin cesar a privilegios y a derechos adquiridos, defendidos de manera obstinada por sus titulares, y que se tienen además escrúpulos para destruirlos. En consecuencia, el Antiguo Régimen no hace jamás desaparecer una instancia para sustituirla por otra. Crea la nueva dejando subsistir la antigua, la deja vaciarse en tanto permanezca su sustancia. El Antiguo Régimen no reforma sustituyendo, sino superponiendo”*⁵.

París, en el marco de su obra *Monumens érigés en France a la gloire du Roi Louis XV*. Años más tarde, en 1769, escribiría otra texto fundamental, *Mémoires sur les objets de l'Architecture*.

5 Jean-Louis Harouel, *L'Embellissement des Villes. L'Urbanisme Français au XVIIIe Siècle*, París, Picard, 1993.

Al origen del *Grand Voyer* como marco de referencia de los “planes de alineaciones” y del “decoro urbano” impulsados durante el Antiguo Régimen

La insistencia, durante el Antiguo Régimen, sobre todo, en Francia, en el uso de mecanismos específicos al servicio del control de todo lo que tenía que ver con cuestiones de “morfología urbana”, como es el caso de las “alineaciones” de calles, las “servidumbres de arquitectura”, o el “decoro urbano”, encuentran sus raíces, muy probablemente, en la institución del *Grand Voyer*⁶.

Este cargo fue creado por el rey Enrique IV, en 1599, al considerarse, ya por entonces, que la merma de las capacidades de las vías, tanto urbanas como territoriales, por razones derivadas de las ocupaciones de que eran objeto por edificaciones sobre ellas construidas, usurpando su espacio transitable, causaban gran perjuicio al público, incomodando a los paseantes y al comercio. Para evitar todo esto, se proclamaron diversos edictos que contenían reglamentos concretos de los que se consideraba necesario su aplicación. El primero de ellos fue proclamado en 1599. En dicho edicto se estableció, para la Villa de París, capital del reino, un *Voyer*⁷. Este personaje ostentaba, entre otras cosas, “...*el poder de vigilar caminos y pasajes, conservar sus espacios, ampliarlos y ensancharlos, visitar los edificios que están sobre las calles y vías, alinear los edificios nuevos*”⁸.

Este figura se creó, también, para algunas otras ciudades y con semejante autoridad, lo que, según consta en el edicto citado, haría cesar “...*las usurpaciones que se llevan a cabo en comunidades y por particulares, invadiendo las alineaciones de las calles y cometiendo abusos... por todo lo cual se tiene necesidad de velar por la importancia de este asunto que concierne a todo lo que tiene que ver con la comodidad y facilidad del comercio*”. El *Grand Voyer*, con sede en París, “...*tenía la autoridad y superintendencia sobre todos los voyers establecidos en las demás ciudades, siempre con el objetivo de conservar nuestros derechos y observar los reglamentos establecidos*”.

De esta institución se va a derivar una práctica que marcará el futuro de las ciudades francesas, sobre todo, por lo que se refiere al entendimiento y a la manera de proceder a las “reformas urbanas” que incidiesen en su renovación urbanística. Las ciudades francesas, en este sentido, no han tenido dificultades, desde entonces, a la hora de proceder a la renovación de sus espacios urbanos tradicionales. Piénsese, en este sentido, en las dificultades que sí han estado presentes en el resto de las ciudades europeas, las españolas entre otras, a la hora de proceder a las reformas requeridas, sobre todo, en aquellos años,

6 El cargo de primer *Grand Voyer* de Francia recayó sobre Maximilien de Béthune, duque de Sully (1560-1614), hombre de confianza del rey Enrique IV. Gran Comisionado de Carreteras y Obras Públicas y Superintendente de Finanzas, nombrado en 1599. El *Grand Voyer* hizo de las “alineaciones viarias” un arma verdaderamente eficaz. El artículo 4, edicto 1607, vela por la rectificación del trazado de las calles, “...*trazando las alineaciones, enderezando las paredes donde habrá curvas o dobleces...*”, “...*asegurar que las calles se embellezcan y se ensanchen lo mejor posible...*”, “...*poder modificar los límites de las calles, y de causar el retroceso o el avance de las propiedades ribereñas*”.

7 Dicho, en términos coloquiales, encargado de las vías públicas.

8 Edicto de 1599.

segunda mitad del XIX, en los que se estaban tratando de adaptar dichos ámbitos a las exigencias derivadas del proceso de construcción de las ciudades como “ciudades modernas”, como “ciudades de capital”.

Es bien conocida, en este sentido, la necesidad de la declaración de “utilidad pública” para aquellas intervenciones urbanísticas requeridas de expropiaciones, y cómo esta declaración sólo era posible para aquellos ámbitos espaciales para los que dicha “utilidad” no se dudaba. Caso del trazado de nuevas vías que comunicaban unas ciudades con otras; de la construcción de puentes y caminos; de las fortificaciones o murallas; de mercados, hospitales, etc. Es decir, de todo lo que tenía que ver con la *res publica*, no así con las reformas viarias a emprender en el interior de las ciudades, en sus tejidos urbanos históricos, donde sólo eran posibles obras de “ornato y embellecimiento”, para las que estaban excluidas las expropiaciones, al no ser consideradas obras de “utilidad pública”.

La única excepción a este procedimiento la encontramos en Francia, donde la Institución del Grand Voyer permitía, desde final del XVI, considerar de “utilidad pública” la práctica de las “alineaciones” aplicadas a la renovación de los tejidos urbanos tradicionales. Es como si con la institución del *Grand Voyer* se hubiese producido un fenómeno mediante el cual la “calle urbana” se hubiese identificado, hasta confundirse, con el “sistema viario territorial”, siendo beneficiaria de todos los privilegios derivados de la “utilidad pública” que afectaban a las obras emprendidas para renovarla, para “alinearla”. No es de extrañar, en este sentido, las ventajas con las que se encontró Haussmann, aparte de otros muchos dispositivos legales, cuando emprendió las reformas de la ciudad de París, allá por la segunda mitad del XIX.

Las normas establecidas en los reglamentos del *Grand Voyer* se extendían tanto al “ornamento” del que tendrían que hacer gala las calles y plazas de las ciudades, como, aunque sin mencionarla, a las expropiaciones a llevar a cabo para hacerlas cumplir. Se cuida, por ejemplo, que los espacios públicos presenten el “decoro” adecuado que permita su uso colectivo, estableciendo que “...*los mercaderes que quieran mostrar sus productos a la calle, no podrán sobrepasarla, para no impedir el paso del público*”. Las actividades económicas que se desarrollan en la calle, se tratan con el mismo criterio que el “alineamiento” de una vía. No otra cosa se deduce, cuando se reglamenta que “...*todo lo que exceda de lo permitido será demolido, así como todo lo que obstruya la calle será confiscado... incluso los vehículos que utilicen los carreteros, y estén obstruyendo las calles. Se retirarán y se almacenarán en lugares establecidos, retirándose bajo la multa correspondiente. Tampoco se permite colgar la ropa dando a la calle que impida el uso de la calle*”.

Pero, a lo que más se presta atención es a la “regularización” de las calles. En un nuevo edicto, publicado en diciembre de 1607, se vuelve a insistir en estos aspectos, haciéndose hincapié en la “defensa” que se hace, institucionalmente hablando, de la figura del *Grand Voyer* cuando ejerce sus funciones. “*Defendemos, se dice en dicho edicto, a nuestro Grand Voyer, que cuando las calles y caminos estén atestados o incómodos, para que imponga a los particulares deshacer esos impedimentos, y de la oposición o diferencias que puedan resultar, condenar*

a dichos particulares que no obedezcan sus órdenes, pasados tres días de la notificación que se les haga, hasta la suma de diez libras...". Y, con respecto a las "alineaciones", se insiste en el derecho que tiene para establecer aquellas que más conviene, según su criterio, al interés público, lo que le arroga como ejecutor y supervisor "...para que las calles se embellezcan y se ensanchen lo mejor que se pueda, dando las alineaciones, retranqueando los muros donde haya un codo. Todo será escrito, como un 'proceso verbal' por él firmado, presentando las alineaciones correspondientes. No se puede hacer ningún edificio sin las alineaciones impuestas por el Voyer".

Para observar, por tanto, la práctica de las "alineaciones" a someter a las calles y plazas de las ciudades, así como la salvaguardia de un "decoro urbano" que las haga transitables y bellas a la vista, no es necesario esperar al siglo XVIII. Se trata, por el contrario, de una costumbre que nos remite a los años finales del siglo XVI, coincidiendo con la construcción, por mandato de Enrique IV, de las primeras plazas reales parisinas, como es el caso de la Plaza de los Vosgos y la de Dauphin, las cuales constituyen los primeros exponentes de aquellas reglamentaciones que combinaban "regularidad" y "decoro urbano", y de cuya implantación se van a derivar los correspondientes procesos de segregación espacial de clase que van a distinguir a las ciudades.

"Alinear" la calle y dotarla de un "decoro". Constantes en un proceso urbano que modifica su estructura morfológica pero que no cambia la ciudad

La constante más repetida durante el desarrollo de lo que podemos llamar "urbanismo dieciochesco", o mejor, la construcción de la ciudad durante el Antiguo Régimen, fue la insistencia en formalizar los ámbitos urbanos en un contexto espacial donde el "ornato" y "embellecimiento" encontrasen un acomodo útil y coherente. La ciudad, ante todo, tiene que ser objeto de "embellecimiento", única manera de adecuar sus contenidos a las exigencias de una clase social, la aristocracia terrateniente, que hace acto de presencia en aquella en la medida en que toma posesión de la misma. De ahí que la ciudad tenga que ser "engalanada", presentada como si se tratase de un "espacio cortesano". Su "embellecimiento" no exige cambios estructurales, tan sólo modificaciones puntuales que introducen variantes formales en su expresión externa. Esto no quiere decir, sin embargo, que no se perfile, o se ponga al día, todo un elenco instrumental que permita imponer normativas que obliguen a los propietarios a cumplir en materia de "ornato y embellecimiento". Tal es el caso, por ejemplo, de las cesiones de suelo a las que obligaban los "planos de alineaciones", instrumentos estos imprescindibles en un "plan de embellecimiento", en la medida en que rectificando el trazado de una calle, plaza o similares ámbitos urbanos, se procuraba el "ornato" requerido, mucho más cuando esa "rectificación" iba acompañada de una ordenanza que establecía el tipo de fachada, "servidumbre especial de arquitectura", que se imponía a las nuevas construcciones.

Esta fue la práctica más habitual en la ciudad del Antiguo Régimen, la que más influyó en sus cambios, la más extendida, lo que no evitó que se llevasen a cabo

empresas de mayor envergadura. Tal es el caso de la construcción de barrios enteros, promovidos por personajes eminentes, incluso, ciudades enteras, o partes importantes de las mismas, reconstruidas, generalmente, por motivos de siniestros. Pero lo que más influyó en la ciudad, decimos, son esas operaciones que se sirvieron de los “planos de alineaciones-nuevos trazados” como los instrumentos más adecuados para ornamentarlas y embellecerlas.

Para analizar, y verificar, todas estas cuestiones, vamos a tomar como referente el pensamiento de Harouel⁹. Un recorrido crítico en torno a sus principales fundamentos nos hará reflexionar sobre estos temas.

La rectificación de los trazados medievales heredados como práctica de “embellecimiento y decoro urbano”. La generalización de una costumbre ancestral

Aunque Harouel sostiene que “*el ‘embellecimiento’ anuncia el ‘urbanismo’*”, no pensamos, por lo ya argumentado hasta el momento, que se puede llegar a tanto. La “ornamentación” de las ciudades, impulsada desde la práctica de las “alineaciones-servidumbres de arquitectura”, no podemos enmarcarla en una nueva disciplina distinta de la que está dictando normas arquitectónicas. No por el hecho de pensar la ciudad desde el punto de vista de la circulación, ensanchamiento de calles, incluso, por su dotación de infraestructuras relativas a redes de evacuación, o de cementerios, prisiones, hospitales, etc., podemos argumentar que se está produciendo un cambio de “modelo urbano”, es decir, una modificación del “comportamiento espacial” como “espacio social-complejo”.

Con todas estas novedades no se va más allá de la idea del “embellecimiento”, y esta práctica, al tener como objetivo el “decoro urbano”, no está capacitada para cambiar contenidos, sí aspectos formales que se expresan al exterior. Delamere, citado por Harouel, dice, en su *Tratado de Policía*¹⁰, que “*...no se puede decir que una ciudad es bella si los puentes, las puertas y los muelles, no son espaciosos, cómodos y bien mantenidos; si los mercados y las fuentes no están regularmente distribuidas para comodidad de sus habitantes*”. Puede ser, pero se trata de una “comodidad” que sólo está concebida para los que, por su condición de clase, han tomado posesión de la ciudad. El “embellecimiento”, en suma, es una condición que deben cumplir algunos lugares de la ciudad, para lo cual hay que modificar ambientes no deseados, pero manteniendo firmes sus presupuestos espaciales de origen medieval.

En realidad, las reformas más destacadas, las que ostentan la capacidad para expresar algún cambio perceptible en el ambiente urbano, son consecuencia de la implementación de nuevos “planos de alineaciones”, única manera de dotar de otro “orden” al “orden medieval” heredado, junto con las “ordenanzas” que, a su vez, introducían un nuevo “decoro” en la sistematización de las fachadas de los edificios, mediante un “programa de arquitectura”.

⁹ Jean-Louis Harouel, *op. cit.*

¹⁰ N. Delamere, *Traité de Police*, continuado por Le Cler Du Brillet, París, 1738.

El primer axioma, como nos dice Harouel, es la rectitud de las calles. La belleza de las ciudades consiste principalmente, insiste, en la alineación de sus calles. También es esencial la regularidad de las fachadas. Para ello, se recurre a sistematizar un “programa de arquitectura” que se impone a los edificios de una calle, de una plaza, de una ciudad entera. Y, para mostrar esto, nos remite, por ejemplo, al caso de la ciudad de Rennes. Tras el incendio que sufrió en 1720, en efecto, se llevó a cabo su reconstrucción, la cual, en palabras Harouel, respondió a un “urbanismo de decoración exterior”, sometiendo a ciertas zonas urbanas a “servitudes arquitecturales” muy estrictas.

A pesar de este reconocimiento, aunque contradictorio, de un “urbanismo de decoración exterior”, por reunir en un mismo concepto “urbanismo” y “decoración”, no deja de argumentar que la palabra “embellecimiento” es la que mejor encaja, durante el XVIII, en la noción de “urbanismo”, aunque el término jurídico que más se le aproxima es el de “voirie”. Para ello, cita un Diccionario aparecido durante la Revolución, donde Perrot dice que “...la voirie tiene dos objetivos. El primero concierne a los puentes y caminos y a todas las vías públicas, su formación, su mantenimiento y su conservación. El segundo concierne a las construcciones y alineación de los edificios y reglamentos referidos a las partes de estos que ocupan las calles...”¹¹.

Lo que más caracterizó al siglo XVIII, por lo que se refiere al proceso de transformación protagonizado por las ciudades, fue la proliferación de las técnicas que implicaban a las “alineaciones urbanas”, tanto las implementadas a tramos concretos de calles, en toda su longitud, recovecos, esquinas, etc., como extendiéndolas a ámbitos objeto de reconstrucción por motivos de siniestros. Se trataba de nuevos trazados, o alineaciones, que fueron ordenados por los intendentes¹², es decir, por representantes del rey. El auge de estas prácticas, que Harouel califica como “planificación urbana”, “...tuvo lugar por efecto de la transferencia del ‘poder de la voirie’ al trinomio intendente-cuerpo de Puentes y Caminos-Consejo del Rey. Lo que convierte a los Intendentes en los verdaderos maestros de la morfología urbana. Ellos son, por sus influencias sobre las instancias municipales los que pueden emprender el embellecimiento de las ciudades por ellos imaginados. Fue por un Edicto de 1683 como las ciudades son colocadas bajo la tutela de los Intendentes”¹³. Del mismo modo que no podemos tildar de “planificación urbana” la labor del *Grand Voyer*, tampoco debería tratarse como tal su traslación, como “valor jurídico”, según Harouel, a la experiencia posterior de las “alineaciones”.

Ahora bien, de entre la multitud de “nuevas alineaciones” que proliferaron durante todo el siglo XVIII, especialmente durante su segunda mitad, Harouel

11 Perrot, *Dictionnaire de la voirie*, 1783.

12 El *intendant* (intendente) surgió en Francia, hacia el año 1551, adquiriendo impulso inicial bajo la influencia de los cardenales Richelieu y Mazarino, y fomentado posteriormente por Luis XIV y su ministro Jean-Baptiste Colbert. El intendente era en aquellos tiempos el representante del monarca en las *généralités* (divisiones territoriales francesas en el Antiguo Régimen, cuya misión primordial consistía en el desarrollo económico de estas, poseyendo atribuciones de justicia, hacienda y policía (*intendant de justice, police et finances*)).

13 Jean-Louis Harouel, *op. cit.*

destaca aquellas que estaban vinculadas con proyectos de parcelaciones que tuvieron por objeto la creación de nuevos asentamientos, de nuevos barrios, tanto dentro como fuera de la ciudad existente. Se trataba, según sus palabras, de *“...un movimiento de aperturas de calles de una amplitud sin precedentes, promocionadas por Aristócratas millonarios, abogados del Parlamento, arquitectos, emprendedores, maestros de obras, todos ellos propietarios de tierras en París y sus alrededores, quienes solicitaban realizar lotificaciones”*. Las instituciones, como no podía ser menos, también participaron en estas empresas. De esta forma fue como se lotificaron los campos y jardines que poseían. Para ello, *“...sus propuestas son enviadas al Consejo del Rey, acompañadas de un plano con las vías proyectadas. Son, sobre todo, propietarios, grandes señores de hoteles que sacrificaban a la especulación”*¹⁴.

Importancia, por tanto, de la iniciativa privada en estos “planes de lotificación”, eso sí, como resalta Harouel, *“...no obedeciendo a ningún plan de conjunto. Cada lotificación constituye un todo, y la disposición de las calles es fruto de la forma y dimensión de las parcelas”*. La idea de “plan”, sin embargo, se irá imponiendo a medida que avanza el siglo, apareciendo sus primeras propuestas, como veremos a continuación, en el pensamiento de Pierre Patte y Marc-Antoine Laugier, sobre todo, en el primero de ellos, aunque conciben el “plan”, sin dejar de serlo y sin que pudiese entenderse de otra manera, como una extensión de la arquitectura al espacio urbano. Es como si se tratase de una ordenación de “embellecimientos particulares” concatenados entre sí, para lo cual la “ciudad existente” ejerce de armazón y “plano” de referencia.

¿Planificar la ciudad en el Antiguo Régimen?

Un aspecto interesante de estas “alineaciones”, quizá, el que más, es el que hace referencia al derecho que ostentaban los propietarios afectados por la “rectificación” de una calle a ser indemnizados por obligarles a ceder parte de la misma para incorporarla a la calle así ensanchada. Se procuraba, en este sentido, que *“...por temor a indemnizaciones muy caras”*, los ensanchamientos fuesen moderados. Todas estas actuaciones, que procuraban rectificar el trazado de las ciudades, implicaban “servidumbres” que tenían que soportar los propietarios, aunque estos, como decimos, eran indemnizados por ser privados de parte de su propiedad. Una de dichas “servidumbres” se refería a la institución de un “techo”, altura de la edificación, que procurase un orden estético para producir, lo que se llamaba, *“una justa simetría”*¹⁵. Se trataba de la ya clásica tradición referida al *“non altius tollendi”*¹⁶. Esta “servidumbre de altura”, como nos dice Harouel, no

14 Como fue el caso del proyecto, en París, relativo a la *“Comédie Française. Projet d'emplacement entre les rues de Vaugirard, Corneille et Molière, avec place en hémicycle, ou aboutirait les rues Racine, Voltaire, de la Comédie, Regnard, Crébillon, jusqu'aux rues des Cordeliers, des Fosses, St. Germain et des Boucheries”*, con fecha de 1780. Se trataba de la parcelación de los terrenos ocupados por el Hotel Condé.

15 Preámbulo de una Declaración Real de 12 de julio de 1779.

16 Prohibición de edificar sobre el fundo sirviente, o al menos de edificar pasada una determinada altura, en provecho del fundo dominante, que gozará de luz, aire o vistas sobre aquel. Se trata de

era “...más que un elemento de decoración arquitectónica uniforme impuesta a las construcciones. Se solía recurrir, para ello, a un Reglamento, a manera de un texto, ordenando a los propietarios de una zona para conformar un diseño de fachada. Se trata de un ‘programa de arquitectura’ cuya decisión para imponerlo podía ser tomada por la Ciudad, a condición de que sea competente en materia de ‘voirie’”. Es el caso, ente otros muchos, de las “fachadas de arquitectura uniforme” que se aprobaron, en Burdeos, por un acuerdo de 10 de julio de 1750, siguiendo el proyecto de Portier.

Todas estas obligaciones se establecían, y esta es una gran novedad, por medio de un contrato. Así lo argumenta Harouel cuando nos dice que, una vez concedida la edificación sobre un terreno, “...los propietarios se someten a un contrato que los obliga a cumplir con una ‘servidumbre de arquitectura’, lo que suele confirmarse con un texto reglamentario que prescribe dicha servidumbre”. Contrato que solía ser propuesto, en ocasiones, por propietarios particulares, a aquellos otros a los que se les habían vendido sus terrenos, como fue el caso, en París, del príncipe Condé, “...del que su hijo obliga a los compradores de terrenos a construir, en los alrededores de la Plaza del Palacio Bourbon, unas fachadas siguiendo el modelo de las construcciones anejas, y todo eso mediante un contrato”.

De todos los argumentos esbozados por Harouel, para transmitirnos la certeza de un proceso real de “planificación urbana” durante el Antiguo Régimen, el que hace referencia al “régimen del suelo” es, quizá, el que más convicción delata. Sin embargo, no deberíamos dejarnos llevar por ello, por importante que sea, ya que, al fin al cabo, lo que hacen los propietarios, como parte contraria en el tándem administración-administrados, es exigir unos derechos que les pertenecen, y que están por encima de los principios de una “sociedad estamental”, al gozar estos de unas prerrogativas que los hace inviolables. El hecho de que exijan una compensación económica por verse desposeídos de una parte de sus bienes raíces, no quiere decir que estemos en una sociedad más avanzada, más tolerante. Es el reconocimiento del “ser propietario” lo que les faculta a “usar y abusar” de su propiedad, lo que ha estado siempre presente, como derecho, en los tiempos históricos que se han ido sucediendo.

Contra este derecho ancestral, que se arrogan los propietarios, caben pocas alternativas. Un proceso de “planificación urbana” mermaría dicho poder, exigiéndoles, más que concediéndoles, unas cargas por razones de “utilidad pública”. Sus beneficios, por otro lado, irrenunciables en todo momento, se verían siempre satisfechos por el hecho de incorporar sus terrenos a procesos de urbanización en los que ellos no han participado. Es en este sentido en el que no podemos hablar de “planificación urbana” y sí de un proceso de construcción de la ciudad en el que, una vez más, la propiedad del suelo es determinante.

Se afirma que toda operación de urbanismo es un problema de suelo, resultando muy extraño no recurrir a la expropiación. Es cierto, pero, sin que

una servidumbre predial urbana por la que se prohíbe que el vecino eleve el edificio. Constituye un mismo grupo con la de prohibir privar de luces o de vistas al predio dominante.

parezca un juego de palabras, no toda operación de suelo es un problema de urbanismo. De hecho, el propio Harouel reconoce que la expropiación tiene un origen medieval. Ya en el siglo XIII, en efecto, aparecen cartas, estatutos y costumbres, que marcan una limitación de poder a los señores para desposeer a sus hombres, estando permitida esta práctica tan sólo en casos muy precisos, como los que tenían que ver con algún delito cometido, o confiscación de bienes a los condenados, el retiro-jubilación señorial, la alienación de una propiedad, etc., lo que suponía, como condena, algún tipo de expropiación. En general, “... se trataba de un derecho, nos dice, que se reservaba a los Señores, y al Rey en sus dominios, cuando surgen, sobre todo, necesidades militares, demoler casas para construir fortificaciones y castillos. También, caminos, o inundar tierras para construir molinos. Poder de expropiación que se va a ir transmitiendo a las comunidades urbanas cuando se emancipan del poder señorial”.

Pues bien, es partiendo de esta “costumbre” como se va consolidando la idea de “penalizar” a los propietarios por razones, en el caso que tratamos, de “embellecimiento de las ciudades”, instrumentándose, para ello, los “planos de alineaciones”. Para justificar las expropiaciones correspondientes, el poder real tenía a su disposición la llamada “directa real universal”¹⁷, lo que subordinaba el poder de la propiedad al interés general. También se hablaba, según Harouel, del “retiro por utilidad pública”, o de “alienación forzada por el bien público”. Pero se trataba, en cualquier caso, de unas normas que no estaban escritas en ninguna parte, de ahí la existencia de una diversidad de derechos de expropiación.

La cuestión llegaba, a veces, hasta el extremo que los propietarios afectados por expropiaciones mostraban su desacuerdo por las cantidades a recibir por desprenderse de sus propiedades. Cuando no se producía un acuerdo en el precio de venta, o en la indemnización, “...se recurría a un arbitraje de expertos mutuamente aceptados. Procedimiento muy utilizado a partir de la mitad del siglo”. En estos casos actuaba el intendente, quien nombraba a un experto para proceder a la valoración del bien a expropiar. Otro experto es nombrado por la ciudad, quien actuaba en nombre de la propiedad. En estos casos, nos dice Harouel, “...nos encontramos con dos constantes: El principio de una estimación conjunta del bien, por expertos de ambas partes, y la competencia jurisdiccional atribuida al intendente, de un principio al otro del procedimiento, lo que le permite reglar las eventuales dificultades, como un desacuerdo entre expertos”.

En el siglo XVIII, por tanto, no se produce una desposesión forzada que no esté acompañada de una indemnización. Incluso, algunos textos prevén indemnizaciones para los inquilinos. Para la estimación de su coste, los propietarios deben proporcionar documentos donde se aprecie el valor de los terrenos: “...contratos de adquisición, particiones, arrendamientos, y otros títulos justificativos”. Las indemnizaciones no se corresponden con las pretensiones del propietario sino con su valor real. Podemos argumentar, por tanto, que el tratamiento que se hace de la ciudad durante el siglo XVIII, no adelanta ninguna

17 D. Bège, *L'expropriation pour cause d'utilité publique à Bordeaux au XVIII siècle*, Burdeos, 1965; “Sur la Théorie de la Directe Universelle présentée par l'Edit de 1692”, en *Revue Historique de droit français et étranger*, vol. 1 (1922).

“práctica urbanística” que no responda a los intereses específicos de la sociedad del Antiguo Régimen. No podemos decir, en este sentido, que la urbanística moderna ahonde sus raíces en contextos socio-económicos ajenos al proceso de producción de la “ciudad del capital”.

De las “alineaciones” a la estrategia del “plan” en el pensamiento de Pierre Patte y Laugier

En paralelo a los procesos que estaban implementando la transformación de parte de los tejidos urbanos que respondían a presupuestos morfológicos medievales, se alzan pensamientos, teorías y alternativas, cuya intención no fue otra que conformar la idea en un “plan” que ordenase la ciudad en su conjunto. O, mejor, recurrir a una alternativa mediante la cual las intervenciones a programar deberían pensarse desde una totalidad, cuya lógica no fuese tanto el resultado de aglutinar una suma de particularidades, previamente concretadas, como de su entendimiento desde una alternativa de conjunto.

Es muy significativo, de cara entender estas reflexiones que apostaron por una forma diferente de hacer ciudad, su contextualización, sin ninguna duda al respecto, en presupuestos disciplinares propios de la Arquitectura. Estamos hablando, en efecto, del pensamiento de Laugier¹⁸ y de la propuesta que, para París, presentó Pierre Patte¹⁹. Laugier trabaja en unos “ensayos de arquitectura”, y Patte, por su parte, analiza “monumentos” levantados en Francia al rey Luis XV. Sin embargo, tanto para uno como para otro, la arquitectura no es capaz de dar respuestas cuando se trata de extender sus ramificaciones a un conjunto espacial que escapa a la lógica del edificio individualmente considerado. Sin abandonar la arquitectura, estos pensadores no hacen más que abrirle perspectivas hacia horizontes que, hasta entonces, se habían evitado. De esta forma es como se concibe, para ambos, la idea del “plan”, no como un proceso anticipado, cuyo recorrido hay que seguir construyendo en el marco de una “estrategia” marcada, de un “programa” establecido, sino como una anticipación plena y formal, como un escenario previamente dibujado, es decir, siguiendo técnicas y procedimientos propios del proyecto de arquitectura.

Entre los presupuestos higienistas de Patte y la preocupación por el “embellecimiento” en Laugier

Es en la obra de Patte donde, verdaderamente, encontramos propuestas que están planteando auténticas alternativas urbanísticas, con todas las reservas, a la ciudad del XVIII. Cosa muy distinta es lo observado en la obra de Laugier, quien, en todo momento, reduce sus alternativas a cuestiones que tienen que ver más con el “embellecimiento” de la ciudad que con planteamientos urbanísticos

18 Marc-Antoine Laugier (1713-1769), religioso jesuita francés, publicó en 1752 su texto *Essai de l'Architecture*.

19 Pierre Patte (1723-1814), asistente del arquitecto François Blondel, propuso, en 1764, un “plan” para París, en el marco de su texto *Monumens érigés en France a la gloire du Roi Louis XV*.

claros. Este autor, en efecto, está proponiendo, entre otras cosas, una nueva distribución de funciones en el ámbito del espacio urbano, lo que proporciona toda su lógica a sus propuestas urbanísticas. Algunas de ellas afrontan cuestiones referentes a la “descentralización”, bien entendido, sin tener el significado que hoy le daríamos a este término, ni tampoco el que se deduce de aquellas otras que planteó Howard²⁰, ciento cincuenta años después de publicada la obra de Patte.

Cuando Patte²¹ habla de “descentralización” está planteando, para aquellas actividades consideradas peligrosas, desde el punto de vista de la higiene pública, específicas localizaciones espaciales fuera del ámbito de la ciudad propiamente dicha, de la “ciudad institucional”, aunque integradas en otros fragmentos urbanos considerados, también, como ciudad, a los que comenzaron a denominarse, por entonces, como “*faubourgs*”.

Entre una y otra, entre los “*faubourgs*” y la Ciudad, no existen fronteras, no se trazan recintos amurallados que no sean los que delimitan funciones diferentes, producto de prácticas segregativas que los identifican como espacios suburbanos, donde era posible concentrar actividades consideradas peligrosas para la salud, caso de los cementerios, hospitales, determinadas actividades económicas insalubres, etc. Se establece, en este sentido, y en el marco de una nueva idea de ciudad, un espacio periférico que se sitúa más allá de la ciudad, en conjunción con los suburbios, y en un ambiente natural que impidiese, de alguna forma, la hipotética contaminación que podría derivarse de las actividades citadas.

Estos planteamientos, sin embargo, son obviados, por no considerarlos estrictamente necesarios, por Laugier. Pero, lo más oportuno que se puede comentar de la obra de Laugier no es tanto la ausencia de alternativas, como las que procura Patte, las cuales estaban acordes con las exigencias de los tiempos que se estaban viviendo, como la negación teórica de las mismas a la hora de pensar en el proyecto de una ciudad diferente. Y esto es así, por cuanto todo el pensamiento de Laugier, en este sentido, se nutre de presupuestos arquitectónicos, no está pensando en “clave urbana”, con lo que no le es posible plantear ningún tipo de alternativa urbanística, ya que cualquier propuesta derivada de su pensamiento pasa, inevitablemente, por vincular cualquier reforma emprendida con la lógica derivada de un proyecto arquitectónico, de un “artefacto volumétrico” que se basta a sí mismo, que no tiene capacidad para inmiscuirse en problemas que no sean los que se derivan de su propia organización espacial interna.

Lo primero que hay que decir es que estas alternativas, llamémoslas así en principio, están contextualizadas en el marco de un “Tratado de Arquitectura”. Se trata, como ya lo hemos reseñado, de los *Essai sur l'Architecture* que fueron editados hacia el año 1753. ¿Cual es, en esencia, el contenido de estos “*essai*”, y qué pensamiento urbanístico, si podemos hablar de tal, se deriva de los mismos? Es en el capítulo 5 de dichos “*essai*”, donde expone su pensamiento

20 Ebenezer Howard, *Garden Cities of Tomorrow*, Londres, Sonnenschein, 1902.

21 Pierre Patte, *Mémoires sur les objets de l'Architecture*, París, 1769.

sobre la ciudad, en concreto, sobre “El Embellecimiento de la Ciudad”. La única aproximación crítica que hace, en relación al estado en que se encuentran las ciudades de su época, se limita a analizar su aspecto exterior, y cómo este afecta al “embellecimiento” del que deben hacer gala las ciudades. La cuestión del “embellecimiento de las ciudades” la relaciona con el aspecto que presentan por lo que se refiere al “ancho de las calles”, al “amasijo de las casas”, a la “tortuosidad del trazado”, “...*siempre las mismas calles estrechas que exhalan inmundicias*”, y a la falta de “episodios verdaderamente notables”.

Si comparamos estas aproximaciones con las que plantea Patte, nos daremos cuenta que estamos, con Laugier, ante un pensamiento que no parte de una consideración, al menos, no muy próxima, a propósito de las patologías y problemas, en general, que caracterizaban a la ciudad de su época. Patte nos habla, constantemente, de cuestiones de salubridad, de higiene, es decir, de lo que va a constituir el discurso más repetido durante todo el siglo XIX y principios de XX. Con esto, no queremos decir que la urbanística moderna deba a Pierre Patte la esencia de sus presupuestos, lo que supondría remontarse al XVIII para establecer los orígenes conceptuales de la misma. Simplemente, deseamos dejar claro que entre los planteamientos de Laugier y Patte existen claras diferencias, en el sentido de que el único que está proponiendo, realmente, alternativas urbanísticas a su época es Patte y no Laugier.

El pensamiento de Patte responde, con toda claridad, a la idea de una “ciudad tardo-barroca”, que es la que, realmente, se está construyendo en su época, aunque muchos aspectos de ese tardo-barroquismo nos induzcan a pensar que se están poniendo las bases de lo que, más tarde, constituirá la lógica de la “ciudad burguesa”. La hipótesis que planteamos es que los presupuestos esbozados por Patte tienen que ver más con los argumentos ideológicos utilizados, años más tarde, por la burguesía comprometida con el desarrollo del capitalismo, que con la realidad de las reformas urbanísticas emprendidas por esta clase social.

Valga como ejemplo la insistencia de Haussmann en eliminar las condiciones de insalubridad que presentaba la ciudad de París, y cómo de dichas críticas no se derivó tanto el saneamiento previsto como la conformación del gran centro de la ciudad, con todas las consecuencias funcionales y sociales que se derivaron de una operación semejante. Realizar unas reformas tan radicales implicaba, ante todo, desplegar toda una propaganda política que hiciese comprender a la población que dichas reformas eran necesarias e inevitables. ¿Y qué mejor discurso ideológico, para intentar tal convencimiento, que dejar al descubierto las condiciones insalubres que presentaban ciertas zonas de la ciudad de París? Otra cosa, muy distinta, es comprobar si con dichas reformas se atajó la insalubridad, o sólo se procedió a justificar las demoliciones que reclamaban los proyectos que materializaron las nuevas “áreas de centralidad”.

La “ciudad como un parque” en el pensamiento de Laugier

Algunos responsables teóricos de la ciudad del XVIII, sobre todo Laugier, aunque también podríamos incluir la obra anterior de Wren²², como el proyecto de Reconstrucción de Londres tras el incendio del año 1666, sustituyen el conocimiento y análisis crítico, referido a la realidad urbana objeto de proyecto, por la formulación de proposiciones que recurren a “catálogos formales” históricamente sancionados, eludiendo de los mismos su real proceso de construcción y producción material.

La historia de la que se sirven estos “creadores” sólo les proporciona recursos formales que están desposeídos, por tanto, del sentido que les ha otorgado toda su lógica constructiva, espacial y temporalmente hablando. Los planteamientos de Laugier, en este sentido, están muy cercanos, pese a que les separan un siglo de existencia, a aquellos que formuló Wren allá por 1666, cuando propuso el proyecto de reconstrucción de Londres. En dicho proyecto, Wren no hace más que entrelazar, yuxtaponer y relacionar entre sí, a manera de un collage, toda una serie de formas urbanas que ya han tenido ocasión de mostrarse en el marco de diferentes proyectos diseminados en el tiempo y en el espacio. En el proyecto de Wren, en efecto, encontramos, aunque sólo expresados al nivel formal mas aséptico, y al margen de todo intento de contextualizarlos históricamente, plazas reales francesas, el tridente de la Plaza del Popolo romana, trazados reticulares extraídos de las más dispares experiencias históricas, etc²³. Laugier, por su parte, no se aleja mucho de estos presupuestos, entendiendo el “proyecto de ciudad” como algo acabado, objeto, por tanto, de anticipación total, y supeditado a las exigencias de un ejercicio de contemplación externa vinculado a la práctica de la representación teatral.

La “práctica urbanística” consistente en reflexionar a propósito del papel de ciertas “tipologías urbanas históricas” descontextualizadas, desposeídas de su más riguroso sentido histórico, cobra un mayor relieve cuando se concibe el proyecto del trazado urbano como traslación literal de las formas del “parque” a la ciudad que se intenta proyectar. Laugier no duda en plantear una opción semejante cuando nos dice, a propósito de “la disposición de las calles” en una ciudad, que “...es necesario considerar una ciudad como un bosque. Las vías de la primera son las calles de la segunda y deben ser trazadas de modo análogo. Lo que esencialmente constituye la belleza de un parque es la multiplicidad de las calles, su anchura, su rectilínea forma. Pero esto no basta. Es necesario que un Le Nôtre diseñe el trazado, que profundice gusto y reflexión, en el que se pueda encontrar, simultáneamente, orden y excentricidad, simetría y variedad, que se divise un encuentro en estrella, allá un pie de oca, de otra parte una calle en espina de pez, de otra parte un abanico, mas allá paralelas, por doquier plazas de diseño y de forma diferente. Cuanto mayores sean los contrastes, lo surtido,

22 Ver, al respecto, el completísimo libro de Steen Eiler Rasmussen, *London, the unique city*, Cambridge (Massachusetts), MIT Press, 1934.

23 Ver Paul. D Spreiregen (ed.), *On the Art of Designing Cities: Selected Essays of Elbert Peet*, Cambridge (Massachusetts), MIT, 1967.

*la abundancia y hasta el desorden, en la composición, mayores serán la belleza conmovedora y deliciosa del parque*²⁴. Laugier está empeñado en seguir esta idea, como directriz metodológica, para proceder al trazado de una ciudad: *“Que el diseño de nuestros parques, nos dice, sirva de proyecto para nuestra ciudad”, “...diseñar la planta de una ciudad de modo que la magnificencia del conjunto se subdivida en una infinidad de bellezas de detalle, todas diferentes... que no se encuentre nunca la misma cosa, que recorriéndola de un lado a otro, encontremos en cada barrio nuevas cosas singulares... orden con algo de confusión, algo alineado pero sin monotonía... una pluralidad de partes regulares en lo complejo y una cierta idea de irregularidad y caos...”*.

Laugier está planteando, con toda claridad, no tanto un proyecto de ciudad, lo que implicaría indagar a propósito de la relación entre “forma urbana” y “contenidos sociales”, sino, simplemente, establecer los mecanismos que hagan de la ciudad existente el territorio que, de una y otra manera, no permanezca al margen de los intereses de la Corte Real. Y ello, tanto desde el punto de vista del poder a ejercer sobre dicho espacio como, muy especialmente, desde la consolidación y materialización de vinculaciones estrictas entre uno y otra. Laugier está planteando cómo implicar el espacio de la Corte en la ciudad existente, y qué papel debe jugar. De ahí que, junto a los “ingresos en la ciudad” y “la disposición de las calles”, dos de los principios que deben conducir el proyecto de ciudad, según Laugier, añada un tercero, el que hace referencia, como no podía ser de otra manera, a “la decoración de los edificios”.

De esta manera es como Laugier nos plantea que si el *“...diseño de una ciudad está bien trazado, la parte principal y más difícil está hecha... queda, sin embargo, establecer reglas para el decoro externo de los edificios”*. Y son estas reglas las que adopta, como objetivo más inmediato, para conseguir que el aspecto exterior de aquellos exprese, aún con una mayor eficacia que el propio trazado, su condición de “decorados” propios de salones cortesanos. La ciudad se plantea, en este sentido, como un auténtico escenario, al cual se ha desembocado, sobre todo, a través de la decoración impuesta a la edificación, consolidándose, con ello, el ropaje del que se recubren los ambientes urbanos creados, con lo que se consigue que la ciudad se manifieste como objeto para ser mirado, admirado y teatralizado, asegurándose, en suma, la presencia de la Corte en el espacio urbano.

La apuesta excepcional de Pierre Patte por el Plan como estructura capaz de reunir una diversidad de “centralidades” yuxtapuestas al “espacio confuso” de la ciudad tradicional existente

Si los planteamientos de Laugier cubren unas demandas específicas que se realizan en ambientes urbanos aristocráticos, proponiendo, en suma, lo que debería constituir la forma y el ambiente de la “ciudad aristocrática”, el pensamiento de Patte, aunque ambientado, como no podía ser de otra manera,

24 Laugier, *op. cit.*

en requerimientos propios del Antiguo Régimen, procura dar respuestas concretas a los problemas específicos que viven las ciudades de su época. La diferencia entre Laugier y Patte está en que mientras el primero sólo piensa la ciudad como “extensión de la Corte”, sólo concibe el espacio urbano pensando en el espacio propiamente “palaciego”, parques y jardines incluidos, Patte es consciente de los problemas de la “ciudad aristocrática”, aunque sin renunciar a ella, sin extralimitarse en propuestas alternativas que abran el camino hacia su desaparición, planteando, en contrapartida, reformas concretas que, al mismo tiempo que la consolidan como “bien aristocrático”, la dotan de infraestructuras, servicios, sistemas públicos generales, que faciliten una vida mejor para quienes la utilizan.

Es, precisamente, en la obra de Pierre Patte²⁵ donde encontramos bases conceptuales y metodológicas que nos hacen pensar que se están, al menos, cuestionando algunos de los presupuestos que, hasta entonces, definían la manera de hacer ciudad en el Antiguo Régimen. Bien entendido que se trata de un cuestionamiento que se enmarca, y se limita, al ámbito de un contexto aristocrático, lo que quiere decir que Patte no está cuestionando la ciudad aristocrática, como “modelo urbano” a superar, no está requiriendo algo que vaya más allá del sentir de una “sociedad estamental”, sino que se muestra interesado en corregir algunos aspectos específicos de dicho “modelo social” en su manifestación urbana.

Esta actitud de Pierre Patte, aunque en ningún caso, como decimos, cuestiona principios básicos de contenido aristocrático, la manifiesta, como venimos diciendo, en dos documentos, o tratados, en los que plantea sus ideas sobre la ciudad. En el primero de ellos, escrito hacia 1765, dedicado a los *Monuments erigés a la gloire de Louis XV*, nos encontramos con un Pierre Patte muy cercano a esos principios aristocráticos, urbanísticamente hablando, que más tarde intentará corregir. Se trata de una obra en la que expresa sus preocupaciones, sobre todo, por la manera de encajar específicas intervenciones arquitectónicas, las que apuestan por la exaltación del Rey, en la escena urbana.

En un trabajo posterior, *Memoires sur les Objets les plus importants de l'Architecture*, escrito en 1769, pone en crisis la ciudad del Antiguo Régimen, analizando determinados aspectos contradictorios que observa en la ciudad, sobre todo, desde el punto de vista higiénico. Plantea, en este sentido, cómo debe intervenir en la ciudad para que las condiciones de salubridad sean las que figuren como objetivos más inmediatos para lograr un buen funcionamiento de la misma.

El primer texto, *Les Monuments erigés...*, en efecto, goza de todas las características como para deducir de él que constituye un documento ideológico a favor del tipo de ciudad más acorde con las exigencias de la realeza. Dicho texto encuentra su origen, y de esta forma es como debemos contextualizarlo, en la decisión tomada, hacia 1748, por el “*Prevot des Marchands et les Echevins*”, para solicitar del rey Luis XV un permiso para levantar, en un barrio de París, un

25 Específicamente, en *Monuments...*, cit.

monumento a su persona, y todo ello para homenajear y exaltar sus virtudes tras conseguirse la paz D'Aix-la-Chapelle²⁶. Bouchardon²⁷ fue el encargado de esculpir la estatua ecuestre del rey, estatua que sería colocada en el lugar destinado a convertirse en una nueva plaza real²⁸.

El “plan” propuesto por Patte fue el resultado de introducir, en la trama del París de su época²⁹, y conectándolos entre sí, los diferentes proyectos presentados al Rey de dichas Plazas, donde localizar un monumento a su persona, tal y como habían sido formalizados, territorialmente hablando, por parte de los diferentes arquitectos que participaron en el primer concurso citado. Es como si Patte se hubiese planteado la idea de un “plan” como “collage”, para cuya formalización utiliza, como base, el plano de la ciudad existente, tal y como era en esta mitad del siglo XVIII, completándolo con las propuestas presentadas por los arquitectos. El resultado formal obtenido le sirve a Patte no sólo para proponer un nuevo París sino, sobre todo, para reflexionar sobre las ventajas que se obtendrían de su materialización real. ¿Cuales son estas ventajas, según Patte?

Al elaborar, teóricamente, la conveniencia de estas ventajas, Patte nos las muestra sobre la base de ese “plan imaginado” que, en suma, y según nuestro punto de vista, es, sobre todo, un auténtico planteamiento de cómo debería construirse, de cómo debería manifestarse, espacialmente hablando, el fenómeno de la “centralidad”. ¿De qué otra cosa, si no, nos está hablando cuando nos plantea que si se realizasen los proyectos, en el marco del “plan general” que propone, se “...procurarían ventajas a los lugares donde se localizan”, “...serían lugares más frecuentados”, “...sus edificios existentes cobrarían más valor”, “...pondrían remedio a las zonas peor construidas que se encuentran en malas condiciones”, “...crearían centros visuales, abriéndose dichos espacios a la ciudad”, “...permitirían la cohesión social”, en la medida en que, en dichas plazas, “...aparece la presencia simbólica del monarca, junto con aquellos símbolos sociales, como la iglesia, el Ayuntamiento, el Palacio de Justicia, etc.”³⁰

Se trata, sin embargo, y esto es lo más importante, de una “centralidad” que no es extraña a los intereses de la ciudad del Antiguo Régimen. En este sentido, la propuesta de Patte no es ajena a su época, al menos, por lo que se refiere a la idea de introducir en la ciudad ciertos “órdenes puntuales” mediante la formalización de “espacios colectivos” concretos, a manera de grandes plazas, desde los cuales se difunden las virtudes, o las arrogancias, de un sistema político.

Pero, lo que nos importa resaltar en este momento, es que Patte, con esta propuesta, nos está planteando cómo se concibe, cómo se entiende, la “centralidad urbana” propia de las ciudades aristocráticas. Consolidado este tipo

26 Se trata del Tratado de Aquisgrán, 1748, que puso fin a la Guerra de Sucesión Austriaca y cuyos negociadores fueron Francia y Gran Bretaña, quienes habían dirigido los bandos enfrentados.

27 Edmé Bouchardon (1698-1762), fue un escultor francés, Premio Roma, escultor oficial del Rey desde 1732.

28 Al final, será la Place de la Concorde actual.

29 Se trata del llamado Plano de Turgot, realizado por Louis Bretez, en 1734, a petición del Preboste de los Comerciantes, Michel-Étienne Turgot.

30 De su obra *Monuments...*, cit.

de “centralidad” no nos debe resultar extraño que otras maneras de entenderla, y que se sucedan posteriormente, retomen lo ya establecido como tal, asuman sus contenidos, reinvirtiéndolos, en suma, en favor de otros requerimientos económico-sociales que den sentido a la nueva “centralidad” que se exige en el marco del “modelo urbano” correspondiente. El mérito de Patte es haber planteado la “centralidad” que, realmente, estaba implicada con las exigencias políticas y sociales de su momento. De ahí a argumentar que está construyendo las bases de lo que es la “centralidad” en la “ciudad moderna” hay un paso muy grande.

Las ideas más originales de Patte las encontramos cuando nos habla de planteamientos generales y, sobre todo, a la hora de analizar las contradicciones de la ciudad, a las que pretende ofrecer algún tipo de solución. Es en la concreción de sus propuestas donde se revela, sin lugar a dudas, como un teórico del Antiguo Régimen. Cuando nos habla de la ciudad de París, por ejemplo, cuando nos da a conocer sus patologías urbanas, puede parecer que se está adelantando a su tiempo, cuando, en realidad, está siendo fiel a sus principios. *“Parece como si hubiese sido el azar, nos dice, la única manera en que se ha llevado a cabo la construcción de la ciudad... hay barrios enteros que no tienen apenas comunicación con los demás, no se ven más que calles estrechas, tortuosas... las ciudades apenas han cambiado en los últimos tres siglos. Las únicas muestras de embellecimiento se han producido a través de la construcción de edificios puntuales, pero no de transformaciones públicas de la ciudad... desde hace cincuenta años casi la ciudad de París ha sido objeto de procesos de construcción sin que haya sido pensado para dicha ciudad un plan general”*. En esta larga cita, extraída de *Les Monuments...*, nos puede sugerir una manera de ver y pensar la ciudad que va más allá de lo que realmente le están exigiendo presupuestos aristocráticos. Sobre todo, por lo que se refiere a la intención, presente en esos pensamientos, de comenzar a entender la ciudad como un todo que funciona en la medida en que todas y cada una de sus partes se comunican entre sí. No es exagerado decir que la idea de “estructura urbana” está muy presente en el pensamiento de Patte. Y es esa idea la que le lleva a pensar que sólo a través de un “plan general” es posible abordar la solución a los problemas que presenta la ciudad.

En cualquier caso, lo interesante del pensamiento de Patte es que supo enmarcar sus propuestas en la necesidad de ese planteamiento global al que hace referencia. Otra cosa, muy distinta, es que a la hora de ser asumido este pensamiento se encontrase con la respuesta de una sociedad que aún no era capaz de entender, de asumir, las ideas expuestas por él, ya que plantear unas ideas no consiste sólo en expresarlas, sino en asumir que los problemas de la ciudad, en nuestro caso, no pueden entenderse si no nos acercamos a la misma pensando en términos de “estructura”.

Patte no fue, como decimos, ajeno a estas contradicciones. De hecho cuando, en el mismo documento de *Les Monuments...*, plantea cuestiones prácticas, relativas a cómo debe formularse el nuevo proyecto para la ciudad de París, sobre la base de ese “collage” resultado de aplicar, a su realidad cartográfica de

entonces, los proyectos presentados al concurso para la plaza de Luis XV, vuelve su mirada hacia atrás para encontrarse, y asumir, muchos de los presupuestos que, años antes, había esbozado Laugier. Esto es, al menos, lo que deducimos cuando plantea que “...para transformar París, y convertirla en una ciudad bella, no hace falta destruirla para construirla de nuevo. Al contrario, es necesario conservar lo que es digno de su ser. Se trata de ver cuales son esos edificios o barrios dignos de conservarse. El objetivo es unirlos con arte y formar un embellecimiento total mediante la ligazón de embellecimientos particulares”³¹. Idea esta que lo aproxima bastante, como decimos, a aquellas otras que ya había esbozado Laugier unos años antes.

Y es así como observamos que los planteamientos de Patte, al menos los expresados en *Les Monuments...*, aún no han superado aspectos que, desde un punto de vista metodológico, incluso conceptual, están todavía muy identificados con el hecho de concebir las intervenciones en la ciudad con cuestiones derivadas de la puesta en marcha de medidas embellecedoras. Incluso, cuando se trata de proponer un nuevo trazado, se adoptan los parques como referencia formal, hecho este del que no es ajeno, tampoco, el propio Patte.

El pensamiento de Patte, o la necesidad de reunir, en un Plan, “embellecimiento” y “salubridad”

Y es el paso de un pensamiento al otro, o del mantenimiento del primero con respecto al segundo, lo que debemos observar en la obra de Patte para valorarla en toda su extensión. En este sentido, podemos decir, por lo que se refiere a *Les Monuments...*, que Patte se mantiene, aún, en posiciones disciplinares que le hacen ser un fervoroso defensor de la ciudad aristocrática, a pesar de que nos esté planteando la idea del “plan general” como marco físico-espacial indispensable al que referir las reformas emprendidas. Ideas estas que sigue defendiéndolas en su obra posterior, *Memoires sur les Objets...*³², aunque en este texto aborda aquellas otras patologías urbanas que tienen que ver no ya sobre la belleza y el orden formal adecuado, sino con la insalubridad de las ciudades, pero eso no quiere decir que esté, con ello, trastocando los presupuestos espaciales de la ciudad aristocrática. Sin embargo, justo es decirlo, el paso de una obra otra, de *Les Monuments...* a *Memoires sur les objets...*, significa, en el pensamiento de Patte, un destacado progreso.

Si consideramos, en efecto, el conjunto de la obra de Patte, observamos un contraste, ¿quizá, un complemento?, que se manifiesta en su apuesta por

31 Idea muy semejante a aquella que expresaba Laugier cuando decía que la ciudad hay que construirla, que proyectarla, como si fuera un “parque”: “diseñar la planta de una ciudad de modo que la magnificencia del conjunto se subdivida en una infinidad de bellezas de detalle, todas diferentes... que no se encuentre nunca la misma cosa, que recorriéndola de un lado a otro, encontremos en cada barrio nuevas cosas singulares... orden con algo de confusión, algo alineado pero sin monotonía... una pluralidad de partes regulares en lo complejo y una cierta idea de irregularidad y caos”.

32 *Mémoires sur les objets les plus importants de l'Architecture*, par Pierre Patte, Architecte de S.A.S.M le Prince Palatin Due Régnant de Deux-Ponts, Paris, Chez Rozet, Libraire, rue Saint Severin, au coin de la rue Zacharie, 1769.

el “embellecimiento” en paralelo al convencimiento que la ciudad debe estar dotada de infraestructuras de servicios. Patte, en efecto, concibe la ciudad como un objeto a embellecer, pero en el marco de un planteamiento general, así como un objeto que debe estar dotado de un red infraestructural, generalizada, también, a toda la ciudad, que haga frente, sobre todo, a los problemas de insalubridad, abastecimiento, evacuación, etc.

Nos encontramos con un Patte preocupado por cuestiones que tienen que ver con el “embellecimiento”, sugiriéndonos que, *“...para conseguir la belleza de una ciudad no es necesario acudir a la geometría de las ciudades de Japón o de la China. Lo esencial es que todas sus conexiones sean fáciles, que sea fácil ir de un barrio a otro, que todo se organice del centro a la circunferencia sin confusión. Pero conviene, sobre todo, evitar la monotonía y la demasiada y gran uniformidad en la distribución total del plano. Por el contrario, hay que aumentar la variedad y el contraste entre las formas y todo ello para que ningún barrio se parezca a otro. La ciudad no se debe comprender de un solo golpe de vista. La ciudad debe contener lo variable, lo agradable, lo que excita”*. Y otro Patte, que nos plantea cuestiones como que *“...las únicas muestras de embellecimiento se han producido a través de la construcción de edificios particulares, pero no de transformaciones públicas de la ciudad”*, o que, *“...desde hace cincuenta años casi la ciudad de París ha sido objeto de procesos de construcción sin que haya sido pensado para dicha ciudad un plan general”*³³.

En un primer momento, Patte reflexiona, ante todo, a propósito de la necesidad de establecer un “planteamiento general”, urbanísticamente hablando, aunque este término no aparezca en su pensamiento, del que se deduzca una nueva morfología urbana, una estructura espacial diferente, que adquiriera carácter de alternativa global frente al uso al que era sometida, hasta entonces, la ciudad existente. En esa nueva estructura urbana, la presencia de un “río navegable”, o de un “canal”, constituirían elementos esenciales de la misma. ¿Preocupación por el “medio ambiente”? Su presencia no sólo era deseable por cuestiones de salubridad, incluso, de comunicación entre partes de la ciudad, y entre esta y su mundo exterior, sino, también, por aquellas otras que nos sugieren dotar a la ciudad de unos bordes de referencia, de unas linealidades que delimiten espacios diferentes, con funciones diferentes, aunque, eso sí, formando, todos ellos, una unidad urbanística común. La defensa del “plan”, en este sentido, nos parece una de las aportaciones más importantes de Patte.

En segundo lugar, lamenta la ausencia, en la mayoría de los casos, de un “plan” de estas características, observándose, tan sólo, cuando algún “orden” se ha establecido, a tal efecto, *“...algunos barrios bien contruidos, algunas calles bien alineadas, algunos monumentos públicos, etc., pero sin referencia a ese Plan Total”*³⁴. Pone en evidencia, por ejemplo, la presencia de los hospitales y los cementerios en lugares habitables, el uso de los ríos como cloacas, de donde deduce que *“...las ciudades están contruidas para propagar la enfermedad y la*

33 Ambas, citas de *Monuments...*, cit.

34 *Memoires...*, cit.

insalubridad". Las conclusiones que se deducen de este pensamiento no pueden ser mas evidentes: *"Una ciudad, en contrapartida, hay que distribuirla para la felicidad de sus habitantes, para la salubridad, para evitar accidentes, con buenas canalizaciones, que las casas ofrezcan resistencia a los incendios, disminuir o hacer frente a los desbordamientos de los ríos..."*³⁵. Y para ello, para que todas estas ventajas puedan verificarse, tienen que extenderse a todo el conjunto de la ciudad. Esto es lo realmente importante en Patte, es decir, la idea que las alternativas a los males que presenta la ciudad tienen que dejar de solucionarse con intervenciones meramente puntuales, para extenderse, necesariamente, y en contrapartida, a toda la ciudad.

En tercer lugar, establece que, en el marco de este "plan general", debe ocupar un lugar muy destacado lo que él ya denomina como "espacio periférico", donde se localicen aquellas actividades que más directamente están determinando la insalubridad de las ciudades. De esta forma, Patte comienza a introducir, en la ciudad que piensa desde el proyecto, y no como lugar marginal no reconocido hasta entonces, un "espacio periférico" instituido como tal, que se sitúa más allá de sus límites, atribuyéndole funciones concretas, requiriéndole, sobre todo, una funcionalidad determinada que incluya aquellos usos que han sido excluidos de la "ciudad tradicional", usos no deseados de los que se piensa que no deben compartir los mismos lugares que los específicamente residenciales. Se está perfilando, entre otras cosas, el origen del "suburbio industrial", ya que dicho espacio comienza a pensarse como asiento de actividades que requieren especiales cuidados, ya sea por sus consecuencias sobre la salud, o por su incidencias en el medio ambiente urbano.

En cuarto lugar, la ciudad debe configurarse, bajo este proyecto, como una forma cerrada, a manera de un polígono, *"...un hexágono o un octógono, para que sus diferentes barrios estén bien comunicados, que no estén muy alejados entre sí... para que la policía puede ejercer más fácilmente, rodeada de alineaciones de árboles, una gran avenida para coches y dos contra-avenidas para servir de paseos..."*³⁶. Y es este límite, concebido, entre otras cosas, como espacio de recreo, el que sirve para establecer el comienzo, al otro lado del mismo, del suburbio: *"Más allá de estas avenidas arboladas se construirán los faubourgs donde se localizarán los oficios más molestos, los que producen olores y ruidos, como tenerías, casquerías, herrerías, mesones, lavanderías, donde se toman los coches públicos..."*. Está planteando, por tanto, un "espacio periférico" donde se localicen las actividades más molestas, aunque muy necesarias para la vida funcional de la ciudad.

En quinto lugar, Patte propone lo que nunca antes se había pensado a la hora de proyectar la mejor ciudad, es decir, concebir dicho proyecto como alternativa a unos problemas previamente observados y analizados. Proyectar la ciudad es, bajo esta nueva perspectiva, establecer alternativas ante una situación que se conoce pero que, ante todo, se desea cambiar. El proyecto de ciudad se piensa

35 Siempre, de las *Memoires...*, cit.

36 *Memoires...*, cit.

como un ejercicio que parte como base de la realidad existente. Es así como, en el marco concreto de esta práctica, Patte analiza los males de la ciudad de su época, planteando alternativas para formalizarlas en un proyecto de ciudad sana. Son estos puntos de partida, derivados de una insalubridad latente, los que están influyendo, decididamente, en su propuesta. Hacer frente a dichos males implica, bajo el punto de vista de Patte, “descentralizar” determinadas actividades, aquellas que localizadas en plena ciudad existente están colmándola de insalubridad. Descentralización económica, institucional en algunos casos, que le lleva a pensar en un espacio concreto y específico donde localizar estas actividades. Ese espacio es la “periferia”. Espacio necesario, alejado de la ciudad real y representativa, en el que se localizarán esas actividades que producen insalubridad. Esta actitud no quiere indicar, como podría pensarse, que Patte margina las actividades insalubres en el marco de un nuevo espacio que, como consecuencia de ello, va a padecer, y reproducir, los efectos de dicha insalubridad. Al contrario, el “espacio periférico”, así concebido, deberá estar dotado de condiciones que hagan posible combatir la insalubridad, a pesar de ser asiento de la misma, ya que se debe concebir como un territorio aireado, dotado de condiciones medioambientales que impidan la producción de otros males. Por tanto, no se trata sólo de alejar lo insalubre, sino de concebir un espacio específico que, al acoger las actividades no deseadas, se pueda, al mismo tiempo, combatir sus efectos nocivos.

En sexto lugar, decir que las separaciones establecidas entre el espacio propiamente urbano y el que se identifica con el “suburbio” se expresarían mediante unos “paseos arbolados”³⁷ que ejercerían como límites, sobre todo, como zonas de esparcimiento para uso del ciudadano, sin que su tiempo libre se vea amenazado por la contaminación proveniente del “espacio suburbial”, ya que dichos Paseos, al mantener una relación directa con la ciudad propiamente dicha, actúan como barreras frente a las “exhalaciones” provenientes, en principio, del “espacio suburbial”. Lo importante de estas medidas no se deriva tanto de la necesidad de defender a la ciudad frente al hipotético malestar causado por la actividad que se desarrolla en el “suburbio”, como, sobre todo, por el deseo de dotarla de un “espacio lineal de borde”, en régimen de continuidad con la misma, para el esparcimiento y realización del tiempo libre.

En séptimo lugar, establecido el esquema general de la ciudad, concebida como un espacio dual y desigual, Patte nos plantea, a continuación, cómo debe ser su distribución interna, para lo cual debe contemplarse, según su opinión, la “variedad” como principio rector incuestionable. Dicha distribución debe

37 Recordemos los paseos que, con ese mismo sentido, se propusieron, durante el XVIII, en muchas ciudades europeas. Como nos dice Harouel, *op. cit.*: “...de todas las realizaciones de urbanismo, la creación de paseos o jardines, grandes consumidores de espacio sin ninguna contrapartida financiera, es la que más se impone en la situación periférica. Es el caso de Peyrou en Montpellier, jardín de la Fontaine en Nîmes, paseos de Meilhan en Marsella, jardín Real de Burdeos, Ovalo y Cours Dillon en Toulouse. Es en el exterior de las ciudades, también, donde emprendedores particulares se hacen con importantes extensiones de terrenos para revenderlos ventajosamente y formar allí nuevos barrios. Es el caso de los príncipes y los grandes financieros lotificadores de los suburbios de París, o bien Graslin en Nantes”.

plantearse de tal manera que sea posible compaginar la belleza de sus formas con la salubridad, *“...hasta el punto de poder decir que en la ciudad se den las mismas ventajas, en este sentido, que en el campo”*. Es en este punto donde Patte se revela como un arquitecto muy influenciado por su época, como no podía ser de otra manera. Pero se trata de una influencia que recoge aspectos formales muy enraizados con el pasado. A la hora de concebir el proyecto que hace referencia a la distribución interior de la ciudad, Patte no hace más que recoger lo que ya había planteado en su estudio anterior sobre *Les Monuments...* Distribuir la ciudad debe significar, ante todo, establecer, prioritariamente, una relación clara entre el exterior suburbial y el borde urbano con el que dicho suburbio contacta. Es aquí, en este contacto, donde deben situarse específicos monumentos que realcen dicho contacto. Plantea, en este sentido, la forma que hay que darle al encuentro entre los *faubourgs* y la ciudad propiamente dicha. *“Estos faubourgs, nos dice, estarán atravesados por vías de circulación que los pondrán en contacto con la ciudad, la cual estará anunciada por grandes puertas monumentales, a manera de Arcos de Triunfo, elevados en honor de personas importantes. Ejercerán, estas puertas-arcos, de símbolos ideológicos que informarán a los extranjeros de la gloria de la nación”*. Y, sin olvidarse de Laugier, concibe estas puertas como entradas con capacidad para conformar plazas semicirculares, *“...de donde partirán calles en todas direcciones, definiendo líneas perspectivas acabadas en monumentos”*.

Y, en octavo lugar, finaliza su propuesta estableciendo cuál debería ser, en sección, la estructura de una calle, en la que incluye la de los edificios en cuestión, así como todo el equipamiento infraestructural indispensable para su eficaz funcionamiento. De esta forma, aún en un conjunto, sin posibilidad de separación entre ellos, la casa, la vivienda, junto con el equipamiento urbano exterior que posibilita su existencia. No concibe la casa sin los “servicios” que, necesariamente, deben complementarla.

En dicha “sección”, incluye, mostrándolos como imprescindibles, todo lo que tiene que ver con el calentamiento de los edificios, chimeneas que recorren, de abajo a arriba, sus interiores; los senderos destinados a los peatones; los bordes de las calles, especificando el pavimento; las cloacas, acueductos subterráneos, contruidos en forma de arco invertido; bodegas, sótanos, etc. Especificando el tipo de material a utilizar en su construcción, y cuantos detalles especifican su forma y función.

Realmente, en esta “sección calle-edificación”, no hace más que recoger las costumbres que se han ido acumulando, históricamente, en torno al fenómeno de la casa tradicional, contemplándose, en este propuesta, lo que dichas costumbres han sancionado, y demostrando, sobre todo, que apostar por la salubridad, la higiene, y el buen funcionamiento de esta “calle-edificación”, no requiere invenciones que no se hayan ya manifestado en algún momento histórico pasado.

Aunque, sin renunciar al “embellecimiento”, a una concepción de la ciudad como “obra de arte”, concebida en clave arquitectónica, Patte valora, por encima de todo, la “salubridad”, siempre que todo ello se inscriba, esté sistematizado,

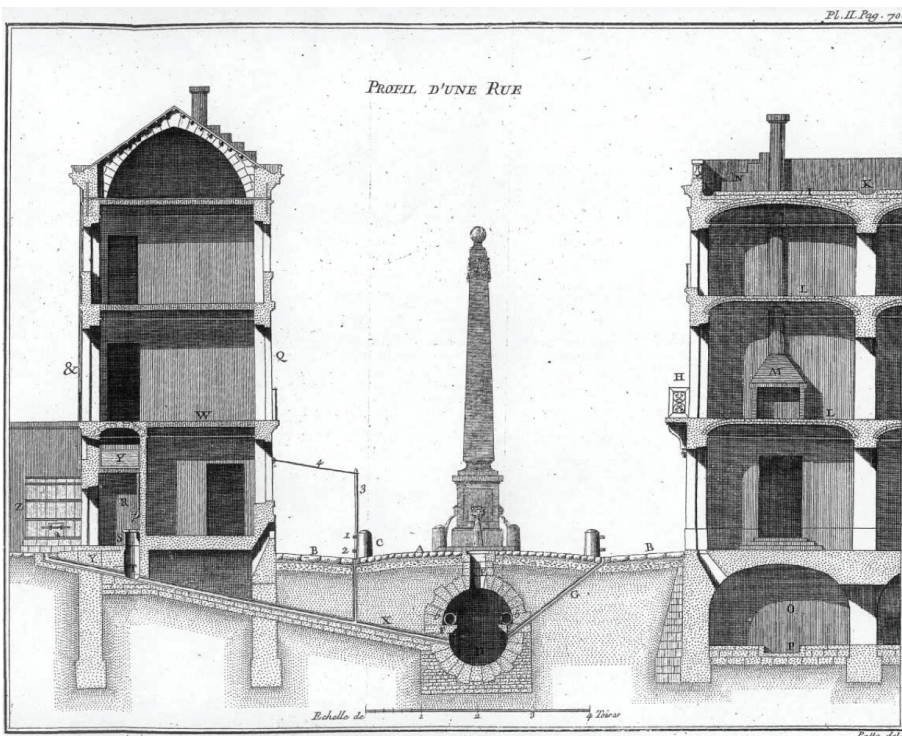
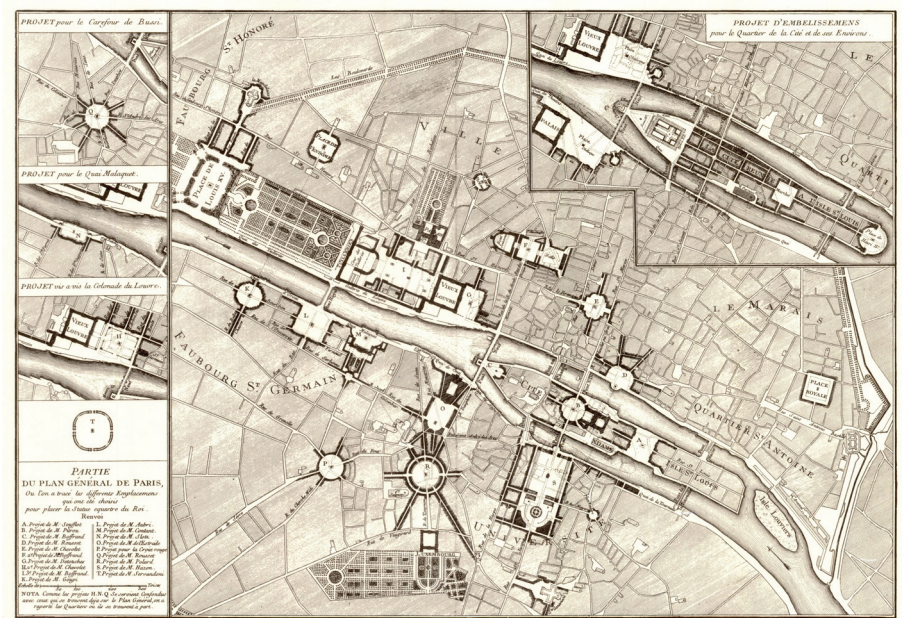


Figura 1.1. Proyecto de Pierre Patte para París, y sección de calle (1764-69).

en el marco necesario de un “plan general”. *“Para lograr todas estas ventajas a la ciudad, nos dice, es necesario hacer un Plan General suficientemente detallado que reúna todas las circunstancias locales, tanto de su emplazamiento como de sus alrededores”*.

El “plan” como control y ordenación de una producción arquitectónica de conjunto.

Observamos un uso recurrente, aunque excepcional, que se hace, durante el siglo XVIII, del plan como instrumento de ordenación, sobre todo en en sus “estertores”. En esta ocasión, ni el Plan, en sí, ni la capacidad que se le concede para alzarlo como exponente de una “modernidad” adelantada, son equiparables al sentido que adquirirá un siglo después de Patte. El Plan, tal y como se entiende en la sociedad del Antiguo Régimen, se instrumentaliza para anticipar un proceso, pero se trata de una anticipación, y aquí esta su carácter diferencial, que toma la expresión de un escenario futuro acabado, sin posibilidad de modificarlo, lo que contradice la idea de “proceso”. Se entiende el Plan, por tanto, como si se tratara de un “proyecto de arquitectura”, anticipando formas, en nuestro caso, “formas urbanas”, que hay que reproducir, como tales, en un tiempo determinado. Por mucho que Patte nos hable de la necesidad de un Plan, lo concibe como una anticipación estricta de lo que debe ser la ciudad, no contemplándose más ciudad que aquella que ha sido dibujada previamente. Es el ejercicio, la técnica, del “proyecto de arquitectura” transmutada al “orden urbano”. La disciplina de la arquitectura, por tanto, como referencia para hacer ciudad, lo que hace que se confirme, también, para los arquitectos del XVIII, aquello que, en el XVI, decía Pietro Cattaneo, sentenciando que *“..la parte más bella de la arquitectura es aquella que se ocupa de la ciudad”*³⁸.

Esta idea de plan es la que, en cierto modo, reivindican, como antecedente de la “urbanística moderna”, una relativa mayoría de autores que se han inmiscuido en el análisis de este fenómeno. Es el caso, por ejemplo, de Mark. K. Deming³⁹, quien no duda en destacar la obra de los arquitectos, sobre todo, los de la segunda mitad del XVIII, para reivindicarlos como creadores de la “modernidad”.

A pesar de estos argumentos que esbozamos, lo más habitual, con respecto a cómo se emprendió la formación de la “urbanística moderna”, ha sido, hasta ahora, reconocer esta formación en los años que precedieron a la Revolución. Esto es lo que sostiene, decimos, Deming, cuando dice que se *“...reconoció el valor de la herencia de la idea de ‘progreso’ de la Ilustración y los Enciclopedistas..., sobre todo, por lo que se refiere a su influencia en el desarrollo de la ciudad, inscribiendo su acción en una perspectiva de continuidad, más allá de un discurso ideológico de ruptura”*⁴⁰.

38 Pietro Cataneo, *I quattro primi libri di Architettura di Pietro Cataneo Senese*, 1554.

39 Mark. K. Deming, “Une capitale et des Ports. Embellissement et Planification Urbaine à la fin de l’Ancien Régime”, en *Les Architectes de la Liberté. 1789-1799*, Paris, École National Supérieure des Beaux-Arts, 1989.

40 Mark. K. Deming, *Une capitale...*, cit.

Lo que defendemos al respecto, sin embargo, como ya lo hemos argumentado, no es que la Revolución reconociera, o no, dicha herencia, sino que echó la mirada atrás para construir una “ciudad aristocrática al servicio de una burguesía revolucionaria”. Lo que sí se produjo en esos años, aunque desde posiciones minoritarias, lo que no resta importancia al hecho, fue la adopción de posturas, muy reconocidas, que pusieron en evidencia las contradicciones que desgarraban a la ciudad. Es el caso de Voltaire, quien, en 1749, publicaba su obra *Des Embellissements de Paris*, “...donde denunciaba la situación indigna en la que se encontraba la primera ciudad del reino, avanzando un programa de modernización que pudiera servir, a la vez, a la utilidad y a la estética”⁴¹. Realmente, no estaba avanzando nada nuevo que no hubiese sido tratado por los arquitectos que, por entonces, incluso, en años anteriores, mostraron su interés por cuestiones urbanas.

Lo que sí es de destacar, como algo específico de estos años “ilustrados”, lo que nos puede hacer pensar en determinados antecedentes que preludian específicas formas de producción propias de la “ciudad del capital”, fueron algunas operaciones de suelo que comenzaron a ser habituales por aquellos años. Es el caso, por ejemplo, del Hôtel Condé, situado en los alrededores del parisino Palacio de Luxemburgo. Operaciones de suelo, decimos, que, aunque contextualizadas en el XVIII, hemos creído más oportuno tratarlas en el capítulo dedicado al París del XIX, en el marco de lo que hemos llamado “La disponibilidad puntual de suelo como base de las primeras reformas emprendidas. Transformar París antes de la llegada de Haussmann”⁴². Soy consciente que este hecho delata, en cierto modo, la contradicción que implica denegar, por un lado, el determinante de ciertas prácticas del XVIII en la formación de la “ciudad del capital”, y por otro considerarlas como referentes. Es cierto, pero, como ya hemos apuntado, la cuestión a plantear no es tanto la idea del emparejamiento entre “embellecimiento” y la “utilidad” lo que puede constituir el germen de una “urbanística moderna”, en la que se va imponiendo lo “útil” frente al “decoro”, sino las posiciones-imposiciones sobre la propiedad de suelo, la primacía de la “ciudad producto” sobre la “ciudad como obra”⁴³.

Por eso, la constatación de que, en este siglo XVIII, se llevaron a cabo operaciones que desarrollaron nuevas formas en el uso del suelo, mercantilizando determinadas propiedades, urbanas y rurales, no tiene por qué hacernos pensar en la “ciudad producto”, sino en la voluntad, por parte de esos propietarios, de disponer de sus posesiones para su uso-abuso y beneficio, sin necesidad, para ello, de estar contextualizadas en el marco de un “plan”. Son operaciones individualizadas, que sólo responden a los intereses de “familias” concretas, “familias” que se sirven de la ciudad atendiendo a la cuota que les ha correspondido, fruto del reparto ancestral al que se vieron sometidos

41 Ver R. Mercier, “Voltaire et Paris. Des rêves d’Urbanisme aux Pleurs sus Jérusalem”, en *La Ville au XVIII siècle*, Aix-en-Provence, 1975.

42 Ver, en este mismo libro, el capítulo sobre París.

43 A. Álvarez Mora, *La Ciudad como Producto versus la Ciudad como Obra, o la realidad urbana entre el Espacio de la Renta y el Espacio Social*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2015.

determinados ámbitos territoriales en el marco de específicas sociedades estamentales.

La operación Condé⁴⁴, en este sentido, fue una “operación inmobiliaria”, aunque portadora de ciertos elementos decorativos, como la incorporación a la lotificación emprendida del Teatro del Odeón, que se llevó a cabo con la única intención de valorar, económicamente, un bien raíz propiedad de una familia real, y que sirvió de emblema, a la aristocracia de entonces, para considerarla como una manera de dar salida monetaria a su “capital en suelo”. Puede parecer que una operación semejante anticipe lo que será, sobre todo, a partir de la segunda mitad del XIX, una nueva forma de entender la “producción de la ciudad”. Como nos dice Deming, “...la liberación de diversos emplazamientos, donde se encontraban hoteles aristocráticos, impulsó importantes operaciones urbanísticas. Tal es el caso del Hotel de Condé, donde Peyre y De Wailly implantaron la nueva Comedia, actual Odeón, entre 1779 y 1782. Acompañada, también, de viviendas, la Comedia Italiana ocupó el terreno del Hotel Choiseul. en 1780”⁴⁵. Pero su implicación con la acción emprendida por familias concretas, las únicas que deciden qué hacer con sus propiedades, nos debería alejar de este razonamiento.

Es el caso, también, y valga como ejemplo, del proceso de lotificación que sufrieron parte de los Jardines de Luxemburgo, lo que aparece en el documento, “*Palais et Jardins du Luxemburg, avec emplacement de rues a percer. Sign, Chalgrin, 1779. Plan General du Palais du Luxemburg, certifié par nous noutable architecte du Roi est de l’Accademie Royal...des batiments...*”⁴⁶. Del mismo modo que con el Hotel Condé, se usa una propiedad real para, en su condición de “capital en suelo”, hacer frente a tantas deudas que estas familias, por muy Reales que fuesen, tenían que subsanar. Estas operaciones, en este sentido, no respondían al “interés general” que exigía, aunque bajo la atenta mirada del “capital”, un colectivo urbano.

Este tipo de hechos puede suscitar alguna duda con respecto a su condición de “antecedentes” que, hipotéticamente, preludian intervenciones propias de la “ciudad del capital”. En realidad, y esta es nuestra posición disciplinar, este tipo de operaciones no se pueden considerar como “antecedentes disciplinares” y sí como culminación de un proceso que puede haber agotado sus posibilidades de cara a los requisitos exigidos por una ciudad, la de XVIII, que necesitaba cambiar para seguir siendo aristocrática. Son esos “planes”, como el elaborado por Patte, junto con aquel otro que, años más tarde, propuso Wailly, en los que se quiere ver algo que iba más allá de su tiempo.

44 Se trata de la intervención llevada a cabo, hacia 1780, sobre una parte del emplazamiento del Hôtel Condé, adquiriéndose, por parte de la Corona, dicha propiedad, así como otras fincas aledañas a la misma, lo que permitió construir un nuevo teatro aislado en medio de un vasto emplazamiento. Sobre los terrenos sobrantes, una vez cuantificados los que se necesitaban para el nuevo teatro, se acordó construir nuevos hoteles y viviendas que, se decía, contribuirían a embellecer aún más un barrio ya ornamentado por el Palacio de Luxemburgo. Ver, en este mismo libro, el capítulo dedicado a París.

45 Mark. K. Deming, *Une capitale...*, cit.

46 Archivos Nacionales. COTE: III seine 724. Ver capítulo sobre “El Plan de los Artistas”.

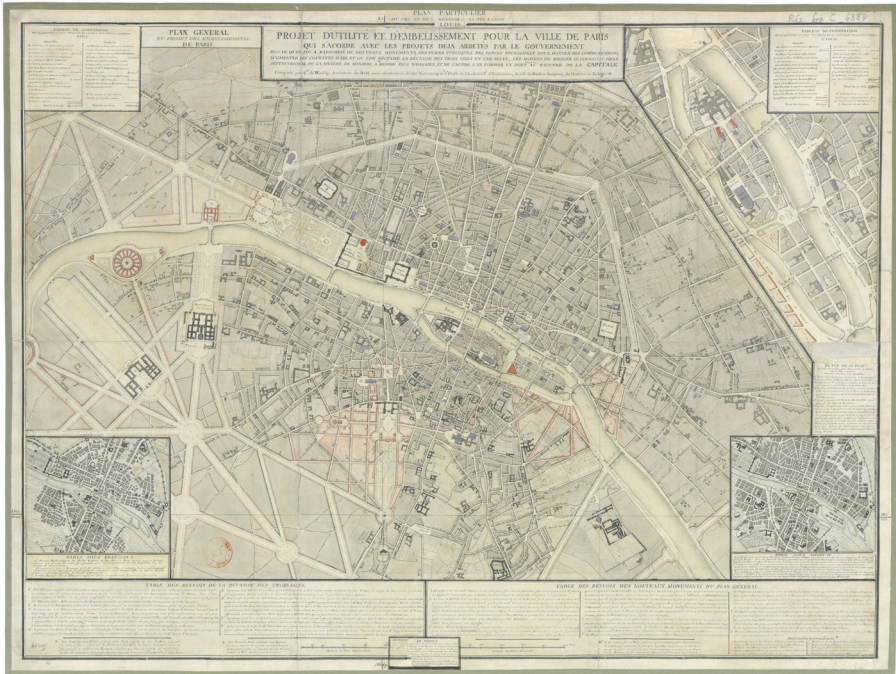


Figura 1.2. Plan Wailly para París (1785).

Con respecto a la propuesta que elaboró Wailly⁴⁷ para París, Deming la equipara con la que, años antes, había presentado Pierre Patte. *“En vísperas de la Revolución, nos dice Deming, nos encontramos con una proliferación de proyectos, y con la voluntad de planificar la ciudad. En 1765, Patte había deplorado que la capital no estaba sujeta a un plan general. Esta idea de un plan general a base de coordinar intervenciones fragmentarias es lo que encontramos en el ‘Proyecto de utilidad y embellecimiento para la Villa de París que se acuerda con los proyectos ya aprobados por el gobierno’, dibujado por De Wailly, hacia 1785, y expuesto en el Salón de 1789”*⁴⁸. Se trata, al igual que lo hiciera Patte, de una anticipación imaginaria de cómo debería ser París a partir de entonces. Aunque Deming observa en esta propuesta un paso adelante, con respecto a la de Patte, pensamos que se sitúa en las mismas coordenadas. Al decir de Deming, en efecto, lo que hace Wailly es proponer la *“...imagen general de una ciudad embellecida, lo que sitúa a este Plan en la línea del mosaico de plazas reales*

47 Arquitecto francés (1730-1798), conocido, sobre todo, por haber proyectado el Odeón (1779-1782), teatro que, como hemos comentado, fue concebido en el marco espacial de la lotificación que se llevó a cabo en los terrenos liberados del Hotel Condé.

48 *“Project d'utilité et d'embellissement pour la Ville de Paris qui s'acorde avec les projets déjà arrêté par le Gouvernement”*, París, ca. 1789. Descripción: “Plan manuscrita vez rehaust de coileurs sur fond gravé; 62x83 cm. Acheté à M. Chadenat en 1913. Michel Gallet, *Les architectes parisiens du XVIII siècle: Dictionnaire biographique et critique*, París, 1995. Exp. Charles de Wailly, peintre, architecte dans l'Europe des Lumieres. París, Hôtel de Sully, 1979. Ver, también, Mark. K. Deming, *Une capitale...*, cit.

imaginado por Patte, aunque con una evolución notable, por cuanto tiende a privilegiar los programas públicos con el mejoramiento de la red de circulación y la creación de equipamientos colectivos". No se puede decir, sin embargo, que Patte no prestase atención a los "equipamientos", sobre todo, a aquellos que estaban estrechamente vinculados con la "red del agua". "*Una vez resuelto el importante problema del agua, nos dice, es cuando hay que plantearse los proyectos relativos al embellecimiento de la ciudad*"⁴⁹. Y es así como antepone la cuestión del abastecimiento, saneamiento y obras de utilidad, aspectos, todos ellos, insistimos, no ajenos a la ciudad del Antiguo Régimen, a todo lo demás que sólo tiene como objetivo embellecer la ciudad. Y no es que reniegue de esto último, ni que lo considere superfluo, sino que no considera posible un embellecimiento sin un soporte sanitario preciso.

En contrapartida, y a diferencia de lo que piensa Deming, Wailly se recrea en aspectos que atienden más al "embellecimiento" que a la "utilidad pública", con lo que se expresa como un arquitecto de su época, no empeñado tanto en anticipar la ciudad más allá del Antiguo Régimen, como en asegurar su supervivencia y reproducción, para lo cual era necesario superar sus contradicciones sin rozar su integridad como producto aristocrático.

El hecho de que Wailly participase activamente en la llamada "Comisión de los Artistas"⁵⁰, incluso, con proyectos propios, ya fuese vía concurso o presentados por él mismo, delata esa conexión entre los objetivos de dicha Comisión y lo ya propuesto en los estertores del Antiguo Régimen. Wailly representa, en este sentido, la continuidad de una "cultura urbana" que se dejó ver, sobre todo, en la actividad llevada a cabo por dichos Artistas.

49 Pierre Patte, *Monuments...*, cit.

50 Comisión nombrada, tras la Revolución, para proceder a la lotificación de los Bienes Nacionales. Ver el siguiente capítulo de este libro.

2 UN PROYECTO ARISTOCRÁTICO PARA UN PARÍS REVOLUCIONARIO. A PROPÓSITO DEL LLAMADO PLAN DE LOS ARTISTAS

Hipótesis de partida

Los trabajos y estudios de investigación que han tomado, como objeto de análisis, el llamado “Plan de los Artistas” tienen, todos ellos, un denominador común. Refieren su investigación a un plano elaborado, en 1889, por Alphand⁵¹, en el que aparecen formalizadas, tomando como base cartográfica el plano levantado por Verniquet entre 1784 y 1791, las transformaciones urbanas propuestas por la denominada “Comisión de los Artistas”. Dicha Comisión actuó en estrecha relación con el Administrador de los Dominios Nacionales, Sr. Amelot, entre los años 1793 y 1797, siendo su principal cometido, como veremos más adelante, actuar como cuerpo técnico consultivo en todo aquello referente a la división de los Bienes Nacionales⁵².

La “Comisión de los Artistas”, sin embargo, tuvo un papel mucho más destacado que la simple asesoría en materia de división de los citados Bienes Nacionales. Fue capaz de plantear un hipotético plan para París que, aunque supeditado a la presencia de dichos bienes, supuso, si no la primera alternativa moderna encaminada a transformar su espacio urbano, al menos, estableció algunas bases materiales para anticipar su realidad.

Las referencias a dicho plan, como decimos, no se remontan a documentos contemporáneos a la actuación de dicha “Comisión de los Artistas”, sino a un plano recogido en el llamado *Atlas des Travaux de Paris (1789-1889)*⁵³, dirigido por Alphand y publicado en 1889. En dicho atlas, en efecto, aparece, entre otras cosas, un plano donde se recogen las hipotéticas propuestas para transformar París, elaboradas por la denominada “Comisión de los Artistas”⁵⁴. La reconstrucción de dicho plano fue posible, según consta en el mismo, a partir de los procesos verbales de la Asamblea conjunta formada por el Consejo de

51 J. CH. A. Alphand (1817-1891) fue uno de los más importantes colaboradores de Haussmann, ingeniero jefe de Paseos y Jardines nombrado por Napoleón III y director de los Paseos de París desde 1869. Responsable de las exposiciones universales de 1878 y 1889. Bajo la III República se hizo cargo de los servicios administrativos municipales que entendían de los trabajos públicos. Verdadero heredero de Haussmann, pudo seguir y acabar lo esencial de los proyectos del antiguo prefecto.

52 Aquellos “bienes inmobiliarios” que la Revolución incautó a los nobles y a la Iglesia.

53 *Atlas des travaux de Paris (1789-1889)*. Atlas dressé sous l'Administration de M.E. Poubelle, Préfet de la Seine, sous la direction de M. A. Alphand, inspecteur General de Ponts et Chaussées. Directeur des travaux de Paris, Paris, 1889.

54 Se trata del plano titulado “Plan indiquant les rues projetées par la Commission dite des Artistes, en execution de la loi de 4 avril 1793 pour la division des grandes propriétés nationales, l'embellissement et l'assainissement de la Comune de Paris”.

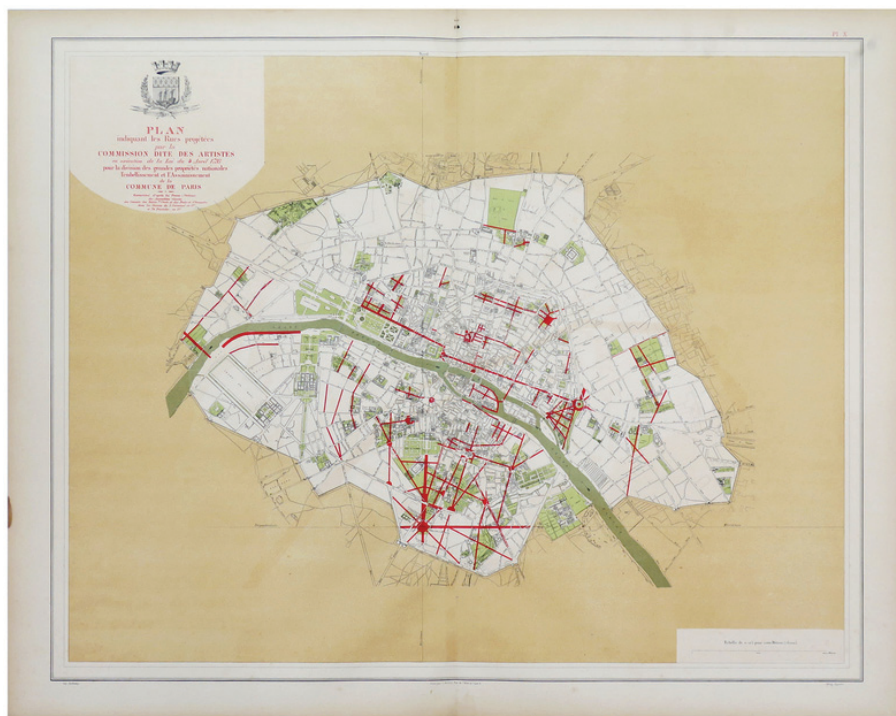


Figura 2.1. Interpretación del Plan de los Artistas por Alphand (1889).

Edificios Civiles y el de Puentes y Caminos⁵⁵, muy concretamente, aquellos procesos que tuvieron lugar en las sesiones celebradas entre el 3 germinal año IV y el 24 fructidor año IV, es decir, entre el 22 de marzo y el 9 de septiembre del año 1796.

Las referencias formales al “Plan de los Artistas”, por tanto, no se hacen directamente desde los proyectos elaborados por la Comisión que entendió del mismo, sino que son una interpretación que, sobre dichos proyectos, elaboró Alphand en 1889. El “Plan de los Artistas”, en este sentido, no existe como tal, sino que se trata de una interpretación posterior del mismo, la cual fue elaborada por personas ajenas, conceptual y temporalmente hablando, a la citada Comisión. La idea de totalidad que Alphand nos ofrece de este plan, no es más que un ejercicio realizado a posteriori, consistente en interpretar el contenido de unas sesiones donde se planteaban específicas operaciones urbanísticas contempladas, en su día, de forma individual y sin una visión de conjunto. Es esta

⁵⁵ Tengamos en cuenta que la aprobación de las proposiciones planteadas por la Comisión de los Artistas, fue llevada a cabo por la Asamblea que reunía al “*Conseils des Batiments civils et des Ponts et Chaussées*”, durante las sesiones que tuvieron lugar entre el 3 germinal año IV y 24 fructidor año IV, 22 marzo-9 septiembre 1796. El “*Conseils de Batiments Civils*” fue creado por el ministro del Interior P. Benezech, tras ocupar su puesto el 3 de noviembre de 1795. Se marcó el objetivo, entre otras cosas, de llevar a cabo un Plan General de Alineaciones para toda la ciudad de París, por acuerdo de 14 de enero de 1797. Por otra parte, la Comisión de los Artistas fue definitivamente disuelta en marzo-abril 1797.

interpretación la que ha servido de base para los estudios que se han realizado, a posteriori, sobre el “Plan de los Artistas”. De hecho, no hay un estudio sobre el tema que no reproduzca este plan elaborado por Alphand. Interpretación sobre interpretación que ha podido viciar el alcance de un proyecto que puede estar más en la imaginación de los investigadores que en la realidad urbanística de París.

Las interpretaciones de Jeanne Pronteau

Uno de los trabajos más recientes, relativamente hablando, y que trata con mayor rigor las interpretaciones que aporta sobre el trabajo de la llamada “Comisión de los Artistas”, es el magnífico libro que J. Pronteau dedica a la personalidad de Verniquet⁵⁶. Aunque se trata de una investigación exclusivamente centrada en la persona de Verniquet, tanto en su vertiente profesional como arquitecto, sin olvidar su autoría del plano de París realizado a instancias de Luis XVI, desde 1783 a 1791, presta una atención especial a esta última actividad, lo que le lleva a relacionar el citado plano de París con el uso que, del mismo, pudo llevar a cabo la citada “Comisión de los Artistas”.

La investigación de Pronteau aborda la actividad de la “Comisión de los Artistas” vinculándola con la elaboración del plano de Verniquet, sobre todo, cuando hace referencia a las razones que hicieron posible la primera edición de parte de las hojas que componían el citado plano. Dicha edición original, referida, tan sólo, a las cuatro hojas centrales del plano en cuestión, se llevó a cabo para servir de base cartográfica al Concurso convocado el 5 de mayo de 1793, concurso que tenía por objetivo “...la división del ámbito comprendido entre el Carrousel, la calle de Saint Nicaise, la calle de Saint Honoré...”⁵⁷, es decir, la segregación del conjunto Louvre-Tullerías con respecto al resto de la ciudad, cuyo conjunto se pensaba dedicar para asiento y localización espacial de las más altas instancias del nuevo Estado francés

Pronteau hace referencia a este concurso, indicando que se inscribía, como así fue, en un Decreto de la Convención Nacional autorizando al Administrador de los Dominios Nacionales “...a hacer copiar y grabar, sólo en línea, la parte del plano de París comprendida entre...”⁵⁸. Con este concurso, por tanto, y tal como nos apunta la citada autora, no se demuestra la existencia de una “Comisión de Artistas” encargada, concretamente, de proceder a la redacción de un Plan para París. Se trataba, únicamente, de un Concurso al que fueron invitados “artistas”

56 Jeanne Pronteau, *Edme Verniquet, 1727-1804*, París, Ville de Paris, Commission des Travaux Historiques, Sous-Commission de Recherches D’Histoire Municipale Contemporaine, 1986.

57 “*Decret de la Convention Nationale de 5 mai 1793, l’an second de la Republique Française qui invite les Artistes a concourir pour presenter un projet’ de division du local compris entre le Carrousel, le rue S. Niçaise, la rue S. Honoré...*”.

58 “*Decret de la Convention Nationale du 30 junio 1793, l’an second de la Republique Française qui approve le programme du concurs par le plan de division du local compris entre les rues adjucentes un Palais national*”.

para proceder a “...un proyecto de división del ámbito designado, con el objetivo de proporcionar un más alto valor a las propiedades nacionales allí contenidas”⁵⁹.

Con motivo de este concurso, como decimos, se procedió a editar las primeras hojas del plano de Verniquet. Se trataba de las cuatro hojas centrales del plano, las que reproducían la zona del conjunto Louvre-Tullerías, hojas que incluían, a su vez, parte del sector situado al norte del mismo, como era la zona de la Place Vendôme y del antiguo Convento de Capuchinos⁶⁰. Se trata, decimos, de la primera reproducción conocida del plano de Verniquet, y es en este sentido como es reseñado por Pronteau.

Un segundo hecho tenido en cuenta por la citada autora, referido, también, a la edición del plano de Verniquet, así como a la llamada “Comisión de los Artistas”, tiene que ver con un segundo Concurso convocado, esta vez, para proceder a la división de los Bienes Nacionales distribuidos por toda la geografía de la ciudad de París. Esta vez, no se trataba de la convocatoria de un Concurso para ordenar una zona de prestigio de París, como era el ámbito Louvre-Tullerías, sino para convertir, en parcelas edificables, los Bienes Nacionales existentes en París que estaban a disposición de la Convención Republicana, como paso previo a su venta y distribución en un mercado inmobiliario. Dicho concurso fue convocado el 5 de junio de 1793, es decir tan sólo un mes después de aquel otro en el que se contemplaba la ordenación del conjunto Louvre-Tullerías. Según este segundo Concurso, “...el Administrador de los Dominios Nacionales está autorizado a grabar... y, siguiendo el Plano General de la Villa de París, dibujado por el ciudadano Verniquet, los planos particulares de todos los grandes establecimientos existentes en la extensión de esta ciudad...”⁶¹.

Como puede observarse, las condiciones de ambos concursos son muy semejantes, planteando, para las acciones urbanísticas que proponen, procedimientos similares. La edición del Plano de Verniquet, como base cartográfica imprescindible para elaborar los proyectos que se derivaban de los mismos, es responsabilidad, por otro lado, de una misma institución estatal, es decir, de la Administración de los Dominios Nacionales. Con ambos concursos se plantea, como objetivos fundamentales, la implementación de una diversidad de procesos de división parcelaria de los Dominios Nacionales con perspectivas claramente económicas, es decir, con la intención de poner en valor, mediante su fragmentación, toda una serie de bienes inmobiliarios expropiados por la nueva

59 Cita de Pronteau.

60 Se trata del documento cartográfico titulado “Rue Rivoli. Projet d'aménagement des quartier situé entre la Seine la Place de la Revolution (de la Concordia), la rue de la Revolution (Royale), le boulevard, les rues de la Michodiére, St. Roch, St. Honoré et de la Monnaie 2 pl. semblables, l'un portant projet de percement d'une rue longement les Tuileries (r. de Rivoli), Plan relatif au programme decreté le 30 juin 1793, pour la Convention Nationale”. Se encuentra en los Archivos Nacionales de Francia, cote: N III Seine 853. Se trata, como decimos, de las hojas del plano de Verniquet que acompañaban al programa del concurso decretado el 5 de mayo de 1793, programa que fue publicado, junto con el plano citado, el 30 de junio del mismo año.

61 Artículo primero del “Decret de la Convention Nationale du 5 juin 1793, plan second de la Republique Française, qui autorise l'Arministrateur des domaines nationaux a faire graver au trait d'après le plan general de Paris... Les plans des grands etablissemens nationaux existant dans la dite ville”.

administración del Estado. En el primer concurso, sin embargo, se compatibilizan objetivos económicos con aquellos otros que persiguen embellecer el conjunto Louvre-Tullerías, como consecuencia de su destino como lugar de asiento del nuevo poder revolucionario.

Otro punto en común que acerca, muy especialmente, a ambos concursos, lo constituye el hecho de que comprometiesen la publicación de parte del plano de París realizado por Verniquet. En un caso, dicha edición afectaba a la impresión de una parte del plano de París en el que estaba incluido el conjunto urbano Louvre-Tullerías, mientras que en el segundo dicha edición sólo contemplaba, de forma individualizada, conjuntos arquitectónicos identificados con los Dominios Nacionales, sobre todo, conjuntos conventuales.

Pronteau niega la existencia de la “Comisión de los Artistas”

Lo que debe quedar muy claro, sin embargo, y así se especifica, con todo rigor, en el estudio de Pronteau, es que en ambos concursos se expresa la voluntad por materializar actuaciones urbanísticas en París que nada tienen que ver con la redacción de un “plan de conjunto”, y mucho menos con la actividad de una pretendida “Comisión de Artistas” hipotéticamente nombrada por la Convención Republicana para un fin semejante. Y es que ciertos autores, como señala Pronteau, han querido ver en el Decreto de la Convención Nacional de 5 de junio de 1793, el texto constitutivo de la “...*enigmática Comisión de los Artistas*”. La tesis de Pronteau es que el plano de Verniquet fue, simplemente, utilizado por los “artistas” que atendieron a la convocatoria de ambos concursos. Lo único probado es que, por lo que se refiere a la segunda de dichas convocatorias, y como consecuencia de la selección llevada a cabo, se reunieron una serie de “artistas”, los seleccionados a tal fin, en torno al Administrador de los Dominios Nacionales, Sr. Amelot, concurso que respondía, literalmente, al Decreto de 1 y 4 de abril de 1793 por el que se procedía a la división y venta de los dominios nacionales. El concurso convocado el 5 de junio de 1793, por tanto, no es más que una forma de instrumentalizar este último Decreto.

Mediante todo este entramado de decretos y concursos, según Pronteau, se constituían asambleas de expertos, las cuales no tenían más objetivo que proceder a la división de los bienes nacionales. Para estos proyectos, Amelot habría planteado invitar a algunos de los “artistas más distinguidos” para concurrir a la formación y desarrollo del programa que se le había demandado por parte de la Administración. Entre estos artistas figuraba el propio Verniquet. Y son estos “artistas distinguidos” los que forman, hacia 1793, una “comisión” que, según Pronteau, no fue creada por orden, o nombramiento, oficial. La “Comisión de los Artistas”, por tanto, no se constituye como un órgano oficial, ni como una “entidad” encargada de plantear un Plan para París. Era, simplemente, una reunión de expertos en torno a la figura del Administrador de los Dominios Nacionales.

Esta ausencia de nombramiento oficial, por otro lado, es resaltada en el informe emitido por el ministro de Finanzas, en 1797, cuando se está planteando

la anulación de las competencias de los “artistas” que asesoraban a Amelot. En dicho informe se dice que “...ningún decreto ha determinado el nombre de los miembros de esta Comisión, ni reglado sus atribuciones y sus poderes, ni designado de qué administración debería depender”⁶². El informe del ministro de Finanzas es analizado detenidamente por J. Pronteau, para mostrar, y dejar claro que la “Comisión de los Artistas”, así llamada, no tenía más atribuciones que dar su parecer sobre la forma de materializar las divisiones a que eran sometidas las “grandes propiedades nacionalizadas” que se distribuían a lo largo y ancho de la ciudad de París, así como elaborar “...sobre los vastos espacios nacionalizados, todos los proyectos de embellecimiento y saneamiento de los que tenía necesidad la ciudad”. Pero, como ya hemos comentado, esta preocupación por el “saneamiento” surge en la medida en que la acumulación de grandes superficies de suelo, identificadas con los Bienes Nacionales, suscitó en los citados “artistas” la idea de que, independientemente de su división, para proceder a su venta, se podría aprovechar la operación emprendida para realizar algún plan de conjunto, aunque, siempre, de carácter puntual. Plan que encauzase específicos proyectos que compatibilizasen acciones de saneamiento y ornato. Estos proyectos, como decíamos, sólo fueron planteados por los “artistas” para zonas muy concretas de París, sobre todo, las situadas en la orilla izquierda, es decir, allí donde la citada acumulación de Bienes Nacionales implicaba un tratamiento de conjunto a la hora de proponer su división en parcelas edificables. Y es este tratamiento de conjunto el que se refleja en el documento, “parte de la hoja 52 y 53 del Atlas National de la Ville de Paris (Verniquet), mostrando los proyectos de trazados viarios en los barrios... Val de Glace, Panteon”⁶³, y del que ha podido deducirse que todo París fue objeto de proyecto siguiendo unas directrices semejantes.

Esta “Comisión de Artistas”, sin embargo, y como nos apunta Pronteau, no tenía capacidad para proponer un Plan de conjunto para París, ni siquiera proyectos parciales que procurasen, partiendo de la división de los bienes nacionales, algún tipo de mejora en las condiciones de salubridad de específicos barrios de la ciudad. Las decisiones de la “asamblea” citada tenían un carácter exclusivamente consultivo. Sus propuestas, o proyectos, aquellos que resultaban de las divisiones de los Bienes Nacionales a ellos asignados, tenían que ser sancionados por la única administración responsable del “viario” parisino, es decir, por el “Conseil de Bâtiments Civils et des Ponts et Chaussées”.

Una cierta descalificación de la actividad de los “artistas” aparece reflejada en el informe citado del ministro del Interior, en 1797. Severa crítica que, al menos, nos hace pensar que algún sector de la administración francesa no veía, por entonces, con muy buenos ojos, cierta intromisión de unos “artistas” en tareas que eran de exclusiva responsabilidad del Ministerio del Interior. Dicho informe, por ejemplo, calificaba a la “Comisión de los Artistas” en los siguientes términos: “...el orden de trabajo de los artistas, el modo de discusión en sus deliberaciones, no son conocidos, y el bureau de los Dominios difícilmente accede los informes

62 Citado por Pronteau.

63 Biblioteca Histórica de la Villa de París, cote: Gr. B 11.

de los que tiene necesidad, cada día, para la venta de los Dominios Nacionales, y a los que accede no son más que la opinión particular de un pequeño número de artistas reunidos y no el resultado de una deliberación de la mayoría”; “...este organismo, sigue diciendo el informe, había llegado a ser inútil... tanto porque la mayor parte de las casas nacionales, Dominios Nacionales de París, estaban vendidos, como porque existía en las oficinas del Ministerio del Interior artistas encargados de los detalles de embellecimiento de la villa y de las alineaciones de sus calles”⁶⁴. Clara alusión, como puede observarse, a la responsabilidad del Ministerio de Interior, y no el de Finanzas, del que dependían los Bienes Nacionales, por lo que se refiere a la reestructuración urbanística de la ciudad.

A parecidas conclusiones llegó, años después, M. L. Taxil, en un informe que publicó en la revista *Commission du Vieux Paris*, apoyándose en la opinión que los hermanos Lazare⁶⁵ esbozaron sobre una solicitud de un tal M. Madre a propósito de una consulta realizada sobre unas casas de origen “domaniale”, situadas en la calle Cité d’Atin. El informe de los hermanos Lazare está fechado el 14 de junio de 1876. Las conclusiones a las que llega M. L. Taxil, partiendo del supuesto de que el “Plan de los Artistas”, según los hermanos Lazare, servía de base a las alineaciones “domaniales”, establecen, con toda claridad, que la llamada “comisión de los artistas” era una comisión técnica en la que “...les avis qu’elle était appelée a donner et les projets qu’elle pouvait présenter devaient être approuvés pour les autorités compétents”⁶⁶. Los hermanos Lazare se están refiriendo a las “reservas domaniales” que se derivaban de las divisiones de los Bienes Nacionales, reservas que afectaban a la parte de dichas propiedades divididas que tenían que pasar a engrosar el patrimonio público de suelo que se dedicaba a infraestructuras viarias o a otro tipo de servicios públicos. Así lo entendemos cuando establecen, al hablar de dichas reservas, que “...on inserait s’il y avait bien d’inserir dans le contrat de vente, une classe reservant le terrain nécessaire a l’execution d’une nouvelle voie à ouvrir, soit d’un retranchement à opérer par l’élargissement des rues existantes”⁶⁷.

En cualquier caso, estos proyectos no eran vinculantes hasta después de haber recibido la aprobación del Ministerio del Interior, al que no pertenecían los “artistas”. Estos artistas podían proponer, más allá de sus atribuciones específicas, proyectos que afectasen a la reestructuración morfológica del trazado de París, pero dichos proyectos tenían un valor muy relativo, ya que, en última instancia,

64 Citado por J. Pronteau. Ya hemos hecho mención, con anterioridad, de este aspecto. Pensamos que en esta cuestión está una de las claves para comprender el auténtico papel de la llamada “Comisión de los Artistas”. En ningún momento aparece identificada la actividad de dicha “comisión” con la responsabilidad propia de un equipo técnico que entiende de proyectos de alineación y nuevas aperturas viarias aplicables al conjunto del espacio urbano parisino, tal y como se nos ha mostrado históricamente a través del plano elaborado bajo la dirección de Alphand en 1871.

65 Historiadores de París. Entre sus obras destacan: *Dictionnaire administratif et historique des rues et monuments de Paris*, 1845.

66 “Los dictámenes que se les solicite emitir y los proyectos que pueda presentar deberán ser aprobados por las autoridades competentes”.

67 “Se insertaría, si ha lugar a incluir en el contrato de compraventa, una reserva de terrenos necesario para la ejecución de un nuevo camino a trazar, un retranqueo para el ensanchamiento de las calles existentes”.

quien entendía de dichas reestructuraciones era el ya mencionado “*Conseil des Bâtiment Civils*” que dependía del Ministerio del Interior.

El relato del Plan de los Artistas, o la historia de una ficción

Vistas las opiniones más destacadas, a propósito de la realidad de la llamada “Comisión de los Artistas”, vamos a introducirnos, a partir de ahora, en lo que realmente nos interesa, es decir, cómo esa manera de obrar expresa un proceso concreto de producción espacial, y cuáles son sus características. Para ello, vamos a relatar, analítica y críticamente, un acontecimiento histórico, aquel que merodea en torno a la actividad desarrollada por la “Comisión de los Artistas”, cuyas posibles vinculaciones con el proceso de formación de la ciudad moderna, con la Ciudad del Capital, puede alumbrar nuestras hipótesis al respecto.

Nuestra intención, con este relato, es triple. En primer lugar, nos interesa conocer cuál es la estrategia que se implementa, por parte de esa “Comisión de los Artistas”, así como del aparato político-administrativo en el que se inserta y apoya, para proceder a una forma concreta de “producir ciudad”. Bien entendido, que esa “estrategia” no lo es tanto de la Comisión, como de los órganos de los que depende, aunque, en algún momento, hemos asistido a la reivindicación de cierta independencia de acción por parte de los “artistas”. Hay que concretar, en este sentido, qué responsabilidad hay que atribuirle, en esa “estrategia”, a la actividad de dicha Comisión frente a la que podría haberle correspondido, posiblemente, mucho más importante, a aquellas instancias vinculadas con otras comisiones, estatales o municipales, que se ocupaban, en general, de labores relacionadas con “trabajos públicos”.

Primera cuestión, por tanto, que debe abordar el entendimiento, del tipo ciudad que se está ideando, en la que se está pensando, proyectando y construyendo. Esta es, pensamos, la cuestión más importante, no tanto si la “Comisión de los Artistas” llevó cabo, o no, una actividad que consistió en “poner en valor”, mediante las “divisiones parcelarias” que se les encomendaban, los Bienes Nacionales puestos a su disposición a través de los concursos convocados a tal efecto. Si la acción de esta Comisión, en una palabra, expresaba una forma concreta de proceder a un proceso de producción de suelo en el que estaban interesadas las instancias republicanas que alentaban a la nueva burguesía-propietaria como sostén del nuevo régimen político.

Como segunda cuestión, nos interesa abordar la condición de plan que se le atribuye a lo propuesto por la “Comisión de los Artistas”, unos más que otros, para calificar la labor que se les encargó. Que sus acciones estuviesen, o no, referidas a un plan de conjunto no es el matiz que más nos interesa, sino la necesidad, o no, que podrían haber tenido del mismo, por encima de otras consideraciones. No creemos que el plan, como instrumento hipotético, pueda ser considerado como algo fundamental, o distintivo, de su actividad, ya que, con plan o sin plan, la ciudad no habría detenido la realidad de su proceso de producción espacial. Si existen antecedentes, como es el caso de la propuesta que hizo Pierre Patte para el París de los años sesenta del XVIII, a propósito de la necesidad de promover

un plan como instrumento indispensable para emprender transformaciones urbanas, no es una práctica que esté asumida, como tal, en los años finales del XVIII. Por entonces, y hasta que entre en escena el Barón Haussmann, la ciudad se construye por partes, sin más referencia global que aquella que ejerce su realidad física existente, es decir, el componente cartográfico que la sustenta.

Y esto nos introduce en la tercera cuestión que nos interesa resaltar. Que si importante puede ser la consideración hipotética de un plan, como soporte y guía de acciones que superan la particularidad de determinadas intervenciones tomadas individualmente, mucho más lo es comprobar cómo esas intervenciones, acotadas a ámbitos concretos, no son más que la expresión de los intereses de la propiedad del suelo a ellos vinculada. Lo que quiere decir que, en cierto sentido, podemos hablar de un plan en la medida en que se dispone del suelo necesario para ello, es decir, el proveniente del elenco de los Bienes Nacionales incautados a tal efecto. Un plan, por tanto, limitado a unos ámbitos concretos, no abarcando la totalidad de la ciudad existente, incluso, ausente de coordinación entre unos y otros, ya que su objetivo era poner en valor propiedades urbanas indistintamente localizadas en un marco urbano indiferenciado. Se trataba, por tanto, y en el mejor de los casos, de un plan dependiente de las propiedades de las que se disponían.

La autoría de un plan propuesto un siglo después de su posible realización

Este sea, quizá, y como ya hemos señalado, el aspecto que más llama la atención del “Plan de los Artistas”, que su autoría formal semeja más una apuesta a posteriori que una propuesta que se ajuste al tiempo real de su ejecución. Este plan, en efecto, es un producto inventado un siglo después de verificarse la actividad de unos “artistas” que trabajaban junto al Administrador de los Bienes Nacionales. “*El geómetra Bernard, como nos dice Pronteau, con ocasión del gran atlas publicado por el centenario de la Revolución, hizo una reconstrucción de este famoso Plan, en 1889, siguiendo las deliberaciones, ya conocidas, llevadas cabo por la Comisión*”⁶⁸. Por su parte, Pierre Pinon argumenta, con rotundidad, lo que venimos diciendo, que “*...el Plan de los Artistas constituye una publicación que se llevó a cabo un siglo después de su hipotética realización... en A. Alphand... se trata, nos sigue diciendo, de un Plan “ficticio” porque reúne los proyectos dispersos que los Artistas, por comodidad, habían sobrepuesto sobre el plano de Verniquet*”⁶⁹.

Se trata, a lo sumo, de una interpretación histórica que se hace muchos años después de sucedido el acontecimiento en cuestión. Es como si elaborásemos, como así lo hemos hecho en alguna ocasión, un plano en el que reunimos,

68 Ver la reconstrucción de este Plan, referenciada por Pronteau, *op. cit.*, en *Les Travaux de Paris, 1789-1889. Atlas dressé sous la direction de A. Alphand...*, París, Imprenta Nacional, 1889.

69 Ver Pierre Pinon (coord.), *Les Traversées de Paris. Deux siècles de Révolutions dans la Ville. Ouvrage publié à l'occasion de l'exposition-spectacle “La Traversée de Paris”*, París, Éditions du Moniteur, La Grande Halle-La Villette, 1989. Capítulo de Pierre Pinon “Le Plan des Artistes entre grands axes et opportunités foncières”.

por ejemplo, los múltiples y diversos “proyectos de nuevas alineaciones” que se llevaron a cabo, durante el siglo XIX, en una determinada ciudad, y hoy, al presentarlos en un único documento simulan la expresión, erróneamente, de un hipotético “plan de conjunto” pensado, en su globalidad, como una singular propuesta anticipada⁷⁰.

Para entender todo esto, es necesario que nos remitamos a las órdenes que se dieron por parte de la Convención Republicana, y mediante los correspondientes Decretos, entre abril y junio de 1793. Fueron cuatro decretos que hacían referencia a cómo deberían ser objeto de uso los Bienes Nacionales⁷¹ que fueron incautados por la Revolución.

Un primer decreto, 1 y 4 de abril de 1793, establece un marco general de actuación para proceder a la lotificación y venta de los Bienes Nacionales incautados

El primero de estos decretos ofrece un marco de referencia legal para actuar en consecuencia. Se trata del Decreto de 1 y 4 de abril de 1793 “...sobre la división y venta de los dominios nacionales”. Decreto publicado, como nos apunta Pronteau, en “Archives Parlementaires”⁷². Para implementar este decreto, fueron invitados toda una serie de “artistas”, con el objetivo de “...meditar sobre las disposiciones de las leyes de 1º y 4º de abril de 1793, a las cuales debían atenerse para aplicarlas a sus proyectos. Leyes que prescribían la ‘división y venta por lotes’, siguiendo la estimación de expertos, de las grandes propiedades recientemente nacionalizadas”⁷³. De un modo semejante se expresa Pinon, cuando nos dice que “...la historia del Plan de los Artistas comienza en abril de 1793, cuando una Ley, la de 4 de abril de 1793, Art. 1 y 2, establece que “...los grandes emplazamientos nacionales situados en las ciudades y todos otros lugares de gran extensión, cuya venta en masa sería reconocida menos ventajosa, serán divididos y vendidos por lotes separados”⁷⁴. Estamos hablando, por tanto, de un primer decreto en el que se establece cómo disponer de los Bienes Nacionales, de los que se va a requerir un tratamiento, su “división y venta por lotes”, para que resulten lo más beneficiosos posible, económicamente

70 Es lo que hicimos para presentarlo, como documento cartográfico, en el libro A. Álvarez Mora, *La Construcción Histórica de Valladolid. Proyecto de Ciudad y Lógica de Clase*, Valladolid, Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial de la Universidad de Valladolid, 2005.

71 Los Bienes Nacionales son los de la Corona y la Iglesia, que ocupaban una octava parte de la superficie de la capital, representando un valor, en suelo, de más de cien millones de libras. (Ver L. Bergeron, “*Bien nationaux*”, en F. Furet y M. Ozouf, *Dictionnaire critique de la Révolution*, Paris, 1988). La noción de Bien Nacional data del 2 de noviembre de 1789, y la alienación de los Bienes Nacionales fue decidida en julio de 1790, lo que se explica por razones financieras, ya que estos Bienes garantizaban la emisión de papel moneda (ver M. Marion, *La vente des Biens Nationaux pendant la Révolution*, Paris, 1908).

72 Pronteau lo referencia como 1º Série, t. 61, p. 64-70.

73 Citado por Pronteau. Mediante el Decreto de 1 y 4 de abril de 1793 se ordena la división y venta, por lotes separados, de los “...chateaux, palais Royaux, batiments et jardins des Abbayes, evechés ou congregations supprimées et autres grandes propriétés antionales”.

74 Ver Pierre Pinon, *Les Traversées de Paris...*, cit.

hablando, para la Nación. También, añade Pinon en el mismo texto citado que “... la idea de reunir a unos ‘artistas’, en torno a un proyecto de optimización de la venta de los Bienes Nacionales tuvo lugar en 1793”, especificando que una carta del ministro de Finanzas, D. V. Ramel, del año IV, comienza así: “Una Comisión de Artistas nombrada para la ejecución de las operaciones ordenadas por la Ley de 1^º y 4 de abril de 1793, relativa a división de los grandes emplazamientos de los edificios nacionales situados en París...”⁷⁵.

Este primer decreto, por tanto, se constituye como una ley de referencia a la que remitirse para llevar a cabo las sucesivas acciones que, en materia de división y venta de los Bienes Nacionales, van a ejecutar los “artistas” desde los proyectos que elaboren, en tal sentido, previo concurso.

Salvando las distancias, y en otro orden de cosas, se trata de un fenómeno que no deja de estar muy próximo a las “desamortizaciones” emprendidas, más o menos por los mismos años, en otros países europeos, entre otros, España. A diferencia con Francia, sin embargo, las razones que se esbozaron en España para poner en marcha, en 1836, la “desamortización eclesiástica”⁷⁶, tenían que ver, sobre todo, con la “banca rota” de las finanzas del Estado, mientras que en Francia, concretamente en París, se plantearon objetivos claramente urbanísticos, lo que no evitaba, más bien, impulsaba, el negocio económico de ello derivado. De ahí que se contase, para el caso parisino, con la ayuda de unos “artistas” encargados de elaborar esos proyectos de “división en lotes” aplicados a los Bienes Nacionales. Parece ser que estas “lotificaciones” se consideraron una razón de Estado, no dejando nada a la improvisación ni a la falta de control.

Estas “desamortizaciones”, independientemente de sus repercusiones económicas, tuvieron un alcance político considerable, ya que en el vértice de sus objetivos no dejaba de brillar la idea del “individuo propietario”, constructor y fundamento de la “sociedad liberal” que se intentaba materializar. Y este nuevo propietario sólo podía surgir como consecuencia de un proceso de desposesión a someter a aquellas clases sociales que hundían sus raíces en privilegios ancestrales. Procesos de desposesión, cuyas diferencias instrumentales, en sus formas de llevarlos a cabo, han macado la diversidad de casuísticas vividas en cada caso. Producto de revoluciones sociales, caso de Francia, o del estrangulamiento de las arcas del Estado, caso de España.

Pero no deja de ser importante el hecho que, tanto en Francia como en España, a pesar de sus diferencias en la manera de entender y de gestionar los procesos de desposesión emprendidos, se plantease la posibilidad, más en Francia que en España, de encauzar dichas “desposesiones” hacia la mejora de vida de las ciudades, al menos, de su exteriorización urbanístico-formal,

75 Pierre Pinon, *Les Traversées de Paris...*, cit.

76 Según un Decreto de 2 de septiembre de 1841 “...la Regencia no debe perder un sólo momento en proclamar a la faz del mundo que la obligación más sagrada, como la más imperiosa, es, para la nación Española, el pago de todos los intereses vencidos y por vencer de nuestra deuda... poderosos son los medios de amortización que se han adoptado, pero no suficientes para encerrar la deuda dentro de los límites que la hagan proporcionada y soportable, porque entre esos medios se ha abandonado uno de gran potencia... se trata de los bienes del Clero Regular... masa cuyo valor en tasación no se duda podría alcanzar más de 2000 millones...”.

de su “embellecimiento”, en suma⁷⁷. Y, para ello, nada mejor que formular un “plan de conjunto” que reuniese, bajo un único punto de vista, un escenario de futuro a gestionar. Aunque el denominador común a esta manera de entender la utilización de los “bienes incautados”, a través del “plan” correspondiente, fue, también, el fracaso de la tentativa emprendida. Bien es cierto que, en París, con el “Plan de los Artistas”, se fue mucho más lejos, hasta el punto de alcanzar metas más precisas en la manera de proceder a esas “reformas urbanas” que los Bienes Nacionales soportarían tras su decretada “división en lotes”. Y es que esta “división en lotes”, siguiendo una declaración de la Comisión General de las Artes, de 30 de septiembre de 1793, citada por Pinon, es muy explícita: *“La utilidad pública y la intención de la Convención exigen que nos limitemos a dividir los terrenos y ponerlos en valor; no se trata de construir monumentos nacionales que necesitarían gastos exorbitantes; que la Nación quiere vender y obtener lo mejor de la venta”*. Y es, en este sentido, como adquieren carta de naturaleza los tres decretos que sucedieron al publicado el 1 y 4 de abril de 1793.

Un segundo decreto, de 5 de mayo de 1793, y la convocatoria de un concurso, entre artistas, para lotificar el conjunto Louvre-Tullerías

Puestas las bases, a propósito de la necesidad de lotificar los Bienes Nacionales, así como sus objetivos y los procedimientos a seguir, se ponen en marcha, prácticamente en paralelo, dos grandes actuaciones, también, vía decreto. La primera de ellas, un concurso muy específico cuyo objetivo fue convocar a unos “artistas” para que procediesen a formular propuestas de lotificación de aquellos Bienes Nacionales que ocupaban la parte central de París, la que se identificaba con el conjunto Louvre-Tullerías. Se trataba no sólo de proceder a una lotificación sin más, sino proporcionar, a dicho sector, una ordenación urbanística digna de la función que se la había designado como asiento espacial de las más altas instancias del Estado. Con una segunda actuación, por su parte, se extienden las medidas adoptadas en Louvre-Tullerías a todos los Bienes Nacionales que se localizaban en París, hecho decretado un mes más tarde, el 5 de junio de 1793.

Con respecto al decreto que lanza el concurso citado, nos dice Pinon que se trata de la primera operación de venta de los Bienes Nacionales, la cual data de mayo de 1793, y que fue gestionada mediante un Decreto de la Convención Nacional, de 5 de ese mes, mediante el cual se *“...invita a los artistas a concurrir para presentar un proyecto local comprendido entre el Carrousel, la calle Saint-*

77 Mendizábal, refiriéndose a la desamortización en Madrid, decía que *“...tendrán inmediata aplicación estos edificios y los terrenos que resulten de aquellos para objeto de interés particular y general, al paso que proporcionan ensanche y mejora a la población”*. Indicando, a su vez, que *“... se promueva cuanto sea dable la demolición de los conventos, la división de sus terrenos en solares y la enajenación de estos para la construcción de nuevos edificios”*. Y, en la Ley de desamortización, de 1 de mayo de 1855, se establecía que *“...los fondos que se recauden a consecuencia de las ventas realizadas en virtud de la presente Ley, se destinarán... a que el Gobierno cubra, por medio de una operación de crédito, el déficit del presupuesto del Estado si lo hubiere en el año corriente... a la amortización de la deuda pública... a obras públicas de interés y utilidad general...”*.

*Nicaise, la calle Saint-Honoré*⁷⁸. Concurso con el que se tratará de seleccionar aquel proyecto, según se especificaba en el citado decreto, “...que presente el plan de división más ventajoso y la mejor elevación de las fachadas de los edificios a construir a lo largo de la terraza de Feuillants, es decir, a lo largo del Jardín de las Tullerías”.

Este concurso, como casi todas las operaciones urbanísticas que se llevaron a cabo por entonces, comienza por un trabajo cartográfico, el que se refiere, como tanto ha insistido Jeanne Pronteau, al grabado del plano elaborado por Verniquet. Ya que se trataba de realizar, por parte de los “artistas” convocados, una diversidad de proyectos de “lotificación parcelaria”, resultaba imprescindible contar con una base cartográfica, recurriéndose, como no podría ser de otra manera, al plano de Verniquet. Sólo se requería, para ello, proceder al grabado del mismo, concretamente, de sus cuatro hojas centrales, las que representaban el ámbito Louvre-Tullerías.

Es así como dicho decreto, en su artículo 1º, establecía que “...La administración de los Dominios Nacionales está autorizada a copiar y grabar, a línea solamente, la parte del plano de París (de Verniquet) comprendido entre el Carrousel... y la terraza de Feuillants, distinguiendo las propiedades nacionales de las particulares”. Y su artículo 2º, que “...será entregado un ejemplar de este plano a los artistas que se someterán a presentar, en un plazo prescrito, un proyecto de división del local designado, propiamente para dar un valor más alto a las propiedades nacionales que contiene...”. Y su artículo 3º, que “...El artista que presente el plan de división más ventajoso, con una estimación exacta de cada uno de los lotes en los cuales habrá dividido los edificios y terrenos comprendidos en dicho plan, el conjunto de las elevaciones de las fachadas de los edificios a construir a lo largo de las terrazas de Feuillants, recibirá diez mil libras”.

Este decreto, siguiendo a Pronteau, fue precedido por un informe elaborado pro Charles Delacroix, padre del pintor, y en nombre del Comité de Alienación de los Dominios Nacionales, donde se prescribía la ordenación de un lugar bien determinado de París, lo que obligó a poner en marcha el grabado de parte del Plano de Verniquet. Fue en los inicios del año 1793, en efecto, cuando la Convención Republicana comenzó a preocuparse por la ordenación del lugar “Louvre-Tullerías”, ya que pensaba que de esta operación se podría “... obtener una gran mejora gracias a los terrenos nacionales procedentes de los establecimientos eclesiásticos a lo largo de las Tullerías. Para lo cual, solicitó un proyecto a M. Amelot, entonces, administrador de los Dominios Nacionales”⁷⁹.

La responsabilidad referida a la “lotificación y venta” de los Bienes Nacionales, así como la convocatoria de los concursos correspondientes, la reunión de determinados “artistas” que entendían de aquellos procesos, y todo lo que tuviese que ver con la gestión de estos bienes en relación con las mejoras a introducir en la ciudad de París, todo esto, decimos, era responsabilidad del

78 Ver Decreto nº 842. Ejemplar en el dossier de “L’affaire Verniquet”, Arch. Nat F2 II Seine2. Publicado por Pronteau.

79 Comentado por Pronteau, *op. cit.*

Administrador de los Bienes Nacionales, es decir, del Ministerio de Finanzas. Otra cosa, muy diferente, era la aprobación de estos proyectos, lo cual correspondía al *Conseil des Bâtiments*, es decir, al Ministerio del Interior.

Un tercer decreto, de 5 de junio de 1793, extiende la lotificación de los Bienes Nacionales a todo el universo espacial de la ciudad de París

El 5 de junio de 1793, un mes después de convocado el concurso Louvre-Tullerías, un nuevo informe de Charles Delacroix, en nombre del Comité de Alienación, propone a la Asamblea adoptar un tercer decreto. Prácticamente, es el mismo que el anterior, en redacción, contenidos y forma, si tan sólo cambiamos las palabras “Louvre-Tullerías” por la de “Villa de París”. En su artículo 1º, en efecto, decía que “...*El Administrador de los Dominios Nacionales está autorizado para hacer grabar a línea solamente el Plano dibujado por el ciudadano Verniquet sobre la escala..., los planos particulares de todos los grandes establecimientos nacionales existentes en la extensión de esta Villa y partes adyacentes, distinguiendo las propiedades particulares que allí se encuentran enclavadas o que las bordean, y con la indicación de la calles resultantes*”.

Del mismo modo que con el tema del Louvre-Tullerías, los ejemplares de estas copias se reparten entre los artistas, los cuales “...*deberían proponer en un tiempo determinado la división y las aperturas que puedan acrecentar el valor de estos establecimientos para facilitar su venta*”. Los artistas, además, proporcionarán “...*la estimación de cada lote*”, y “...*se adaptarán a las alineaciones que les proporcionarán la Comisión Municipal encargada de los Trabajos Públicos en la villa de París*”. Los artistas cuyas propuestas hayan sido adoptadas recibirán una indemnización. Además, una suma de 12.000 libras estará a disposición del Administrador de los Dominios Nacionales “...*para poder hacer frente a los gastos de la grabación del plano y a todos aquellos otros relativos a este operación*”. Añadiendo, al final, que “...*el Administrador de los Bienes Nacionales, después de concertado con la municipalidad y el departamento de París, deberá dar a conocer a la Convención, en el menor tiempo posible, el estado de las casas nacionales a la venta de las cuales será conveniente proceder en razón de su situación y de la necesidad de demolerlas para facilitar la división de las grandes propiedades*”⁸⁰.

Lo que se está planteando con este decreto es una estrategia para proceder a la “lotificación y venta” de todos los Bienes Nacionales existentes en París, como si se hubiese comprendido de golpe que no hubiera tenido mucho sentido impulsar una operación semejante sin implicar a toda la ciudad en un mismo programa, ¿en un mismo plan? Y ello pudo pensarse de esta manera por cuanto, como nos apunta Pronteau, se constituía como la acción más razonable para proceder a “...*la venta y lotificación de las grandes casas que se han convertido en nacionales, tanto para la ordenación de los nuevos barrios de París y la apertura*

80 “*Décret de la Convention National du 5 juin 1793, plan second de la République Française, qui autorise l'Administrateur des domaines nationaux à faire graver au trait d'après le plan général de Paris... Les plans des grands établissements nationaux existant dans la dite ville*”.

de calles sobre sus emplazamientos como para el beneficio que la República debe obtener". Y es que, no lo olvidemos, en manos del Administrador de los Bienes Nacionales estaba la octava parte de todo el emplazamiento ocupado por la Villa de París, es decir, más de 4.400 inmuebles, provenientes de comunidades religiosas suprimidas, a los que hay que añadir los "...bienes considerables que provenían de los emigrados o condenados...".

Este es el único decreto del que puede deducirse la existencia de una "Comisión de Artistas" entre cuyas responsabilidades podríamos pensar que se "escondía" un presunto Plan para París, ya que el Concurso al que fueron convocados tenía por objetivo proceder a la "lotificación" de todos los Bienes Nacionales que se localizaban en París, nada menos que un octavo de la superficie de dicha ciudad. Otra cosa, como veremos, es que la "reunión", o "Comisión de Artistas", que resultó tras la resolución del citado concurso llevara a buen término sus resultados.

Un cuarto decreto, de 30 de junio de 1793, regula la ordenación definitiva del sector Louvre-Tullerías, como propuesta aristocrática para una "burguesía revolucionaria"

El último decreto a mencionar es el proclamado el 30 de junio de 1793⁸¹, en el que se establecen las bases definitivas del proyecto-ordenación del sector Louvre-Tullerías. Se elaboró con un informe previo hecho por el Comité de Alienación de la Convención Nacional, quien lo aprueba, por decreto, en la fecha citada, programa en cuya elaboración había participado, según Pronteau, el propio Verniquet. Los objetivos principales del Concurso eran: "...procurar el valor más alto a las propiedades nacionales contenidas en la extensión del local en cuestión, idea predominante que debería prevalecer sobre las ideas de embellecimiento"; poner en valor "...la grandeza del Palacio Nacional", las Tullerías, y por esa razón, aislarlo, porque "...el santuario de los representantes de una gran nación debe estar colocado en un espacio rodeado y particular", separando de dicho conjunto de todo lo que tienda a alterar su pureza. Para llevar a cabo este aislamiento, por otro lado, la Convención se remite a los grandes diseños elaborados, con estas intenciones, durante el Antiguo Régimen, todos aquellos que habían contemplado la vinculación del Louvre-Tullerías, procurando, al mismo tiempo, su aislamiento con respecto al resto de París. Al final, este proyecto será realizado, definitivamente, por Napoleón, a quien Pronteau califica como "ejecutor testamentario del Antiguo Régimen".

Las bases de este concurso, la manera de proceder a su ejecución, las consecuencias espaciales derivadas del mismo y, sobre todo, los "modelos espaciales" sobre los que se sustentaban las soluciones adoptadas, todas ellas, inspiradas, decimos, en proyectos propuestos antes de la Revolución, delatan una manera de hacer ciudad que aún no ha abandonado presupuestos aristocráticos.

81 "Décret de la Convention National du 30 juin 1793, l'an second de la République Française qui approuve le programme du concours pour le plan de division du local compris entre les rues adjacentes au Palais national".

Del mismo modo que en la ciudad aristocrática, del Antiguo Régimen, la producción del espacio se concibe “por partes”, desatendiendo un hipotético Plan de conjunto del que no se tiene necesidad, al ser sustituido por el que le ofrece la “ciudad existente construida”, como “continente” de referencia, ya que no se plantea ningún escenario de futuro, ningunas necesidades por cubrir que no sean aquellas que impongan cargas a la ciudad para beneficio de los que ejercen el poder sobre ella. La única diferencia, con respecto a lo que introduce, y añade, la Revolución, es el imperativo económico con el que se impregnan las nuevas operaciones urbanísticas. Ahora se trata de compatibilizar “lotificación” con “embellecimiento”, imponiéndose, paulatinamente, aquel sobre este, hasta reconvertir la “belleza” en un valor que contribuya a elevar la “renta del suelo”, fundamento de la ciudad del capital. Pero todo esto es un proceso. Veamos cómo se inicia, analizando la operación Louvre-Tullerías.

En primer lugar, decir que la documentación gráfica referida a esta intervención urbanística constituye la primera versión grabada del plano de Verniquet, la cual se reduce, en esta ocasión, a las cuatro hojas centrales que abarcan el ámbito Louvre-Tullerías, desde la actual Plaza de la Concordia a la fachada-columnata del Louvre, incorporando, al norte, el sector que ocupa la Plaza Vendôme y el antiguo Convento de Capuchinos. Este conjunto está recogido en dos planos diferentes. En uno de ellos, aparece el conjunto del sector sin ningún tipo de tratamiento, tal y como lo elaboró Verniquet, en blanco y negro, mientras en un segundo plano se incorporan, con respecto al anterior, algunas indicaciones, como unas líneas a color que sugieren la terminación del Louvre, así como el trazado de una nueva calle que marcha en paralelo a las Tullerías, y que sería la que marcaría esa “separación” de la que se habla en el Decreto de 30 de junio de 1793⁸². Se trata del primer tramo de la futura calle Rivoli⁸³.

Estos planos, primera versión grabada del de Verniquet, son los que se entregan a los “artistas”, los cuales “...se someterán, en un plazo determinado, a la división y aperturas que puedan aumentar el valor de estos establecimientos, facilitándose, así, su venta...”. Veamos cuáles fueron las bases, o “pliego de condiciones”, del concurso, para deducir, de las mismas, el tipo de ciudad por ellas prescrito, y que deberá encontrar una expresión determinada en las propuestas que presenten los “artistas”.

Destaquemos algunos aspectos de esas bases que se especifican en el Decreto de 30 de junio de 1793. En primer lugar, se dice en el decreto, a propósito de la “lotificación” propuesta, que hay que “...procurar un valor más alto a las propiedades nacionales contenidas en el ámbito objeto de concurso... esto supone imponer, a los artistas que concurren, la obligación de dar preferencia a todo aquello que pudiera entrar en contradicción con las ideas del puro

82 Ib.

83 Estos planos se encuentran en los Archivos Nacionales, cote: N III seine 853, y llevan por título “Rue Rivoli. Projet d'aménagement du quartier situé entre la Seine, la place de la Révolution (de la Concorde), la rue de la Révolution (Royal), le boulevard, les rues de la Michodière, St. Roch, St. Honoré et de la Monnaie. 2 pl. semblables, l'un portant Project de percement d'une rue longeant les Tulleries (r. de Rivoli)”; “Plan relatif an programme décrété le 30 juin 1793, pour la Convention National”.

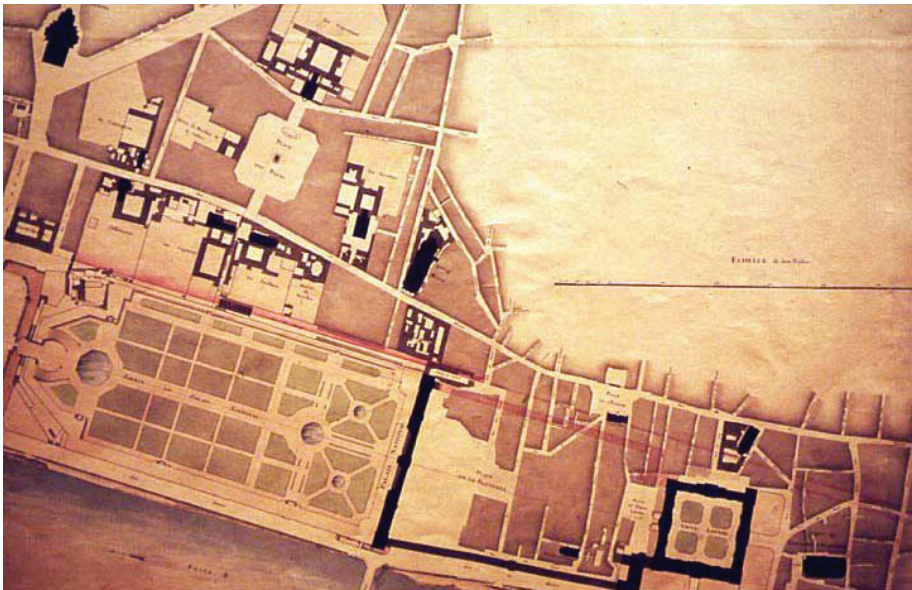
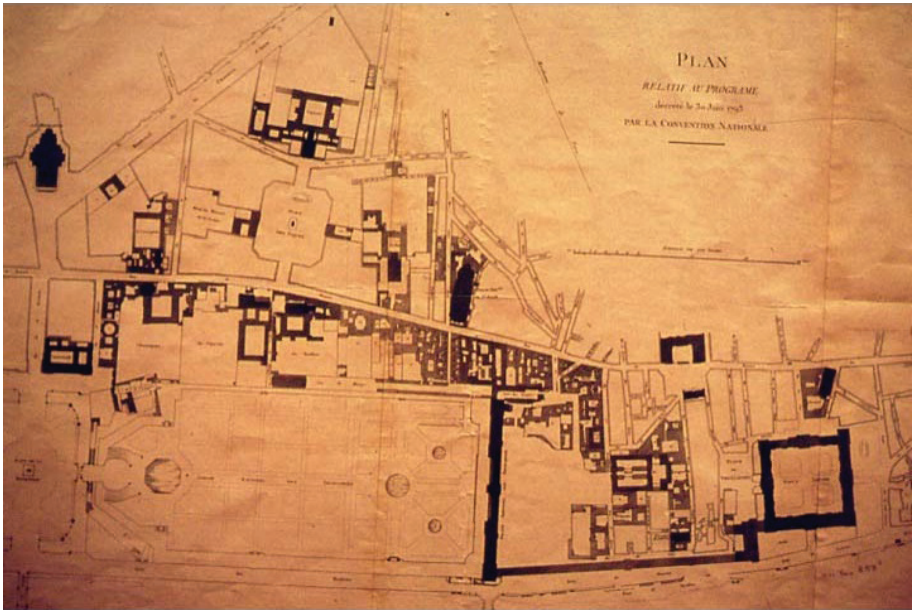


Figura 2.2. Concurso Louvre-Tullerías, sobre base cartográfica de Verniquet (1793, fragmentos). Fuente: Archivos Nacionales de Francia.

embellecimiento". Priman, por tanto, los aspectos económicos sobre los que entienden del "ornato y embellecimiento".

Estamos en un momento en el que, aunque es frecuente mirar al pasado para buscar la inspiración adecuada que oriente las nuevas propuestas urbanísticas que se están planteando, práctica muy común, como seguiremos comprobando,

en esta época de los “artistas”, lo que está claro es que los aspectos económicos van ganando terreno frente a los de índole “estética”. Podemos decir, de manera general, y siguiendo este argumento, que la ciudad del Antiguo Régimen hace hincapié, sobre todo, en la idea del “ornato y embellecimiento” como presupuesto urbanístico de partida. Bajo ese punto de vista, la ciudad se entiende como el resultado de una yuxtaposición, sobre el plano de ciudad existente, de toda una serie de “centralidades”, como “plazas”, “salones”, “espacios de recreo”, etc., que no son más que extensiones, implicaciones, intromisiones, a manera de un proceso de apropiación de clase, de la Corte, como “espacio palaciego”, en las entrañas de la ciudad. De ahí que cualquier tipo de operación urbanística tenga necesidad de inscribirse, y de expresarse, en un programa de “ornato”, ya que con ello se cumplen, al menos, dos objetivos. Hacer recaer sobre la conciencia de los ciudadanos la idea de que se les está ofreciendo una “ciudad bella”, aunque su disfrute tenga carácter de exclusividad, ya que tan sólo a unos pocos les cabe ese privilegio, así como fortalecer su proceso de apropiación espacial, reproduciendo y asentando, en el “espacio urbano”, formas y contenidos palaciegos. La ciudad, en efecto, adopta la forma de un palacio, no tanto en toda su extensión, como salpicándola, estratégicamente hablando, de episodios urbanos que acogen formas de vida, acontecimientos, propios de las clases en el poder. Nunca la ciudad ha estado tan sometida, nunca la práctica de la “ornamentación y el embellecimiento” ha estado tan al servicio del poder, nunca la “arquitectura”, como portadora de ese quehacer disciplinar, se ha mostrado tan sumisa a unos intereses de clase.

Ahora bien, esta primacía del “ornamento” y, con ello, de la “práctica arquitectónica”, como ingredientes exclusivos en el proceso de construcción de la ciudad, va a ir cediendo su protagonismo frente a aquellos otros presupuestos que hacen de la “utilidad pública” la razón de ser que asiste a una nueva manera de entenderla. Contraposición entre “embellecimiento ornamental” y “utilidad pública”, en una palabra, que es la expresión del encuentro de intereses entre “aristocracia” y “burguesía”. El concepto de “utilidad pública”, como expresión de los valores de una sociedad democrática, irá imponiéndose poco a poco, dándosele preferencia, como se dice en el decreto que comentamos, *“...a todo aquello que pudiera entrar en contradicción con las ideas del puro embellecimiento”*. En cualquier caso, esta contradicción no se va a ir resolviendo con la celeridad adecuada, permaneciendo ambos conceptos, “ornato” y “utilidad pública”, en un estado de lucha continua que los hará estar, a uno o a otro, ocultos o presentes, del mismo modo que se alzan como dominantes, o se ocultan, como derrotados, los intereses de clase que los sustentan.

En otro punto del decreto, se establece que *“...esta idea, sin embargo, no debe ser rechazada del todo, porque, adoptada con sagacidad, puede facilitar a bonificar las especulaciones de las que se traten, influyendo sobre el valor de un terreno que debe presentarse al público vinculado con la belleza del barrio...”*. A la idea del “ornato y embellecimiento”, por tanto, se le hace cobrar otra dimensión, aquella que entiende que la valoración de una determinada zona urbana se ve altamente superada si introducimos factores de “calidad urbanística”, y en

esto, las cuestiones relativas al “embellecimiento” ocupan un lugar de privilegio. Se comienza a cultivar la idea de la “cualidad” como un “valor urbano” que contribuye a aumentar la “renta del suelo”, a dejar claro que lo que el consumidor va a desembolsar, por ejemplo, por la adquisición de una vivienda no es el monto de su coste material, no es lo invertido en su construcción física, sino el “derecho a vivir” en un lugar determinado.

La producción de la vivienda en la ciudad encierra este mecanismo, recurriendo a la “calidad” del lugar donde se produce como un aliciente más, posiblemente el más importante, para realizar la “renta del suelo” derivada de dicha producción. Es así como el hecho de no prescindir, del todo, del “embellecimiento”, tal y como se establece en el Decreto que analizamos, no tiene otro sentido que no confiar sólo en la “lotificación” de los Bienes Nacionales para garantizar su alto valor en un mercado.

Se comienza a entender, en este sentido, que para proceder a la producción de la vivienda, de la residencia urbana, hacen falta dos factores, el “suelo” y su “construcción material”. El “suelo” es evidente, ya que sin este asiento no hay vivienda, sin olvidar que al hablar de “suelo” nos estamos refiriendo a un “lugar”, en nuestro caso, al ámbito Louvre-Tullerías, hipotéticamente, una de las zonas de más prestigio en el París de entonces, a condición de que fuese sometida a toda una serie de transformaciones, como un “embellecimiento” particular, que obligase, y llevase consigo, un “saneamiento social”, como así se hizo.

Es en este marco en el que cobra todo su sentido la construcción de la calle Rivoli como asiento espacial, “espacio social-aristocrático-burgués”, cuyo “valor de cambio”, es decir, el alcance de su venta en un mercado inmobiliario, ha resultado no tanto de lo invertido en su materialización física, como de la “valoración” del lugar donde se asienta. Y esto, por lo que se refiere al tratamiento que ha recibido, desde su “ornamentación y embellecimiento”, así como desde la función que ejerce como elemento separador que contribuye a la exclusividad de un lugar, a la consolidación, en suma, de una “ciudad segregada”.

Aspectos estos que reciben una atención especial en el decreto, cuando se especifica que *“...el Jardín Nacional estará separado, de los edificios a establecer sobre los terrenos nacionales, por una calle...”*, y que, *“...los artistas diseñarán la fachada de los edificios a construir sobre la vía de aislamiento del Palacio, concentrándose en lo que se ha dicho a propósito a la decoración de esta fachada...”*. No cabe ninguna duda, al respecto, sobre las intenciones de la Convención a propósito de la producción de un “espacio social exclusivo” que va a contribuir a la exaltación de la capital del nuevo Estado. Aunque, lo verdaderamente importante, al menos, lo que deseamos resaltar, no es tanto la labor de unos “artistas” en la definición de dicho espacio, con “plan” o sin “plan”, como el proceso de construcción de una ciudad que comienza a abandonar, aunque no del todo, presupuestos aristocráticos, en sus maneras de concebir la “estructura socio-espacial urbana”, para adentrarse en casuísticas que apuntan hacia la “ciudad del capital”, la cual alcanzará su máxima expresión con el inicio de la primacía de la “renta del suelo” sobre cuestiones de “ornato y

embellecimiento”, con los “trabajos públicos”, en una palabra, que se extenderán a toda la ciudad bajo la prefectura del Barón Haussmann.

Los demás puntos del decreto no añaden aspectos que no estén, de alguna manera, ya contemplados, como es el caso de la insistencia en el hecho que los “artistas” deben prestar especial atención a la división de los Bienes Nacionales, así como a la incorporación de plazas y nuevas calles al conjunto urbano objeto de ordenación. Los concursantes, se establece en el Decreto, “...indicarán no sólo la disposición de las plazas y de las calles nuevas a abrir, los lotes de las manzanas, sino, también, la distribución de estos lotes por masas de casas particulares, subdividiendo, todo lo que sea posible, las propiedades nacionales para aumentar su valor”. Es decir, se vincula “división” con beneficios futuros, lo que, de alguna forma, implica apostar por un procedimiento, el que impulsa la proliferación de una diversidad de propiedades, cuantas más mejor, como única manera de diversificar, a su vez, los beneficios derivados de la “renta del suelo”, aquella que se obtiene del nuevo uso dado a los Bienes Nacionales, una vez que han sido objeto de la “división parcelaria” decretada. Se está tomando conciencia del valor que representa diversificar la propiedad del suelo, a lo largo y ancho de la ciudad, para que sobre ella recaigan esos “valores de posición” que la hacen moverse en un mercado inmobiliario. En esta ocasión se comienza por las propiedades más centrales, las que tienen una mejor posición, con lo que se busca un efecto de contagio, es decir, auspiciar, desde la producción de los productos inmobiliarios más caros, el alza de los que les sucedan.

La producción de la ciudad del capital no ha hecho más que iniciar su recorrido, ensayando, se podría decir, uno de sus mecanismos que con más contundencia aseguran su reproducción. Se trata de instrumentar un mercado inmobiliario que actúa por oferta, no por demanda, prestando mayor atención a la producción, por lo que a la vivienda se refiere, de los bienes de más valor, con la “vivienda de lujo” como referente prioritario, relegando la más popular a la acción del Estado, que es tanto como decir a su más exigua presencia. De esta forma, se crean los productos inmobiliarios de más alto valor, los que conforman el “espacio social burgués”, resultando de ello un “espacio segregado” que asegura el control político en la medida que se sustenta en una “división social del espacio”, la que se identifica con la diversidad de un mercado inmobiliario que está comandado por la producción del lujo.

Se hace mención, también, y por último, a aquellos otros aspectos que tienen que ver con las “demoliciones” a llevar a cabo, lo que quiere decir que se tiene en mente un proceso de “renovación urbana” de largo alcance. Se dice, en efecto, que “...los concursantes deberán estimar el coste de los trabajos relativos a las demoliciones... Distinguiendo la cuantía de los trabajos que serán pagados por la República, de aquellos otros que deberán ser pagados a los adquirentes o a la municipalidad”. Está claro que se trata, con esta operación urbanística de envergadura, de cambiar los destinos de un lugar que no está cumpliendo, que opone resistencia, a los deseos institucionales que pesan sobre él. Los relatos de Balzac, unos años más tarde, a propósito de la realidad de este sector, como veremos más adelante, denuncian una situación que no se resolverá con

este proyecto decretado por la Convención, permaneciendo, como tal, hasta muy entrado el siglo XIX, lo que le va a permitir a Balzac seguir reivindicando la extirpación de la miseria allí acumulada, aunque para ello fuese necesario deportar, también, a aquellos que la están soportando.

El aislamiento Louvre-Tullerías no es un proyecto novedoso. Antecedentes contextualizados en pasados aristocráticos delatan su vinculación con presupuestos culturales ajenos a los intereses de la burguesía

Aunque ya lo venimos diciendo, en más de una ocasión, insistimos en el hecho que los proyectos presentados por los “artistas”, independientemente de que conformen, o no, un “plan” de conjunto, carecen de la originalidad exigida. Ni siquiera lo son desde la “división parcelaria” que, tras la Revolución, se les exige en el caso concreto de los Bienes Nacionales. Queremos decir con esto que existen concretos proyectos pre-revolucionarios que expresan esa voluntad por dividir en parcelas determinadas propiedades, observándose, como veremos, similares presupuestos compositivos con respecto a aquellos que se presentarán siguiendo las condiciones establecidas en el concurso reseñado.

Si nos atenemos al caso que nos ocupa en concreto, es decir, la ordenación del conjunto Louvre-Tullerías, hemos encontrado, en los Archivos Nacionales y en el de la Biblioteca Histórica de la Villa de París, hasta cinco propuestas, referidas a la ordenación del sector Louvre-Tullerías, cuyas formulaciones se inscriben en años anteriores a la Revolución, pero cuya similitud con respecto a lo que se propuso, tras ese acontecimiento, es evidente. Parece como si no hubiesen cambiado los tiempos, como si la ciudad siguiese siendo la misma, como si las mentalidades permaneciesen inamovibles.

Un primer antecedente, quizá, el de más alcance, al presentarse como una propuesta que se plantea como una extensa vía que, partiendo de los Campos Elíseos, concluye en la Plaza de los Vosgos, nos hace pensar en esa comunicación Oeste-Este que tantas veces se ha adjudicado a la acción de los “artistas”. Se trata del “*Projet d’aménagement de la Rive Droit. De la place des Vosges au Rond-Point des Champs-Élysées*”, datado a principios del siglo XVIII, y sin autor conocido⁸⁴. Se trata, como decimos, del antecedente más claro de la calle Rivoli, pero no de la calle Rivoli tal y como la concibieron los “artistas”, tal y como se la hicieron concebir vía concurso, como elemento de separación, no de comunicación entre partes, sino de una concepción más próxima al pensamiento de Haussmann. Recordemos que los “artistas” lo plantearon de otra manera, es decir, como un elemento urbano que tenía por objetivo aislar el complejo Louvre-Tullerías del resto de la ciudad, no como una vía de comunicación y reestructuración de una hipotética dirección Este-Oeste.

Un segundo antecedente lo constituye un proyecto cuya propuesta se concentra en el espacio que rodea a la fachada del Louvre que se identifica

84 Se encuentra en los Archivos Nacionales, cote: N II Seine 191.

con el flanco oriental, donde se encuentra la columnata de Perrault⁸⁵. Se trata del proyecto titulado, *“Plan du Louvre et de ses environs avec les nouveaux alignements, conforme un plan annexe a l’arrêt de Conseil du 12 mai 1767”*, que se encuentra en la Biblioteca Histórica de la Villa de París⁸⁶.

El proyecto, en realidad, es un “plan de alineaciones” sin más objetivo que eliminar el caserío que, por ese sector, ensombrece la magnificencia del Palacio. Entre dichas “alineaciones” se insinúa una nueva calle que parte del frente de la citada columnata, sin definir su terminación, simplemente, estableciendo su inicio. En realidad, como decimos, se trata de una “operación de limpieza” que sólo busca “airear” una zona, eliminando toda una serie de edificaciones, allí presentes y, con ellas, la población que las habitaba. La similitud con las indicaciones establecidas en el concurso que reseñamos, se refieren, entre otras cosas, a ese aislamiento al Louvre, así como a la eliminación de todo lo que le rodea, sin dejar de mencionar la vía que extiende su presencia mas allá de sus límites estrictos. Se aísla, por tanto, el Louvre, y se traza el inicio de una calle, frente a su fachada principal, que podría cumplir la función de la futura calle Rivoli.

Un tercer antecedente nos resulta más complejo, por lo exuberante de su contenido, aunque sigue siendo muy revelador por lo que se refiere a su similitud con las indicaciones del concurso decretado el 30 de junio de 1793. Se trata del *“Plan General des terrains et bâtiments situés entre la rivière et la rue S. Honoré depuis le Pont Neuf jusqu’aux Champs Elysées avec un projet indiqué par le Sr. Poyet, architecte du Roi et de la ville, pour réunir dans la même enceinte le Palais de nos Rois, celui de l’Assemblée National, le Louvre dont on serait l’Hôtel de Ville et la Place du Louis XVI, afin de réunir le pouvoir civil et militaire et éviter la dispersion de différents départements que ralentit le service et constitue grand frais”*⁸⁷. Está fechado en 1790, una vez consumada la Revolución, aunque años antes de iniciarse el trabajo de los “artistas”.

Llama la atención que su autor, Bernard Poyet⁸⁸, siguiese siendo un arquitecto de confianza para la Revolución, a pesar de su pasado como colaborador de la Corona. Pero, lo que más llama la atención es la similitud del proyecto con los objetivos del concurso al que nos estamos refiriendo, mucho más cuando observamos que, años antes de su convocatoria, y de la existencia de los “artistas” como institución, ya se estaba pensando en algo similar. Y es que se trata, como queda dicho, de *“...un proyecto para reunir en un mismo recinto el Palacio Real de nuestro Rey, el de la Asamblea Nacional...”*. Esto no es que sea un antecedente, es la realidad misma de una propuesta que volverá a reeditarse años después. En dicho proyecto, además, no sólo aparece la calle que separa este conjunto del

85 Arquitecto francés (1613-1688). Esta columnata fue resultado del concurso que, a tal efecto, convocó Luis XIV, y del que resultó ganador, frente a competidores tan excelentes como Bernini. Tradujo al francés los libros de Vitruvio. La columnata fue construida entre 1667 y 1670.

86 Cote: B 47.

87 Biblioteca Histórica de la Villa de París, cote: B 1012.

88 Bernard Poyet (1742-1824) fue discípulo de De Wailly, y Arquitecto Controlador de la Villa de París, nombrado por Luis XVI, en 1786. Fue autor del proyecto del Palacio Bourbon, en París.

resto de la ciudad de París, la futura calle Rivoli, sino su prolongación a manera de un eje que mantiene una relación de perpendicularidad con la columnata de Perrault, tal y como aparecerá, más tarde, en algunas propuestas de los “artistas”.

Un cuarto antecedente lo referimos a un proyecto que, además de procurar la separación del conjunto Louvre-Tullerías, pone especial énfasis en el diseño de una calle que, partiendo de una plaza, proyectada a tal efecto, frente a la columnata de Perrault, insinúa su prolongación mas allá de la misma. De nuevo, el “fantasma” de la calle Rivoli revolotea años antes de su hipotética propuesta por parte de los “artistas”. Estamos hablando del proyecto denominado “*Plan Manuscrit du Louvre et des Tuileries*”⁸⁹, que se encuentra en la Biblioteca Histórica de la Villa de París, y que pudo ser realizado en los años finales del XVIII. Una nueva vía, decimos, se plantea como una apertura que atraviesa tejidos urbanos históricos, lo que vuelve a sugerirnos lo que, hoy día, es la calle Rivoli. Todo ello en el marco de un proyecto cuyo objetivo es aislar el complejo Louvre-Tullerías del resto de su entorno más inmediato.

Y como quinto, y último, antecedente, una propuesta realizada por Mangin, en 1790. Estamos hablando del proyecto “*Plan d’une partie de la Ville de Paris depuis les Champs Elysées jusqu’à la rue Saint-Antoine, et sur lequel sont projetés différents places et Monuments publics relatifs à la nouvelle constitution Française*”⁹⁰. Este proyecto supera, en extensión y formulación de alternativas, a los anteriores, ya que va más allá del complejo Louvre-Tullerías, abarcando gran parte del centro, el viejo París de la orilla derecha y parte de la izquierda, proponiendo una diversidad de nuevas plazas, a manera de las ya realizadas en tiempos de Luis XIV y Luis XV, abriendo nuevas vías, estableciendo nuevas comunicaciones a base de eliminar tejidos urbanos existentes, etc. Se trata de una propuesta que nos puede hacer recordar el proyecto de Pierre Patte, pero sin la coherencia que caracterizaba a este último. En Patte, recordemos, todo responde a un orden, “...unir, lo conservado, con arte, formando un embellecimiento total mediante la ligazón de embellecimientos particulares... evitar la monotonía y la demasiada gran uniformidad, aumentando la variedad y el contraste en las formas. Que ningún barrio se parezca a otro. La ciudad debe contener lo variable, lo agradable, lo que excita”⁹¹. Nada de esto, sin embargo, observamos en el proyecto de Mangin, en el que constatamos un compromiso entre un pasado aristocrático y las exigencias burguesas, concretado en una particular relación entre plazas reales y procesos de producción de suelo⁹². Lo más interesante para lo que nos ocupa, sin embargo, es la constatación de

89 Cote: B 43.

90 Se encuentra en la Biblioteca Histórica de la Villa de París, cote: B 12.

91 Pierre Patte, *Monuments...*, op. cit.

92 Charles Mangin (1721-1807), aparece, en todas las referencias, como arquitecto y autor de un libro, que se encuentra en la Biblioteca Nacional de Francia, en el que expone toda una serie de ideas, dirigidas a la República Francesa, para proceder al establecimiento de una oficina, compuesta por Arquitectos, que se ocupará exclusivamente de los Bienes Nacionales, ya sea para repartirlos y dividirlos, como para proceder a embellecimientos. Similares cuestiones que, años más tarde, se van a encomendar a los “artistas”. ¿Es Mangin el precursor, e impulsor, de todo lo que rodea a la “cuestión de los artistas”? Por otra parte, el proyecto que reseñamos parece ser que se trata del que

unas “ideas”, las cuales, aunque elaboradas durante los primeros años de la Revolución, no cabe duda que serán recogidas por los “artistas” para ofrecer esa “versión aristocrática” recreada económicamente, como no podía ser menos, con variables que impulsan ciertas condiciones impuestas por la “renta de suelo”. Lo que no falta en esta propuesta es lo que ya hemos visto, es decir, una constante en las anteriormente reseñadas, es decir, el “aislamiento” del complejo Louvre-Tullerías, junto a la vía de separación, futura calle Rivoli, y su prolongación más allá del mismo.

Michael Darin⁹³ muestra, también, su acuerdo en esa falta de originalidad que expresaban los proyectos que presentaron los “artistas” al concurso Louvre-Tullerías. Dicho autor nos sugiere que la idea de abrir una calle, al borde del Jardín de las Tullerías, nace del deseo, recurrente durante dos siglos, de unir los palacios del Louvre y las Tullerías para crear la más grande morada real del mundo. Un palacio semejante debería rodearse de un “cordón sanitario” para protegerlo del contacto con las construcciones más humildes. *“Qué más natural, nos dice, que prolongar la calle que debía bordear los palacios reunidos para separar de igual manera el Jardín Real de las parcelas privadas que lo rodeaban”*. Pero esto, decimos, no es original de los “artistas”. *“Esta calle, como nos sigue diciendo Darin, “...aparece, por primera vez, en los proyectos de Hourdin (1661) y de Bernin (1665). Grabados de época lo representan, como el de Mallette, mencionado por M. Poëte, en el ‘Procès-verbal de la Commission du Vieux Paris’, octubre de 1916, y Mariette. Idea que es tomada, de nuevo, un siglo después, por Lebrun (1780), Bernard (1784). En los años 1789-1792, la de Wailly, Theuret, Lenoir, Grange, Poyet, Legrand y Mangin”*⁹⁴.

La propia Convención Nacional fue la que impulsó este proyecto, decidiéndose por “retóricas aristocráticas”, a pesar de sus convicciones republicanas, incluso, revolucionarias. En base a ello, proclama, para justificar la creación de una vía nueva que bordea el palacio, *“...que un gran santuario de una gran nación debe colocar en un recinto particular, tenemos que alejarnos de todo lo que tienda a manchar la pureza que debe ser respetada”*⁹⁵.

Todos estos proyectos nos sugieren, cuando menos, dos cuestiones. En primer lugar, su inserción temporal en unos años anteriores, algunos, muy anteriores, con respecto a aquellos que se identifican con la actuación de los “artistas”. Incluso, el debido a Mangin, como ya lo hemos indicado, aunque se contextualizaba en plena Revolución, es anterior a la decisión que tomó el Administrador de los Bienes Nacionales de rodearse de artistas para que lo asesorasen en sus decisiones. Ya hemos comentado que pudo ser el propio Mangin del que partió la idea de crear una oficina que reuniese a aquellos para

presentó a un Concurso, convocado el año II, 1790, por la Convención. Ver Biblioteca Nacional de Francia, V-2693, para el libro citado.

93 Ver el capítulo de Michael Darin, “Rivoli: Entre Rue et Jardin”, en Pierre Pinon, *Les Traversées de París...*, cit.

94 Michael Darin, *op. cit.*

95 Preámbulo al Concurso de 30 de junio de 1793. En Arch. Nat., F2 II Seine 2. Citado por Michael Darin, *op. cit.*

sus deliberaciones a propósito de cómo proceder a la “división” de los Bienes Nacionales. En cualquier caso, sea o no Mangin el promotor de esta idea, el proyecto que elaboró al respecto, como los de los demás autores que hemos reseñado, preceden a la labor de los “artistas”, lo que nos hace argumentar que, por su similitud con los elaborados por estos últimos, les resta la originalidad deseada. Lo que nos sugiere la dependencia de sus ideas, asistidas, en principio, por los ideales de la Revolución, con respecto a presupuestos que se mueven en un clima aristocrático. Esto, por lo que se refiere, en este caso, a la operación emprendida en el conjunto Louvre-Tullerías.

La otra cuestión hace referencia a algo que nos parece que sigue siendo recurrente, aunque, en esta ocasión, no debería serlo, por estar en tiempos revolucionarios, como es esa práctica urbanística empeñada en impulsar un cambio social en las zonas intervenidas. De todos los proyectos que hemos reseñado, se deducen unas consecuencias que desembocan, irremisiblemente, en la eliminación, por expulsión, de la población que habitaba en los lugares a transformar. Un cambio de “alineación”, una “apertura viaria”, la sistematización de un jardín, como el de las Tullerías, ocupado, previamente, por un caserío popular, etc., todo ello no es más que la antesala para justificar un cambio social, expulsando a unos y asentando a otros. El problema, sin embargo, no es tanto la acción en sí, como su justificación, alegándose, para ello, cuestiones que tienen que ver con el deterioro físico y social que presentan las zonas en cuestión, algo que, expresado mediante un discurso ideológico interesado, bien construido, penetra, y es asimilado, por la gran mayoría, incluso, por los más afectados.

Justificaciones de este tipo proliferaron, sobre todo, en el París de las primeras décadas del siglo XIX, cuando aún no se habían materializado, del todo, algunas de las “reformas urbanísticas” emprendidas bajo la Revolución, como es el caso, en concreto, de este “rincón” de las Tullerías, al que Balzac dedica algunas de sus mejores páginas para poner de relieve el deterioro social allí acumulado.

De la ordenación parcial de un sector de la orilla derecha, a una sistematización viaria extendida a toda la orilla izquierda

Si en la orilla derecha las intervenciones más importantes, las que fueron atribuidas a los “artistas”, se redujeron a aquellas que se derivaron del concurso convocado para proceder a la “división”, en lotes edificables, de los Bienes Nacionales existentes en el enclave Louvre-Tullerías, en la orilla izquierda no se procedió de la misma manera. Podemos mantener la hipótesis que la “sistematización morfológico-viaria” a la que fue sometida la orilla izquierda, al menos, vía proyecto, tuvo un alcance que iba más allá de lo puntual, siendo su objetivo la transformación, casi en su totalidad, del conjunto de su territorio. Las razones para actuar de esa manera aparecen esbozadas, por primera vez, en el Decreto de 5 de junio de 1793, en el que se extendía, a toda la ciudad de París, la posibilidad de proceder a la “división” en lotes edificables de los Bienes Nacionales: “...El Administrador de los Dominios Nacionales está autorizado para hacer grabar... los planos particulares de todos los grandes

*establecimientos nacionales existentes en la extensión de esta Villa y partes adyacentes, distinguiendo las propiedades particulares que allí se encuentran enclavadas o que las bordean, y con la indicación de las calles resultantes*⁹⁶. Está claro que este decreto encierra la voluntad de “poner en valor” todos los Bienes Nacionales existentes en París, no solamente los que se localizaban en el enclave Louvre-Tullerías.

Es así como, desde la Administración de los Bienes Nacionales, se ponen en marcha, y en paralelo a otras intervenciones, como la que se estaba llevando a cabo en el Louvre, toda una diversidad de “divisiones parcelarias” aplicadas al resto de los Bienes Nacionales incautados a tal efecto. Es posible que, en esta ocasión, los “artistas” procediesen con más libertad, con más independencia, sin someterse a las “reglas” de un concurso previo, indagando, sobre todo, en aquellos lugares caracterizados por una gran disponibilidad de suelo, en “cantidad” y en “contigüidad espacial”, lo que les permitía la formulación de propuestas, extendidas, y en régimen de continuidad, por un territorio de más amplias dimensiones.

Se puede decir, en este sentido, que los proyectos que se formularon para la orilla izquierda no tenían por objetivo exclusivo la “división” de los Bienes Nacionales, sino la sistematización general de un amplio sector urbano para procurarle una nueva ordenación que supusiese una alternativa socio-espacial al complejo eclesiástico-palaciego del que se partía. Pero esto no hubiese sido posible sin disponer de los Bienes Nacionales allí presentes, de los que se requería su “división” para facilitar las nuevas construcciones, y las correspondientes “aperturas viarias”, como expresión final de la “sistematización” emprendida. Y esto fue posible, al menos, en el marco de los proyectos concretos que se formularon a tal efecto, independientemente de si se realizaron o quedaron en el olvido, dadas las especiales características de esa orilla izquierda, es decir, la abundancia de Bienes Nacionales y la proximidad de unos con respecto a otros, hasta hacer de sus límites las medianeras que los separaban.

En la orilla izquierda, en efecto, era donde más Bienes Nacionales se concentraban, y donde dicha concentración se producía sin apenas distancias apreciables entre unos y otros. Actuar sobre un Bien Nacional era materialmente imposible sin invadir los dominios del que ocupaba su espacio inmediato. Situación esta que introducía un condicionante espacial que hacía que las intervenciones allí llevadas a cabo cobrasen dimensiones que iban más allá del “suelo” que ofrecía el Bien Nacional objeto de “división parcelaria”.

Las intervenciones en la orilla izquierda, en una palabra, gozaban del privilegio de poder materializarse en unos enclaves donde se daba una mayor concentración de Bienes Nacionales, con una más destacada proximidad entre ellos, disponiéndose, en suma, de cantidades más importantes de suelo, lo que procuró algo que no fue posible en la orilla derecha, es decir, actuaciones de

96 *“Décret de la Convention National du 5 juin 1793, plan second de la République Française, qui autorise l'Administrateur des domaines nationaux a faire graver au trait d'après le plan général de Paris... Les plans des grands établissements nationaux existant dans la dite ville”.*

conjunto de una mayor envergadura que aquellas que se estaban impulsando en la orilla opuesta.

Para mostrar estas especiales características que asisten a la orilla izquierda, vamos a referirnos a dos documentos que hemos consultado en la Biblioteca Histórica de la Villa de París, uno de ellos, y en los Archivos Nacionales, el otro. El que se encuentra en la Biblioteca Histórica, ya hemos hecho mención de él con anterioridad⁹⁷. Se trata del documento que lleva por título *“Parte de la fll 52 et fll 53 de l’Atlas National de la Vile de Paris (Verniquet), montrant des projets de percement de voires dans les quartiers... Val de Grace, Pantheon”*⁹⁸. Se trata de un documento que muestra cómo se estaba llevando a cabo en París, al menos, en su orilla izquierda, un plan de conjunto que conjugaba la “división” de los Bienes Nacionales con propuestas que iban más allá de esa perentoria necesidad. Y es que, en dicho plano, observamos una trama urbana, yuxtapuesta a la existente, que recurre, para su materialización, al “suelo” resultante de la división de los Bienes Nacionales pero, también, a aquel otro que no se integraba en los mismos, lo que nos hace pensar en más posibilidades de las que podrían derivarse de la “división” emprendida para proceder a la venta de aquellos. La propuesta que se expresa en este plano, en realidad, un gran “plan de nuevas alineaciones” que afectaba a un amplio sector, compagina la simple “alineación de calles” con la lógica de su orientación y distribución siguiendo los determinantes espaciales impuestos por la presencia, en dicho enclave, de tres grandes monumentos. Nos referimos al Observatorio, al Panteón y a la Iglesia de Vall de Grace. Las grandes avenidas que estructuran esa “trama” son las resultantes de reunir, entre sí, a estos monumentos. El resto completan la estructura general. Pero, independientemente de esta visión formal, lo importante es comprobar algo que comienza a ser una realidad diferencial en el proceso de construcción de la ciudad con respeto a su pasado aristocrático, aunque este pasado siga pesando mucho en la manera de proceder a dicha “producción”. Nos referimos a la primacía que está adquiriendo la “producción de rentas”, las derivadas de los nuevos usos que se les asignan al “suelo”, en la ordenación y materialización del “espacio urbano”. Porque, realmente, de este plan, y a la vista del “plano” que lo expresa, no puede derivarse otra conclusión que aquella que nos permite pensar acerca del “rendimiento económico” que se desea extraer mediante la propuesta de una nueva distribución parcelaria a la que se somete un amplio sector urbano. Y ello es así porque no se trata, como puede parecer, de un mero ejercicio de “composición urbana”, sino de una auténtica “transformación territorial” que está poniendo las bases de lo que, muchos años después, denominaremos como “renovación urbana”, es decir, la desposesión, por demolición física y desplazamiento social, de específicos sectores urbanos que son requeridos para convertirlos en lugares exclusivos de clase.

97 La posición de Bardet es que era *“...un extracto del plan de los Jacobinos, antes de 1790, a partir del plano de Verniquet y, cosa todavía más rara, un extracto del plan llamado de la Comisión de los Artistas que comprende todos los alrededores del Panteón, desde la calle d’Enfer hasta la calle Muffetard”*.

98 Biblioteca Histórica de la Villa de París, cote: Gr. B 11.

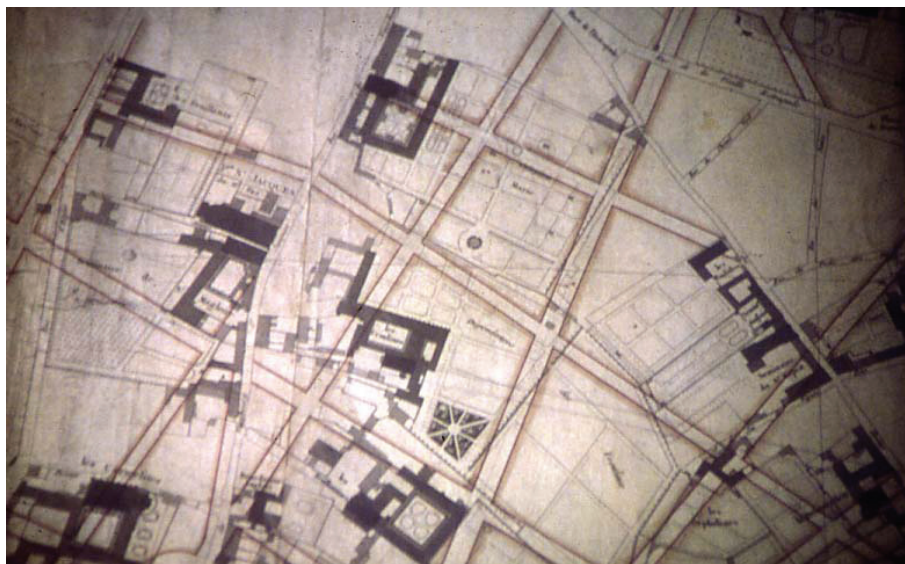


Figura 2.3. Sistematización de conjunto de la orilla izquierda (1795, fragmento).

Fuente: Biblioteca Histórica de la Villa de París.

El otro documento al que hacemos referencia es, en realidad, un proyecto de “*nuevas alineaciones*” al que someten el ámbito del Observatorio y su vinculación con el Palacio de Luxemburgo. Por su fecha, 1795, podríamos insertarlo, perfectamente, en los años en los que aún asesoraban los “*artistas*” al Administrador de los Bienes Nacionales. El documento en cuestión lleva por título, “*Atlas National de la Ville de Paris... projet de nouveaux alignements entre l’Observatoire et les Chartreux*”⁹⁹. No tiene la rotundidad del anterior, por lo que se refiere a su aparente incidencia en la “*renovación*” de la zona a la que afecta, pero sí expresa esa libertad de acción que estos “*artistas*” podían desplegar en un lugar que no estaba sujeto, como sí ocurría en la orilla derecha, a una dispersión espacial de los Bienes Nacionales. Realmente, a diferencia del anterior, revela más la voluntad por “*embellecer*” un lugar, dada la importancia que cobra el diseño de la Avenida del Observatorio, así como la sistematización de los alrededores de este monumento. Sin embargo, y como no podía ser menos, no resultan indemnes los intersticios que se localizan entre los trazados de las principales avenidas, pertenezcan, o no, a los ámbitos de los Bienes Nacionales¹⁰⁰, sobre los que recaen concretas “*parcelaciones*” acordes con la “*renovación urbana*” emprendida.

99 Archivos Nacionales, cote: N III Seine 888.

100 Recordemos que el Decreto de 5 de junio de 1793, origen, quizá, de este tipo de actuaciones, incluía, en el ámbito de actuación, tanto las propiedades públicas, provenientes de los Bienes Nacionales, como las privadas: “*...los planos particulares de todos los grandes establecimientos nacionales existentes en la extensión de esta Villa y partes adyacentes, distinguiendo las propiedades particulares que allí se encuentran enclavadas o que las bordean, y con la indicación de las calles resultantes*”.

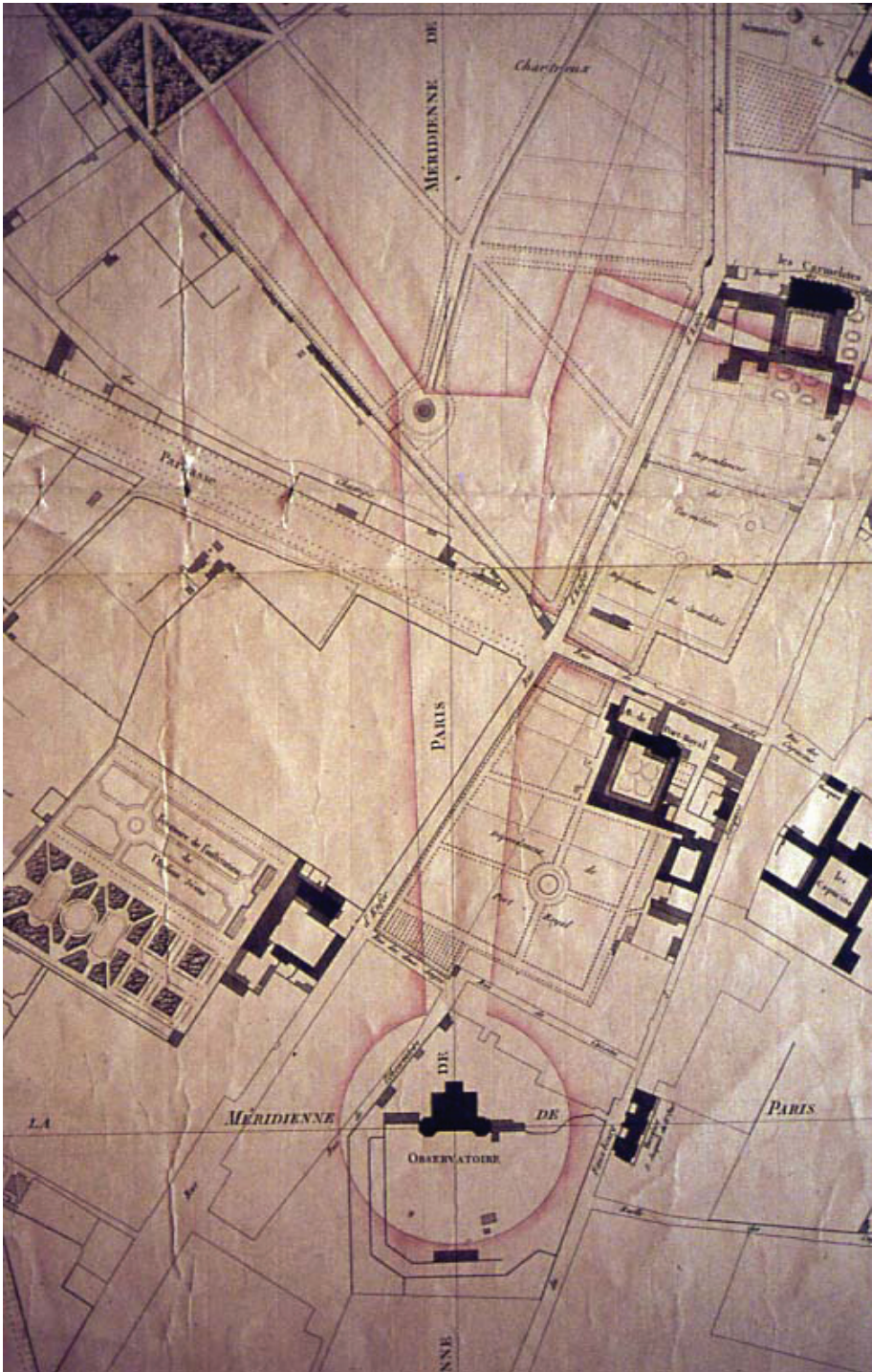


Figura 2.4. Sistematización de conjunto de la orilla izquierda (1795, fragmento del Observatorio). Fuente: Archivos Nacionales de Francia.

La falta de originalidad, una vez más y en esta ocasión, de los proyectos planteados para la orilla izquierda

Del mismo modo que hemos constatado para la orilla derecha, en su opuesta seguimos observando que los proyectos allí propuestos, ya contemplan “divisiones parcelarias”, “alineaciones-aperturas” de calles, incluso, “embellecimientos particulares”, encuentran sus más directas referencias en propuestas llevadas a cabo en tiempos anteriores a la Revolución. De nuevo, la influencia, en los “artistas”, del pensamiento “urbanístico” sostenido por arquitectos implicados con el poder aristocrático, es decisiva.

Para mostrar tal hipótesis, nos vamos a servir de tres documentos que hacen referencia a otras tantas propuestas llevadas a cabo, entre 1778 y 1785, en el ámbito urbano que se extiende a lo largo de la línea, y a ambos lados, entre el Observatorio y el Palacio de Luxemburgo.

El primero de ellos es un proyecto que hace especial hincapié en la definición de una gran avenida, la del Observatorio, que vincula, de manera directa, dicho monumento con aquel otro que se identifica con el Palacio de Luxemburgo, aprovechando dicha comunicación para proponer una importantísima parcelación, por su dimensión y rigor, en uno de los lados que limitan dicha avenida. Nos referimos al *“Projet d’embellissement du quartier du Luxembourg et de ses environs et pour l’emplacement de la Comédie. Ce projet a été communiqué en février 1777 et gravé en août 1778”*¹⁰¹. Se trata, en realidad, de una propuesta de división de suelo que se aproxima más a una “renovación” profunda del amplio sector urbano que se apoya, y queda limitado, por la avenida citada. Las consecuencias que podrían haberse derivado de una actuación semejante van más allá de las que podrían deducirse del proyecto planteado, años después, por los “artistas”. Nos referimos al comentado *“Atlas National de la Ville de Paris... projet de nouveaux alignements entre l’Observatoire et les Chartreux”*. Aunque el objetivo es el trazado de una avenida, en los términos citados, la importancia que tal “parcelación” alcanza en el dibujo del plano nos hace pensar que la presencia de aquella es una mera excusa para proceder a tan importante “proceso de producción espacial”.

Y por si esto fuera poco, en este mismo proyecto se incluye, también, una operación urbanística consistente en la demolición del antiguo Hôtel Condé¹⁰², para construir, en el solar que ocupaba, el Odeón, Teatro de la Comedia, junto con un complejo residencial de lujo que, al incorporar, en su ámbito concreto, al citado teatro, no se consigue otra cosa que aumentar su valoración como espacio residencial exclusivo. Se inaugura, de esta forma, y como veremos en el capítulo dedicado al París del XIX, una manera de hacer ciudad que implica valorar las operaciones urbanísticas emprendidas, sobre todo, las de carácter residencial,

101 Biblioteca Histórica de la Villa de París, cote: B 514.

102 Los Condé eran una rama de los Borbones. El Hôtel fue asiento-residencia de dicha familia desde 1612 a 1764-70. El teatro se autoriza en 1770, y fue construido en 1779-82 (Charles de Wailly y Marie-Joseph Peyre). Abandonan el Hôtel en 1764, cuando ocupan el Palacio Bourbon. Fue Luis XV quien lo compró, en 1770 (reinó hasta 1774). La división en lotes del solar se hizo en 1779.

concibiéndolas, en paralelo y conjuntamente, con equipamientos de calidad que, por entonces, reclamaban e identificaban, a la burguesía. En este caso, aún no podemos hablar de un “poder burgués”, pero sí de una práctica urbanística que, aunque inscrita en “modelos aristocráticos”, va a ser objeto de imitación, años más tarde, por parte de aquella burguesía heredera de los ideales de la Revolución. Es lo que tratamos de argumentar, entre otras cosas, cuando nos remitimos a formas de hacer ciudad, propias de regímenes aristocráticos, para encontrar presupuestos disciplinares en los que se apoyaron, y sirvieron de inspiración, para la labor de los “artistas”.

El segundo proyecto se refiere a una propuesta de sistematización de un extenso ámbito de la orilla izquierda, aquel que coincide con el que será, años más tarde, objeto de atención por parte de los “artistas”, es decir, el sector del Palacio de Luxemburgo, Panteón, Observatorio, Val de Grace, etc. El proyecto lleva por título, *“Projet d’un nouveau bâtiment pour le Palais du Luxembourg et de percées de rues et de places pour embellir...”*¹⁰³, cuyo autor es M. De Velye, estando fechado en 1785. Con respecto al anterior, delata una mayor amplitud de miras, ya que abarca un ámbito con más posibilidades de incidir en la transformación del París de la orilla izquierda, al no limitarse, en exclusiva a la Avenida del Observatorio y aledaños. Las referencias que lo aproximan a las propuestas que formulen los “artistas”, años después, es mucho más evidente.

En este proyecto ya se aprecia cómo los jardines del Palacio de Luxemburgo son objeto de una enajenación-segregación, procediéndose al corte de su superficie para dedicarla a “suelo edificable”. Propuesta de lotificación que fue objeto de un concreto proyecto, el titulado *“Palais et Jardins du Luxembourg, avec emplacement de rues a percer. Sign, Chalgrin, 1779. Plan General du Palais du Luxemburg, certifié par nous notable architecte du Roi et de l’Academie Royal... des bâtiments...”*¹⁰⁴. Esa “lotificación” de parte de los jardines del Palacio de Luxemburgo, ya anunciada en el proyecto de Velye, fue definitivamente elaborada por Chalgrin, prácticamente, por los mismos años, proponiéndose, para ello, un proyecto concreto¹⁰⁵.

La hipotética labor de los artistas, que no del plan, como antecedente de la construcción de la ciudad por partes, atendiendo a las demandas de la propiedad del suelo

Como ya venimos comentando, si algo nos aporta el llamado “Plan de los Artistas” es su apuesta por la construcción de la ciudad por “partes”. Más que un “plan”, los “artistas” plantean una forma de proceder a dicha construcción

103 Biblioteca Histórica de la Villa de París, cote: B 519.

104 Archivos Nacionales, cote: III seine 724.

105 Jean-François-Thérèse Chalgrin (1739-1811) fue primer arquitecto de Luis XVIII, conde de Provenza y hermano de Luis XVI, más conocido como el que diseñó el Arco del Triunfo de París. Con respecto a esta segregación-lotificación de parte de la superficie del Jardín del Palacio de Luxemburgo, cabe decir que, en 1782, se vendió la parte más occidental de dicho Jardín para sufragar las obras de rehabilitación del Palacio emprendidas por el propio Luis XVIII.

en consonancia con el protagonismo que estaba adquiriendo, por entonces, la propiedad del suelo en manos de particulares, nunca más, en exclusiva, en posesión de las clases aristocráticas. Estas seguirán ejerciendo su poder como grandes terratenientes, pero, por lo que se refiere a la ciudad, es la burguesía la que comienza a marcar las reglas de una práctica inmobiliaria en ciernes. Pero, para ello, se necesitaba adquirir suelo. Y es aquí donde entran en juego los movimientos de los Bienes Nacionales en manos de la Convención.

Ahora bien, esta construcción de la ciudad por “partes” fue algo que subyacía y, en cierta manera, estaba condicionada, a una forma concreta de disponer de la propiedad del suelo, aquella que propiciaba su posesión, su acceso, diríamos, de manera universal, en principio, como bienes a disposición de todos, aunque, al final, sólo los mejores relacionados con la administración y las entidades de crédito pudiesen, realmente, poner en valor las propiedades a ellos asignadas. Se trataba, a su vez, de una disposición que, aunque universal, no estaba pensada tanto para someterse a las determinaciones de un “plan”, de cara a su “puesta en valor”, a su contextualización en el marco de unas hipotéticas necesidades ciudadanas demandadas, como para satisfacer exclusivos beneficios arrojados por sus adquirientes. De ahí que, atendiendo a este preciso mandato, dichas propiedades se publicitaban mediante su previa “división en lotes” a la que se sometían los Bienes Nacionales objeto de venta. Y es para este fin, como ya ha quedado aclarado, para lo que se creó esa hipotética “Comisión de los Artistas”.

Si no podemos confirmar la elaboración de un Plan de los Artistas, lo que sí está muy claro es la voluntad mostrada, por el Administrador de los Bienes Nacionales, de poner a disposición de todos aquellos que estuviesen en condiciones de emprender acciones inmobiliarias concretas, toda una diversidad de lotes edificables sometidos, eso sí, a ciertas prescripciones pensadas para que el producto inmobiliario de ellos obtenido se incardinase, sin contradicciones, en la ciudad existente construida. Pero, al final, dicha acción inmobiliaria es producto de una voluntad individual, al margen de un “plan” inexistente, a pesar del vínculo impuesto por la Administración.

Es así como lo observamos, y como lo hemos deducido, del análisis de unas planchas, a manera de grabados, que hemos consultado en la Biblioteca Histórica de la Villa de París y en los Archivos Nacionales. Se trata de los documentos, “*Plan Général de l’Enclos du Temple et des nouveaux percements de rues et disposition de place qui y sont projetés*”¹⁰⁶, del “*Plan du ci-devant couvent des Filles-Dieu et de percement de rue qui doit être exécuté depuis celle Denis jusqu’à celle Egalité*”¹⁰⁷, y del “*Plan General de l’Arsenal, du ci-devant couvent des Célestins et le nouvelles rues qui y sont projetées*”¹⁰⁸.

Todas ellas representan, gráficamente, la planta de los Bienes Nacionales a los que hacen referencia en cada caso, probablemente, extraídas del plano de Verniquet, y con unas indicaciones mediante las cuales se establecían el tipo

106 Biblioteca Histórica de la Villa de París, cote: B 265, 1792.

107 Biblioteca Histórica de la Villa de París, cote: B 357, 1792-99.

108 Biblioteca Histórica de la Villa de París, cote: B 357, 1792.

de intervenciones a realizar, sobre todo, el señalamiento de nuevas calles, o “aperturas viarias”. Pensamos que estas planchas eran los documentos gráficos que se proporcionaban a los “artistas” que participaban en los concursos convocados para proceder a la “lotificación” de los Bienes Nacionales, y las indicaciones en ellas establecidas era lo que se prescribía, obligatoriamente, para que los concursantes lo tuviesen en cuenta como punto de partida. Indicaciones, por ejemplo, como que la “...*teinte jaune indique ce qui doit être démoli... la teinte rouge ce qui est à vendre... la teinte noire ce qui est conservé soit comme vendu ou à vendre... la teinte noire foncée et la teinte rouge indiquent les bâtiments et terrains du dit couvent dont la vente est faite... la teinte rouge les terrains susceptibles d’être vendus...*”¹⁰⁹, etc.

Si lo más evidente de estos documentos gráficos es que confirman la renuncia a un “plan de conjunto” que se podría haber planteado para proceder a la transformación de París, apostándose, en contrapartida, por la suma de pequeñas intervenciones como acción sustitutoria, esa actitud muestra, también, la voluntad por abordar la construcción de la ciudad por “partes”, diversificando, y dando cabida, al mayor número posible de propietarios. Porque una de las consecuencias derivadas de estos pequeños proyectos es que el Administrador de los Bienes Nacionales disponía, una vez resuelto el concurso correspondiente, de todo un elenco de propiedades, resultado de la división en lotes de dichos bienes, para ofrecerlas en subasta pública. Además, las tareas estaban divididas, siendo responsabilidad de los entes administrativos correspondientes la sistematización del viario establecido en primera instancia, en las bases del Concurso, y de los nuevos adquirientes de los lotes resultantes la construcción del producto inmobiliario correspondiente.

Construcción de la ciudad por “partes” como forma de aliviar, lo más rápidamente posible, los deseos de los propietarios, sin necesidad de esperar a la implementación de las imposiciones derivadas de una “estrategia” establecida en un plan, como plazos a cumplir, acciones preferentes, materialización previa de “servicios urbanos”, etc., priorizando, por tanto, la realización de una “renta” fuera de los condicionantes espacio-temporales que se derivarían del posible plan. Una práctica semejante acelera la producción de “rentas urbanas” en detrimento de la “ciudad servida”. Pone el acento en los “derechos” del propietario más que en los “deberes” que le implican por el hecho de ver “revalorizada” su propiedad por causas derivadas de su “posición” en el tejido urbano, y a la que dicho propietario no ha contribuido con su esfuerzo.

Por último, y para confirmar, más aún, la construcción de la ciudad por “partes” que se desarrolló, en general, y dependiendo de los países implicados, desde los años finales del siglo XVIII hasta la segunda mitad del XIX, cuando la idea del “plan” se va imponiendo, para confirmar esto, decimos, nada mejor que una mirada al plano elaborado por Pierre Pinon, bajo la denominación de “Plan

109 Leyendas que aparecen en las “planchas” arriba citadas.

de los Artistas”, publicado en el libro *Les Traversées de Paris. Deux siècles de Révolutions dans la Ville*¹¹⁰.

El plano representa el París de final del XVIII, donde se grafían gran parte de las propiedades identificadas con algunos de los Bienes Nacionales existentes, y sobre los que se marcan específicas acciones emprendidas, sobre todo, “aperturas viarias”. Se supone que son propuestas elaboradas por la llamada “Comisión de los Artistas”. Se reseñan, también, otras “aperturas viarias”, o específicas “lotificaciones”, fuera del ámbito de dichos bienes, es decir, sobre propiedades no identificadas con los mismos.

Visto este conjunto, llaman la atención, al menos, dos cuestiones. En primer lugar, el hecho de que la gran mayoría de las intervenciones viarias realizadas se llevaron a cabo sobre la base de unas propiedades disponibles para ello, que no eran otras que las que se identificaban con los Bienes Nacionales. No se podía pensar en reformas urbanas posibles fuera del ámbito de aquellos. La ciudad no estaba disponible más que en la medida en que unos determinados fragmentos de la misma fueron seleccionados a tal fin. Al no existir un “plan”, cuyo objetivo sería delinear estrategias, independientemente de la disposición, o no, del “suelo” necesario para ello, al no disponerse de un “plan” semejante, decimos, el proceso de construcción de la ciudad se limitaba a actuar sobre propiedades únicas, lo que hace recaer los beneficios derivados de dichas reformas sobre propiedades exclusivas. En este sentido, no se puede hablar tanto de “reformas” como de poner la ciudad al servicio de quienes ejercen un poder sobre ella, al poseer parte de su solar.

Y, en segundo lugar, decir que es la disponibilidad específica y concreta, resultado de esa selección diversa de propiedades existentes, lo que obliga y condiciona un proceso de construcción urbana por “partes”, como por “partes” se nos presenta el “solar” de la ciudad. Constatamos que, aunque se muestre, en conjunto, una serie diversificada e independiente de acciones emprendidas, transmitiéndonos la idea de que ha sido fruto de un pensamiento que ha abarcado a la ciudad en su totalidad, la realidad es que dicho conjunto es producto de una suma de “reformas urbanas”, seleccionadas a tal fin, que han sido emprendidas individualmente, es decir, realizadas por “partes”. Se trata del mismo efecto que produjo el “plano” elaborado por Alphand¹¹¹, con el que comenzábamos este capítulo, y con el que trataba de convencernos de la existencia del Plan de los Artistas.

110 Ver capítulo “Le Plan des Artistes entre grands axes et opportunités foncières”, en Pierre Pinon, *Les Traversées de Paris...*, cit.

111 “Plan indiquant les rues projetées par la Commission dite des Artistes, en exécution de la loi de 4 avril 1793 pour la division des grandes propriétés nationales, l’embellissement et l’assainissement de la Commune de Paris”.

Segunda Parte

BURGUESÍA, ESPACIO URBANO Y PROYECTO DE CIUDAD

3 URBANÍSTICA COMPARADA EN LOS ALBORES DE LA MODERNIDAD

Cuando hablamos de “modernidad” nos estamos refiriendo, desde un punto de vista urbanístico, a aquella categoría, concepto o asignación, que hace referencia a la ciudad que se está ideando, proyectando y materializando bajo el impulso de la primera burguesía, aquella que presencié su alza, como nueva clase política en el poder, durante los últimos años del siglo XVIII y, sobre todo, a lo largo del siglo XIX. Clase revolucionaria, en sus inicios, fue perdiendo su identificación como tal hasta convertirse en la portadora, defensora e instigadora del capitalismo más agresivo. Se trata de la ciudad que se está gestando, por tanto, en el marco del primer desarrollo del capitalismo industrial.

Vamos a referirnos a los inicios de dicho desarrollo, una vez superada una primera fase de acumulación originaria, lo que quiere decir que, en el tiempo, podemos estar hablando de un periodo de setenta u ochenta años, es decir, los que van desde 1850 hasta 1920. Se trata de un largo periodo histórico durante el cual se asiste a un proceso intenso de transformación territorial a la que es sometida la “ciudad tradicional”, es decir, la ciudad medieval heredada que recibe la primera burguesía revolucionaria. Dicha ciudad se presenta habiendo sido ya sometida, en el marco de poderes estamentales-aristocráticos, a toda una serie de transformaciones que expresan el sentir de la clase social, por entonces, imperante, mostrándose como espacio en el que se conjugan, y yuxtaponen, herencias medievales con los ambientes de signo aristocrático que la han modificado. No se trata, por tanto, de un espacio medieval “stricto sensu”, sino de aquel otro en el que se han yuxtapuesto intervenciones urbanísticas impulsadas por la aristocracia, con el propósito de imponer el orden, o los órdenes adecuados, que realicen sus principios ideológicos, en el marco del “desorden”, o del orden medieval no comprendido.

Esta herencia espacial que asume la burguesía, siguiendo pautas y procedimientos propios del ideario aristocrático, es reconocida como espacio en el que representarse como nueva clase social en el poder, también, como “espacio de la renta”, como producto, es decir, dispuesta a ser sometida a un proceso de transformación territorial, en consonancia, en esta ocasión, con los intereses de la burguesía.

El periodo histórico que hemos propuesto, como espacio-tiempo durante el cual va a materializarse la primera “ciudad moderna”, asiste, en este sentido, a un nuevo proceso de transformación de la “ciudad tradicional” siguiendo pautas, esta vez, muy diferentes a aquellas que fueron adoptadas por los poderes aristocráticos. La burguesía entiende el nuevo “proyecto de ciudad” y, por tanto, las transformaciones urbanísticas a las que la somete, como un proceso complejo en el que la reforma de la ciudad tradicional heredada se complementa, siguiendo un riguroso dinamismo dialéctico, con la ampliación de sus límites.

De esta forma, la nueva fábrica urbana se presenta como un novedoso ámbito espacial en el que se enfrentan, por primera vez en la historia, dos espacios, dos realidades geográficas, que cumplen papeles diferentes, aunque, como decimos, rigurosamente complementarios. Se trata, podríamos decir, de un “modelo urbano” caracterizado por la contradicción centro-periferia, la que se deriva de las diferencias de contenidos que separan el “espacio tradicional” reformado con respecto a las nuevas “extensiones” programadas. Su paradigma conceptual será expresado, al final del proceso, desde el proyecto de ciudad que se proponga en los presupuestos del Movimiento Moderno. Razón por la cual consideramos, como límite del periodo de tiempo, para entender el proceso de formación de la primera ciudad moderna, el que se identifica con la irrupción de aquel movimiento político-cultural. Para ello, vamos a recorrer, en este sentido, las transformaciones urbanas que se plantearon, de forma individualizada y concreta, en una diversidad de ciudades enmarcadas en contextos culturales y geográficos, también, diferentes, hasta desembocar en aquellos otros planteamientos que comienzan a universalizar problemas y soluciones, tal y como lo propuso el Movimiento Moderno¹¹². Identificamos, en este sentido, los albores de la “modernidad” con aquellos planteamientos urbanísticos que se remiten, de alguna manera, a específicas herencias históricas, ya que es desde las transformaciones a las que se somete la “ciudad tradicional heredada” como comienza a promoverse un nuevo concepto de ciudad, un nuevo “modelo urbano”.

Construir la primera ciudad moderna significa, por tanto, actuar sobre la ciudad existente, transformándola, pero condicionando dichas transformaciones en función de requerimientos existentes. La ciudad tradicional continua siendo una referencia obligada para el proyecto de la ciudad moderna, lo que implica adoptar a aquella como una parte importante del nuevo artefacto en construcción. No olvidemos que, con el tiempo, la ciudad tradicional heredada se convertirá en “centro” de la nueva ciudad, con todo lo que ello significa para entender el proceso de formación de la ciudad moderna como “ciudad segregada”, en la que los “centros” van a asumir valores de exclusividad.

Estas referencias a la historia se rompen cuando irrumpe el Movimiento Moderno. De ahí el papel de límite histórico-temporal que le asignamos para referirnos a la primera ciudad moderna, que no es otra que aquella que comienza a pensarse, proyectarse y materializarse, fundamentalmente, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, finalizando su recorrido con la irrupción del citado Movimiento, cuando la historia deja de ser un referente de proyecto, y la apuesta por la “ciudad segregada”, inherente al mismo, se imponga como presupuesto espacial indiscutible.

112 Nos remitimos, en este sentido, a los textos fundamentales que, sobre la nueva concepción de la ciudad, fueron elaborados por los CIAM, con Le Corbusier a la cabeza. Las referencias bibliográfico-documentales de las que hemos hecho uso para argumentar nuestras hipótesis, han sido extraídas de las obras completas de Le Corbusier, editadas por Les Edition D'Architecture Zurich, Edition Girsberger, publicadas por Max Bill, architecte Zurich, W. Boegiger, en 1965, 8ª edición.

Esta primera ciudad moderna contempla un conjunto de propuestas urbanísticas que son demandadas en el marco de las diferentes fases por las que deambula el desarrollo del capital. Estamos refiriéndonos, en un primer momento, a la fase que se distingue por la “acumulación de capital” en la que está empeñada la burguesía, lo que recuerda, en cierto modo, la llamada por Marx “acumulación originaria”¹¹³, aunque, en esta ocasión, y una vez que ya ha tenido lugar, históricamente hablando, la separación de los “medios de producción” con respecto a la “fuerza de trabajo”, lo que ahora se produce es una variante de dicha “acumulación” basada en la explotación de los recursos territoriales existentes, los que representa, sobre todo, la “ciudad tradicional heredada”.

Formas de proceder a las transformaciones urbanísticas emprendidas

La primera de ellas, interviniendo en la “ciudad existente heredada”, con el objetivo de reconvertir su funcionalidad histórica, como ámbito identificado, hasta entonces, con la ciudad total, a su condición, a partir de entonces, de “centro” de la nueva ciudad. La segunda, procediendo a su ampliación, mediante proyectos concretos de “ensanche”, o similares, programados a tal efecto.

Ambas maneras de intervenir en la ciudad constituyen otras tantas formas de proceder a su “proyecto”, en un ejercicio complementario que obliga a pensar en una inequívoca relación dialéctica que mantienen entre sí, es decir, que no se produce la una sin la otra. La transformación de la “ciudad histórica heredada”, queremos decir, impulsa, proporcionando todo su sentido, a su extensión, determinando en esta última, en contrapartida, la transformación de sus ámbitos tradicionales. Un proceso impulsa al otro, y ambos, conjuntamente, constituyen la lógica dual que recrea el sentido de la ciudad que se está conformando.

Ambas categorías espaciales, la identificada con un proceso de transformación de lo existente, y la que resulta de la ampliación de los límites espaciales originarios, constituyen, y esta es la gran novedad, dos formas de proceder al proyecto de ciudad y, también, otras tantas maneras de afrontar la “producción de rentas” derivadas del uso del suelo. Porque, si por algo se distinguen estas formas de proceder al proyecto de ciudad, en la fase de acumulación capitalista identificada con el salto a la escena político-económica-social de la burguesía, es por la relación que se establece entre “proyecto de ciudad” y “producción de rentas”. Tanto las que se derivan del específico uso que se hace del espacio urbano, como aquellas otras que están vinculadas con la “producción material” indispensable para la vida. Mediante el “proyecto de ciudad”, en efecto, se garantiza una reorganización socio-espacial, indispensable para producir rentas, para hacer real el “modelo urbano de la renta del suelo”, así como la organización espacial de la producción industrial. Siguiendo el pensamiento de Lefebvre, la ciudad burguesa no sólo se concibe como una categoría espacial que hace posible la producción industrial, sino que, también, ella misma es objeto de producción.

113 Nos dice Marx que “...la llamada *acumulación originaria* no es, pues, más que el proceso histórico de disociación entre el productor y los medios de producción. Se la llama ‘originaria’ porque forma la prehistoria del capital y del modo capitalista de producción”. Ver *El Capital*, Capítulo XXIV.

Se está procediendo a la eliminación de un modelo urbano compacto y su sustitución por un modelo urbano desagregado

El “modelo urbano compacto” es propio de sociedades estamentales, caracterizadas, entre otras cosas, porque los procesos productivos están anclados en estructuras gremiales. Este “modelo” se expresa, espacialmente hablando, como una estructura compleja en la que una diversidad de funciones, actividades y población, comparten lugares comunes. Esta herencia histórica, unida a la sobreexplotación que se hace del espacio, sobre todo, durante los primeros años de la industrialización, va a desembocar en contradicciones socio-económicas evidentes, impidiendo un desarrollo racional de los procesos productivos, generando formas de vida dramáticas, lo que va a justificar intervenciones urbanísticas de las que, se piensa, van a paliar los efectos negativos producidos. Se trata, en realidad, de una justificación ideológica que busca el apoyo social para emprender las más radicales transformaciones urbanas, con el objetivo de liquidar la complejidad espacial heredada para sustituirla, mediante un proceso de “des-agregación”, por un “modelo segregado” que garantice un nuevo orden social, y permita, al mismo tiempo, una racional producción del “espacio de la renta”.

Es este proceso, encaminado a eliminar la complejidad espacial heredada, lo que explica, en gran medida, el inicio de una lenta, aunque rigurosa, despoblación de los espacios urbanos tradicionales, paralelamente a su concepción como espacios económicos de carácter terciario. Procesos de despoblación y eliminación de la complejidad que, desde sus inicios, se han manifestado en paralelo al aumento de los límites municipales, es decir, de la programación del nuevo “espacio periférico”. ¿Se tiene conciencia de que la programada pérdida de complejidad, a la que se somete a la ciudad tradicional heredada, no sería posible sin la alteración, por extensión, de los límites físicos que definen lo existente construido? ¿Se concibe el fenómeno de dicha pérdida de complejidad en estrecha relación con la necesidad de contar con un nuevo tipo de espacio, el “espacio periférico”?

La primera manifestación del “modelo urbano de la renta del suelo”

El “modelo urbano de la renta del suelo” se va forjando paulatinamente, desde consideraciones que plantean la incorporación fragmentaria del espacio urbano a un mercado inmobiliario, hasta su extensión a la totalidad de un territorio. Bien entendido que sólo en este último caso es cuando podemos hablar de la consolidación concreta del citado “modelo”. Esta es, por ejemplo, una de las diferencias que separan, para el caso de París, el Plan de los Artistas, de 1793, y las propuestas de Haussmann, a partir de 1853. Se trata, además, de una diferencia que no se enmarca tanto en una concepción que se tiene de la ciudad y de las reformas a emprender, sino que nos remite a presupuestos que tienen que ver con la disponibilidad del suelo necesario para emprender las reformas programadas, o de gestionar dicha disponibilidad. La idea de actuar

fragmentariamente, o extendiéndose a toda la realidad territorial, obedece al hecho de contar con posibilidades existentes referidas a esa disponibilidad de suelo, o a los instrumentos legales precisos que lo permitan¹¹⁴.

En un primer momento, dichas disponibilidades aparecen muy estrechamente relacionadas con la puesta en marcha de políticas desamortizadoras-expropiatorias que obedecen a decisiones tomadas en contextos históricos sometidos a cambios radicales. Estamos hablando, de medidas adoptadas para proceder a eliminaciones de privilegios propios de sociedades aristocrático-estamentales. Si las intervenciones urbanísticas que se derivan de estos procesos desamortizadores tienen un carácter fragmentario, fruto de decisiones políticas, también, parciales, es por el sentido mismo que adquiere el proceso de cambio social. Son medidas tomadas en el marco de un cambio político que, en sus primeros momentos, adopta decisiones rápidas que aún no responden a una idea de Estado plenamente consolidada, lo que justifica su sentido fragmentario. Otra cosa será cuando ese cambio político se consolide y adopte la forma de un nuevo Estado alternativo al que ha sido derrotado.

Estamos hablando de unos primeros pasos destinados a reconvertir, en el plano urbanístico, el “valor de uso” del suelo en aquel otro que lo haga intercambiable, medida que se emprende por cuanto la burguesía ha tomado la decisión de mercantilizar, de poner en un mercado, los bienes raíces adquiridos vía política. Es la manera de favorecer la proliferación de propietarios, es decir, la base social sobre la que descansa el poder burgués. La disposición de dichos bienes, sin embargo, no está generalizada a todo el ámbito de la ciudad, sino sólo a aquellos sectores que, por decisiones políticas adoptadas, a tal efecto, han cambiado de estatus jurídico, tanto por lo que se refiere a su “calificación urbana” como al título de propiedad.

Se trata de un proceso que está poniendo énfasis, que está atendiendo, sobre todo, a la “puesta en valor” de unos bienes inmobiliarios concretos que se reparten irregularmente, de manera dispersa, sin un orden previsto, sin un plan concreto, a lo largo y ancho de la ciudad, no planteándose, en ningún momento, un proyecto global que responda a las hipotéticas posibilidades que se derivan de la citada disponibilidad de suelo. De ahí que la primera manifestación del “modelo urbano de la renta del suelo” esté más interesada en proceder a intervenciones urbanísticas fragmentarias, tomando como base física las parcelas resultantes de la subdivisión y venta de los bienes raíces incautados, que en vincular dicha disponibilidad al planteamiento de un proyecto urbano alternativo. Pero, eso sí, se trata de la puesta en marcha de una tarea comprometida con la subdivisión y venta de propiedades auspiciada por las perspectivas que genera un proceso de construcción urbana.

114 Para el Plan de los Artistas, que se planteó en los años finales de XVIII, una vez consolidados los principios emanados de la Convención Republicana, ver los trabajos “Les Plans d’extension et d’amenagement de Paris avant le XIX siecle”, en *La Vie Urbaine*, 1951; J. Pronteau, *Edme Verniquet. 1727-1804. Architet et auteur de grand plan de Paris, 1785-1791*, 1986; P. Sica, “Gli operatori culturali durante la Rivoluzione: Le Architetture celebrative e i progetti; il piano degli artisti per Parigi”, en *Storia dell’Urbanistica. El Setecento*, 1976.

El valor de dichos bienes está determinado, por otro lado, por el hecho de su pertenencia a la ciudad existente heredada. Sólo basta su “lotificación” para realizar dicho valor, no siendo necesario sistematizar un proyecto urbano que reoriente los nuevos valores del suelo, puesto que ese valor ya está predeterminado en la medida en que dichos bienes gozan de cierta “ordenación”, la que le ha proporcionado la ciudad existente a la que pertenecen y donde se localizan. El valor de estos bienes raíces no se deriva del hecho de proyectar, sino de su presencia en el ámbito de la ciudad histórica valorada como tal. Lo que quiere decir que el “modelo urbano de la renta del suelo”, en esta su primera manifestación, no implica tanto proyectar para valorar como lotificar lo que ya tiene valor.

Es el caso, valga como ejemplo, de la subdivisión de que fueron objeto los llamados “Bienes Nacionales”¹¹⁵ en París, subdivisión que generó una actividad urbanística que no sobrepasó la parcialidad que, como tal, estaba predispuesta en la operación emprendida, incidiendo en la ciudad de manera muy dispersa y fuera del alcance de un plan que nunca se gestó como tal.

Es un fenómeno muy parecido a lo que sucedió, por ejemplo, en España, algunos años después, coincidiendo con el decreto desamortizador auspiciado por el ministro Mendizábal, allá por el año 1836, desamortización que, en un primer momento, sólo afectó a los bienes raíces propiedad de la Iglesia, muy concretamente aquellos que estaban identificados con los conventos de las órdenes regulares. Pero, del mismo modo que los “Bienes Nacionales” franceses, se incautaron, mediante un proceso de expropiación concreto, siguiendo las determinaciones emanadas de una acción política, y disponiendo de dichos bienes al margen, o sin programa, de una “política urbana” pensada a tal fin. Estos Bienes Desamortizados, tampoco expresaban, ni apenas pudieron acomodarse, a un Plan pensado para proceder a un proyecto alternativo de ciudad. Fernández de los Ríos es muy conciso en este aspecto: *“Con el sistema liberal, nos dice, adquirió un desarrollo que se hacía superior a las dificultades de una guerra civil, terrible y obstinada. En medio de ella decretaron las Cortes la extinción definitiva de los regulares y la venta de sus bienes, medida de inmensa transcendencia para la capital. Medidas que hubiesen sido más positivas si obedecieran a un Plan General y previsor, abriendo o preparando comunicaciones y avenidas, anchas y rectas, plazas regulares con puntos de vista adecuados...”*¹¹⁶.

Otras repercusiones, muy diferentes, se van a manifestar en la ciudad, años después, cuando el prefecto Haussmann se haga cargo del plan de reformas al que sometió a la ciudad de París, por orden de Napoleón III. Con Haussmann, en

115 Bienes inmuebles, palacios aristocráticos, propiedades religiosas, de las personas-familias huidas tras la revoluciones, etc., pertenecientes a estamentos de signo aristocrático, que fueron incautados para su posterior subdivisión y venta. Los que se localizaban en la ciudad de París, por ejemplo, se pusieron a disposición de una Comisión, la llamada Comisión de los Artistas, para que procediese a su subdivisión, vía proyecto, con el objetivo de formular intervenciones que afectaban al espacio histórico heredado.

116 Ver A. Fernández de los Ríos, *El Futuro Madrid, paseos mentales por la capital de España tal cual es y tal cual debe transformarla la Revolución*, 1868. Edición facsímil, de 1975, Barcelona.

efecto, el “modelo urbano de la renta del suelo” adquirirá todo su significado. Y ello, por las razones que exponemos a continuación.

El “modelo urbano de la renta del suelo” en su plenitud. La ciudad como producto

En un segundo momento, y una vez superado el entendimiento de la construcción de la ciudad, de su producción material, como un fenómeno supeditado a una eventual disponibilidad de suelo, obedeciendo, en suma, a procesos desamortizadores, comienza a plantearse dicha producción extendiéndola a la totalidad de su ámbito geográfico, independientemente de dicha disponibilidad. Ya no se necesitan decretos desamortizadores, o declaraciones de “bienes nacionales”, para disponer de suelo. Basta, a partir de ahora, con la voluntad de los propietarios de suelo, quienes, por razones de Planeamiento, ven involucrados sus bienes en un proceso de construcción que les afecta, ya sea porque entran a formar parte de la Ordenación Urbanística aprobada a tal efecto, o por estar afectados por un decreto de “utilidad pública” como paso previo a su expropiación.

El “modelo urbano de la renta del suelo”, adquiere, en base a estos criterios, su lógica más depurada, caracterizándose por los siguientes aspectos.

Se extiende la producción de suelo a todo el espacio de la ciudad

Esto quiere decir que se dispone de suelo en la medida en que la ciudad se somete a un proyecto global-unitario, en el que entran en juego dos tipos de espacios, el específicamente central, concebido como lugar exclusivo, sede de las más altas instancias el Estado, la empresa y la economía, concebido, a su vez, como el “espacio social” burgués por excelencia, y aquel otro que define la periferia como “espacio de la exclusión social”. El pensamiento de Haussmann, y el plan para París propuesto bajo su prefectura, resulta decisivo para entender la relación que mantienen entre sí estas dos entidades espaciales, relación que marca una de las contradicciones más evidentes que caracterizan a la ciudad moderna. Refiriéndose al proceso de transformación que se está impulsando para la ciudad de París, allá por la segunda mitad del siglo XIX, dice que: “...con el objetivo de hacer que los vastos espacios de los extremos de la ciudad, que siguen siendo improductivos, sean accesibles y habitables, el primer trabajo fue hacer que las calles atravesasen la ciudad de un lado a otro mediante la apertura de los distritos centrales”¹¹⁷. Establece, por tanto, que la apertura de los distritos centrales no es una operación que se baste a sí misma, sino que resulta imprescindible para hacer productivos los espacios periféricos. La disponibilidad de suelo, en esta ocasión, está sujeta a un proyecto que afecta a toda la ciudad, a un “modelo urbano” que hace de la “renta del suelo” la razón de su existencia,

¹¹⁷ Ver las memorias de Haussmann, sobre todo, el volumen III, en el que detalla, con todo rigor, las operaciones emprendidas.

tanto por razones económicas como por razones sociales. Aquellas supeditan la ciudad a intereses inmobiliarios, ya que si algo se inaugura bajo el poder burgués, por lo que se refiere al proceso de construcción de la ciudad, es la decidida incorporación del suelo al aparato productivo, a la estructura económica del sistema capitalista. Pero no basta con hacer del suelo un producto si la ciudad no se entiende como un sistema social segregado, condición “sine qua non” para que se realice el negocio inmobiliario programado.

En otro contexto, como es el caso de la ciudad de Madrid, nos encontramos con argumentos semejantes. Refiriéndose a esta ciudad, Fernández de los Ríos nos dice que “...Madrid tiene barrios como los de Argüelles, Pozas, Salamanca y Atocha, condenados al aislamiento en rincones apartados, y necesita ponerlos en comunicación cómoda y directa con el centro; tiene inmensos terrenos cerrados y sin aprovechamiento alguno, como los corrales de las Salesas Nuevas, del Hospicio, y el Salitre, y necesitan cruzarlos con calles que sirvan de prolongación a las que ahora van a morir a tapias; tiene vastísimas y magníficas posesiones completamente cerradas o baldías, las de la Casa de Campo, la Moncloa, el Pardo y la Dehesa de Amaniel, y debe buscar en esos terrenos el desahogo de que ahora carece, el esparcimiento que falta a sus habitantes, el principio de la afición a la campiña, el comienzo de nuevos hábitos que lleven al vecindario a respirar el aire del campo en los días de descanso”¹¹⁸.

En ambos casos, tanto en los planteamientos de Haussmann como en los de Fernández de los Ríos, se aprecia un denominador común. Se trata del hecho de concebir el proyecto de ciudad, de la ciudad moderna como entidad amparada por la burguesía comprometida con el desarrollo del capitalismo, desde la transformación de la ciudad histórica heredada, sometiéndola, para ello, a un tipo de ordenación urbanística en el que va a jugar un papel fundamental su radical reestructuración, con el objetivo de procurar la puesta en valor de los suelos periféricos anexionados a tal efecto. Se transforma la ciudad histórica heredada, no sólo para que cumpla el nuevo papel que se le asigna, como “centro” de la nueva ciudad, sino para que dichas transformaciones se conciban de tal manera que procuren la puesta en valor de la periferia.

Se procede a una reorganización socio-espacial como condición para que se desarrolle, con toda racionalidad, la producción de rentas

Lo que se pretende conseguir, con esta reorganización socio-espacial, es que cada uno de los sectores que componen la ciudad, cada una de sus partes, o ámbitos espaciales concretos, asuman contenidos de clase lo más homogéneos posible, única manera de que los agentes empeñados en su construcción, los propietarios de suelo, los promotores inmobiliarios, los constructores, los financiadores, etc., sepan qué tipo de promoción pueden emprender, y en qué lugares pueden hacerlo. De esta manera, aseguran la renta que se derive de las operaciones emprendidas.

118 A. Fernández de los Ríos, *op. cit.*

Con dicha reorganización socio-espacial se asegura, en una palabra, el monopolio sobre el suelo, ya que quien detenta la propiedad, “re-cualificada”, o asegurado su nuevo uso, por razones de planeamiento urbano, por el proyecto emprendido, se asegura, a su vez, sus rentas futuras. El monopolio consiste en el hecho de que dicha propiedad es inmóvil, físicamente hablando, pero con capacidad para realizar el “valor” desde el momento en que tiene asignado, y asegurado, un determinado contenido social.

El proyecto de ciudad moderna, por tanto, es, ante todo, una propuesta que afecta a la “ordenación” de sus contenidos sociales, lo cual se realiza en un ámbito espacial segregado que, al mismo tiempo que asegura un “orden” social garante de la estabilidad del sistema, otra manera de entender una acción represiva, políticamente hablando, clarifica las acciones inmobiliarias a emprender.

En esta reorganización socio-espacial, que asegure el “modelo de la renta del suelo”, es a través de la producción de “rentas diferenciales” como se construye y consolida dicho “modelo”

De ahí la importancia que tiene, en el proceso de construcción de la ciudad moderna, la reestructuración a la que es sometido el espacio de la ciudad histórica heredada. Podemos argumentar, en este sentido, que dicho proyecto se gesta desde el espacio tradicional, es decir, referenciándolo a la materialización de los nuevos “espacios centrales”. La periferia no existiría, no podría haberse concebido, sin su referencia a una “centralidad”, y no sólo por razones de concepto, no hay “centro” sin “periferia”, y viceversa, sino porque la ciudad burguesa es proyectada siguiendo la lógica de dicha dialéctica, que es, al mismo tiempo, una dialéctica social que hace del espacio urbano un producto objeto de posesión-desposesión por parte de las diferentes, y encontradas, clases sociales que se lo disputan. *“La destrucción de los barrios centrales, nos dice J. Ceaux, es una condición necesaria para el desarrollo de la especulación bajo su doble aspecto de proceder a la construcción de barrios burgueses homogéneos y de multiplicar barrios obreros en la periferia. La segregación espacial de clases sociales se hace posible mediante la eliminación de las poblaciones marginales del centro. Un nuevo equilibrio se establece en la ciudad”*¹¹⁹.

Un sistema infraestructural concebido como proyecto de ciudad

Una primera etapa, en el desarrollo de la ciudad moderna, se caracteriza porque su proceso de construcción se apoyaba en infraestructuras existentes, lo que supuso su sobreexplotación físico-material sin apenas inversiones apreciables. Superado este momento, sobre todo, por el impulso de movimientos sociales que reclamaban una ciudad equipada, provista de los servicios e infraestructuras imprescindibles para hacerla mínimamente habitable, también, por la necesidad de racionalizarla como espacio de la producción capitalista,

¹¹⁹ Jean Ceaux, “Renovation urbaine et stratégie de clase: rappel de quelques aspects de l’haussmannisation”, en *Espaces et Sociétés*, nº 13-14 (Octubre 1976/Enero 1977).

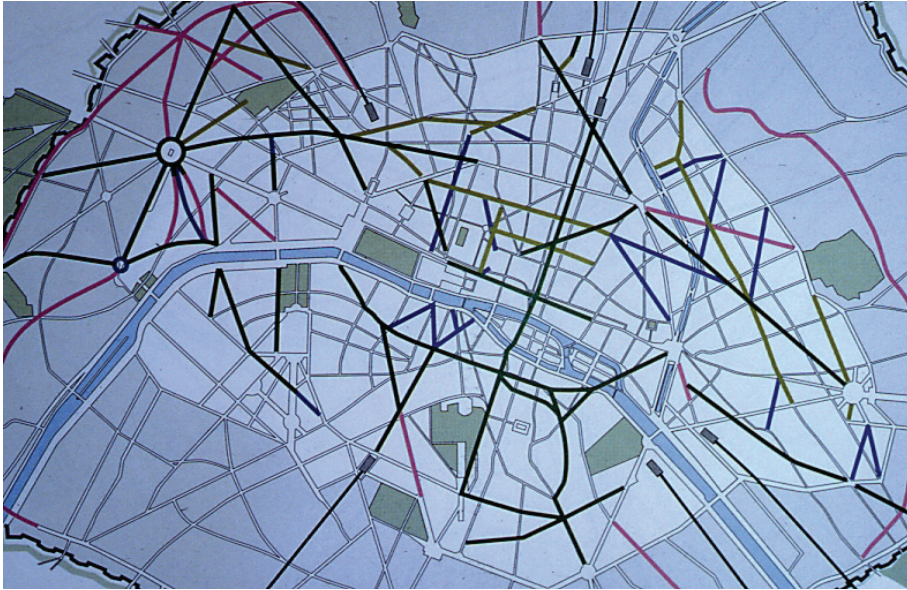


Figura 3.1. Conjunto de “trabajos públicos” realizados en París bajo dirección del prefecto Haussmann. Fuente: Pinon y Des Cars, *París-Haussmann*, París, Picard, 1991.

comienza a abrirse camino la idea de su proyecto como un plan infraestructural. Proyectar la ciudad, en efecto, va a significar dotarla de un sistema identificado, básicamente, con una estructura general viaria que se va a expresar, al menos, en tres sentidos. En primer lugar, actuando como mecanismo de producción de suelo; como soporte y conductor, en segundo lugar, de los servicios urbanos necesarios; y como expresión que exterioriza y representa, en tercer lugar, al nuevo espacio social burgués.

Como mecanismo de producción de suelo, es evidente, ya que las infraestructuras viarias constituyen los trazados, la “urbanización”, en suma, que permiten racionalizar los procesos de sistematización parcelaria imprescindibles para llevar a cabo cualquier tipo de promoción inmobiliaria. Téngase en cuenta que, para proceder a la construcción de nuevos tipos arquitectónicos, para realizar las “rentas del suelo”, en suma, tanto en los “espacios tradicionales” como en las “periferias”, es imprescindible transformar el parcelario heredado existente, o proceder a la reconversión de un parcelario rural en urbano, en el caso de las nuevas periferias. Y para todo ello, en esta primera ciudad moderna, el instrumento urbanístico por excelencia, para proceder a un cambio semejante, no era otro que la “apertura viaria”, la “avenida” o el “boulevard”, es decir, el apoyo de un sistema infraestructural viario que, concebido como proyecto, atravésase la ciudad de parte a parte, desde los distritos centrales hasta los nuevos espacios periféricos incorporados a la ciudad existente.

Esta estructura general viaria es concebida, también, como soporte y conductor de servicios urbanos, desde los “equipamientos” y dotaciones requeridas por la sociedad burguesa, inexistentes, o escasamente visibles, en los espacios

periféricos, hasta su acepción como infraestructuras subterráneas que encauzan los servicios que, desde un punto de vista técnico, procuran la habitabilidad de la “ciudad representativa”. Es el mundo de los desechos, de las canalizaciones de todo tipo, mundo oculto que soporta a la “ciudad real”, haciendo posible su vitalidad, reverso de las grandes avenidas que conforman la trama de aquella, recorriendo sus pasos siguiendo idénticos trazados, emulándola como si fuese su modelo, testificando que no puede existir la una sin la otra.

Sistema infraestructural, por último, que ejerce como soporte del espacio representativo desde el que la burguesía se expresa como nueva clase social. Desde este punto de vista, las Infraestructuras adoptan la forma del boulevard como “salón burgués”, espacio de relación, recorridos comerciales, lugares del consumo más desmedido, primera manifestación del fenómeno de la “centralidad”, sin olvidar, su condición de “parques lineales”, a lo que contribuyen la diversidad de plantaciones que se suceden y acompañan a dichas avenidas, en suma, el “verde” de la ciudad. El “boulevard”, en este sentido, no es una simple calle, es una gran infraestructura concebida como un equipamiento complejo, reuniendo, en un mismo lugar, la diversidad de componentes que expresan los gustos de la burguesía, sus apetitos, la forma de recrearse, su concepción del ocio, sus relaciones y disputas, el control social, sus apariencias. Es, en suma, el espacio que requiere la burguesía para asomarse a la intriga, para aparentar lo que no es, para engañarse a sí misma, para ocultar sus contradicciones¹²⁰.

Todo el espacio urbano, el producido como tal y el que permanece en espera, está sometido a la lógica del “modelo de la renta del suelo”

De la parcialidad que lo caracterizaba, primera manifestación del citado “modelo”, como ya lo hemos argumentado, vamos a pasar a su extensión a todo el territorio de la ciudad, ya sea en términos “reales” o “virtuales”. “Reales”, en la medida en que dicho sometimiento al “modelo de la renta” se corresponde con su condición de “espacio edificable” que se le asigna vía planeamiento. “Virtual”, por cuanto lo no determinado por el planeamiento, al estar integrado, necesariamente, en la ciudad, se contamina de la “indeterminación” que distingue a los planes urbanísticos. Queremos decir con esto que el territorio urbano, en su conjunto, esté o no planificado, detenta unas posibilidades de futuro que suelen ser anticipadas, calculadas, antes de que sean realidad, por los propietarios que se reparten dicho territorio. Este es el sentido que tiene la llamada “especulación del suelo” que, al contrario de lo que es el pensamiento más habitual, no se perfila tanto como una anomalía estructural, ajena al capital, sino como algo consustancial con su desarrollo. La ciudad capitalista se construye sobre la base de una lógica que es, rigurosamente, especulativa. Es así como lo razona Paul Vieille, cuando nos dice que “...*los capitalistas entran*

120 Este triple significado que adquiere el “sistema infraestructural”, como soporte del proyecto, está muy claramente expresado en la concepción de ciudad que desarrolla Cerdá en su obra *Teoría de la Construcción de las Ciudades*, 1859, base metodológica del proyecto de Ensanche para Barcelona.

en concurrencia por la explotación de la utilidad potencial del suelo. Los que detentan mejores emplazamientos o que ponen mejor en valor el emplazamiento que poseen, obtienen una ventaja más grande. La principal actividad del emprendedor de la tierra es especular sobre la transformación urbana. El valor de mercancía que él atribuye hoy al suelo está fundado sobre el cálculo del valor capitalizado de las rentas futuras. Anticipándose sobre el devenir de la sociedad, el emprendedor de la tierra aparece como el verdadero creador del valor y el agente de las transformaciones urbanas. Él actualiza, a la vez, rentas futuras y devenir urbano”¹²¹.

El carácter especulativo de la ciudad burguesa, como “virtud” fatal, a pesar del malestar que, hacia dicho fenómeno, han mostrado, en general, sus propios gestores, tanto técnicos como políticos, al entenderlo como una “patología” a combatir, nos hace pensar, sin embargo, en su condición de fenómeno imprescindible como categoría que expresa lo que es, realmente, una ciudad. Luchar contra la especulación, como dicta el discurso más habitual, supondría iniciar el camino hacia la liquidación de la ciudad capitalista, lo que implica que dicha lucha se perfila como una alternativa, no sólo a la ciudad, sino al propio sistema económico. De ahí su sentido revolucionario. La idea de Haussmann, prefecto de París desde 1853, y responsable del proceso de transformación urbana que protagonizó durante la segunda mitad del siglo XIX, fue someterla a un programa de “trabajos públicos” de los que muy pocos conocían su alcance real, sólo los que hacían realidad las ganancias antes de que estas se produjesen. Sobre esta cábala se asentó el “proyecto” de Haussmann, y así habría que entender el sentido que tenían las “aperturas viarias” programadas. Dichas “aperturas” fueron el mecanismo, por excelencia, que permitieron un proceso de construcción selectivo, sometiendo a su lógica algunos sectores concretos de la ciudad, aquellos que estaban velados por los intereses de propietarios, constructores, entidades de crédito, etc. No era necesario que toda la ciudad se “abriese en canal”, bastando con aquellos barrios sobre los que planeaban intereses ocultos. Allí se producían compras de inmuebles por aquellos que conocían, antes que nadie y con anticipación, los “planes” que pesaban sobre ellos, los mismos, los únicos que, más tarde, serían expropiados. El resto de la ciudad no importaba de momento, aunque estuviese sometido a una misma lógica. Era sólo cuestión de esperar. El “modelo urbano de la renta del suelo”, es el ojo avizor, todo lo ve pero no con el mismo interés. Nada se le escapa, todo está en sus planes¹²².

Todo el espacio sometido a las reglas que dimanan del proceso de construcción de la ciudad, lo “proyectado”, en suma, es lo que se corresponde con los intereses de los propietarios, constructores, entidades de crédito, etc. Lo que no se somete a “proyecto”, lo que no es transformado, no quiere decir que no cumpla un papel en el conjunto de la ciudad. Es el caso, por ejemplo, del barrio parisino del Marais,

121 Paul Vieille, *Marché des terrains et société urbaine. Recherche sur la ville de Tehran*, París, Anthropos, 1970.

122 Resulta muy interesante, en este sentido, leer con detenimiento, la obra de Emile Zola, *La Jauría*, escrita en 1871.

no sometido, bajo el mandato de Haussmann, a “aperturas viarias”, aunque no por ello deja de cumplir un papel determinante en el proceso de transformación de París, cual es su asignación inicial como “espacio de la pobreza”. Situación semejante a lo que ocurre, en el marco de la relación centro histórico-ciudad, en el caso de las ciudades mediterráneas que han asumido procesos de expansión mediante los llamados “ensanches de población”¹²³.

De todas estas caracterizaciones que distinguen al “modelo urbano de la renta del suelo”, lo importante no es tanto la “actuación puntual”, como era lo más habitual en las maneras de hacer ciudad propias de las sociedades aristocrático-estamentales, como el “planteamiento global” que, sin referencia a fragmentos urbanos concretos, involucra a todo el espacio urbano existente, imponiendo a toda la ciudad un nuevo y preciso “comportamiento espacial”. Entre un contexto social y otro, entre la mirada que despliega un pensamiento que emana del poder aristocrático y aquel otro que se perfila desde la óptica burguesa, se decanta la voluntad política por sustituir, a la luz de unos cambios revolucionarios precisos, las transformaciones del espacio urbano desde lo puntual, que favorece la exclusividad de unas zonas con respecto a otras, por aquellas otras propuestas que involucran a toda la ciudad, con el objetivo, decimos, de procurarle un nuevo comportamiento socio-espacial. Asistimos a un proceso histórico que ha puesto en marcha la sustitución de lo concreto por la definición de un nuevo “modelo urbano”.

Esto implica, a su vez, que las transformaciones territoriales que se estaban produciendo comiencen a abordarse desde el marco conceptual de una nueva disciplina. Los antiguos presupuestos arquitectónicos, como referencias únicas para emprender “proyectos urbanos”, no son los más apropiados, en este momento histórico que enarbola la primera burguesía revolucionaria, para dirigir el proceso de construcción de la nueva ciudad, por cuanto, con sólo esas referencias disciplinares, las que proporciona el quehacer arquitectónico, no es posible la materialización del “modelo urbano de la renta del suelo”. Se impone, para que dicho modelo se verifique, una “programación de suelo”, una “estructura urbana”, a manera de una urdimbre, que permita entender, e identificar, el “proyecto de ciudad” con la propuesta de un “sistema infraestructural” preciso. Para todo lo cual, resultó inevitable, por entonces, el salto a escena de la disciplina del Urbanismo¹²⁴.

Cuando en 1857, por ejemplo, se procedió a la transformación urbanística de la ciudad de Viena, se argumentaba, en el bando del concurso convocado a tal efecto, que con dichas transformaciones se trataba de “...ensanchar la ciudad

123 Los proyectos de “Ensanche”, en efecto, definen el espacio a ocupar por las nuevas construcciones, es decir, el ámbito de la “ciudad burguesa”. Eso no quiere decir que el resto, lo que no está sometido a las reglas constructivas que emanan de aquel “proyecto”, no sean objeto de ocupación. La paradoja es que lo fueron y con una gran intensidad, pero por aquellos sectores sociales que no disponían de medio económicos para residir en el “ensanche”. Un proyecto semejante, por tanto, recrea la “ciudad oficial” y su antagonista.

124 Para comprender la relación que se produce entre la construcción de la ciudad moderna y la necesidad de una nueva disciplina, el urbanismo, que conduzca su cometido, es imprescindible el libro de Giuseppe Samonà, *L'Urbanistica e l'avvenire della città*, cuya primera edición es de 1959.

*con el fin de obtener la adecuada conexión con los suburbios, prestando atención a la reforma de la ciudad central, conectándola a través de las principales arterias de comunicación con los suburbios*¹²⁵. Palabras que, casi, coinciden con las expresadas por Haussmann cuando planteaba el cómo y el porqué de las reformas emprendidas, por los mismos años, en la ciudad de París. Lo que debe quedar muy claro es que se está planteando, y ambos casos sirven de ejemplos incontestables, una alternativa radical a la ciudad del antiguo régimen, abogando por una nueva disciplina, el urbanismo, como “relevo”, a lo que, hasta entonces, representó la arquitectura en su proceso de construcción. Se está poniendo el énfasis en el “modelo de ciudad”, en la implicación de todo el “territorio urbano construido”, como referente físico-espacial, para proceder a la alternativa proyectada, frente a la intervención puntual que sólo se responsabiliza de aquellas transformaciones urbanas aplicadas a ámbitos muy precisos y al margen de alternativas globales inexistentes.

La consolidación del “modelo urbano de la renta del suelo”. Diversidad de propuestas como respuesta a condiciones diferentes de partida

¿Por qué observamos una diversidad de propuestas urbanísticas, casi coincidentes en el tiempo, en el marco de una “formación social” que conduce el “capital”, identificada con la llamada “modernidad”, que ya, desde sus inicios, comienza a manifestarse en términos de “globalidad”? ¿Por qué las transformaciones urbanísticas emprendidas por las ciudades europeas y americanas, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, compaginan su diversidad formal con su identidad, o similitud, funcional, es decir, con la propuesta de un “modelo urbano” semejante para todas ellas, pero expresado desde propuestas morfológicas diferentes? ¿Por qué las “reformas interiores” en París, partiendo de la ciudad existente, sometiéndola a un proceso de transformación que supone la demolición previa del patrimonio urbano heredado para, sobre las cenizas de un pasado condenado a su extinción, recrear los nuevos valores burgueses? ¿Por qué las “extensiones urbanas”, los llamados “ensanches de población”, en las ciudades mediterráneas? ¿Por qué las “extensiones indiscriminadas” de las ciudades alemanas, los presupuestos descentralizadores de Howard, aplicados a las ciudades inglesas, instrumentando la creación de “nuevas ciudades”, las “ciudades-jardín”, o la construcción de una “periferia de clase”, a manera de “suburbio-jardín”, en las ciudades americanas? Y todo ello, en un intervalo de tiempo que apenas supera los cuarenta años, los que se recorren entre 1853-57 y 1898-1900. Veámoslo con detalle.

125 *Manoscritto della Sua Imperiale Reale Apostolica Maestà del 20 dicembre 1857. Franz Joseph. Citado por Angelo Viila en C. Aymonino, G. Fabbri y A. Villa, Le Città capital del XIX secolo. Parigi e Vienna, Roma, 1975.*

París. La transformación de lo existente construido como motivo de proyecto

¿Por qué la reinterpretación de la ciudad existente se convierte, en el caso francés, en la base metodológica que encauza el proceso de construcción de la ciudad moderna? Y, ¿por qué el mecanismo más habitualmente utilizado fue la llamada “apertura viaria”? Porque, desde tiempos inmemoriales, la calle urbana, en Francia¹²⁶, goza de un estatuto jurídico semejante al de los caminos y carreteras que estructuran el territorio, lo que quiere decir, entre otras cosas, que, en caso de ampliación de una vía, por cambio de alineación, o por creación de nuevas calles, demoliendo tejidos urbanos existentes, es la expropiación el procedimiento al que se recurre. Y ello es así, por cuanto la declaración de “utilidad pública” afecta, también, a las obras que incidan y repercutan en la “calle urbana”. Recordemos, en este sentido, refiriéndonos, sobre todo, al caso español, que hasta final del siglo XIX no estaba contemplado, en la legislación correspondiente, la declaración de “utilidad pública” para aquellas intervenciones que se llevasen a cabo en el interior de las ciudades. Sólo estaban permitidas, en contrapartida, obras de “ornato y embellecimiento”, no estando prevista, en estos casos, la “expropiación pública”¹²⁷.

Los mecanismos para trazar nuevos caminos, regularizarlos, transformarlos, etc., se aplicaban, también, a la calle urbana, sobre todo, el procedimiento que los hacía posibles, es decir, la expropiación por razones de “utilidad pública”. A todo esto, además, hay que añadir la Ley de Expropiación Napoleónica, promulgada en 1807¹²⁸, y la Ley de Saneamiento de las Ciudades, de 1850¹²⁹, leyes que rindieron un servicio especial al Barón Haussmann para llevar a cabo las reformas urbanas que emprendió para proceder a las transformaciones de París que se formalizaron entre 1853 y 1870.

Podemos decir, en este sentido, que la cultura urbana francesa está imbuida de la costumbre que permite entender la ciudad como un complejo construido al que sólo le caben procesos de transformación gestados desde su “renovación” constante. Frente a las extensiones, ampliaciones o “ensanches”, prácticas muy habituales en otros contextos culturales, en Francia se apuesta, por razones culturales, y atendiendo a herencias históricas muy consolidadas, por alternativas urbanísticas que se apoyan en lo existente construido. La constante atención histórica aleje Este-Oeste, que define una de las avenidas más importantes de París, recreado, como tal, desde tiempos inmemoriales, y objeto de atención prioritaria desde los sucesivos proyectos que se han propuesto, muestra esa fijación por la

126 Desde 1559, está instituido en Francia la figura del *Grand Voyeur*, que era el responsable de las rutas y caminos reales, de las alineaciones de las calles urbanas, de las plazas públicas y de las obras de embellecimiento de las ciudades. El primer cargo, nombrado por el rey Enrique IV, lo ocupó Sully.

127 Ver M. Bassols Coma, *Génesis y Evolución del Derecho Urbanístico Español*, 1973.

128 La Ley de 16 de septiembre de 1807 “...supuso que la administración acumulaba el poder de declarar la utilidad pública, decretar en concreto la expropiación, pronunciar el acto de desapoderamiento y regular la indemnización”. Fuente: Salustiano de Dios y otros, *Historia de la propiedad: La Expropiación*, 2010.

129 Se trata de la Ley de 13 de abril de 1850. Primera ley concerniente al alojamiento obrero, y relativa al saneamiento y a la prohibición de alojamientos insalubres, llamada, también, Ley Melun.

“vía” como motivo urbanístico al que se ha recurrido insistentemente para dotar a la ciudad de un “armazón” estructural básico. Dicho eje, en efecto, comenzó a ser una realidad, como motivo de proyecto, cuando, bajo el mandato de Colbert, en tiempos de Luis XIV, se propusieron los grandes trazados a lo largo del mismo, comenzándose a definir dicho recorrido como una avenida fundamental en la estructura de la ciudad. Desde entonces, hasta nuestros días, no ha dejado de insistirse en dicho argumento, empezando por el papel asignado, por Hausmann, al recorrido Campos Elíseos-calle Rivoli. El llamado “Plan de los Artistas”¹³⁰, por su parte, hizo de la calle que partía del Palacio del Louvre, y que llegaba hasta la Plaza de la Bastilla, el eje que estructuraba el conjunto de la orilla derecha. Eje que tampoco fue objeto de olvido por parte de Henard¹³¹, al plantear un segundo eje Este-Oeste, aunque, en esta ocasión, doblándolo, en paralelo al originalmente concebido como tal, a la altura del Palacio Real, al que atravesaba. Para terminar con la creación del *Grand Arc de la Défense*, en tiempos de Mitterrand, lo que ha permitido acercar dicho eje al campo virtual de lo infinito. Pero, como decimos, siempre ha sido la “vía” el recurso urbanístico al que no se ha podido renunciar dadas sus implicaciones con la cultura urbana que ha asistido a la historia de Francia.

Los ensanches de las ciudades mediterráneas. Extensiones urbanas proyectadas que anticipan y programan suelo edificable

¿Por qué los “ensanches”? Estamos hablando de esas formas de proceder a la ampliación de las ciudades, concebidas desde el proyecto, que aparecen históricamente vinculadas a las ciudades mediterráneas. Su concepción, decimos, como “formas proyectadas”, los hace partícipes, al unísono, de categorías propias de la “forma” y de la “estructura”, lo que quiere decir que los “ensanches” constituyen formas proyectadas comprometidas con proyectos infraestructurales concretos. Con los “ensanches”, en efecto, se pone en marcha una manera específica de proyectar la ciudad en la que priman los componentes infraestructurales. Proyectar la ciudad, desde la propuesta de los “ensanches” de población, significa, ante todo, definir sus elementos infraestructurales básicos. Identificación, por tanto, entre proyecto de ciudad y proyecto de infraestructuras.

Se desarrollan prioritariamente, decimos, en las ciudades mediterráneas, en el Sur de Europa, es decir, en el territorio continental menos industrializado. Al hilo de lo que, en algún momento, le escuché al profesor Solá Morales¹³²,

130 El origen del llamado Plan de los Artistas constituyó la suma de una serie de propuestas elaboradas por una Comisión de Artistas, quien se haría cargo de la subdivisión de los Bienes Nacionales que la Asamblea Constituyente, por Decreto de 2 noviembre de 1789, puso a disposición de la nación para proceder a su venta y lotificación posterior. Esta operación de venta-lotificación, determinó, en París, la idea de concebir un “...nuevo Plan general de embellecimiento”. Iniciativa tomada el 21 marzo 1791.

131 Eugène Alfred Henard, *Études sur les transformations de Paris*, publicado entre 1903 y 1908.

132 El pensamiento desarrollado por Solá Morales, a propósito de los ensanches de población, está concretado en su trabajo “Los Ensanches: Hacia una definición”, que fue publicado en la revista *Arquitecturas Bis*, número 12, en 1976. También ha sido publicado, en 1982, en *Vivienda y Urbanismo en España*, edición del Banco Hipotecario de España.



Figura 3.2. Ensanche de Barcelona, versión de 1863. Fuente: Cerdá, *Teoría de la Construcción de las Ciudades aplicadas al Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona* (Edición facsimilar, Madrid, MAP, 1991).

los “ensanches” de población se han manifestado, y han sido impulsados, como “proyectos de ciudad”, en enclaves concretos de ese Sur europeo, en general, no industrializado, aunque dando muestras de algún tipo de desarrollo económico sustentado por la presencia de determinados complejos industriales allí presentes. Estamos hablando de aquellos territorios no industrializados que pueden contar con algún enclave donde, por circunstancias concretas, se ha desarrollado algún tipo de industria. Pues bien, es en esos enclaves, según hizo observar Solá Morales, donde se propusieron, para las ciudades que los requerían, concretos “ensanches” de población. En el caso del España, resulta evidente esa constatación, ya que su condición de territorio no industrializado hasta muy tardíamente, no antes de los años 60 del siglo pasado, según algunos especialistas¹³³, no ha evitado que en determinados enclaves dentro del mismo, como es el caso del País Vasco y, sobre todo, de Cataluña, se concentrara algún tipo de actividad económica de carácter industrial.

Siguiendo el pensamiento de Solá Morales, es en estos enclaves donde se dio la circunstancia que exigió una acumulación de capital, que debía proceder de otros sectores económicos distintos al industrial, como pudo ser el de la construcción inmobiliaria, cuyos beneficios, o excedentes, podrían ser absorbidos por el incipiente sector industrial para garantizar su supervivencia. De esta manera, los proyectos de “ensanche”, al concebirse como mecanismos para programar suelo,

133 Ver Jordi Nadal i Oller, *El Fracaso de la Revolución Industrial en España (1814-1913)*, 1975. Existe una nueva edición, publicada en Crítica, de 2009.

con el que poner en marcha un extenso proceso de producción inmobiliario, generaban una actividad económica que garantizaba los excedentes que se requerían para ser invertidos en las industrias en ciernes. ¿Podemos caracterizar a estos “ensanches”, por tanto, como mecanismos de programación de suelo que permitían la puesta en marcha de un mercado inmobiliario que tuviese como objetivo una rápida acumulación de capital? ¿Se podría entender, en este sentido, el ya clásico binomio industrialización-urbanización, no únicamente interpretando la urbanización como consecuencia directa de la industrialización, sino, tal y como podría derivarse de la práctica concreta de los “ensanches”, haciendo dependiente la industrialización de la urbanización?

Se da la circunstancia, además, que es, precisamente, en los países del Sur de Europa donde, culturalmente hablando, la disciplina del Urbanismo no ha conocido un desarrollo apreciable, lo que nos permite pensar que no ha cuajado, como hubiera sido de desear, una “cultura urbanística” destacada. Otra cosa es la “cultura urbana”, de la que el Mediterráneo ha dado muestras inequívocas. En cualquier caso, siempre nos cabe hacer mención, como muestra excepcional de esa carencia, del pensamiento de Cerdá¹³⁴. Esta falta de “cultura urbanística”, la referimos, sobre todo, a la ausencia de un pensamiento disciplinar vinculado con la ciudad histórica¹³⁵, no así a las maneras de abordar la producción-proyecto de los espacios periféricos. Una cuestión más a tener en cuenta para argumentar el porqué de los “ensanches”, como “proyectos periféricos”, en las latitudes europeas a las que nos estamos refiriendo.

La urbanística alemana y su apuesta por la producción indiscriminada de fragmentos residenciales periféricos

¿Por qué las ampliaciones espaciales indiscriminadas, y generadoras de un “modelo urbano segregado”, en el caso de las ciudades alemanas? Alemania comienza a construirse como Estado unitario, también, como potencia industrial, a partir de 1870. Es por entonces, a su vez, cuando, en el marco de esa construcción política y económica, comienza a sentirse la necesidad de contar con instrumentos jurídico-urbanísticos con los que hacer frente al proceso

134 *Teoría General de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la Reforma y Ensanche de Barcelona*, 1867 (Edición facsímil de 1968). *Teoría de la Construcción de las Ciudades aplicada al Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona*, 1859 (Edición facsímil de 1991, MAP, Madrid).

135 Podemos decir, a falta de un análisis más riguroso, que el desarrollo alcanzado por la práctica del urbanismo, que no de la disciplina, a partir, sobre todo, de final del XV, hasta el siglo XIX, una vez consolidada la última ciudad medieval, ha tenido más efectos en el campo de la producción de nuevos ámbitos espaciales, incluso, de “nuevas ciudades”, que en atenciones concretas a la ciudad histórica. A esta, en efecto, se la ha considerado como un “cuerpo de fábrica” que sólo requería intervenciones para ornamentarla o embellecerla, prácticas que recaían, casi en exclusiva, en las obras arquitectónicas que se les incorporaban. La creación de nuevos ámbitos más allá de esta ciudad histórica, espacial y conceptualmente hablando, sí ha llenado, con más convicción, el vacío disciplinar que no encontraba campo de experimentación en aquella. Piénsese, por ejemplo, en la colonización americana, en la política de nuevas ciudades emprendida por Pablo de Olavide, o en los complejos palaciegos, donde se encontraba la Corte con la ciudad, concebida esta como un espacio urbano de servicio.

de construcción de la ciudad, regularizando su desarrollo, y dotándose de normativas específicas que hicieran posible la incorporación de dicho proceso de construcción al aparato productivo. La ciudad se entiende, en este sentido, como un campo de operaciones capaces de generar beneficios económicos.

Se establecen principios básicos a los que remiten la producción del espacio urbano, principios que se elevan a la categoría de variables ideológicas contra las que no caben procedimientos que las vulneren, más aún, constituyen los puntos de una metodología de trabajo por la que deben regirse los planes urbanísticos que se formulen y que expresen un “modelo de ciudad” regido por la “renta del suelo”. Estos principios, entre otros, son los siguientes¹³⁶:

La ciudad se configura como un objeto que debe crecer ilimitadamente, lo que implica que su proceso de construcción no obedece tanto a los requerimientos que se derivan de necesidades sociales, como de aquellos otros que interpretan dicho crecimiento como generador de una riqueza que se identifica con la “renta” derivada, y producida, como consecuencia de los procesos de transformación territorial emprendidos. Dicha “renta”, obvio es decirlo, resulta de la apropiación individualizada del valor intrínseco, históricamente creado, que detentan los “bienes patrimoniales” intervenidos, lo que hace que dicho valor sea algo que pertenece a la “comunidad” que lo ha creado a lo largo de un extenso proceso histórico, valor del que ha sido desposeída.

Dicho crecimiento no debe crear conflictos, ni sociales ni económicos. Precisamente, por el hecho de enfrentarse a “rentas” derivadas de la “puesta en valor” de categorías socio-espaciales creadas históricamente, comprometidas con la colectividad que las ha custodiado hasta nuestros días, se produce, en el inconsciente del poder, cierta precaución ante la generación de posibles conflictos sociales. De ahí que se asegure, institucional y legislativamente hablando, es decir, desplegando un ejercicio ideológico, evitar el conflicto latente, asegurando una “paz social” cuyo principio fundamental implica la aceptación, por parte de los desposeídos de la “renta” producida, de los beneficios que les corresponderían por razones históricas a cambio de aquella. Y ello es así, porque se asocia la citada “renta” con la propiedad, en nuestro caso, del suelo que la produce, no con el “uso” que se ha hecho de la misma.

Son los propietarios, en efecto, los que recogen los beneficios creados por la “renta del suelo”, sean, o no, actores directos de la misma, es decir, hayan emprendido o no, acciones inmobiliarias concretas, ya que su “misión” no es tanto producir riqueza como exigir una “renta” por el mero hecho de ser propietarios. Cuantos más propietarios participen en este reparto de beneficios, los pilares de la “paz social” serán más sólidos. De ahí que otro de los principios que deben ser asumidos para caracterizar el proceso de producción de las ciudades alemanas

136 Para el estudio del caso alemán, me he servido de dos libros que considero fundamentales, por su alta calidad y rigor científico. Se trata de *La Costruzione dell'Urbanistica. Germania 1871-1914*, de Giorgio Piccinato, Roma, Officina Edizione, 1977; y de *Las Experiencias del Zoning*, de Franco Mancuso, edición española de Gustavo Gili, Barcelona, 1989. La obra original, *Le Vicende dello Zoning*, fue editada por Il Saggiatore, Milán, en 1978.

es que participen el mayor número posible de propietarios, que sean más los que se beneficien de las rentas que genera dicho proceso.

Que el desarrollo de la ciudad, su proceso de producción, medido en beneficios, siga una directriz que va del “centro” a la “periferia”, es decir que los que participan en dicho proceso tengan muy claro el ámbito espacial donde invierten. Se está apostando por una ciudad, por tanto, cuya estructura espacial se define en términos, también, de beneficio económico, y donde los propietarios conocen anticipadamente el valor de los bienes raíces que poseen, dependiendo dicho valor de la situación que detente su propiedad en el conjunto de la ciudad: los valores más altos en el “centro”, disminuyendo su “valor de cambio” a medida que nos alejamos de él y nos acercamos a la periferia. Se considera que esta manera de entender la estructura de la ciudad, lo que constituye el argumento ideológico más radical de los principios que rigen su “lógica”, es la “forma natural” que adopta su desarrollo, bien entendido que si dicha “forma” se desvía, o se desnaturaliza, adoptando otros caminos, es necesario intervenir para devolverla a su estado natural, consolidando el “centro” como el ámbito espacial más valioso, y desterrando la “periferia” como lugar tan sólo requerido por las clases sociales más desfavorecidas. Y para que dicha estructura centro-periferia no se desnaturalice, nada mejor que aplicar las técnicas de una “zonificación” rigurosa que reinterprete, garantice y encauce, las desviaciones que se produzcan en el “modelo urbano” previamente establecido.¹³⁷

La “zonificación”, en efecto, constituye uno de los principios básicos más importantes que rigen el desarrollo de la ciudad. Mediante dicha “zonificación”, todo lo que tiene que ver con la estructura urbana, también, con sus contenidos económico-sociales, aquellos que garantizan la conformación de la ciudad como “espacio segregado”, desigual e injusto, quedan fuera de toda desviación arbitraria. La “zonificación”, en este sentido, consiste en racionalizar cualquier tipo de distorsión a la que se vea sometido el desarrollo de la ciudad, distorsión medida en términos socio-económicos, es decir, si se observa que la linealidad centro-periferia, que ordena los precios del suelo, no se cumple. Es así como podemos argumentar que la “zonificación” no es tanto una componente técnica del plan, una variable de proyecto, una categoría intrínseca al procedimiento metodológico seguido para redactar un plan de urbanismo, o un proyecto urbano concreto, como un recurso jurídico para garantizar un orden establecido.

El “modelo urbano” al que se acogen las ciudades alemanas, por tanto, se deriva de un pensamiento elaborado en el marco de una teoría sobre la “renta del suelo”, alzándose la “zonificación” como el procedimiento, por entonces, más habitualmente utilizado, para garantizar la producción de dichas rentas. Con la “zonificación”, en efecto, se clasifican, en función de su productividad inmobiliaria, las diferentes zonas que componen una ciudad, permitiendo cierta interpretación a la hora de calcular los beneficios que se deriven de la

137 Todos estos principios están esbozados en la obra de R. Baumeister, *Las ampliaciones urbanas en sus aspectos técnicos, normativos y económicos*, versión original alemana de 1876. Existe una versión italiana, en forma antológica, en G. Piccinato, *La costruzione dell'urbanistica...*, cit.

misma, no estableciéndose tanto formas concretas de ocupación del suelo, estructuras morfológicas predeterminadas, como índices abstractos que orienten su posible edificabilidad, así como el “tipo de vivienda” a formalizar. De ahí que las propuestas formales que se formularon para “ordenar” la ciudad, allá durante el último tercio del siglo XIX y principios del XX, sean “indecisas” en sus contenidos, “precisas” en sus límites, y “simplistas” a la hora de dotar de contenido económico los diferentes sectores que se incorporaban al crecimiento de la ciudad. Estos sectores, en efecto, se definen por sus límites, localización y rentabilidad urbanística.

Inglaterra. La ciudad-jardín de Howard o la anticipación de un “modelo metropolitano”

¿Por qué los presupuestos “descentralizadores” en el proyecto singular de la ciudad-jardín?¹³⁸. Muchos son los aspectos que distinguen al “modelo urbano” propuesto por Howard, allá por los últimos años del siglo XIX, pero si algo nos llama especialmente la atención es el hecho de vincular la creación de nuevas ciudades, las “ciudades-jardín”, a razones que hunden sus raíces en procurar un nueva relación entre la ciudad existente y el nuevo marco espacial, a manera de “corona metropolitana”, que se crea en torno a ella, manteniendo una estrecha relación de dependencia recíproca entre ambas realidades espaciales. Howard apuesta por la creación de nuevas ciudades con el objetivo de descentralizar la ciudad existente, la cual sigue ejerciendo un papel fundamental, quizá, como referencia de centralidad del conjunto metropolitano propuesto. La alternativa de Howard, en este sentido, no consiste en continuar insistiendo en la ciudad existente, renovándola o extendiéndola, sino procurar un nuevo complejo espacial en el que, ante la constatación de “patologías urbanas” insalvables, vinculadas a la “vieja ciudad”, la opción más razonable es proceder a su descentralización, no a su eliminación, creando nuevas ciudades que la circunden, y manteniendo entre ellas y la ciudad existente una relación que haga posible el complejo metropolitano que se intenta configurar.

Howard pudo optar por este tipo de alternativa, tan diferente y singular, con respecto al resto de las propuestas que, por esos mismos años, deambularon tanto por Europa como por América, porque, y esta es nuestra hipótesis, la tradición urbanística inglesa se ha ido decantando, por lo que se refiere a sus procesos de transformación territorial, hacia la creación de nuevos ámbitos espaciales, más allá de lo existente construido, que a la reforma interior. La tradición urbanística europea, que apuesta, en general, por intervenir sobre tejidos urbanos históricos, ya sea por razones desamortizadoras, o por decisiones reales absolutistas, no ha sido lo más habitual en Inglaterra. Hecho que se ha impedido, posiblemente, por razones que tienen que ver con la tradición democrática inglesa, lo que ha dado lugar a un protagonismo de los intereses populares, al menos, no

138 La primera aparición de la obra de Howard tuvo lugar hacia 1898, bajo un título, además, muy especial: *Tomorrow: A peaceful path to real reform*, cuya segunda edición, con el nuevo título *Garden Cities of Tomorrow*, aparece en 1902.

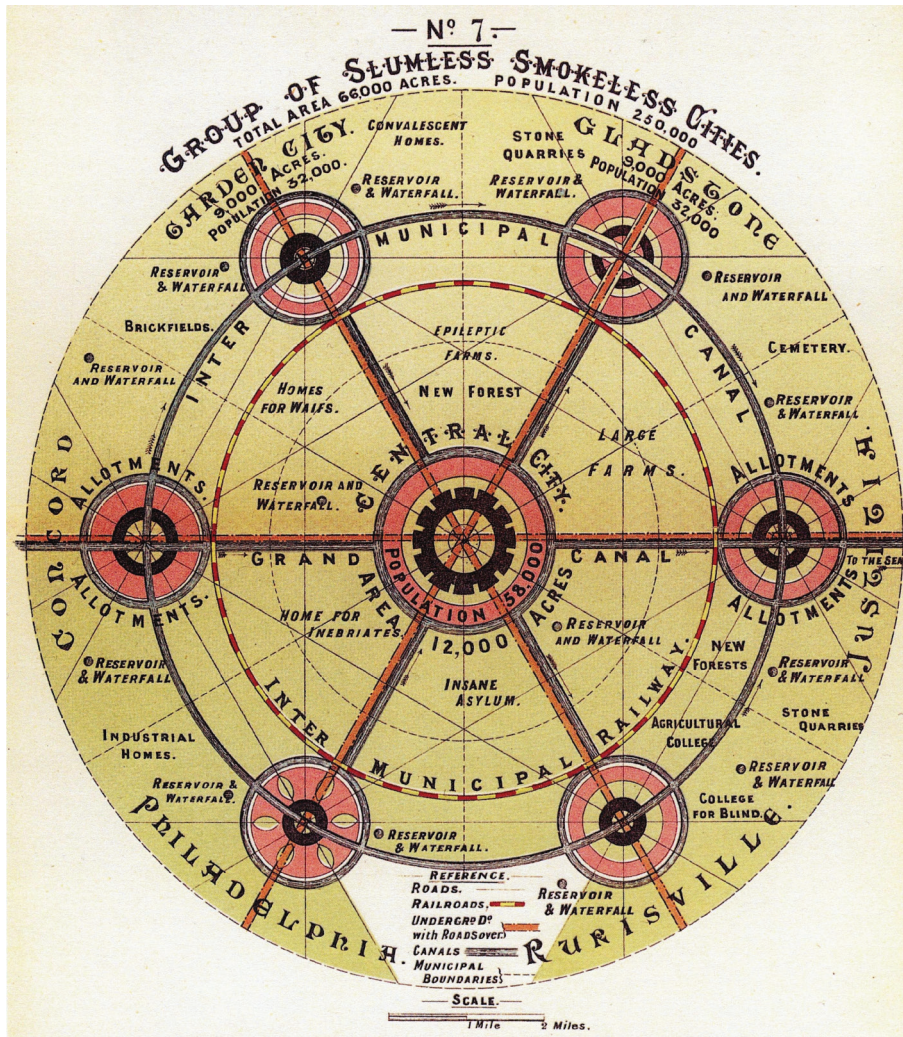


Figura 3.3. Esquema de la ciudad-jardín. Fuente: Howard, 1898.

marcadamente absolutistas, en la manera de interpretar y llevar a cabo los procesos de transformación de las ciudades. Podemos argumentar, incluso, que de todas las maneras posibles con las que se ha procedido a transformar las ciudades, la “descentralización” de la ciudad existente ha podido alzarse como el procedimiento urbanístico más utilizado, al menos, el que más se ha dejado expresar espacialmente. ¿No es así como habría que entender el porqué de la construcción histórica del West londinense?¹³⁹. Y, ¿no pudo servir este referente, fundamental para entender la ciudad de Londres, para que Howard, recogiendo

139 Probablemente, uno de los mejores libros que se han escrito sobre Londres es el que elaboró, allá por el año 1934, S. E. Rasmusen, *London: The unique city*. Publicado, años más tarde, por el MIT en 1974; por Officina Edizioni, Roma, en 1972; y, finalmente, en español, por la Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 2010.

la idea de descentralizar la City, la creación, en suma, de un barrio residencial, a manera de “nueva ciudad”, para recrear su idea sobre la ciudad-jardín? Y todo esto, sin menoscabar la importancia de otras realizaciones, como es el caso de aquella que hizo posible un proceso de descentralización residencial de clase que se llevó a cabo en Edimburgo, “nueva ciudad” proyectada por Craig, de la que Howard pudo tener, también, referencias¹⁴⁰.

El West londinense pudo ser interpretado por Howard como una primera “periferia de clase” gestada siguiendo una rigurosa “descentralización residencial”, a la fue sometida la City, con el objetivo de proceder a su especialización como “espacio de trabajo”, como futura “área de centralidad”, sin que ello supusiese su “desconexión” con la nueva ciudad que se estaba pensando. Primera periferia de clase que comenzó a construirse en los años finales del XVII, generándose, muy tempranamente, una original relación centro-periferia, en un momento en que el resto de los países europeos estaban supeditando las reformas urbanas que emprendían a la disponibilidad de suelo procedente, como era lo más habitual, de las “desamortizaciones” de los bienes aristocrático-religiosos. En el caso de Inglaterra, en concreto, de Londres, los bienes raíces, puestos a disposición para emprender acciones inmobiliarias concretas, eran predios aristocráticos cuyos propietarios no perdían tal derecho. Cedían su uso, por un periodo de tiempo determinado, mediante un contrato, revirtiendo la propiedad, junto con lo construido, a sus primitivos dueños, una vez finalizado el tiempo de cesión establecido en el contrato citado. El propietario alquila su terreno, a cambio de una renta, por noventa y nueve años. El emprendedor-capitalista, por su parte, ponía en marcha la construcción de un complejo residencial, explotándolo durante el periodo establecido en el contrato de arrendamiento. Pasado este tiempo, todo, terreno más lo construido en su superficie, como decimos, retornaba al primitivo propietario quien recibía una renta doble: por alquiler y por mejora de su propiedad.

Independientemente de la “descentralización”, por tanto, subyace la idea de recuperar una “propiedad enriquecida”. Dicha “recuperación”, sin embargo, no es más que la expresión de viejos “derechos ancestrales” que hacen de la posesión de un bien raíz uno de los principios ideológicos que permiten afianzar el inmovilismo social. Howard, por su parte, pudo haber pensado en la “recuperación de plusvalías”, siempre que la propiedad privada adquiriese valores colectivos. No bastaría, en este sentido, sólo con proceder a la creación de “nuevas ciudades”, sobre la base de la “descentralización” de la ciudad existente, si estas nuevas realidades urbanas no se gestionan comunitariamente. Ello permitiría, según Howard, asegurar que los beneficios económicos que

140 El antecedente más inmediato de la “nueva ciudad” creada en Edimburgo, durante la segunda mitad del siglo XVIII, hay que referirlo a un escrito de Sir George Drumond, *Proposals for carrying on certain Publics Works in the City*, 1752, en el que proponía la extensión de la ciudad hacia el Norte, y que se construyera una nueva ciudad “...bien ordenada, bella y cómoda”. Para un conocimiento preciso del proceso de construcción histórico de la ciudad de Edimburgo, ver el libro de A. J. Youngson, *The making of classical Edimburgh*, 1966.

genera la urbanización sean recuperados por la comunidad, actuando esta, por tanto, como un propietario más.

Según el pensamiento de Howard, por tanto, son los principios de la “descentralización” los que se convierten en presupuestos urbanísticos que hacen posible el “modelo metropolitano” que propone. Descentralización unida a la idea de que los beneficios derivados de tal proceso, como consecuencia de los valores que va adquiriendo el suelo que se urbaniza, los absorba la comunidad que gestiona el proceso emprendido. Y todo esto, decimos, no es ajeno a la tradición inglesa.

De la ciudad-jardín al “suburbio-jardín”, en el proceso de construcción de la ciudad americana

¿Por qué la idea del “suburbio-jardín” en las ciudades americanas? Cuando hablamos de “suburbio-jardín” nos referimos a ese inmenso espacio periférico que conforman las ciudades, sobre todo, de Estados Unidos, en el que habita una clase social con un nivel económico medio-alto, la cual no constituye, por tanto, la mayoría de la población que habita en las ciudades. Se trata, en suma, de una “periferia de clase”. No estamos hablando, en este sentido, de la periferia como “espacio de la pobreza”. En Estados Unidos, esta relación centro-periferia que, en Europa, adquiere connotaciones de enfrentamiento de clase, se plantea de forma diferente. Esta “periferia de clase” se conforma como el espacio más visible de las ciudades americanas, espacio ausente de conflictos, paradigma del modo de vivir, y sentir, americano.

Pues bien, su génesis, y su concepción como tal, es consecuencia de una manera de ser interpretado el “modelo” de ciudad-jardín propuesto por Howard. La construcción del “suburbio” podemos considerarla, en este sentido, como una derivación-desviación del “modelo” de Howard. Este “modelo”, en efecto, no pudo ser asumido por el primer capitalismo industrial europeo, por cuanto éste basaba, necesariamente, sus beneficios, aquellos que generaba la transformación del territorio, en una insistente utilización de recursos e infraestructuras existentes, acompañado, todo ello, de una escasa inversión en servicios. Explotación de lo existente sin apenas inversión en nuevas infraestructuras y servicios. El “modelo” de Howard, por el contrario, implicaba el desarrollo de nuevas inversiones. De ahí que la condición originaria de dicha propuesta, que identificaba “nuevas ciudades” con “descentralización urbana”, acabó por ceder en sus pretensiones, convirtiéndose, al final, en la expresión de los “nuevos barrios periféricos” que conformarían la nueva “imagen” de la ciudad en desarrollo, no la de las “nuevas ciudades”, tal y como fueron concebidas por Howard en su “modelo metropolitano”.

En Europa, esta idea de la “descentralización residencial”, la que se deriva del pensamiento de Howard, se manifestó en la construcción de la “periferia urbana”, abordando la configuración de un espacio de clase, también, marginal, mientras en Estados Unidos dicha “descentralización” adopta la forma, casi exclusiva, del “suburbio residencial de clase”. El paso ha consistido en interpretar

la “ciudad-jardín” como “suburbio-jardín”.¹⁴¹ La desviación de la idea de la ciudad-Jardín hacia el suburbio-jardín se configura en la medida en que ya existía una tradición histórica consolidada, en el continente americano, a propósito de cierto tipo de hábitat. Nos referimos al pensamiento que perfila el hecho de la “descentralización residencial”, programada a tal fin, como una manera de proceder a la construcción de la ciudad, de un fragmento de la misma, con claras connotaciones de clase. El ejemplo del barrio de Back Bay, de Boston, y el posterior sistema de parques proyectado por Olmsted, allá por los años finales del siglo XIX, constituye un ejemplo incontestable.¹⁴²

Formas urbanas diferentes para un mismo “modelo urbano”, el que adopta el capital como soporte de una ciudad segregada y desigual

En el proceso original de formación de la ciudad burguesa, de la ciudad capitalista, observamos, como ha quedado mostrado, una diversidad de “formas de proyecto” que constituyen otras tantas maneras, y esta es nuestra hipótesis, de configurar un único “modelo urbano”. Queremos decir, con otras palabras, que se está procediendo a una manera de entender las “relaciones socio-espaciales” mediante diferentes formas de proyecto. Dicha correspondencia, “forma de proyecto-relaciones sociales”, cuya expresión espacial delata, a su vez, aquellas otras que emanan del sistema productivo, las “relaciones de producción”¹⁴³, en suma, define el nuevo tipo de ciudad, el nuevo territorio urbanizado, que exige e impone el capital. Las citadas relaciones, entendidas como “socio-espaciales-productivas”, se expresan, formalmente, de manera diferente, pero la estructura interna de estas diferentes manifestaciones formales, aquella que define las exigencias que dimanarían del sistema productivo al que responden, que no es otro que el capitalismo, es la misma. Son estas exigencias las que materializan y conforman el “modelo urbano” propio de las ciudades, cuya lógica se vincula a la producción capitalista.

Este “modelo urbano”, semejante, decimos, en el marco de una diversidad de “formas”, se debate entre la configuración de específicas “áreas centrales”, a las que se las dota de contenidos económicos y sociales que demanda el nuevo

141 Ver C. S. Stein, *Toward New Towns for America. With an introduction by Lewis Mumford*, Cambridge (Massachusetts), MIT Press, 1978.

142 Sobre Boston, ver el clásico libro de W. Muir Whitehill, *Boston, a topographical history*, Harvard Paperback, 1982, sexta edición (Primera edición de 1959). Y para la obra de Olmsted, ver *Civilizing American Cities. A selection of Frederick Law Olmsted's writings on City Landscape*, editado por S. B. Sutton, Cambridge (Massachusetts), MIT Press, 1979.

143 Recordamos la cita de Marx, a este respecto: “*En la producción social de su vida, nos dice Marx, los hombres establecen determinadas relaciones necesarias e independientes de su voluntad, relaciones de producción que corresponden a una fase determinada de desarrollo de sus fuerzas productivas materiales. El conjunto de estas relaciones de producción forma la estructura económica de la sociedad, la base real sobre la que se levanta la superestructura jurídica y política y a la que corresponden determinadas formas de conciencia social. El modo de producción de la vida material condiciona el proceso de la vida social política y espiritual en general. No es la conciencia del hombre la que determina su ser sino, por el contrario, el ser social es lo que determina su conciencia*”. Ver “Prólogo a la Contribución a la Crítica a la Economía Política”, escrito en 1859.

sistema político imperante, las áreas desde donde se expresan las relaciones de poder, y la conformación, ya sea marginal, informal o mediante “proyectos concretos”, de “espacios residenciales periféricos” donde se aglutinan las clases sociales más diversas que protagonizan una lucha por el espacio. “Modelo urbano”, por tanto, definido institucionalmente, encauzado a través de un proyecto territorial concreto que se estructura en base a dos categorías espaciales que, desde la anticipación programada, expresan la primera gran contradicción de la ciudad burguesa: el hecho de convivir, en el ámbito territorial así definido, dos formas de vida que desarrollan un profundo conflicto de clase: el que enfrenta a los que ejercen un “derecho a la ciudad”, ocupando los lugares dotados de infraestructuras y servicios, cuando no los “espacios centrales” propios del poder, con aquellos otros que se ven obligados, por efecto de la segregación que impulsa la ciudad del capital, a vivir en la periferia marginada. Contradicción que se expresa, espacialmente hablando, mediante diversas formas de proyecto, institucionalmente impuestas a territorios urbanos, los cuales ejercen de “ámbitos de reproducción social”, también, como “productos”, mercancías, en suma, generadas por el capital en la medida en que ha incorporado la “producción de la ciudad” a su lógica económica.

¿Cómo se expresa la relación entre esa diversidad de proyectos y su identificación con un único tipo de “modelo de ciudad” como denominador común?

París: proyectando la “centralidad” se genera la “periferia”

Las transformaciones territoriales emprendidas en París, bajo el mandato del prefecto Haussmann, allá por la segunda mitad del siglo XIX, tenían por objetivo “proyectar la centralidad”, tanto la que afectaba a la actividad económica, como aquella otra que tenía que ver con la construcción de un “espacio social burgués”. La economía se apropia de los lugares centrales, tratándose, en este caso, de aquella que genera un tipo de actividad comercial-financiera-inmobiliaria, todo ello, bajo la atenta mirada de una administración imperial que hace del “centro” el espacio desde el que expresa su poder. La materialización del “espacio social burgués”, junto con aquella otra que realiza la “centralidad”, condicionan e impulsan un proceso previo de expulsión de las clases sociales más populares, las que habitaban los lugares centrales del París histórico, clases sociales que, al ser marginadas hacia la periferia, contribuyeron a su construcción como nueva realidad socio-espacial.

Esta “periferia” adopta su significado más preciso como “espacio de exclusión”, la otra cara de aquel otro donde se realiza el “derecho a la ciudad”, concibiéndose, por tanto, como producto de un proceso de desposesión social de los lugares que expresan aquel “derecho”. Espacio periférico, y lo que confirma la gran contradicción que expresa la ciudad del capital, que se convierte en algo necesario e ineludible, desde el momento en que se afirma la “centralidad

urbana” como categoría espacial a la que sólo accede, y así está concebida, un determinado fragmento, o clase, social.

Estamos hablando, por tanto, de un “modelo urbano” que, partiendo de la “reestructuración-renovación” de la ciudad histórica heredada, de la ciudad existente-construida, genera la periferia marginal en la medida en que apuesta, como “proyecto de ciudad” prioritario, por la construcción de la “centralidad”, del espacio de poder.

Los ensanches mediterráneos como espacios excluyentes que generan, en paralelo, “centralidad” y “periferia marginal”

Los ensanches de población, siguiendo el pensamiento de su mentor, Ildefonso Cerdá, tienen por finalidad la propuesta-proyecto de un nuevo “espacio social” localizado al margen de la ciudad histórica existente, aunque, en régimen de continuidad espacial con ella, que se enfrenta, social y espacialmente, a aquella, al presentarse como alternativa que apuesta por el saneamiento del que carece. Este nuevo espacio alternativo se proyecta como un “espacio exclusivo”, no excluido, forzando, vía marginal, la producción de aquel otro que sí adquiere connotaciones de exclusión. Nos referimos a los otros espacios periféricos que se desarrollan más allá de los ensanches, espacios que se configuran, decimos, como consecuencia de los límites sociales, por lo que se refiere al acceso a los mismos, que imponen aquellos.

En estos casos, la periferia excluida y marginal se desarrolla en su sentido más riguroso. Desde sus inicios, nace excluida, no sólo porque está fuera de la ciudad, sino porque, también, se construye como entidad espacial carente de casi todo, en cierto sentido, fuera de la ley, dicho esto en todos los sentidos posibles. Su marginalidad es social, urbanística y jurídica. El “espacio social” proyectado, el Ensanche como tal, potencia e impulsa estas situaciones, determinando, en cierta medida, el contenido de los restantes espacios que conforman el conjunto de la ciudad. Fortalece, por un lado, la cualidad central de la ciudad histórica, impulsando, al mismo tiempo, la producción del espacio marginal-periférico.

La “renta del suelo”, en las ciudades alemanas, como generadora y responsable de los enfrentamientos centro-periferia

La urbanística alemana desarrolla, normaliza e institucionaliza un tipo de ciudad que responde a los requerimientos inmobiliarios que impulsan procesos extensos de producción de rentas derivadas del uso que se hace del suelo. Podemos hablar, en este sentido, no tanto de “proyecto de ciudad” como de “producción de suelo”¹⁴⁴. Los espacios centrales y las periferias excluidas se conforman en la medida en que actúan, vía inmobiliaria, los intereses de la

144 Eberstad, hablando del plan, sostenía “...la necesidad o, al menos, la oportunidad, de llevar una cierta sistematización en la subdivisión del terreno urbano, resuelta en base a razones puramente económicas y, por tanto, del uso ordenado, ventajoso y bien calculado de los terrenos edificables” (1909).

propiedad del suelo. Desde el plan urbanístico, que se elabora y se gestiona dentro del legalidad más rigurosa, marcando las pautas que establecen precisas calificaciones de suelo, en función de las rentas futuras que pueden producir, anticipando, por tanto, dichos valores, desde estos planes, decimos, se dan por sentado presupuestos que no se discuten. Uno de ellos, hace referencia a las relaciones centro-periferia. El plan, en efecto, asegura la diversificación de las opciones periféricas, medidas en “renta”, atendiendo a los, a su vez, diversos intereses que despliegan los propietarios del suelo. De ahí que el “espacio periférico excluido” lo es en tanto soporta cotas de edificabilidad muy altas, única manera de producir rentas adecuadas, dada su condición de ámbito desprovisto, a priori, de aquellas otras condiciones que alimentan la renta, como la “cualidad del ambiente construido”, que no sean las que se derivan de la sobreutilización del suelo. Los “espacios centrales”, por su parte, también soportan rentas altas, pero desde la concentración de la actividad económica en dichos lugares.

Todo se mide, por tanto, desde el rendimiento edificatorio que proporciona el uso que se hace del suelo. Y es en función de este rendimiento como se organizan, social y productivamente hablando, las relaciones centro-periferia. Son los efectos que se derivan de esos rendimientos, en una palabra, los que van a ir estableciendo la relación entre los “espacios de calidad centrales” frente a los “periféricos excluidos”, y ello, quizá, independientemente de una previa localización anticipada como tal, ya que esta está supeditada a la voluntad que expresen, en cada momento, los propietarios del suelo¹⁴⁵.

La ciudad-jardín: de la descentralización originaria a su interpretación como “barrio” o “suburbio”

El “modelo urbano” planteado por Howard, apostando, en sus inicios, por la “descentralización” de las ciudades existentes, adelantándose a los futuros “ámbitos metropolitanos”, e impulsando, en cierta manera, un uso racional del espacio, supuestamente planteado como alternativa, o resistencia, a la “especulación del suelo”, no pudo esquivar la interpretación perversa que se hizo, a posteriori, del mismo. La descentralización urbana que programaba, cuyos efectos iban más allá de tentativas sectoriales, abordándola, en contrapartida, como alternativa que afectaba a la ciudad-territorio en su conjunto, degeneró cuando fue interpretada, tanto en Europa como en América, en una simple “descentralización residencial”. Podemos decir, en este sentido, que el “modelo” de Howard preparó el camino que condujo, directamente, hacia el proyecto y materialización real de los espacios periféricos.

Del mismo modo que otros “modelos”, como ya hemos visto, obviaban el tratamiento de la ciudad histórica, apostando por la ocupación sistemática, vía proyecto, de los ámbitos exteriores a la misma, el que identifica a la ciudad-jardín, al incidir, prioritariamente, en la “ordenación” de territorios situados

145 Para Baumeister, *op. cit.*, “...el plano es inevitable para mantener el orden de intereses de todos, y construir libremente a lo largo y ancho de todo la ciudad”.

más allá de aquella, sanciona a la ciudad histórica como “espacio central” por excelencia. De nuevo, la sombra del “modelo centro-periferia” se deja entrever.

Los instrumentos urbanísticos utilizados no delatan al “modelo urbano” que define el comportamiento de la ciudad

La ciudad moderna, la ciudad burguesa, tal y como la hemos conceptualizado hasta el momento, obedece, en sus dinámicas y procesos de producción que la asisten, a un “modelo urbano” cuya expresión espacial se verifica, como ha quedado mostrado, a través de una diversidad de formas de proyecto. Esto quiere decir, y esta es nuestra hipótesis central, que la ciudad moderna, asiento e instrumento del poder burgués, no hay que identificarla, como se suele hacer habitualmente, con determinadas medidas técnico-urbanísticas asumidas para proceder a sus procesos de transformación, como “aperturas viarias”, “ensanches de población”, “extensiones programadas”, “nuevas ciudades” como expresión del “espacio periférico”, etc., sino con la idea que dimana de la estructura espacial segregada que configura su comportamiento. En este sentido, podemos decir que entender este comportamiento no es tanto una cuestión que se derive del uso de tal o cual instrumento técnico, que facilita y encauza una determinada operación urbanística, como del determinante que impone a la hora de proceder a su apropiación por parte de las distintas clases sociales que la habitan.

Por el mero hecho que observemos, en el ámbito de un ciudad, la presencia de una, o de un sistema, de “aperturas viarias”, no quiere decir, automáticamente, que el espacio, así intervenido, sea un producto del siglo XIX. Tampoco, si percibimos en su plano trazados ortogonales, a manera de “ensanches”, ya que la permanencia de estas “formas urbanas” no permite, por sí sola, identificar un periodo concreto de la historia de la ciudad, dado el carácter universal, y atemporal, que las caracteriza. Con esto no queremos decir que el significado que adoptan dichas maneras de proceder, en la transformación del espacio de la ciudad, sea el mismo en todo tiempo y lugar. No, esto no es así, ya que no es lo mismo proceder a un “ensanche”, o a una “apertura viaria”, en el marco de la ciudad aristocrática-estamental, como es el caso, sirva de ejemplo, de ciudades como Turín o Roma, que el sentido adquirido, por esos mismos mecanismos de intervención, en el marco de la ciudad burguesa. Se ha insistido, demasiado, en dicha identificación, sobre todo, para el caso de los “trazados ortogonales”, obviándose que lo específico de la ciudad burguesa es el “modelo urbano” que la sustenta. Dicho “modelo” genera comportamientos socio-espaciales concretos y específicos, condicionando el uso que se hace de la ciudad, las formas de consumirla, sus procesos de producción espacial, la manera de apropiarse de la diversidad de espacios que la componen por parte de la, a su vez, diversidad de clases sociales que compiten, no sin grandes contradicciones y conflictos, por los mismos.

Una “apertura viaria” puede contribuir a construir la ciudad burguesa, a producirla como manufactura, a procurarle un “valor de cambio”, caso del París de la segunda mitad del siglo XIX, o vincularse a un proyecto de “composición

urbano-arquitectónica”, a una imagen de ciudad, con capacidad para impulsar adhesiones ideológicas. La “apertura viaria”, por tanto, como mecanismo de “producción de suelo”, propio de la ciudad burguesa, o como soporte de un proyecto con fines decorativo-ornamentales, propio de la ciudad aristocrática. En el primer caso, la nueva vía actúa como acicate económico, en la medida en que la burguesía ha entendido que la ciudad, su desarrollo y construcción, procura beneficios, lo que la ha llevado a incorporarla a la estructura del sistema socio-económico que dirige los destinos del nuevo orden político. En el segundo caso, la vía no es más que parte de un “escenario urbano”, prolongación de los ambientes interiores cortesanos, con los que la aristocracia exhibe su poder sobre la ciudad¹⁴⁶.

Las “aperturas viarias”, por tanto, pueden adoptar distintos significados en consonancia con la época en la que han sido materializadas, pero no son algo específico de la ciudad burguesa. No se puede identificar a esta, en exclusivo, con lo concreto de las transformaciones urbanísticas que protagoniza apoyándose en las “aperturas viarias” que condicionan sus nuevos trazados.

Contamos, en este sentido, con una variedad de ejemplos históricos que muestran lo habitual que resultaba, en épocas muy anteriores al siglo XIX, intervenir en la ciudad consolidada utilizando la técnica de la “apertura viaria”. Es el caso de la calle que se abrió, demoliendo unas pocas edificaciones existentes, en Aranda de Duero, hacia 1503, para poder comunicar la Plaza de Santa María, por entonces, el centro de la ciudad, con una de las puertas de la muralla, dando lugar a la creación de la llamada “calle del Barrionuevo”¹⁴⁷; la Via Maqueda, en Palermo, proyectada en 1577, que cortaba la antigua Via Cassaro, formando la encrucijada de los *Quattro Canti*, una cruz en pleno centro de la ciudad, la llamada Cruz Barroca¹⁴⁸; la Via Farnesina, también llamada Strada Nuova, planteada en Viterbo, hacia 1573, para reunir la Plaza del Ayuntamiento con aquella otra donde se encontraba la Fontana Grande¹⁴⁹; la calle de San Francesco a Ripa, en Roma, abierta hacia 1611, con el objetivo de unir la Plaza de Santa María con la iglesia de los Franciscanos Reformistas¹⁵⁰. Muchos otros ejemplos podríamos citar, pero

146 El plan, para la ciudad de París, elaborado por Pierre Patte, y publicado en 1764 en el Manuscrito *Monumens Érigés a la gloire du Roi*, representa el ejemplo más riguroso a propósito del uso que se hace de la calle-plaza como elementos que fuerzan la renovación la trama histórica de París, sustituyendo, por demolición previa, lo existente construido, y dándoles a dichos “elementos urbanos” significados vinculados con la “belleza y la ornamentación”.

147 De entonces, 1503, data el que puede ser el primer plano de una ciudad española levantado para acompañar al documento en el que se expone el litigio que tuvo lugar entre los partidarios de demoler unas edificaciones y los que se oponían. Con dichas demoliciones se permitía el acceso directo a la plaza de Santa María. Para el documento, ver sección “Consejo Real”, Signatura CRC, 39, 3. El plano está en la colección de “Mapas, Planos y Dibujos”, signatura MPD, 10, 1, Archivo de Simancas.

148 Ver C. De Seta y L. Di Mauro, *Le Città nella storia d'Italia. Palermo*, Roma-Bari, Laterza, 1981.

149 Ver el libro de Giulia Petrucci, *Viterbo. La Via Farnesina. Analisi di uno sventramento cinquecentesco*, Bologna, Nuova Alfa Editoriale, 1988.

150 Ver el libro de Giulia Petrucci, *Una Strada del Seicento a Roma. La Via di S. Francesco a Ripa*, Roma, Edizioni Kappa, 1995.

la lista sería interminable, lo que confirma que dicha práctica urbanística no es exclusiva de la ciudad del XIX.

Lo mismo podríamos decir de los “trazados ortogonales”, lo que nos permite pensar que, si se ha repetido su “forma” a lo largo de la historia, recalando, al final, en los ensanches de población formulados en el siglo XIX, lo ha hecho dotándolos de un significado que nada tiene que ver con el que se perfilaron en épocas pasadas. La tradición de la “cuadrícula”, como forma más recurrente que adoptan las ciudades que se han proyectado, las de nueva planta, o afectando a determinados fragmentos de las mismas, producto, en cierta manera, de “renovaciones” parciales de sus tejidos urbanos existentes, ha sido una constante en la historia, como constata ha sido, también, la génesis e interpretación de sus contenidos. A pesar de que la “forma” es la misma, no podemos interpretar el trazado de la ciudad griega, valga de ejemplo, del mismo modo que el de la ciudad romana¹⁵¹; el trazado “ortogonal” de ciertas “*bastides*”¹⁵² francesas con la “cuadrícula” de las ciudades que construyó el Imperio Español en tierras americanas; el uso de “formas regulares” canonizadas como recursos para todo tiempo y lugar, caso del “*patte-d’oie*”, las “plazas reales”, etc., con la regularidad presente en las llamadas “ciudades palacio”¹⁵³; en fin, los proyectos de nuevas ciudades, ya sean reconstrucciones, como el Londres de 1666 o la Lisboa de 1757, o las descentralizaciones residenciales tempranas, caso de la nueva ciudad de Edimburgo¹⁵⁴, con los ensanches de población del siglo XIX. Cada una de estas formas, por similares que nos parezcan, encierran un significado diferente, se han generado de manera autónoma, siguiendo “principios compositivos” diferentes, condicionando, al final, procesos de uso y apropiación espaciales muy distintos en cada una de ellas.

El significado de estos instrumentos urbanísticos podemos interpretarlo, también, de otra manera. Estamos hablando de formas de proceder a transformaciones de los tejidos urbanos heredados, o a procedimientos que apuestan por su extensión, por la creación de ciudad, más allá de lo construido existente que, al recoger cierta tradición histórica, como acabamos de ver, muestran, inicialmente, ciertas limitaciones, aunque el uso que se haga de los mismos no sea el que se identifique, exactamente, con su historia pasada. Podemos plantear, en este sentido, que en aquellos casos en los que se ha recurrido al uso de instrumentos urbanísticos que, de una u otra manera, han sido sancionados históricamente, caso de las “aperturas viarias” o de los “trazados ortogonales”, aunque el nuevo significado que adquieren es, naturalmente, diferente al que han detentado en el pasado, su incidencia en el nuevo “modelo

151 Ver F. Castagnoli, *Orthogonal Town Planning in Antiquity*, Cambridge (Massachusetts), MIT Press, 1971. Título original: *Ippodamo di Mileto e l’Urbanistica a pianta ortogonale*.

152 Uno de los mejores libros que se han escrito sobre estas “nuevas ciudades” medievales es el de C. Calmettes y D. Cornu (Centre D’Etudes des Bastides, Villefranche-de-Rouergue), *Le bati ancien en Bastide. Connaissance de l’habitat existant*, París, EDF, 1986.

153 Ver H. W. Krufft, *Le Città Utopiche*, Roma-Bari, 1990. En especial, el capítulo dedicado a la ciudad de Richelieu.

154 Ver el libro, ya citado, de A. J. Youngson, *The making of classical Edimburgh*, 1966.

urbano” al que son adheridos se ha manifestado limitada en el tiempo. Más que instrumentos propulsores de la “ciudad burguesa”, de la “ciudad del capital”, han podido retrasar, o entorpecer, su desarrollo, es decir, los intereses del capital en su vertiente urbana, o lo que es lo mismo, los procesos de producción de suelo.

Es el caso del “modelo parisino”, también, del “modelo de los ensanches”. Al plantear que estos “modelos” se han sustentado en base a unos instrumentos urbanísticos limitados en el tiempo, queremos decir que no han tenido capacidad de resistencia suficiente como para permitir una pervivencia más dilatada de los mismos, más extensa, acotando su existencia a, tan sólo, la primera fase del desarrollo del capital. Estamos ante unos primeros “modelos urbanos” que han recurrido a formas canónicas, reconocidas históricamente, eludiendo novedosas alternativas instrumentales que estuviesen más vinculadas a las previsibles modificaciones en el desarrollo del capital.

Por el contrario, han sido aquellos otros instrumentos urbanísticos, los más alejados de aquellas formas canónicas implicadas en la producción de ciudad, como es el caso de la propuesta de ciudad-jardín promovida por Howard, descentralizando la ciudad existente y dotándola de novedosos sistemas para proceder a su ordenación urbanística y construcción material, lo que ha permitido la pervivencia de este “modelo”, prácticamente, hasta nuestros días. Nunca nos cansaremos de decir que, con el “modelo” de ciudad-jardín, Howard preconiza y se adelanta al “modelo metropolitano” más actual.

Otra cuestión, muy distinta, es aquella que hace referencia a la manera de producir ciudad siguiendo los “modelos” sancionados por la experiencia parisina, o por la de los “ensanches de población”. En estos casos se apuesta por una ciudad limitada, estrechamente vinculada a lo que dan de sí sus “espacios históricos”, ya sea transformándolos directamente, o reduciéndolos, por exclusión, a “nuevas centralidades”, morfológicamente muy restrictiva, haciendo dependiente, en cierta manera, su ordenación urbanística de específicas prácticas arquitectónicas revestidas de “proyectos urbanos” al servicio de estrategias inmobiliarias precisas. El plano urbanístico, el plan, aparece concebido, queremos decir, muy estrechamente relacionado con ciertas normas de composición formal que, casi siempre, encuentran en la arquitectura su remate final.

La pervivencia del “modelo de ciudad burguesa”, más allá de las limitaciones impuestas por los instrumentos urbanísticos, canonizados históricamente, que fueron adoptados a tal fin, ha conocido su materialización más rigurosa en territorio americano. Nos referimos, en concreto, a la interpretación que se hizo, a partir de los primeros años del siglo XX, del pensamiento de Howard. Los principios de la ciudad-jardín se transmutaron en aquellos otros que hicieron del suburbio-jardín el “modelo” más identificado con el concepto de “periferia de clase”, el hábitat más habitualmente consumido por los sectores sociales más acomodados. Para ello, fue necesario involucrar las ideas de Howard en una nueva concepción del “*planning*”, experiencia disciplinar que ya contaba con concretas manifestaciones en territorio americano, incluso, con anterioridad a la propuesta de ciudad-jardín. Estamos hablando, entre otros, del plan elaborado, hacia 1791, por Pierre L’Enfant para la nueva ciudad de Washington, con el que

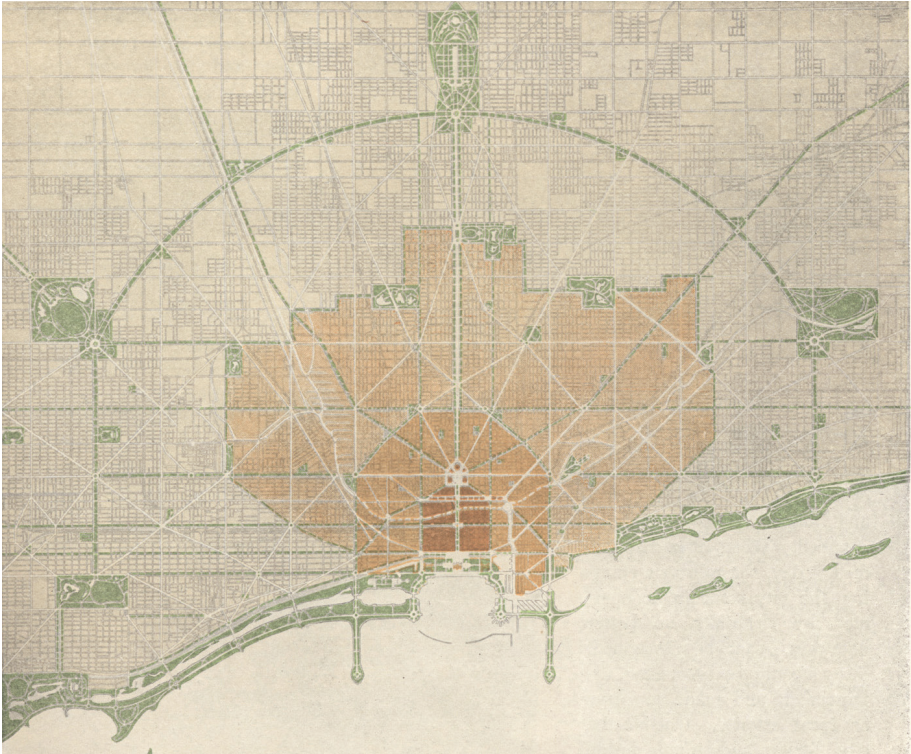


Figura 3.4. Chicago, Sistema de Parques y Periferia Suburbial. Fuente: Plan de Burnham y Bennet, 1909.

se inaugura, en cierta manera, el llamado *City Beautiful Movement*, culminando su andadura disciplinar en Chicago, con el plan elaborado por Burnham y Bennett en 1909¹⁵⁵. Es esta trayectoria la que va a proporcionar contenidos y métodos a lo que, más tarde, se acuñará como el *City Planning*.

En los albores de la urbanística moderna, en efecto, el continente americano ocupa un lugar de preferencia. Será en este territorio donde se asuma la construcción del “plano urbanístico” como instrumento de ordenación por excelencia, y donde se le dote de la “modernidad” que lo implique como instrumento puesto al servicio de los intereses de la burguesía que gestiona los destinos de la formación social que lidera. Nada extraño en este país, los Estados Unidos de América, donde la construcción del capitalismo adopta sus formas más depuradas. En Europa, por su parte, los primeros brotes de una disciplina, que asume la ciudad y el territorio como entidades territoriales objeto de ordenación y control de sus procesos de desarrollo y construcción material, estarán sometidos, durante muchos años, hasta, probablemente, las últimas décadas del siglo XX, a modos que no se desvinculan, fácilmente, de su tradición decimonónica. Modos que irán desapareciendo a medida que se vayan introduciendo en Europa formas

155 Ver el libro escrito por Carl Smith, *The Plan of Chicago. Daniel Burnham and the remaking of the American City*, Chicago-Londres, The University of Chicago Press, 2006.

de vida, maneras de comportarse, actitudes ante el consumo, en suma, que, embarcados en América con destino a Europa, van a mostrar una capacidad para transformar los procesos de producción espacial, hasta entonces, propios de la cultura europea, para ser absorbidos, engullidos, por aquellos otros gestados en América.

4 PARÍS. EL PLAN DE HAUSSMANN COMO REESTRUCTURACIÓN SOCIO-ESPACIAL DE LA CIUDAD HEREDADA EXISTENTE

La mayoría de las interpretaciones que se han llevado a cabo sobre el proceso de transformación urbanística que protagonizó la ciudad de París a lo largo de todo el siglo XIX, con especial incidencia en su segunda mitad, apenas han ido más allá de consideraciones morfológicas referidas a sus efectos sobre la trama física de la ciudad. Se ha argumentado, una y otra vez, que lo específico de estas transformaciones estaba vinculado al uso indiscriminado que se hacía de la “apertura viaria”, ya adoptase la forma de “calle”, “boulevard” o “avenida”. Dichas “aperturas”, además, han sido interpretadas desde los efectos compositivos que desplegaban, llegándose a argumentar que la “nueva ciudad”, surgida tras la desaparición de los viejos trazados y sus sustitución por aquellos otros que expresaban la nueva modernidad, era fruto de las exigencias que reclamaban la racionalidad del nuevo orden establecido. Todo ello, sin apenas mencionar las exigencias de clase que tal “orden” imponía.

Nuestra hipótesis es que esa abstracción del “nuevo orden”, que casi todos los estudiosos destacan como resultado de las transformaciones emprendidas, aunque al margen de sus componentes de clase, no es más que la expresión de una “división social del espacio” que Haussmann no menciona como tal, aunque sí la deja entrever, sobre todo, cuando asigna un papel destacado al “espacio periférico” que incorpora a la ciudad. Sin dicha “periferia” no hubieran sido posibles las transformaciones de las zonas centrales de París, tampoco, el “nuevo orden social” derivado, y consecuencia, de las mismas. Pienso, en este sentido, aunque repitamos mucho esta cita, que Haussmann dejó muy clara esa relación centro-periferia que, de alguna manera, inaugura una nueva estrategia espacial que, hasta entonces, estaba ausente en la ciudad de París, con las siguientes palabras: “...con el objetivo de hacer que los vastos espacios de los extremos de la ciudad, que siguen siendo improductivos, sean accesibles y habitables, el primer trabajo fue hacer que las calles atravesasen la ciudad de un lado a otro mediante la apertura de los distritos centrales”¹⁵⁶. El objetivo primordial que se persigue con las reformas emprendidas, según el prefecto, no es tanto recrear una nueva “centralidad”, aunque sí se presenta como uno de los aspectos más destacados de la misma, como hacer accesibles los “vastos espacios de los extremos de la ciudad”.

Lo novedoso es que las reformas emprendidas afectaban, por entonces, a la ciudad en su conjunto. Todo lo que precede a la época anterior a Haussmann, aunque pueda parecer que son antecedentes que expresan el comienzo de una

156 Haussmann, *Mémoires du Baron Haussmann* (II, Préfecture de la Seine), París, Victor Havard Editeur (168, Boulevard Saint-Germain), 1890. Capítulo II, “Ma Première Journée a Paris”.

continuidad sin ruptura aparente, constituyen maneras de formular procesos de producción espacial que están más cercanos a lo propuesto, años antes, en el llamado Plan de los Artistas, que a las que recorren el ideario, más comprensivo y global, que exigió el pensamiento de Haussmann. Es la contraposición entre entender la reforma de la ciudad como una suma de operaciones puntuales, sin apenas relación entre ellas, pensadas, por tanto, en su recogimiento espacial aislado, o intuitas en el marco de una propuesta que afecta a la totalidad de su ámbito espacial. Lo específico del París de Haussmann, sin embargo, es que sus propuestas no conocieron, a priori, una imagen anticipada, lo que las aleja del proyecto clásico, ya que se mueve más en términos socio-económicos que espaciales, aunque su verificación final sólo es comprensible desde la forma espacial que adquiere.

La disponibilidad puntual de suelo como base de las primeras reformas emprendidas. Transformar París antes de la llegada de Haussmann

Parece una diferencia de matiz, pero una cosa es intervenir en la ciudad por el mero hecho de disponer de “suelo” en enclaves concretos de la misma, por razones “desamortizadoras” y al margen de un “plan” previo que controle su utilización posterior en términos globales, y otra, muy distinta, poder disponer de ese “suelo” haya sido, o no, incautado por razones políticas concretas. La primera opción fue la que se puso en marcha tras la Revolución, y la que permitió la existencia del Plan de los Artistas, mientras la segunda fue la que utilizó Haussmann en su implacable acción urbanizadora.

Ahora bien, esa práctica que permitió, una vez consumada la Revolución, proceder a intervenciones urbanísticas, aunque puntuales, que hicieron reales las primeras transformaciones que comenzaron a definir una ciudad alternativa a la del Antiguo Régimen, continuó ejerciendo, como tal, hasta muy avanzado el siglo XIX, concretamente, hasta la llegada de Napoleón III. En dicho recorrido se fueron complementando las intervenciones urbanísticas que se apoyaban en los restos de “suelo desamortizado”, es decir, en los “bienes nacionales” de los que aún se disponían, con aquellas otras que determinados propietarios, no incautados, convertían en medios para emprender operaciones inmobiliarias concretas. Al final, fueron este tipo de acciones las que más proliferaron, sobre todo, durante los años que transcurrieron bajo el poder de la Restauración Borbónica y la Monarquía de Julio. Con la llegada de Haussmann, sin embargo, esas viejas prácticas cedieron ante un entendimiento del proceso de construcción de la ciudad basado en la contemplación de su globalidad como única manera de proceder a su transformación física y social.

Este tipo de intervenciones puntuales, afectando, casi siempre, a una gran parcela, ya sea de importantes dimensiones en origen, o producto de un proceso de concentración del que se deriva una “gran propiedad”, eran muy habituales antes del proceso revolucionario, durante el Antiguo Régimen, extendiéndose su influencia hasta muy entrado el siglo XIX. Como referente, valga el caso de la lotificación de la antigua propiedad del Hôtel Condé, lo que dio origen a un

barrio de alto standing vinculado al edificio del Odeón. Aunque se trata de una operación, incluso, anterior al Plan de los Artistas, preludia una costumbre que va a ser muy habitual en los años que preceden a la llegada de Haussmann a la Prefectura del Sena.

La lotificación del Hôtel Condé y el nuevo barrio del Odeón

Se trata de una intervención en la ciudad cuya gestión recayó sobre la Corona, siendo el Rey Luis XV, quien figura, en todo momento, como firmante de los decretos establecidos al respecto. En uno de ellos, denominado "*Théâtre de l'Odéon, rue de Condé, Carrefour de l'Odéon, etc.*", de 30 de julio de 1773¹⁵⁷, se establecía que el edificio donde tenían lugar las representaciones estaba en muy malas condiciones. Se propuso, por tanto, una nueva construcción sobre una parte del emplazamiento del Hôtel citado, adquiriéndose, por parte de la Corona, dicha propiedad, así como otras fincas, aledañas a la misma, lo que permitiría construir un nuevo Teatro aislado en medio de un vasto emplazamiento. Sobre los terrenos sobrantes, una vez cuantificados los que se necesitaban para el nuevo Teatro, se acordó construir nuevos hoteles y viviendas que, se decía, contribuirían a embellecer aún más un barrio ya ornamentado por el Palacio de Luxemburgo. En dicho decreto se establecía, también, que una vez adquiridas todas estas propiedades, y procedido a su demolición, se trazarían nuevas calles siguiendo un plan que sería aprobado, a su vez, por la Corona. Probablemente se trate del plan al que hace referencia al documento "*Comédie Française. Projet d'emplacement entre les rues de Vaugirard, Corneille et Molière, avec place en hémicycle, ou aboutiraient les rues Racine, Voltaire, de la Comédie, Regnard, Crébillon, jusqu'aux rues des Cordeliers, des Fosses, St. Germain et des Boucheries*", con fecha de 1780¹⁵⁸. Con posterioridad a este "*projet d'emplacement*" se procede a redactar un segundo proyecto en el que se propone la lotificación de las manzanas definidas en aquel, con el objetivo de llevar a cabo la venta de las mismas.¹⁵⁹

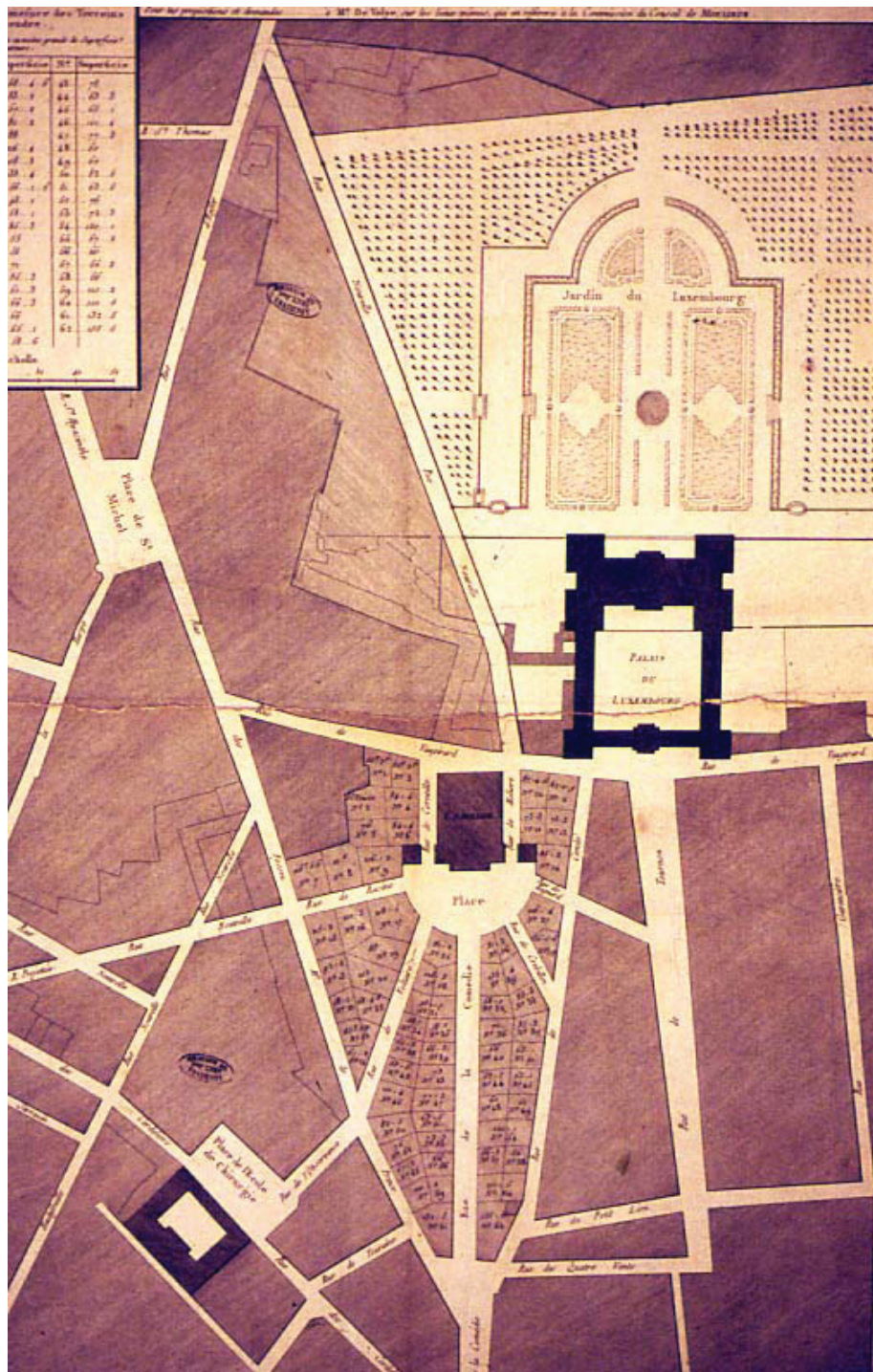
La operación no puede ser más reveladora de cómo se procedía, por entonces, al proceso de construcción de la ciudad. En dicho proceso, como ya venía sucediendo a lo largo del tiempo que acotaba a la ciudad del Antiguo Régimen, en su condición de ciudad aristocrática, la atención a los posibles problemas que se expresaban en su marco espacial no se extendía más allá

157 Ver "*Recueil des Lettres Patentes, Ordonnances Royales, Decrets et Arrêts Prèfectoraux concernant les voies publiques de la Ville de Paris*", 2^{me} Supplément (Annès 1507-1888-1889-1901).

158 Archivos Nacionales, cote: N III seine 680.

159 Se trata del documento "*Comédie Française. Emplacement sur les terrains de l'ancien hotel Condé et lotissement de ces terrains. Terrains de l'ancien hotel Condé. Denomination de la mesure des terrains a vendre*".

N.B. "*On vendre une quantité plus o moins grande de superficie suivant le desir des acquereurs. Renaeignement. S'adresser pour les plans et alignement: a Mr. Chalgrin, Premier architect et intendent des Batiments de Monsieur, rue Neuve des Petits Champs, pré celle d'Antin; a Mr. Bourgeois de St. Pierre, controleur des Batiments, rue Luxembourg. Pour le propositions et demande, a Mr. De Velye, sur les lieux memes, qui en referera a la Commission du Conseil au Monsieur*", Archivos Nacionales, cote: N III seine 1095.



de las necesidades y aspiraciones de la Corte. La ciudad se presenta, en este sentido, como un apéndice de aquella, como una prolongación de sus selectos ambientes domésticos, para lo cual se procede a su apropiación espacial para no permitir otro tipo de ocupación que aquella que está vinculada a sus intereses de clase. Es significativo, en este sentido, que la construcción del nuevo Teatro de la Comedia Francesa no se limite, en exclusivo, al edificio donde representar las obras de teatro, sino que, en un intento por asegurar sus servicio a la Corte, se procede a su materialización como “espacio social” destinado a ser habitado por la aristocracia. No se trata tanto de una intervención urbanística para dotar a la ciudad de un “equipamiento cultural”, como de definir unas bases espaciales que permitan un proceso de “reproducción social” de clase.

Lo específico de este tipo de intervenciones es que se llevan a cabo sin un “plan” concreto. Ante la ausencia de una idea de “plan”, que aunase la diversidad de actuaciones puntuales que se reparten por la ciudad, el único referente para recrear cierta unidad de conjunto es la “ciudad existente”, el “compacto construido”, el “plano de la ciudad”. Pero dicho “plano” no ejerce como “plan”, limitándose a acoger, espacialmente hablando, una variedad de proyectos que no tienen capacidad para transformar el territorio urbano sobre el que inciden. Tan sólo consolidan su estatus vigente, permitiendo, eso sí, procesos de apropiación espacial de clase, los cuales se instrumentalizan a través de esas intervenciones puntuales. Antes de la Revolución, dichas apropiaciones de clase se llevaban a cabo por voluntad de aquellos propietarios que, en connivencia con la Corona, hacían uso de sus posesiones para fortalecer poderes sobre la ciudad. Después de la Revolución, se sustituye la voluntad de los propietarios por la acción del Estado, pasando a un primer plano la confiscación de determinadas posesiones aristocrático-religiosas, convertidas, ahora, en “bienes nacionales”, como impulsoras de las nuevas transformaciones urbanas.

La lotificación del convento de “Filles de Saint-Thomas” que dio lugar al barrio de la Bolsa

De las múltiples propiedades incautadas que quedaron sin ser lotificadas, durante el encargo asignado a la Comisión de los Artistas, es de destacar la operación que se llevó a cabo en los terrenos que ocupó el Convento de “Filles de Saint-Thomas”. Valga esta intervención urbanística como ejemplo de esa continuidad, en la manera de proceder a la construcción de la ciudad, más allá de la actividad de aquella Comisión. En base a dichos terrenos se levantó el barrio de la Bolsa, en el que este edificio, de la misma manera que sucedió con el Odeón, ejerció no sólo de “templo del dinero”, de referente del poder burgués, sino como el marco más adecuado para formalizar un barrio residencial de prestigio.

Se trata del primer edificio de Bolsa con el que contó la ciudad de París. Su lógica se enmarca en las reformas que introdujo Napoleón, sobre todo, en la economía, una vez que se hizo irreversible el golpe del 18 de brumario, 9 de noviembre de 1799, con el que se elimina el Directorio y se inicia el Consulado, culminando con su coronación, como Emperador, el 2 de diciembre de 1804.

Entre dichas medidas económicas cabe destacar la creación de la Banca de Francia (1800); el restablecimiento de la Bolsa de Comercio (1801); la reorganización de profesiones como las de Corredores y Agentes de Cambio (1801); la Corte de Cuentas (1807); un Código de Comercio (1807), etc.

Fue por Decreto de 15 de marzo de 1808 como se decide erigir un edificio destinado a la actividad bursátil, eligiéndose para ello, como decíamos, el lugar ocupado por el antiguo Convento de “Filles de Saint-Thomas”, dada su condición de “bien nacional” a disposición del Estado¹⁶⁰. Se trataba del barrio de la calle Viviennes, que ya gozaba, por entonces, de connotaciones financieras. La Banca de Francia ya se encontraba en ese lugar, en las proximidades de la Place Victoires. Con el edificio de la Bolsa no se hace más que consolidar el carácter financiero del lugar, marcando uno de tantos aspectos que van a contribuir a la construcción de una “ciudad segregada” cuyas referencias se asientan, sobre todo, en los procesos de cambio que tienen lugar en sus zonas centrales¹⁶¹.

Y son estos “procesos de cambio” los que se están materializando en las zonas centrales de París, en sus lugares más emblemáticos, ocupando, sobre todo, los solares de los “bienes nacionales”. El procedimiento seguido, para hacerlos realidad, suele ser muy semejante en todos ellos. Parten, en primer lugar, de una propiedad que, o bien, procede de la incautación, tras la Revolución, de específicos bienes inmobiliarios pertenecientes a la iglesia, aristocracia y a los huidos de Francia, o son fincas urbanas, sin más, que han sido dispuestas por sus tenedores, para reconvertir su uso y rendimiento inmobiliario. Los objetivos que se persiguen con su transformación, en segundo lugar, se vinculan al proceso de cambio que se ha desencadenado en la ciudad por impulso de los poderes identificados con la burguesía naciente, quienes están procurando, entre otras cosas, incorporar el “espacio urbano”, su “proceso de producción”, a la nueva estructura socio-económica que gestiona dicha burguesía originaria. Para hacer más efectivos, e irreversibles, dichos objetivos, por último, estas operaciones que, fundamentalmente, están comprometidas con la creación de “espacios sociales” de calidad, recrean la producción, reproducción, de suelo que los identifica fortaleciendo la cualidad original del lugar intervenido con la propuesta de “equipamientos” identificados con formas de vida burguesas.

En cualquier caso, y como ya ha quedado aclarado, estamos ante una forma de hacer ciudad caracterizada por identificar lo global con el resultado de sumar casuísticas puntuales, equiparando el efecto final de las mismas con la idea de un “plan”, supuestamente puesto en acción, pero sin capacidad para ir más allá de lo que era la ciudad antes de ser transformada. Es como programar un futuro sin un mínimo de previsión anticipada. Es la misma diferencia que observamos entre

160 Unos años antes, hacia 1800-01, ya se había pensado en la construcción de un edificio de estas características. Al menos, así lo atestigua el documento “*Project d’un edifice devant servir de Bourse et de Tribunal de Commerce sur le terrains de l’ancienne couvent de Filles-St-Thomas. Project de percement de rues (Vivienne et Feydeau). Plans pour la Bourse de Paris. Plan a res-de-Chaussée (et de premiere etage). 14 Termidor An 9*” (1801). Archivos Nacionales, cote: N III SEINE 1079.

161 Todavía, en 1808, París no contaba con un edificio destinado a la Bolsa. Su construcción comenzó en 1808, terminándose, junto con el Barrio Residencial vinculado al mismo, hacia 1826. Su arquitecto fue Alexandre-Théodore Brongniart (1739-1813).

el contenido de las obras de Balzac y de Zola, como testigos de dos momentos claves en la historia de París. Los convulsionados años que recorren la primera mitad del siglo XIX, en los que se están enfrentando intereses revolucionarios con pretensiones “legitimistas” que apuestan por la “restauración” de la derrotada “sociedad estamental”, o aquellos otros en los que la liquidación de los movimientos obreros se expresa desde el nuevo absolutismo que representa el Estado nacido tras el nuevo 18 de brumario de Luis Napoleón Bonaparte. Mientras el París de la primera mitad del XIX, el París de Balzac, reproduce, desde un punto de vista urbanístico, procedimientos sancionados por la Revolución, imitando caducas prácticas aristocráticas, del mismo modo que los poderes imperantes apuestan por la reacción y contra los intereses populares, con el Golpe de Napoleón III, y asegurada, previamente, la “paz”, estamos en el París de Zola, se abre el camino hacia la realidad de un capitalismo que necesita programar su desarrollo. Dos maneras de observar París, la de Balzac y Zola, que son otras tantas formas de retratar, por el primero, el París aristocrático, aunque convulso, mostrando cierta tolerancia a favor del “pequeño burgués”, mientras Zola, una vez consumado el golpe de estado de Napoleón, nos introduce en las nuevas expresiones del poder basadas en el desarrollo de un capitalismo acosado por la especulación y los negocios más inconfesables. Como nos dice Marx, refiriéndose a las consecuencias que se derivaron del golpe de estado del 2 de diciembre de 1851: *“El desarrollo económico de la propiedad parcelaria ha invertido de raíz la relación de los campesinos con las demás clases de la sociedad. Bajo Napoleón, la parcelación del suelo en el campo complementaba la libre concurrencia y la gran industria incipiente de las ciudades. La clase campesina era la protesta omnipresente contra la aristocracia terrateniente que se acababa de derribar. Las raíces que la propiedad parcelaria echó en el suelo francés quitaron al feudalismo toda sustancia nutritiva. Sus mojones formaban el baluarte natural de la burguesía contra todo golpe de mano de sus antiguos señores. Pero en el transcurso del siglo XIX pasó a ocupar el puesto de los señores feudales el usureo de la ciudad, las servidumbres feudales del suelo fueron sustituidas por la hipoteca, y la aristocrática propiedad territorial fue suplantada por el capital burgués”*¹⁶². Procesos que, aunque se refieren, en general, a lo que se ha ido incubando desde que la Revolución de 1789 cambió los resortes sobre los que se fundamentaba la sociedad de Antiguo Régimen, no fue hasta la consumación del II Imperio cuando cobraron verdadera carta de naturaleza.

El nuevo barrio de Poissonnière

De entre las intervenciones urbanísticas que estamos reseñando, las cuales, como decimos, responden a formas de “producir ciudad” que hunden sus raíces en la sociedad del Antiguo Régimen, aunque son asumidas, también, por la burguesía revolucionaria y sus aliados, o enemigos de clase, durante las

162 Ver K. Marx, *El 18 Brumario de Luis Bonaparte*, Barcelona, Ariel, 1968. Título original: *Der Achtzehnte Brumaire des Louis Bonaparte*, escrito en 1851-52, y publicado en Nueva York en la revista *Die Revolution*.

sucesivas formas de gobierno que se sucedieron en la primera mitad de siglo XIX, de entre estas intervenciones, decimos, destaca, por representar, quizá, la frontera entre la ciudad del Antiguo Régimen y la que se inaugura con los trabajos de Haussmann, aquella que se llevó a cabo en el ámbito de Saint-Lazare. Estamos hablando del nuevo barrio de Poissonnière.

Al principio del siglo XIX el *faubourg* Poissonnière era un barrio de artesanos, de talleres de confección y de pequeñas industrias. Un barrio, en suma, obrero, que anunciaba, en su condición de límite extremo, dentro del recinto aristocrático de la muralla de los *fermiers généraux*, el “espacio social” propio de las clases trabajadoras. Mas allá de dicho barrio, al otro lado del Boulevard de la Chapelle, se encuentra la Goutte d’Or, escenario que eligió Zola para contextualizar su novela *La Taberna*, uno de los documentos literarios más crudos que testimonia la situación de la clase obrera en el París de la segunda mitad del siglo XIX.

Este barrio fue objeto de extensión, hacia el norte, sobre los terrenos del antiguo ámbito del lazareto de Saint-Lazare. Allí se estableció, también, la Estación del Norte, para lo cual sus concesionarios adquieren los dos tercios alrededor del citado ámbito, “Enclos Saint-Lazare”, antigua pradera cultivada por los religiosos de Saint-Lazare, comprada, en 1818, por la Villa de París para trazar una serie de vías. En el plano de Maire, de 1803, aparece esta propiedad limitada por las calles de los *faubourgs* Poissonnière y Saint-Denis, el Boulevard Exterior y al sur por una línea que conforma el trazado de La Fayette. Maire dijo de esta propiedad: “*Quel enclos immense dans les murs de Paris! Il est beaucoup plus grande que le jardin des Tuileries!*”. Al mismo tiempo que la Compañía del Norte, la Asistencia Pública toma posesión de una parte de dicho ámbito, la parte occidental del Enclos de Saint-Lazare para construir, en 1845, un hospital modelo, el Hospital Lariboisière.

Independientemente de estos acontecimientos arquitectónicos que toman posesión de este lugar, lo más importante fue el trazado de nuevas calles, el proyecto de un nuevo barrio que cambiará los destinos de aquella zona. Un folleto conservado en la Biblioteca de la Villa de París¹⁶³, del año 1827, nos habla de este suceso. En dicho documento se dice que fueron dos emprendedores, los señores André y Cottier, quienes, apoyándose en diversas ordenanzas reales, del 27 de noviembre de 1822, del 6 de enero de 1825 y del 31 de enero de 1827, fueron autorizados a abrir en este lugar una red de vías públicas, entre ellas, la que llevaba el nombre de Carlos X, convertida, más tarde, en la calle de La Fayette, entre los *faubourgs* Poissonnière y Saint-Denis. Es a esta empresa a la que hay que referir la fundación de la iglesia de Saint-Vincent-de-Paul, templo que va a ocupar la parte central del nuevo barrio, ejerciendo de reclamo portador de valores suplementarios que incidirán en la calidad del “espacio social”, así creado, que se identificaba con el proyecto del nuevo barrio de Poissonnière.

A pesar del carácter popular de la zona, la operación emprendida apuesta, como más tarde sucederá con las “obras públicas” planeadas por Haussmann, por interferir en los lugares de más “valor social”, que suelen ser los más populares,

163 *Mémoire pour la Compagnie du nouveau quartier Poissonnière* (10539, in-4º).

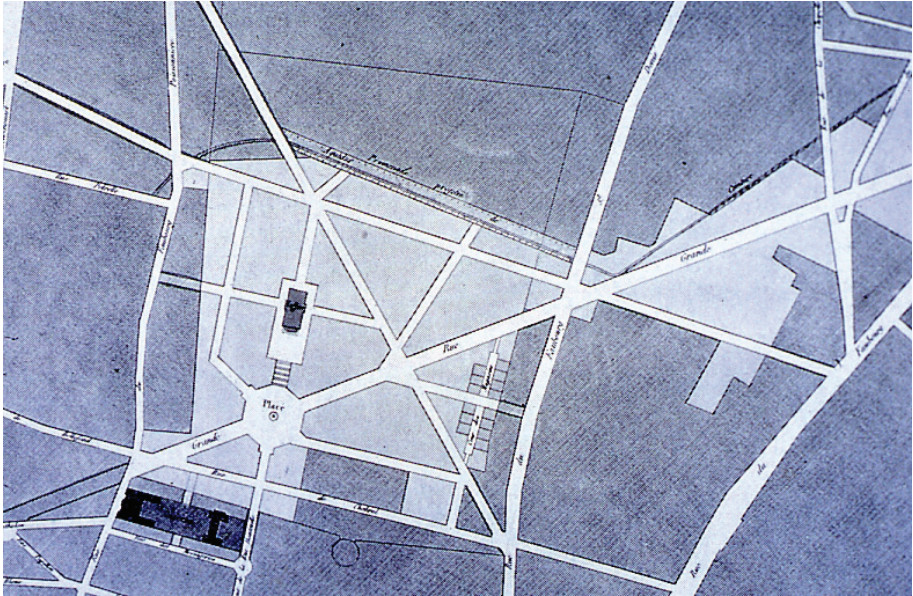


Figura 4.2. Lotificación del barrio de Poissonnière, 1823. Fuente: Biblioteca Histórica de la Villa de París.

los de más tradición histórica, para reconvertirlos en espacios exclusivos de clase, para lo cual resultaba imprescindible eliminar el sentido originario que había adquirido la complejidad a ellos asociada. No se trata, por tanto, de que pierdan dicha complejidad, como de ponerla al servicio de nuevos intereses de clase. No es de extrañar, en este sentido, la intervención, en este tipo de operaciones, de intereses financieros concretos, quienes entienden su papel como productores de nuevos espacios mediante la “puesta en valor” de unas “rentas inmobiliarias” que aparecen constreñidas, ocultas, sin desarrollar del todo, en estos lugares. Y esto sólo puede emprenderlo el capital financiero en estrecha vinculación con la gran propiedad. Es la respuesta que dio el banquero Claparon a Cesar Biroteau: “...si no estuviéramos comprometidos en los Campos Elíseos, en los alrededores de la Bolsa, en el barrio de Saint-Lazare y en Tívoli, no estaríamos, como dice el gordo Nucingen, en verdaderos ‘negocios!’”¹⁶⁴.

En 1821, en efecto, una parte del ámbito de Saint-Lazare, propiedad municipal por entonces, es cedida a un grupo de financieros, a la Compagnie du Nouveau Quartier Poissonnière, para que ejecutasen un proyecto de ordenación del barrio, en el que se incluía una plaza central, la Plaza de Carlos X, más tarde de La Fayette, y donde se localizaría, como elemento vertebrador del nuevo conjunto urbano, la iglesia de San Vicente de Paúl. Como queda dicho, la gestión de este proyecto, a manera de una “sociedad en participaciones”, la llevaron a cabo los banqueros André & Cottier y Laffitte, junto con el arquitecto

164 Balzac, *Grandeza y Decadencia de César Biroteau*. Escrita en 1837, edición española de Azar, Barcelona, 2003.

Constantin y el representante del duque de Bassano, Lenoir. Otros banqueros, como Moisson-Devaux, se unirían al grupo. En 1825 los participantes cambian la forma de su sociedad y crean una sociedad anónima, la llamada Société du nouveau Quartier Poissonnière, en la cual participan André & Cottier, Jacques Lafitte y Cia¹⁶⁵, Hugues-Bernard Maret, duque de Bassano, Auguste Constantin, Dominique Lenoir et Amédée-Ferdinand Moisson de Vaux. Todo un entramado financiero, en connivencia con el municipio parisino, se alza como el inspirador de una operación inmobiliaria que constituirá un referente de lo que, años más tarde, emprenderá el prefecto Haussmann. Y decimos referente, no sólo por las implicaciones del capital financiero en el proceso de construcción de la ciudad, sino por constituir este tipo de intervenciones urbanísticas los precedentes que anuncian lo que serán algunas de las reformas más significativas llevadas a cabo por aquel. En el caso concreto del nuevo barrio de Poissonnière, las dos vías que, a manera de diagonales, se juntan en el centro de la propiedad lotificada, donde se ubica la iglesia de San Vicente de Paúl, conformando, dicho encuentro, una plaza representativa, son los primeros fragmentos de futuras avenidas-boulevards tan importantes como la Avenida de La Fayette o el Boulevard Magenta¹⁶⁶. Para el barón Haussmann, en efecto, el nuevo barrio de Poissonnière fue un referente espacial en el ámbito del proyecto que pensó para la ciudad de París.

Del entendimiento de la ciudad como suma de partes a su supeditación a unas directrices de desarrollo pensadas anticipadamente. Los antecedentes teóricos de la obra de Haussman

La apuesta por un “plan”, por una idea de conjunto, como directriz de desarrollo pensada anticipadamente, no es algo novedoso que podamos identificar, en exclusiva, con la obra del prefecto Haussmann. De hecho, contamos con documentos y testimonios que indican lo contrario. Es el caso de específicas propuestas, algunas más detalladas que otras, que proliferaron durante la primera mitad del siglo XIX, algunos años antes de que Haussmann se hiciera cargo de las grandes transformaciones urbanísticas que emprendió. Estamos hablando, por ejemplo, de la propuesta presentada por Maire¹⁶⁷, en 1827, o la

165 Jacques Lafitte se convirtió en uno de los banqueros más influyentes de Francia, llegando a ejercer como director de la Banca Perregaux. Más tarde, en 1814, gobernador del Banco de Francia. Promotor de la Revolución de 1830, fue nombrado primer ministro en el gobierno de Luis Felipe de Orleans.

166 El arquitecto Achille Leclère elaboró los planos del nuevo asentamiento, mientras que la iglesia localizada en dicho conjunto, la de San Vicente de Paul, fue proyectada por el arquitecto Jean-Baptiste Lepère. Dicha iglesia se asienta sobre el lugar que ocupaba, en dicho ámbito de Saint Lazare, el antiguo Belvedere. Su construcción comenzó en 1824, finalizándola otro arquitecto, Jacques Hittorff, en 1844. Con motivo de este proyecto se crearon calles importantes, como la de Carlos X, actualmente Lafayette; la calle del Norte, integrada, más tarde, en el Boulevard Magenta.

167 “*Plan Central de Paris*”, por Maire..., 1827. Se trata de un plano del centro de París, en el que se marcan una serie de alineaciones y aperturas para “...*connaissance precieuse pour acquereurs de maisons*”. Biblioteca Histórica de la Villa de París, cote: B 5.

que, años más tarde dio a conocer Perreymond¹⁶⁸, en 1840. Ambas propuestas, más la de Maire que la de Perreymond, son muy aleatorias, poco precisas, no atendiendo a realidades posibles de ser verificadas, ya que tratan a la ciudad existente pasando por encima de ella, sin tener en cuenta puntos de partida ineludibles como el estado de la propiedad del suelo, su distribución inicial, el sentido infraestructural de las nuevas vías que se proponen, etc. Sin embargo, a pesar de todas estas carencias, lo que sí aportan, como novedad, es la idea que implica proceder a un proceso de transformación urbanística desde una visión general de la ciudad, al menos, en estos casos, de sus zonas centrales. Para encontrar un antecedente de estas características habría que remitirse a algunos trabajos elaborados por la Comisión de los Artistas, sobre todo, aquellos que se propusieron, en concreto, para intervenir en el marco de la orilla izquierda, donde el Panteón, Observatorio y Val de Grace ofrecían, a través de relaciones precisas entre ellos, la posibilidad de crear una imagen de conjunto¹⁶⁹.

La propuesta de Hippolyte Meynadier

Pero si hay alguna propuesta que se adelanta y preludia, en muchos aspectos, el pensamiento de Haussmann, al menos, determinados condicionantes morfológicos del “proyecto” emprendido por el prefecto de París, es la elaborada por Hippolyte Meynadier en 1843¹⁷⁰. Las bases de su propuesta, en realidad, son muy simples, pero claras y precisas. Lo fundamental, nos dice, es fomentar la comunicación entre partes, que se pueda pasar del centro a las extremidades de la ciudad y volver, de nuevo, al centro. Para ello, propone abrir, solamente, cuatro grandes avenidas primarias y algunas más de carácter secundario. Eso sí, juega con el papel que habría que darle a los monumentos públicos, en cuyos entornos deben abrirse grandes espacios, los cuales no tendrían vida si a ellos no llegan las grandes avenidas que se proponen.

Realmente, Meynadier pone en juego tres grandes presupuestos. El papel de las grandes vías de comunicación, las existentes y, sobre todo, las que deben abrirse; el papel que deben cumplir los monumentos en esa nueva “morfología viaria”, lo que nos permite pensar la ciudad no sólo como una “obra de utilidad pública”, en consonancia con el sentir de la burguesía sino, también, como una “obra de embellecimiento”, atadura aristocrática de la que, aún, resulta difícil desprenderse; y, por último, entender la ciudad como una categoría socio-

168 “*Plan du centre de Paris, avec les modifications proposées par M. Perreymond, 1840*”. Biblioteca Histórica de la Villa de París, cote: G 465.

169 Ya hemos comentado que en la Biblioteca Histórica de la Villa de París, se encuentra un plano que lleva por título “*Parte de la Fle 52 e Fl 53 de l’Atlas National de la Ville de Paris (Verniquet) montrant des projets de percement de voies dan le quartier...Val de Grace, Pantheon*”, cote: Gr. B 11. No tiene fecha, pero, probablemente, sea de los años en torno a 1793. En él aparece grafiado un sistema de calles, planteadas como otras tantas “aperturas viarias”, que recorren gran parte de la orilla izquierda parisina, tomando como referentes los monumentos allí localizados.

170 Meynadier figura, por aquella época, como funcionario encargado de “trabajos públicos” en la ciudad de París. Su propuesta la presenta en el folleto: *Paris sous le point de vue Pittoresque et Monumental ou elements d’un Plan General D’Ensemble de ses Travaux D’Art et D’Utilité Publique*, París, 1843.

espacial que debe gozar de condiciones de salubridad. Tres presupuestos, “viario”, “monumentos” y “saneamiento”, que proporcionarán a los barrios desfavorecidos “...un gran valor de renta que no se establece jamás sin beneficiar a los impuestos”¹⁷¹.

Meynadier defiende la necesidad de un plan que sea el marco de referencia de cualquier tipo de actuación en la ciudad. Para lo cual, hay que combinar el pasado con los nuevos proyectos emprendidos, contar con los monumentos que hemos heredado, con los presentes y con los que se construyan a partir de ahora. Pero, para armonizar todas estas realizaciones, nos dice, “¿donde está el plan general de conjunto proyectado, combinado por la autoridad municipal y el gobierno, para formar la correlación de todos esos grandes trabajos de arte y de utilidad pública en la ciudad de París?”. Idea que, por muy novedosa que nos pueda parecer, apenas difiere, al menos formalmente, de la formulada, casi un siglo antes, por Pierre Patte: “Para transformar París, nos dice Patte, y convertirla en una ciudad bella, no hace falta destruirla para construirla de nuevo. Al contrario, es necesario conservar lo que es digno de su ser. Se trata de ver cuáles son esos edificios o barrios dignos de conservarse. El objetivo es unirlos con arte y formar un embellecimiento total mediante la ligazón de embellecimientos particulares. Para ello, conviene, en primer lugar, definir un plan general muy detallado, plan que ya fue comenzado el último siglo, por el arquitecto Bullet, pero no se tuvo en cuenta. En dicho plan deberán señalarse todos los edificios a demoler, así como aquellos otros que van a merecer conservación, y los barrios más bellos de París. Se suprimirá todo lo que esté mal construido, mal decorado, las construcciones góticas. Todo este plan general se grabará, indicando la posición exacta de los edificios a conservar, grabados que se repartirán entre todas nuestras gentes de talento, invitándoles a concursar y a componer proyectos para esta capital”¹⁷².

Los planteamientos de Patte y de Meynadier no son, en realidad, los mismos, más apegado a requerimientos aristocráticos aquel, más involucrado en exigencias burguesas este último, pero la manera de entender, desde el proyecto, la ciudad que quieren transformar, obedece, en ambos, a los requerimientos de un recorrido cultural-ideológico común al que no renuncian. Lo más destacado de este recorrido es la obsesión por referir cualquier intento por transformar la ciudad a un plan que procure la coherencia de las propuesta emprendidas. Otra cosa es el contenido ideológico de los sucesivos “planes” esbozados en momentos históricos precisos. Cada uno de estos “planes”, al responder, necesariamente, a presupuestos de clase distintos, pondrá su énfasis concreto en aquellos aspectos que, en cada momento, no contradigan los citados intereses.

En este sentido, la ciudad de París, bajo la Monarquía de Julio, no es ajena al interés que, sobre los asuntos de la ciudad, muestra la “aristocracia financiera”¹⁷³,

171 En el texto original, “...une plus grande valeur locative qui ne s'établit jamais sans profiter a l'impôt”.

172 Pierre Patte, *Monuments érigés en France à la gloire de Louis XV*, París, 1765.

173 La publicación del texto de Meynadier es de 1843, es decir, cuando aún no había caído la llamada Monarquía de Julio, liderada por Luis Felipe de Orleans. Marx le dedicó, a este periodo histórico, fundamental para el entendimiento de la Francia del siglo XIX, dos textos de un rigor

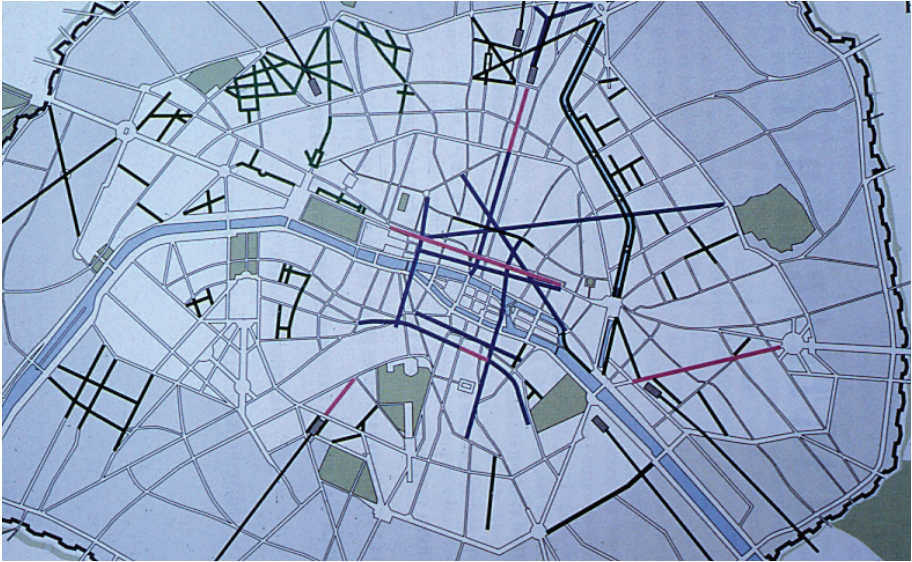


Figura 4.3. Propuesta para París de Meynadier, 1843. Fuente: Pinon y Des Cars, *Paris-Haussmann*, París, Picard, 1991.

clase social, según Marx, que controla el poder del Estado. Nos estamos refiriendo al entendimiento de la ciudad como “espacio de renta”, como “producto”, tal y como es objeto de apropiación por parte de los que controlan y financian, como usureros, los gastos de Estado. De ahí que Meynadier ponga especial énfasis, como hasta ahora no se había hecho, y este es el aspecto diferencial que destaca con respecto a propuestas anteriores, en los beneficios económicos que van a derivarse de las reformas emprendidas. La ciudad, por tanto, al servicio de la banca, sin cuyo auxilio no se podrían financiar las operaciones urbanísticas proyectadas.

En este aspecto concreto, por tanto, el “plan” de Meynadier no se perfila como continuación de propuestas ancladas en tiempos pretéritos, presentándose, más bien, con cierto acento rupturista, preludiando el futuro más que encorsetándolo en el pasado. Es el caso, sobre todo, de los medios económicos en los que se piensan para hacer frente al costo de las intervenciones urbanísticas que se emprenden, “aperturas viarias”, sobre todo, así como en quienes pueden participar en las mismas y de qué manera encaran los beneficios que, necesariamente, van a percibir. Estos medios, tal y como propone Meynadier, “...*deben nacer de la alianza entre el Estado, la Ciudad y la Lista Civil... esta alianza debería garantizar toda una serie de transacciones diversas entre dichas instancias, y*

extraordinario: *El 18 Brumario de Luis Bonaparte*, editado, por primera vez, por el norteamericano J. Weydemeyer, miembro de la Liga Comunista, y amigo de Marx y Engels, en Nueva York, en 1852. El otro estudio es *Las Luchas de Clases en Francia (1848 a 1850)*, que comenzó a publicarse, en forma de artículos, en *La Nueva Gaceta del Rin: Revista política y económica*, en Hamburgo, a partir de 1850. Las versiones en español se corresponden, para *El 18 Brumario de Luis Bonaparte*, con la edición de Ariel, Barcelona, 1968; y para *Las Luchas de Clases en Francia*, con la editorial Ciencia Nueva, Madrid, 1967.

todo ello por lo que se refiere a los monumentos y edificios afectados por el plan". Estos movimientos, o transacciones de propiedades entre estas instancias, que afecten a los bienes afectados por el plan al que se somete la ciudad, se llevarán a cabo bajo el imperio de la "necesidad pública", con la condición de que *"... nunca se usen en colisión con las propiedades que siempre son respetadas"*. Por otro lado, la ejecución de las grandes vías de comunicación, y aquellas otras relativas a operaciones de embellecimiento, pueden ser impulsadas por el Estado, instrumentalizándolas como *"...un medio de aliviar impuestos"*. Este procedimiento se utilizó, con anterioridad, para la sistematización y apertura de las calles Rivoli y Castiglione, las que permitieron el aislamiento del conjunto del Louvre. En esta ocasión, Napoleón eximió de impuestos a los que tuvieron que adaptar sus edificios a los imperativos del plan de embellecimiento que se les impuso.

Lo que queda claro, en todo este proceso, es que la realización de la "ciudad producto", es decir, su concepción como "espacio de renta", no es un asunto sólo de la "sociedad civil propietaria". Esta construcción, por el contrario, es un asunto de Estado, lo que condiciona la participación, sin duda, imprescindible, de aquellos otros que están en posesión de algún tipo de propiedad urbana. Ya se trate de obras encaminadas a procurar "aperturas viarias", o "embellecimientos urbanos", *"...la ciudad, nos dice Meynadier, puede adquirir los terrenos sobre los cuales se extenderán las vías, para luego revenderlos... los trabajos emprendidos por la Ciudad habrán podido doblar o triplicar su valor"*. Ningún propietario privado, por poderoso que sea, podría emprender, por sí sólo, y sin el auxilio del Estado, una operación semejante. Otra cosa es que dichos propietarios se beneficien de este tipo de empresas, al recaer sobre sus propiedades, las originarias o las que adquieran, una vez que los "trabajos públicos" permiten un uso exclusivo de las mismas, valores que el negocio de la especulación ha colocado en situación privilegiada.

Esta idea está muy presente en el pensamiento de Meynadier, es decir, vincular las propuestas emprendidas, haciéndolas, incluso, dependientes, con su capacidad para producir valores que van más allá de los originariamente detentados por los bienes inmobiliarios de los que se parte. Ahora bien, ese "sobre-valor", lo que podría equivaler, salvando las distancias, a un "excedente de producción", no es producto, sin más, de la intervención emprendida, una "apertura viaria", por ejemplo, sino de las condiciones de partida que identifican al lugar objeto de transformación. Queremos decir con esto que los valores derivados de una "apertura viaria" no son tanto consecuencia directa de esa "apertura", como efecto de aquellos otros que ya están realizados, por razones históricas, en los ámbitos urbanos intervenidos. ¿Por qué, si no, las intervenciones que propone Meynadier no abandonan el centro de París, insistiendo, una y otra vez, en "recrearlo" como lugar exclusivo, ámbito privilegiado, por lo que se refiere a su elección como único marco posible de ser transformado?

Esta insistencia en los "lugares centrales", como depositarios exclusivos de los valores que se derivan de sus transformaciones urbanísticas, constituye el objetivo fundamental que encierra el "proyecto viario" planteado por Meynadier,

lo que implica que tanto su alcance como sus límites lo restringen y lo hacen menos decisivo de lo que podría pensarse en un principio. De hecho, podemos decir que este proyecto, al limitarse, casi, al centro, por entonces, de la ciudad de París, apenas despliega capacidad para procurar un proceso de transformación que exprese una alternativa real para la ciudad sobre la que actúa. Al plantearse, como objetivo prioritario, como ha quedado reseñado, “...pasar del centro a las extremidades y volver, de nuevo, al centro”, limitando dichas “extremidades” al recorrido representado, por entonces, por la muralla llamada de los *fermiers généraux*, elude la periferia en formación que ya se está produciendo más allá de dicha barrera, lo que hace que las transformaciones emprendidas no sobrepasen la ciudad de finales del siglo XVIII.

Y ello es así porque las cuatro vías que plantea apenas sobresalen de las zonas centrales de París, insistiendo, una y otra vez, en procurar comunicaciones que faciliten, en exclusiva, el uso del centro, sin llegar a pensar, como sí lo hizo Haussmann pocos años después, que la insistencia en abrir el centro de la ciudad, mediante específicas “aperturas viarias”, no tenía más objetivo que poner en valor el “espacio periférico” al que estas “aperturas” se abrían y asomaban.

Una Gran Rue du Centre, trazada siguiendo la dirección norte-sur, entre las calles de San Denis y San Martín; la Gran Vía del Arsenal, a manera de diagonal que, partiendo de los terrenos de Célestins, en el lado sur de la Bastilla, desembocaba en la plaza que estaba delante del edificio de la Bolsa; la Gran Rue du Nord-Est, otra diagonal de referencia, que comunicaba los terrenos próximos a la Barrière Ménilmontant hasta la columnata de Louvre, en posición muy semejante a la actual calle Turbigó; o la Gran Rue de l’Hôtel de Ville, siguiendo la lógica de la calle Rivoli actual, que permitía dar consistencia al ya clásico eje Este-Oeste de París. He ahí, las cuatro opciones que plantea Meynadier para transformar el centro de París, pero, como decimos, apenas trascendiendo su capacidad para crear otro tipo de ciudad que la que ya se estaba materializando desde los tiempos de la Revolución.

La limitación funcional de la primera de ellas, la Gran Rue du Centre, es evidente. Para proceder a tal apertura, como decimos, entre dos calles existentes, San Denis y San Martín, argumenta que el “...espacio que comprenden ambas vías es insuficiente para las necesidades de la circulación. No hay horas del día en que no se produzcan atascos en dicha zona, y choques entre vehículos. La circulación es ahí muy intensa porque se localizan en sus alrededores industrias y comercio. Esas dos vías de comunicación son insuficientes para tal tráfico y comercio, no siendo recomendable su ensanchamiento... pero lo que sí es perentorio es la necesidad de crear, en la misma dirección de las dos calles, y lo más próximo a ellas, una tercera vía que proporcione todas las facilidades que la circulación reclama”. Planteamiento muy distinto al que, años tarde, pensó Haussmann, ya que la intención de éste no era complementar la capacidad de acogida circulatoria de las dos vías existentes, San Denis y San Martín, sino sustituirlas por otra mucho más importante, el futuro Boulevard Sébastopol, de hasta 30 metros de ancho, que recogiese el tráfico que, se pensaba, la recorrería.

Pero había algo más en el hecho de sustituir dos vías existentes por una de mayor calibre que recorriese el “espacio construido” que, hasta entonces, las separaba. Cuando Haussmann planteó un proyecto semejante, parte de la “opinión pública” se le puso en contra porque veían más factible, menos oneroso, ensanchar las citadas calles, proponiendo, para cada una de ellas, un “cambio de alineación” que permitiese ganar terreno para ampliarlas, que la construcción de una nueva vía, a manera de “apertura viaria”, por los gastos que ello suponía. Al final, Haussman se decidió por esta última alternativa, argumentando que con dicho “cambio de alineación” habría que esperar años y años hasta que el ancho deseado fuese una realidad. Las imprescindibles demoliciones de los edificios existentes, para permitir la construcción de aquellos otros, a los que había que retranquear, siguiendo la nueva línea de fachada, y todo ello, cuando la voluntad de los propietarios se manifestase en tal sentido, retrasaría, más de lo debido, la formalización definitiva de dichas calles. Tampoco se aseguraría que, al final de este proceso, quedasen resueltos los problemas para los cuales se había emprendido una obra semejante, ya que hubieran surgido, con toda seguridad, otros problemas que no habrían sido previstos en el momento de promulgar las nuevas alineaciones propuestas en su día. Por todo ello, Haussman se decidirá por proporcionar todo su protagonismo al eje Norte-Sur, al Boulevard Sébastopol, trazándolo, al final, entre las calles de San Denis y San Martín, apostando, por tanto, por la “apertura viaria” frente al ensanchamiento de las calles existentes.

Las cuatro grandes vías que propone Meynadier, decimos, y valga como síntesis de su pensamiento, tenían que procurar, como uno de sus objetivos, cierto grado de movilidad vinculado, en cierta manera, a la puesta en escena de los “monumentos” presentes en el “centro” de París, ámbito, por otro lado, al que limita, casi en exclusiva, su propuesta. Refiriéndose, por ejemplo, a la Grande Rue du Centre, dice que, desde un punto de vista monumental “... es de una indispensable necesidad para unir majestuosamente el centro de los muelles del Sena con el centro de los Bulevares”. Semejantes comentarios se dejan ver a la hora de reseñar el papel de las tres vías restantes. De la Grand Rue de l’Arsenal, por ejemplo, dice que deben cuidarse, en especial, las plazas que se configuran en su recorrido, procurándoles una importante decoración. La Gran Rue du Nord-Est también se justifica por sus valores monumentales, ya que reúne la columnata del Louvre con la “...media-luna espaciosa cuya gran línea diametral está cerrada por el muro de la cerca”. Valoraciones monumentales que, tampoco, faltan en la Grand Rue de l’Hôtel de Ville, “...ya que, nos dice, pondrá en comunicación visual monumentos tan importantes como el Louvre, Saint-Germain, Châtelet, St. Jacques. Hôtel de Ville, Notre Dame, hasta llegar a la Bastilla como monumento central”. Se trata, además, de una atención a lo “monumental” del que se requieren valores que incidan en beneficios inmobiliarios, lo que se manifiesta, constantemente, en las observaciones que hace Meynadier a la hora de establecer relaciones entre las “aperturas viarias” y los beneficios económicos de ellas derivados. De manera insistente, en efecto, está haciendo alusión al aumento del valor de los terrenos que trae consigo

cualquier reforma urbana, ya sea la “apertura” de una calle o la construcción de un edificio público, y cómo de ese aumento puede beneficiarse la ciudad.

Podemos decir, por tanto, que las reformas proyectadas, en el marco de la propuesta pensada por Meynadier, concatenan, entre sí, cuatro tópicos, o argumentos, que, a partir de entonces, van a alzarse como otras tantas casuísticas que van a acompañar a futuros proyectos, aunque dichos argumentos, sobre todo, para Haussmann, no van a ser suficientes. Estos tópicos son: las “exigencias de la circulación”, el “aumento de los valores de renta de los terrenos implicados”, el “saneamiento de la ciudad” y el “embellecimiento monumental”. Ahora bien, a pesar de que Meynadier no deja lugar a duda a propósito de la idea de plan, como referente obligado para proporcionar unidad a cada una de estas medidas, evitando, en lo posible, su gestión fragmentada, “...no creemos que un plan general de conjunto, nos dice, *subsista ni por la posición de los monumentos a edificar, ni por la apertura de grandes vías de comunicación, ni por las vías de segundo orden*”, a pesar de esta apuesta por el plan, decimos, al no concebir la ciudad de París fuera de los límites impuestos por la cerca de los *fermiers généraux*, incapacita la reforma urbana propuesta al dar la espalda a la incorporación del “espacio periférico” ya existente, por entonces. En este sentido, su idea de lo que tenía que ser la ciudad de París no está muy lejana de la esbozada, unos años después, por Napoleón III, pero, muy diferente de la planteada por Haussmann. Es en este aspecto como formulamos nuestra hipótesis a propósito de lo que representa, realmente, este último como gestor de la ciudad del capital, al incorporar el “espacio periférico” como la nueva realidad espacial necesaria sin cuya presencia no se realizaría, por entonces, la “ciudad segregada”. Tanto Meynadier como Napoleón no abandonan la “ciudad central”, ya sea recreándola en clave aristocrática, como dotándola de ciertos rasgos de modernidad que, aunque inscritos en ciertas exigencias ilustradas, no eran novedosas, es decir, ya habían sido reivindicadas con anterioridad. Recordemos, en este sentido, los planteamientos dieciochescos de Pierre Patte. Será Haussmann quien rompa con esta trayectoria.

Refiriéndonos a la propuesta que elaboró Napoleón, la que fue presentada, más tarde, a Haussmann, aunque este no la tuvo en cuenta para nada, se ha dicho que compaginaba el “embellecimiento” de las zonas centrales de París, trazando el primer tramo de la calle Rivoli, para cuyos orígenes hay que remitirse a los trabajos de la Comisión de los Artistas, con aquellas otras propuestas más involucradas con exigencias burguesas, como la importancia dada al papel de las estaciones ferroviarias y al circuito-boulevard que las comunicaba entre sí. Pero para Napoleón, del mismo modo que sucedía con Meynadier, la ciudad de París se limitaba al exclusivo recinto que definía la cerca de los *fermiers généraux*. Recordemos, en este sentido, que lo que marca esa ruptura, lo que representó el pensamiento de Haussmann, como expresión de los nuevos intereses del capital, fue la decisión que tomó, nada más ser nombrado prefecto, solicitando de Napoleón la anexión a París de los municipios que formaban la “corona

periférica” más allá de la citada cerca dieciochesca. Solicitud que, como sabemos, se convirtió en Decreto Imperial.¹⁷⁴

París antes de la anexión de los municipios periféricos. La formación de una corona suburbial más allá de la cerca de los *fermiers généraux*

Entender las propuestas esbozadas por Hausmann, aquellas que comenzaron a materializarse a partir de 1853, significa, entre otras cosas, referirnos al proceso de ocupación espacial que afectó, con anterioridad, a la “corona suburbial”, proceso que se conformó, durante la Restauración y la Monarquía de Julio, más allá de la cerca de los *fermiers généraux*, y en la que dicha “cerca” ejerció un papel fundamental. Podemos decir, en este sentido, que es la citada “barrera fiscal” la que se alzó como “elemento urbano” de referencia ineludible para comprender las “reformas” emprendidas por Hausmann, en la medida en que contribuyó a la consolidación de un “espacio periférico” del que se requirió, años más tarde, su anexión para hacer efectivos los “trabajos públicos” vinculados a aquellas. Téngase en cuenta, como ya lo hemos comentado, que la idea de Hausmann pudo ser, muy bien, no tanto la reestructuración de los distritos centrales como la incorporación a la ciudad de París de aquel “espacio suburbial” que acogiese a los desplazados como víctimas de la destrucción a la que fueron sometidos dichos distritos, sin olvidar, naturalmente, su necesaria “puesta en valor” como “nuevo espacio urbanizable”. Una “corona suburbial” que ya estaba, prácticamente, formada cuando Hausmann irrumpe como prefecto del Sena, lo que nos puede hacer pensar que la anexión que programó, para que los municipios periféricos entrasen a formar parte de la ciudad de París, pudo estar condicionada por la realidad espacial que ya presentaba dicho “espacio suburbial”, sobre todo, por las potencialidades económico-espaciales hacia las que apuntaba. De ahí, la importancia que adquiere este hecho, anterior, decimos, a los trabajos públicos emprendidos por Hausmann, para entender lo concreto de sus reformas, su específica razón de ser.

En general, podemos decir que, hasta la llegada de Hausmann, estamos asistiendo a la separación, a manera de una lejanía original, entre el “París central”, la “ciudad construida”, y su “periferia rural”. Es en esta periferia donde se encuentran los municipios que, años más tarde, serán anexionados¹⁷⁵. Estos alrededores de París, aunque dan la apariencia de una uniformidad funcional, expresando una estructura económica esencialmente agrícola, desarrollan

174 La Ley de Anexión se votó el 26 de mayo y fue firmada el 26 de junio de 1859. Fue promulgada el 3 de noviembre, surtiendo sus efectos el 1 de enero de 1860. Según las Memorias de Rambuteau, prefecto del Departamento del Sena entre 1833 y 1848, “...la anexión de los municipios situados entre las dos murallas fue reclamada por el Consejo Municipal, pero jamás fue consentida”. Ver Jean des Cars y Pierre Pinon, “L’Annexion des Communes Périphériques”, en *Paris-Hausmann*, París, Picard, 1991.

175 Ver el plano “*París, ses faubourgs et ses environs où se trouve le détail des villages, châteaux, grands chemins pavez et outres, des hauteurs, bois, vignes, terres et prés levés géométriquement par le sieur Roussel*”, 1730, Archives nationales, service des cartes e plans, cote: NI, Seine 55. La diferencia entre el París-Ciudad y su “espacio suburbial”, por otro lado, se aprecia en el Plano de Delagrè, “*Carte topographique des environs de Paris*”, levantado en 1730.

una vida en estrecha dependencia con la ciudad de la que constituyen un complemento natural. Dependencia que se manifiesta, entre otras cosas, en el hecho que más de veinte “censos eclesiásticos”, de abadías, hospitales, de cabildos de iglesias parisinas, etc., se reparten los beneficios derivados del uso que se hacía de sus propiedades en la mayor parte de la “corona”. Dichas instituciones, por su parte, ante la necesidad de controlar las “rentas” que percibían, disponían de los “levantamientos” correspondientes, lo que se traduce en una riqueza cartográfica que nos permite conocer el sistema parcelario existente por entonces. La cartografía de estos diferentes feudos es la única que nos da noticias del reparto de propiedad de esta periferia¹⁷⁶.

La construcción de la cerca de los *fermiers généraux*¹⁷⁷ constituyó un acontecimiento de suma importancia de cara a la formación de una “periferia suburbial”, la que será anexionada en 1860. La materialización espacial de esta “periferia” se llevó a cabo sobre la base física de un “parcelario rural” existente. Se puede decir, en este sentido, que dicho parcelario, sin apenas transformaciones que modificasen su estructura general originaria, tan sólo procediéndose a su subdivisión y manteniendo la estructura viaria heredada, es reconocible al final del proceso. Lo que quiere decir que dicha “corona suburbial” descansa sobre un sistema parcelario que es herencia directa del entramado rural que está en su origen¹⁷⁸.

La cerca de los fermiers généraux como límite en origen que segregaba, y controlaba, una economía suburbial-rural

La cerca de los *fermiers généraux* delimitó la ciudad de París entre 1790 y 1860. Fue en 1784, como nos dice Rouleau, cuando se comenzó a tener conciencia, por parte de los poderes reales, del agravamiento inquietante del déficit público. Ante este hecho, el rey decide recaudar, a través de los arbitrios exigidos a las mercancías que entraban en París, recursos suplementarios, aumentando, incluso, su cuantía para que resultasen más onerosos. Se trataba, también, de asegurar su percepción impidiendo el fraude. La cuestión que se planteaba, ante este hecho, era cómo combatir este fraude, mucho más cuando la ciudad estaba

176 Para el estudio-conocimiento de esta “corona suburbial” de París, nos hemos servido del espléndido libro de Bernard Rouleau, *Villages et faubourgs de l'ancien Paris. Histoire d'un espace urbaine*, París, Éditions du Seuil, 1985. Hemos seguido, con fidelidad, este texto ya que nos ha parecido de un valor extraordinario a la hora de analizar el espacio periférico donde se asentaban, por entonces, los “suburbios” que serían anexionados por voluntad de Haussmann. Dejamos constancia de nuestro débito con este estudio, lo que, naturalmente, le resta originalidad al análisis que realizamos, bien entendido que nuestro objetivo no es, en exclusiva, el conocimiento del “suburbio”, tal y como lo hace Rouleau, sino una interpretación de París en su conjunto.

177 Se trataba de una “barrera fiscal” que gravaba las mercancías que entraban en París. En 1784, las autoridades monárquicas comienzan a inquietarse por el agravamiento del déficit público, apostándose por un control aduanero que controlase las mercancías que llegaban a la ciudad. Un primer plan fue presentado al Rey por parte de los *fermiers généraux*, compañías encargadas, en Francia, de recaudar los impuestos. El plano de dicha “barrera” fue elaborado por Lavoisier, químico de reconocido nombre, aunque vinculado con la institución Ferme Générale. La decisión de construir dicha “barrera” fue tomada el 23 de febrero de 1785.

178 Esta es una de la tesis fundamentales que se extrae del libro citado de Rouleau.

creciendo de manera irregular, casi incontrolable. El régimen fiscal vigente, según una declaración de 1743 citada por Rouleau, exigía percibir tasas “..*sobre las mercancías que entran en la ciudad, faubourgs y banlieue de París que son destinadas para el consumo de la burguesía de la citada ciudad*”. “Banlieue” parisina que estaba sometida a un régimen especial, tanto desde un punto de vista fiscal, como militar y policiaco. Conocemos los derechos de entrada que se exigían a través de la memoria redactada, en 1788, por J. B. Darigrand¹⁷⁹. Al estar establecida la relación de mercancías que estaban sometidas al pago de estas tasas, tenemos idea, también, del flujo económico que se desarrollaba. Dicho flujo tenía su origen, entre otras razones, en la importante producción agrícola que generaba, antes, incluso, de 1780, el cultivo de hortalizas, cultivo que se localizaba en las tierras próximas a la ciudad, a lo largo de los bulevares que rodeaban la orilla derecha, desde la Bastilla hasta la Madeleine, tierras que “... *tenait ainsi son nom des marais qui occupaient le bras mort de la Seine (quartier du Marais...)*”¹⁸⁰. Las industrias de transformación, sin embargo, apenas hacían acto de presencia, allá por la mitad del siglo XVIII, en el conjunto de la corona suburbial.

El trazado de la cerca de los *fermiers généraux* se atribuye a Lavoisier¹⁸¹, tomándose la decisión de construirla el 23 de febrero de 1785. Su inauguración oficial tuvo lugar el 19 de junio de 1790, con sus 56 puertas, o fielatos. El trazado de conjunto se concreta, en el París de hoy día, por una cintura casi continua de bulevares de 25 kilómetros de largo y de unos 40 metros de ancho. El relieve, la extensión de la zona construida y la red de vías de agua fueron los principales elementos, si no los determinantes, de su trazado.

Rouleau hace hincapié en el hecho que la barrera de los *fermiers généraux* tuvo un efecto catalizador en el espacio urbano de París, atrayendo, y estableciéndose, más allá de la misma, una zona de animación hasta entonces desconocida. Este límite va a marcar, a su vez, distintas maneras de entender la actividad y la vida urbana a ambos lados de la misma. En la periferia exterior, todo se va a urbanizar rápidamente. Durante el Imperio, pero, sobre todo, durante la Restauración, numerosos establecimientos de placer, restaurantes, merenderos, etc., van a abrir sus puertas. Esta urbanización periférica se va a desarrollar, sobre todo, después de 1825. Documentos cartográficos, como la Carte de Chasses, 1807, muestran que los “bulevares” han impulsado una urbanización radial adoptando la forma de un desarrollo de aglomeraciones suburbanas en dirección a las puertas de la cerca. Los “bulevares” han jugado, en la formación del espacio parisino, en

179 Antiguo abogado del Parlamento, que publicó la *Mémoire pour les habitants de la Banlieue de Paris*, 1788, para ayudarles en la redacción de los cuadernos de quejas.

180 J. G. Moreau y J. J. Daverne, *Manuel pratique de la culture maraîchère de Paris*, París, Bouchard-Huzard, 1870. Citado por Rouleau, *op. cit.*

181 Considerado como el padre de la química moderna, nació el 26 de agosto, de 1743, en París, y murió guillotinado el 8 de mayo de 1790. En 1770 accede al cargo de “Fermier Général”, formando parte del Consejo de Administración de la Compañía privada a la que el Rey delegó el monopolio de la recaudación de impuestos. Para ello, dispuso de una balanza muy precisa con la que detectar los fraudes en el peso de las mercancías que entraban en París, balanza que utilizó, también, para pesos moleculares relacionados con sus investigaciones.



Figura 4.4. Dibujo de Daumier (1860).

este sentido, un papel canalizador que concierne, también, a la circulación. Estos “boulevares” van a ser, incluso, después de 1860, la única vía de comunicación entre las aglomeraciones de la pequeña “banlieue”.

La creación de la cerca de los *fermiers généraux*, según Rouleau, nos permite medir el carácter de complementariedad y de dependencia que une a la ciudad de París con su corona suburbial. Sus efectos, a propósito de la génesis de un “espacio suburbial periférico”, se manifiestan en la medida en que, al establecerse límites que permiten comportamientos diferentes a ambos lados de los mismos, consolidan realidades espaciales que deben su origen al hecho de no permitir en una de ellas lo que sí está establecido en la otra. De esta forma, las actividades no permitidas en el “París Central” encuentran su válvula de escape en aquel otro espacio, la “corona suburbial”, localizado más allá de la cerca de los *fermiers généraux*, donde la permisividad es mayor, o donde las restricciones no son tan estrictas como en la “ciudad central”. Es así como se va materializando un espacio que, al ir adquiriendo con el tiempo, un “valor” que comienza a ser considerado un complemento imprescindible en el proceso de transformación de dicha “ciudad central”, su anexión resultará, por ello, inevitable. Este nuevo espacio va a jugar un papel importante como reserva de materiales de construcción, que

serán muy utilizados hasta 1860, y como proveedor de una reserva importante de mano de obra, sobre todo, de aquella población ocupada en los trabajos agrícolas o en la explotación del subsuelo que, una vez excedente, encontrará empleo, sobre todo, en tareas domésticas para familias burguesas parisinas.

La “corona suburbial” como resultado de un proceso urbanizador espontáneo, no programado

Una de las características del proceso de urbanización desarrollado, en la “corona suburbial”, entre 1830 y 1840, es que no estaba acompañada, como en nuestros días, de una operación de viabilidad. El desarrollo urbano se emprende, si no al azar, al menos, sin equipamientos, sin infraestructuras. Es en este sentido como se puede decir que una gran parte de esta “corona” presentará, después de la anexión, una situación propia de lugar sub-equipado, desprovisto de infraestructuras y servicios. No así de “vida urbana”, es decir, de un “espacio social” que, aunque se ha desarrollado en el marco de una rigurosa espontaneidad, está poseído de valores colectivos que lo hacen merecedor de estimación para ser incorporado, anexionado, a la ciudad de París. Todo ello, a pesar, o por razones que descansan en esa continuidad desarrollada entre el parcelario rural pre-existente y las nuevas formas de ocupación del mismo, lo que constituye una de las tesis más destacadas del estudio de Rouleau. Se quiere decir con ello que ha sido el parcelario rural original el que ha canalizado las nuevas formas de ocupación del espacio, las que califica de espontáneas, en la medida en que han ejercido como generatrices de un nuevo parcelario procedente de la subdivisión del antiguo.

No otra cosa vamos a observar en los “grandes trabajos” emprendido por Haussmann en los distritos centrales, en los que las nuevas aperturas viarias van a estar sometidas, en cierta manera, a la lógica que emana del parcelario medieval del que se parte. En los barrios centrales, por tanto, y a partir de 1853, que es cuando Haussmann inicia su experiencia parisina, se van a producir desarrollos urbanos semejantes a los observados en la periferia suburbial, por lo que se refiere a los determinantes impuestos por parcelarios precedentes.

Una “corona” en continuo crecimiento demográfico

En la formación de esta “corona suburbial” entran en juego una serie de razones que son ajenas, al menos, independientes, del pensamiento que, años más tarde, condujo las reformas que afectaron a las zonas centrales de París. Se trata, en sus inicios, de un “espacio rural” que protagonizó, aunque no de manera homogénea, un aumento demográfico importante. Estamos hablando de una concentración paulatina de población en los antiguos asentamientos rurales que rodeaban a la ciudad de París. Entre 1831 y 1856, en efecto, dicha “corona suburbial” aumentó su población de 75.574 a 364.257 habitantes. El municipio que más creció fue La Chapelle, que pasó de 3259 a 33.449 habitantes. Grenelle, por su parte, pasó de 1668 a 14.863 habitantes; La Villete, de 4940 a 30.287; Belleville, que era el que

contaba con más población en origen, unos 9699 habitantes, engrosó esta cifra hasta alcanzar los 57.699. El municipio que menos creció fue Auteuil, que pasó de 3742 a 6343. Dicho crecimiento demográfico se efectúa por sectores, es decir, que no se produce, en iguales proporciones, a lo largo y ancho de esta “corona suburbial”, provocando, eso sí, en su conjunto, modificaciones profundas en las estructuras socio-espaciales y en la antigua repartición funcional de la citada “corona”. En esta distribución-concentración demográfica, es en su sector Norte, en la orilla derecha del Sena, donde se producen los aumentos demográficos más destacados. La masiva progresión demográfica de los años 1840-50 se va a concentrar, en este sentido, sobre sectores precisos, en lugar de procederse a una urbanización regular y homogénea. Urbanización que será más importante a lo largo de los boulevares. Se trata, además, de un hábitat vinculado a categorías sociales de un nivel de vida bastante bajo, cuya consolidación como tal va a estar garantizada por el papel que jugó como espacio de acogida gracias a la aportación de la clase obrera expulsada tras los trabajos públicos de Haussmann.

Si el aumento de población constituye un factor importante, como referente para entender las mutaciones que protagonizó el primitivo “espacio rural” que bordeaba a París, no menos lo es aquel otro que tiene que ver con los cambios acaecidos en su “estructura parcelaria”, los cuales fueron impulsados por la adopción de nuevos modos de asentamientos, de concebir, en suma, el “hábitat” residencial, sin olvidar la irrupción, en dicho espacio, de actividades económicas vinculadas con la industria. Se está produciendo, en ese sentido, un cambio radical en la manera de entender el “parcelario rural” existente para adaptarlo a las nuevas necesidades que surgen con respecto al nuevo papel que se le está asignando al antiguo “espacio rural”. Es de destacar, en este sentido, la creación de estaciones y líneas férreas en la razón de ser de estas mutaciones espaciales.

Las vías férreas, en efecto, van a impulsar la aparición de barrios de mano de obra industrial, sobre todo, en Bercy, La Chapelle. Las formas de hábitat y de ocupación de suelo que resultan son “immeubles de rapport”, “viviendas en renta” sin confort, tal y como los describe Zola en *La Taberna*¹⁸², implantadas

182 “Gervaise quiso esperar en la calle. Pero no pudo resistir el adentrarse por el pórtico hasta llegar a la portería, que estaba a la derecha. Y ahí, en el umbral, miró otra vez hacia arriba. Las fachadas del interior, cuatro fachadas regulares que cerraban el amplio patio, tenían seis alturas. Eran paredes grises, roídas por una lepra amarilla, con manchas estriadas por el goteo de los techos que se elevaban lisas desde el suelo hasta el tejado de pizarra, sin cornisas; sólo los canalones de bajada se acodillaban en los pisos, donde las cajas abiertas de los vertederos formaban manchas con su hierro herrumbroso. Las ventanas, sin persianas, dejaban al descubierto sus cristales de un verde grisáceo como agua turbia. De algunas, abiertas, colgaban colchones de cuadros azules que se estaban ventilando; delante de otras, en unas cuerdas tensas, se secaba la ropa, la colada de una casa, camisas de hombre, camisones de mujer, calzones de niños; había en una ventana del tercer piso un pañal sucio. De arriba abajo, las viviendas demasiado pequeñas, reventaban hacia fuera, sacando a relucir su miseria por todas las rendijas. En el patio, en cada fachada, había una puerta alta y estrecha, sin molduras, empotrada en el yeso, que se abría a un vestíbulo agrietado, al fondo del cual empezaban los mugrientos peldaños de una escalera con pasamanos de hierro; y había cuatro escaleras, todas iguales, señaladas con las cuatro primeras letras del alfabeto pintadas en la pared. Las plantas bajas se habían habilitado para unos inmensos talleres, cerrados por vidrieras negras de polvo: la forja del cerrajero llameaba; se oía más lejos el cepillo de un carpintero; y, cerca de la portería, salía a borbotones de una tintorería ese arroyuelo de un rosa pálido que atravesaba el pórtico. Ensuciado por charcos de agua teñida, virutas, carbonilla, con hierba en los bordes y

sobre parcelas bastante pequeñas. Se está lejos de aquel hábitat aún rural con sus casas de dos niveles, esas casas aún numerosas en la mayor parte de las pequeñas aglomeraciones francesas, y que constituyen lo esencial de los viejos centros de las villas de mitad del XIX.

Destacar, por tanto, cómo se va creando un “mundo urbano” más allá del límite de la barrera de los *fermiers généraux*¹⁸³, y cómo las preocupaciones napoleónicas no sobrepasan dicha frontera. De hecho, la propuesta para transformar París que presentó Luis Napoleón Bonaparte a Haussmann cuando este se incorpora a la Prefectura de París no contempla la “nueva ciudad” más allá de los límites de la citada barrera. La tesis a plantear, en este sentido, es que se sigue concibiendo la ciudad de París como un mundo cerrado, al margen de lo que estaba sucediendo en sus espacios periféricos, siguiendo, en suma, comportamientos propios del Antiguo Régimen. La única diferencia es que, a pesar de ser ignorado el territorio exterior a dicha barrera, su proceso de urbanización, sobre todo, durante la Monarquía de Julio, fue muy importante, marcándose un punto de inflexión por lo que se refiera al carácter agrícola-industrial que, hasta entonces, distinguía a dicho territorio.

Como resumen, por tanto, podemos argumentar, siguiendo a Rouleau, el carácter esencialmente agrícola que hacía de la “corona suburbial periférica” no otra cosa que un “espacio exterior” que se distinguía de la ciudad propiamente dicha, a pesar de la profunda complementariedad que las unía. ¿Cuál era la estructura de las pequeñas ciudades allí presentes? ¿Qué herencia han dejado en el espacio parisino? ¿Cuál era su función? ¿Tenían, cada una de ellas, un carácter particular? ¿Cuál era la estructura del uso del suelo en cada parroquia, su vida económica en general? ¿Cuáles eran los caracteres, situación y vida, de los habitantes de estos barrios periféricos del París de hoy día?

Grandes preguntas para un debate, en el que habría que tener en cuenta algo que se suele olvidar, que si los estudios que se han hecho, hasta ahora, con el objetivo de explicar estas situaciones, han sido muy numerosos, más raros han sido, como observa Rouleau, aquellos que han tratado de identificar los fundamentos históricos de esta “corona”, atendiendo a cuestiones demográficas y económicas, sobre las cuales se ha ido formando, poco a poco, el espacio urbano.

entre las piedras sueltas, el patio se llenaba de una claridad cruda, como cortada en dos por la línea donde terminaba el sol. En el lado de la sombra, alrededor del caño, cuya espita mantenía en el suelo continuamente la humedad, tres polluelos picoteaban, buscando lombrices, con las patas llenas de gallinaza. Y Gervaise paseaba lentamente la mirada, la bajaba del sexto piso al suelo y la volvía a levantar, sorprendida por esta enormidad y sintiéndose en el centro de un órgano vivo, en el corazón de una ciudad. Esta casa despertaba su interés, como si tuviese ante ella una persona gigantesca”.

183 En una nota anterior ya se ha comentado que la decisión de construir dicha “barrera” fue tomada el 23 de febrero de 1785.

La Anexión

En un cuadro, pintado al óleo, obra del artista Adolphe Yvon¹⁸⁴, que se encuentra en el Museo Carnavalet de París y, en otra versión, del mismo autor, que se encuentra en el Ayuntamiento, se representa el momento en el que el Emperador escenifica la entrega, al prefecto Haussmann, del decreto que hace oficial la anexión de los municipios periféricos a la ciudad de París. Tal fue la importancia de dicha decisión que mereció ser representada, pictóricamente, para recordarla como un hecho fundamental, incluso, trascendental, en la historia de París.

Anexión que no fue pensada, únicamente, por Haussmann, sino que se remonta a muchos años atrás, cuando comenzaron a ponerse en evidencia, al menos, las ventajas de las que, decían, disfrutaban los habitantes de los suburbios sin hacer frente a las cargas fiscales que pesaban sobre los parisinos propiamente dichos. Contradicción que se superaría, aunque, por entonces, aún no se pensaba, imaginando un París que se extendiese, mediante su anexión, por los suburbios periféricos.

En un escrito de Napoleón Bonaparte al prefecto Frochot¹⁸⁵, en efecto, se decía que *“...los bienes de consumo deben ser caros en la capital. En caso contrario, los artesanos y productores agrícolas de provincias acudirán a la capital para abastecerse y nuestra ciudad de lujo se convertirá en una ciudad obrera. En un siglo tendremos una clase social necesitada de un millón de personas. Mézclelos con algunos intrigantes y ambiciosos y la corona de Francia estará sobre el Vesubio”*. Algo similar pensó, años más tarde, el prefecto Chabrol¹⁸⁶, cuando se dirigió a Carlos X en los siguientes términos: *“Vuestros prefectos de Policía bloquean la capital por un cinturón de fábricas. Señor, ese será el cordón que la estrangulará un día”*.

Cuando llega Haussmann a París, en calidad de prefecto de la ciudad, hacia 1853, el Departamento del Sena contaba, tan sólo, con dos grandes distritos, “arrondissements”, el de Saint-Denis y el de Sceaux, conformando un total de 20 ayuntamientos, algunos de los cuales se encontraban fuera de la cerca de los *fermiers généraux*, pero dentro de la, por entonces, la última muralla de París¹⁸⁷. Es, precisamente, la zona comprendida entre estas dos “cercas” la que será objeto de anexión, un sector rodeando París que cubría unas 3800 hectáreas y estaba habitado por 350.000 habitantes. Dicha “corona entre-murallas” se conformó en la medida en que, hacia 1840, y bajo el reinado de Luis Felipe, se declara de “utilidad pública” la construcción de la última muralla de París. Es así como París dispuso de dos líneas de amurallamiento durante casi veinte años, lo que sirvió,

184 Pintor francés, 1817-1893.

185 Nicolás Frochot (1761-1828) fue nombrado Prefecto de París por Napoleón Bonaparte, cargo que ejerció entre 1800 y 1812.

186 Gaspard de Chabrol (1773-1843) fue nombrado Prefecto de París por Napoleón Bonaparte, cargo que ejerció entre 1812 y 1836.

187 Se trata de la Muralla construida, entre 1841 y 1844, por orden del Primer Ministro Adolphe Thiers, en tiempos de Luis Felipe de Orleans.

entre otras cosas, para definir el espacio a anexionar, no tanto, como ya hemos visto, el proceso de producción espacial del suburbio.

Esta “corona suburbial” va a servir, entre otras cosas, para hacer posible la “acogida”, por expulsión de su lugares de origen, de la población popular del centro de París, aquella que se vio obligada a abandonar sus viviendas por efecto de las grandes transformaciones, “trabajos públicos”, emprendidos por los prefectos que precedieron a Haussmann, aunque fue con este último cuando dichas “transformaciones” adquirieron un sesgo más destacado.

En un trabajo realizado por M. Jules de Lamarque¹⁸⁸, citado por Gérard-Noël Lameyre¹⁸⁹, nos dice, a propósito de lo que sucedió en el suburbio periférico de Vaugirard, que, en 1842, contaba con 12.000 habitantes, aumentando hasta 30.000 en 1859. *“Este aumento, nos dice, es consecuencia de las demoliciones colosales que han tenido lugar en París... la población que se concentraba en los bloques de casas del centro ha fluido hacia los suburbios... familias enteras sin recursos, sin ropa y sin pan, tiene que buscar un asilo en los suburbios donde llegan en un estado tal que perecerían de hambre si la caridad privada o la beneficencia pública no les ayudara”*.

La anexión, realmente, y como argumenta Lameyre, *“...es un acto político...”*, con el que *“...el Imperio quiere expresar su voluntad de dar al Estado los poderes necesarios sobre los territorios anexionados para actuar sobre ellos”*¹⁹⁰. Es un hecho a destacar, en este sentido, como ya hemos comentado, el aumento de población que protagonizaron los suburbios parisinos, sobre todo, a partir de 1841. El ministro del Interior, por entonces Delangle, señaló que si en ese año la población total de esta “corona suburbial” era de unos 114.315 habitantes, hacia 1859 alcanzó la cifra de 351.596. Estos territorios suburbanos, tal y como los hemos indicado, siguiendo los argumentos de Rouleau, fueron objeto de un proceso de ocupación espacial intenso, tanto por lo que se refiere a la residencia, complejos industriales, infraestructuras, actividades de ocio, viviendas de recreo, etc., como a todo lo que tiene que ver, y se expresa, por efecto de colonización de un espacio que se produce más allá de las “barrières”, aprovechando rutas imperiales existentes, a lo largo de los caminos vecinales, sobre el “boulevard exterior”, etc. Y todo ello, según declaraba Delangle, sin otra regla que la conveniencia de cada uno, sin ningún cuidado de lo que pudiera existir del otro lado del obstáculo infranqueable del muro de los *fermiers généraux*.

Fue en 1856 cuando Haussmann nombra una “Comisión de Circunscripciones Administrativas” para comenzar a pensar en la forma de llevar a cabo la anexión de determinados municipios periféricos. No se planteó, al principio, una anexión general de toda la periferia, pensándose, inicialmente, en el sector del Bois de Bologne, sede central de la industria de los lavaderos, donde los terrenos se habían duplicado en dos años, no permitiéndose, en dicho sector, otros establecimientos que casas de campo. Haussmann se quejaba

188 Jules de Lamarque, *Vaugirard en 1859*, París, 1859.

189 En su obra *“Haussmann, Prefet de Paris”*, París, Flammarion, 1958.

190 Gérard-Noël Lameyre, *Haussmann, Prefec de Paris... cit.*

de los inconvenientes derivados de las construcciones que, constantemente, aparecían en los bordes de las “vías comunales”, expresándose, además, como aglomeraciones independientes: *“...verdaderos parásitos, decía, que viven de la vida de estas villas, sin soportar las cargas, que despueblan barrios vecinos, ya que son incapaces de impulsar su propio desarrollo...”*.

Las declaraciones de Haussmann denunciando todos estos procesos fueron constantes. De ellas se deduce una preocupación por el hecho de detectar una cierta desigualdad por lo que se refería, según el prefecto, a las ventajas, sobre todo, fiscales, de unos, los habitantes de los arrabales, frente a las “desventajas” de los parisinos, sin considerar, eso sí, las diferencias de clase que los alejaban. Haussmann, sin embargo, no tuvo en cuenta que las “ventajas” de los que vivían en los “suburbios”, que eran los más pobres, si bien afectaban a hipotéticos “privilegios” derivados del hecho de evitar el pago de determinados impuestos, que sí pagaban los parisinos, pudiera ser el “precio” al que tenían que hacer frente por permitir la “exclusión” de aquellos que estaban marginados en los suburbios. Pero, las razones de sus proclamas no eran más que el recorrido ideológico por el que apostó para convencer, e implicar en esa “anexión”, a los que se iban a beneficiar de ella, es decir, propietarios, banqueros, promotores, especuladores, etc. Las razones de la “anexión” no eran acabar con esa presunta “desigualdad” que denunciaba, sino conformar ese “gran París” que tanto deseaban los grandes propietarios de suelo.

En la memoria que presentó Haussmann, en 1859, al Consejo Municipal, se dejan ver estas contradicciones: *“No es admisible, decía, que la capital de Francia esté compuesta de una parte central, administrada unitariamente, sometida a cierto régimen financiero, que asegura convenientemente sus servicios municipales, abierta y relacionada con un buen sistema de vías públicas, protegida por una policía vigilante, y de una zona exterior, fraccionada legalmente en 18 ayuntamientos, o fracciones de ayuntamientos, abandonados a otras tantas administraciones locales, divididas por 18 peajes tan diversos como insuficientes, sin comunicaciones, bien entendido, sin una vigilancia eficaz”*. ¿No se esconde en este pensamiento la idea de hacer un París en el que se evite ese descontrol, apostando por una única administración que permita la tiranía de los grandes especuladores?

En ese mismo año 1859, Napoleón encarga a Delangle, ministro del Interior, una memoria sobre la oportunidad de proceder a la anexión. Esta operación, hay que tenerlo muy en cuenta, era inseparable de los trabajos de urbanismo que Haussmann pensaba realizar en el conjunto del espacio parisino, trabajos que tenían por objetivo, entre otras cosas, poner fin al fraccionamiento de la pequeña “banlieue” para llevar a cabo, en contrapartida, la idea del Gran París. Pero, por lo que se refiere más particularmente a la zona anexionada, la obra de Haussmann fue más una reforma administrativa que una operación de urbanismo. Durante los veinte o treinta años que precedieron a la “anexión”, esta “corona suburbial” sirvió de marco para emprender operaciones de lotificación, como en Grenelle o Batignolles, o para delimitar implantaciones de infraestructuras importantes, como la vía férrea de la estación de Montparnasse. Las comunas

suburbanas adquirieron, de esta manera, una autonomía que no es, solamente, de orden administrativo, sino psicológico. Haussmann es muy consciente de este papel psicológico de las comunas. En cualquier caso, Haussmann emprende una “nueva geografía”, pasando de los dos distritos con los que contaba París, antes de la anexión, a los veinte distritos y ochenta barrios.

Los preparativos de la anexión mostraron que cada una de las comunas suburbanas tenía su vida y sus intereses propios, en función de los cuales reaccionaron, de manera diferente, al proyecto de dicha anexión. Bajo la Monarquía de Julio, por ejemplo, las comunas del Este, caso de Belleville, Charonne, Ménilmontant, con sus poblaciones obreras a las puertas del mismo París, eran un peligro permanente para el gobierno. Lameyre hace notar, en este sentido, que una de las objeciones a la anexión estaba en las “...diferencias existentes entre los impuestos percibidos, en ‘les barrières’ de París, y aquellos otros que estaban sujetos a la zona suburbana”. De ahí que cierto sector de la población tenía “...fundamentada sobre esta diferencia, en las percepciones de los impuestos, el cálculo de su vida... una masa de obreros y de pequeños empleados buscaban en el suburbio una existencia económica y de trabajo. La anexión tuvo como consecuencia hacer emigrar a un gran cantidad de personas más allá de la zona militar”¹⁹¹.

Las consecuencias de la anexión no parecen haber entrañado efectos inmediatos sobre la población y las actividades de los nuevos distritos. Louis Chevalier¹⁹² afirmaba que se produjo un desplazamiento de las actividades más allá de la línea de “concesión”, “octroi”, en Vaugirard, después de 1875, y que las actividades industriales desaparecidas han sido reemplazadas por numerosos talleres¹⁹³. La población, también, aumentó, según Haussmann, en un 8%, entre 1860 y 1866, incluso un 31% en Saint-Denis, así como un 21% en Sceaux.

Los fundamentos del plan de París

El gran proyecto al que fue sometida la ciudad de París durante la prefectura de Haussmann ha sido objeto de múltiples interpretaciones, casi todas ellas interesadas en ofrecer un punto de vista más cercano a sus aspectos “morfológicos”, visuales-compositivos, que a aquellos otros que deberían haber puesto el acento no sólo en las consecuencias socio-espaciales derivadas del mismo, como en la adopción de presupuestos, sociales y económicos, como razón y punto de partida. Ni siquiera se han tenido en cuenta, en muchas de estas interpretaciones, los propios presupuestos de Haussmann, tal y como quedan expuestos en sus memorias. Bien entendido que estos presupuestos no suelen estar planteados con la claridad debida, ya que el prefecto, en un acto de afirmación ideológica, procedía a ocultar, o velar, lo que no era conveniente,

191 Gérard-Noël Lameyre, *Haussmann, Prefec de Paris...*, cit.

192 L. Chevalier, “La Formation de la population parisienne au XIX siècle”, en INED, *Travaux et Documents*, nº 10 (París, PUF, 1950).

193 A. Cochin, *Paris, sa population, son industrie*, París, 1864.

lo que no debería evitar deducir de ellos aquello que, realmente, soslayan de manera consciente.

Transformar el centro para poner en valor los “espacios periféricos”

Cuando Haussmann plantea, por ejemplo, la apertura del Boulevard Sébastopol, la justifica diciendo que “...*el Boulevard Sébastopol... ejerce como terminación completa de la calle Rivoli, por cortar en cruz, de Norte a Sur y de Oeste a Este, la mitad de la Ville, y poner en comunicación casi directa sus límites extremos a los cuatro puntos cardinales: la Barrière de la Villette y la Barrière d’Enfer, en un sentido; las Plazas de L’Etoile y de Trône, en el otro*”¹⁹⁴, está proponiendo algo más que una “apertura” individualizada, haciendo responsable al Boulevard Sébastopol, por el contrario, de un proceso de estructuración del “centro” de París, en la medida en que lo comunica con el resto de la ciudad en todas direcciones. Esta interpretación no la evita Haussmann, todo lo contrario. En lo que no se entromete es en las consecuencias sociales de la misma, aunque reconoce los “desalojos”, argumentando, en su favor, que las nuevas residencias que se edifican son mucho más numerosas, restándole importancia, eso sí, a la nueva localización de las mismas, la mayoría de las cuales contribuyan a engrosar los espacios periféricos.

Y, ¿para qué esta comunicación? ¿Se trata, simplemente, de aligerar el tráfico rodado, de poner énfasis, para resolverlos, en los problemas derivados de la circulación? Si complementamos estas preocupaciones de Haussmann por la “comunicación entre partes”, con el empeño que pone en el hecho de que con sus “trabajos públicos” ha facilitado un proceso de construcción inmobiliario periférico de largo alcance, todo queda mejor aclarado. “*Yo he probado, decía Haussmann, que las construcciones y las creaciones de alojamientos, las más numerosas, tuvieron lugar en los arrondissements menos ricos, sobre terrenos no construidos, vacíos, situados en la extremidades de la ciudad, aseguibles, comunicados, por aperturas viarias que venían del centro a la circunferencia, cuya apertura fue tan criticada*”¹⁹⁵. A lo que añade que “...*los más importantes trabajos emprendidos, desde 1853 a 1859, habían tenido lugar en la Zona Suburbana, entre la línea de fortificaciones y el Muro d’Octroi*”. Por tanto, no debemos dejarnos llevar, únicamente, por las “aperturas viarias” en sí, sino por los efectos que producen, por la instrumentalización de que son objeto. No es lo fundamental el sesgo morfológico de las mismas, su “componente formal-compositiva”, como su capacidad para “poner en valor” el suelo que atraviesan.

Posiblemente, haya sido el filósofo Henri Lefebvre quien más énfasis ha puesto en desenmascarar las intenciones de Haussmann, deduciendo, a propósito de

194 *Mémoires du Baron Haussmann* (III, Grands Travaux de Paris), París, Victor Havard Editeur (168, Boulevard Saint-Germain), 1893. Capítulo Primero, “Le Plan de Paris”.

195 *Mémoires du Baron Haussmann* (II, Préfecture de la Seine), París, Victor Havard Editeur (168, Boulevard Saint-Germain), 1890. Capítulo XVIII, “Le Département de la Seine. División Administrativa del suelo. La población. Los Arrondissements fuera de París. La propiedad construida. La cuestión de la vivienda”.

las consecuencias de la implementación de los “trabajos públicos”, las razones ocultas que los asistían. Lefebvre insiste en las consecuencias sociales derivadas de los “trabajos públicos”, prestando especial atención al desplazamiento social que, por desposesión de sus alojamientos originarios y sus formas de vida, afectaron, sobre todo, a las clases sociales populares. *“Los campesinos, nos dice Lefebvre, acuden, se instalan alrededor de las ‘barreras’, las puertas, la periferia inmediata. Antiguos obreros, de los oficios artesanos, y nuevos proletarios penetran hasta el corazón de la ciudad, habitan en ínfimos alojamientos, pero también en casas de vecindad, en las que los pisos inferiores son ocupados por gente de posición holgada, y los superiores por obreros. En este ‘desorden’ los obreros amenazan a los ya instalados, peligro que las jornadas de junio de 1848 evidenciaron, y que sería confirmado por la Comuna. Se elabora, pues, una estrategia de clase, que apunta a la remodelación de la ciudad, prescindiendo de su realidad, de su vida propia. La vida de París adquiere su mayor intensidad entre 1848 y Haussmann: no la ‘vida parisina’, sino la vida urbana de la capital. Entonces entra en la literatura, en la poesía, con una pujanza y unas dimensiones gigantescas. Luego terminará”*¹⁹⁶.

Decíamos que se ha insistido, en demasía, a propósito de una interpretación morfológica, como única razón que subyace al proceso de transformación de la ciudad de París durante el siglo XIX. A ello ha contribuido, quizá, la magnificencia de la obra realizada, lo que ha podido ocultar las verdaderas razones que impulsaron a Haussmann a llevarla a cabo. Sin embargo, y esto hay que resaltarlo, no sitúa los aspectos morfológicos de sus “trabajos públicos” en el centro de su atención, orientando su propuesta hacia aquellos otros que hacen más hincapié, como hemos comentado, en favor de una “comunicación entre partes”, haciendo accesible el “centro renovado” con la nueva periferia anexionada. Del pensamiento de Haussmann no deducimos, sin embargo, con claridad, directamente, algo que es consustancial con los trabajos emprendidos, es decir, una “reestructuración socio-espacial” de la realidad geográfica parisina. Aunque esta “reestructuración” se vista, en ocasiones, con un ropaje que la presenta como una obra necesaria, objetivamente innegable, urbanísticamente incontestable, los datos que aporta Haussmann a propósito, sobre todo, de la magnitud inmobiliaria lograda y su relación con aquellas otras magnitudes de índole demográfica, revelan las contradicciones en las que incurre.

El pensamiento de Haussmann se muestra, en todo momento, muy claro al respecto. Ya lo hemos anotado en diversas ocasiones. Es muy relevante, en este sentido, la opinión que le merece el prefecto que le precedió, Berger, reseñada, como él lo denomina, en “mi primer día en París” como prefecto del Sena. Ese día, relatado en sus Memorias, tiene un encuentro con Berger, aproximadamente, en junio de 1853. Hablan de los conflictos que han tenido lugar entre el emperador y el Ayuntamiento a propósito de la extensión de los trabajos públicos que se pretendían llevar a cabo. Berger le dijo que él no tenía intenciones de imponer nuevas cargas fiscales a los consumidores de París, y ningún céntimo más para

196 Henri Lefebvre, *El Derecho a la Ciudad*, Barcelona, Península, 1969.

la contribuciones directas. Tasas sobre el suelo, puertas y ventanas, personal y mobiliario, patentes, etc., que no harían, insistía Berger, más que aumentar el descontento de la población. Haussmann pensaba que Berger era de la opinión que París había que administrarlo como si fuese un padre de familia, con unas reglas de constante economía, de prudente reserva, con una previsión de atesoramiento que observa un rico particular en su vida privada. Aprueba esta postura, aunque sólo aplicable en casos de extrema necesidad, pero aboga, sobre todo, por los créditos y otras figuras económicas que, sin poner en peligro las finanzas de los particulares, permitan llevar a cabo las grandes reformas que necesitaba París.

Pero, observa también, que su interlocutor no estaba convencido de la necesidad de transformar París, a pesar del aumento de población que estaba protagonizando. Conversación que, al final, le lleva al siguiente razonamiento: *“A fin de hacer accesibles y habitables los vastos espacios que permanecen improductivos sobre los extremos de la ciudad, se debería, en primer lugar, atravesar, de parte a parte, rompiendo, destripando, los barrios centrales, como ya se ha comenzado a hacer, continuando la calle Rivoli, del pasaje Delorme al Ayuntamiento; después, abriendo el Boulevard Sébastopol. Sería necesario terminar, dirigir, estas empresas, del Este al Oeste, acabando la calle Rivoli, del Ayuntamiento a la Plaza de la Bastilla, de manera que forme una gran avenida, no interrumpida, yendo de la Plaza de l’Etoile a la Plaza de Trône, por los Campos Elíseos, la calle Rivoli, la calle y el faubourg Saint-Antoine; y de Norte a Sur, prolongando el boulevard Strasbourg hasta el Sena, después, a través de la isla de la Cité y más allá del río, hasta la Barrière d’Enfer, para constituer, de esta manera, otra gran avenida cortando a la primera debajo de la plaza de Châtelet. Se debería a continuación dirigir sucesivas grandes, anchas, avenidas del centro de la ciudad hacia las otras partes de su circunferencia, cubiertas de terrenos vacantes, inabordables y sin valor, para cambiar allí el uso del suelo y atraer la industria de la edificación, siempre en busca de lotes favorables para la construcción”*¹⁹⁷. Reveladora declaración de principios, que no necesita más explicación para presentar un “plan” preciso que tenía por objetivo “transformar” una ciudad como París. En esta declaración encontramos una de las pocas explicaciones que delatan el papel de los “centros urbanos” en el proceso de transformación de la ciudad en su conjunto, en el papel que asume el “centro” en esa transformación. Haussmann nos quiere decir, y esto es algo que ha sido olvidado por la mayoría de los analistas que han estudiado París, que las transformaciones globales a las que se someten las ciudades parten de aquellas que protagonizan sus lugares centrales.

Y es a través de estas cómo es posible “poner en valor” nuevos territorios que asumen su condición de ámbitos periféricos como su razón de ser. Podríamos afirmar que el objetivo de Haussmann era, sobre todo, poner en marcha un proceso generalizado de “producción espacial” en el que el proceso

197 Haussmann, *Mémoires du Baron Haussmann* (II, Préfecture de la Seine), París, Victor Havard Editeur (168, Boulevard Saint-Germain), 1890. Capítulo II, “Ma Première Journée a Paris”.

inmobiliario a someter a los suelos periféricos vacantes era fundamental, siendo imprescindible, para ello, su conexión con el “centro”, para lo cual resultaba necesario la transformación de este a base de “grandes avenidas”, “grandes aperturas viarias”, que desplazasen, que dirigiesen, la “centralidad histórica” hacia los nuevos distritos carentes de ella. El efecto, sin embargo, era múltiple, ya que el proceso de producción inmobiliario puesto en marcha se alzaba como el mecanismo más preciso para proceder a una “reestructuración socio-espacial”, impulsando desalojos, desposesiones, migraciones internas forzadas, movimientos de población, que colocasen a cada clase social en el sitio que le correspondía. De esta forma, ese “centro” renovado, del que partían las nuevas vías que asomaban a la periferia, era asolado, reduciendo a cenizas su hábitat y sus formas de vida, para dar paso a aquellas otras identificadas con los intereses de las clases sociales que apoyaban el Imperio.¹⁹⁸

Nada mejor que el desgarro de Gervaise, protagonista de la novela de Zola, *La Taberna*, para ilustrarnos esta situación generada, en los barrios periféricos, por causa de esas “nuevas avenidas” que se asomaban a sus miserias: “...Ese año estaban cambiando completamente el barrio. Estaban abriendo los bulevares Magenta y Ornano, arrasando la vieja barrera Poissonnière y atravesando la ronda. Aquella parte de la ciudad resultaba difícil de reconocer. Habían derribado todo un lado de la calle Poissonnière. Ahora, desde la calle de la Goutte d’Or, se veía un claro enorme, un espacio aireado y soleado; y, en lugar de las casas en ruinas que habían estado tapando la vista por ese lado, se levantaba, en el bulevar Ornano, un verdadero monumento, una casa de seis pisos, esculpida como una iglesia, cuyas luminosas ventanas, adornadas con cortinas bordadas, hacían ostentación de riqueza. Esta casa, enteramente blanca, colocada justo enfrente de la calle, parecía arrojarle rayos de sol. Era incluso motivo de diarias discusiones entre Lantier y Poisson. El sombrerero no paraba de hablar de los derribos de París; acusaba al emperador de construir palacios por todas partes para que los obreros tuvieran que irse de la capital; y el guardia municipal, pálido

198 Este pensamiento, referido a la necesaria comunicación centro-periferia, haciendo de las “aperturas viarias centrales” una condición indispensable para poner en valor los “espacios periféricos”, se generaliza, en la época, como una práctica urbanística inapelable. Es lo que, con otras palabras, planteó Fernández de los Ríos para Madrid: “Madrid, nos dice, tiene barrios como el de Argüelles, Pozas, Salamanca y Atocha, condenados al aislamiento en rincones apartados, y necesita ponerlos en comunicación cómoda y directa con el centro; tiene inmensos terrenos cerrados y sin aprovechamiento alguno, como los corrales de las Salesas Nuevas, del Hospicio y el Salitre, y necesitan cruzarlos con calles que sirvan de prolongación a las que ahora van a morir en sus tapias; tiene vastísimas y magníficas posesiones completamente cerradas o baldías, como las de la Casa de Campo, la Moncloa, el Pardo y la Dehesa de Amaniel, y debe buscar, en esos terrenos, el desahogo de que ahora carece, el esparcimiento que falta a sus habitantes, el principio de la afición a la campiña, el comienzo de nuevos hábitos que lleven al vecindario a respirar el aire del campo en los días de descanso... “Los solares de Príncipe Pío, los Paules y la Orden Tercera, por ejemplo, valdrían un 50% más desde el momento en que se encuentren colocados en una magnífica calle llamada a tener 4500 metros de extensión...”; “...los terrenos de Moncloa y el Pardo, que yacen relegados y caso incultos, duplican su valor desde el momento en que la calle de San Marcial vaya en línea recta desde el teatro de la Plaza de Oriente, pasando por el barrio de Argüelles, y la Moncloa, hasta la Puerta de Hierro”. En A. Fernández de los Ríos, *El Futuro Madrid. Paseos mentales por la capital de España, tal cual es y tal cual debe dejarla transformada la revolución*, Madrid, Imprenta de la Biblioteca Universal Económica, 1868. Edición facsímil de Los Libros de la Frontera, Barcelona, 1975.

de ira, respondía que al contrario, el emperador pensaba más que nada en los obreros, que si hiciera falta devastaría París con tal de darles trabajo. A Gervaise también la tenían desasosegada aquellos embellecimientos que alteraban el oscuro rincón del arrabal al que estaba acostumbrada. Su desasosiego tenía que ver precisamente con que el barrio se embellecía en el momento en que ella se hundía en la ruina. A nadie le gusta que, cuando está en la miseria, le dé un rayo de sol en plena cara. Los días en que buscaba a Naná, le fastidiaba tener que pasar por encima de los materiales, patrullar a lo largo de las aceras en construcción y tropezar con las empalizadas. El hermoso monumento del bulevar la sacaba de sus casillas. Obras como esas eran para rameras como Naná”¹⁹⁹.

Ese interés de Haussmann por impulsar un proceso de producción espacio-residencial, que fortaleciese, sobre todo, y en sus aspectos cuantitativos, a la periferia, es algo en lo que insiste, una y otra vez, en sus memorias. “En 1859, nos dice, cuando se suprime el Muro D’Octroi, y se está decidiendo la anexión, la zona suburbana casi alcanzaba los 400.000 habitantes. El antiguo París, contaba, realmente, con 1.200.000, en una superficie de 3288 hectáreas”. Al contabilizar, por su parte, las casas demolidas, nos dice que “...durante los siete primeros años, de los 17 que he estado en el Ayuntamiento de París, el número de casas demolidas, en los doce arrondissements, se eleva a 4349, de las cuales 2236 por causas de expropiación, en vista de reconstrucciones fructíferas, totales o parciales. Durante el mismo periodo, 9617 casas nuevas, o reedificadas, dedicadas a residencias. Eso constituye una ganancia de 5268. Las 4349 desaparecidas, contenían 25.562 alojamientos, y las 9617 construcciones nuevas 58.207, lo que supone 32.645 nuevos alojamientos. De 15.373 casas desaparecidas, cuya mayoría ha sido demolida voluntariamente por sus propietarios, unos 91.991 alojamientos, nos encontramos con 34.160 casas edificadas, unos 215.104 alojamientos. En resumen, podemos decir que para el conjunto del periodo de 17 años, comprendidos entre 1852 y 1870, es decir, comenzando en 1853 y finalizando en 1869, para todo el Departamento, el resultado final es: 27.478 demoliciones; 102.487 construcciones o reconstrucciones”²⁰⁰.

Pero, de todas las nuevas construcciones de viviendas que se llevaron a cabo en el París de Haussmann destacan, por su cantidad, aquellas que se implantaron, decimos, en espacios periféricos. Según cálculos del propio Haussmann, en el París antiguo, entre 1852 y 1860, se demolieron 4349 edificios, llevándose a cabo la construcción posterior de 9617 nuevos edificios. En el París ampliado, por su parte, y entre 1860 y 1870, se demolieron 15.373 edificios, construyéndose en su lugar 34.160 nuevas edificaciones. Haussmann compara, asimismo, las demoliciones/construcciones que se llevaron a cabo en la “banlieue”, antes y después de la “anexión”, constatando que se demolieron, en dicha periferia, 3084 edificios, construyéndose 27.890 nuevas construcciones, todo ello, antes

199 Emile Zola, *La Taberna*, 1877. Edición española de Francisco Caudet, Madrid, Cátedra, 1986.

200 *Mémoires du Baron Haussmann* (II, Préfecture de la Seine), París, Victor Havard Editeur (168, Boulevard Saint-Germain), 1890. Capítulo XVIII, “Le Département de la Seine. División Administrativa del suelo. La población. Los Arrondissements fuera de París. La propiedad construida. La cuestión de la vivienda”.

de la “anexión”. Después de esta, fueron 4682 los edificios demolidos y 30.820 los construidos. Por tanto, según apreciaciones del propio Haussmann, es la periferia la que se vio beneficiada por la cantidad de nuevas viviendas que se construyeron, lo que confirma sus primeras hipótesis, es decir, “...hacer accesibles y habitables los vastos espacios que permanecen improductivos sobre los extremos de la ciudad”.

Otros análisis llevados a cabo, como el que nos aporta Lameyre, insisten en estos mismos argumentos. Según este autor, Haussmann había establecido, desde 1853 y con toda claridad, sus intenciones para con los sectores periféricos, es decir, “...dirigir sucesivamente amplias avenidas del centro de la ciudad, hacia otras partes de su circunferencia, cubiertas de terrenos vacantes, inabordables (de accesos) y sin valor, para cambiar allí los usos del suelo y atraer la industria de la edificación, en busca de lotes favorables a la construcción”.²⁰¹ El mismo Lameyre cita a Augusto Descauret, un funcionario del Ministerio del Interior, quien llegó a argumentar que “...Una administración previsora y prudente no puede combatir la crisis de los alquileres más que en la medida de los medios de que dispone, preparando, sobre todos los puntos de la ciudad, el mayor número posible de emplazamientos propios para recibir construcciones, abriendo numerosas comunicaciones del centro a la circunferencia, transformando, así, en terrenos a habitar espacios que están desiertos hasta entonces porque son inaccesibles”.

Resulta muy interesante, en este sentido, los análisis llevados a cabo por Sutcliffe²⁰², a propósito del impulso, y localización, de las nuevas construcciones residenciales en el París de Haussmann, y más allá del mismo, entre 1850 y 1870. Nos limitaremos, naturalmente, al periodo que recorre los años en los que Haussmann permaneció como prefecto del Sena. Argumenta Sutcliffe que las dificultades para construir dentro de los límites de la ciudad eran considerables, dada la escasez de terrenos que apenas proporcionaban las expropiaciones que se llevaron a cabo, aunque se pueda pensar que estas fueron muy numerosas. Por el contrario, fue mucho mayor el número de edificios construidos fuera de dichos límites.

Según Sutcliffe, el número de edificios, casas, que componían el Departamento del Sena, aumentaron, hasta 1861, de 62.400 a 81.540. Parece muy probable, por otra parte que cuando, en 1860, se ampliaron los límites hasta las fortificaciones de Thiers, se construyera el doble de edificios en el anillo anexionado que en el área de la ciudad antigua. A partir de 1863, la construcción comenzó a expansionarse de una forma nunca antes conocida en la antigua área de París, y en 1869 se superó la cifra de 1860, cuando se construyeron más de 4500 casas. Cifras proporcionadas por Sutcliffe que corroboran, sobre la base de un análisis científico, la tesis que estamos manteniendo, es decir, que el París de Haussmann responde más a un “proyecto de extensión” de su capacidad espacio-residencial,

201 Gérard-Noël Lameyre, *Haussmann, Préfet de Paris...*, cit. Cap. VI: “Haussmann et le Logement des Parisiens”.

202 A. Sutcliffe, *Ocaso y fracaso del Centro de París*, Barcelona, Gustavo Gili, 1973. Título original: *The autumn of central Paris. The defeat of town planning 1850-1970*, 1970.

que a su tan recurrido “embellecimiento”, a no ser que entendamos, por este último, la “cualificación”, hasta la exclusividad, de sus zonas centrales, haciendo de las transformaciones allí emprendidas el soporte del proceso de extensión emprendido.

Por otro lado, siguiendo el razonamiento de Sutcliffe, aunque los “trabajos públicos” emprendidos estimulaban la construcción, en especial, las “aperturas viarias”, en las zonas afectadas se comprobaba, al final, que el número de viviendas disminuía. Eso sí, se trataban, las nuevas viviendas construidas sobre los despojos de las demoliciones, de complejos residenciales más cómodos, es decir, de lujo. En Saint-Eustache, por ejemplo, en pleno centro de la orilla derecha, se demolieron, en 1850 y según Sutcliffe, 33 casas, construyéndose, en su lugar, tan sólo 25. En otro distrito central, el de Arcis, entre 1852 y 1855, se demolieron 293 casas, habiendo sido reemplazadas, hacia 1857, por tan sólo 37 nuevas casas.

Y si consideramos el conjunto del centro de la orilla derecha, Sutcliffe nos asegura que, durante la década de 1850, se llevaron a cabo unas 331 demoliciones, que fueron sustituidas por tan sólo 46 nuevas edificaciones. La proporción de la construcción en el centro de la ribera derecha, comparada con la de toda la ciudad, no alcanzó una cifra superior al 6,7%, mientras que a lo largo de 1860, 1865 y 1869, la proporción se hundió por debajo del 4%. Lo que le lleva a argumentar que en el centro de la ribera derecha, el número total de demoliciones fue mayor que el de los nuevos edificios, mientras que en el conjunto de la ciudad esta última cifra es el doble y muchas veces tres veces mayor.

La conclusión no puede ser más evidente. Cada vez se construían menos casas en el centro de la ribera derecha, y su número hubiera sido todavía menor de no haber sido por las numerosas demoliciones que llevaron a cabo.

La dirección técnica y el “plano” como materiales de trabajo imprescindibles

Para llevar a cabo la materialización real de los “trabajos públicos” emprendidos, desde el proyecto de los diferentes “trazados”, hasta su expresión final, Haussmann contó con un personaje fundamental para él, colaborador incondicional y sumiso, además de amigo personal, cuyo nombre apenas se menciona en los cientos de escritos que se han vertido sobre la ciudad de París. Nos estamos refiriendo a M. Deschamps, arquitecto *voyer*. Las palabras que dedica Haussmann a Deschamps, delatan la necesidad que de él tenía: *“En 1853 estaba encargado de la supervisión de los planes de alineaciones de las vías públicas de todo orden, con el título de Conservador del Plan de París. Aún no existía ningún plan de conjunto de la Ville, revestido de carácter oficial. Mi deseo era hacer de Deschamps mi auxiliar inmediato para la principal y más ardua de la gran obra de la que había asumido su carga: fijar, en primer lugar, todo el sistema de vías magistrales a trazar en París, para realizar el programa del Emperador, de las cuales el boulevard Strasbourg y las secciones, apenas abiertas, de la prolongación de la calle Rivoli, comprendida entre el Louvre y el Hôtel de Ville, no*

*eran más que especímenes; después, a medida que se ponía en marcha ese vasto programa, estudiar minuciosamente, en todos sus detalles, el trazado de cada sección; determinar sobre el lugar las propiedades a ocupar; en fin, apreciar su valor*²⁰³. Resaltamos, en esta loa que Haussmann hace de Deschamps, aquello de que “...aún no existía ningún plan de conjunto de la Ville”.

Emprender un “plan”, por tanto, era el objetivo, pero “un plan de conjunto”. Un “plan” ambicioso, en el que se contemplaba a París como una totalidad, lejos, por tanto, de aquellos planteamientos que concebían a esta ciudad, en el mejor de los casos, como suma de partes, al margen de su sentido como ámbito global. Para emprender esta empresa era imprescindible contar con una imagen precisa de esta totalidad, es decir, con un levantamiento geométrico-científico del plano de la ciudad. Y es aquí donde la figura de Deschamps cobra una importancia fundamental. Pero, también, en aquella otra tarea que obligaba a ser velador de un proceso que podría, como así sucedió, ser preso de una actividad especulativa que no se pudo, o no se quiso, controlar, consintiéndose a la vista de todos.

Hausmann, en efecto, era consciente que, hasta el momento en el que el proyecto de una vía estaba a punto de darse a conocer, era necesario tener su trazado preciso al abrigo de toda indiscreción, así como el perímetro de las expropiaciones. Con ello pretendía privar, a los especuladores, de los medios de que disponían para sacar provecho de estas situaciones, ya que el objetivo de estos era adelantarse a la ignorancia de los demás. Es lo que, en la obra de Balzac²⁰⁴, aconsejaba Claparon a Cesar Biroteau: “¡Métase usted en nuestros negocios! Déjese usted de vender pomadas y peines: mal asunto, malo. Esquilme al público, entre en la especulación. ¿La especulación? –preguntó el perfumista–. ¿Qué clase de comercio es ese? Es el comercio abstracto –contestó Claparon–, un comercio que se mantiene en secreto durante una decena de años, según dice el gran Nucingen, el Napoleón de las finanzas, y por el cual un hombre abarca la totalidad del importe de la operación, se queda con las ganancias antes de que existan... Una concepción gigantesca, un modo de poner la esperanza en copas iguales, en fin, una nueva cábala. Todavía no somos más de diez o doce personas las que estamos iniciadas en los secretos cabalísticos de estas magníficas combinaciones”.

También preocupaban a Haussmann los posibles fraudes que podrían cometer propietarios e inquilinos sin escrúpulos, al obtener una compensación exorbitante por parte de los jurados de expropiación, ya fuese porque estos eran excesivamente complacientes, o no se percibían del engaño del que eran objeto. Los mecanismos en los que se movían las expropiaciones conducían, incluso, aseguraban, un fraude anunciado. Es lo que denunciaba Zola, al poner al descubierto las prácticas especulativas de Saccad, personaje de “*La Jauría*”²⁰⁵:

203 *Mémoires du Baron Haussmann* (III, Grands Travaux de Paris), París, Victor Havard Editeur (168, Boulevard Saint-Germain), 1893. Capítulo Primero, “Le Plan de Paris”.

204 Honoré de Balzac, *Grandeza y decadencia de César Biroteau*, edición española de Ediciones del Azar, Barcelona, 2003. La obra fue escrita en 1837.

205 Émile Zola, *La Jauría. Los Rougon Macquart. Historia natural y social de una familia bajo el Segundo Imperio*. Edición española de Alianza Editorial, 1981. Título original *La Curée*, de 1871.

“Allí estaba su fortuna, en aquellos cortes que su mano había hecho en el corazón de París, y no pensaba compartir sus ideas con nadie, sabiendo que el día del botín habría bastantes cuervos planeando por encima de la ciudad destripada. Su primer plan era adquirir a buen precio algún inmueble que sabría de antemano condenado a una próxima expropiación, y obtener beneficios consiguiendo una buena indemnización...”; “...triplicando sus reservas de fondos gracias a la ciencia adquirida en los pasillos del Ayuntamiento, y a sus buenas relaciones con ciertos personajes influyentes...”; “...Saccard se había permitido, un día, consultar, en el despacho del prefecto, ese famoso plan de París en el cual una ‘augusta mano’ había trazado con tinta roja las principales vías de la segunda red...”.

Es por todo ello por lo que Haussmann valoraba los trabajos de los geómetras para proceder a la lotificación de los terrenos a “revender”, sobre todo, el de los comisarios *voyers*, los cuales debían ser dirigidos, supervisados y rectificadas, por un funcionario inaccesible a todas las influencias exteriores. Ese funcionario era M. Deschamps. Murió pobre en 1880.

Una de las primeras acciones emprendidas por Haussmann fue el levantamiento de un plano geométrico de París que asegurase la localización correcta de las intervenciones, proporcionase su unidad de conjunto y, sobre todo, aclarase, sobre el terreno, la diversidad de propiedades parcelarias, y de propietarios, que se repartían el suelo de París y sobre los cuales recaerían las expropiaciones correspondientes. Por aquel entonces, la ciudad de París ya contaba con un levantamiento, el que realizó Verniquet²⁰⁶, y que sirvió de base, entre otras cosas, para delimitar los llamados “bienes nacionales” que, durante la Revolución, sirvieron de base físico-espacial para proceder al Plan de los Artistas. Se trataba, en palabras de Haussmann, “...de abarcar todo a la vez, la topografía y la ‘voirie’ de París, con la labor de los geómetras y los arquitectos *voyers*. No había nada en conjunto, componiéndose todo, únicamente, de una colección de planos parciales de alineación de diversas vías públicas, sin ligazón, sin concordancia entre ellos...”, “...a este efecto, hice levantar, ante todo, por Deschamps, un proyecto de triangulación de todo el suelo parisino, comprendido en la línea del muro d’Octroi, que, por entonces, era el límite de París. Después de la anexión este trabajo se extendió hasta el muro de las fortificaciones. Se repartieron por París, en este sentido, toda una serie de ‘caballetes de madera’ colocados en los puntos de encuentro de vías absolutamente derechas, rectas. Realizada esta operación, se levantó el plan detallado de los espacios, construidos o no, circunscritos por los lados de cada triángulo, es decir, casas, terrenos y vías públicas que su perímetro abarcaba. Es cuando Deschamps pudo dibujar el plan de conjunto con la irreprochable exactitud que hizo de su obra un documento preciso. De esta manera pudo fijar las alineaciones de las vías

206 *Atlas National de la Ville de Paris*. Biblioteca Histórica de la Ville de París. Plano levantado por Verniquet entre 1884 y 1891. Ver, también, Jeanne Pronteau, *Edme Verniquet. 1727-1804*, París, 1986.



Figura 4.5. Conjunto de “trabajos públicos” impulsados por Haussmann en París.
Fuente: Benevolo, 1963.

*antiguas, y, sucesivamente, el trazado de las vías nuevas, a medida que las iba clasificando*²⁰⁷.

Establecidos sus objetivos fundamentales, confiados los servicios técnicos a personas expertas y de confianza, y contando con la base físico-espacial imprescindible para emprender las reformas planteadas, Haussmann pone en marcha sus tan ansiados “trabajos públicos” que hiciesen de París la ciudad más admirada del mundo.

La “grande croisée”, como referente de una producción espacial a gran escala

Una y otra vez, sin apenas pausa en sus razonamientos, o en sus convicciones personales, Haussmann no deja de referirse, directa o indirectamente, a la división de París en cuatro grandes cuadrantes, mediante dos líneas de avenidas, Norte-Sur y Este-Oeste, que, cruzándose en el hipotético “centro de París”, en el Châtelet, posibilitasen, al mismo tiempo, la reestructuración de los distritos centrales y su conexión con el espacio periférico ampliado, “...para cambiar allí el uso del suelo y atraer la industria de la edificación, siempre en busca de lotes favorables para la construcción”. Nada mejor que sus memorias²⁰⁸ para relatar, siempre, críticamente, el sentido de esta “croisée”.

207 *Mémoires du Baron Haussmann* (III, Grands Travaux de Paris), París, Victor Havard Editeur (168, Boulevard Saint-Germain), 1893. Capítulo Primero, “Le Plan de Paris”.

208 *Mémoires du Baron Haussmann* (III, Grands Travaux de Paris), París, Victor Havard Editeur (168, Boulevard Saint-Germain), 1893. Capítulo Primero, “Le Plan de Paris”.

Queda establecido, de esta forma, el recorrido Este-Oeste de la “grande croisée”, el cual se planteaba como prolongación de una vía que ya existía, aquella que se había proyectado, aunque con otros requerimientos, años atrás, en los años iniciales de la Revolución. Estamos hablando del *“Decreto de la Convención Nacional, de 30 de junio de 1793, que aprueba el Programa del Concurso para el plan de división del ámbito comprendido entre las calles adyacentes al Palacio Nacional”*. Proyecto que tenía por objetivos *“...procurar un valor más alto a las propiedades nacionales contenidas en el ámbito objeto de concurso... el Jardín Nacional será separado de los edificios a establecer sobre los terrenos nacionales, por una calle...”*. Es decir, que el sentido original de la calle Rivoli no era comunicar el Palacio del Louvre y los Jardines de las Tullerías más allá de sus límites precisos, sino servir de aislamiento, barrera protectora del poder, justificando, de esta manera, la eliminación del caserío, apiñado a sus muros, que le rodeaba, al que Haussmann se refería diciendo que *“...se ignora que la primera sección de la calle Rivoli, que bordea el jardín de las Tullerías, se detenía después del Pabellón de Marsan y el Pasaje Delorme; más allá se encontraba un barrio inmundo, compuesto de casas sórdidas, surcado de calles estrechas, que, desde la calle Saint-Honoré, se extendía hasta la Plaza de Carrousel, que ocupaba la mayor parte”*.

Del mismo modo que con la prolongación de la calle Rivoli, con la que Haussmann estaba pensando en el eje Este-Oeste que materializase una de las dos coordenadas de la “grande croisée”, su otra componente esencial surgiría de otra prolongación, la del Boulevard Strasburg²⁰⁹, convertida, finalmente, en Boulevard Sébastopol, el cual recorrería la ciudad de Norte a Sur. Es de destacar, en este sentido, la posición continuista de Haussmann, al menos, su toma en consideración de determinadas permanencias viarias, procedentes de antiguos “proyectos imperiales” no concebidos, en su extensión, como sí lo planteaba el propio Haussmann. Este no reniega de lo existente heredado, retomando del “plano” de París aquellas componentes que, mediante concretas re-interpretaciones, contribuyesen a materializar, sin prescindir de ellas, la nueva idea de ciudad que estaba pergeñando. Los grandes ejes de la “grande croisée”, por tanto, ya estaban insinuados, aunque no concebidos en toda su magnitud, en aquellas primeras “aperturas viarias” que dieron inicio a los dos grandes ejes, aunque sin saber, en aquellos orígenes, su destino final. Esta es la gran

209 Este “boulevard” fue una idea del Emperador. Se gestionó como un convenio entre la Ville de París y los banqueros Ardouin. Estos se hacían cargo de la apertura del boulevard, entre la Estación de Strasburgo, la del Este, y el Boulevard Saint-Denis. Dichos banqueros tenían a su cargo todas las expropiaciones, soportando todos los gastos, tanto los que hacían referencia a sus aspectos exteriores como a la construcción de las infraestructuras de saneamiento. Todos los trabajos, y gastos, que implicasen la materialización física del boulevard, estaban a su cargo. Las expropiaciones de los terrenos que formarían parte de la nueva vía, estarían a nombre de la Ville de París, el resto, fuera de las líneas de la nueva vía, pasaban a pertenecer a los señores de Ardouin. La Ville de París y el Estado, en una proporción de un tercio por el Estado y dos tercios por la Ville, se comprometen a pagar a M. Ardouin una suma de siete millones setecientos cincuenta mil francos. *Hecho en París, el 27 de septiembre de 1852. Firmado por Berger, Prefecto del Sena, y J.A. Ardouin y J.J. Ardouin. Visto el Decreto del Príncipe Presidente de la República, a 8 de noviembre de 1852, portando aprobación del convenio. Declaramos dicho convenio ejecutivo en todas sus clases y condiciones conforme el Decreto. Acta pasada ante el Prefecto del Sena, el 27 de noviembre de 1852.*

aportación de Haussmann, lo que le diferencia de sus inmediatos predecesores. Plantear una nueva ciudad que, sin renunciar del todo a su pasado, la inserta en un “modelo socio-económico”, en una fase más avanzada en el desarrollo del capital, en la que entran en escena nuevos componentes que contribuyan a su reproducción, que aseguren la permanencia de un sistema de explotación.

Si el asiento originario del eje Este-Oeste, decimos, fue un fragmento de vía no concebida en su extensión futura, lo mismo va a suceder con el eje Norte-Sur. El primer trazado de este eje, en efecto, planteado como un boulevard, el de Strasburg, que partiendo de la estación del Este desembocaba en el Boulevard Saint-Denis, fue uno de esos grandes proyectos que puso en marcha Napoleón III antes de la llegada de Haussmann a la Prefectura de París²¹⁰. Es de destacar cómo esta vía napoleónica, como todas las que puso en marcha el Emperador, se ciñen, estrictamente, al espacio interior parisino delimitado por la línea de L’Octroi, ámbito, como ha quedado comentado, muy escaso para los intereses de Haussmann. De ahí, la necesidad de proceder a la ya citada anexión. El nuevo París, el de la “grande croisée”, sobre la que descansaba el inmenso proceso de producción espacial puesto en marcha, exigía una expansión semejante. Anexión y “grande croisée” aparecen, de este modo, estrechamente vinculadas.

Con respecto a esta nueva prolongación, la del Boulevard Strasburg, comentaba Haussmann que *“...apenas me costó que el Emperador aceptase el proyecto de continuar esta segunda vía magistral a través de la Cité, sobre la orilla izquierda del Sena, por los puentes Change y Saint-Michel, y de llevarla no sólo a la Rue des Écoles, sino hasta la plaza de Saint-Michel, en primer lugar, y finalmente hasta la Barrière d’Enfer, a fin de realizar, conforme a las necesidades de nuestra época, la Grande Croisée de Paris, como se decía en tiempos de Carlos V, cuando se atribuía este título pomposo al encuentro vecino de las dos calles Saint-Denis y Saint-Honoré, en la ciudad delimitada por primera vez y fortificada por la Muralla de este Rey creador”*. Hay que recordar lo ya comentado, a propósito del proyecto del Boulevard Centro, planteado por Meynader²¹¹, para establecer similitudes entre ambos. La diferencia, sin embargo, reside en el hecho que el tal Boulevard Centro no se extendía por la orilla izquierda, aspecto este que sí tuvo en consideración Haussmann, ya que su intención era asomarse a los espacios periféricos existentes en los cuatro puntos cardinales.

El proyecto del Boulevard Sébastopol, del que decía Haussmann *“... que se trataba de la ‘apertura’ del viejo París, del barrio de los disturbios, de las barricadas, por una ancha vía central, horadando, de parte a parte, este laberinto casi impracticable, abordado de comunicaciones transversales, cuya continuación debía completar la obra así comenzada”*, no fue acogido con tanto entusiasmo como sí lo fue la calle Rivoli. *“Nuestros enemigos, decía Haussmann, se asombraron, ante todo, de que en lugar de abrir una vía nueva*

210 Se trata del Decreto de 10 de marzo de 1852, por el que se aprueba *“...la apertura de una vía de 30 metros de ancho destinada a poner el embarcadero de la Estación de Strasburgo en comunicación directa con el boulevard Saint-Denis”*.

211 Hippolyte Meynadier, *Paris sous le point de vue pittoresque et monumental ou elements d’une Plan General d’Ensemble de ses travaux d’art et d’utilité publique*, 1843.

vía, que tendrían que haberse demolido para proceder a la nueva alineación. Y si el ensanchamiento se hacía por ambos lados, hubiera supuesto doblar los gastos". Esta fue la gran discusión que se desató a propósito de la apertura de este nuevo boulevard. Y es aquí donde Haussmann tuvo que mostrar, con contundencia, los beneficios económicos que se derivaban de las "aperturas" frente a los "cambios de alineaciones". Haussmann se defendía de sus críticos, alegando que el procedimiento de las "aperturas viarias" era, al final, mucho más rápido que proceder mediante "cambio de alineaciones", ya que siguiendo este último procedimiento se deja en manos de los propietarios, en su voluntad de acción, la materialización de un simple "ensanchamiento" que puede durar no se sabe cuantos años. "¿Por qué no esperamos, decía Haussmann, el efecto de la Ley de Alineación sobre las propiedades bordeando los dos lados de las dos calles? Con un poco de paciencia, la Administración estaba segura de llegar un día al ensanchamiento normal de cada una de ellas sin tener que pagar más que el valor de los terrenos liberados para la vía pública. Como consecuencia del retranqueo de las construcciones nuevas, reemplazando, poco a poco, las antiguas, los terrenos serían estimados solamente como terrenos de fondos, puesto que las propiedades quedarían en fachada. Sin duda, respondemos nosotros; pero ¿cuándo llegará ese día?".

Además, sirviéndose de las "aperturas viarias", se podía aplicar, con toda claridad y sin discusión alguna, la Ley de Saneamiento de 1850 que, en su artículo 13, decía: "Cuando la insalubridad es el resultado de causas exteriores y permanentes, o cuando esas causas no se pueden acometer más que por trabajos de conjunto, la comuna podrá adquirir, siguiendo las formas, y después de completar las formalidades prescritas por la Ley de 3 de mayo de 1841, la totalidad de las propiedades comprendidas en el perímetro de los trabajos. Las porciones de estas propiedades que, después del saneamiento operado, quedasen fuera de las alineaciones adoptadas para las nuevas construcciones, podrán ser revendidas en subasta pública, sin que, en este caso, los antiguos propietarios o sus beneficiarios puedan solicitar la aplicación de los artículos 60 y 61 de la Ley de 3 de mayo de 1841"²¹².

Esta "Ley de Saneamiento", junto con aquella otra, la Ley de 3 de mayo de 1841, que hacía referencia a los procesos de expropiación, a las razones que impulsan a ello, así como a los procedimientos administrativos que los hacen posibles, fueron los dos grandes instrumentos jurídicos de los que se sirvió Haussmann para emprender, sin apenas impedimentos, las grandes reformas por él planteadas. Y decimos, sin apenas impedimentos, por cuanto ¿qué le costaba a Haussmann justificar "...la insalubridad por causas exteriores...", teniendo en cuenta que la idea que tenía de París no era, precisamente, la de una ciudad saneada, limpia, bien ordenada, etc.? Cuantas veces se lamentaba de la falta de condiciones higiénicas que padecía una ciudad como París, haciendo comentarios como que "...las estrechas y tortuosas calles del centro, sobre

212 "Loi du 13 avril 1850 relative à l'Assainissement des Logements Insalubres". El texto está editado, como Anexo I, en Roger-Henri Guerrand, *Propriétaires et Locataires. Les origines du logement en France (185-1914)*, París, Editions Quintette, 1987.

todo, fuesen casi impenetrables a la circulación, sucias, hediondas, malsanas; no hay ninguna duda en ello. Que nuestras aperturas, nuestros ‘pretendidos embellecimientos’ hayan dotado viejos y nuevos barrios de espacio, aire, luz, de verde y flores, en una palabra, de lo que dispensa la salubridad, regocijando la vista, la bella ocupación”.

Esta combinación entre la “Ley de Saneamiento” y la “Ley de Expropiación”, se funden en un proceso perverso que confunde lo “insano” con lo “tradicional”, lo “hediondo” con la “pobreza”, y todo lo que no rezuma los fundamentos de la “nueva modernidad”, que no es otra cosa que el “nuevo orden burgués”, con lo inservible y fuera de circulación. Son los lamentos de Denise, o los delirios de grandeza de Mouret, los que expresan esta dicotomía entre la sociedad que debe morir y aquella otra que tiene la “misión” de asentarse sobre las cenizas de un pasado que está llamado a desaparecer, “...el vendaval del siglo iba sembrando el triunfo de las ciudades obreras e industriales y llevándose el ruinoso edificio de las edades antiguas. Mouret se entusiasmaba poco a poco, hallaba palabras de emocionada elocuencia para defenderse contra el odio de sus víctimas involuntarias, contra el clamor de las tiendecitas moribundas, que oía alzarse a su alrededor. Nadie conservaba a sus muertos; no quedaba más remedio que enterrarlos. Y, con un ademán, derribaba, barría y arrojaba a la fosa común el cadáver del comercio pretérito, cuyos pestilentes y verdosos restos eran la vergüenza de las soleadas calles del nuevo París. No, no, no sentía remordimiento alguno; se limitaba a cumplir con el cometido de su época; y Denise lo sabía muy bien, porque amaba la vida, y tenía pasión por los negocios de alcance, rematados a plena luz, bajo el brillante resplandor de la publicidad... ¿...era, pues, cierto que el mundo medraba mediante aquella necesidad de muerte, aquella lucha por la vida que invitaba a arrojar a los seres al osario de la destrucción eterna?”²¹³.

El “proyecto” de Haussmann, en este sentido, es un “proyecto de clase”, puesto al servicio de la “burguesía imperial” quien, sirviéndose de sus poderes, hace de la ciudad el marco de sus prácticas más perversas, ya se expresen en el campo inmobiliario, o en esas formas de vida, plagadas de excesos, que la identificaba como clase social excluyente.

Y, en este “proyecto”, la “grand croisée” puede ser una anécdota si no la entendemos como un instrumento, si se quiere, urbanístico, que va más allá de su expresión, de su condición de “trazado urbano”. Un nuevo trazado, el que cruza la ciudad tradicional, que disecciona, teóricamente, lo calificado como insano, sucio, hediondo o miserable, pero que, sobre todo, se lleva la vida, y no como efecto colateral, sino como objetivo directo conscientemente programado como tal. Comenta Zola, en su libro *El Paraíso de las Damas*, a propósito de lo que significa una “apertura viaria”, que “...por aquella brecha de luz, que dividía en dos la húmeda oscuridad del barrio de Saint-Roch, transitaban, con desahogo paso de conquista, oleadas de carruajes”. Dividir la oscuridad para dar paso a la “grandeza”.

213 Émile Zola, *El Paraíso de las Damas (Au Bonheur des Dames*, escrita en 1883). Edición Española de Alba Editorial, Barcelona, 1999.

Pero es, sobre todo, en su novela *La Jauría, La Curée*, donde ha expresado, con mas rotundidad, si cabe, el significado de dichos trazados, el sentido de la “grande croisée”, presentándola como un desgarró que cercena formas de vida, no para acabar, en sí, con su existencia, ya que, expulsadas de sus lugares de origen, se desahogarán en la “periferia”, o en otros espacios centrales insalubres, sino para reinventarlas tras su desaparición, instaurando la fiesta y el disfrute de quienes la ejecutan, al mismo tiempo que empujan hacia la desolación el futuro de los desahuciados. Zola es implacable con la obra de Haussmann, proporcionándonos argumentos tan contundentes en su contra que no parecen tanto “ficciones literarias” como crónicas que relatan la épica de una batalla anunciada. No otra cosa parece la conversación que tiene Saccard con su mujer, Angèle, apostados, de espaldas al Sacre Cœur, en la balaustrada que permite una grandiosa vista de París. Frente a esta panorámica comenta Saccard sus grandes proyectos: *“¡Oh, mira!, dijo Saccard, con una risa infantil, ¡lleven piezas de veinte francos sobre París!... ¿Es la columna Vendôme, no, la que brilla allá abajo? Allí, más a la derecha, tienes la Madeleine... Un hermosos barrio, donde hay mucho que hacer... ¡Ah!, esta vez va arder todo. ¿Ves?... Se diría que el barrio hierve en el alambique de algún químico... Sí, sí, he dicho bien, más de un barrio va a fundirse, y quedará oro entre los dedos de la gente que caliente y revuelva la cuba. ¡Que inocentón París! ¡Mira lo inmenso que es y cómo se duerme dulcemente! ¡Son idiotas estas grandes ciudades! Ni siquiera sospechan el ejército de piquetas que las atacará un día de estos, y ciertos hoteles de la valle Anjou no lucirán tan fuertes bajo el sol poniente si supieran que sólo les quedan tres o cuatro años de vida... Se ha empezado ya. Pero es sólo una miseria. Mira allá abajo, por el lado de Les Halles, se ha cortado París en cuatro... sí, el gran crucero de París, como dicen ellos. Despejan el Louvre y el Ayuntamiento. ¡Un juego de niños! Es bueno para que el público le entre el apetito... Cuando la primera red esté terminada, entonces comenzará el gran baile. La segunda red agujereará la ciudad por todas partes, para unir los arrabales con la primera red. Los ramales agonizarán en el yeso... Fíjate, sigue mi mano. Del Bulevar del Temple a la barrera del Trono, un corte; después, por este lado, otro corte, de la Madeleine al llano de Monceau, y un tercer corte en este sentido, otro por aquí, un corte allá, un corte más lejos, cortes por todas partes, París picada a sablazos, con las venas abiertas, alimentando a cien mil cavadores y albañiles, cruzada por admirables vías estratégicas que meterán los fuertes en el corazón de los viejos barrios”*.²¹⁴

La “grande croisée” ya está pensada y presta a realizarse, sus efectos rigurosamente programados, sus ramificaciones no menos imbricadas en la estrategia territorial planteada. La “grande croisée”, como punto de partida, referencia, tronco maestro, sobre la que se va a apoyar el proyecto emprendido: Un “proyecto de centralidad” que haga posible la puesta en valor de la “gran ciudad”.

214 Émile Zola, *La Jauría...*, cit.

Más allá de la “grande croisée”: las vías estratégicas que realizan la conexión necesaria “centro-periferia”

La “grande croisée”, decimos, fue concebida como el marco espacial al que referir cualquier otro tipo de apertura viaria que se puso en marcha en la ciudad. Sin esa referencia no entenderíamos los sucesivos proyectos llevados a cabo por Haussmann, quien planteó toda una serie de propuestas que delineaban el recorrido que seguían, a su vez, la diversidad de bulevares, avenidas, ensanchamientos, prolongaciones, etc., como un todo que se extendía a todo el territorio parisino, a pesar de que puede parecer que dicha unidad se rompe ante la aparente discontinuidad de sus proposiciones.

Esto nos puede hacer pensar que la programación establecida por Haussmann, insertando el elenco de los “trabajos públicos” en “tres sistemas”, o “redes”, que, para mayor confusión, no obedecen tanto, según el propio Prefecto, a una estrategia territorial pensada, como a los decretos de financiación aprobados, es decir, al dinero que, en forma de crédito o préstamo bancario, podía disponerse en cada momento, esto nos puede hacer pensar, decimos, a propósito de su hipotética desvinculación de la estrategia territorial emprendida. Pero, no fue así.

A pesar de ello, en efecto, y analizando dichas “redes”, observamos cierta lógica en su sucesión “espacio-temporal”. La “primera red”, así denominada por Haussman, “premier reseau”, contemplaba completar las calles ya iniciadas durante los años que precedieron a su nombramiento como prefecto. Estamos hablando, sobre todo, de la calle Rivoli y del Boulevard Strasburg, es decir, de aquellas primeras aperturas viarias que Haussmann convirtió en la base de la “grande croisée”. Proyectos planteados por Napoleón Bonaparte, la calle Rivoli, y por su sobrino, el Boulevard Strasburg, aunque sin la intención de hacer de ellos, por entonces, referentes de un proyecto de mayor alcance.

Serán el segundo y tercer “reseau”, los que culminarán la lógica seguida con la “grande croisée”, a pesar, decimos, que Haussmann los supeditaba a su financiación, lo que nos puede hacer pensar, por otro lado, la relación, vinculación o dependencia, entre la estrategia socio-espacial de los “trabajos públicos” y los intereses financieros en ellos depositados.

Los trabajos que se insertaban en el segundo “reseau”, por su parte, comenzaron a proporcionar cierta lógica a la estrategia territorial que atribuimos a los planteamientos de Haussmann. Dichos trabajos se apoyaron en el Decreto de 3 de mayo de 1858, en el cual se contemplaba una financiación de 180 millones de francos. Thiers, que había aprobado sin reservas el primer “reseau”, en este segundo fue más agresivo. En el acuerdo adoptado se establecían hasta nueve apartados, en los que se especificaban las operaciones urbanísticas concretas a realizar. Analizando estas operaciones es como llegamos a la conclusión que, en base a este segundo “reseau”, estamos asistiendo a una reorganización infraestructural de una primera “periferia”, la que aún se mueve en el ámbito del recinto limitado por la línea de l’Octroi, la llamada cerca de los *fermiers généraux*, aunque abriéndose camino hacia aquella otra periferia

resultado de la anexión. Se trata de una serie de nuevas avenidas que, partiendo, sobre todo, de la Plaza del Château-d’Eau, actual Plaza de la República, dotaban de nuevas infraestructuras al espacio comprendido entre las dos murallas de París, la de l’Octroi y la de las Fortificaciones, dirigiéndose, al mismo tiempo, hacia la periferia más alejada. Destacamos, entre ellas, al Boulevard Magenta, el cual se dirigía hacia la periferia norte, comunicando, entre sí, las estaciones del Este y del Norte, y atravesando la línea de l’Octroi para convertirse, a partir de ese encuentro, en el Boulevard Ornano. En palabras de Haussmann, “...*El plan de regularización de la Plaza de Château-d’Eau, bello conjunto de una feliz simetría, parecía digno de verse inscrito en el Convenio, junto con las cuatro vías monumentales que participaban en dicha composición. El Boulevard Magenta es una de esas vías diagonales útiles que reducen las distancias. Atraviesa el Boulevard Strasbourg, delante de la Estación del Este, cruza la Rue La Fayette, otra diagonal interesante, a la derecha de la Estación del Norte. Después de la anexión, el Boulevard Magenta se continuó por la antigua ‘banlieue’ suburbana, más allá del los Boulevares de Rochechouart y de la Chapelle, hasta la Puerta de Clignancourt, bajo el nombre de Mariscal Ornano, reemplazado, en nuestros días, en parte, por el de Barbès*”²¹⁵.

Ese encuentro con la periferia suburbial anexionada va a cobrar todo su sentido con el tercer “reseau”, cuando se contemplan aquellas nuevas grandes vías cuya necesidad fue evidente, sobre todo, a partir del 1 de enero de 1860. Vías que, como apuntilla Haussmann, “... *fueron la continuación de las aperturas ejecutadas, o decididas, antes de esa fecha, en la antigua muralla de la Ville*”. El prefecto insiste en esta necesidad de poner en valor la periferia suburbial anexionada, poniendo de ejemplo, para ello, el caso concreto de la calle Caulaincourt, una gran avenida que rodea, por su parte posterior, la montaña del Sacre Cœur. “*Entre las operaciones proyectadas en la zona suburbana anexionada a París en 1860, nos dice Haussmann, pero que quedaron sin ejecutar desde mi salida del Ayuntamiento, al comienzo de 1870, figuraba la apertura, declarada de utilidad pública por Decreto de 11 de agosto de 1867, de una vía absolutamente necesaria para dirigir la Butte-Montmartre hacia el Oeste. Era necesario poner en comunicación toda una mitad de París con el barrio del XVIII arrondissement, cubriendo el reverso septentrional de esta Butte, y con el vasto y populoso barrio de Clignancourt que se desarrollaba entre la muralla y las fortificaciones. La otra mitad se encontraba en unas condiciones semejantes al Este, después de la apertura del Boulevard Ornano, entre la antigua Barrière Poissonnière y la Puerta que toma el nombre de este barrio*”²¹⁶.

A pesar de las muchas oposiciones que tuvo que soportar el Barón, a propósito de la ausencia de popularidad de los “trabajos públicos” emprendidos, no faltaron voces que los apoyaron decididamente. Es el caso, en esta ocasión, y a propósito de la conveniencia, o no, de las intervenciones más allá de la “grand

215 *Mémoires du Baron Haussmann* (III, Grands Travaux de Paris), París, Victor Havard Editeur (168, Boulevard Saint-Germain), 1893. Capítulo Primero, “Le Plan de Paris”.

216 *Mémoires du Baron Haussmann* (III, Grands Travaux de Paris), París, Victor Havard Editeur (168, Boulevard Saint-Germain), 1893. Capítulo Primero, “Le Plan de Paris”.

croisée”, de M. du Miral²¹⁷, quien, valorando las vías incorporadas por efecto del “tercer reseau”, dijo que “...ellas no tienen todas, es necesario reconocerlo, un similar grado de utilidad; sin embargo, se puede afirmar que no hay ninguna que no constituya una mejora real para los barrios antiguos, o no favorezca la creación de barrios nuevos”.

Y, de nuevo, con el argumento que confirma cómo las reformas emprendidas favorecían, o deberían fomentar, la creación de nuevos barrios, es decir, la puesta en valor de los terrenos periféricos. Aspecto este que encontrará respuesta, en años posteriores, cuando, por parte de concretos investigadores, se lleven a cabo análisis centrados en la obra de Haussmann. Es el caso de Halbwachs²¹⁸, quien emprendió, allá por los primeros años del siglo XX, un estudio sobre las expropiaciones y los precios del suelo en París. En dicho estudio, tomando como referencia los diez últimos años de la Prefectura de Haussmann, se argumenta que, durante ese periodo de tiempo, se llevaron a cabo en París 3926 expropiaciones, es decir, 400 de media por año. Los tres años más destacados en estas prácticas fueron 1865, 1866 y 1867, con 691, 846 y 685 expropiaciones respectivamente. Y en el que menos se produjeron fue 1869, con tan sólo 39 operaciones de expropiación.

Pero, lo más interesante es cuando compara precios de terrenos. Lo hace confrontando lo que sucede en el París antiguo con respecto a lo que acontece en la periferia anexionada. Estos precios son más altos, naturalmente, en el París antiguo, unos 350 francos el metro cuadrado, mientras que en el “nuevo París” estamos hablando de 70 francos el metro cuadrado. Ahora bien, continúa diciéndonos Halbwachs, para el París central, el precio medio, durante los años 1866-70, era de unos 367 francos, más elevado que el de los cinco años anteriores, que era de unos 323 francos el metro cuadrado, lo que supone una desviación del 12%. Se registra sólo un repunte en los años 1867 y 1868, y luego cae enseguida. Sin embargo, en el París suburbial sucede todo lo contrario, que el precio del suelo, durante los últimos años de la prefectura de Haussmann, va en aumento. Dichos precios se doblan entre 1860 y 1870, y la progresión es casi regular. Y concluye diciendo que observamos, en el París suburbial, un aumento del precio de los terrenos anormalmente muy alto, lo que si no es explicable resulta de una especulación concertada, al menos, en la libertad dejada al juego de la oferta y la demanda.

¿Objetivo cumplido, en el sentido de haber puesto el énfasis de las reformas emprendidas en la puesta en valor de terrenos vacantes periféricos, para lo cual resultaba imprescindible proceder a las “aperturas viarias centrales”, al desgarramiento de la vida allí vinculada, que implicase una huida, hacia la nueva periferia construida, como estrategia fundamental, a costa de los desolados habitantes del centro?

217 Lo cita Haussmann, en el Tomo III de sus Memorias, pero no proporciona ninguna reseña.

218 M. Halbwachs, *Les expropriations et les prix des terrains à Paris de 1860 à 1900*, Soc. Nouv. de Libr., 1909. Citado en “Urbanisme et habitation”, en *La Vie Urbaine. Organe de l’Institut d’Urbanisme de l’Université de Paris*, Numéro Spécial: Haussmann, Prefect de la Seine (1853), Nouvelle Série (Julio-Diciembre, 1953).

Demoliciones y desalojos sociales. El peregrinar urbano de las clases populares

Pero, realmente, ¿cómo se produjo el exilio de las clases populares hacia los ámbitos parisinos más alejados, y cuáles fueron las dimensiones que adquirió este fenómeno? Las demoliciones llevadas a cabo, como ya hemos repetido, fueron muy numerosas. Tan sólo en los alrededores de Les Halles, y como consecuencia del “esclarecimiento” del lugar²¹⁹, hacia 1854, para convertirlo en el “vientre de París”, según expresión de Zola²²⁰, se llevaron a cabo 180 demoliciones de casas, cubriendo una extensión de unos 12.052 metros cuadrados, afectando, probablemente, a unas 12.000 personas.

Las cifras, a este respecto, no pueden ser más elocuentes. Según el propio Haussmann, se produjeron, durante su mandato, unas 27.478 demoliciones, argumentando, en su favor, que las nuevas viviendas construidas, en su lugar, fueron más de 100.000. Este es el razonamiento al que se agarra Haussmann para justificar sus trabajos, es decir, que ha merecido la pena tanta demolición para facilitar muchas más construcciones nuevas, lo que permitiría, según su parecer personal, desmentido con el paso del tiempo, que los alquileres de las viviendas bajarían, al alimentar un mercado supuestamente competitivo.

El propio Sutcliffe, en su libro ya citado²²¹, y en unas gráficas que figuran como anexos al mismo, en las que se refiere a las “Edificaciones y demoliciones en París, 1825-1915”, establece que el máximo de nuevas construcciones se alcanzó en 1868-69, con un total de casi 4500. El de demoliciones se alcanza unos años antes, con casi 2500.

Nuestra atención, para valorar todo lo referente a las demoliciones que se llevaron a cabo en París, así como a la población que arrastró, debe centrarse en las propias memorias del barón²²². Aunque ya hemos citado algunas de las cifras aportadas por Haussmann, referidas a las demoliciones que él reseñaba, en relación con las personas desplazadas, recapitulemos al respecto.

Las casas demolidas, según Haussmann, a lo largo de todo su mandato, entre 1852 y 1870, fueron, decimos, unos 27.478 edificios, de los que 4349 se encontraban en el antiguo París, lo que quiere decir que la gran mayoría de estas demoliciones se produjeron fuera del París central. Estas demoliciones, siguiendo a Haussmann, desplazaron a 117.553 familias, unas 350.000 personas, 91.991 familias después de 1860.

Haussmann había confiado en que si se creaban buenas condiciones para la construcción, la libre empresa podría proporcionar suficientes alojamientos

219 Las intervenciones en torno a Les Halles, estaban incluidas en el primer “reseau”, es decir, formando parte de aquel conjunto de reformas llevadas a cabo durante la primera etapa de la prefectura de Haussmann, abordando la finalización de las obras ya iniciadas antes de su mandato.

220 Ver Émile Zola, *El vientre de París*. Escrita en 1873. Edición española de Alianza Editorial, 1982.

221 A. Sutcliffe, *Ocaso y fracaso del Centro de París...*, cit.

222 Sobre todo, *Mémoires du Baron Haussmann* (II, Préfecture de la Seine), París, Victor Havard Editeur (168, Boulevard Saint-Germain), 1890. Capítulo XVIII, “Le Département de la Seine. División Administrativa del suelo. La población. Los Arrondissements fuera de París. La propiedad construida. La cuestión de la vivienda”.

para los más pobres, y permitir que los alquileres se estabilizaran. Pero, como consecuencia del trazado de las nuevas calles, atravesando el centro, se produjo todo lo contrario. Aunque señaló que los nuevos edificios contendrían más habitantes que los que había demolido, ignoraba el hecho de que gran parte de los terrenos adquiridos no estarían disponibles para ser edificados, ya que una gran superficie de los mismos se incorporaría a las nuevas calles, o a los espacios abiertos. También, como señala Sutcliffe²²³, *“...olvidaba que los edificios más antiguos solían alquilarse y sub-alquilarse habitación por habitación, mientras que las nuevas casas del centro fueron divididas en apartamentos relativamente espaciosos y, de cualquier forma, rara vez fueron ocupados por la población trabajadora. Sin embargo, muchos trabajadores necesitaban vivir cerca del centro para estar cerca de su lugar de trabajo. Puesto que los proyectos de mejora barrían las casas más pobres, los arrendatarios que tenían que desplazarse eran los que menos posibilidades tenían de encontrar nuevos alojamientos apropiados, a consecuencia de los mayores alquileres que se les solicitaban. Así que estas gentes se vieron obligadas a habitar en las viejas casas que sobrevivieron, donde los propietarios estaban dispuestos a equilibrar las bajas rentas que sus inquilinos podían costear permitiendo que aumentara su número”*. El “centro”, por tanto, pudo volver a repoblarse acogiendo, aunque temporalmente, a aquellas personas que, por razones de trabajo, no podían abandonarlo aunque, para ello, tuviesen que hacer frente a una sustanciosa subida de sus alquileres. De esta forma, propietarios e inquilinos encontraron un nuevo equilibrio. Aquellos, beneficiándose de la explotación de sus viviendas que aún no habían sido demolidas, pero en espera de ello, y los inquilinos pudiendo seguir en el centro.

Muchas personas, por tanto, se quedaban en el centro, aumentando la concentración y la densidad. La inevitable consecuencia de esta presión sobre los alojamientos del centro fue una subida de los alquileres de las viejas casas allí situadas. El rendimiento de los inmuebles podía seguir ampliándose, convirtiéndose en casas de alojamiento para los trabajadores itinerantes. Muchos edificios de viviendas fueron, de esta forma, reconvertidos en “vecindades”, durante el Segundo Imperio, calculándose que, en 1864, vivían en ellas hasta 200.000 personas.

Aunque la mayor parte de los distritos de la ciudad retenían una gran cantidad de clase obrera, estando presentes los burgueses en casi todas partes, el desplazamiento de muchos ricos hacia el Oeste, así como la expulsión de los más pobres de la zona occidental, por causa, entre otras, del aumento de los alquileres, acentuaron las diferencias de clase entre los distritos Este y Oeste. De esta “distinción de clase”, sin embargo, ya era objeto el distrito Oeste de París desde hacía mucho tiempo. Nos estamos refiriendo al sector que se extiende, en dicha dirección, más allá del punto de intersección de la “grande croisée”, es decir, a partir del Châtelet hasta la plaza de L’Etoile, pasando por la calle Rivoli, Plaza de la Concordia y Campos Elíseos.

223 A. Sutcliffe, *Ocaso y fracaso del Centro de París...*, cit.

Este amplio sector, sobre todo, su porción intramuros, ya había sido objeto, con anterioridad a Haussmann, de una atención especial a partir, sobre todo, del reinado de Luis XIII, atención que continuo con Luis XIV y Luis XV. Siendo Richelieu primer ministro de Luis XIII, llevó a cabo la extensión de París hacia el Oeste, haciéndose cargo de dicha operación con el objetivo de localizar, en el nuevo espacio agregado, el Palacio Real, su nueva residencia²²⁴. De este modo, se creó un nuevo barrio donde se construirán, años más tarde, bajo el reinado de Luis XIV, la Plaza de las Victorias, la Plaza Vendôme, terminándose estas “operaciones de embellecimiento” con la creación de la Plaza de la Concordia, dedicada, en esta ocasión, a Luis XV. De esta forma, y sin que Haussmann lo hubiese tenido en cuenta, al menos, no consta así en sus memorias, se encuentra con un París central que, de alguna manera, ya tiene definida un amplia área donde se estaba materializando su propia “centralidad”, y que no es, precisamente, el encuentro del Boulevard Sébastopol con la calle Rivoli, es decir, el Châtelet, tal y como Haussmann lo sugirió. Al contar París, antes de la llegada de Haussman, decimos, con un lugar “exclusivo”, asiento de una aristocracia que lo asumió como su “espacio social” de representación y referencia de clase, se expresó, como no podía ser de otra manera, como ámbito de atracción de cara al establecimiento de nuevas centralidades. París ya daba síntomas de una asimetría espacial de clase, contra la que Haussmann, a pesar de empeñarse en el proyecto de una hipotética equidad espacial, de la que la “grande croisée” era su referencia y el Châtelet su “centro”, no pudo evitar la desviación de este último hacia el Oeste. París, desde el punto de vista de su contenido de clase, desvió su atención hacia el Oeste de la ciudad. Allí fue donde se llevaron a cabo las operaciones viarias de mayor prestigio, culminando, todo ello, con la creación del barrio de L’Etoile, donde se acumularon las residencias burguesas de más alto nivel. Haussmann es muy explícito al hablar de esta operación, argumentando que “...La regularización de los alrededores del Arc de Triomphe de l’Etoile está convenido por el Decreto de 13 agosto de 1854. La Plaza de l’Etoile estaba fuera, por entonces, de la muralla de París en el momento del Convenio de 18 de marzo de 1858. He trazado, más allá de los doce lotes a construir, una calle circular llamada Rue de Tilsit, de un lado de la Plaza, y Rue de Presbourg, del otro, destinada a dar salida a los hoteles de arquitectura simétrica, precedidos, sobre sus fachadas, de parterres, rodeados de enrejados uniformes, de los que hice declarar su establecimiento obligatorio. Despejé, de esta manera, la plaza de obstáculos, embotellamientos, que la circulación de coches podría producir en ciertos días. Esta bella ordenanza, que yo estoy orgulloso de haber podido encontrar, y que considero como una de las obras mejores conseguidas de mi administración, aparece en su conjunto,

224 Dicha operación urbanística fue proyectada, y materializada, hacia 1627, por el arquitecto Jacques Lemercier. Para ello, Richelieu se hizo cargo de la demolición de parte de la última muralla medieval, construida hacia 1300, en su lado Oeste, junto al Louvre, para extenderla hacia lo que es hoy la Plaza de la Concordia. En el espacio añadido se trazan dos calles, a manera de ejes perpendiculares, en cuyo cruce se implanta el Palacio Real de Richelieu. Esta extensión aparece reflejada, por lo que se refiere a las nuevas murallas, sin el proyecto específico de Lemercier, que lo elaborará años más tarde, en el plano de Mathie Mérian, de 1615. Con posterioridad, en 1728, Delagrive elaborará otro plano en el que aparece el trazado completo del barrio de Richelieu.

como sobre un plan, de lo alto del Arc de Triomphe, donde van muchos más extranjeros que parisinos”²²⁵. Por su parte, el propio Napoleón, al decir de Cilleus, “... quería, y tuvo éxito, al desplazar la población rica de la capital, atrayéndola al Oeste, donde se elevaban una multitud de suntuosos hoteles; para obtener este resultado, fue preciso que los contribuyentes soportasen enormes sumas”²²⁶.

Esta “asimetría espacial de clase”, a pesar de todo, fue admitida por Haussmann, haciendo de dicho sector el asiento de la burguesía, y marginando a los más desfavorecidos en el Este de la ciudad, sobre todo, en el antiguo Marais, al que asignó, en ese intento por reestructurar socio-espacialmente el París producto de la “anexión”, el papel de “espacio de la pobreza”. Haussmann, en efecto, era consciente de la extensión de la pobreza parisina. Al menos, así lo expresaba cuando, en 1862, contabiliza, y clasifica, las gentes que viven en París por las “imposiciones” a que están sujetas. Dice así: “Se constata que en París, donde contabilizamos, como media, tres personas por alojamiento, existen 257.406 alojamientos ocupados por personas no sujetas a imposición; 93.573 alojamientos ocupados por aquellos que sí están sometidos a imposición, cuya contribución personal y mobiliaria está enteramente pagada por la Caja Municipal; 3.708 por titulares cuya contribución mobiliaria resta, igualmente, a cargo de la Ville. En total 354.687 alojamientos que contienen 1.073.061 personas que tendrán derechos incontestables a bonos de pan, si la administración municipal se resigna a darlos”²²⁷. ¿Está hablando, por tanto, de que viven en París 1.070.000 personas que se encontraban en un estado de pobreza próximo a la indigencia, estando constituidas, sobre todo, por obreros?

El hecho a puntualizar es que, bajo el Segundo Imperio, como nos argumenta Lameyre²²⁸, miles de gentes modestas tuvieron que abandonar sus casas para desplazarse a los barrios periféricos. De hecho, desde que las demoliciones comenzaron en París, cuando se ejecutó, en 1852, la prolongación de la calle Rivoli, cortando los barrios de Arcis, del Hôtel de Ville y del Marché Saint-Jean, el desplazamiento de las clases trabajadoras comenzó a ser una realidad. ¿Hacia dónde se fueron?, se pregunta Lameyre. Citando a Louis Lazare, responde que los desplazados se asentaron “...al Norte-Este de París... por dos razones: La primera porque los alquileres allí eran baratos; la segunda, porque estos barrios eran los menos alejados del centro de París. En efecto, sobre 2500 emigrantes, más de 1800 han adoptado los antiguos barrios del Temple, de Popincourt, de Quinze-Vingt y las comunas de Belleville, Ménilmontant y Charonne”²²⁹.

225 *Mémoires du Baron Haussmann* (III, Grands Travaux de Paris), París, Victor Havard Editeur (168, Boulevard Saint-Germain), 1893. Capítulo Primero, “Le Plan de Paris”.

226 Alfred des Cilleuls, *Historire de l'Administration parisienne au XIX siecle* (Vol. I, 1800-1830; Vol. II, 1830-1870), París, 1900. Existen ediciones contemporáneas. Citado por Lameyre, *Haussmann. Préfet de Paris...*, cit.

227 *Mémoires du Baron Haussmann* (II, Préfecture de la Seine), París, Victor Havard Editeur (168, Boulevard Saint-Germain), 1890. Capítulo XVIII, “Le Département de la Seine. División Administrativa del suelo. La población. Los Arrondissements fuera de París. La propiedad construida. La cuestión de la vivienda”.

228 Lameyre, *Haussmann. Préfet de Paris...*, cit.

229 L. Lazare, *Paris, son administration ancienne et moderne*, París, Revue Municipale, 1856; *Les quartiers pauvres de Paris*, 1855; *Les quartiers de l'Este de Paris*, 1870.

El Sur-Oeste de París recibió, también, un gran golpe. La población de Vaugirard, por ejemplo, pasó de 18.882 habitantes, en 1851, a 35.361, en 1858, un año antes de la anexión. Refiriéndose, también, a Vaugirard, M. Jules de Lamarque, autor de obras de historia, de literatura y de economía social, publica un librito, en 1859, poco antes de la anexión. *“En 1842, nos dice, la comuna contaba con 12.000 almas; en 1859 tenía más de 30.000. Esta progresión, nos sigue diciendo, es consecuencia de las demoliciones colosales que han tenido lugar en París. La población, que se amontonaba no hace mucho en enormes manzanas de casas del centro, ha refluído hacia las ‘banlieue’; familias enteras desprovistas de todos recursos, sin vestimenta y sin pan, van, al fin de cada término, a buscar un asilo en las comunas suburbanas donde llegan en un tal estado de indigencia que perecen de hambre si la caridad privada o la beneficencia pública no les ayudasen*²³⁰.

La población del centro se desplaza, preferentemente, a Belleville, Ménilmontant o Batignolles. Con la apertura de la calle Rambuteau, antes de la llegada de Haussmann, ya había comenzado todo este fenómeno, el cual podemos denominar, siguiendo la terminología de Lameyre, como un “sistema de dispersión forzado” que se extendió por todo el viejo París. “Sistema” que continuó, de forma más inexorable aún, con las aperturas de la calle Rivoli y del Boulevard Sébastopol. Pero será con aquella otra, la de la calle Turbigo, cuando se dio el golpe de gracia.

Ya hemos comentado que una parte muy importante de la población desplazada encontró un primer alojamiento, a la espera de otros más asequibles, en aquellas viviendas que, aunque aún ocupaban zonas centrales, no habían sido demolidas. Este fue el caso, entre otros, de los aledaños de la calle Turbigo, la cual recorría el trayecto desde Les Halles a la Plaza de la República, es decir, enlazaba el primer “reseau” con el lugar de referencia desde el que se lanzaban nuevas vías hacia la periferia a “poner en valor”. En ese sentido, la calle Turbigo cumplió un papel fundamental, al decir de Haussmann, *“...para cambiar allí el uso del suelo y atraer la industria de la edificación, siempre en busca de lotes favorables para la construcción*”. En dichos aledaños encontrarán acomodo pequeña industria y alojamientos para trabajadores, aunque, como decimos, a costa de hacer frente a alquileres altos, adelantando, hasta un costo equivalente al pago de seis meses, en concepto de fianza. Se cuenta, en este sentido, que el compositor Rossini, víctima de uno de estos abusos, comentó que *“...voy a componer la Marsellesa de los propietarios*”.

Lo cierto es que estos propietarios se beneficiaban de las demoliciones, de las transformaciones y de los “embellecimientos” de París para aumentar sus rentas, ocupando un puesto privilegiado en la obtención de dichas rentas, aunque pueda parecer mentira, las viviendas destinadas a los más pobres. Es de la pobreza de donde se obtenían los mayores beneficios. Al menos, así lo mostró Ducournau²³¹, al comparar las rentas, y el grado de confort de tres alojamientos

230 Citado por Lameyre, *Haussmann. Préfet de Paris...*, cit. Ver Jules de Lamarque, *Vaugirard en 1859*, Paris, Lallemand-Lèpine, 1859.

231 Jeune Ducournau, *Les grands travaux publics et les loyers de Paris*, Paris, Dentu, 1861.

situados en lugares diferentes de París, en una calle estrecha de la Montaña de Sainte-Geneviève; otro de tres piezas en el Jardin des Plantes, y un tercero en Sant-Germain, concluyendo que se obtenían más rentas del que estaba situado en la Montaña de Sainte-Geneviève. *“Las viviendas ocupadas por los pobres, decía, son las que cuestan menos y que, relativamente, aportan más”*. Decía Balzac, en su novela *Papa Goriot*²³², que *“...París es un verdadero océano. Por más que arrojéis la sonda, nunca podréis conocer su profundidad. ¡Recorredlo, describidlo!; por mucho cuidado que pongáis en recorrerlo, en describirlo, por muy numerosos que sean los exploradores de este mar y por mucho interés que pongan en ello, se encontrará siempre un lugar virgen, un antro desconocido, flores, perlas, monstruos, algo inaudito olvidado por los buceadores literarios. La casa Vauquer es una de esas curiosas monstruosidades”*. La casa Vauquer estaba situada en la calle Nueva de Santa Genoveva, en la Montaña del mismo nombre.

Los inmuebles demolidos por Hausamann eran, en general, miserables. En 1860, el 42% de 350.000 obreros que habitaban en los 14 arrondissements de la orilla derecha estaban agrupados en el II, III y IX, es decir, a ambos lados del Boulevard Sébastopol. Se trataba de lugares muy próximos al centro, donde los obreros vivían, como hemos dicho, soportando altos alquileres. La pregunta es si en las nuevas construcciones, en la zonas anexionadas, estaba el obrero mejor alojado. Se trataba, en esta ocasión, de alojamientos periféricos, viviendas edificadas, por tanto, por propietarios ávidos de dinero, edificios que disponen, en cada piso, de un corredor que lo atravesaba en toda su extensión, y donde se agrupaban pequeños alojamientos de una o dos piezas, y de una superficie máxima de 15-20 metros cuadrados, separados por tabiques muy ligeros. El suelo de baldosas, estando situada la toma de agua en el patio, y disponiendo de un único WC, que sirve a varios alojamientos. Zola, en su obra *La Taberna*, ha descrito, con toda crudeza y realismo, estas casas suburbanas que se organizaban en torno a patios²³³.

Tanto el “centro” como la “periferia anexionada”, por tanto, eran lugares de refugio donde se acumulaban los expulsados por razones derivadas de los “trabajos públicos”. En el “centro” de la ciudad se daban dos circunstancias contradictorias entre sí. La primera, demoler-reconstruir, como condición para “poner en valor” los “espacios periféricos”, aunque dejando, en segundo lugar, resquicios de pobreza ante la dificultad de su eliminación total, lo que impele a los propietarios a seguir explotando los restos no demolidos. Si esto sucede en el “centro”, en el “espacio suburbial”, por su parte, se realizaban las plusvalías, rentas inmobiliarias, mediante procesos de producción de suelo auspiciados por su conexión con los espacios centrales, cumpliendo el objetivo inicial propuesto, que no era otro que hacer *“...accesibles y habitables los vastos espacios que permanecen improductivos sobre los extremos de la ciudad”*.

232 Honoré de Balzac, *Père Goriot*, publicada en 1834. Existe una edición española, de Bruguera, editada en 1980.

233 Ver, en este mismo capítulo, “París antes de la aneión de los municipios periféricos. La formación de una ‘corona suburbial’ más allá de la cerca de los *fermiers généraux*”.

Expropiaciones, créditos y empresarios especuladores. La financiación de un proceso y su cobertura legal.

El proceso de producción inmobiliario acaecido durante del mandato de Haussmann no sólo fue espectacular, por su incidencia en la re-estructuración del espacio parisino, sino que, y esto es, quizá, más importante, tuvo necesidad de hacer circular, por el procedimiento del préstamo, sumas de capitales muy importantes. De todos los estudios realizados, al respecto, creo que el de Sutcliffe²³⁴ es el más destacado de ellos.

Esta furia especuladora que generó todo este proceso, se vio acompañada, en sus orígenes, unos años antes del nombramiento de Haussmann como prefecto de París, por una preocupación por la cuestión del alojamiento obrero, impulsada por el futuro emperador, en el corto periodo en el que ejerció como presidente de la República. Es conocido, en este sentido, el interés de Napoleón por dotar a las clases populares de las viviendas que requerían, incluso, por acción del propio Estado²³⁵. Haussmann, sin embargo, desde el momento en el que se incorpora a la Prefectura de París, pensaba que era mejor dejar a los especuladores esta tarea, lo que implicaba, como punto de partida, crear las condiciones para que ello fuese posible, es decir, emprender un ambicioso programa de “trabajos públicos”. De ahí la autosatisfacción de Haussmann cuando alardeaba de su gestión como “promotor responsable” de tantas viviendas construidas, no tanto como demoleedor. En este proceso de producción inmobiliaria, el Estado, como muy bien argumenta Sutcliffe, en lugar de intervenir directamente en la construcción de nuevas viviendas, lo que hace es crear las condiciones favorables para ello.

Y este es, precisamente, uno de los objetivos, si no el principal, que está detrás de los “trabajos públicos” emprendidos. Las grandes aperturas viarias, aquellas que hacían posible una “comunicación entre partes”, resultaban imprescindibles para emprender una tarea semejante, pero no eran el fin propuesto, sino el medio, uno de ellos, para conseguir otros objetivos. No bastaba sólo con un “plan” de estas características, resultando imprescindible, en paralelo, aquel otro que proporcionase a los emprendedores involucrados, la financiación, pre-

234 A. Sutcliffe, *Ocaso y fracaso el Centro de París...*, cit.

235 Según nos relata Lameyre, en la obra citada, el 12 de enero de 1849, el presidente de la República, dona 50.000 francos para ayudar a la construcción, en todos los “arrondissements” de la capital, de ciudades obreras destinadas a reemplazar los alojamientos insalubres. Ese mismo año se pone en marcha, en la Rue Rochechouart de París, la Cité Napoleón, que debería asegurar el alojamiento a 500 personas, en un lugar especialmente afectado de alojamientos obreros. Como se sabe, Napoleón llega a París, procedente de su exilio londinense, en junio de 1848, siendo elegido diputado en las elecciones del mismo año, y convertido en presidente de la República entre 1848 y 1852. Después, tras el golpe de estado de 2 de diciembre de 1851, es proclamado emperador. Su primera preocupación por el alojamiento obrero, fruto de su exilio en Londres, le llevó a conocer el estudio de Henry Robert “Model Lodging House”, presentado en la Exposición Universal de 1851, libro que mandó traducir al francés, siendo presidente de la República, en 1850, para tomarlo como modelo para sus proyectos de alojamientos obreros. Es sí como encarga la construcción de la Ciudad Napoleón, proyectada por Veugny.

financiación, necesaria para ello. Es así cómo nacen las entidades crediticias, entre las que destacó el llamado “Crédit Foncière”²³⁶.

También eran necesarios, como se puede imaginar, instrumentos técnicos que hiciesen posibles las reformas proyectadas, entre otros, un imprescindible cuerpo legislativo que permitiese y encauzase, en el marco de la legalidad construida por el Imperio, dichas reformas. De entre dichos instrumentos legales, la llamada Ley Melun²³⁷, sobre “alojamientos insalubres”, aparece como uno de los apoyos fundamentales sin cuya asistencia no se hubiesen emprendido, con tanta celeridad, los “trabajos públicos”. Esta Ley fue aprobada, por la Asamblea Legislativa, en 1850, con el nombre de “*Loi du 13 avril 1850 relative à l’Assainissement des Logements Insalubres*”²³⁸. Estamos ante un importantísimo instrumento utilizado por Haussmann, al permitirle, como ya hemos comentado en otro apartado, expropiar, por razones de insalubridad, no sólo las propiedades directamente afectadas, sino aquellas otras sobre las que podría pesar la responsabilidad de dicha insalubridad, al entender que esta se debía a razones exteriores, mas allá del foco detectado.

Si dicha insalubridad, por otro lado, dependía del propietario, es a él al que le correspondía ejecutar los trabajos de saneamiento necesarios, bajo la pena de una multa proporcional al retraso. En caso contrario, es la Comuna la que tenía que actuar, mediante la adquisición, por expropiación, de la totalidad de las propiedades comprendidas en el perímetro de los trabajos a efectuar.

El otro instrumento, puesto a disposición de Haussmann, fue la Ley de Expropiación, tal y como fue aprobada en 1841²³⁹. Según esta Ley, sin embargo, sólo se podían expropiar los terrenos necesarios para la definición de la nueva vía, no más allá de ellos, lo que no permitía nuevas construcciones sobre terrenos aledaños a la misma que no fuesen los restos de los que se habían incorporado al nuevo espacio viario, lo que, realmente, no permitía la edificación de nuevas

236 Ver “Urbanisme et habitation”, en *La Vie Urbaine. Organe de l’Institut d’Urbanisme de l’Université de Paris*, Número Spécial: Haussmann, Prefect de la Seine (1853), Nouvelle Série (Julio-Diciembre, 1953).

237 Armando Melun fue un líder de movimientos católico-conservadores, difundiendo la idea de que la suerte de las clases populares sólo podía estar en manos del patronazgo de las clases elevadas. Fue diputado en 1849, creando una Comisión de Asistencia cuyo objetivo era estudiar un proyecto general de ley sobre asistencia pública. Decía que si existe una ley que imponga alineaciones a la edificación, esta ley también tendrá que aplicarse, no sólo cuando las construcciones están en peligro, sino cuando las condiciones de salubridad ponen en peligro la vida de sus habitantes. Se van forjando, de esta manera, los presupuestos teóricos de una ley sobre la salubridad pública. Esta fue la Ley de 13 de abril de 1850, presentada y aprobada con su impulso parlamentario.

238 Sobre todo, el Art 13, ya citado: “*Cuando la insalubridad es el resultado de causas exteriores y permanentes, o cuando esas causas no se pueden acometer más que por trabajos de conjunto, la comuna podrá adquirir, siguiendo las formas, y después de completar las formalidades prescritas por la Ley de 3 de mayo de 1841, la totalidad de las propiedades comprendidas en el perímetro de los trabajos*”.

239 El artículo 50 de esta Ley, decía: “*Los edificios de los que sea necesario adquirir una porción, por causa de utilidad pública, serán comprados en su totalidad, si los propietarios lo requieren por una declaración formal dirigida al magistrado director del jurado... ello será, del mismo modo, para toda parcela de terreno que, por resultado de la fragmentación, se encontrara reducida a un cuarto del total, sin embargo, si el propietario no tiene propiedad inmediatamente contigua, y si la parcela así reducida es inferir a diez áreas*”.

construcciones. Pero, aunque esta cuestión, como hemos visto, ya estaba solucionada en la Ley de Saneamiento, resultaba imprescindible incorporar nuevos preceptos en la Ley de Expropiación. Modificaciones que aparecen en un nuevo texto legal que subordinaba la expropiación a una ley que ordenase los trabajos, lo cual se concretó en el Decreto de 26 de marzo de 1852.²⁴⁰ En este Decreto, en efecto, vuelve a ser contundente su artículo 2, no dejando resquicios de duda sobre la “extensión” de las expropiaciones hasta donde se juzgasen convenientes. En dicho artículo se permitía a la administración, “...en todo proyecto de expropiación para el ensanchamiento, el cambio o la formación de calles de París, se permite abarcar la totalidad de los inmuebles alcanzados, cuando se considere que las partes restantes no son de una extensión o de una forma que permita construir allí edificaciones sanas; y se comprende, igualmente en la expropiación, los inmuebles fuera de las alineaciones cuando su adquisición fuera necesaria para la supresión de vías públicas consideradas inútiles”.

Las expropiaciones jugaron un papel muy importante en la historia de Haussmann. Fue fundamental, en este sentido, y como ya hemos indicado, el decreto de 1852, en función del cual se permitía a la Ville de Paris el derecho a expropiar los terrenos situados fuera del trazado de las nuevas vías, si ello se consideraba necesario para la construcción, en sus bordes, de edificios convenientes y saludables. Si, por cualquier otra razón, una parte de estos terrenos no se incorporaba a la vía pública, la Ville tenía el derecho de revenderlo a su beneficio, después de haber pagado a los propietarios y fijadas las indemnizaciones por desalojo de los inquilinos.

Sin embargo, el Consejo de Estado, por acuerdo de 27 de diciembre de 1858, introdujo modificaciones sustantivas al Decreto de 1852, no reconociendo más a la Ville, por ejemplo, el derecho de reventa de estos terrenos, lo que constituyó un grave contratiempo en los planes de Haussmann, ya que su política consistía en financiar los “trabajos públicos” con el beneficio obtenido de la venta de los terrenos expropiados, al poder elevar su precio por su nueva localización al borde de la nueva vía. Es el razonamiento que se hacía Mouret, pensando en la nueva localización de su gran almacén: *“Hacia mucho que Mouret acariciaba el sueño de realizar su antiguo proyecto: que El Paraíso de las Damas ocupase la manzana entera, desde la calle de Monsigny a la calle de la Michodière, y desde la calle Neuve-Saint-Augustin hasta la calle de Le-Dix-Décembre. Quedaba todavía, en esta última arteria, un ancha franja de terreno que aún no le pertenecía. Y ello bastaba para amargarle el triunfo. Lo atormentaba el deseo de rematar la conquista, de edificar en ella, a modo de apoteosis, una fachada monumental. Mientras la entrada principal se hallase en la calle Neuve-Saint-Augustin, una calle re-negrecida del París antiguo, su obra estaría tullida y carecería de lógica. Quería, para exhibirla ante el nuevo París, que se hallase de cara a una de esas avenidas jóvenes por las que pasaba, a pleno sol, el barullo de finales de siglo. Ya se la imaginaba, dominándolo todo, imponiéndose como el gigantesco palacio*

240 Ver *Application aux Villes du Décret du 26 mars 1852 sur les rues de Paris*, par Jean Dejamme, auditeur au Conseil d'État, Paris, Berger-Levrault, 1887.

*del comercio, cubriendo la ciudad con una sombra mayor que la del viejo palacio del Louvre*²⁴¹.

Ante esta posibilidad legal de que estos terrenos expropiados, que no se incorporaban a la nueva vía, pudiesen ser devueltos a sus antiguos propietarios, Haussmann argumentaba que, con esta acción legal, se les aseguraba, gratuitamente, a los propietarios, “...el beneficio de las plusvalías, que, convertidas libres por un trabajo exitoso, gracias a la Ville, quedaban en sus inmuebles, en la fachada, sobre una ancha y bella vía, iban a adquirir. La Villa se veía privada de la oportunidad de encontrar, mediante la reventa ventajosa que se podría haber hecho, la compensación en una cierta medida, de las cargas de su empresa”. Haussmann escribe, con precisión, “beneficio de plusvalías”, ya que su pregunta, con una respuesta afirmativa, era que quien debe beneficiarse de las plusvalías derivadas del uso de un terreno expropiado por la comunidad, representada por su Ayuntamiento, es la misma comunidad.

Esta fue, decimos, la primera modificación introducida, por el Consejo de Estado, al Decreto del 26 de marzo de 1852. Pero esto no fue todo, ya que ese Consejo introdujo un nuevo artículo que ponía más inconvenientes aún, si cabe, al control que Haussmann deseaba llevar a cabo sobre todo lo expropiado. En esta ocasión, va a afectar a los derechos de los inquilinos desalojados por efecto de las citadas expropiaciones.

Se trata, esta vez, del derecho que podía asistir a los inquilinos, titulares de un arrendamiento, que estaban amenazados por una expropiación. Haussmann estimaba que si la Ville los dejaba seguir en su casas, hasta que finalizase su arrendamiento, no siendo desalojados mientras tanto, no deberían tener derecho a ser indemnizados por desalojo, ya que la prescripción del contrato de alquiler les hacía perder tal derecho. La Corte de Casación, sin embargo, por acuerdo de 12 de junio de 1860, juzgó que sí les correspondía una indemnización desde el momento en que se produjese la expropiación correspondiente, incluso si declaraban que, como consecuencia de ella, tenían intención de abandonar sus casas.

Independientemente de que los encuentros, no muy bien venidos, entre Haussmann y determinadas instancias del Estado, no adquiriesen el grado de comprensión requerido, ya fuese porque tenían una idea muy distinta acerca del sentido de los “trabajos públicos”, de las transformaciones a llevar a cabo en una ciudad como París, o por otras cuestiones, el problema creo que residía en la forma como se enfrentaban a la defensa de la propiedad. Estaba claro que el Estado, desde las instancias encargadas de velar por los intereses de los ciudadanos-propietarios, entendía que el cuerpo social que estos representaban constituía, al mismo tiempo, la espina dorsal del nuevo orden burgués establecido. Y ese nuevo orden se fundamentaba en el derecho inalienable a ser propietario. Haussmann, seguramente, pensaría del mismo modo, pero su “propietario” no era el mismo, ya que su defensa de la propiedad se dirigía hacia los derechos del “gran propietario”, la Prefectura entre otros. Haussmann defendía, decimos,

241 Émile Zola, *El Paraíso de las Damas*, cit.

al “gran propietario”, que no era otro que aquel que estaba implicado con las entidades de crédito en ascenso, aquellas que comenzaban a entender las nuevas sendas a recorrer por el capital en su vertiente monopolista, incluso, traspasando fronteras nacionales. Este era el caso de los Hermanos Pereire, asiduos colaboradores de Haussmann, constructores del imperio inmobiliario por él puesto en marcha y, sobre todo, creadores del “Crédit Mobilier”²⁴², que tanto dinero generó, y aportó, para hacer posibles los sueños megalómanos del Prefecto.

El mismo año en el que se creó el “Crédit Mobilier”, entró en escena, también, el “Crédit Foncière”, primer banco hipotecario de Francia, que se dedicó, como no podía ser de otra manera, a facilitar créditos hipotecarios, tanto a largo como a corto plazo. En 1853, por ejemplo, y son datos suministrados por Sutcliffe, el “Crédit Foncière” proporcionó 218 préstamos en el Departamento del Sena, y 235 en 1854. Funcionaba en estrecho contacto con el “Sous-Comptoir des Entrepreneurs”²⁴³. El “Crédit Foncière” funcionó, en principio, como intermediario entre los individuos que recibían los préstamos y el “Comptoir National d’Escomptes”, creado en 1776 bajo el reinado de Luis XV como “Caisse d’Escompte”, aunque fue suprimido tras la revolución. El “Comptoir National d’Escomptes”, como tal, fue creado en 1848.

El “Crédit Foncière” sólo hacía adelantos sobre la garantía de edificios terminados, ayudando sólo a contratistas y compañías promotoras de gran tamaño. El Sous-Comptoir, por su parte, ayudaba ofreciendo préstamos sobre garantía del valor del solar y del edificio por construir.

Y son estas relaciones inmobiliario-financieras las que constituyeron, en gran medida, la razón de ser de los trabajos emprendidos por Haussmann. Y decimos “razón de ser”, porque se puede pensar que el negocio inmobiliario no era tanto el objetivo de la burguesía, en sí, como el medio más idóneo para desencadenar un movimiento de capitales que trastocó los objetivos del “bien común”, produciendo enloquecidos deseos orientados hacia la creación de una supuesta “riqueza” que beneficiaría a todos, pero que acabó siendo el delirio desenfrenado de unos pocos.

Podemos poner en duda la idea que la transformación de París, tal y como Haussmann la concibió, con la “grande croisée”, que todo lo relacionaba, sus avenidas, sus servicios, en suma, de una ciudad para todos, pudo ser, tan sólo, el pretexto para emprender un nuevo sistema de financiación, de crédito, que,

242 La Société Générale de Crédit Mobilier, fue creada, por los Hermanos Pereire, en 1852, extendiendo su influencia por España, donde, en 1856, le fue concedida la explotación de el Ferrocarril del Norte, a la que añadieron otras empresas, como la industria del Gas de Madrid, minas del carbón al norte de la provincia de Palencia, incluso, actividades inmobiliarias en el Ensanche de Madrid, siguiendo el modelo que ya habían desarrollado, en París, bajo la prefectura de Haussman. Ver Pedro Tedde de Lorca, “Las compañías ferroviarias en España (1855-1934)”, en M. Artola, *Los Ferrocarriles en España, 1844/1943*, Madrid, Banco de España. 1978, y A. Álvarez Mora, “Desarrollo histórico de la zona sur de Madrid”, en *Las Estaciones Ferroviarias en Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad*, Madrid, COAM, 1980.

243 El “Sous-Comptoir des Entrepreneurs”, es uno de los 14 “sous-comptoirs” instituidos por Decreto de 24 de marzo de 1848. En ese mismo año, los “Comptoirs d’Escomptes” son creados en las ciudades industriales y comerciales para remediar la crisis del crédito.

tomando la ciudad como campo de experimentación, extendiese sus redes a todo tipo de negocio, una vez que habían comprobado sus efectos en el marco de la “producción del espacio”. Por supuesto, dejando claro que nunca abandonarían la ciudad, que el capital, en suma, al ensayar con el “espacio urbano”, había abierto un nuevo camino para proceder a un proceso de explotación, el que supuso la incorporación del “suelo” al aparato productivo.

Por eso podemos decir que, junto con los preceptos legales que permitían poner en marcha las expropiaciones correspondientes, resultaba imprescindible, quizá, como objetivo en sí mismo, la financiación para pagarlas, el dinero para enfrentarse a ellas, lo que le permitía reproducirse como “riqueza”, entendida esta no tanto como un producto que se expresaba en la obra realizada, en el nuevo París expuesto al mundo, como en los beneficios financieros obtenidos. Si algo hay que resaltar, por tanto, en este proyecto del Gran París, no lo es tanto el producto físico-espacial obtenido, como el movimiento financiero que se desarrolló, el impulso que proporcionó para que el capital saltara a escena como una nueva categoría económica que abandonó caducas prácticas, presentando sus nuevas credenciales para quedarse hasta que le surgiesen nuevas contradicciones.

El espectáculo de los créditos, los préstamos, el movimiento de capitales agobió las finanzas del Estado, enriqueciendo a todos aquellos propietarios-especuladores que merodeaban por los salones de la Corte, al mismo tiempo que arruinaban a la ciudad y, con ello, a los ciudadanos que se vieron apesados entre los escombros que provocaron sus reformas.

Estos desembolsos monetarios procedían, casi siempre, de los particulares, ya fuesen expertos financiadores-prestamistas, entidades de crédito, incluso las propias arcas del Estado. Lo que es común a todos ellos, lo que se repetía continuamente, era el endeudamiento de la Prefectura. Para hacer frente a estos inconvenientes, lo que no se logró del todo, Persigny²⁴⁴ era partidario de gestionar préstamos garantizados por las plusvalías de los terrenos, es decir, sobre los beneficios futuros que generarían las operaciones urbanísticas a efectuar, pensando que estas resultarían rentables. Supongamos, decía Persigny, que un presupuesto, para hacer frente a operaciones concretas de “aperturas viarias”, genera, cada año, 4 millones de excedentes. Este remanente se puede invertir en otros trabajos, pero serían necesarios 25 años si se quiere ejecutar un programa de 100 millones. “¿Por qué, entonces, decía Persigny, no endeudarse con 100 millones cuyo interés a pagar estará asegurado por esta plusvalía regular?”²⁴⁵. Se trataba, en suma, de aplicar, a los trabajos de París, el mismo método que se seguía con los ferrocarriles, cuyo capital estaba enteramente constituido por los llamados ahorros privados.

Para hacerse con este dinero, y endeudarse con los préstamos correspondientes, fue necesario el acuerdo favorable de la Asamblea, el Consejo Municipal de París, que era designado por el emperador y el prefecto, y el del

244 Ministro del Interior de Napoleón III.

245 Reseñado por A. Sutcliffe, *op. cit.*

Cuerpo Legislativo. En un régimen autocrático, el apoyo del poder ejecutivo y de sus representantes, era fundamental. Todo eso, implicaba, además, una atmósfera favorable, amigos, una mayoría.

Hausmann reconocía que muchos de los miembros del Consejo de Estado eran hostiles, abiertamente o no, a la política de los grandes trabajos públicos de París, y algunos de ellos poco simpáticos hacia su persona. El presidente del Consejo de Estado, Baroche, encarnaba estas resistencias. Hausmann decía que *“...M. Baroche me pareció un brillante abogado mejor que un potente orador; pero en la Administración era un burgués, imbuido de ideas estrechas, rutinarias, de la clase media de París, completamente hostiles, en su fuero interno, a nuestros grandes trabajos”*. Ya hemos comentado que, en 1858, el Consejo de Estado, bajo la presión de Baroche, modificó el decreto de 1852, relativo a la expropiación, haciéndola más favorable a los propietarios, es decir, más onerosa para las finanzas de la Ville. A lo que Hausmann respondió que *“este decreto, todo entero, está inspirado por un pensamiento de reacción contra la gran obra que será una de las glorias del reino”*.

Un proyecto de Hausmann, para reivindicar, en cierto sentido, su “autonomía financiera”, fue la creación, por decreto imperial de 14 de diciembre de 1858, de la “Caisse des Travaux de Paris”. Con ello, pretendía hacer frente a la financiación de los “trabajos públicos” emprendidos. Se trataba, en realidad de un “banco público” con la garantía del Estado. Su misión consistía en reglamentar los gastos de los grandes trabajos, establecer el precio de venta de los terrenos que quedaban disponibles, una vez procedido a las expropiaciones, así como el precio de venta de los materiales procedentes de las demoliciones²⁴⁶.

Uno de los métodos de ejecución de los trabajos, que no era el único, desde un punto de vista financiero, fue, en general, la “concesión a tanto alzado”, fijando un precio global por la operación que el Estado pagaba a las empresas concesionarias por los servicios que iban a prestar. Estas se comprometían a hacerse cargo del costo de las expropiaciones, de la urbanización de la nueva avenida, de la definición de las nuevas parcelas para hacerlas eficaces desde el punto de vista de su construcción, pero, eso sí, se quedaban, en propiedad, con dichas parcelas para proceder a su venta posterior. Este era el privilegio del que gozaban, y en el que fundamentaban la concesión a la que habían accedido. Al final, los trabajos fueron concedidos a los amigos del Prefecto y en las condiciones que les dejaban sustanciales beneficios. Hausmann no había inventado el principio de las “concesiones” a un precio fijado de antemano. No hacía más que continuar lo que se hizo antes de que él llegase a París, lo que se había hecho, por ejemplo, con el Boulevard Strasburg²⁴⁷.

246 Para todas estas cuestiones relativas a la financiación de los “trabajos públicos”, préstamos, expropiaciones, etc., ver el trabajo sobre “Amis et ennemis d’Hausmann. Emprunts et Expropriations”, aparecido en “Urbanisme et habitation”, en *La Vie Urbaine. Organe de l’Institut d’Urbanisme de l’Université de Paris*, Numéro Spécial: Hausmann, Prefect de la Seine (1853), Nouvelle Série (Julio-Diciembre, 1953).

247 Recordemos, en este sentido, que el Boulevard Strasburgo fue concedido, por Decreto de 27 de septiembre de 1852, a los banqueros Ardouin. El Estado y la Ville de Paris se comprometían a pagarle la suma de 7.750.000 francos. A cambio, la empresa entregaba a la Ville de Paris los

Este procedimiento fue, entre otros, el que sirvió a Saccard, personaje de la novela de Zola, *La Jauría*, para engrosarse una suculenta fortuna: *“...la Villa estaba ya decidida a no ejecutar ella las obras, a ceder los bulevares a un tanto alzado. Las compañías concesionarias se comprometían a entregarle una vía totalmente hecha, con árboles plantados, bancos y farolas de gas colocados, mediante una indemnización convenida; e incluso a veces entregaban la vía por nada; se encontraban ampliamente pagadas por los solares de los bordes, que retenían y a los que gravaban con una considerable plusvalía”*.

Los procedimientos seguidos por Haussmann, como es lógico suponer, recibieron muchas críticas, por no decir violenta oposición, no sólo de los afectados, del pueblo expulsado por razón de las expropiaciones y demoliciones llevadas a cabo, sino, también, de los que se suponía que eran sus correligionarios en el gobierno. Algunos de ellos, participaron, como ministros, en gobiernos posteriores, lo que, posiblemente, les dio más libertad de crítica, aunque su pensamiento ideológico no estuviese muy lejano del que alimentaba las ideas de Haussmann. Es el caso de Jules Ferry²⁴⁸, quien en el texto “*Les comptes fantastiques d’Haussmann*” da cuenta de los errores cometidos por Haussmann durante su mandato en la Prefectura de París.

Ferry habla de “*imprevisión*”, negándose absolutamente a admitir que los objetivos de Haussmann no se hubiesen cumplido por las modificaciones del régimen de la expropiación que ya hemos comentado²⁴⁹. Su mayor defecto fue, según Ferry, su “*autoritarismo*”. “*El señor prefecto, dice, no tiene en cuenta ni siquiera a la Comisión Municipal que él mismo designó. Y si él quería sinceramente escuchar la opinión parisina, entendería, sin gran esfuerzo, un murmullo que se eleva de todas partes y que reclama un Consejo Municipal elegido*”. También pone en duda la legalidad de ciertas medidas tomadas por Haussmann, como es el caso de los “*bonos de delegación*” vinculados a la “*Caisse des Travaux de Paris*”.

“*Bonos de delegación*” que, al decir de Zola, en su obra *La Jauría*, eran “*auténticas letras de cambio*”: “*Saccard chalaneó un gran negocio con la Villa. Esta, entrampada, aplastada por las deudas, arrastrada por el baile de millones que había puesto en circulación para agradar al Emperador y llenar ciertos bolsillos, se veía reducida a préstamos disfrazados, al no querer confesar sus delirios, su locura de la piqueta y del sillar. Acababa de crear entonces lo que se denominaban bonos de delegación, auténticas letras de cambio a largo plazo, para pagar a los contratistas el mismo día de la firma de los convenios, y permitirles así encontrar fondos negociando los bonos*”.

terrenos destinados a la vía, mientras los banqueros Ardouin se quedaban con el resto de los terrenos expropiados, haciéndose cargo del pago de las expropiaciones, los gastos de viabilidad, construcción de infraestructuras, entrega del boulevard en diez meses después de aprobarse las expropiaciones, etc.

248 Jules Ferry, “*Les comptes fantastiques d’Haussmann*”. Aparecidas en la revista *Le Temps*, 1868. Ferry fue ministro de Instrucción Pública durante los años 1879-81, y en 1882, así como presidente del Consejo de Ministros.

249 Se refiere a las modificaciones introducidas por el Decreto de 26 de marzo de 1852.

Estaba claro, según Ferry, que se trataba de “política” mucho más que de “urbanismo”, de “administración”, gestionado todo por un régimen que estaba dirigido bajo el nombre del prefecto. Su conclusión es clara: *“En primer lugar, detener inmediatamente la nueva campaña de demoliciones que comienza; en segundo lugar, es necesario comenzar lo más pronto posible la liquidación del sistema”*. Por último, y a la vista de las cifras que aportó Haussmann, a propósito de lo que había gastado en los “trabajos públicos” para transformar París, entre 1853 y 1869, unos 2.553.668.424 francos, Ferry finaliza sus cometarios diciendo que esa cantidad era *“...más o menos el presupuesto total de Francia”*.

Un espacio segregado como resultado final. Las observaciones de Bernard Rouleau

Si algo tiene de novedoso el empeño desplegado por Haussmann para transformar París es esa escenificación espacial, requerida por la burguesía en el poder, que supuso pasar de una “ciudad compleja” donde todo, o casi todo, estaba mezclado, actividades y personas, aunque evitando contactos sociales contaminantes, a aquella otra en la que ya no caben vivencias diferenciadas que compartan lugares comunes. Es la “ciudad segregada”, es decir, aquella que se organiza para que cada cual, y según su condición de clase, ocupe el lugar que le corresponde, lo que es, en suma, expresión de las estructuras jerárquicas que distinguen a la sociedad burguesa. “Complejidad originaria” que se troca en “espacios diferenciados”, como diferentes son las opciones de clase que se institucionalizan en esta “ciudad del capital”.

La “ciudad segregada” se justifica por razones técnicas, pero se manifiesta como una realidad socio-espacial segmentada, dividida, enfrentada. La “ciudad segregada”, en efecto, abre el camino que conduce al enfrentamiento social por el hecho de que unos se sientan desplazados, mientras otros ejercen como poseedores, ciudad, por tanto, que no garantiza una hipotética cohesión social, ya que un “modelo urbano” como el que esta ciudad representa no puede evitar la confrontación entre grupos sociales implicados con intereses distintos. La paradoja para el capital, sin embargo, es que no puede evitar la “segregación urbana” si desea mantener el negocio inmobiliario y el control represivo que emana del nuevo “orden político”.

Para Haussmann, todo esto era evidente. Como gestor del proyecto y construcción de la ciudad que le tocó en ciernes, se vio en la necesidad de compaginar “negocio inmobiliario” con “orden social”, para lo cual tenía que procederse a una “segregación espacial” como el más eficaz mecanismo que hiciese posible la ciudad que le estaban exigiendo. “Segregación”, “negocio” y “orden”, conforman un todo único, garantizándose, con ello, la “renta urbana”, la diversidad de promociones inmobiliarias que se reparten por el conjunto de la ciudad. Para lo cual, había que evitar la mezcla social que implicase confusión espacial y, con ello, indeterminación inmobiliaria.

Planteamientos no ajenos al pensamiento de Haussmann, a quien le cabe la autoría de haber creado las bases de lo que sería, a partir de entonces, la

ciudad moderna, la ciudad del capital. Ello supuso marcar un hito en el devenir de la ciudad, finiquitando un largo recorrido durante el cual la ciudad se había manifestado como una entidad espacial de la que sólo se requerían “embellecimientos”, “rectificaciones parciales”, manteniendo su comportamiento como unidad compacta sometida a distanciamientos de clase.

El resultado de todo este proceso, una vez que se sucedieron los años suficientes para verificarlo, ha sido puesto en evidencia por Bernard Rouleau, en el libro ya citado²⁵⁰. Este autor cita el *Atlas statistique de la population de Paris*, publicado por Toussaint Loua en 1873²⁵¹, del que dice que “...se trata de un conjunto excepcional de documentos que permiten llevar a cabo una comparación entre los barrios periféricos, y entre ellos y los del centro, doce años después de la anexión”. Los aspectos que se comparan en dicho atlas hacen referencia a la “población específica de cada barrio”, su densidad por hectáreas; los “nacidos en París”; la “población que no sabe leer ni escribir”; la “población que vive de sus rentas”; la “población por edades”; “personas activas en la industria”; “personas activas en la agricultura”; “jefes de industria y de comercio, profesionales liberales”; “obreros”; “empleados”; “jornaleros, peones”; “mortalidad”.

De todo ello, Rouleau llega a unas conclusiones que podríamos resumir en los siguientes aspectos. En primer lugar, el hecho de que el crecimiento demográfico incidió, sobre todo, en la periferia, sin menospreciar la concentración de población que protagonizaron algunos barrios industriales antiguos que ocupaban una situación central, como es el caso de los “arrondissements” X y XI²⁵², los cuales aún conservaban una fuerza de atracción importante debido al hecho de que los empleos industriales permanecían allí con fuerza. Es el “espacio periférico”, nueva realidad urbana que ocupa, como hemos indicado, un lugar destacado en el proyecto de ciudad planteado por Haussmann, espacio que protagonizará, como así sucedió, el papel de entidad espacial asiento de las clases sociales más desfavorecidas que tuvieron que abandonar el “centro”, materializándose, de esta manera, una de las condiciones que haría posible la “ciudad segregada”.

Se observa, en segundo lugar, un desequilibrio claro entre el Este y el Oeste de París, muy característico, aún, hoy día, pero que ya era una realidad en 1872. De todas maneras, como observa Rouleau, “...Los dos sectores, central y periférico, no se oponen radicalmente, comienzan a parecerse... como si las características demográficas de los barrios periféricos tiendan a seguir las de los barrios centrales limítrofes”. En este desequilibrio, la población, por encima de sesenta años, referida a profesionales liberales, jefes de industria, propietarios y rentistas, domésticos, etc., se concentraron en el Oeste, mientras los que viven de la industria, obreros, ocupan, fundamentalmente, los sectores del Este,

250 Ver Bernard Rouleau, *Villages et Faubourgs de l'ancien Paris. Histoire d'un espace urbaine*, París, Seuil, 1985. Capítulo “Les quartiers périphériques à travers les premières cartes statistiques”.

251 París, Dejeu, 1873. Toussaint era, por entonces, Sub-Jefe de la Oficina del Ministro de Agricultura y Comercio, y Secretario General de la Société de Statistique.

252 Se trata de dos de los “distritos” que se sitúan dentro de la muralla de “Les Fermiers-Generaux”, incluyendo el barrio de Poissonnière, construido en el “Enclos Saint-Lazare”, donde se encuentra la Iglesia de Saint-Vincent-de-Paul, creado hacia 1823 como un proyecto de “nueva parcelación”, más allá de las Puertas de San Martín y San Denis.

donde, también, se concentran las tasas más altas de mortalidad. Esta diferencia entre los “arrondissements” del Este y del Oeste no cesó de crecer después de la anexión, sobre todo, “...por lo que concierne al XX, donde la población obrera, expulsada de los barrios centrales, parece haberlo adoptado como asilo... si los obreros, en tanto que clase social, dominan en el XX, de Belleville a Charonne, el XIX se caracteriza por una fuerte proporción de jornaleros”²⁵³. Obreros todos, al fin y al cabo, concentrados en el Este de la ciudad, algo que ha caracterizado a la ciudad de París, prácticamente, hasta nuestros días.

Un nuevo trabajo estadístico apareció en 1879, el llamado *Album de statistique graphique*, editado por el Ministerio de Trabajos Públicos, el cual se fue reeditando cada año, hasta 1897²⁵⁴. Se trataba de la información facilitada por el “Service de statistique graphique”, creado por el citado Ministerio el 12 de marzo de 1878, y con el que se pretendía dar conocimiento de “...todos los hechos económicos, técnicos o financieros que son tratados con las estadísticas, y pueden interesar a la Administración de los Trabajos Públicos”²⁵⁵.

A diferencia del trabajo anterior, realizado por Toussaint Loua, este otro trata de cuestiones relativas a la circulación de personas y mercancías, ofreciendo una visión global de dichos fenómenos para toda Francia. “Nos permite conocer, como señala Rouleau, el peso, la importancia, de los barrios periféricos, en la organización general de los desplazamientos a través de la ciudad, así como su evaluación”. Entre sus conclusiones, destaca cómo “...la circulación más potente se da en el Este, hacia Belleville, Ménilmontant y Vincennes, y hacia el Norte-Oeste, de La Chapelle a la Porte Maillot. Por el contrario, sobre la orilla izquierda, la circulación se muestra siempre más débil. Estas grandes corrientes de circulación se concentran, por el contrario, sobre los bulevares de Fermiers-Généraux, de Chaillot a la Villette”.

El autor de este último trabajo fue Jacques Bertillon, quien estaba al frente del Servicio de Estadística municipal de la Prefectura del Sena. Concentró su labor en la recogida de numerosos datos estadísticos referidos al París de los años 1880 y 1890. Como médico, estaba interesado en la localización y evolución de las enfermedades, así como su incidencia en las causas de las muertes en París. Pero su *Atlas de statistique*²⁵⁶, aparecido en 1889, trata de la población, de sus efectivos y de su estructura, natalidad, mortalidad, nupcialidad, etc., así como de los recorridos que efectuaban las mercancías en París.

Lo más interesante, quizá, del estudio de Bertillon fue un importante análisis referido al estado que presentaba la población parisina en 1886, en paralelo a un estudio de la construcción, concluyendo que la zona anexionada comenzaba a entrar en una nueva fase de su evolución, por su relación con el centro y la “banlieue”. Con respecto a la población que emigraba, hasta entonces, hacia

253 Los “arrondissements” XIX y XX se corresponden con La Villette y Belleville.

254 *Album de statistique graphique, annés 1879 à 1897*, París, Ministère des Travaux Publics, Imprimerie Nationale, 1879.

255 Bernard Rouleau, *Villages et Faubourgs...*, cit.

256 Dr. Jacques Bertillon, *Atlas de statistique graphique de la Ville de Paris, Service de la Statistique Municipale, Prefecture de la Seine, I, 1888, II, 1889*, París, Masson, 1889.

los “faubourgs”, es decir, hacia los barrios de la zona anexionada, nos dice que *“tiende a llegar allí con menos entusiasmo”*, a partir, sobre todo, de 1881. Esto no evita, sin embargo, que el espacio periférico, fruto de la anexión llevada a cabo a partir de 1860, se convirtiese en la entidad espacial que más incremento de población experimentó. Los datos que proporciona Bertillon, a este respecto, son elocuentes.

Por lo que se refiere a la población asentada en los diez primeros “arrondissements”, los que conforman el centro de París, contaban, en 1881, con 1.029.286 habitantes, lo que suponía, según dicho autor, que se había producido un aumento de unos 62.000 habitantes. Mientras que, en 1886, acumulaban unas 1.010.970 personas, 18.216 habitantes menos. Si el centro perdía población, en la “periferia” sucedía lo contrario. La población en los diez “arrondissements” que conformaban los “faubourgs”, alcanzaron, en 1881, los 1.239.737 habitantes, lo que significaba, por entonces, un aumento de 218.109 habitantes, mientras que en 1886 nos encontramos con 1.333.580, 93.843 más. A la vista de estos referentes demográficos, nos dice Rouleau, *“...la población del centro se ha incrementado en un 6,8%, mientras la periferia lo ha hecho en un 84,8%. Entre 1881 y 1886, la progresión de la ‘banlieue’, fuera de las fortificaciones y en los arrondissements de Saint-Denis y Sceaux, comienza a ser más rápida y acusa una ganancia de 86.232 habitantes, lo que equivale, más o menos, a la progresión de diez arrondissements periféricos de París”*.

Mientras la periferia aumentaba de población, entre 1861 y 1886, la progresión de los barrios del centro era muy débil en relación con lo que se estaba produciendo en los “faubourgs”. Muchos barrios comenzaron a decrecer, incluso, antes de la anexión. Por el contrario, la población de la “banlieue”, muy débil aún en 1861, acusó un crecimiento del 139% en 1886²⁵⁷.

Por último, y refiriéndonos, siempre, a la materialización de un “espacio segregado”, como expresión social del proyecto de transformación urbana llevado a cabo por Haussmann, constatamos algo tan importante como la relación contrapuesta, asimétrica, que mantiene el binomio “obreros-patronos”. Bertillon no fue ajeno a este fenómeno, ofreciéndonos una panorámica que delata el significado real de esa “segregación urbana” que ponemos en evidencia. Rouleau nos ofrece, en este sentido, unos gráficos muy evidentes, elaborados a partir de las estadísticas de Bertillon, en los que muestra esa distancia social insalvable que separa el Este del Oeste de París, denunciando, con una rotundidad que roza la “violencia dialéctica”, la existencia de dos mundos en una misma ciudad. Si comparamos, siguiendo a Rouleau, los gráficos donde se localizan las concentraciones de “obreros”, “patronos”, “domésticos femeninos” y de la “riqueza”, en general, observamos que donde están los “obreros”, en la mitad Este periférica, es donde están los más pobres; que donde están los más ricos, en el Oeste, es donde están los “patronos” y donde apenas hay pobres; y que donde hay más “domésticos femeninos” es en los barrios donde hay más ricos, menos obreros y donde se concentran los patronos. Los “obreros”, por tanto, dominan

257 Son interpretaciones de Rouleau.

en la mitad Este; los “patronos”, en la mitad Oeste; los “domésticos femeninos”, en la mitad Oeste, donde están los más ricos; y los más “pobres”, en la mitad Este.

El “espacio segregado”, por tanto, como verificación de una forma de hacer ciudad que no por estar en los planteamientos de Haussmann, como gestor y portador de los nuevos valores burgueses, deja de responder a un hecho histórico que supera su pensamiento, aunque no tenga más remedio que asumirlo como realidad consumada. Haussmann no podía emprender otro tipo de alternativa que no fuese la que estaba exigiendo el capital, que no era otra que acabar con la complejidad propia del espacio tradicional heredado, procediendo a su desagregación funcional y social, como desagregada tenía que presentarse la “formación social-sistema económico” que sustentaba al capital en ciernes. Una “segregación socio-espacial” que no es más que la extensión, a todos los niveles territoriales, de aquella separación histórica entre “medios de producción” y “fuerza de trabajo” que marcó un nuevo devenir en los destinos de la humanidad, destinos de los que no se libró la ciudad, ni tampoco, el territorio en su conjunto.

5 LA CONSTRUCCIÓN DE LA CENTRALIDAD EN EL PROCESO DE FORMACIÓN DE MADRID COMO CIUDAD MODERNA

En la historia de cada ciudad encontramos, casi siempre, algún hecho significativo que define y proporciona sentido, a partir del momento en que se produce, a las formas de ocupación espacial que se manifiestan sobre territorios concretos. Estos hechos, dependiendo de su importancia, pueden incidir, en mayor o menor medida, en las transformaciones espaciales que se verifican en la ciudad. Pero, de lo que no debe haber ninguna duda, es de la estrechísima relación que se produce entre el “salto a escena” de un hecho histórico determinado y la consiguiente respuesta espacial que, necesariamente, se produce. Bien entendido que hablamos de la “producción del espacio”²⁵⁸ que está vinculado con un hecho histórico concreto, de “producir ciudad” como proceso que identifica lo específico de una sociedad. Decía Marx, en este sentido, que “...lo que distingue a las épocas económicas unas de otras no es lo que se hace, sino el cómo se hace, con qué instrumentos de trabajo se hace. Los instrumentos de trabajo no son solamente el barómetro indicador del desarrollo de la fuerza de trabajo del hombre, sino también el exponente de las condiciones sociales en que se trabaja”.²⁵⁹

Cada “formación social”, en efecto, no sólo se distingue por cómo se ha enfrentado a la producción de lo que constituye la base de su subsistencia, económica y “extraeconómicamente” hablando, sino, a su vez, por la forma como conciben el territorio que soporta dicha producción. Podemos decir, en este sentido, que la relación que mantienen términos como “producción”, en su sentido más amplio, y “espacio”, lejos de actuar de manera independiente, adquiere, por el contrario, la forma de una estrecha y mutua necesidad. No se puede producir sin contar con un espacio, ni tampoco cabe concebir una organización territorial si esta no está implicada en específicas formas de producción que sustentan a un cuerpo social determinado.

La decadencia de una ciudad pre-burguesa

En esta específica relación entre “producción” y “espacio”, el caso de la ciudad de Madrid se alza como ejemplo indiscutible. El hecho histórico a considerar, como punto de partida, es la capitalidad. Hasta entonces, Madrid apenas se había desarrollado espacialmente a lo largo de sus aproximadamente setecientos

258 Henri Lefebvre, *La Production de l'Espace*, París, Anthropos, 1974.

259 Karl Marx, *El Capital. Crítica de la Economía Política* (Volumen I, Sección Tercera “La Producción de la Plusvalía Absoluta”. Capítulo V, “Proceso de Trabajo y Proceso de Valorización”. I *El Proceso de Trabajo*), México, Fondo de Cultura Económica, 1946 (Octava reimpresión, 1973).

años de existencia como ciudad. Este hecho supuso, sin embargo, cuadruplicar la superficie ocupada hasta entonces, y esto solo en sesenta años de vida.

La capitalidad madrileña como categoría que genera nuevas funcionalidades urbanas

Un hecho histórico, como fue la designación de Madrid como capital de España, en 1561, supuso la puesta en marcha de unos procesos de producción de suelo que implicaron la total transformación del territorio madrileño.²⁶⁰ Se trata, por otro lado, de un hecho político en cuya base es posible encontrar, entre otras cosas, las razones que explican las “crisis urbanas” que han ido afectando, sobre todo, a su centro urbano, a la ciudad tradicional. Analizar las bases sobre las que se asientan, en efecto, las “crisis” del centro de Madrid significa, necesariamente, enfrentarse con el fenómeno de la capitalidad. Madrid, efectivamente, dejó de ser una ciudad más de Castilla cuando recayó sobre ella la decisión política que supuso dicha capitalidad. ¿Qué implicó, realmente, esta designación? Como consecuencia más inmediata, la designación de capital supuso para Madrid su conversión en una ciudad de “consumo”. De un hipotético “Madrid productor” vamos a pasar a un decidido “Madrid consumidor”. Esta específica característica, que va a distinguir a Madrid desde que fue erigida como capital política, hay que enfocarla, necesariamente, teniendo en cuenta la coyuntura económica y política que distinguió al periodo histórico en el que se inscribe el citado hecho. “Desde que se fijó la Corte en Madrid, nos dice Domínguez Ortiz, atrajo una masa considerable de nobles que querían estar cerca del Rey, funcionarios de los distintos Consejos y pretendientes de cargos. Esto es lo que explica el rápido crecimiento de una ciudad que sin tener ninguna función económica importante, se convirtió en una capital política”²⁶¹.

Apreciamos, en este sentido, dos aspectos que van a estar presentes en los primeros inicios de lo que va a constituir el desarrollo urbano de Madrid, a partir

260 La bibliografía más destacada sobre el desarrollo urbano-espacial de Madrid es: F. Lesta, “Un resumen del desarrollo urbanístico de Madrid”, en *Hogar y Arquitectura*, nº 75 (1968); J. Caro Baroja, “Madrid”, en *I.C.E.*, nº 402 (1967); A. Fernández de los Ríos, *Guía de Madrid*, Abaco Ediciones, 1976 (Reproducción de la edición de 1876); M. Molina Campuzano, *Planos de Madrid, siglos XVII y XVIII*, Madrid, Estanislao Maestre, 1960; N. Urgoiti Serrano, *Madrid, su situación, orígenes, desarrollo y estructura en 1950*; J. Torres Pérez, *Estudio sobre la evolución de la población y edificación en el casco antiguo de Madrid, desde sus orígenes hasta 1970*; M. Terán, “El desarrollo espacial de Madrid a partir de 1868”, en *Estudios Geográficos* nº 84/85; M. Valenzuela Rubio, “Iniciativa oficial y crecimiento urbano en Madrid, 1939-1975”, en *Estudios Geográficos*, nº137 (1974); M. A. Huetz de Lempis, “Les grand villes du monde: Madrid”, en *La Documentation Française*, nº 3854/55 (Enero de 1972); F. Arias, C. Lacaci y V. Gago, *Crecimiento de Madrid*, Madrid, 1977; R. Moneo, “Madrid: Los últimos veinticinco años”, en *Hogar y Arquitectura*, nº 75 (marzo/abril 1968); F. Chueca Goitia, “Bosquejo histórico del desarrollo de Madrid”, en *V.M.*, año III, nº 15; A. Álvarez Mora, P. Barreiro y Luis Moya, *Cartografía básica de la ciudad de Madrid. Planos históricos, topográficos y parcelarios de los siglos XVII, XVIII, XIX y XX*, Madrid, COAM, 1979; E. Martínez de Pisón, “La formación de los suburbios madrileños en el paso del siglo XIX al XX”, *B.I.S.D.P.*, nº 31 (1964); E. Leira, J. Gago e I. Solana, “Madrid, cuarenta años de crecimiento urbano”, en *Ciudad y Territorio*, nº2/3 (1976). Imprescindible, por su parte, el artículo de José Ignacio Casar Pinazo “El prodigioso decenio dell’Urbanística Madrileña:1855-1865”, en *Storia Urbana*, nº 37 (1986).

261 A. Domínguez Ortiz, *El Antiguo Régimen: Los Reyes Católicos y los Austrias*, Madrid, Alianza, 1973.

de su designación como capital. Un cambio sustancial, en cuanto al contenido de clase de su población, unido esto a su exigua importancia por lo que se refiere a la conformación, en su interior, de alguna función económica productiva de base. Esta última cuestión, sin embargo, debemos matizarla, ya que, como nos apunta Domínguez Ortiz, *“capitales puramente económicas había pocas, y más bien comerciales que industriales, por ejemplo Bilbao o Medina del Campo. Lo más corriente era que la función económica se desarrollara a la sombra de las funciones de mando político, social o religioso”*²⁶².

El panorama urbano que presentaba España, cuando fue elegida la ciudad de Madrid para ser su capital, se caracterizaba, entre otras cosas, porque la población que habitaba en las ciudades, en los principales centros urbanos, se distinguía por su pertenencia, o bien, a los “grupos dominantes”, como los califica Domínguez Ortiz, es decir, *“funcionarios reales, magistrados municipales, señores jurisdiccionales, altos cargos eclesiásticos”*, o aquellos otros que engrosaban el mundo de los *“mercaderes artesanos y servidores o parásitos”*. Al lado de estos, asimismo, encontramos a propietarios y rentistas, tanto individuales como colectivos. Valga como ejemplo de estos a la Iglesia.

El mundo de la “inversión” no atrae a las clases que detentan el poder económico. Prefieren los beneficios fijos, los que se obtienen de la posesión de grandes propiedades agrícolas. Al lado, por tanto, de aquellas clases sociales que aparecen directamente unidas al poder real, de clases que produce el citado poder, encontramos aquellas otras que, aunque detentando un poder económico, prescinden de otras aventuras que no sean las que identifican a un simple rentista.

Incluso, en el caso de que una incipiente burguesía comercial se dedicase a aquellas actividades que le supusiesen la puesta en marcha de una determinada acumulación de capital, la actividad que llama su atención es el comercio de productos de lujo, productos que *“...en gran parte se traían del extranjero, como las joyas, sedas, libros y otros semejantes. Este comercio dio lugar a una burguesía que en Madrid llegó a formar el sólido núcleo de los cinco Gremios mayores”*²⁶³. Madrid se perfilaba, definitivamente, como una “ciudad de consumo”, desde el punto de vista económico, lo que, unido a las necesidades de una Corte que detenta el poder político, va a determinar el tipo de producto a consumir. Los productos de lujo serán, efectivamente, los que engrosen con mayor importancia las transacciones comerciales que impulsa la ciudad de Madrid.

Capitalidad y primera gran expansión urbana

¿Cómo se llevó a cabo la primera gran expansión de Madrid? En un primer momento, y partiendo del primitivo núcleo que definía los límites de la ciudad hacia 1561, territorio acotado, de Oeste a Este, entre el actual Palacio Real y

262 Ibid.

263 ibid.

la Puerta del Sol, la calle de Alcalá²⁶⁴ se convirtió en el eje en torno al cual se articularon los iniciales procesos de producción de suelo. Madrid crece en torno a la calle de Alcalá hasta encontrarse con el Parque del Retiro, espacio real que ya aparece en el plano dibujado por Witt, en 1635. Este primer desarrollo va a dar lugar a un fenómeno muy importante, cual es la valoración social del territorio que se define en base a la citada calle. Piénsese que el hecho de que la primera gran extensión de Madrid se produjese en base a dicha calle, antiguo camino, estaba condicionado, en gran medida, por procurar una comunicación entre el primitivo Alcázar, luego Palacio Real, y el Parque del Retiro, también, de propiedad real. La unión “natural” de ambas propiedades sólo era posible mediante la prolongación de la calle Arenal a través de la calle de Alcalá, más allá de la Puerta del Sol, límite, por entonces, del crecimiento urbano consolidado antes de la capitalidad. La calle de Alcalá, por tanto, se concibió con una clara función social. Sería frecuentada por la nobleza, y los reyes harían de la misma el soporte físico de sus movimientos por la ciudad.

Dicha función social va a convertirse, con posterioridad a la definición de dicho fenómeno, en la base que originará la primera área de centralidad de Madrid. Una vez creadas las bases sociales que dan sentido a una apropiación espacial, la centralidad, como fenómeno económico-social, atraerá a aquellas otras actividades que necesitan del intercambio económico. Y esto es lo que hoy día da sentido a la funcionalidad de la zona.

En un segundo momento, y una vez ocupado el territorio definido en torno a la calle de Alcalá, se produce la verdadera gran expansión de Madrid, expansión que culmina en el año 1623, año en el que tuvo lugar la construcción de la última cerca que permanecerá como tal hasta mediados del siglo XIX, procediéndose a su demolición, a partir de entonces, para hacer posible el proyecto de ensanche redactado por Carlos María Castro. Dicha cerca coincide con la línea de los actuales bulevares y rondas, lo que quiere decir que dicha expansión supuso la construcción de, prácticamente, todo el recinto histórico, exceptuando el primitivo núcleo, hasta la Puerta del Sol, y el primer ensanche a través de la calle de Alcalá.

Si esta gran expansión supuso, en un primer momento, la cualificación social de una zona sobre la que pesará, muchos años después, un proceso de “terciarización funcional”, en un segundo momento dicha expansión va a implicar una “producción” de zonas residenciales apoyadas en infraestructuras existentes, es decir, en los caminos que comunicaban el núcleo primitivo con su territorio exterior. Estos caminos, incluida la ya mencionada calle de Alcalá, son las actuales calles de San Bernardo, Fuencarral, Hortaleza, Atocha y Toledo²⁶⁵.

En este segundo momento de la gran expansión madrileña, acaecida, sobre todo, durante los siglos XVI y XVII, tuvieron un importante protagonismo los propietarios de terrenos que ofrecían sus frentes a los citados caminos. El cambio

264 Manuel de Terán, “Dos calles madrileñas: Las de Alcalá y Toledo”, en *Estudios Geográficos*, 1961.

265 *Ibid.*

en la estructura parcelaria que se observa entre el primitivo núcleo y el territorio que se corresponde con esta segunda expansión, revela, sin lugar a dudas, un nuevo sentido en la utilización del suelo. Este específico fenómeno de ocupación territorial siguió produciéndose, incluso, durante la segunda mitad del siglo XIX.

Ahora bien, lo que es necesario resaltar es la relación existente entre el importante crecimiento protagonizado por la ciudad de Madrid, en los dos momentos reseñados, y el cambio de funcionalidad operado en la misma, como consecuencia, sobre todo, del hecho de la capitalidad. Madrid, en efecto, como hemos indicado, dejó de ser un centro productor, con las peculiaridades comentadas, para convertirse en un centro político-administrativo. Y esto fue lo que provocó iniciales procesos de inmigración que demandaron la producción de suelo, tanto para las clases aristocráticas que deseaban permanecer cerca de la Corte, como para el clero, también, con las mismas intenciones, así como para el pueblo llano, al que no le quedaba otra opción que desempeñar funciones de “servicios” muy cercanas al “servilismo” y a la “esclavitud”. Estos son, en efecto, los protagonistas que dieron sentido a la gran expansión de Madrid que tuvo lugar durante los sesenta años siguientes a su designación como capital de España.

Más de dos siglos de crisis acumuladas. Las intervenciones durante los siglos XVII y XVIII

Madrid, como ya se ha repetido en toda la serie de estudios que han afrontado su desarrollo urbano, apenas modificó su superficie a lo largo de esos siglos en los que se fraguaron sus crisis posteriores. El hecho de la capitalidad no dio lugar a reformas urbanas importantes que, de alguna manera, ofrecieran, al menos, una “imagen urbana” acorde con lo que debería ser, según el pensamiento de la época, la capital de un Estado. *“A pesar de ser Madrid la capital, no tuvo lugar la creación de una ciudad nueva al lado del núcleo medieval. Madrid apenas fue remodelado para ser capital. Sus barrios se van desarrollando de forma espontánea, a lo largo de las rutas que se dirigen hacia los centros vecinos”*²⁶⁶.

La preocupación de las dos dinastías, Austrias y Borbones, que decidieron la política nacional durante estos siglos, estaba puesta más en el exterior que en la creación y reforzamiento de una base política y económica de carácter verdaderamente nacional. Madrid, como capital del Reino, sufrió las consecuencias de una política semejante, acumulando toda una serie de contradicciones que, fundamentalmente, giraron en torno a una idea central. Se trata del desequilibrio que supuso orientar las actividades de una ciudad hacia el ejercicio dominante de funciones de carácter político y administrativo, obviando, en contrapartida, las de índole de productivo, lo que dio lugar a que esta ciudad, desde su condición de capital, se convirtiera, ante todo, en un “centro de consumo”. En paralelo a ello, se tuvo que hacer frente a un proceso inmigratorio

²⁶⁶ Ver M. A. Huetz de Lempis, “Les grand villes du monde: Madrid”, en *La Documentation Française*, nº 3854/55 (Enero de 1972).

auspiciado por su condición adquirida como “tierra de reclamo”, en el marco de una meseta castellana que, por aquellos años, no lo olvidemos, ya estaba protagonizando un importante despoblamiento. Este contingente campesino castellano que, en otros centros urbanos, contribuyó al desarrollo de algún tipo de actividad productiva, en el caso de Madrid se convirtió en una masa de parados forzosos que tuvo que mendigar un consumo al que difícilmente podía acceder. Y todo esto, repetimos, sin llevarse a cabo ningún tipo de reformas urbanas que aportasen soluciones reales a los problemas que agobiaban a Madrid.

Algunas reformas urbanas, sin embargo, sí se llevaron a cabo en el marco de la ciudad existente madrileña. Se trataba, eso sí, de reformas cuyos objetivos más inmediatos pasaban por dotar a la ciudad de espacios institucionales, aumentando, en este sentido, las contradicciones entre lo representativo, el espacio de la realeza, y la otra realidad de la ciudad como espacio residencial para la gran mayoría. La materialización de estos espacios institucionales, producto de específicos procesos de transformación de sus zonas históricas, comenzó a producirse, de forma sistemática, en los primeros años del siglo XVII, paralelamente al desarrollo de la gran expansión comentada. Son escasos pero, algunos de ellos, muy importantes. Tal es el caso de la Plaza Mayor²⁶⁷ y de la Plaza de la Villa. Se comienza a consolidar y a definir, en una palabra, la primera gran área de centralidad de Madrid, área identificada, sobre todo, con el proyecto de la Plaza Mayor. Esta plaza ocupaba el terreno que, en su día, se correspondía con la antigua Plaza del Arrabal, segundo centro económico de la Villa, ya que el primero, el más importante, se identificaba con la llamada Plaza de la Paja. La Plaza Mayor, sin embargo, no se concibe como un “ámbito central económico”, sino como un “espacio institucional” que es observado, apropiado y consumido, en función de comportamientos vinculados con la causa aristocrática. Su semejanza, en este sentido, con las plazas reales francesas es total, aunque en estas últimas su condición de espacios concebidos como prolongación, como extensión urbana, de los ambientes cortesanos palaciegos, sea más evidente.

A pesar del carácter urbano que se les suele atribuir, en general, a los proyectos de plazas mayores, dada su identificación con la idea de espacio público, en realidad están más cercanos a conceptos arquitectónicos que a aportaciones urbanísticas concretas. Se trata, eso sí, de intervenciones arquitectónicas con cierta capacidad para implicarse, aunque de forma limitada, en procesos concretos de transformación de parte de la estructura urbana preexistente, no respondiendo, en una palabra, a determinaciones emanadas de la idea de un plan preconcebido a tal efecto. Esas implicaciones, aunque limitadas, pueden tener el poder de transformar determinados aspectos de la estructura urbana preexistente. Nos referimos, sobre todo, a la voluntad de procurar, a esos lugares sobre los que se actúa, categorías de centralidad. Es así como podemos entender intervenciones como la comentada de la Plaza Mayor pero, también, aquellas otras que se expresaron, por ejemplo, en las sistematizaciones que afectaron

267 Ver Antonio Bonet Correa, “El plano de Juan Gómez de Mora de la Plaza Mayor de Madrid en 1636”, en *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*; y Miguel Molina Campuzano, “Madrid bajo los Austrias”, en *Información Comercial Española*, 1967.

a sectores urbanos como la del Paseo del Prado, como obra de remodelación interna, o aquellas otras que se refieren a la ordenación de las zonas exteriores, estrechamente vinculadas con lo construido, que se expresaron mediante un sistema de paseos arbolados, tanto al Norte como al Sur de la ciudad, y que contribuyeron extender, más allá de la misma, requerimientos espaciales aristocráticos a imagen y semejanza de los parques reales ya existentes en la ciudad interior.

Todo este tipo de transformaciones están enfocadas hacia los requerimientos que demandaba un nuevo concepto de centralidad que va sustituyendo, paulatinamente, aquel otro que, hasta entonces, se identificaba con presupuestos “teológicos”, propios de concepciones “medievales”. De esta centralidad, donde se hacían coincidir, en un mismo espacio, expresiones sociales y políticas atentamente observadas bajo la mirada de la religión, ausente, por tanto, de diversidad al estar identificada, casi en exclusiva, con espacios ceremoniales religiosos, vamos a pasar a aquella otra que va a comenzar a requerir una diversidad de espacios en la medida en que la religión va a dejar de ser el punto de referencia único que anima la dinámica de una sociedad. La ciudad de Madrid no será ajena a estos cambios. La Plaza Mayor, en este sentido, cobra una cualidad cívica que la apartará, siempre en términos relativos, del carácter de aquellos otros espacios urbanos más identificados con la práctica de la religión.

¿Qué va a suceder, pues, a partir de este cambio en la manera de hacer partícipe al espacio urbano de la conformación de la centralidad? En contraposición con el rápido proceso de extensión que se produjo en los sesenta años posteriores a su designación como capital de España, dicho proceso sufre una radical interrupción que duró algo más de doscientos años, sustituyéndose extensión espacial por remodelaciones internas, ya que es en función de estas como se van construyendo nuevas centralidades, bien entendido que el campo espacial de operaciones de este proceso de construcción de la centralidad recae, fundamentalmente, sobre el ámbito de la ciudad consolidada. Durante más de dos siglos, por tanto, no se produce ninguna nueva forma de ocupación de un espacio que suponga incrementar el suelo construido, sustituyéndose estos procesos por aquellos otros que se implican en “remodelar” lo existente. La mayoría de las intervenciones urbanísticas, o arquitectónicas, se producen en la ciudad construida, constituyéndose, al mismo tiempo, como hechos individualizados de carácter compositivo-volumétrico, sin ninguna incidencia en un desarrollo urbano que, repetimos, apenas se produce.

Consecuencias de una parálisis urbanística acumulada durante dos siglos

¿Qué estructura presenta Madrid, por tanto, tras estos dos siglos de crisis acumuladas? La que se deriva, en primer lugar, de las actividades que protagonizaba, es decir, de la función política y administrativa, así como, en segundo lugar, de la presencia de grandes propiedades que se reparten, fundamentalmente, entre la Corona, la aristocracia, en general, y la Iglesia. Si entendemos el concepto de estructura en términos de “utilización del suelo”,

dicha utilización gira en torno a las necesidades de los grandes propietarios que acotan la superficie de Madrid. El primer gran propietario es la Iglesia, que sólo a nivel territorial, según Vicens Vives²⁶⁸, y por lo que se refiere a Castilla y León, era propietaria de una séptima parte del suelo, ejerciendo jurisdicción sobre 2.592 localidades.

Por lo que se refiere a Madrid, y siguiendo el estudio realizado por *La Documentation Française*, antes de 1836 contaba con 65 conventos, siendo el clero propietario del 12% de las fincas urbanas²⁶⁹. Este gran poder de la Iglesia, que se concreta, por lo que se refiere a su influencia, en una determinada utilización del suelo urbano, en la proliferación de instituciones religiosas de todo tipo, es una consecuencia de la serie de privilegios concedidos por parte de las monarquías que, en contrapartida, recibían el apoyo de dichas instituciones. Así se explica el incremento del clero durante estos dos siglos en los que se fraguaron gran parte de los factores que van a condicionar crisis posteriores. Domínguez Ortiz nos dice que el incremento del clero era un hecho “razonable”, por cuanto “*gozar del fuero eclesiástico ya era una gran ventaja; estar exentos de quintas y levadas también lo fue, muy grande, cuando estas se multiplicaron, y en muchas poblaciones el terror fue tan grande que los rústicos se presentaban en los conventos a que los admitiesen de legos o donados. Pero la ventaja más universal era que estaban exentos de muchas contribuciones*”²⁷⁰.

Al lado del gran patrimonio eclesiástico, la Corona no alcanzaba a tener tantas propiedades como la Iglesia. Las propiedades de la Corona, además, fueron muchas de ellas cedidas a los nobles, lo que debilitó su patrimonio particular. Los grandes palacios, con sus dilatadas extensiones, constituyen las propiedades reales más significativas, por lo que se refiere a su influencia en la forma de utilización del suelo urbano. Y esto hasta cierto punto, por cuanto la monarquía española acostumbraba a edificar sus residencias palaciegas fuera de los recintos de las ciudades, lo que viene a demostrarnos la poca importancia que para ella representaba la conformación de una auténtica capital política. De ahí la ausencia de reformas urbanas. La monarquía vivía a espaldas de la ciudad. La crisis se agrava, aún más, con este hecho.

Las primeras reformas urbanas del siglo XIX llevadas de la mano de la desamortización

El liberalismo político que caracterizó, en gran medida, a la sociedad española durante el siglo XIX, liberalismo que tuvo que ceder su poder en determinadas ocasiones a las “familias conservadoras”, tuvo una incidencia fundamental por lo que se refiere a la actitud de su clase política ante los problemas de la ciudad, y muy concretamente ante las crisis que, a lo largo de los dos últimos siglos, había acumulado la ciudad de Madrid.

268 Ver J. Vicens Vives, *Coyuntura económica y revolución burguesa*, Barcelona, Ariel, 1968.

269 M. A. Huetz de Lempis, *op. cit.*

270 A. Domínguez Ortiz, *op. cit.*

Esto no quiere decir, sin embargo, que las ideas liberales se mostrasen capaces para resolver los citados problemas, ni que bajo la atenta mirada de las mismas se hubiesen afrontado las “crisis urbanas” de manera racional, extendiendo su resolución a la gran mayoría de la población afectada. La ideología del liberalismo, tal y como se entendía en pleno siglo XIX, implicaba, ante todo, el reconocimiento de la libertad individual, que no era otra cosa que la plena “libertad de hacer”, en beneficio exclusivo, todo ello, del individuo. El individuo, en efecto, aparecía, bajo la ideología liberal, por encima de la colectividad. De ahí que la idea de potenciar y desarrollar la propiedad privada, es decir, identificar la “ciudadanía” con el “individuo propietario”, se alce como uno de los objetivos más importantes que se proponía alcanzar toda política liberal. Si esto lo traducimos a nivel de la ciudad, significa que el liberalismo tenía como objetivo la liquidación de todo tipo de propiedad de suelo que no estuviese en manos de individuos emprendedores que hicieran de la misma el instrumento y soporte de operaciones económico-financieras. La exaltación del individuo propietario, he ahí la idea liberal por excelencia.

Este tratamiento, tan general, de la ideología liberal, sin embargo, necesita matizarse cuando lo aplicamos al caso español, ya que ese liberalismo ha tenido que convivir con monarquías cuyo comportamiento, como clase política, condicionó, en gran medida, sus objetivos sociales y económicos. De todos es conocido el endeudamiento a que fue sometido el Estado español como consecuencia de las políticas emprendidas por dichas monarquías, endeudamiento producto no sólo del coste que supuso el mantenimiento, casi constante, de enfrentamientos militares, como aquel otro que se derivaba del consumo que exigía una clase social semejante. Los gobiernos liberales tuvieron que hacer frente a esta deuda histórica, al mismo tiempo que estaban empeñados, como no podía ser de otra manera, en romper con las formas económicas y políticas de la sociedad estamental. Fue esta doble tarea lo que caracterizó, en gran medida, a la política liberal española que comenzó a hacer acto de presencia en los comienzos del siglo XIX. Según el profesor Artola, *“...la nueva organización social tiene en el ciudadano su punto de partida. La formulación de sus derechos, libertad, igualdad, propiedad, corresponde a la de los principios que inspiran a la sociedad clasista. La realización de tales derechos obliga a destruir la sociedad estamental porque sólo de ese modo será posible liberar las tierras ‘extra commercium’ de los privilegiados, condición necesaria para el acceso de la burguesía a la propiedad de los únicos bienes de producción entonces conocidos. El problema es más acuciante debido al hecho de la bancarrota en que se encuentra la hacienda nacional, por causa del incremento de la deuda pública, cuya amortización sería posible dentro del antiguo sistema financiero, y cuyo interés, en caso de pagarse, consumiría la mayor parte del presupuesto nacional. Por esta razón la burguesía hace del pago de la deuda pública y de la liberación del Estado, del pago de réditos por este concepto, la piedra angular de la política financiera... La desamortización aparece como la única solución posible al problema del Estado”*²⁷¹.

271 M. Artola, *La Burguesía Revolucionaria*, Madrid, Alianza, 1973.

El hecho de que el fenómeno de la desamortización se presente casi como la única acción que puede emprender el Estado para afrontar el pago de la deuda va a condicionar el efecto, o efectos, que tuvo, realmente, en las transformaciones urbanas emprendidas, así como en la voluntad mostrada por resolver las “crisis urbanas” vividas por la ciudad de Madrid. Madrid, en este sentido, se va a presentar como un caso especial por lo que se refiere a la influencia que, sobre dicha ciudad, ejerció la acción desamortizadora. Según Simón Segura, “...en la villa de Madrid fue donde las ventas alcanzaron mayor volumen, dentro de todas las ciudades españolas. Este hecho hace que el porcentaje de lo vendido en la capital de la provincia ocupe un lugar muy privilegiado: más del 77% del total de la provincia. Además, eran fincas situadas en los lugares más céntricos de la capital”²⁷².

El fenómeno de la desamortización no llevaba implícito, por lo que se refiere a su incidencia en las urbes, sobre todo en Madrid, ningún plan global que afrontase alternativas para la resolución de los problemas urbanísticos detectados. Si la desamortización tuvo una gran importancia en la ciudad de Madrid fue debido, simplemente, al hecho de que, en esa ciudad, más de 12% de las fincas urbanas eran propiedad de órdenes religiosas. Pero, con operaciones de este tipo, expropiando dichas propiedades, sometiéndolas, a posteriori, a la correspondiente subasta pública, con lo que se materializaba el cambio de titularidad jurídica, lo que permitía la consiguiente explotación económica del suelo así liberado de las “manos muertas”, a pesar de todo esto, decimos, no se solucionaron los graves problemas urbanísticos que afectaban a la ciudad de Madrid. La cuestión a plantear es que con este proceso desamortizador puesto en marcha no se pretendía acometer alternativas a “crisis urbanas” específicas, no se intentaba, en una palabra, valga como ejemplo, solucionar el grave problema derivado de la escasez de viviendas que sufría la capital, como consecuencia de la afluencia de población que, durante más de dos siglos, había soportado esta ciudad, sin corresponder dicho aumento de población con el correspondiente al número de viviendas disponibles. La “liberación” de aquellos solares en los que se asentaban las propiedades religiosas no estaba englobada en un plan que supusiese, que ordenase y dirigiese, el cambio en el uso del suelo correspondiente. Dicha “liberación” significaba poner en manos de una nueva clase propietaria las fincas urbanas que antes habían estado en poder de un estamento social incapaz de llevar a cabo ninguna operación que supusiese un beneficio para el Estado. El hecho de imponer la enajenación y posterior venta de las mismas, por parte del Estado, no significaba que este se hubiera planteado afrontar el tema de la crisis de la ciudad, sino que, por el contrario, era la ciudad, con su inmenso patrimonio inmobiliario, la que iba a servir al Estado, aparte de las propiedades agrarias, para salvar el gran volumen alcanzado por la deuda pública. “La preocupación de Mendizábal, nos señala Tuñón de Lara, era mucho más financiera que económica, el déficit presupuestario, en 1835,

272 F. Simón Segura, *La Desamortización de Mendizábal en Madrid*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1969.



Figura 5.1. Síntesis de transformaciones urbanísticas en Madrid en el siglo XIX (1. Plaza de Oriente; 2. Puerta del Sol-Canalejas; 3. Gran Vía; 4. Montaña Príncipe Pío; 5. Terrenos de Monteleón; 6. Ex-convento de Santa Bárbara; 7. Parcelación del Buen Retiro; 8. Ensanche). Fuente: Casar Pinazo, 1986.

era de 324 millones de reales. Fue sin duda una eficaz operación financiera para hacer frente a los crecientes gastos de guerra y pagar las armas que suministraba Inglaterra”²⁷³. El Profesor Artola insiste en este carácter de la desamortización en cuanto una operación encaminada a “amortizar la deuda pública”, lo que, al mismo tiempo, iba a suponer afrontar la “idea liberal de que la maximalización de los rendimientos no podrá alcanzarse sino entregando al interés individual la masa de bienes raíces”²⁷⁴.

273 M. Tuñón de Lara, *La España del siglo XIX*, Laia, 1974.

274 M. Artola, *op. cit.*

Las primeras respuestas que se encaminaron hacia la solución de los problemas urbanos que había acumulado la ciudad de Madrid no se pueden considerar, pues, como respuestas directas a resolver la crisis que la agobiaba, sino que son la consecuencia de un fenómeno que no había pensado en la ciudad y en sus crisis; había pensado en la ciudad, sí, pero en cuanto campo de obtención de un capital que no se invertiría en la misma.

El único plan urbano que podía plantearse, a la vista de estos acontecimientos, tendría que girar, forzosamente, hacia la conformación del correspondiente inventario patrimonial que se traduciría, más tarde, en operaciones inmobiliarias concretas y puntuales destinadas a aliviar, en la medida de lo posible, la deuda pública citada. Fernández de los Ríos se lamentaba de esta ausencia de plan, en paralelo a la liberación de una gran cantidad de suelo, de solares, a lo largo y ancho de la ciudad de Madrid. *“Con el sistema liberal, nos dice, adquirió un desarrollo que se hacía superior a las dificultades de una guerra civil, terrible y obstinada. En medio de ella decretaron las Cortes la extinción definitiva de los Regulares y la venta de sus bienes, medida de inmensa trascendencia para la capital. Medidas que hubiesen sido más positivas si obedecieran a un Plan General y previsor, abriendo o preparando comunicaciones y avenidas anchas y rectas, plazas regulares con puntos de vista adecuados...”*²⁷⁵.

A pesar de la utilización que se hizo del patrimonio arquitectónico de la ciudad de Madrid, a raíz del fenómeno de la desamortización, utilización que veía en dicho patrimonio un conjunto de elementos que iban a proporcionar un determinado valor que aliviaría el peso de la deuda, y no como elementos cuya reutilización proporcionaría una serie de ventajas al funcionamiento de la ciudad, a pesar de esto, decimos, no cabe duda de que el derribo de toda una serie de edificios religiosos supuso la apertura de espacios urbanos en los que se ubicaron actividades que servían a los intereses de la colectividad, desde plazas y lugares abiertos, hasta mercados, pasando por toda una serie de instituciones enteramente ciudadanas.

Francisco Simón Segura, en su trabajo acerca de *La Desamortización de Mendizábal en Madrid*, piensa que *“...no ha habido otro momento en la historia de Madrid que, en un tiempo tan reducido, tuviera lugar un trasvase tan importante de fincas urbanas (un 10%), porcentaje que fue mucho mayor desde el punto de vista de su valor. El que muchos monasterios fueran vendidos y divididos y cuyos solares fuesen nuevamente edificados o se abrieran calles o nuevos mercados, llevó a que el fenómeno de la desamortización contribuyera de forma singular a que surgiera un nuevo perfil y semblante de Madrid en pocos años”*²⁷⁶.

275 A. Fernández de los Ríos, *El Futuro Madrid*, Barcelona, Los Libros de la Frontera, 1976.

276 F. Simón Segura, *op. cit.*

De la “desamortización no regulada”, fuera de plan, a la “ordenación urbanística” de lo existente construido. El pensamiento de Fernández de los Ríos y Mesonero Romanos a debate

Si toda esta serie de transformaciones no incidieron, de manera fundamental, en la resolución de los problemas que se observaban en la ciudad de Madrid, como la ausencia de zonas libres, de actividades ciudadanas, graves problemas de vivienda, expansión de la ciudad, etc., se debe, ante todo, al sentido que se les dio a las citadas “operaciones renovadoras”, así como a la ausencia de un plan que regulase las transformaciones que comenzaron a operarse en dicha ciudad.

Fue más adelante, allá por la segunda mitad del XIX, cuando comenzaron a plantearse, al menos, de forma teórica, cuáles deberían ser las directrices que determinasen las posibles reformas a realizar en la ciudad de Madrid. Estas directrices urbanísticas estuvieron precedidas de planteamientos teóricos interesantes, todo ello, en el marco de polémicas que se desataron entre aquellos que estaban muy interesados e implicados en convertir a Madrid en una gran capital.

Resulta interesante resaltar el hecho de que unas determinadas reformas urbanísticas se debatían en un plano teórico previamente a su materialización real. Al menos, indica una gran preocupación por los problemas urbanos, sobre todo, una disposición rigurosa frente a los mismos, ya que se intenta, en un primer momento, pensar la ciudad que se desea para, más adelante, concretar ese pensamiento en base a reformas urbanísticas concretas. Además, dicho pensamiento dio lugar, entre otras cosas, a que una nueva disciplina, la urbanística, comenzase a adquirir carta de naturaleza para inscribirse en aquellas disposiciones disciplinares que, por entonces, comienzan a entender y a preocuparse de las cuestiones propiamente urbanas. Más que las propuestas, en sí, resulta mucho más interesante el pensamiento que dimana de las mismas, la manera como se estaba elaborando un pensamiento que, a la larga, tendría más influencias sobre el devenir de la ciudad que las que se derivaban de concretas intervenciones en la misma.

Una de estas polémicas, en efecto, fue la que polarizó el binomio reforma interior-ensanche. Constituían dos opciones claramente diferenciadas, con puntos de partida distintos y con proyecciones futuras diferentes, por lo que se refiere, sobre todo, a su incidencia en el conjunto de la ciudad. Los que planteaban, como alternativa prioritaria, la reforma interior no lo hacían porque pensaban que la fórmula del ensanche había que desecharla en cuanto un modelo de crecimiento y desarrollo que la ciudad debería adoptar, sino porque a dicho modelo, decían, aún no le había llegado el momento de su aplicación. Los defensores de esta alternativa se expresaban en el sentido de que había que poner en marcha un plan regulador que tuviese la capacidad de coordinar el conjunto de las reformas interiores programadas.

El planteamiento de Fernández de los Ríos

Ángel Fernández de los Ríos²⁷⁷ planteó el tema de las reformas interiores aunque englobadas en un plan mucho más vasto, plan que se oponía al tipo de ensanche que formuló Carlos María Castro. *“Madrid, nos dice, tiene barrios como el de Argüelles, Pozas, Salamanca y Atocha, condenados al aislamiento en rincones apartados, y necesita ponerlos en comunicación cómoda y directa con el centro; tiene inmensos terrenos cerrados y sin aprovechamiento alguno, como los corrales de las Salesas Nuevas, del Hospicio y el Salitre, y necesitan cruzarlos con calles que sirvan de prolongación a las que ahora van a morir en sus tapias; tiene vastísimas y magníficas posesiones completamente cerradas o baldías, como las de la Casa de Campo, la Moncloa, el Pardo y la Dehesa de Amaniel, y debe buscar en esos terrenos el desahogo de que ahora carece, el esparcimiento que falta a sus habitantes, el principio de la afición a la campiña, el comienzo de nuevos hábitos que lleven al vecindario a respirar el aire del campo en los días de descanso”*²⁷⁸.

Fernández de los Ríos plantea dos cuestiones que van a estar presentes no sólo en los proyectos de reforma interior que se propusieron durante la segunda mitad del XIX, sino en la base misma de cualquier proyecto de este tipo que se formule para la ciudad. El fenómeno de la Gran Vía, como veremos más adelante, no será ajeno a dichos presupuestos. Estos son, por un lado, el problema de la comunicación entre las distintas partes de la ciudad y, por otro, la revalorización de aquellas zonas que, por carecer de un cierto grado de “accesibilidad”, están privadas de aquel valor que la sola presencia de una vía de dichas características provocaría. Lo que se está planteando con estas reformas interiores no es tanto la resolución de aquellos problemas que afectan a la colectividad como la potenciación de una accesibilidad a una serie de lugares con la consiguiente revalorización económica de los mismos. Es la producción de plusvalías derivadas del nuevo uso a someter al suelo lo que plantean estos programas de reformas interiores. *“Los solares de Príncipe Pío, los Paules y la Orden Tercera, por ejemplo, nos sigue diciendo Fernández de los Ríos, valdrían un 50% más desde el momento en que se encuentren colocados en una magnífica calle llamada a tener 4.500 metros de extensión...”*; *“...los terrenos de Moncloa y el Pardo, que yacen relegados y acaso incultos, duplican su valor desde el momento en que la calle de San Marcial vaya en línea recta desde el teatro de la Plaza de Oriente, pasando por el barrio de Argüelles, y la Moncloa, hasta la Puerta de Hierro”*; y refiriéndose al convento de las Calatravas, *“...¿cuánto aumentaría su valor si, haciendo lo que proponemos, presenta 110 metros de fachada a cada lado de una nueva calle que pase por el centro de aquel solar, cuya parte es interior”*²⁷⁹.

277 Vivió entre 1821 y 1880, dedicado al periodismo, la política y la escritura. Como consecuencia de su participación en la insurrección del Cuartel de San Gil, en Madrid, tuvo que exilarse en París. A su vuelta, tras la revolución de 1868, fue elegido diputado y concejal del Ayuntamiento de Madrid. Participó, muy activamente, en la instauración de la Primera República.

278 A. Fernández de los Ríos, *El futuro Madrid...*, cit.

279 Ibid.

Pero, quien, realmente, representó el pensamiento urbanístico más depurado acerca del papel que debían representar las “reformas interiores”, en el marco de un “plan general” aplicado al conjunto de la ciudad, fue, sin duda, Mesonero Romanos. Este, en efecto, no sólo se permitió la osadía de proponer un plan de reformas para la ciudad de Madrid, sino que reivindicó la necesidad de que ese plan tenía que pensarse desde la reconsideración de la ciudad existente, sin recurrir, por tanto, a planteamientos extensivos que juzgaba, por entonces, totalmente innecesarios.

El pensamiento de Mesonero Romanos y las reformas urbanas de Madrid

En 1846, Mesonero Romanos entrega en el Ayuntamiento de Madrid, del que era regidor, un documento a propósito, y así lo titula, del “Proyecto de Mejoras Generales de Madrid”²⁸⁰. En dicho documento, y como pensamiento preliminar, aconseja al Ayuntamiento de Madrid que “...está en el caso de meditar y combinar con conocimiento de causa un sistema general de obras de utilidad pública, que reclama todavía el decoro de la capital; de acometer por su parte aquellas que sean compatibles con los medios, hoy desgraciadamente muy escatimados de su presupuesto; y de regularizar, dirigir y estimular al interés privado por aquellos caminos que juzgue oportunos para la realización de sus planes de mejoras”.

Mesonero, atendiendo a este enunciado general, apuesta por tres cuestiones fundamentales. La primera de ellas se refiere a la necesidad de proceder a operaciones de “utilidad pública”, como base de las reformas a emprender, siempre que el carácter de las mismas contribuya al “decoro” de la ciudad. Trata, por tanto, de hacer compatible las técnicas del ornato y embellecimiento, propias de los regímenes aristocráticos, con aquellas otras que se decantan por hacer de la “utilidad pública” el referente más inmediato de las reformas urbanas emprendidas, posición esta identificada con los intereses de la burguesía.

Puede parecer que Mesonero aún no se decide entre adoptar posiciones aristocráticas, propias del Antiguo Régimen, con el que, en principio, no se identificaba, o apostar, decididamente, por un entendimiento de la ciudad como un objeto a someter a obras públicas que garanticen su condición de producto económico. Es bien conocido, en este sentido, que esta diferencia es precisamente la que separa la idea de ciudad propia de la aristocracia con respecto a lo que entenderá, más tarde, la burguesía. Para la aristocracia, en efecto, intervenir en la ciudad significa proceder a ornamentarla y embellecerla, por cuanto el espacio urbano se entiende como una prolongación, hacia el exterior, del espacio propio de la Corte real. La ciudad se “decora” en la medida en que se entiende como parte de esa Corte, mientras que, para la burguesía, la idea de “decoro” no soluciona el nuevo uso que se está requiriendo de la ciudad en cuanto un objeto a someter, sobre todo, a procesos de producción espacial con claras repercusiones económicas. No basta el decoro, aunque puede entenderse

²⁸⁰ Documento “Mejoras generales de Madrid”, que aparece publicado en la Revista *Información Comercial Española* en el número correspondiente al mes de febrero del año 1967.

como una técnica más que contribuirá a la valoración económica del espacio, ya que por encima de esos procesos de producción espacial, la división social a que se somete la ciudad, en esta nueva etapa de poder burgués, es la garantía para que esta adquiera su condición de objeto económico. Estableciéndose las bases de esa división social del espacio se garantiza, al mismo tiempo, la diversidad de procesos productivos que pueden desarrollarse a lo largo y ancho del nuevo universo geográfico así definido.

Paralelamente a esta cuestión, referida al intento de compatibilizar las técnicas del ornato y embellecimiento con la realización de obras de utilidad pública, Mesonero apuesta, como decimos, por otras dos cuestiones. Se trata de relacionar, directamente, la acción de proceder a reformar la ciudad con la disponibilidad de un presupuesto municipal, así como la identificación de dichas intervenciones urbanísticas con la capacidad de la iniciativa privada en su gestión y materialización final. Podemos decir, en este sentido, que del enunciado general con el que Mesonero Romanos intenta enmarcar su plan de actuación, para reformar la ciudad de Madrid, se observa una mirada hacia atrás, recuperando la práctica dieciochesca del ornato y embellecimiento, pero con la clara intención de contextualizarla en el nuevo orden urbano que se propone.

Para Mesonero, en efecto, no basta con las técnicas aristocráticas para proceder a tal fin si no se complementan, o se superan, con aquellas otras dotadas de la capacidad para reconducir lo ornamental hacia los requerimientos de un proceso de producción espacial de indudable, e ineludible, signo especulativo, haciendo recaer la capacidad de oferta de los nuevos lugares construidos en función de su calidad proyectada.

Una de las diferencias que observamos, por tanto, entre las prácticas urbanísticas dieciochesca y las que responden a las exigencias de la burguesía, es que las primeras están planteadas, ideadas, elaboradas, en el marco de una concepción de la ciudad como una entidad colectiva pero no pública. Los espacios urbanos proyectados, se configuran como espacios de usos exclusivos, es decir, a los que no accedían más que los que participaban de la “fiesta cortesana”. Decimos espacios urbanos proyectados, para diferenciarlos de los existentes, ya que si por algo se distingue la ciudad aristocrática es por esa gran contradicción que se plantea entre ciudad proyectada, como realidad parcial vinculada al espacio de la realeza, concebido como espacio colectivo, no como espacio público, y ciudad existente, que permanece tras la misma, oculta por las bambalinas arquitectónicas que conforman la expresión exterior de dichos espacios de la realeza.

La ciudad burguesa, por el contrario, recupera la unidad, aunque se presente, también, como la expresión contradictoria que enfrenta a diversos espacios sociales. Pero, en esta ocasión, esa diversidad no es ajena a la realidad total, no ocultándose lo no deseado, al que se le da la calificación de “realidad marginal”. Pero se trata de una realidad necesaria, ya que se identifica, entre otras cosas, con el espacio del trabajo, del proletariado incipiente que construye una realidad social innegable a la que se margina y se teme, pero con la que hay que contar por cuanto realiza parte de las plusvalías en las que se basa el

beneficio inmediato del capital. La ciudad burguesa recupera la unidad, aunque esta sea contradictoria, mientras la ciudad aristocrática la oculta en parte, ya que la desprecia por innecesaria.

La propuesta de Mesonero se enmarca en esta recuperación de la ciudad total como objeto de pensamiento, de reflexión, de reforma y de proyecto. La definición de espacios de calidad, a los que se aplican las técnicas del decoro y la ornamentación, por los que apuesta Mesonero, en un intento por provocar una simbiosis entre decoro y obra pública, se plantea con la voluntad de recuperarlos para que cumplan funciones de centralidad.

Los espacios urbanos cortesanos adquieren, bajo estas nuevas perspectivas, características de lugares centrales. Se ha sustituido lo ceremonioso cortesano por el lugar de intercambio social y económico. Y, para ambos, el decoro y la ornamentación, como instrumentos técnicos de intervención en la ciudad, se han alzado como técnicas de las que se derivan similares consecuencias funcionales. Se ha producido una reinversión funcional. De lugares dieciochescos de encuentro, socialmente restringidos, a su nueva condición de lugares donde se producen y se expresan las nuevas relaciones sociales y económicas.

Se recuperan lugares de relaciones restringidas para convertirlos en los nuevos lugares de intercambio. La ciudad se comporta, con este nuevo orden, como un espacio público y colectivo, aunque ello no elimine la división social comentada, en la medida en que esta segregación social proyectada garantiza el negocio inmobiliario. Si, a pesar de ello, aún persisten, como técnicas de intervención, la presencia de elementos formales, que recuerdan el decoro y la ornamentación, y todo ello en forma de “ordenanzas figurativas”²⁸¹, es con la intención de cualificar esos nuevas centralidades donde se van a reencontrar y expresar prácticas sociales, económicas y políticas. Del mismo modo que la burguesía ha intentado, con más o menos éxito, y desde sus mas remotos orígenes, asumir y recrearse en prácticas sociales aristocráticas, la ciudad que ha procurado construir, a su imagen y semejanza, ha heredado muchas de las formas que se han ido adoptando en su recorrido por los caminos trazados por el poder aristocrático.

La apuesta por la “ciudad higiénica” en Mesonero

A pesar de todo lo dicho, tenemos que hacer una advertencia con respecto al sentido que Mesonero quiere darle a la palabra “decoro”. Pensamos que, lejos de procurar aproximaciones al sentido que tal palabra expresaba en el marco de una sociedad aristocrática, el verdadero contenido de la misma parece encauzarlo hacia un significado más estrechamente relacionado con la idea del “saneamiento” y la “decencia”. Queremos decir con esto que Mesonero está pensando en la necesidad de llevar a cabo reformas urbanísticas en la ciudad

281 Aquellas que impone una imagen precisa del edificio, o del ámbito donde se localiza, propio de prácticas urbanísticas dieciochescas. Ver Joaquim Sabaté Bel, “Vindicació de les ordenances figuratives del París Barroc. De les servituds d’arquitectura a la gènesis de les ‘ordenances del carrer’”, *Quaderns d’Arquitectura i Urbanisme*, 1981.

de Madrid para que esta se exprese como un espacio sano donde sean posible formas de vida decorosas.

Esto no quiere decir, por otro lado, que el sentido del decoro, sólo como ornamentación urbana, no tenga cabida en las propuestas urbanísticas del XIX. Este tipo de prácticas, como decíamos más arriba, siguen materializándose en plena revolución burguesa, a pesar de sus reminiscencias rigurosamente aristocráticas. Lo que sucede es que el decoro y la ornamentación, como prácticas urbanísticas aristocráticas, no han desaparecido, del todo, de las mentalidades burguesas.

La burguesía, en este sentido, lo que inaugura, realmente, es una práctica urbanística muy concreta, estrechamente vinculada con problemas relativos a las cuestiones de salud pública, con la que intenta reconducir el proceso de construcción de la ciudad hacia aquellos paradigmas que hagan de la misma un escenario urbano con capacidad para admitir espacios sociales perdurables. Uno de estos espacios sociales, naturalmente, es el espacio social burgués. Y es, precisamente, para la materialización física de este último cómo se perfilan las inversiones presupuestarias más importantes para hacerlos “sanos”, “decorosos”, socialmente “representativos” y “presentables”.

Pero este sentido que adopta la práctica urbanística, como un quehacer interesado en la salubridad del artefacto urbano, marcha en paralelo con aquellas otras que no renuncian a la ornamentación como práctica aristocrática reinvertida, esta vez, en clave burguesa. Se alían, de esta manera, la ornamentación con la salubridad, conformándose una ciudad que responde, como no podía ser de otra manera, con las aspiraciones de la burguesía.

Realmente, lo que se ha añadido, entre otras cosas, con respecto a lo que se hacía en el marco de la ciudad aristocrática, son unas dosis de saneamiento de las que carecía esta última. Gran parte de las cuestiones que animan los primeros pasos hacia la definición del proyecto de ciudad burguesa han podido consistir precisamente en esto, en introducir técnicas de intervención que, recogiendo y, en cierta manera, manteniendo ideas ya asumidas con anterioridad, la práctica de la ornamentación entre otras, se enfrentaban al saneamiento como actitud, en principio, generalizada a toda la ciudad. Dicho saneamiento, al final, solo quedaría expresado en aquellos barrios urbanos decididamente identificados con formas de vida burguesa, barrios que, además, eran los que, al mismo tiempo, se beneficiaban de ser decorados y ornamentados como correspondía a su condición de lugares habitados y consumidos por la burguesía.

Las reformas urbanísticas que plantea Mesonero confirman el sentido higiénico y funcional que las caracteriza. “Higiénico”, en la medida en que detrás de una reforma emprendida no se oculta la necesidad de proceder a eliminar los “tugurios” y “estrecheces” que caracterizaban gran parte de los barrios históricos de la ciudad. Y “funcional”, por cuanto un objetivo importante de dichas reformas era adaptar la estructura morfológica heredada a las nuevas demandas derivadas, sobre todo, del comercio y de todas aquellas actividades económicas que están generando una nueva manera de utilizar el espacio urbano, actividades incipientes, como es el caso de todas aquellas que estaban

estrechamente vinculadas con la banca, entidades de crédito, bolsa, etc. Sin olvidar, naturalmente, aquellas otras que se desarrollaban en el ámbito del consumo del tiempo libre.

No olvidemos que, por entonces, es cuando se comienza a ser consciente, desde las administraciones municipales, sobre todo, de la necesidad de dotar a la ciudad de anchas calles, de recorridos directos, etc., que faciliten la movilidad entre los distintos barrios de la ciudad. De esta manera, se complementan acciones encaminadas a sanear barrios con la regularización y ensanchamiento de ciertas vías que hagan posible esa comunicación entre partes. Saneamiento, cambios de alineaciones y aperturas viarias, en efecto, se alzan como las técnicas de intervención más habitualmente utilizadas para hacer posible, en el marco de las reformas urbanas emprendidas, la materialización de una entidad urbanística caracterizada por una rigurosa jerarquía social, en la que el saneamiento, como base del decoro urbano, se alza como el vehículo instrumental por excelencia. A partir de ahora, el concepto de barrio sano permanecerá unido, irremediablemente, al espacio social de calidad. Todo ello asegura esa jerarquía social, segregación socio-espacial, en suma, estableciendo las pautas precisas para el desarrollo de una actividad inmobiliaria que se preocupa de ofertar el producto vivienda, sobre todo, de acuerdo con dicha división social establecida vía saneamiento.

Reformar la ciudad existente frente a las propuestas de ensanche. Alternativa indiscutible para Mesonero

Todas estas cuestiones son las que constituyen, en esencia, la base de la propuesta de Mesonero Romanos. Eso sí, en el marco de una polémica, por él mismo impulsada, en la que enfrenta las dos grandes posibilidades, por entonces realizables, para abordar reformas urbanísticas en Madrid. Nos referimos a las opciones que se plantean entre ensanches o reformas interiores. Mesonero se inclina por el camino de las pequeñas reformas, todas ellas de carácter interior, con capacidad para adaptar lo existente a las nuevos requerimientos espaciales demandados socialmente. Planteando, por ejemplo, la posibilidad, no necesaria para Mesonero, de proceder a un ensanche, sin agotar, previamente, las posibilidades de intervención que proporciona la realidad espacial existente, nos dice que “...*tampoco parece absolutamente justificada*, se refiere a la “ampliación” de la ciudad de Madrid, *si se atiende a que todos los pueblos no han acudido a este remedio, que lleva consigo grandes inconvenientes para su administración, para su orden y hasta para su mayor comodidad, sino cuando habían ya agotado todos los recursos que les brindaba su espacio, y cuando ya la parte más infeliz del vecindario, desterrada del centro por las clases acomodadas, y refluendo naturalmente a las extremidades del radio, se había agrupado en arrabales numerosos e importantes burgos, que tuvieron muy poco esfuerzo que hacer para llamar a las puertas, destruir las cercas, e incorporarse a la ciudad*”²⁸².

282 “Mejoras Generales de Madrid”, *cit.*

Estas circunstancias, a las que condiciona Mesonero la posibilidad de proceder a la “extensión” de la ciudad de Madrid, como el hecho de que se haya materializado, en gran medida, una “periferia suburbana” que *“llama a las puertas de la ciudad”* para solicitar su incorporación a la misma y, con ello, la “regularización” de su situación mediante la formulación del proyecto correspondiente, es algo aún no constatado, según Mesonero, en la realidad madrileña. De ahí que apueste, decididamente, por emprender reformas interiores frente a la idea del ensanchamiento, ya que *“...en Madrid todavía no estamos en este caso. Ni existen semejantes arrabales, ni vemos convenientemente aprovechado el espacio que hoy encierra en su recinto, para suponer que requiere esta tan urgente y difícil extensión... Y la autoridad municipal de Madrid habrá hecho mucho, si abandonando proyectos gigantescos todavía no maduros ni sancionados por la necesidad ni por la conveniencia, se limita a trazar un camino que a ellos conduzca; a fomentar y utilizar lo existente; a neutralizar los obstáculos que se opongan; a impulsar, en fin, y promover la industria privada y su justo y racional galardón”*.

De todo ello, Mesonero deduce que lo realmente necesario para Madrid *“...no es tanto la extensión de sus límites, como la regularización y aprovechamiento del espacio que hoy ocupa, no tan reducido que no pueda aún bastar a la comodidad de su vecindario, y otro tanto más”*. La idea de Mesonero, en este sentido, es someter la ciudad de Madrid a reformas interiores que, unas aquí, otras allá, según las necesidades que susciten en razón del estado de la edificación, sección de calle, saneamiento, estrecheces, desahogos, etc., puedan ir modificando el aspecto de la ciudad, mejorando, naturalmente, la accesibilidad, movilidad, tránsito de todo tipo, sin olvidar que, tras una reforma semejante, subyace la idea de facilitar la construcción de nuevas viviendas que dispongan y desarrollen servicios que aseguren sus condiciones de salubridad e higiene. Estas reformas interiores, en efecto, deben plantearse con el objetivo de proceder a la construcción de nuevas viviendas. De esta forma, no se desliga la intervención urbanística de las necesidades de viviendas. Tratamiento del espacio urbano y promoción de conjuntos residenciales constituyen, en este sentido, una misma práctica. El pensamiento de Mesonero se mueve en el marco de estas categorías. Lejos de plantear unas reformas que, por su propias características y contenidos, pueden parecer ajenas a un planteamiento urbanístico global, apuesta, en realidad, por abordar la definición de un nuevo modelo de ciudad. No otra cosa podemos deducir cuando nos dice que *“...muy pronto, y sin necesidad de grandes sacrificios se tocarían resultados satisfactorios en la conveniente separación, comodidad y orden de todas las clases del vecindario”*.

Reformas interiores, por tanto, para lograr un mejor aspecto de la ciudad, para regularizar trazados sinuosos, para comodidad del vecindario, para facilitar la construcción de viviendas higiénicas, etc., de acuerdo, pero también, sobre todo, para emprender la definición de un nuevo orden urbano que garantice la separación de las clases sociales, como garantía, a su vez, del negocio inmobiliario, en la medida en que un orden socio-espacial es la condición sine qua non para hacer realidad esa diversificación inmobiliaria.

La necesidad de relacionar dichas reformas, en el marco de un plan, es irrenunciable para Mesonero

Toda esta serie de reformas, y esto es lo más interesante de la propuesta de Mesonero, están planteadas en el marco de un plan que se aplica a la totalidad del, por entonces, ámbito geográfico de la ciudad de Madrid. Para ello, se consideran ejes fundamentales de la ciudad, tanto desde el punto de vista viario como desde su incidencia en la forma y estructura urbana de la misma, aquellos que se identifican con el recorrido de las calles Fuencarral-Toledo, por lo que respecta a la dirección norte-sur, y aquel otro que sigue la dirección este-oeste coincidente con las de Alcalá-Mayor. De esta forma, Madrid queda dividido en cuatro sectores que ejercen como ámbitos de referencia a los que se remiten las reformas interiores planteadas. Estos cuatro sectores, por otro lado, no se reducen, su ámbito concreto, a lo construido, es decir, a lo que se consideraba, por entonces como el Madrid real, el Madrid existente. Dichos sectores, por el contrario, son los ámbitos de referencia no solo de las reformas interiores emprendidas, sino, también, de las ampliaciones necesarias que la ciudad de Madrid, a pesar de la insistencia de Mesonero en reformar lo existente, no debe eludir.

Las reformas planteadas por Mesonero, en efecto, suponen tanto la definición de las nuevas funciones que debe asumir lo construido, desde el punto de vista del decoro, la comodidad, la higiene, la calidad residencial, su capacidad para asumir la centralidad exigida, etc., como el papel de las nuevas periferias, de los nuevos arrabales, tal y como se denominan en la propuesta, en la conformación de una división social del espacio que afecte, de forma simultánea, tanto a las diferentes clases sociales que conforman la estructura demográfica de Madrid como a las actividades económicas que se consideran incompatibles con determinadas formas de residencia.

Dividido Madrid en estos cuatro sectores, se remiten a cada uno de ellos las diferentes reformas interiores planteadas, así como las futuras direcciones de crecimiento urbano, en un intento por compaginar una diversidad de usos con una rigurosa “zonificación”. Así, por ejemplo, la actividad residencial se concentra, sobre todo, en el sector noreste, es decir, el que aparece delimitado por el eje Fuencarral y Alcalá. En dicho sector, en efecto, “...*está principalmente comprendido el porvenir de Madrid. Mas para que este pueda cumplirse, para que la industria o la especulación particular puedan aplicar sus recursos y dar a estos sitios la hermosura e importancia a que son llamados, preciso es que la mano directiva de la administración local, allane los obstáculos materiales que salen al paso*”.

Si a este sector noreste le cabe la responsabilidad de hacer frente al desarrollo residencial más importante que debe soportar la ciudad de Madrid, aquel otro que se localiza inmediatamente al sur del mismo, el delimitado por las calles de Alcalá y Toledo, asumiría aquellas otras funciones que están estrechamente vinculadas con el desarrollo de una incipiente centralidad. En este sector sureste, en efecto, que ya dispone de servicios institucionales tan importantes como el

Museo del Prado, el Congreso de los Diputados, Teatros, Parque del Retiro, etc., observamos que su vocación está, en gran medida, sancionada históricamente, y así lo considera, en realidad, el propio Mesonero, para seguir ejerciendo como espacio representativo de los valores y símbolos de la capitalidad.

Las propuestas que se plantean para este sector no pueden ser otras que aquellas que incidan, por ejemplo, en la *“...mejora y embellecimiento del paseo del Prado, que tendría su complemento, si se llevara a afecto la idea propuesta por el célebre arquitecto don Ventura Rodríguez, que consistía en formar un peristilo o arcada elegante por toda la extensión que corre desde la esquina de la verja del Retiro hasta el cuartel de Artillería...”*. Es decir, incidir, sobre todo, en obras de ornato y embellecimiento como se corresponde con un lugar llamado a ejercer como espacio representativo por excelencia. Se trata, como decimos, de establecer las bases para la consolidación de un tipo de centralidad, aquella que se decanta por la representatividad, por los espacios de calidad que abrigan y acogen los lugares institucionales junto con los servicios propios de los gustos y costumbres de la burguesía. Otra cosa será aquel otro tipo de centralidad en la que serán valores puramente económicos los que proporcionen sentido a la misma. Pero esta otra manera de expresarse la centralidad se va a corresponder con otro sector delimitado en el marco de la propuesta de Mesonero. Nos estamos refiriendo al sector estrictamente central, geográficamente hablando, que va a corresponderse, como veremos, con la Puerta del Sol y sus aledaños.

Esta “centralidad institucional”, por otro lado, no se manifiesta únicamente ornamentando y embelleciendo los lugares seleccionados a tal fin, mediante el establecimiento en ellos de edificios emblemáticos, paseos, espacios de estancia, etc., que hagan merecer a dichas instituciones y a los correspondientes servicios de calidad. Para que dicha calidad se exprese en los términos citados debe emprenderse, paralelamente a todo ello, un saneamiento que permita limpiar de todo lo “indeseable” que se acumula en los intersticios ocultos de esos los lugares llamados a ser los símbolos exteriores más expresivos de la ciudad. Es así como Mesonero, paralelamente a las intervenciones citadas, propone aquellas otras que impongan un nuevo orden social en torno a dichos espacios representativos. Hablando de esta zona, nos dice Mesonero que *“...la comprendida entre las puertas de Atocha y de Toledo en que se encierran los antiguos y famosos barrios de Lavapiés y San Isidro, es más numerosa y vital; pero la irregularidad y desnivel de sus calles y la mezquindad y ruindad de los edificios, ha limitado desde tiempo inmemorial casi en su totalidad estos barrios a las clases poco acomodadas: manolas y chisperos, artesanos, caleseros, gitanos y chalanos, que con sus costumbres libres y desenvueltas, su osadía e independencia, supieron dar cierta celebridad a las calles de Lavapiés y de Zurita, de la Arganzuela y del Salitre, de la Comadre, del Peñón y Campillo de Manuela. Esto es inevitable en las grandes poblaciones y sus barrios extremos, que naturalmente han de ocupar por lo general las clases pobres; pero en todos ellos puede y debe procurarse cierto grado de comodidad y desahogo, compatible con la humilde condición de los moradores”*.

Si importante es, para Mesonero, cualificar aquellos sectores urbanos cuya densidad histórica les permite emerger como ámbitos abocados a desarrollar y soportar funciones de centralidad, caso del sector anteriormente reseñado, la insistencia en proporcionar una rigurosa cualificación urbanística, generalizada a toda la ciudad, se constituye, al final, como la pauta a seguir, ya sea fortaleciendo la centralidad propiamente dicha, o saneando, civilizando como diría Balzac²⁸³, aquellos barrios que contradicen la capitalidad que se está construyendo. Es el caso, por ejemplo, del tercero de los sectores establecidos que aparece delimitado por las calles, ejes, de Toledo y Mayor, es decir, el sector que se localiza en el suroeste de la ciudad. Se trata, como comenta Mesonero, del *“...trozo tercero, o sea el comprendido entre las calles de Toledo y la de Mayor, que encierra otra clase de población, no tan bulliciosa ni infeliz, si bien separada del centro brillante de la capital. La mayor regularidad de las calles, el tráfico mercantil que en ellas se observa, su animación y movimiento parece que están indicando la necesidad de facilitar la comunicación de este cuartel populoso con el de Palacio y demás centrales. A ello se oponen obstáculos importantes... Es el primero el intrincado laberinto de callejuelas que desde la Puerta de Moros a la calle de Segovia forma al antiguo barrio de la Morería, el cual, por muy interesante que parezca a los ojos del historiador o del poeta, viene a ser con sus increíbles rodeos, sus empinadas cuestas y mezquinas chozas, un verdadero paréntesis de barbarie en medio de un pueblo culto...”*.

Se plantean, por tanto, rigurosos programas de “renovación urbana” aplicados a aquellos sectores cuyas características, como decimos, desdican la cualidad que se exige que detente, desarrolle y exprese, una ciudad como Madrid. Esta renovación urbana se materializa procediendo a la regularización de esas calles sinuosas, o mediante la apertura de nuevas vías que atraviesen trazados urbanos históricos, a pesar, todo ello, como comenta Mesonero, del entusiasmo que por ellos muestran los “historiadores” y los “poetas”. Para proceder a dicha “renovación”, *“...se hace preciso, nos dice Mesonero, regularizar dicho barrio de la Morería, bajo un plan bien entendido, trazando como base una calle recta, espaciosa y central, que partiendo desde el altillo o descampado de las Vistillas delante del palacio del Infantado, venga a desembocar en la de Segovia por encima de la plazuela de los Caños Viejos, propiedad de la Villa, y desde su terminación en ella enlazarla con un puente que, cruzando dicha calle de Segovia vaya a buscar el nivel fronterero por detrás de la casa de los Consejos a la calle Mayor”*. Y, para corroborar la grandeza de esta intervención urbanística, con la que se pretende renovar, o “recuperar”, un barrio para dotarle de calidad, saneándolo, sobre todo, desde un punto de vista social, se compara con lo que años atrás se habían planteado, para el mismo sitio y con similares intenciones,

283 *“...en París, la paleta del albañil desempeña una misión civilizadora mayor de lo que puede suponerse a primera vista. La especulación edifica casas elegantes con portero, abre comercios en dichas fincas, construye aceras, y el elevado precio de los alquileres elimina a las personas de procedencia desconocida, las parejas sin muebles y los inquilinos morosos. Así es como se libran los barrios de los vecinos de mal agüero y de esos antros que la policía no pisa nunca a menos que se lo ordene la justicia”*. Balzac, “La Prima Bette”, de *Los Pobres Parientes*.

personas *“..tan entendidas en la materia como el célebre arquitecto del Real Palacio en el pasado siglo D. Juan Bautista Sachetí”*.

Cuatro sectores para Madrid que Mesonero interpreta como una “diversidad de centralidades”

El tratamiento y las propuestas que se plantean para cada uno de los cuatro sectores, en los que se divide, según el criterio de Mesonero, la ciudad de Madrid, se encauzan, sobre todo, hacia la definición de concretas actuaciones urbanísticas con las que se pretende consolidarlos, al menos parte de los mismos, como lugares estrechamente vinculados con la construcción de “nuevas centralidades”. De hecho, la mayoría de las propuestas se preocupan por establecer las condiciones para realzar, entre otras cosas, las emergencias arquitectónicas más significativas que se localizan en los mismos. Es el caso, también, del cuarto sector, es decir, el que se organiza en torno al Palacio Real y Catedral, en el ámbito espacial de las calles de Bailén y Mayor. No otra cosa podemos pensar cuando Mesonero, refiriéndose a este cuarto sector, plantea, como medidas urbanísticas a tomar, *“...continuar ambas alas del Palacio por el lado del Mediodía, formando sendas galerías de arcos, que en la izquierda servirán para cuarteles, y en la derecha darán vista a los jardines y cerrarán la perspectiva, y derribando el antiguo y maltratado edificio de la Armería, cerrar con una elegante verja la plaza del Palacio”, “...y para combinar en fin, auxiliado del mismo Patrimonio y del entusiasmo y religiosidad del pueblo de Madrid, los medios oportunos, a fin de sustituir dignamente a su primitiva iglesia derribada, un templo Catedral suntuoso y bello, tantas veces ideado infructuosamente para estos sitios”, “...ambos intereses, se refiere a los del Real Patrimonio y a los del Ayuntamiento, están también apremiados a terminar cuanto antes la plaza de Oriente con las manzanas que están trazadas a los lados del Teatro...”*.

Medidas, todas ellas, que parecen estar más comprometidas con la ornamentación y embellecimiento de la ciudad de Madrid, tomando en consideración, en este sentido, prácticas propias del Antiguo Régimen en detrimento de la materialización espacial de la ciudad burguesa. Ahora bien, si entendemos estas medidas como intervenciones urbanísticas aplicadas a unos ámbitos específicos de la ciudad, concretamente a sus lugares más centrales, no podemos dejar de argumentar una contradicción semejante, es decir, la que se produce entre la utilización de unas medidas instrumentales, urbanísticamente hablando, propias del Antiguo Régimen, y la voluntad de proceder a la construcción de la ciudad burguesa.

Y decimos esto porque ya es una vieja práctica burguesa, sobre todo, la que se identifica con los inicios de la construcción de la ciudad moderna, tratar el proyecto y construcción de dicha ciudad como el resultado de compaginar y yuxtaponer técnicas empleadas en el Antiguo Régimen con aquellas otras que se identifican, plenamente, con las aspiraciones propiamente burguesas. La ciudad moderna, en este sentido, bascula entre estos dos límites conceptuales. Por un lado, se complace en reinterpretar viejas prácticas aristocráticas, acudiendo a

técnicas ornamentales y embellecedoras que aplica, sobre todo, a los lugares más representativos de la ciudad. Con ello se pretende presentar a estos lugares como ámbitos en los que compaginar su condición de espacios centrales con una imagen exterior concreta. Esa imagen, sólo la imagen, se remite a categorías espaciales aristocráticas. Dichos lugares, en una palabra, aún admiten técnicas de proyecto identificadas con pensamientos aristocráticos para definir la expresión externa de sus nuevos contenidos. La burguesía, en este sentido, a la hora de definir las nuevas áreas de centralidad, acude a formas urbanas aristocráticas para expresar sus contenidos de clase.

Relacionar la construcción de la centralidad adoptando expresiones espaciales ya experimentadas, en el pasado, por la aristocracia, nos hace reflexionar acerca del papel de dichas configuraciones formales en la construcción, esta vez, de la ciudad moderna. El hecho de que nos parezca que Mesonero adopte actitudes, en principio, similares a las asumidas antaño por el pensamiento aristocrático, aunque sólo sea para el tratamiento específico de los lugares llamados a convertirse en las nuevas áreas de centralidad, no quiere decir que esté apostando por una continuidad con el pasado, renunciando, con ello, a una concepción de la ciudad en clave “moderna”.

Lo que realmente sucede es que para la definición formal de ciertas áreas urbanas, de las que se pretende que sean expresión y símbolo de los nuevos valores burgueses, nos referimos a las nuevas áreas de centralidad, siguen siendo útiles las técnicas del ornato y embellecimiento, por cuanto de lo que se trata, en esta ocasión, es de realzar la emergencia de las nuevas centralidades, y para ello nada mejor que ornamentar con signos del pasado la nueva funcionalidad identificada con estas áreas de centralidad propias de la ciudad burguesa que se está proyectando y construyendo. En el fondo de todo, se está produciendo, paralelamente al proceso de construcción de la ciudad moderna, una yuxtaposición espacial que identifica lugares que antaño protagonizaban un tipo de centralidad y aquellos que están programados para que asuman los nuevos cometidos de la misma. Formas urbanas y lugares, estrechamente vinculados con antiguas funcionalidades, se alzan como soportes de las nuevas. Constatamos, en este sentido, una continuidad espacial, por lo que se refiere al asiento de sucesivas formas de concebir el fenómeno de la centralidad, aunque ello no implique, necesariamente, una reproducción de funcionalidades históricas pasadas. Simplemente, se recoge la cualidad espacial ya consolidada históricamente para adaptarla a nuevas exigencias emanadas de modelos urbanos diferentes.

Y es en el marco del modelo urbano que emerge con el poder burgués donde observamos, con todo rigor, lo que estamos planteando. Por un lado, una continuidad espacio-funcional por lo que se refiere al mantenimiento de ciertas áreas de centralidad identificadas con el pasado aristocrático, como es el caso de la Plaza Mayor, Salón del Prado y aledaños, etc., junto a la reconversión de aquellos otros espacios centrales, también identificados, en cierta manera, con el pasado aristocrático, aunque, en esta ocasión, intervenidos urbanísticamente para hacerlos asumir funciones estrechamente vinculadas con los nuevos

presupuestos económicos. Nos referimos, en este último caso, al nuevo papel que se le hace asumir a la Puerta del Sol, lugar de referencia de la población madrileña, con el que ha identificado sus prácticas colectivas más importantes, pero que ha visto como dichas prácticas eran objeto de una apropiación de clase para reorientarlas hacia el consumo de masas, en consonancia con los nuevos requerimientos económicos. De la Puerta del Sol no ha cambiado su papel como lugar poseído de una capacidad de convocatoria colectiva. Simplemente, dicha capacidad de convocatoria, producto de un largo proceso histórico, se ha reorientado hacia otros requerimientos, esta vez, de signo económico muy concreto.

El tratamiento de la Puerta del Sol, en efecto, a la que Mesonero llama, con todo el énfasis puesto en el concepto, el “centro”, se diferencia claramente de aquellos otros que se establecen para los cuatro sectores anteriormente considerados. Parece como si Mesonero quisiera distinguir, con todo rigor, el espacio del centro histórico más próximo a sus bordes con respecto a aquel otro que se localiza en pleno centro, lugar este último al que se les asignan funciones económicas en contraste con aquellas otras, de carácter más representativo, que se han identificado, en la propuesta, con los primeros sectores considerados.

De hecho, cuando Mesonero aborda las propuestas a plantear en el sector “centro”, nos dice que *“...al recorrer los cuatro trozos que componen el círculo de Madrid, se refiere a los cuatro sectores que hemos considerado, nos hemos detenido más bien en los extremos, reservando el centro, cuya distribución entre aquellos no podíamos hacer fácilmente, y que por su importancia nos parece objeto de una especial atención”*. Este “centro” es la Puerta del Sol, a la que define como *“...el punto céntrico de la estrella de calles que forman el casco de la Villa, y reconociendo la facilidad de su comunicación con los extremos de Norte y Levante, por medio de las anchas calles de la Montera y Fuencarral, Alcalá y Carrera de San Jerónimo, no hallamos igual expedición en los de Mediodía y Poniente...”*. La relación entre “centro” y “accesibilidad” la plantea Mesonero como algo fundamental para caracterizar el centro moderno. Es la accesibilidad lo que hace que las transacciones económicas, la “especulación” como la llama Mesonero, alcancen su plena realización mediante su identificación con un espacio concreto de la ciudad. El centro se perfila, en este sentido, como el lugar mejor comunicado, más accesible, no concibiéndose el desarrollo de negocio económico alguno si no se apoya y está referido a un espacio accesible desde cualquier punto de la ciudad. En Madrid, ese punto, por razones históricas, es la Puerta del Sol.

Es a esta accesibilidad, asumiendo la que ya está consolidada históricamente y ampliando sus posibilidades futuras mediante reformas urbanísticas específicamente emprendidas para ello, a la que deben referirse cualquier tipo de propuestas, como las que plantea Mesonero, que tengan como objetivo la construcción del “centro”. *“El instinto particular de la especulación, nos dice, multiplicará luego estas comunicaciones, y hará más productivos los centros del comercio, estableciendo un sistema de pasajes o galerías cubiertas, no gratuitamente colocadas en sitios apartados y que no conducen a otros*

importantes, sino en aquellos que la necesidad y la conveniencia están indicando de tiempo inmemorial”.

Mesonero plantea una reestructuración socio-espacial de Madrid, sobre la estrategia de un eje Este-Oeste de calidad

La organización espacial que propone Mesonero, para la ciudad de entonces, identificada hoy día, a grandes rasgos, con lo que se constituye como su centro histórico, se reduce, por tanto, a delimitar unos sectores de borde en los que compagina la mejora y el saneamiento de los mismos, en su calidad de espacios residenciales, en parte, y como lugares dotados de específicas áreas de centralidad de carácter institucional y representativo. Estos cuatro sectores de borde se complementan con uno de carácter eminentemente central al que se le hace asumir funciones económicas estrechamente vinculadas con los intereses de la burguesía. Ambas categorías espaciales no se conciben como lugares independientes entre sí, sobre todo, por lo que se refiere a sus conexiones y enlaces físicos. Es en este sentido como Mesonero concibe, y así lo plantea, que la ciudad de Madrid cuente con un gran eje Este-Oeste que tenga la capacidad de aglutinar todas y cada una de las funciones, representativas, económicas e institucionales, que se reparten en el nuevo orden espacial proyectado. Ese eje es el que se identifica con el recorrido que desarrolla la calle de Alcalá hasta su encuentro con la de la Vega. En dicho recorrido se encuentra, en su centro, la Puerta del Sol. Se trata, como puede observarse, del eje que reúne a los dos grandes espacios verdes con los que contaba, por entonces, la ciudad de Madrid, grandes parques reales, que, de alguna manera, están delimitando, impidiendo, el crecimiento de esta ciudad a lo largo de esa dirección Este-Oeste. Refiriéndose a este eje Este-Oeste, nos dice Mesonero que *“...por en medio de este círculo vital de calles y galerías pasa la gran línea divisoria de Madrid, desde la Puerta de Alcalá a la de la Vega, y no hay necesidad de encarecer la oportunidad de dar a esta extensa vía toda su hermosura y carácter de paseo, rambla o boulevard interior, procurando su más posible anchura y nivelación en algunos puntos y siguiendo por toda ella el plantío de árboles adoptado para la mitad de la calle de Alcalá”.*

El planteamiento de la reforma propuesta por Mesonero, por tanto, tiene como objetivo la reorganización, social y económica, del espacio heredado existente para proceder a su adaptación a los nuevos requerimientos burgueses. Para todo ello, compagina el embellecimiento y la ornamentación, como técnicas propiamente dieciochescas, para expresar contenidos relacionados con específicas centralidades institucionales y representativas, con aquellas otras más directamente implicadas en la conformación de las nuevas áreas de centralidad, es decir, las que van a responder a requerimientos económicos estrechamente vinculados con el naciente capitalismo. Y en medio de todo ello, la voluntad de proceder a la mejora, desde un punto de vista higiénico-sanitario, de los barrios residenciales más degradados. Para ello, no se repara en los medios técnicos a utilizar, haciendo de las aperturas viarias, de las nuevas alineaciones, etc., los

mecanismos más adecuados para alcanzar el fin propuesto, técnicas que, como puede imaginarse, interpretan la ciudad existente como un campo de operaciones que pueden, incluso, plantear su desaparición por el efecto transformador que se deduce de la aplicación de las citadas técnicas.

Esta reorganización socio-espacial, que está en la base de las propuestas planteadas por Mesonero, tiene, también, el objetivo de incidir en aquella otra reestructuración que necesariamente va a protagonizar el negocio inmobiliario, es decir, los procesos de producción de suelo y vivienda que van a generarse como consecuencia de las reformas urbanas emprendidas. Sólo en la medida en que se pone en marcha una reorganización socio-espacial es posible asegurar el negocio inmobiliario. Asegurando el contenido social de cada uno de los sectores que conforman esta propuesta se aseguran, también, las prácticas inmobiliarias que se corresponden con cada uno de ellos. Mesonero no hace más que establecer una relación estrecha entre reorganización social y producción inmobiliaria. Sabe perfectamente que sólo una ciudad que esté organizada, reorganizada socialmente, puede convertirse en la plataforma adecuada, en el “escenario” propicio, para asegurar un negocio inmobiliario.

La reforma de la Puerta del Sol. Primera intervención urbanística que interpreta la “reforma interior” como mecanismo productor de “centralidad”

Las primeras grandes transformaciones urbanísticas que se producen en la ciudad de Madrid se enmarcan en la discusión, enfrentamiento de ideas, que hemos reseñado a propósito de la dialéctica reforma interior-ensanche. Al final, fueron las reformas interiores las operaciones que, en un primer momento, se abrieron paso, lo que no estaba falto de cierta lógica, ya que apoyarse en lo existente construido, en la ciudad existente, proporcionaba mayor seguridad que embarcarse en aquellos otros proyectos que implicasen cierto temor hacia lo desconocido. Es así cómo el Ayuntamiento de Madrid se implica, en un primer momento, en la remodelación de la antigua Puerta del Sol, con el objetivo de asegurar unas rentas en cuya producción intervinieron los propietarios allí implicados. Su objetivo era claro, reestructurar, tanto desde el punto de vista parcelario, como social y económico, un espacio que ya gozaba de excelentes condiciones de centralidad, las que su proceso de construcción histórico se encargó de proporcionarles, para reinvertirlas hacia los requerimientos de un nuevo modelo espacial que exigía, para dicho lugar, lo más coherente con las exigencias del capital.

El sentido de las primeras reformas urbanas que afectaban a la ciudad existente

La reforma de la Puerta del Sol marcó, para la ciudad de Madrid, un cambio de “modelo” en la manera de concebir el proceso de construcción de la ciudad, la forma de concebir, en una palabra, la “producción del espacio”. A partir de ahora,

en efecto, aquella indecisión, entre el ornato y embellecimiento o la utilidad pública, se va a ir decantando, paulatinamente, por esta última. La reforma de la Puerta del Sol se presenta, ante todo, como una obra de utilidad pública, lo que no evita exponerla como una operación bien asistida por componentes formales, figurativos, que se expresan mediante unas ordenanzas acordes con el lugar que se está preparando para cumplir, en este caso, funciones de una “exclusiva centralidad”.

Es así como las componentes arquitectónicas que, hasta ahora, han marcado la expresión última de estas operaciones de reforma, estableciendo los principios de su composición, incluso, las reglas a seguir por el proyecto, concibiendo la ciudad como si de un edificio se tratase, a partir de ahora, decimos, se impondrán presupuestos urbanísticos, única manera de compaginar las reformas emprendidas con su componente económica y social, con la necesidad que asiste a la ciudad burguesa de concebirse como “producto”, como objeto de producción, y no tanto como “obra”, es decir, como espacio social en toda su complejidad. Porque, con estas operaciones de reforma, aquella complejidad histórica, propia de los espacios tradicionales, como categoría innata a los mismos, es objeto de un proceso de desposesión, eliminando sus contenidos e imponiendo, en base a las condiciones propias que presenta el lugar reformado, reorientándolas, pero sin proceder a su completa eliminación, aquellos otros que identifican la nueva centralidad.

Estas reformas decimonónicas, en efecto, se presentan como operaciones de clase, ya que su objetivo es procurar la apropiación de la ciudad, en esta ocasión, de sus espacios centrales, con el objetivo de apropiarse de dicha centralidad, reconduciéndola hacia otros requerimientos económicos, en paralelo a su “saneamiento social”, es decir, a la eliminación, por expulsión, de la población residente, única manera, condición sine qua non, para materializar los contenidos de la nueva centralidad.

Las intervenciones arquitectónicas en la ciudad, promovidas por la aristocracia, ceden su lugar a intervenciones de carácter urbanístico, ante las nuevas pretensiones liberales que han comprendido que la ciudad puede generar valores de cambio. La ciudad, en efecto, el suelo urbano, comienza a ser objeto de atención por parte del capital ante las nuevas perspectivas que se presentan de incorporar el suelo al aparato productivo. Y es así como, desde los primeros años del siglo XIX, comienzan a llevarse a cabo una serie de reformas urbanas que no sólo van a transformar, funcional y formalmente, la ciudad sino, sobre todo, hacerla “producto” para introducirla en un mercado inmobiliario.

Las reformas urbanas interiores se convirtieron, por tanto, en el primer intento burgués de extender el campo de la política económica al espacio urbano, tomando como objeto de la misma a la ciudad. Estas reformas, por otro lado, cobrarían una importancia mayor a medida que el capital confiaba en la posibilidad de obtener beneficios en sus inversiones urbanas. Resulta obvio, si comparamos las sucesivas reformas que se llevaron a cabo a lo largo del siglo XIX, que acometer una obra de la importancia, por ejemplo, de la Gran Vía suponía unas inversiones que apenas pueden compararse con aquellas otras

que financiaron, con anterioridad a dicha apertura, una reforma como la que dio lugar, por ejemplo, a la Plaza del Carmen. En la primera de ellas, Gran Vía, se vieron afectadas más de trescientas propiedades, mientras que en la segunda, la citada Plaza del Carmen²⁸⁴, sólo hubo necesidad de destruir parte de una manzana. Qué duda cabe que tras el desembolso económico que hizo realidad la apertura de la Gran Vía subyacía una confianza económica que aún no estaba presente en la reformas que se llevaron a cabo en los primeros años del siglo XIX.

A medida que el capital va contemplando la posibilidad que le ofrece la ciudad como generadora de plusvalías, a través de la puesta en marcha de intervenciones urbanísticas concretas, dichas intervenciones van adquiriendo, de forma sucesiva, una importancia cada vez mayor. Podemos decir, incluso, que la magnitud de una reforma urbana no va a depender tanto de la necesidad sentida por la ciudad, en cuanto ente colectivo, como de esa otra necesidad que demanda el capital para hacer posible la acumulación necesaria y, por supuesto, su propia reproducción y desarrollo.

La necesidad de un nuevo “cuerpo legislativo”

Tras una reforma urbana, por otra parte, se encuentran elementos institucionales o legales que, de alguna forma, justifican y encauzan jurídicamente las intervenciones en la ciudad construida. Estos soportes jurídicos pueden adquirir la forma de específicos decretos, como los que se desarrollaron durante las desamortizaciones que se sucedieron durante la primera mitad del siglo XIX, y que implicaron la puesta en marcha de aperturas de espacios libres con objetivos que van desde la salubridad pública a la necesidad de contar con zonas sin edificar que paliasen la densidad excesiva existente, pasando por motivos de ornato y cualificación arquitectónico-urbanística de la ciudad.

Pero si todas estas medidas facilitaron, qué duda cabe de ello, la posibilidad de intervenir en la ciudad construida, sólo la existencia de un cuerpo legislativo, en materia de urbanismo, que definiera, con toda exactitud, el alcance de una reforma interior, podría alzarse como la auténtica salvaguardia de ese capital que aún mostraba timidez a la hora de considerar la ciudad como objeto económico a explotar.

Y es precisamente en esta lucha por conseguir una ley que regulara las reformas urbanas, tanto las interiores como aquellas otras que facilitasen la gestión de las ampliaciones exteriores, empeños, todos ellos, consensuados por las clases económicas más progresistas del siglo XIX, como habría que entender los intentos de Posada Herrera²⁸⁵ por hacer posible una promulgación de este

284 Ver Eulalia Ruiz Palomeque, *Ordenación y transformaciones del Casco Antiguo Madrileño durante los siglos XIX y XX*, Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 1978.

285 Al ministro de la Gobernación, entre 1858 y 1865, y presidente del Consejo de Ministros, entre 1883 y 1884, Posada Herrera, se debe uno de los intentos legislativos más interesantes de todos los que se formularon durante la segunda mitad del siglo XIX. Propuso, en 1861, el llamado “Proyecto de Ley General para la Reforma, Saneamiento, Ensanche y otras mejoras de las Poblaciones”, primer intento serio por establecer una Ley del Suelo para cuya materialización definitiva hay que esperar casi un siglo, al año 1956, cuando se promulgue la primera Ley del Suelo que conoce nuestro país.

tipo, que encontrará una respuesta poco entusiasta, eso sí, por parte de las clases propietarias.

Por lo que se refiere a estas reformas interiores, el punto más discutido a la hora de elaborar una ley que las regulase, se refería a la posibilidad de llevar a cabo expropiaciones en el interior de las ciudades, previa declaración de las mismas como obras de utilidad pública. La Ley de Expropiación Forzosa, promulgada en 1836, no contemplaba esta posibilidad, ya que para ello era necesario, como primer paso, obtener, decimos, la declaración de utilidad pública de las obras a realizar en base a dicha reforma interior. Pero esta declaración, salvo alguna excepción, no consiguió el calificativo de norma general. Las intervenciones en el interior de las ciudades se consideraban, aún, obras de ornato y embellecimiento, para lo cual no era necesario su declaración como obras de utilidad pública, lo que impedía las expropiaciones correspondientes²⁸⁶.

De ahí el fracaso continuo y el entorpecimiento que sufrían aquellos que pretendían elaborar las bases de una política urbana que se orientase hacia las intervenciones en la ciudad construida. Este entorpecimiento, sin embargo, no estaba ausente de contradicciones. Para hacer posible, por ejemplo, la reforma de la Puerta del Sol, fue necesario la promulgación de una Ley Especial²⁸⁷ que declarase la reforma de utilidad pública. De esta manera, fue posible instrumentar la expropiación forzosa. Pero esto, repetimos, fue la excepción dentro de la regla general que no permitía dichas declaraciones cuando se trataba de intervenir en la ciudad construida.

La reforma de la Puerta del Sol, posible gracias a una Ley Especial, supuso el paso más importante encaminado a consolidar las características de centralidad que comenzaron a generarse, allá por el siglo XVII, en torno al sector que se articulaba en torno a la calle de Alcalá. Dicha reforma, por otra parte, se produjo paralelamente a otras intervenciones, como el ensanchamiento de la calle de Sevilla, en régimen de continuidad con la Puerta del Sol, junto con la definición formal de la adyacente Plaza de Canalejas. Estas intervenciones tuvieron lugar

Con el proyecto de Posada Herrera, en efecto, se pensó, por primera vez, en esa posibilidad, en la promulgación de un cuerpo legislativo en materia de urbanismo verdaderamente progresista, avanzado y original en su normativa, anticipándose y estableciendo figuras urbanísticas como la “cesión obligatoria” de terrenos para viales, la “edificación forzosa”, “contribución a los gastos de urbanización” por parte de los propietarios de suelo, etc. Ver “El Proyecto de Ley General para la Reforma, Saneamiento, Ensanche y otras mejoras de las Poblaciones, de Posada Herrera (1861)”, en Martín Bassols Coma, *Génesis y evolución del Derecho Urbanístico Español (1812-1956)*, Madrid, Montecorvo, 1973.

286 Hay que resaltar, en este sentido, la figura de Ángel Baixeras (1834-1892), urbanista, abogado y diputado en las Cortes. Autor del “Proyecto de Reforma Interior” de Barcelona que presentó en 1878, aprobado en 1881. Para hacer posible este plan, colaboró en la modificación de la Ley de Expropiación de 1836, ya que en ella no se contemplaban las obras de reforma interior como obras de “utilidad pública”. Con las modificaciones propuestas por Baixeras, se llega a la aprobación, en 1879, de una nueva Ley en la que ya se establecía que son obras de “utilidad pública”, “...todas las obras de policía urbana, y en particular las de ensanche y reforma interior de poblaciones”, especificándose, en cualquier casos, que estas obras “...se exceptúan de la formalidad de la declaración de utilidad pública” si se hacían a cargo del Estado.

287 Ver, en el libro de Martín Bassols citado, el capítulo correspondiente a “El primer supuesto de legislación urbanística específica por motivos de Reforma Interior: Las obras de ensanche, regularización y embellecimiento de la Puerta del Sol en Madrid”.

en la mitad del siglo XIX, años antes de decretarse la puesta en marcha del proyecto del ensanche para Madrid. Toda esta serie de intervenciones resultan extraordinariamente importantes para comprender la formación del llamado “triángulo financiero”²⁸⁸ de Madrid, en torno a las calles de Alcalá y Sevilla, y la consolidación funcional de una zona en cuanto sector de negocios.

El espacio de la Puerta del Sol como ámbito central histórico

El sector urbano madrileño que se configura tomando como espacios de referencia a la Puerta del Sol y calles de Alcalá y Sevilla, en efecto, comenzó a conformarse a partir de los primeros años de la segunda mitad del XIX, antes, incluso, de pensarse en la posibilidad de proceder a la ampliación de Madrid mediante el ensanche proyectado en el año 1859. Sometido a las reformas pertinentes, se convirtió en el marco espacial contenedor de la primera gran área de centralidad madrileña, configurándose como el lugar donde se localizarían actividades económicas, administrativas, institucionales y, también, las primeras residencias de lujo. Se define, de esta forma, un espacio central en el que el fenómeno de la especialización funcional será la constante histórica que lo irá caracterizando, prácticamente, hasta nuestros días, convirtiéndose en la base espacial de la centralidad actual. Tengamos en cuenta, en este sentido, que dicha centralidad se ha ido transformando desde entonces, pero se trata de un cambio de cualidad que no se ha desprendido de sus orígenes espaciales. Si en la segunda mitad del XIX la centralidad de la ciudad de Madrid se identificaba, entre otros, aunque con características más destacadas, con el sector urbano que giraba en torno a la Puerta del Sol, hoy día dicho sector continúa incorporado a esa categoría espacial aunque, en esta ocasión, como una parte de la misma que, ahora, se extiende desde la Puerta del Sol hasta Gran Vía, siguiendo las prolongaciones funcionales de esa última, recorriendo la calle Princesa, por un lado, y el eje Castellana, por otro. Estamos hablando, naturalmente de aquella centralidad exclusiva que afectaba a la ciudad central, no de aquella otra que se dispersa, en la actualidad, a través de los nuevos espacios suburbanos. Hoy día, en efecto, podemos hablar de una centralidad dispersa en paralelo a aquella otra, de más calidad, más exclusiva, que se identifica con la ciudad construida.

En la ciudad de Madrid, en efecto, el primer espacio histórico que comenzó a expresar cualidades centrales, si exceptuamos el que se identificó, en un primer momento, con la construcción de la Plaza Mayor, allá por los primeros años del siglo XVII, es la llamada Puerta del Sol. Un proyecto de remodelación, planteado durante la segunda mitad del siglo XIX, supuso la transformación de dicho lugar en un espacio en el que funciones específicamente terciarias compartían su actividad con aquellas otras identificadas con la residencia. La remodelación de la Puerta del Sol no fue más que el inicio de un proceso que acabó convirtiéndose en la génesis de la primera gran área de centralidad identificada con el proceso de formación de la ciudad de Madrid como ciudad moderna. A la remodelación

²⁸⁸ Definido, así, por Huetz de Lemps, *op. cit.*

de la Puerta del Sol le siguió, en la medida en que supuso una extensión del carácter central que se le estaba asignando, la actuación sobre la calle Sevilla y la Plaza de Canalejas, dos lugares inmediatamente localizados a continuación de la misma, ampliando, con ello, el espacio central primitivamente definido como consecuencia de la remodelación citada. El encuentro posterior de la citada Puerta del Sol con la Plaza del Callao, junto con la apertura de la Gran Vía, colaboraron a que se continuara extendiendo el ámbito de la centralidad, ya consolidada, más allá de los límites que se identificaban con la Puerta del Sol, extensión que ha continuado produciéndose hasta muy avanzado el siglo XX, y todo ello planteando la citada Gran Vía como un eje del que se fue requiriendo, también, su extensión más allá de sus primeros límites establecidos. Dicha extensión de la Gran Vía se ha producido, por un lado, a través de la calle de la Princesa y, por otro, siguiendo la dirección de la Castellana hasta su encuentro con la Plaza de Castilla. Es así como podemos plantear que la gran área de centralidad madrileña se constituye como un “centro lineal” que relaciona, sin corte alguno, la Ciudad Universitaria con la Plaza de Castilla, siguiendo un circuito formado por la calle de la Princesa, Gran Vía y la Castellana. Obvio es decir que las actuales áreas de centralidad de la ciudad de Madrid han resultado de las sucesivas ampliaciones de esa primera gran zona central, Puerta del Sol, plenamente consolidada durante la segunda mitad del siglo XX, inmiscuyéndose, sobre todo, por los trazados del ensanche del XIX, sobre el que está recayendo, en gran medida, gran parte del peso actual que se deriva de las actividades terciarias que demandan dichos espacios. Las primeras grandes operaciones de “renovación urbana” que se produjeron en Madrid, entre 1960 y 1980²⁸⁹, se han localizado en torno al eje Gran Vía-Princesa, potenciando, por tanto, el sentido del área de centralidad histórica identificada, en su origen, con Puerta del Sol-Gran Vía.

Procesos seguidos en la reforma de la Puerta del Sol

La reforma de la Puerta del Sol comienza su proceso allá por el año 1853, convocándose, para ello, un concurso público al que se presentaron tres proyectos²⁹⁰. De ellos, se considera el más adecuado el que se había redactado en nombre de la Junta Consultiva de Policía Urbana, aprobándose un año más tarde. Se trataba, fundamentalmente, de un “estudio de alineaciones” que modificaba las existentes, lo que implicaba no inmiscuirse, realmente, en el fondo de la reforma. Aún así, con dicho proyecto ya se podían iniciar toda una serie de expropiaciones, hasta más de 6.000 metros cuadrados, aumentando, con ello, la superficie de la plaza hasta alcanzar más de 9.000 metros cuadrados. Hasta entonces, su superficie apenas sobrepasaba los 5.000 metros cuadrados. Esta primera reforma emprendida, sin embargo, al ser calificada como “Proyecto de ensanche, alineación y ornato de la Puerta del Sol”, y no haber sido declarada,

289 Ver A. Álvarez Mora, *La remodelación del Centro de Madrid*, Madrid, Ayuso, 1978.

290 Un buen estudio, que sigue todo el proceso de proyecto y construcción de la Puerta del Sol, lo encontramos en el artículo de Pedro Navascués Palacio, “Proyectos del siglo XIX para la reforma de la Puerta del Sol”, publicado en 1968, en el número 25 de la revista *Villa de Madrid*, páginas 64-81.

previamente, como obra de utilidad pública, no se podían llevar a cabo las expropiaciones previstas, ya que, para ello, era ineludible proceder, previamente, a tal tipo de declaración²⁹¹.

Se inicia, con esto, uno de los debates y batallas jurídicas más interesantes, que van a tener una incidencia fundamental en la materialización final de un cuerpo legislativo en materia de urbanismo. Hasta entonces, en efecto, las reformas a emprender en el interior de las ciudades, en sus centros urbanos, eran consideradas, en exclusividad, como obras de ornato y embellecimiento, lo que impedía su declaración como obras de utilidad pública, no permitiéndose, en este sentido, proceder a expropiación alguna, lo que, en última instancia, reducía la reforma a unos cambios que no afectaban a la propiedad del suelo, a la modificación sustancial de sus límites, a la reforma real, en una palabra, del plano parcelario existente. La reforma de la llamada Puerta del Sol en Madrid representa, en este sentido, la operación urbanística pionera que servirá como ejemplo para proceder, en otras ciudades, a la transformación de la ciudad tradicional entendida esta en términos claramente capitalistas, superando, y dejando atrás, antiguas concepciones aristocráticas.

Dicha reforma, dado que la legislación vigente no permitía proceder a expropiaciones en el interior de los centros urbanos, condicionó la redacción de una ley especial para que las permitiese, ya que nuestro país sólo contaba con una Ley de Expropiaciones, la redactada en 1836, cuyo ámbito, decimos, no contemplaba la declaración de utilidad pública para aquellas obras de reforma que afectaban a zonas urbanas interiores a la ciudad. Con dicha ley especial no se perseguía otra cosa que plantear la excepción, es decir, permitir que una reforma que afectase a la ciudad construida dejase de ser sólo una obra de ornato y embellecimiento para convertirse, también, en una obra de utilidad pública. Ley especial, en una palabra, que facilitase las expropiaciones necesarias que hicieran posible la reforma urbanística de la citada Puerta del Sol, que tuviese la capacidad, por primera vez en la historia de la ciudad de Madrid, si exceptuamos algunos episodios vinculados con la desamortización eclesiástica y civil, de poner en un mercado aquellas propiedades que, hasta entonces, no podían ser más que objeto de prácticas decorativas. Primeros intentos, por tanto, de introducir medidas liberalizadoras en el marco espacial de los centros urbanos. Es en este sentido como planteamos que fue esta operación urbanística la que abrió el camino para introducir reformas urbanas en las ciudades españolas, contribuyendo, con ello, a pensar, seriamente, en la modificación de la Ley de Expropiación de 1836, introduciendo, en su articulado, la posibilidad de declarar la utilidad pública a aquellas reformas que se programasen dentro del tejido histórico de las ciudades.

Para ello, habrá que esperar a la Ley de 1879 para que se *“exceptúen de la formalidad de la declaración de utilidad pública... todas las obras de policía urbana, y en particular las de ensanche y reforma interior de Población”*²⁹², así

291 Ver el libro de Martín Bassols Coma, ya citado.

292 Ley de Expropiación de 1879. Título II. De la Expropiación. Sección Primera. Art. 11.

como a la Ley de Saneamiento y Mejora Interior de Grandes Poblaciones, 1886, que, en su Reglamento, establece que *“...son obras de mejora interior de las poblaciones aquellas que, ya se verifiquen en el interior, ya sean para armonizar el interior con el ensanche, o se establezcan en el término municipal, tengan por objeto ensanchar las vías actuales en todo o en parte, o crear otras nuevas, cuyas expropiaciones exijan, además del terreno que ha de ocupar la vía, plaza, parque o jardín, una zona paralela a la misma, cualquiera que sea la extensión de ésta dentro de los límites señalados por la Ley”*²⁹³.

La reforma interior, por tanto, comienza a tener cobertura legal en nuestro país, inscribiéndose en el campo de aquellas operaciones urbanísticas, y superando el concepto de utilidad pública que se establecía en la Ley de 17 de julio de 1836, en la que se dice que *“se entiende por obras de utilidad pública las que tienen por objeto directo proporcionar al estado en general, á una ó más provincias, ó á uno ó más pueblos, cualesquiera usos ó disfrutes de beneficios común, bien sean ejecutadas por cuenta del Estado, de las provincias ó pueblos, bien por compañías ó empresas particulares autorizadas competentemente”*, para pasar a aquel otro definido, en esta ocasión, en la Ley de 10 de enero de 1879, que dice, al respecto lo siguiente: *“La declaración de que una obra es de utilidad pública será objeto de una ley cuando en todo ó en parte haya de ser costeada con fondos del Estado, ó cuando sin concurrir estas circunstancias lo exija su importancia á juicio del Gobierno”*, y que *“...se exceptúan de la formalidad de la declaración de utilidad pública... asimismo todas las obras de policía urbana, y en particular las de ensanche y reforma interior de poblaciones”*. En estas modificaciones legales, básicas para proceder a las reformas interiores en las ciudades españolas, tuvo un protagonismo especial Ángel Baixeras, autor del “Anteproyecto de Reforma y Mejora Interior de Barcelona”, y artífice de la Ley antes citada. En 1878, en efecto, Ángel Baixeras logró que se presentase en el Senado un proyecto de Ley para la reforma interior de la población, proyecto que se convirtió en la Ley de 1879. Su “Anteproyecto de Reforma y Mejora Interior de Barcelona”, por otro lado, fue aprobado en 1887.

A partir de este momento es cuando quedará plenamente esclarecida una de las prácticas urbanísticas más generalizadas en las ciudades españolas, y que más incidencia van a tener en el proceso de transformación de las mismas, sobre todo en la materialización final del fenómeno de la centralidad. En este contexto, la reforma de la Puerta del Sol constituyó un punto de partida, una referencia histórica de primer orden.

No bastó, sin embargo, con esta modificación legal, a pesar de que eximía de la declaración de utilidad pública a las obras emprendidas para reformar las poblaciones. Fue necesario, además, definir qué terrenos y la superficie de ellos a expropiar. Lo que estaba establecido en la Ley de 1836 era que lo expropiado debía coincidir, exactamente, con lo requerido para materializar la obra pública propuesta. Si se trataba de abrir una calle en un centro urbano, sólo se expropiaba

293 Reglamento de la Ley de Saneamiento y mejora interior de las poblaciones, 1886. Disposiciones Generales. Título Primero. Capítulo Primero. De las obras y condiciones que deben reunir. Art. 4.

aquella fracción de propiedad que se debía incorporar a la nueva vía, dejando el resto de la misma intacta, lo que no facilitaba la presencia de nuevas divisiones parcelarias, más regulares y de mayor tamaño, en los bordes de las nuevas vías abiertas. Situación esta, como puede imaginarse, que no realizaba el negocio inmobiliario que, supuestamente, se desarrollaría como consecuencia de la apertura proyectada.

Para paliar este “inconveniente”, en la citada Ley de 10 de enero de 1879, en su artículo 47, se establecía que: *“Estarán sujetas en su totalidad a la enajenación forzosa, para los efectos previstos en el artículo anterior”*, que se refiere a que *“...en los planos se fijarán con toda precisión las calles, plazas y alineaciones que se proyecten, y los terrenos ó solares que exija la realización de la obra...”*, *“no sólo las fincas que ocupen el terreno indispensable para la vía pública, sino también las que en todo o en parte estén emplazadas dentro de las dos zonas laterales y paralelas á dicha vía, no pudiendo, sin embargo, exceder de 20 metros el fondo o latitud de las mencionadas zonas”*. Si esto se dictaba en 1879, en la Ley de 18 de marzo de 1895, referida al Saneamiento y Mejora Interior de las Grandes Poblaciones, dichas “zonas laterales” eran objeto de reconsideración, estableciéndose, en su artículo 13, que *“...además de la faja de terreno precisa para la ocupación de las calles, plazas ó jardines, ó de la obra en general que para la expropiación sea necesaria, se podrá pedir la expropiación de una faja adyacente á la obra, y paralela á la misma, cuyo fondo no podrá exceder de 50 metros ni ser menor de 20”*. En tan sólo dieciséis años se tomó la decisión de aumentar la superficie expropiable, más allá de la vía abierta propiamente dicha, con el objetivo, naturalmente, de ampliar, a su vez, los confines de la edificabilidad posible.

Los sucesivos proyectos que se plantearon para la reforma de la Puerta del Sol

Todos estos cambios legislativos conocieron una primera experimentación en el caso de la Puerta del Sol de Madrid, a la vista de las presiones ejercidas por los propietarios que observaban la reforma como una fuente importante de beneficios, aunque, para ello, había que superar los inconvenientes con los que se enfrentaban, sobre todo, por parte de aquellos que accedían a las nuevas propiedades formadas que se subastaban públicamente. Todo comienza con el Real Decreto de 15 de febrero de 1854, por el que se procede a la declaración, como obra de utilidad pública, de la reforma de la Puerta del Sol²⁹⁴. Ya hemos comentado que el proceso comienza un año antes, en 1853, convocándose un primer concurso de proyectos. De ellos, se considera el más idóneo el que ha sido redactado por la Junta Consultiva de Policía Urbana. Sucesivos proyectos van haciendo su aparición en este tumultuoso proceso, como es el caso de los

294 Exhaustivamente analizado por Martín Bassols Coma, *op. cit.*

presentados por Fernando Hamal y Eduardo Oliver Mamby, y José Font²⁹⁵. Este último fue el primero que se aprobó de forma definitiva.

Con este primer documento de proyecto, se procede, en 1855, a la subasta pública de los terrenos, parcelas, que quedaron definidas en sus planos, y que no formaban parte del espacio de la plaza propiamente dicho. A esa subasta, sin embargo, no acudió ningún licitador. Hay que esperar unos años más, hasta 1856, cuando, por una Real Orden, se encarga un nuevo proyecto a Peyronet²⁹⁶, reiniciándose el procedimiento y volviéndose a convocar la subasta pública correspondiente, aunque, en esta ocasión, y ante el fracaso ya vivido, se sustituye la gestión municipal directa por el procedimiento de la concesión. Los concesionarios que obtuvieron el derecho a realizar estas obras se comprometían a realizarlas en el plazo de dos años, a sufragar los gastos de expropiación, incluidas las indemnizaciones a los industriales perjudicados²⁹⁷. La reforma de la Puerta del Sol, no lo olvidemos, se concibe como una iniciativa municipal respaldada por el Estado y reclamada por las clases burguesas, tanto industriales como comerciales, en cualquier caso, propietarias, que comienzan a exigir su participación activa el proceso de producción de la ciudad.

El proyecto de Peyronet se convierte en ley en 1857. Las expropiaciones que se llevaron a cabo, por otro lado, se extendían a todo el perímetro comprendido en el plano. La innovación, con respecto a la Ley de Expropiación de 1836, es que, ahora, se contemplaba expropiar no sólo las propiedades que forman parte del espacio público de la plaza, sino, a su vez, aquellas otras, adyacentes, que van a hacer posible la materialización de las nuevas edificaciones vinculadas a la misma. Todas estas expropiaciones se llevaron a cabo, iniciándose, a posteriori, los derribos de las edificaciones afectadas, para dar paso a la pública subasta de los nuevos solares, de las nuevas propiedades resultantes. En esta subasta se reconocía el derecho de tanteo para que pudiese ser ejercido por los antiguos propietarios, los que fueron expropiados, con el objetivo de animarlos para que participasen en la misma y evitar, de este modo, que el proceso fracasase, como ya había sucedido con anterioridad. Aun así, no fue posible esta subasta, ante la ausencia, de nuevo, de licitadores, procediéndose a una segunda partiendo de una rebaja del 20% del tipo con respecto a la primera. Los licitadores siguen sin aparecer, lo que obligó al Estado a hacerse cargo de dichos solares para proceder a su edificación. Como consecuencia de todo ello, estamos en el año 1857, el Gobierno, a través del Ministerio de Fomento, se hace cargo de la reforma de la Puerta el Sol.

Dicho Ministerio encarga un nuevo proyecto de reforma a Lucio del Valle, proyecto que será, con algunas modificaciones introducidas, el que se alce como

295 Ver Pedro Navascués Palacio, "Proyectos del siglo XIX para la reforma de la Puerta del Sol", en *Villa de Madrid*, 1962.

296 Arquitecto de la Comisión de Obras Municipal de Madrid, elevada a oficial en 1856, y director de la Academia de Bellas Artes de San Fernando. Ver la recopilación documental publicada por la Imprenta Nacional, en 1856, con el título *Colección de documentos oficiales sobre el proyecto de reforma y ejecución de las obras de la Puerta del Sol y alineaciones de las calles afluentes, publicados de orden del ministro de la Gobernación, D. Patricio de la Escosura*.

297 Semejante proceso seguido para la apertura del Boulevard Strasbourg de París.

definitivo. Las vicisitudes políticas del momento, por otro lado, no ayudaron, precisamente, a que esta reforma urbana siguiera los cauces de una sosegada gestión de la misma. El verano de 1856 fue, en efecto, muy intenso, políticamente hablando. Cayó el gobierno de Espartero, dando fin al llamado Bienio Progresista y, tras unos meses en los que O'Donnell estuvo al frente del ejecutivo, la reina Isabel II nombró, en octubre, al general Narváez como presidente del Gobierno. Nuevamente el Partido Moderado alcanzaba el poder. Mientras tanto, la Puerta del Sol tuvo que esperar su tan ansiada reforma.

Después de múltiples tentativas por realizar una nueva Puerta del Sol, todas ellas fracasadas, sobre todo, por la falta de licitadores a la hora de proceder a la subasta pública de los remanentes de los solares, de aquellas porciones que no encontraban lugar en el espacio de la nueva plaza, se decide que el caso, como hemos anotado, pasase a responsabilidad del Ministerio de Fomento. Hasta entonces, había sido el Ministerio del Interior quien se responsabilizaba de la reforma emprendida. El proyecto encargado a los ingenieros Lucio del Valle, Rivera y Morer²⁹⁸ comienza a vislumbrar la realidad final de la reforma emprendida. Con algunas modificaciones, este proyecto se acepta y se hace realidad. Aún no fue objeto de actualización, en toda su dimensión, pero, poco a poco, se irá convirtiendo en habitual lo que antes constituía una imposibilidad de acción. De hecho, con este proyecto se consiguió que los solares afectados fueran no sólo los que formarían parte de la plaza sino, también, aquellos otros que se situaban en sus aledaños más inmediatos, aunque, en el nuevo plano parcelario propuesto, se conformaron solares más adecuados, por su forma y dimensiones, para hacer frente a las nuevas funciones que proporcionarían todo su sentido a la reforma emprendida²⁹⁹.

En un escrito presentado por el Consejo de Administración de las obras de la Puerta del Sol, fechado en 1862, se especificaban los objetivos alcanzados en base a dicha reforma. Estos objetivos, se decía, eran las *"...incalculables ventajas que ha producido el ensanche de la Puerta del Sol en interés de la salubridad y ornato de Madrid, del comercio que a este punto ha venido a establecer sus más ricos y elegantes almacenes, y de los extranjeros que, al visitar la capital*

298 Ver el estudio de Navascués Palacio, y el realizado por Ruiz Palomeque, *op. cit.*

299 De hecho, la dimensión de los nuevos solares, que se sometieron a la subasta pública correspondiente, oscilaban entre los 954,290 metros cuadrados, el que se correspondía con el que había dejado libre la iglesia del Buen Suceso, hasta el menor de ellos, que contaba con su superficie de 304,118 metros cuadrados. Entre ellos, nos encontramos con la mayoría de los solares subastados que contaban con una superficie media en torno a los 600 metros cuadrados, lo que suponía que algunos superaban los 700 metros cuadrados. Estamos hablando de superficies de suelo disponible muy importantes, si las comparamos con las que nos podía ofrecer la ciudad construida antes de emprenderse la reforma de la Puerta del Sol. Y, para que estos solares disfrutasen de una localización más cualificada que aquella otra con la que se identificaban antes de la reforma, nada mejor que ofrecer ante ellos el espectáculo de un nuevo espacio libre mucho más generoso en superficie que el precedente. De todos los proyectos planteados para la Puerta del Sol, en efecto, el último de ellos y el que, en realidad, se materializó, el proyectado por el Ingeniero Lucio del Valle, fue el que proporcionó mayor superficie al espacio de la plaza, unos 12.320 metros cuadrados, aumentando la superficie primitiva en 7.251 metros cuadrados. Ver Eulalia Ruiz Palomeque, *Ordenación y Transformaciones Urbanas del Casco Antiguo de Madrileño durante los siglos XIX y XX*, Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 1976.

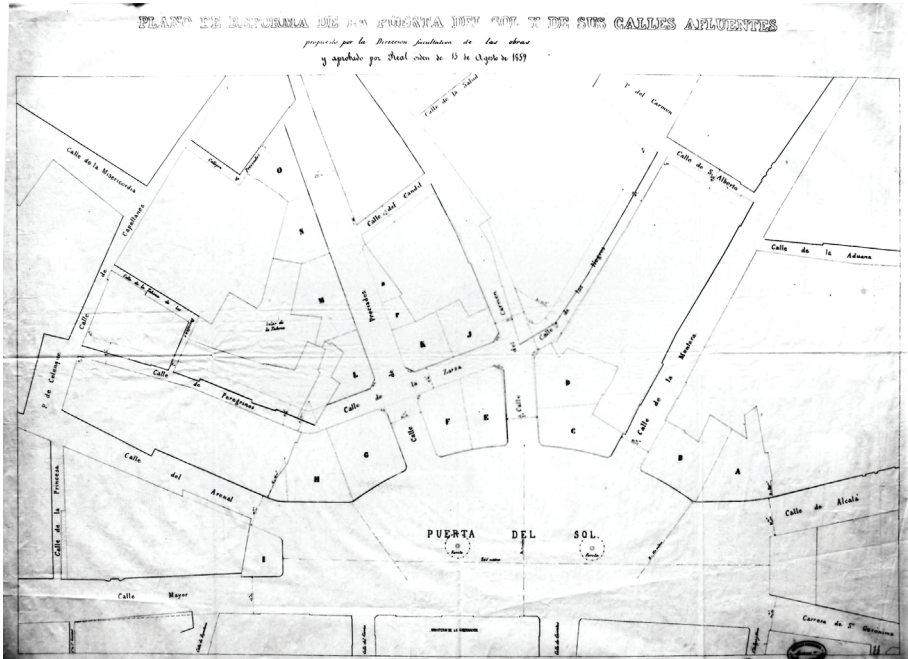


Figura 5.2. Proyecto definitivo de la Puerta del Sol, del arquitecto Lucio del Valle (1859). Fuente: Archivo de la Villa de Madrid.

*de la Monarquía, encuentran en su centro una plaza digna ahora de la Corte de España". Y, se sigue diciendo en el citado informe, "...el aumento notable que han tenido los ingresos del Erario por la mayor contribución territorial que los propietarios de las fincas nuevamente construidas en la zona de expropiación satisfacen, comparándola con la que satisfacía antes de la reforma. No podía menos de ser así, atendidos los crecidos alquileres que se están pagando por los arrendatarios de las habitaciones y tiendas en las nuevas casas construidas"*³⁰⁰.

La operación de reforma de la Puerta del Sol ha logrado al final sus objetivos, que no eran otros que proporcionar a la ciudad de Madrid un espacio central de calidad donde concentrar lo que, por entonces, ya se podía denominar como actividades económicas terciarias. Bien entendido que lo que se ha producido no es tanto la creación ex-novo de un nuevo centro, como la apropiación de un lugar que ya se identificaba, por causa de un proceso de construcción histórico dilatado en el tiempo, como espacio social, objeto de una custodia popular, el cual, en base a una precisa desposesión sufrida, eliminando sus ancestros populares, es reconvertido en una categoría espacial que realiza la "ciudad producto" en detrimento de la "ciudad como obra"³⁰¹. Su condición de espacio

300 Realizado por el arquitecto Antonio Ruiz de Salces, quien redactaría, años más tarde, el proyecto de reforma de las calles Sevilla, Peligros y Clavel.

301 A. Álvarez Mora, *La Ciudad como Producto versus la Ciudad como Obra, o la realidad urbana entre el Espacio de la Renta y el Espacio de la Reproducción Social. Lección Inaugural del Curso Académico 2015/16*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2015.

central no ha cambiado, sí sus contenidos, y con ellos el titular, los titulares que los poseen, aquellos que se han apropiado de algo que ha producido la historia, no su hipotética actividad como emprendedores. Procesos, como este, que culminarán, años más tarde, en las actuales regeneraciones urbanas, herederas directas de los procesos de “renovación urbana”, *urban renewal*³⁰², procurando a la ciudad similares efectos, es decir, reconvertirla en una diversidad de espacios de renta que realicen y hacen irreversible la “ciudad producto”.

La construcción de la “centralidad” como extensión de las primeras condiciones creadas a tal efecto. De la Puerta del Sol a la operación calle Sevilla-Plaza de Canalejas

Apenas terminadas las obras de la Puerta del Sol se comenzó a pensar, sin apenas ruptura temporal, en la realización de reformas semejantes en régimen de continuidad con lo ya creado. Conscientes de la importancia que, para una ciudad capital, deberían tener los espacios centrales, espacios desde los que se desplegaban reclamos identificados con actividades y funciones propias del mundo de la gestión, del intercambio, etc., se programan estos lugares como asientos y símbolos del nuevo poder burgués. Son lugares que no han perdido su capacidad de convocatoria ciudadana, propia de su origen como espacios tradicionales, donde, consumada su reforma, se experimenta todo aquello que tiene que ver con la realización de singulares artefactos urbanos, concretas tipologías funcionales, que rezuman ideología, que reclaman las rentas más altas, consumando, por tanto, la ciudad segregada, al empeñarse en presentar un centro cada vez más alejado, económica y socialmente, del resto de la ciudad, cada vez menos accesible a la mayoría de la población, cada vez más puesto al servicio de aquellos que pueden poseerlo, ya sea porque deciden vivir en su seno, o porque lo consumen como ciudadanos solventes.

La ampliación, hacia sus territorios aledaños, de las condiciones que ya comenzaban a caracterizar, como espacio de centralidad, el ámbito identificado con las reformas consolidadas de la Puerta del Sol, se constituye, en esencia, como una operación que no tenía otro objetivo que ir “colonizando” sectores concretos de la ciudad heredada madrileña, aquellos que estaban poseídos de una capacidad de convocatoria ciudadana, con el objetivo de realizar el nuevo centro urbano que garantizase, como decimos, la ciudad segregada, aquella en la que se estaba pensando, proyectando y construyéndose. Es en este marco en el que hay que entender aquella otra reforma emprendida, la que va a afectar al “ensanchamiento” de la calle Sevilla, también, a la reestructuración del sector que se articula en torno a ella, como paso imprescindible para permitir la “intromisión” de la Puerta del Sol en otros espacios aledaños a ella, para, en una palabra, impedir su “enclaustramiento” y, con ello, las posibilidades reales

302 A. Álvarez Mora y F. Camerin, “La Herencia del Urban Renewal en los procesos actuales de regeneración urbana: El recorrido Renovación-Regeneración a debate”, en *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, vol. LI, nº 199 (2019).

de desarrollar el “centro” que se estaba gestando para la ciudad de Madrid. Aspecto este que se reconoce, con toda claridad, en la memoria del “Proyecto del Ensanche de la calle Sevilla”, localizada en esos alrededores a la Puerta del Sol, casi en directa comunicación con este lugar: *“Deseoso el Ayuntamiento, se dice en la memoria citada, de contribuir por su parte a todas aquellas reformas que tiendan a la comodidad y embellecimiento de la capital, conoce que ninguna es de tanta utilidad e importancia como ésta, verificada ya la de la Puerta del Sol”*³⁰³.

Finalizada, prácticamente, la reforma de la Puerta del Sol, hacia 1861, en efecto, el Ministerio de la Gobernación da noticia de la aprobación de un proyecto de “nuevas alineaciones” que afectaban, entre otras calles, a la de Sevilla. En esta comunicación se hace referencia que dicha propuesta ha sido formulada por la Junta Consultiva de Policía Urbana y Edificios Públicos, justificándose por el *“... aumento de transeúntes y carruajes entre la Calle de Alcalá y la Carrera de San Jerónimo, así como por el hecho que esta calle, la de Sevilla, es la única que une los cuarteles Norte y Sur”*³⁰⁴.

Un año más tarde, en 1862, Antonio Ruiz de Salces, que ya actuó de perito en las obras de la Puerta del Sol, junto con Lucio del Valle, elabora una memoria-proyecto para la reforma de las calles de Sevilla, Peligros y Clavel. Memoria que es presentada a la Comisión de Obras del Ayuntamiento de Madrid por José Moreno Elorza, regidor del mismo, quien la había solicitado a Ruiz de Salces. Es en dicha memoria donde se expresan las razones que justificaban tal intervención, como mejorar la comunicación entre la Carrera de San Jerónimo y Alcalá, facilitar la comunicación Norte-Sur, incluso, *“...incidir en la degradación moral y física de la zona”*³⁰⁵. Se insiste en el hecho de que dichas obras no sólo son de ornato y salubridad, evitando, con ello, los inconvenientes que se habían manifestado en la Puerta del Sol, sino de utilidad pública, con lo que se abrían las posibilidades para emprender las correspondientes expropiaciones. Del mismo modo, y contemplando la posible gestión de dicha reforma, Ruiz de Salces aconseja la participación activa de la iniciativa privada, apostando por el procedimiento de la concesión, es decir, que las obras se asignen a una compañía constructora, dirigida por un Consejo formado por representantes del Ayuntamiento, propietarios afectados y un delegado del Gobierno. Esta compañía se haría cargo del pago de las expropiaciones, quedando a su disposición los materiales procedentes de las demoliciones y, lo que es más importante, los terrenos expropiados que estaban en los bordes de la nueva vía ensanchada, cediendo al Ayuntamiento los que formaban parte de la nueva calle.

La idea, por tanto, es emprender la reforma de un sector urbano mediante el procedimiento de ampliar el ancho de las calles, práctica urbanística que estaba

303 “Presentación de la Memoria de Ruíz de Salces realizada por el Regidor Síndico José Moreno Elorza”. Archivo de la Villa de Madrid, expediente: 5-31-4, 1863-67.

304 “Expediente comprensivo de la R.O. aprobando las alineaciones de la c/Cedaceros, Ancha de Peligros (hoy Sevilla) y Gitanos”. Archivo de la Villa de Madrid, expediente: 4-247-12, 1861.

305 Antonio Ruiz de Salces, *Memoria correspondiente a los Planos 1 y 2 formados por el Arquitecto D. Antonio Ruíz de Salces para la Reforma de las calles de Sevilla, Peligros y Clavel de esta Corte, presentada a la Comisión de Obras del Excmo. Ayuntamiento de la misma por el Sr. Regidor Síndico Don José Moreno Elorza*, Madrid, Oficina Tipográfica de los Asilos de San Bernardino, 1862.

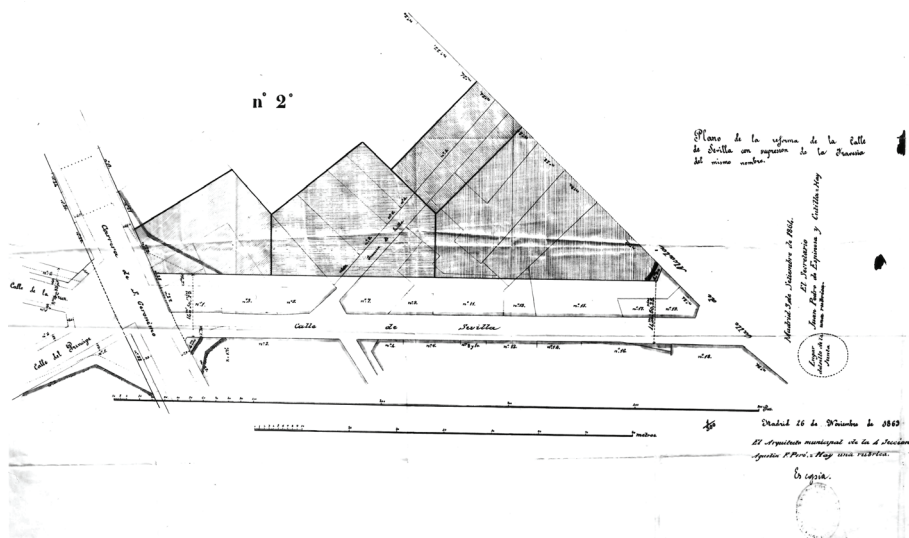


Figura 5.3. Ensanche de la calle Sevilla, del arquitecto Perú (1863). Fuente: Archivo de la Villa de Madrid.

ya muy consolidada, muy habitual en las ciudades españolas, que no necesitaba modificaciones legislativas ni la promulgación de leyes especiales concretas. Se justificaba tal medida por cuanto, se decía en el “Expediente de Ensanche de la calle Sevilla”, “...una de las calles que necesitan mayor anchura por la afluencia de transeúntes y carruajes entre la Carrera de San Jerónimo y la calle de Alcalá, es sin duda alguna la calle Ancha de Peligros (hoy Sevilla); si además de esta consideración se tiene en cuenta su embocadura frente a las del Príncipe y de la Cruz, se le puede considerar como la única calle que directamente une el Cuartel del Sur con el del Norte de esta Capital, empalmando por su extremos la Plazuela de Bilbao y la de Antón Martín”³⁰⁶. Llama la atención el hecho de que el “ensanchamiento” propuesto sólo afectaba a una de las aceras de dicha calle, no a las dos, como hubiera sido, en principio, lo más lógico. Se establece, por otro lado, que dicho ancho alcance la dimensión final de unos once metros. Se trata de una primera propuesta que no prosperó, continuándose, un año más tarde, la tentativa encaminada a hacer realidad una reforma semejante.

Esta vez, deseando, quizá, ofrecer una imagen más realista, aparece en escena el arquitecto de la Real Academia de San Fernando, Antonio Ruiz de Salces, quien contaba con una carta de presentación muy importante, ya que había tomado parte muy activa, se decía, en las “expropiaciones y edificaciones de la Puerta del Sol”. La memoria presentada por Ruiz de Salces³⁰⁷, independientemente de su contenido puramente técnico, hace alarde, como en casi todos los documentos de este tipo, de toda una serie de justificaciones ideológicas con el objetivo de hacer sentir y asumir a la mayoría de la población que la obra propuesta es

306 Ibid.

307 Ibid.

interés de todos: *“La reforma de que se trata, se dice en dicha memoria, está en la conciencia de todo el público de Madrid”*. De hecho, ese convencimiento de que la reforma beneficiará a todos se argumenta insistiendo en lo ya expuesto un año antes, es decir, en las necesidades que tiene esa zona de Madrid de ser ensanchada por motivos de tráfico, añadiéndose, en esta ocasión, aquellas otras que hacen referencia a *“...dar vida á calles céntricas de la población, relegadas hoy á ser más que calles, callejones inmundos por más de un concepto, sin aire, sin luz y sin la ventilación suficientes para constituir á sus moradores en buenas ni aún medianas condiciones higiénicas”*.

Solía ser muy habitual, en esta segunda mitad del XIX, recurrir al saneamiento de las ciudades para argumentar las propuestas de reforma que se emprendían, unido, todo ello, a las necesidades que se derivaban del tráfico, de personas y carruajes, que ya por entonces comenzaba a ser una de los problemas a combatir. Pero, de ambos argumentos, aquel que se refería al saneamiento era el que adquiriría mayor alcance, si por saneamiento entendemos no tanto reformar para paliar malas condiciones de vida, tal era como lo daban a entender los gestores de tales reformas, sino más bien “sanear socialmente” dichos sectores, expulsando a la población residente e instaurando una nueva clase social acorde con los nuevos “ambientes urbanos” creados, condiciones estas ineludibles para realizar el negocio inmobiliario que, en el fondo de todo, se gestaba como objetivo prioritario. Tanta insistencia en sanear no puede entenderse de otra manera, ya que no hubiera sido posible construir la centralidad manteniendo en las zonas elegidas para tal cometido unas clases sociales que contradecían la calidad a materializar en las mismas. Con su presencia no hubiera sido posible el negocio inmobiliario, ya que éste se basaba en la construcción de unos tipos arquitectónicos de calidad, tanto los referidos a las viviendas de lujo, como a contenedores comerciales, financieros, de gestión del capital. En cualquier caso, y como estaba sucediendo, por aquellos mismos años, en París, lo que caracterizaba a estos proyectos de reforma era su capacidad para proceder a reorganizar socialmente la ciudad, localizando a cada grupo social en el lugar que le debía corresponder en función de su renta, construyendo, en suma, la ciudad segregada, única manera de realizar, a su vez, el negocio inmobiliario. Segregación social y promoción inmobiliaria, en este sentido, se encuentran para realizar una misma ciudad.

Ruiz de Salces es consciente de todo esto, y sabe perfectamente que sólo apoyándose en una proposición de saneamiento, argumentándolo, por otra parte, como una cuestión puramente técnica, podría hacer del ensanchamiento de la calle Sevilla una operación que contribuía a la materialización de la centralidad deseada. Por eso argumenta que, con el ensanchamiento de la calle Sevilla *“...dará animación y vida á las que ahora la cruzan, algunas de las cuales deben ensancharse, reúne todas las condiciones mencionadas y satisface además á la necesidad y al deseo de las personas sensatas y experimentadas que anhelan no solo el embellecimiento de la Corte en su parte material, sino también el embellecimiento de otro orden superior y de suma trascendencia en el orden social, disminuyendo en lo posible, y haciendo desaparecer de esta parte*

*que puede ser por su posición topográfica una de las más hermosas y sanas de la Corte, varias causas de degradación moral y física*³⁰⁸.

Pero, todos estos argumentos que hablan de saneamiento, de degradaciones morales, incluso de aumento de tráfico, no son más que la cortina ideológica que se muestra a esas “personas sensatas” para que asuman, como suyo propio, un proyecto con el que se pretende poner en marcha operaciones inmobiliarias que garanticen la centralidad para el sector intervenido. De hecho, cuando se plantean las cuestiones relativas a las expropiaciones a llevar a cabo, a la “reparcelación” que se propone, al tamaño de las nuevas parcelas, a los tipos de edificios a construir, etc., es cuando afloran los verdaderos objetivos de esta nueva reforma urbanística. Planteamientos como que la citada reforma, según uno de los proyectos presentados, había que “...iniciarla toda de una vez á fin de evitar el mayor desembolso que sería necesario hacer luego por el valor creciente que tomarían las fincas, y la codicia de los propietarios al ver la importancia de la nueva calle”. O aquel otro en el que se plantea, abiertamente, el nuevo ámbito de operaciones inmobiliarias, cuando se apuesta por “...extender la expropiación á una zona que permita formar solares que se acerquen en lo posible á formas regulares, y que no bajen por regla general de los 300 metros de superficie”³⁰⁹. Reforma esta, por otra parte, que no deja de recrearse, y tomar como ejemplo, en lo ya realizado en la Puerta del Sol. Tanto es así que cuando se está procediendo a valorar las fincas, de cara a las expropiaciones a realizar, se manejan valores fijándose en el precio que ya han adquirido aquellas otras construidas en la vecina Puerta del Sol: “Las construcciones de lujo, se dice, hechas en los números... de la Puerta del Sol... con sótanos cubiertos con bóveda de ladrillo á rosca, en el año próximo pasado no han excedido de 200 metros por pié de superficie”³¹⁰.

En la marco de estas reformas interiores, en efecto, todo lo que se refiere al proceso de expropiación de cada una de las fincas que resultan necesario remover para proceder a la definición del nuevo plano parcelario, para proyectar, en suma, una nueva distribución de la propiedad del suelo, se convierte en el eje directriz de la misma. Reformar interiormente las ciudades, en este sentido, significa reorganizar socialmente las viejas estructuras espaciales, haciendo

308 Ibid.

309 En la definición de este nuevo ámbito de operaciones inmobiliarias cobra una gran importancia la dimensión de la banda a expropiar para que la calle, al proveerse del ancho requerido, haga frente a las expectativas económicas que se han puesto en estas operaciones. Dicho ancho se proyecta y se “re-proyecta”, es decir, se va variando, incluso, al poco tiempo de haber sido aprobado el proyecto, y cuando aún no han finalizado las obras correspondientes. En un documento fechado en 1878, expediente 15-312-10, relativo al “Ensanche de la Calle Sevilla”, se da noticia de un Acuerdo del Ayuntamiento de Madrid, en el que se dice que: “...Recientemente se ha elevado a la superior aprobación un proyecto por el que la calle Sevilla tendrá más ancho que el indicado (14 metros) y que ha de ser de 20 metros por lo menos, y considerando los Concejales que suscriben que esto no impide en manera alguna se hagan las adquisiciones de fincas necesarias para el ensanche hasta los 14 metros, proponer al Ayuntamiento se sirva acordar que, sin levantar mano se proceda a instruir los respectivos expedientes para adquirir las fincas que sean necesarias con objeto de que la calle Sevilla sufra desde luego el ensanche hasta los 14 metros, sin perjuicio de que cuando esté terminado el expediente de que queda mérito se amplien las adquisiciones hasta donde sea necesario para que se realice la reforma de los 20 metros mencionados”.

310 Antonio Ruiz de Salces, *op. cit.*

partícipes de dicho proceso a nuevos propietarios con capacidad para emprender un proyecto semejante. De ahí que los procedimientos, técnicos y legales, que se utilizan para construir ese nuevo plano parcelario se constituyan como uno de los aspectos más rigurosamente objeto de atención que aquellos otros, por ejemplo, que se refieren al proyecto en sí de la reforma. Los procedimientos que identificaron a esta reforma llevada a cabo para ensanchar la calle Sevilla prestaron mayor atención, valga como ejemplo, a todo aquello que tenía que ver con la valoración de las fincas a expropiar, encauzando la reforma hacia la adopción de aquellas propuestas que contribuyeran a una mejor racionalización del “producto suelo” obtenido.

Para valorar las fincas a expropiar en este caso, en efecto, se consideran, siguiendo el Reglamento de 27 de julio de 1853³¹¹, dos maneras de abordarla, apostando por aquella que proporcione mayores beneficios a sus originales propietarios. Una finca a expropiar, en efecto, puede valorarse por su “valor en renta” o por su “valor en venta”, queriéndose establecer con ello que, según argumenta Ruíz de Salces en la memoria del proyecto, *“...la ley quiere, que se pague al propietario cumplidamente el mayor valor de la finca, es decir, por la tasación en venta cuando esta tasación sea mayor que la tasación en renta; ó por la tasación en renta cuando esta sea mayor que la tasación en venta”*³¹². La tasación en renta, según dicha ley, es la que resulta de *“...capitalizar la ‘renta líquida’ que produce la finca, tomado el promedio del último quinquenio a un tanto de interés”*, mientras que la tasación en venta *“...es la que se hace de la finca atendiendo a las circunstancias particulares de sus construcciones, labores y situación topográfica, procurando en este caso acercarse lo más posible al valor que se presume se sacaría en venta de aquella finca anunciada en subasta: para lo cual se tiene en cuenta las ventas más recientes, públicas o privadas...”*.

Tratando de analizar todos estos procedimientos, que acompañan a un proyecto de reforma urbana es como llegamos a comprender los verdaderos motivos de ésta, las razones últimas que informan de su lógica. Ahora es cuando, en una palabra, la ciudad es asumida como un objeto “producible”, como una estructura espacial sujeta, su dinámica constructiva, a los requerimientos de aquella otra, la económica, realizándose uno de los objetivos básicos del capital, es decir, la incorporación plena del suelo al aparato productivo, su consideración como una “mercancía”, lo que hace que cualquier tipo de reforma urbana a la que es sometida la ciudad esté muy lejos de ser compatible con reales necesidades colectivas, atendiendo, mucho más, a las que son demandadas, casi exigidas, por intereses particulares. Otra cosa muy distinta será cuando, ante la presión de movimientos sociales, determinadas aspiraciones colectivas conviertan la ciudad en el espacio democrático donde se expresen sus necesidades más perentorias. Pero, mientras tanto, la ciudad será tomada por intereses individuales, considerándose, ante todo, como una mercancía a repartir. ¿Qué otra cosa, si

311 *Gaceta de Madrid*, año 1853, lunes 1 de agosto, nº 213. “Reglamento para la ejecución de la Ley de 17 de julio de 1836”, Art 9.

312 Antonio Ruíz de Salces, *op. cit.*

no, se puede derivar de estos procedimientos de expropiación que estamos comentando?

Decidir, en efecto, entre esa “tasación en renta” y la “tasación en venta” es una cuestión de números, valoraciones, en suma, que entran de lleno en concepciones mercantilistas que deberían ponerse en entredicho, llamando la atención al respecto, ya que se está tratando de valorar un bien, la ciudad, en cuya “producción histórica”, valga la expresión, han intervenido factores estrechamente vinculados, por no decir, inseparables, con los grupos sociales que siempre la han habitado. Queremos decir con esto que el espacio urbano detenta un valor en la medida en que se consume colectivamente, lo que quiere decir que si dicho valor se enajena, vía expropiación, estamos asistiendo al espectáculo de un “robo social”. Robo cometido, ante todo, por los “propietarios expropiados”, ya que exigen, o esperan, una compensación económica por un bien que les pertenece sólo jurídicamente, pero en cuya valoración no han intervenido, a no ser que se sumen al grupo social que, con su presencia continuada en un lugar, la han impregnado de la calidad necesaria para que, en esta ocasión, entre en “valoración económica”. En este sentido, no es el propietario el que debería ser expropiado, sino la sociedad, que es la que, en última instancia, se ha alzado como productora de valores. Pero expropiar a la sociedad, en este caso, es tanto como decir que la reforma emprendida debe responder a las necesidades de ésta y no a las de aquellos que se mueven en el campo de la apropiación individualizada de algo que no les corresponde plenamente.

La consideración de la ciudad como “producto”, como “mercancía”, no se duda por parte de quienes están comprometidos en este tipo de reformas urbanas. *“Una casa particular, situada en una calle cualquiera, se dice en la memoria que comentamos, y que tiene todos los pisos que las ordenanzas municipales consienten, regularmente distribuidos, produce en tiempos normales el mayor alquiler que el dueño ha podido sacar de ella; por lo tanto, su verdadero y máximo valor, como objeto de mercancía, se obtiene capitalizando su renta líquida a un tanto por 100 que, según hemos dicho, es en Madrid el 4%; producto medio de las casas de alquiler mejor construidas. Ahora bien, si la casa es nueva, entonces la tasación hecha de este modo está bien y representa en conjunto el valor del terreno y de la construcción; pero si la casa es vieja, la tasación por la renta podrá ser y será siempre defectuosa por alta, en atención a que debiendo durar ya poco la edificación queda amortizado el capital correspondiente a la construcción, y el comprador se quedaría en un breve plazo solo con el solar. En este caso, puesta la casa en venta, deberá valer menos que la capitalización de su renta. De aquí se deduce: Que tratándose de tasación de casas que tengan completos los pisos que consienten las ordenanzas municipales, según el orden de la calle, no debe haber para las expropiaciones más tasación que la tasación en renta... pues esta tasación es la que representa en este caso el verdadero y aún mayor capital que el expropiado tiene derecho a percibir”.*

Una última cuestión, no menos importante, se refiere a la forma específica que adquiere el proceso de gestión de estas reformas urbanas, una vez que el proyecto ha sido aceptado por la Administración. En la manera de gestionarse

estas obras es como se aprecia su carácter de operaciones inmobiliarias comprometidas con los intereses del capital. Una cosa son los beneficios que se derivan del hecho de ser expropiado, y otra, muy distinta, aquellos otros que resultan de la realización de las operaciones emprendidas. El gran beneficiado de estas, en efecto, va a ser aquel que las realice, apareciendo claramente separados, desde un principio, los papeles a cumplir por la Administración, por un lado, y por los “agentes inmobiliarios”, por otro. Aquella, aprobando los proyectos y garantizando, sobre todo, que se lleven a cabo las expropiaciones necesarias. Los agentes inmobiliarios, por su parte, recibiendo dichas expropiaciones, dotando de nueva forma urbanística al sector intervenido, haciéndose cargo, por tanto, de la urbanización de los nuevos espacios, y disponiendo, como pago a sus trabajos, de los nuevos solares sobre los que cabe formalizar tipos arquitectónicos mucho más rentables que los que han desaparecido.

Para la reforma del sector que se articula en torno a la calle Sevilla, en efecto, se propone, vía proyecto, la formación de una compañía constructora que actuará una vez que el proyecto haya sido aprobado, que la obra se haya declarado de utilidad pública, y que estén acordadas las bases para proceder a las expropiaciones, actuando dicha compañía como concesionaria de las obras a realizar. Para ello, se establece en el proyecto que *“la Compañía obraría bajo la inspección de un Consejo”*, en el que tendría participación el Ayuntamiento, los propietarios implicados y un delegado del Gobierno. Esta compañía *“tendría obligación de abonar a los particulares e industriales todo el importe de la expropiación e indemnización... fijándose el término de un año para la expropiación, derribo y escombración”*. Por su parte, y como recompensa y pago por el trabajo de esta compañía, *“...sería dueña absoluta de los materiales y terrenos expropiados, utilizando para sí los terrenos de vía pública que se indican en el proyecto, y cediendo los que se necesitan para las nuevas vías y ensanche de calles”*. Y, lo que es más importante, *“...podría edificar en los solares, según la demarcación que estos tienen en los planos, o bien dándoles otra distribución que debería ser aprobada por el Consejo de Inspección, pero con las restricciones de que los solares deberán reunir las condiciones de no tener menos de 14 metros de fachada y 300 de superficie”*.

La experiencia parisina se deja notar en este tipo de contratos establecidos con compañías concesionarias. Para ellas son los grandes beneficios, ya que no sólo recuperan el adelanto que han tenido que desembolsar para hacer frente a los derribos, escombrados, urbanización y, sobre todo, a las expropiaciones, por cuanto quedan, al final, como propietarias absolutas de los solares resultantes, sino que, además, si con ello no están satisfechas, se les brinda la posibilidad de modificar la primera “reparcelación” resultante, planteando aquella otra que les proporcione más beneficios aún. Y si tenemos en cuenta que estos solares se localizan en los lugares poseídos de capacidad de convocatoria ciudadana, destinados, no lo olvidemos, a materializar las nuevas áreas de centralidad, su “valor de estima”³¹³ puede alcanzar las cotas más deseadas.

313 Término acuñado por M. Halbwachs a la hora de establecer qué es el “valor del suelo”.

De todos es conocido cómo esta forma de gestionar las reformas fue adoptada por la Administración Haussmann cuando las arcas del municipio ya se encontraban muy mermadas, ya que la primera intención del barón era que dicha gestión no sobrepasase las competencias de la Prefectura, haciéndose cargo de las expropiaciones, derribos, escombrados, urbanizaciones, trazados de nuevas vías y, por supuesto, de los solares resultantes. Con estos últimos, y una vez vendidos en subasta pública, no sólo recuperarían lo invertido, sino que dispondrían, a su vez, del capital suficiente para iniciar otras obras de reforma. De una gestión exclusivamente municipal, lo que, en cierto modo, garantizaría una apropiación casi colectiva de los beneficios obtenidos, a costa de las reformas emprendidas, vamos a pasar a aquella otra en la que aparece en un primer plano una gestión privada, lo que quiere decir, en este caso, que los beneficios derivados de dichas reformas escaparían del control público³¹⁴.

El ensanche de Madrid como “espacio social burgués” y como “universo inmobiliario”, en el marco de una “diversidad segregada”. Su papel en la producción de la “centralidad” madrileña

El entendimiento del proyecto de ensanche

Los ensanches, y el de Madrid³¹⁵ no es una excepción, se plantean como espacios exclusivos, como lugares “excluyentes”, comportándose, por otro lado, como ámbitos con capacidad para crear y desarrollar expectativas de crecimiento que afectan tanto a su propia dinámica interna como a la que corresponde a la ciudad en su conjunto. Sobre todo este último punto, ya que proyectar el ensanche significa, en realidad, plantear un espacio residencial virtual que anticipa la idea de una ciudad como si ya estuviese construida. Es esto lo que provoca expectativas que recaen sobre territorios localizados fuera del ensanche,

314 De hecho, tal y como estaban previstos en el proyecto del ensanche de la calle Sevilla, en Madrid, los costes de las expropiaciones a llevar a cabo en relación con los beneficios posibles a obtener por su venta posterior en subasta pública, la Administración siempre salía perdiendo. De los dos proyectos presentados para proceder al ensanchamiento de la calle Sevilla, en el primero de ellos, con una superficie a expropiar de 22.080 metros cuadrados, y una superficie vendible de 16.485 metros cuadrados, estaba previsto un desembolso inicial de 89.582.850 reales, mientras lo reembolsable ascendía a 44.171.740 reales, lo que suponía unas pérdidas de 45.411.110 reales. En el segundo, con una superficie a expropiar de 13.736 metros cuadrados, y una superficie vendible de 8.220 metros cuadrados, sucedía algo semejante: desembolso de 44.583.588 reales; reembolso de 22.208.714 reales, lo que implicaba unas pérdidas de 22.374.874 reales. La cuestión estaba en el hecho de que para expropiar se valoraba el metro cuadrado en 300 reales, mientras que para la venta dicho valor bajaba a 200.

315 No vamos a desarrollar un análisis del ensanche de Madrid, ya que esta tarea está más que realizada. Para ello, basta con la vastísima bibliografía existente, de la que destacamos los siguientes textos: C. M. Castro, *Memoria descriptiva del anteproyecto de Ensanche para Madrid*, ed. facsímil, Madrid, 1978; y, sobre todo, los estudios realizados por Rafael Mas, entre los que destaco “La Actividad inmobiliaria del Marqués de Salamanca en Madrid (1862-1875)”, en *Ciudad y Territorio*, nº 3 (1978); *El Barrio de Salamanca. Planeamiento y propiedad inmobiliaria en el Ensanche de Madrid*, Madrid, 1982. Imprescindibles, por otro lado, los textos originales de Ildefonso Cerdá *Teoría General de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la Reforma y Ensanche de Barcelona*, 1867 (Edición facsímil de 1968) y *Teoría de la Construcción de las Ciudades aplicada al Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona*, 1859 (Edición facsímil de 1991, MAP, Madrid).

ya que a este, sin estar consolidado, se le considera como realidad construida, al menos, en las perspectivas de sus gestores.

Esta es la razón por la cual determinados espacios situados en los bordes del casco antiguo, pero, sobre todo, los que se localizan más allá de los límites establecidos para el ensanche, se adelantan, en su proceso de ocupación-construcción, con respecto a aquellos que conforman el ámbito concreto de este. El ensanche, queremos decir, fomenta la construcción fuera de sus límites, también, en la ciudad existente construida, en la medida en que se considera, aunque no esté construido del todo, como ciudad materializada, acabada en idea, sujeta a específicas determinaciones, las que, por otro lado, faltan y están ausentes fuera de sus límites. El espacio del ensanche es lo asegurado, del que se espera que sea lo que se ha establecido, previamente, vía proyecto. Es un espacio a guardar, en espera. Mientras tanto, la ciudad se genera, en gran medida, fuera de sus límites, ya que una práctica semejante se ve impulsada ante la exclusividad del propio ensanche, y fomentada por la “permisión” fuera de sus límites.

Los ensanches como espacios proyectados sobre permanencias históricas

Los ensanches, en efecto, son espacios proyectados, esta es la novedad más destacada, que toman como asiento, como no podía ser de otra manera, un “territorio histórico”, es decir, un espacio dotado de una “memoria” que se expresa en toda una serie de permanencias, físicas y culturales, que delatan una categoría espacial en actividad. Los ensanches, en efecto, no se asientan en la nada, lo que implica pensar que su adaptación al territorio que asumen como objeto de proyecto es más un acto de “colonización” que de creación ex-novo. En el caso de Madrid, no hay más que observar los planos de los que disponemos, aquellos que nos proporcionan imágenes de Madrid anteriores a la materialización del ensanche, para darnos cuenta de la diversidad de elementos que ocupan dicho espacio. Estamos hablando de arrabales muy habitados, que han sido, incluso, propuestos, como tales, mediante específicos planes de alineaciones trazados antes del trazado del ensanche. Es el caso de los arrabales de Chamberí y de Peñuelas, al Norte y Sur del ciudad, respectivamente. También, de toda una diversidad de infraestructuras, ya sea aquellas que conforman la red de caminos que recorren su territorio, haciéndolo asequible, es decir productivo, como aquellas otras que fueron proyectadas con la intención de dotar a los alrededores de Madrid de lugares de recreo y esparcimiento. Nos referimos, en concreto, a todo el sistema de paseos, avenidas arboladas, etc. que hicieron acto de presencia más allá de la cerca de Madrid, en estrecha vinculación con su casco urbano, como “equipamientos” de recreo, y que fueron propuestos y proyectados en tiempos de Carlos III³¹⁶. Son, precisamente, estos paseos los que,

316 El testimonio de un viajero, como Antonio Carlos Ferrer, que en 1835 visitó Madrid, es contundente: “...Llamaron mi atención las alamedas que adornan las afueras de Madrid y el hermoso puente de Toledo, notable por su solidez y dimensiones, en el que se encuentran las estatuas de San Isidro Labrador y Santa María de la Cabeza, patronos de la Villa”. Ver José María Ferrer, *Visión Romántica de Madrid. En los relatos y estampas de los viajeros extranjeros del siglo XIX* (Cap. 1.11. La visión impertinente de Antonio Carlos Ferrer), Madrid, 1997.

realmente, ejercieron una decisiva influencia en la definición formal del proyecto de ensanche, lo que es fácilmente apreciable en el plano actual de la ciudad.

Chamberí y Peñuelas como arrabales pre-existentes de los que no se puede prescindir para proyectar el ensanche

Los arrabales de Chamberí y Peñuelas, sobre todo el de Chamberí, fueron los primeros asentamientos que, con anterioridad al ensanche, se sirvieron del sistema infraestructural que aglutinó a los paseos de recreo materializados durante el reinado de Carlos III. Ambos arrabales se apoyaron, por tanto, en estructuras territoriales preexistentes, consolidando, pues, una situación que se daba de hecho. Se sitúan al Norte, el de Chamberí, y al Sur, el de Peñuelas, lo que va a marcar, desde sus inicios, su composición de clase, el tipo de centralidad que van a asumir. Desde el punto de vista de la división parcelaria, las citadas formaciones se distinguen por su implantación irregular, aunque, en el caso del arrabal de Chamberí, se perciba una cierta ordenación ortogonal a partir de las vías de comunicación sobre las que se apoyaba. Van ocupando el territorio, por tanto, “parcelándolo”, asumiendo las direcciones de los caminos existentes, incluso, introduciendo segundas vías paralelas a aquellas de las que se parte.

En el arrabal de Chamberí³¹⁷, las divisiones parcelarias que se producen podríamos definir las como parcelaciones que se estructuran en base a una trama de calles preestablecidas. Esta forma de ir ocupando el territorio consolida un área urbana específica con mucha más claridad que la que se está conformando en el arrabal de Peñuelas, donde esta estructuración, a base de una trama de calles, no llega a consolidarse hasta que comenzó a ser “engullido” por el trazado del ensanche. Los tipos de vivienda que caracterizan a estos primeros desarrollos que preceden al ensanche son, fundamentalmente, edificios entre medianerías, de baja altura, lo que es consustancial con su condición de edificaciones que se alinean siguiendo el trazado de los caminos preexistentes. Con respecto a la forma de ocupar el suelo, es muy explícito Fernández de los Ríos cuando nos dice, al tratar de las transformaciones que sufrió este arrabal de Chamberí, que “... empezó por unos tejares y una casa de campo construida a fines del siglo pasado, en el siglo XVIII, por el Marqués de Santiago, que es la derribada este año en el sitio preferente de la plaza”³¹⁸. Ya había tenido tiempo de “renovarse” el caserío de Chamberí, lo que delata un alto grado de complejidad que se incorporará, años más tarde, a la no-nata en el ensanche, y de la que este se servirá para adquirir su condición de espacio social.

La localización específica del arrabal de Chamberí, en una zona que se estructura en base a los caminos más importantes que conectaban a Madrid con el exterior, va a determinar que se consolide dicho sector como un lugar en

317 Para un estudio pormenorizado del barrio de Chamberí, ver Rubén Pallol Trigueros, *El Madrid Moderno: Chamberí (el Ensanche Norte), símbolo del nacimiento de una nueva capital, 1860-1931*, Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 2011.

318 A. Fernández de los Ríos, *Guía de Madrid*, 1876 (Edición facsimilar, Ábaco Ediciones, Madrid, 1976).

el que va a darse un mayor grado de identificación entre población y espacio que en el arrabal de Peñuelas. Este último, en efecto, no está adquiriendo las condiciones de centralidad que comienzan a perfilarse en Chamberí. Todo esto, naturalmente, con muchísimas reservas, dado que el verdadero lugar en el que se da una identificación entre las prácticas colectivas y un específico espacio urbano es patrimonio, caso exclusivamente, de sectores que se localizan en el primitivo casco. Al describir Fernández de los Ríos el barrio de Chamberí, nos dice que “... se formó la plaza de Olavide en la cual se levantaron lindas casas, aumentando las construcciones desde la Glorieta de Quevedo, con lo cual cambió Chamberí de aspecto y se transformó”³¹⁹. De la citada plaza de Olavide, que no aparece hasta los años sesenta del siglo XIX, salen cuatro calles principales que conectan a la citada plaza con el resto de la, por entonces, periferia Norte de Madrid, y para cuyo trazado tuvieron que llevarse a cabo demoliciones de casas, de tejares, existentes en dicho arrabal. En la *Guía de Madrid*, de Fernández de los Ríos, se hace mención de ello, diciendo que la plaza de Olavide “...se regularizó en 1869, al reformar en lo posible las rasantes de las calles de Chamberí, y señaladamente de la de Trafalgar”.

El arrabal de Peñuelas, por su parte, presenta otras características. En este arrabal, muy irregular en sus inicios, por lo que se refiere a su morfología, fue adquiriendo una regularidad ortogonal al renovarse su caserío original para dar paso a un nuevo barrio derivado de una nueva propuesta. Proceso, todo ello, que se desarrolló con anterioridad al proyecto de ensanche, y que este tuvo que asumir incluyéndolo, como tal, en sus presupuestos formales.

El ensanche como una propuesta en continua modificación y readaptación de sus principios originarios

El proceso de ocupación espacial que presenta Madrid, nos referimos al espacio que ocupará el ensanche, fuera de los límites, por tanto, de su primitivo casco urbano, se reduce a la presencia de una serie de vías de comunicación que conectaban a Madrid con su territorio circundante; de dos importantes arrabales, y de una serie de avenidas proyectadas, resultado de la sistematización de que fueron objeto los alrededores de Madrid en tiempos de Calos III, quien dotó a esta ciudad de toda una serie de paseos arbolados, vías-parque, con el objetivo de proporcionar a los madrileños lugares de esparcimiento. La importancia de estos caminos existentes va a ser fundamental, sobre todo, a la hora de establecerse el trazado del ensanche, el cual no va a tener más remedio que adaptarse a lo existente, lo que quiere decir que estas avenidas van a tener un peso fundamental en su consolidación y estructura formal proyectada, ya que no podrán ser eludidas, convirtiéndose los paseos proyectados en elementos infraestructurales básicos del mismo. Las avenidas arboladas, los paseos de recreo exteriores, se convertirán, y ejercerán, de calles, bulevares, con capacidad

319 Ibid.

para dirigir los nuevos procesos de producción de suelo impulsados desde la materialización real del citado ensanche.

En este proceso de adaptación del proyecto del ensanche a la realidad físico-espacial existente juega un papel fundamental la versatilidad de la que se le ha dotado para ir asumiendo continuas modificaciones, “variantes”, que hacen del mismo un documento cuyo objetivo es estar en continua discusión y readaptación, constituyéndose, en este sentido, como un punto de partida de algo de lo que no se ha pensado, en ningún momento, que sea inamovible, tal y como fue concebido en sus orígenes. Y esto vale tanto para lo proyectado en sí, como para los instrumentos legales que lo asisten. Es algo muy habitual, en este sentido, observar cómo se han ido modificando, sobre todo, las sucesivas Leyes de Ensanche de Poblaciones, por lo que se refiere a las capacidades edificatorias, al fin y al cabo, inmobiliarias, que presentan en cada momento, en la medida en que así lo va imponiendo el desarrollo de las expectativas de la propiedad del suelo.

El relato del proyecto de ensanche de Madrid. Una propuesta inmobiliaria que impulsa la segregación, consolida la centralidad y genera la gran periferia³²⁰

Los preámbulos

En 1787, casi un siglo antes de ponerse en marcha la construcción del ensanche de Madrid, Jovellanos presentaba a Floridablanca, secretario de Estado durante el reinado de Carlos III, un informe destinado a hacer reales los instrumentos que acabasen con las “posadas secretas”³²¹. En él se hacía mención

320 “...Y cuando oigo hablar de las familias que se han ido a vivir a ese barrio, a esa Sacramental que está haciendo Salamanca más allá de la Plaza de Toros, me da escalofrío”. De la obra *Tormento* de Benito Pérez Galdós, publicada en 1884.

321 “La multiplicación de las posadas secretas de Madrid es una resulta indispensable de la estrechez en que vive su población; o por mejor decir, de la carestía de sus casas, efecto de la misma estrechez. Las personas que vienen a la Corte, no pudiendo acomodarse a la incomodidad, a la indecencia, o a la carestía de las posadas públicas, buscarían una casa o cuarto en que vivir, si la escasez y carestía de habitaciones no les privase de este recurso. Toman, pues, el de buscar una posada secreta, que no es otra cosa que la reunión de dos, tres o más personas para habitar y pagar de consumo un cuarto y una asistenta... las posadas secretas se han multiplicado en razón de lo que ha escaseado y se han encarecido las habitaciones en Madrid. Auméntese, pues, estas habitaciones, y se disminuirán las posadas. ¿Y cómo se han de aumentar las habitaciones? Voy a decírselo, y acabo mi discurso...Su Majestad debe comprar todo el cordón de tierras que se extiende desde la puerta de los Pozos a la de Recoletos, hasta el límite que quiera señalar a la extensión de la población de Madrid. Ante todas cosas debe hacer construir la muralla o cerca de la misma población, dejando incorporado en ella todo el terreno destinado a la extensión: después se demarcarán las calles, plazas y plazuelas que parezcan convenientes, y se señalarán con buenas estacas, para que sean generalmente conocidas. Hecho esto se publicará un decreto en que se declare: 1º. Que este terreno no ha de estar sujeto a ninguna ley de demarcación gremial, ni otra semejante; y que en él se podrán poner tiendas, talleres y oficinas para toda especie de industria, tráfico y comercio; 2º. Que en las plazuelas se podrán vender comestibles y abastos de todo géneros, sin otra sujeción que la de las leyes generales de policía de las demás plazas; 3º. Que en los sitios oportunos se construirán fuentes, y se establecerán las carnicerías, tabernas, almacenes de carbón y demás oficinas públicas necesarias para el surtimiento de este trozo de población. Cuando esta noticia haya causado la fermentación que es consiguiente a su naturaleza, su Majestad ofrecerá vender a cómodos precios los terrenos

al aumento desmesurado de estas posadas, debido, bajo su punto de vista, al encarecimiento general de la vivienda en Madrid.

Para eliminar estas “posadas”, Jovellanos propone aumentar el número de habitaciones, viviendas. ¿Cómo se logra este aumento? Haciendo posible la construcción de viviendas fuera de los límites que definían, hasta entonces, el casco de Madrid. Jovellanos propone, en toda regla, un ensanche de población. En base a dicha extensión será posible construir nuevas viviendas, cuyo precio, según Jovellanos, “...bajará en razón a su abundancia”.

Si en el origen de la idea de ensanchar Madrid, allá por el siglo XVIII, aparece el fantasma de la escasez de viviendas y del encarecimiento de sus alquileres, en pleno siglo XIX, cuando se plantea con mayor rigor y con reales posibilidades de llevarlo a la práctica, como así sucedió, también nos encontramos, en sus planteamientos básicos, con ese problema de la vivienda esbozado muchos años antes. Veamos el proceso seguido.

En 1842 se promulga la Ley del Inquilinato³²², con la que se permite una absoluta libertad de contratación en lo que se refiere a los arrendamientos urbanos. Los alquileres aumentan, coincidiendo todo esto con los primeros grandes movimientos campo-ciudad. Madrid, naturalmente, no escapa a los mismos. Esta Ley de Inquilinato se decide reformarla en 1863, ya que de su puesta en escena se habían derivado abusos muy graves, por lo que se refiere a las cotas de alquileres alcanzadas. Para ello, el Gobierno solicita dos informes. Uno a la Academia de Ciencias Morales y Políticas, y otro a la Sociedad Económica Matritense. La redacción de ambos informes, por lo que se refiere a las propuestas en ellos establecidas, es muy semejante. Las dos entidades se oponen a la tasación de los precios de los alquileres como medida para resolver el problema del inquilinato. En ello ven una gran cortapisa al libre juego de la oferta y la demanda. Se muestran, pues, a favor de la libre contratación. Proponen, a su vez, favorecer las nuevas construcciones, ya sea eximiendo cargas fiscales sobre las viviendas construidas y sobre el proceso que lleva a su formalización final, sobre materiales terrenos, etc., así como, y esto es lo más importante para el tema que nos ocupa, “...proceder al ensanchamiento de las poblaciones”.

La Academia de Ciencias Morales y Políticas, decía en su informe: “... aumentándose el número de casas habrá más libertad moral en la contratación

que se pidan para edificar en este distrito, y yo fio que no faltarán compradores... ciertamente que, extendida la población, y aumentado el número de las habitaciones, bajará el precio de las casas en razón de su abundancia o de su menor escasez, y por una consecuencia natural disminuirá el número de las posadas, que no son otra cosa que un suplemento de aquellas...”. Jovellanos, “Al Conde de Floridablanca, sobre Posadas Secretas”. En *Biblioteca de Autores Españoles. Desde la formación del lenguaje hasta nuestros días. Obras publicadas e inéditas de Don Gaspar Melchor de Jovellanos. Colección hecha e ilustrada por Don Cándido Nocedal*, Madrid, M. Rivadeneyra-Impresor-Editor (Calle de Madera, 8), 1859.

322 Ver *Gaceta de Madrid*, número 2.702, viernes 4 de marzo de 1842. Parte no oficial, Cortes, Senado, Sesión de 3 de marzo de 1842, Presidencia del Señor Capaz, “Discusión del Proyecto de Ley sobre Inquilinatos de casas”. Art 1: “Los dueños de casas y otros edificios urbanos, así en la Corte como en los demás pueblos de la Península e islas adyacentes, en uso de su legítimo derecho de propiedad, podrán arrendarlas libremente desde la publicación de esta Ley arreglando y estableciendo con los arrendatarios los pactos y consideraciones que les parecieren convenientes, los cuales serán cumplidos y observados a la letra”.

de ellas, y serán menos exigentes los dueños en procurar su lucro”³²³. Por su parte, la Sociedad Económica Matritense aconsejaba a las municipalidades “...la construcción de nuevas barriadas, señalando las calles, plazas, iglesias, mercados, y ejecutando las obras que son de cargo a la Administración”³²⁴.

La idea del ensanche, por tanto, aparece esbozada en estos informes, idea que se presenta muy estrechamente relacionada con la resolución del problema del inquilinato. Un paso más adelante lo constituye la proposición de ley “*declarando ciertos beneficios a los terrenos comprendidos en la zona del ensanche de las poblaciones*”³²⁵, en la que se establecen que los ensanches se deberán autorizar mediante reales decretos, a propuesta del Ministerio de la Gobernación, y solicitados por los Ayuntamientos, concediéndoles a estos el importe de la contribución territorial recaudada de las fincas construidas en dichos lugares, todo ello para contribuir al pago de las expropiaciones de los terrenos que formen parte de las nuevas vías y servicios municipales. Asimismo, en esta ley se establecían estímulos para la construcción en nuevas zonas de ensanche.

Esta proposición de ley, presentada por José Luis Retortillo, no mereció su aprobación en todos y cada uno de sus puntos, pero fue tomada en consideración, convirtiéndose en “Proposición de Ley para el desarrollo de la propiedad urbana y Ensanche de las poblaciones”. El cuerpo jurídico que regularía, en un futuro, estos ensanches, por tanto, estaba puesto en marcha.

Por lo que se refiere al caso de Madrid, aparte de aquel primer antecedente que reseñábamos con palabras de Jovellanos, el primer encargo para ensanchar esta ciudad se produjo en virtud de una Real Orden de 1846. Juan Merlo³²⁶, ingeniero de caminos, fue el autor de la propuesta correspondiente. Para justificarla, en dicha Real Orden se decía que “...ha llegado la ocasión de ensanchar los actuales límites de Madrid, harto reducidos ya por la población que por esta causa se ha aglomerado en casas de altura desmedida, y a este efecto he mandado bosquejar un croquis del aumento de extensión que parece conveniente señalar a

323 Informe de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas sobre La Reforma de las Leyes de Inquilinato y los medios de contener el aumento desproporcionado de los alquileres de edificios, Madrid, Imprenta Nacional, 1863.

324 Informe de la comisión nombrada por la Sociedad Económica Matritense propone que se eleve al Gobierno de S.M. acerca de la reforma de las leyes de inquilinato (Escudo de la Sociedad), Madrid, Imprenta del Colegio de Sordo-Mudos y Ciegos (Calle del Turco, nº 11), 1863.

325 Diario de sesiones de Cortes. Congreso de los Diputados. Apéndice 4, nº 63. Legislatura 1863/64. Ver Mónica Orduña Prada, “Posada Herrera y el Proyecto de Ley de Ensanche de 1861”, en Posada Herrera y los orígenes del Derecho Administrativo en España: I Seminario de Historia de la Administración, INAP, 2001.

326 El ensanche propuesto por Juan Merlo “...iba desde el ángulo norte del Retiro hasta el que formaban la cuesta de Areneros y la Montaña del Príncipe Pío, rompiendo por allí la tapia. Sin embargo, el plan fue rechazado por el Ayuntamiento y prosperó esta oposición, de modo que el Gobierno anuló lo decretado. El dictamen municipal negativo lo redactó Mesonero Romanos”. Dictamen que se basó en el “Proyecto de mejoras generales de Madrid”, presentado por Mesonero al Ayuntamiento el 25 de mayo de 1846, y publicado en *El Antiguo Madrid*. Ver Vicente Palacio Atard, *La alimentación de Madrid en el siglo XVIII y otros estudios madrileños* (Cap. “Los tres problemas claves: El Ensanche, el Ferrocarril, el agua”), Madrid, Real Academia de la Historia, 1998.

la capital, retirando sus tapias y ronda del Norte desde el encuentro de la cuesta de Areneros con al Paseo de San Bernardino hasta le ángulo norte del Retiro”.

En este mismo año, 1846, fue consultado el Ayuntamiento de Madrid, emitiéndose un informe contrario a la ampliación. Dicho informe, como ya hemos visto, fue redactado por Ramón de Mesonero Romanos. Las razones esbozadas para no proceder a la realización de dicho ensanche giraban en torno a la idea de que el interés privado no encontraría estímulo alguno para llevar a cabo inversiones, y, sobre todo, que la Villa de Madrid aún podía estar en condiciones de admitir más población y viviendas aprovechando las posibilidades que presentaba tanto su patrimonio edificado existente como su patrimonio en suelo. Mesonero Romanos propone, por el contrario, la urgente puesta en marcha de un “plan de reforma interior”.

El proyecto quedó paralizado, ocurriendo, a partir de entonces, toda una serie de hechos que, al final, van a ser los condicionantes de la puesta en marcha de una verdadera reforma de la ciudad, ya fuese ensanchándola o interviniendo en su casco consolidado. Nos referimos a la presencia del ferrocarril, con la estación de Atocha como una de sus primeras expresiones, que comenzó a funcionar en 1851. También, por esos mismos años, se produce la traída de aguas del Lozoya, y núcleos exteriores al casco urbano, como Chamberí, Peñuelas, Yaserías, Puente de Toledo, etc., comienzan a consolidar específicas formas de ocupación del suelo.

La aprobación y las primeras medidas

Tales eran los problemas que presentaba Madrid, por lo que se refiere a sus necesidades de expansión, tras lo cual se escondía un problema real de vivienda, aunque el objetivo no era tanto solucionarlo como utilizarlo de excusa para emprender acciones inmobiliarias de gran alcance, tales eran los problemas, decimos, que el 8 de mayo de 1857 se da a conocer un Real Decreto, refrendado por Claudio Moyano, autorizando al Ministro de Fomento un Proyecto de Ensanche para Madrid. En ese mismo año se encarga a Carlos María Castro un anteproyecto de ensanche, conociendo su aprobación definitiva en 1860. En la exposición de este proyecto para proceder a su aprobación, se establecía que *“...lo importante por ahora es fijar las bases generales, los principios invariables a que debe sujetarse la nueva edificación; determinar, ante todo, el plano al que han de ajustarse todas las alineaciones; marcar la anchura de las calles según sus diferentes órdenes; poner coto a la desmedida altura de los edificios, limitando el número de pisos; dar, para la distribución de las manzanas, reglas tales que sirvan de garantía a la salubridad de las habitaciones, asegurándoles los beneficios del sol, de la luz y de la fácil renovación del aire, y finalmente llevar la distancia conveniente la línea de fiscalización para el percibo de los derechos de hacienda”*³²⁷.

327 “Ensanche de Madrid. Introducción. Real Decreto de 8 de abril de 1857. Nombramiento de la Comisión para el estudio del Proyecto de Ensanche de Madrid”, en *Memoria Descriptiva del Anteproyecto de Ensanche de Madrid, formado por el Inspector del Distrito del Cuerpo de Ingenieros*

En el Real Decreto de aprobación del proyecto, de 1860, se establecía que “... las calles principales de la nueva población tendrán, por lo menos, 30 metros de ancho, y las demás 20 o 15 metros, según su longitud e importancia... el número de pisos en los edificios particulares no podrá exceder de tres, a saber: bajo, principal y segundo... 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... a medida que el desarrollo de la población lo exija, se irá extendiendo el empedrado y alumbrado a las nuevas calles que se abran”³²⁸. Este proyecto queda, pues, aprobado, teniendo en cuenta los puntos reseñados, y poniéndose en marcha, paralelamente, los estudios acerca de un plan de reforma interior que se pretendía coordinar, en su día, con este plan de ensanche aprobado en 1860.

Cuatro años más tarde, sin embargo, hubo que modificar sustancialmente algunos de los principios que definían el proyecto aprobado. Un Real Decreto, en efecto, deroga algunos de dichos principios. En la exposición de las propuestas de derogación se califica el proyecto aprobado en 1860 como “... un gran adelanto, determinando el plano a que habían de ajustarse todas las alineaciones, marcando anchura de las calles...”, pero, “...desgraciadamente el alza que empezó a sentirse por aquella época en el precio de los terrenos, vino a dificultar las nuevas construcciones; y las reglas impuestas para que la elevación de las casas fuera sólo de tres pisos y se destinara a jardín la mitad de su superficie, contribuyeron también indudablemente con otras causas a que las edificaciones no tuvieran todo el desarrollo que era de esperar, atendidas las urgentes necesidades de la población”. En este documento presentado se propone “...reducir a 20 y 30 el 50% que en las nuevas casas había de quedar de superficie abierta”, y “...al mismo tiempo se aumenta un piso al número de tres, y sin limitar la elevación de los edificios se marca su altura mínima”³²⁹. Y así queda establecido en el decreto dictaminado: “El número de pisos en los edificios que se levanten dentro de la zona de Ensanche de Madrid, no podrá exceder de cuatro: planta baja y principal, segundo y tercero”³³⁰.

de Caminos, Canales y Puertos, D. Carlos María de Castro. Aprobado por Real Decreto de 19 de julio de 1860, Madrid, Imprenta de D. José C. De la Peña (Atocha, 149), 1860 (Edición facsímil del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1978).

328 Ibid.

329 En 1864, mediante un Real Decreto, Cánovas del Castillo suprime gran parte de las zonas verdes que se reflejan en el plan (cerca de un tercio) para dedicarlas a calles, se modifican las ordenanzas municipales para permitir pisos de más altura, permitiendo una ocupación del 85% de la manzana (20 metros de altura, cinco pisos y ático, en las calles de más de 20 metros de ancho, y 19 metros de altura en las calles de entre 15 y 20 metros). Hay que recordar que el proyecto recomendaba tres pisos de altura y una ocupación máxima del 50%. Ver: <https://edificiosmadridblog.wordpress.com/2018/04/25/plan-castro-el-ensanche-de-madrid/>. Ver, también, “Libros sobre Urbanismo Madrileño. Plan de Ensanche de Castro”, en José Enrique García Melero, *Literatura Española sobre Artes Plásticas* (Vol. II, Biografía aparecida en España durante el siglo XIX), Ediciones Encuentro, 2002.

330 Ver *Ayuntamiento de Madrid. Ensanche de las Poblaciones. Disposiciones Oficiales de Carácter General relativas al Ensanche de Madrid, desde el Real Decreto de 8 de abril de 1857, que ordenó se formulara un Ensanche, hasta la últimamente publicada, ampliando la deuda para pago de expropiaciones*, Madrid, Imprenta Municipal, 1917.

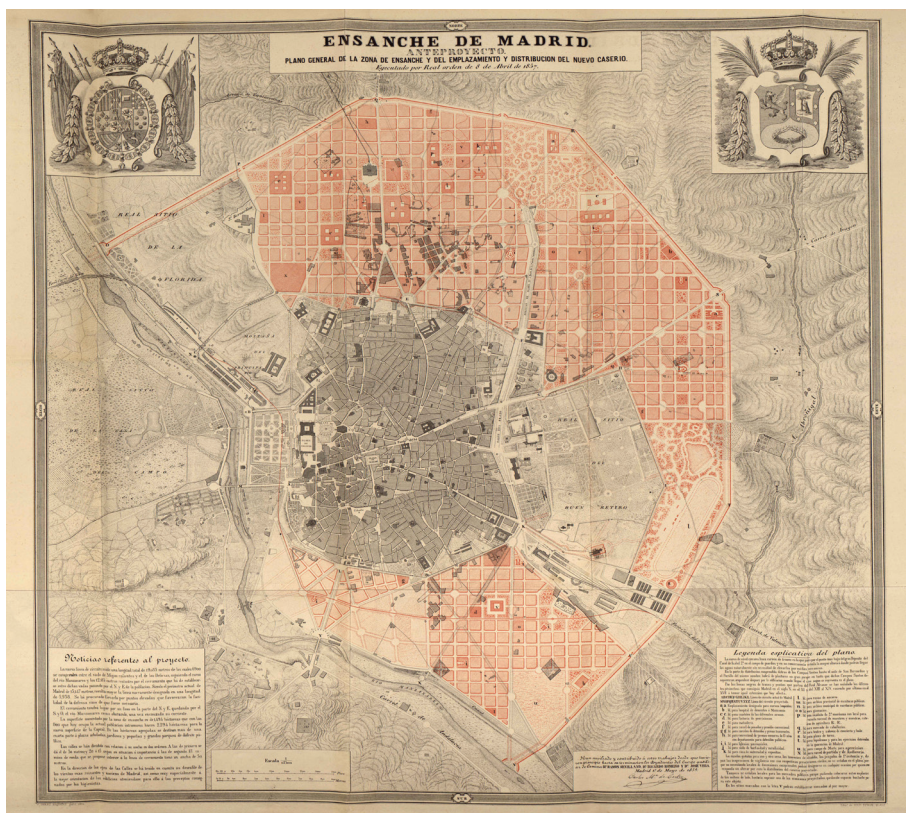


Figura 5.4. Anteproyecto de Ensanche de Madrid (1859). Fuente: Ayuntamiento de Madrid.

La extensión territorial del ensanche. Su propuesta morfológica

El proyecto de ensanche para Madrid afectaba a un territorio limitado, de forma aproximada, por las calles actuales de la Princesa, Reina Victoria, Francisco Fernández Villaverde, Joaquín Costa, Francisco Silvela, Dr. Esquerdo y, al Sur, el río Manzanares. Se trataba del espacio comprendido entre el perímetro descrito y el casco antiguo. La longitud del nuevo perímetro que definía a la ciudad de Madrid, según consta en la memoria del Anteproyecto de Ensanche, era de unos 19 kilómetros. La superficie de la zona de Ensanche equivalía a 1.494 hectáreas.

Desde un punto de vista formal, diremos que esta extensión se expresaba, espacialmente hablando, mediante la propuesta de una cuadrícula, toda ella orientada en sentido Norte-Sur, y articulada en base a unas manzanas de diferentes dimensiones. Se proponían manzanas de 100x100 metros, localizadas, la mayoría de ellas, en el sector Sur, entre las rondas y el río Manzanares. En el sector Norte las había de 125x125 metros, y en la zona del actual barrio de Salamanca nos encontramos con manzanas de 100x125 metros. Estos son los tipos más repetidos que encontramos en la propuesta del anteproyecto. Además de estas manzanas regulares, podemos observar algunas otras que adquieren

formas triangulares o trapezoidales, condicionadas por el encuentro con vías que no marchan en paralelo. Por agrupamientos de estas manzanas se definen espacios mayores que son utilizados como plazas o, incluso, como manzanas de mayor tamaño para localizar en ellas elementos arquitectónicos individuales. Estas manzanas, por último, aparecen desprovistas de chaflán, o si lo tienen apenas alcanza unas dimensiones para hacerlo perceptible. Este hecho resalta su diferencia, siempre desde un punto de vista formal, con respecto al de Barcelona, donde los chaflanes diseñados por Cerdá alcanzaban la longitud de 25 metros, siendo posible su utilización como línea de fachada de edificios en esquina.

Lo más interesante a reseñar de esta estructura formal del ensanche, como ya hemos señalado, es su desprecio absoluto por la situación real existente. Queremos indicar con esto que el territorio afectado por el proyecto de ensanche disponía de una serie de elementos que no se tuvieron en cuenta a la hora de establecer el nuevo tipo de ocupación al que iba a someterse. Y no creamos que se trataba de elementos sin importancia para que tal “olvido” no tuviese más remedio que producirse. Por el contrario, dichas preexistencias estaban tan consolidadas que se constituían, por sí mismas, como formas de ocupación del suelo muy importantes para aquella época.

Nos estamos refiriendo, por ejemplo, al barrio de Chamberí, al norte del casco urbano, donde se había consolidado un núcleo de población muy importante, llegándose, incluso, a establecer un “plano de alineaciones”³³¹ que definía un amplio sector a ocupar fuera del recinto histórico, todo esto, con anterioridad al proyecto de ensanche. Dicho plan de alineaciones no seguía la dirección Norte-Sur marcada, con posterioridad, en el citado proyecto de ensanche, sino que, al apoyarse en las avenidas preexistentes, trazadas durante el reinado de Carlos III, dicha dirección aparecía inclinada hacia el Noroeste. Castro no tuvo en cuenta, en un principio, este hecho, a pesar del desarrollo importante que había adquirido dicha barriada, proponiendo manzanas orientadas en la dirección Norte-Sur. Sus propósitos, sin embargo, fueron una cosa y la práctica real otra muy distinta. Al final, el barrio de Chamberí, tal y como aparecía concebido en su primitivo plano de alineaciones, impuso su trazado original.

Oro tanto cabría decir del barrio de Peñuelas, localizado en la zona Sur. En este lugar también aparece formado, antes de la puesta en marcha del ensanche, un núcleo de población que, sin alcanzar las dimensiones de Chamberí, no dejaba de tener importancia. Su orientación era muy semejante a la de este último y, al igual que en caso anterior, Castro propuso una trama orientada en dirección Norte-Sur. Tampoco en esta ocasión se formalizó realmente la intención definida en el anteproyecto de ensanche.

El territorio exterior al casco antiguo de Madrid, dado que fue objeto de intervención durante el reinado de Carlos III, ofrecía una especial configuración que se articulaba en base a las avenidas-parque, o paseos arbolados, diseñados en el siglo XVIII. Muchas de estas avenidas se convirtieron en el soporte real que definía específicos aspectos morfológicos del ensanche, sobre todo, aquellos

331 Ver Rubén Pallol Trigueros, *op. cit.*

que hacen referencia a los sectores Norte y Sur, tal y como aparecen, hoy día, conformados. Tal es el caso de calles como la de Santa Engracia y Almagro, situadas en la zona Norte, o Santa María de la Cabeza y Embajadores, al Sur.

Las únicas avenidas diseñadas en el siglo XVIII que fueron objeto de consideración por Castro, incorporándolas, como tales, a su proyecto, fueron la calle de Toledo, el Paseo de los Olmos, el Paseo de las Acacias, el Paseo de los Pontones y el Paseo Imperial, es decir, la composición en “tridente”, respondiendo a cánones barrocos, que se apoyaba en el Puente de Toledo. Pero, ya fueran o no tenidas en cuenta, al final se convirtieron y sirvieron de base para poner en marcha procesos de producción de suelo.

Una estructura urbana que responde al proyecto de un espacio segregado

¿Cual era, sin embargo, el sentido de la estructura urbana que proporciona contenido a esta composición formal? Es decir, ¿cual fue la forma propuesta de utilización del suelo en el proyecto reseñado? En contraste con el sentido igualitario que imprimió Cerdá al Ensanche de Barcelona, distribución homogénea, a lo largo y ancho del mismo, de población y actividades, Castro planteó, para el ensanche de Madrid, un conato de “zonificación”, estableciendo, para cada sector del mismo, tipos de viviendas, población y actividades diferentes. Para ello, se apoyaba en la idea de que tal segregación espacial era un hecho en la realidad de Madrid, no pudiendo utilizarse las distintas zonas del ensanche para unos mismos usos.

Establecía, partiendo de estas premisas, cinco zonas perfectamente diferenciadas. La zona de Chamberí, según nos reseña el autor del ensanche, se distinguía porque en ella tenía lugar un cierto desarrollo de la actividad fabril, donde, “...se ven hoy varias fábricas y grandes talleres”. De estos hechos deduce que la más lógica utilización del suelo sea aquella que haga continuar esta “natural” preexistencia. Aparte de su carácter residencial, Chamberí es calificado como barrio industrial.

El segundo sector se refiere al Paseo de la Fuente Castellana y aledaños. Para él se propone como un lugar eminentemente aristocrático y donde la vivienda unifamiliar sea el tipo arquitectónico que ocupe las manzanas que definen su morfología. Sería un lugar, según Castro, dedicado a “...habitaciones independientes para nuestra grandeza y altos funcionarios”.

El tercer sector está centrado en lo que es actualmente el barrio de Salamanca. Se califica como zona destinada a la construcción de viviendas para la clase media. En este sector centró su actividad el Marqués de Salamanca.

El cuarto sector aparece definido al Sur de la calle de Alcalá, destinándose para viviendas dirigidas a las clases obreras. Entre esta zona y la estación de Atocha se plantea la construcción de un hipódromo rodeado de un gran parque, “...para los ejercicios doctrinales de los regimientos que a Madrid guarnecen, siendo posible, también, que algunos ‘sportsmen’, de los que no faltan en nuestra corte elegantes tipos, viesan con gusto destinado algún trozo de aquel terreno, a las atrevidas carreras del ‘steeple-chase’ (carreras de obstáculos)...”.

El quinto sector, por último, se refiere a la zona Sur delimitada entre las rondas, los terrenos de la estación de Atocha y el río Manzanares. La situación que presentaba, por lo que se refiere a su utilización funcional, según el autor del anteproyecto de ensanche, estaba determinada por la presencia, en la misma, de actividades relacionadas con el intercambio de mercancías y personas. Abundan, en ella, los paradores y fondas, así como los almacenes y postas de peaje. El terreno, por otra parte, presentaba una serie de accidentes geográficos, motivados por los movimientos de tierra que se llevaron a cabo para construir las avenidas arboladas en tiempos de Carlos III. Este hecho condicionó que las zonas destinadas a la construcción de elementos residenciales se localizaran en el sector Este, junto a la estación de Atocha, reservándose el resto para ser utilizado como suelo semi-agrícola, para huertos y parques.

Esta fue la calificación funcional que se definió en el citado anteproyecto. Pero tales usos, así dispuestos, no implicaban ningún tipo de obligación para los propietarios del suelo. Para Castro, su gran preocupación era más de carácter formal que de otro tipo. Toda esta serie de indicaciones que definían una forma específica de utilización del suelo, tenían más un carácter orientativo que vinculante. Al menos, así nos lo da a entender cuando nos dice que *"...las indicaciones que hemos hecho nada imponen a los propietarios ni nada varían nuestro proyecto. Que los propietarios de los terrenos edifiquen casas aisladas con jardines, que construyan edificios de vecindad, paradores, depósitos o huertas, la traza de las líneas del plano no se alterarán, las calles serán las mismas y la extensión de las manzanas será la demarcada por aquellas, las plazas y los parques ocuparán el mismo lugar y nada habrá variado. Desaparezca si se quiere de nuestro escrito las ideas que acabamos de emitir sobre la división de esas grandes masas de edificios que hemos impuesto, y nuestro proyecto, sin embargo, quedará el mismo"*³³².

Proceso de producción del ensanche y realidad espacial materializada

Veamos, ahora, cuál fue el desarrollo real de este ensanche proyectado por Castro, es decir, su específica materialización espacial. Lo primero que tenemos que anotar es el hecho que la ocupación espacial del territorio calificado como ensanche se produjo de forma muy desigual, es decir, que unas zonas se ocuparon con mayor rapidez que otras, llegando a producirse, incluso, la ocupación de sectores que no estaban incluidos, en un principio, dentro de los límites establecidos en el primer proyecto aprobado, que no estaban contemplados, por tanto, en el anteproyecto de 1860. Este hecho, que podría calificarse como "normal" en la historia del planeamiento, si entendemos esta historia como el "proceso de su continua modificación", para el caso que nos ocupa, sin embargo, llama aún más la atención.

332 C. M. Castro, *Memoria descriptiva del Anteproyecto de Ensanche de Madrid*, Madrid, COAM, 1978 (Edición Facsimilar de la obra publicada en 1860 por la imprenta de D. José C. De la Peña).

Parcelaciones previas al proyecto de ensanche que este tiene que asumir

Llama más atención, por ejemplo, cuando constatamos que, tan sólo cinco años después de ser aprobado dicho anteproyecto, hacia 1866, se procedió a la lotificación de un sector que se localizaba fuera de los límites que definían, hasta entonces, el ámbito establecido para el ensanche. Nos estamos refiriendo a la Montaña del Príncipe Pío, sector que forma parte del actual barrio de la Moncloa, delimitado entre las calles de la Princesa y la de Rosales. No estaba incluido, decimos, en el ámbito del ensanche, probablemente porque se trataba de una posesión real. Este hecho no evitó, sin embargo, que dicha Montaña del Príncipe Pío fuese objeto de veleidades especulativas, ya que la Corona tomó la decisión de parcelarlo para proceder, a posteriori, a su urbanización, venta y construcción. Un primer proyecto de parcelación fue redactado, en 1854, a petición de la Corona, por la Junta Consultiva de Obras. Estando muy avanzado en su construcción, Carlos María de Castro lo incorpora al ensanche ya proyectado, lo que se procura mediante la redacción de un nuevo anteproyecto, para la zona en cuestión, que el propio Castro redacta en 1866³³³.

La parcelación a la que hacemos referencia aparece definida, en un primer momento, en el “Plano Parcelario de la Montaña del Príncipe Pío”³³⁴, propuesto por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército. Esta parcelación estaba acotada a una porción de terreno limitado entre la Plaza de España y la actual calle del Marqués de Urquijo. El proyecto de parcelación de la citada montaña no acaba aquí, pues en 1875 se define, de nuevo, un “Plan del trazado de las calles y edificaciones para el Ensanche de Madrid en el término de la Moncloa, facilitado por uno de los propietarios compradores del referido terreno sobre el que se indica el proyecto de barracones a la americana, formado de orden del Excmo. Ayuntamiento, Señor Ingeniero Gerente, a consecuencia de lo dispuesto por Real Orden de 8 de mayo de 1857”³³⁵.

Toda esta serie de nuevas parcelaciones propuestas para una zona que no estaba incluida, en sus inicios, dentro de los límites del ensanche, se justifican ante las posibles urgencias, por parte de la Corona, para emprender acciones inmobiliarias que les facilitasen fondos con relativa rapidez. Según podemos ver en el plano de Madrid levantado por Ibáñez de Ibero entre 1872 y 1875, esta zona de la Montaña del Príncipe Pío había alcanzado tal grado de desarrollo que

333 Para un análisis minucioso del proceso de construcción de la Montaña del Príncipe Pío, ver Alicia Díez de Baldeón García, “El nacimiento de un barrio burgués. Argüelles en el siglo XIX”, en *Norba-arte*, nº 13 (1993).

334 Pensamos que se trata de un documento cartográfico titulado “Plano Topográfico de la Montaña del Príncipe Pío”, que se encuentra en el Archivo Histórico Militar, fechado en los años 1857, 1858 y 1859. Un nuevo documento que hace referencia a esta parcelación es el “Plano de trazado de calles y edificación para el Ensanche de Madrid en el terreno de la Moncloa”, redactado por Juan Palou de Comaserua, en 1876, que se encuentra en el Archivo Histórico Militar.

335 Se trata del “Plano trazado de las calles y edificaciones para el Ensanche de Madrid en el terreno de la Moncloa, facilitado por uno de los propietarios compradores del referido terreno, sobre el que se indica el proyecto de barracones a la americana formado por Orden del Excmo. Sr. Ingeniero General a consecuencia de lo dispuesto por Real Orden de 8 de mayo de 1875”, que se encuentra en el Archivo Histórico Militar.

se puede decir que es la zona con mayor cantidad de nuevas edificaciones que presenta el ensanche. Junto con Chamberí, en efecto, se constituyen, ambas, como los lugares más demandados para la construcción de viviendas. En el barrio de Salamanca, por el contrario, sólo la calle de Serrano aparece definida, aunque muy tímidamente, ya que apenas se han construido unas doce manzanas, algunas de ellas sólo en la línea de fachada de la citada calle³³⁶.

Aunque el barrio de Chamberí no estaba tan ocupado como el de la Montaña del Príncipe Pío, no deja de ser una zona donde las nuevas edificaciones, en el conjunto del ensanche, ocupan un lugar destacado. Ya veíamos que, antes de aprobarse el plan de ensanche, el arrabal de Chamberí fue sometido a un plan de alineaciones, apareciendo medianamente conformado, como núcleo importante de población, cuando Castro comenzó a redactar su proyecto. Chamberí se ha constituido, por toda esta serie de causas, y por su ordenación posterior a su condición de arrabal madrileño, en uno de los barrios más populosos y de más rápido crecimiento de Madrid. Pérez Galdós nos lo describe, admirablemente, en las primeras líneas de su novela *Tristana*. En ellas, nos dice que “...en el populoso barrio de Chamberí más cerca del depósito de aguas que de Cuatro Caminos, vivía no ha muchos años un hidalgo de buena estampa y nombre peregrino, no aposentado en casa solariega, pues allí no las hubo nunca, sino en plebeyo cuarto de alquiler de los baratitos, con ruidoso vecindario de taberna, merendero, cabrería y estrecho patio interior de habitaciones numeradas”.

En el año 1875, y tomando como referencia el plano levantado por Ibáñez de Ibero, son tres las zonas que destacan, por lo que se refiere al desarrollo alcanzado por el ensanche: Chamberí, Moncloa, concretamente entre Princesa y Rosales, y, con menor grado de consolidación, el barrio de Salamanca. Hay que advertir, sin embargo, otro desarrollo observado en la zona Sur, el que se refiere al antiguo arrabal de Peñuelas. Del mismo modo que Chamberí, este último sector se constituía como un arrabal importante cuya formación se apoyaba en las avenidas exteriores construidas en tiempos de Carlos III. Llama la atención que no figure, como tal, en el informe emitido por Mesonero Romanos, y al que ya nos hemos referido³³⁷.

Ferrocarril y ensanche. La vulnerabilidad de un territorio proyectado

Sucesivos acontecimientos acaecidos, entre los que destaca la incorporación del ferrocarril al espacio urbano, tanto las estaciones como las líneas de sus recorridos, supusieron un impacto nada desdeñable en la conformación final de algunos presupuestos, no precisamente baladíes, del ensanche. Nos referimos, sobre todo, a las incidencias que se derivaron del paso del ferrocarril por la zona Sur del ensanche, así como a aquel otro que supuso la localización de la estación de Atocha y la presencia del llamado “ferrocarril de contorno” que, atravesando este ensanche Sur, y haciendo coincidir su recorrido con algunas de sus calles,

336 Es de destacar cómo las zonas más desarrolladas fueron las que comenzaron a “proyectarse”, a producirse, antes de la puesta en marcha del ensanche.

337 *Proyecto de Mejoras Generales de Madrid...*, cit.

comunicaba la citada estación de Atocha con la del Norte, cambiando, por completo, la funcionalidad asignada, en un principio, a este sector³³⁸.

La presencia del ferrocarril en el territorio del ensanche va a condicionar la implantación industrial. Dicha implantación, a su vez, va a requerir la presencia de una mano de obra que se localizará en suelo contiguo al que ocupan las instalaciones fabriles. Estamos, al menos para España, en los inicios de una hipotética industrialización, cuando, aún, residencia y trabajo encuentran su realización bajo un mismo marco espacial. Parte de dicho suelo industrial, por otro lado, procede de aquel que fue calificado como “residencial de ensanche” en el anteproyecto de Castro, en 1859. La necesidad de contar con la mano de obra mencionada junto a las industrias que ya comenzaron a localizarse en esta zona condicionó una mayor ocupación de las proyectadas manzanas de ensanche. Dichas manzanas, en efecto, y para hacer posible esa mayor ocupación, se descompusieron en dos mediante la creación de una calle intermedia, ocupándose, por tanto, el hipotético patio interior que pudiera estarles asignado.

Esta forma específica que cobra la manzana de ensanche en esta zona Sur de Madrid no está generalizada, sino que tiene su localización concreta. Se trata del sector más influenciado por la vía del ferrocarril que une las estaciones de Atocha y del Norte. Esta vía constituye, junto con las estaciones que enlaza, el condicionante fundamental que ha marcado, históricamente, el carácter industrial y obrero de esta parte de la ciudad.

La estación de Atocha comienza a funcionar en 1851, mientras la del Norte lo hace ocho años después, en 1859. Problemas derivados de la posibilidad de potenciar una estación central en Madrid fueron los que condicionaron la construcción de una “vía de contorno”. Esta vía partía de la estación del Norte, pasaba debajo del Campo del Moro, los jardines del Palacio Real, y seguía las rondas, atravesando el ensanche Sur, hasta llegar a la estación de Atocha. De esta forma, se sustituía la posibilidad de una estación central por la real comunicación entre las diversas estaciones que, en tal sentido, se construyesen. Esta “vía de contorno” se proyecta en 1857, reuniendo, en su recorrido, otras estaciones que fueron construidas a posteriori, como es el caso de la estación de Delicias, puesta en funcionamiento en 1880 como cabecera de línea de la Compañía de Madrid a Cáceres y Portugal; la estación de Imperial, aparecida en 1881, vinculada con la Compañía del Norte, y destinada a mercancías; y la estación de Peñuelas, aparecida en 1908, con iguales características que la de Imperial.

Se van creando, por tanto, las condiciones para que se lleve a cabo un proceso de ocupación espacial que se va a caracterizar por dos hechos fundamentales. Por la paulatina localización de actividades industriales, y por aquellas otras de índole residencial, sobre todo, de viviendas obreras, identificadas, en un primer momento, en el arrabal de Peñuelas³³⁹. Este arrabal, en efecto, en su calidad de “espacio de la pobreza”, en su primera versión socio-espacial, va a aglutinar

338 Ver A. Álvarez Mora, P. Palomar Elvira y J. M. Sánchez Ródenas, “Desarrollo Histórico de la zona Sur de Madrid”, en I. Aguilar, P. Navascués, A. Álvarez Mora y otros, *Las Estaciones Ferroviarias de Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad*, Madrid, COAM, 1980.

339 Ver M. Reig Sáenz e I. Argerich, *Las Peñuelas*, Madrid, Espasa-Calpe, 1979.

asentamientos obreros y las primeras instalaciones industriales en Madrid. Y todo ello, no lo olvidemos, en un sector que fue requerido, e incluido, en el primer proyecto de ensanche para ser objeto de apropiación por actividades y clases sociales muy diferentes de aquellas otras que, al final, ocuparon el ensanche propiamente dicho.

Con respecto a la actividad industrial, fue la Fábrica del Gas la que destacó como la de más importancia. Téngase en cuenta que Madrid se presentaba, por entonces, como un lugar destacado de consumo, necesitando de la citada industria para hacer posible el alumbrado de sus calles. Dicho alumbrado comenzó a ensayarse hacia 1832, generalizándose a partir de 1847. La Sociedad del Gas se constituyó en 1846, recayendo su adjudicación al Crédito Mobiliario Español³⁴⁰, la misma entidad a la que, también, le fue adjudicada la Línea de los Ferrocarriles del Norte.

Observamos, por tanto, que la implantación de la industria más importante que se localizó en el ensanche Sur de Madrid no es independiente de la instalación, en el mismo lugar, de la actividad ferroviaria. Uno de los objetivos fundamentales de la citada compañía ferroviaria, aparte del transporte de viajeros, era hacer llegar a Madrid grandes cantidades de carbón para alimentar sus locomotoras pero, sobre todo, para abastecer a la Compañía del Gas, la cual, como decimos, estaba en manos de la misma empresa adjudicataria, es decir, del Crédito Mobiliario de España. Como nos apunta Tedde de Lorca, “...sin duda, y a pesar de las expectativas, más a largo plazo, de conectar el ferrocarril con una industria potencial, Norte se preocupaba más inmediato por el abastecimiento a Madrid, en el capítulo de combustible para alumbrado, y en otros órdenes. Los 300.000 habitantes de la capital española representaban un mercado interesante. Norte confiaba en una futura industria madrileña, gracias a la movilización de factores productivos por los ferrocarriles”³⁴¹.

En paralelo a la implantación de estas industrias comienza a desarrollarse, decimos, el citado arrabal de Peñuelas como asentamiento obrero. Este arrabal protagonizó, en sus orígenes, a diferencia del que se situaba al norte del Casco Urbano, el de Chamberí, un desarrollo “espontáneo”, no obedeciendo a ningún tipo de plan establecido, comportándose como un “asentamiento irregular”. En origen eran una serie de construcciones que se apoyaban en aquellas avenidas arboladas, paseos de recreo, que conformaron el sistema infraestructural dieciochesco que se materializó en tiempos de Carlos III. En concreto, las edificaciones de este arrabal aprovechaban uno de dichos paseos, el que coincide, actualmente, con la calle de Embajadores, para alinear las casas allí levantadas. Este primer desarrollo marginal fue sometido, años más tarde, a proyectos de alineaciones y rasantes, lo que tuvo lugar a partir de 1869, una vez que ya estaba aprobado el ensanche de Madrid³⁴².

340 Sucursal española del Crédit Mobilier de los hermanos Pereire.

341 P. Tedde de Lorca, “Las Compañías Ferroviarias de España 1855-1935”, en M. Artola, *Los Ferrocarriles en España* (Tomo II), Madrid, Banco de España, 1978.

342 Ver A. Fernández de los Ríos, *Guía de Madrid...*, cit.

Observamos, por tanto, una relación muy estrecha entre la implantación del ferrocarril en Madrid, la adjudicación del mismo al Crédito Mobiliario Español y el primer proceso de industrialización vivido por esta ciudad. Acontecimientos, todos ellos, y esto es lo que más nos interesa destacar, que asumieron, como espacio donde asentarse, del que tomar posesión, para hacer realidad esa interdependencia entre espacio-industria-residencia obrera, al casi no-nato, aunque sí proyectado, ensanche de Madrid. Triple relación, ferrocarril-entidades financieras-industrialización, que cobra un sentido mucho más claro, en este caso que tratamos, por cuanto para el Crédito Mobiliario Español, como nos dice Tedde de Lorca, “...de todos los motivos que han inclinado a los administradores de la Sociedad General a dar preferencia a los Caminos del Norte de España, cuando podían dirigirse a otras partes, el más decisivo era la abundancia del combustible mineral del Norte”³⁴³. Esta vompañía, en efecto, se hizo, a su vez, con las concesiones carboníferas de Barruelo y Valderrueda, al norte de la provincia de Palencia.

La apropiación, por parte de la industria, del sector Sur del ensanche de Madrid no es consecuencia, únicamente, de las estaciones ferroviarias allí localizadas, sino de la idea que surgió para vincularlas, mediante un “ferrocarril de contorno”, cuyo recorrido atravesaba dicha zona, conviviendo, en un único espacio, infraestructuras ferroviarias y residencias urbanas, proporcionándoles a estas el carácter inequívoco de “viviendas obreras”. Fue este “ferrocarril de contorno”, en efecto, el que auspició el desarrollo industrial de la zona. Valga de ejemplo el documento que hace referencia al “Proyecto de una vía de apartadero pedida en el kilómetro 4 por D. Manuel María de Santa Ana, para el servicio de su fábrica de papel”³⁴⁴. En dicho documento aparecen claramente expresados los términos establecidos para llevar a cabo estas concesiones por parte de la Compañía del Norte, propietaria de dicho “ferrocarril de contorno”. En su memoria, se expresa el deseo de los propietarios de un periódico, denominado *La Correspondencia de España*, de instalar, en el kilómetro citado, una vía de apartadero que proporcione servicio a la fábrica de papel que piensan localizar en dicho lugar. En esa misma memoria se hace referencia a una fábrica de harinas, llamada de Santa Cecilia, que ya estaba construida junto al “ferrocarril de contorno”, y con el que mantenía una conexión directa.

El proyecto del ensanche, por lo tanto, protagonizó toda una serie de modificaciones que, al final, no constituyeron tanto un agravio a sus concepciones de partida como la constatación de su verdadero sentido, es decir, la de contemplarse como una propuesta encaminada a ofrecer un universo inmobiliario de largo alcance. Es así como pensamos que los requerimientos que se exigen en sus determinaciones originales, desde el proyecto, como los tipos de manzanas, las ordenanzas que las asisten, los intentos de una “zonificación” que

343 Extraído de la memoria del Crédito Mobiliario, de 16 de mayo de 1860. Citado por P. Tedde de Lorca, *op. cit.*

344 Archivo de la Administración Central, Sección Obras Públicas, Leg. 8662, 1878.

“ordene” sus contenidos funcionales, etc., no son más que unas orientaciones que no comprometen a nada.

Los objetivos que animan la puesta en marcha de los ensanches son otros muy distintos, de entre los que destacamos la voluntad por reconvertir un suelo rústico en origen, lo que no quiere decir que carezca de una memoria espacial histórica precisa, para disponer de él, no tanto para ser objeto de construcción de forma inmediata, como para mantenerlo como “reserva”, mientras otras partes de la ciudad se someten a operaciones inmobiliarias de toda índole. De esta forma, el espacio del ensanche “espera”, lo que le hace ganar en centralidad, fortaleciendo, al mismo tiempo, la que ostenta la ciudad histórica. De ahí que no resulten nada anómalas las continuas modificaciones a las que se someten los proyectos de ensanche, ya sea desde sus propias ordenanzas, o desde determinaciones urbanísticas concretas, o desde las imposiciones que ejercen los propietarios del suelo. Bien entendido que ambas acciones, las que se impulsan desde el plan, o las que provienen del ejercicio del derecho de propiedad, no son ajenas a lo que de específico tienen los ensanches de población. La ciudad del capital queda inaugurada a la luz de estas propuestas.

El ensanche en su variante como “reserva espacial en espera”, como impulsor de “centralidades” y “marginación”

Quizá, lo más significativo de estos proyectos de ensanche sean las consecuencias que se derivan de su puesta en marcha, más que aquello que impulsan desde sus propias determinaciones urbanísticas. Disponer de una gran extensión de terreno apto para ser edificado, aunque no de forma inmediata, crea un cúmulo de expectativas que convierten dichos terrenos en un “capital en suelo” antes de que se realicen, en base a los mismos, los beneficios esperados. Es lo que nos apunta Paul Vieille cuando argumenta que *“...los capitalistas entran en concurrencia por la explotación de la utilidad potencial del suelo. Los que detentan mejores emplazamientos o que ponen mejor en valor el emplazamiento que poseen obtienen una ventaja más grande. La principal actividad del emprendedor de la tierra es especular sobre la transformación urbana. El valor de mercancía que él atribuye hoy al suelo está fundado sobre el cálculo del valor capitalizado de las rentas futuras. Anticipándose sobre el devenir de la sociedad, el emprendedor de la tierra aparece como el verdadero creador del valor y el agente de las transformaciones urbanas. Él actualiza, a la vez, rentas futuras y devenir urbano”*³⁴⁵. Esto es, precisamente, lo que sucede con los ensanches de población, el papel que ejercen al contemplarse como una “bolsa” de suelo, un “mercado de valores” del que disponen los propietarios para impulsar operaciones, tanto en el marco espacial del mismo ensanche, como permitiendo aquellas otras que puedan emprenderse fuera de sus límites. Probablemente, se impulsan más estas últimas acciones, ya que con ello se fortalecen los “valores” de sus terrenos, al

345 Paul Vieille, *Marché des terrains et société urbaine. Recherche sur la ville de Tehran*, París, Anthropos, 1970.

ganar cierta centralidad como consecuencia de la urbanización de aquellos otros que se encuentran más allá del mismo. También, mediante operaciones más acá del ensanche, en los bordes de la ciudad histórica, con lo que se fortalece la centralidad de esta última, favoreciendo, con ello, la calidad de los procesos de producción espacial que se emprendan en los suelos en espera que se retienen en el ensanche.

Los bordes de la ciudad histórica como espacios dotados de centralidad, alternativos al ensanche

Se trata de plantear las consecuencias que se derivan de las expectativas que crea el proyecto del ensanche. Con anterioridad a la consolidación material de dicho proyecto, estando ya aprobadas las expectativas de ocupación espacial que se auguraban, se llevaron a cabo operaciones inmobiliarias, a manera de grandes lotificaciones, que supusieron, por entonces, incorporar suelo a la ciudad de Madrid en detrimento, o en beneficio, del ya incorporado vía proyecto de ensanche. Es el caso del barrio del Retiro, de la Montaña del Príncipe Pío, o de los bordes exteriores del casco histórico, barrios de Dos de Mayo y Santa Bárbara. Entre ellas, vamos a prestar especial atención a las que se localizan en los bordes del casco urbano, es decir, aquellas que, aunque integradas, en cierta manera, en ámbitos espaciales tradicionales, mantienen una relación muy estrecha con el espacio proyectado para ser ocupado por la estructura del ensanche. Estas operaciones se llevaron a cabo antes de la aparición de las primeras periferias urbanas, aquellos asentamientos que localizarán más allá de los límites del ensanche.

Operaciones que no hay que entenderlas tanto como una derivación, o consecuencia, del proyecto del ensanche, como producción de un espacio social que entra en contradicción con la “calidad” del ensanche, sino como la recreación del mismo en los vacíos que aún restan en la ciudad histórica. De ahí las altas calidades de la operaciones así emprendidas.

Una de las primeras consecuencias que se derivan de la puesta en marcha del ensanche, en efecto, se decantan por la reproducción de un espacio social a partir de ámbitos geográficos localizados fuera del alcance territorial del ensanche. La paradoja que de ello resulta es que se proyecta un ensanche en paralelo a la puesta en marcha de procesos de producción de suelo fuera del mismo. Se “reproduce ensanche” fuera de lo establecido, a pesar de que se dispone de un gran espacio, el que representa el ensanche, para que asuma su condición de espacio social burgués. Dicha condición se vuelve a plantear al margen del mismo.

Por eso, podemos plantear que, a pesar de concebirse el ensanche como un ámbito espacial dotado de cierta diversidad social, planteándose, al menos en teoría, como un universo en el que tenían cabida todos y cada uno de los grupos sociales, sin contar los más necesitados, que optaron por la ciudad de Madrid como su lugar de residencia, a pesar de ello, decimos, no se cumplieron, en realidad, dichos objetivos. El ensanche, queremos decir, no dejó de ser, desde

sus inicios, un lugar exclusivo y excluyente, cerrando sus puertas a todo aquel que no pudiese, o no estuviese dispuesto, a desembolsar los gastos que se derivaban del uso de las viviendas allí construidas. Aquella segregación socio-espacial que propuso Castro en el anteproyecto del ensanche desvelaba una manera de organizar una sociedad en la que, hipotéticamente, cabían todos, aunque dotados de oportunidades diferentes, ocupando, cada uno de esos componentes humanos, el lugar que les correspondía, sin mezclas indeseables. El ensanche, en este sentido, se configura como un espacio social burgués, donde se observan, eso sí, todo tipo de “presencias” sociales. Unas, propiamente burguesas, expresando apropiaciones de clase precisas, contundentes, ocupando las mejores viviendas, y dentro de estas, los pisos principales. Otras, a las que se les permite una proximidad controlada que roza la servidumbre. Situación contradictoria, no cabe ninguna duda de ello, que hace de la calle el lugar de encuentro de todos, aunque, también, en estos casos, la “buena educación”, los “buenos modales”, revelen esa situación de dependencia, la que llevan sobre sus espaldas aquellos a quienes se les permite esta proximidad con respecto a los que la “ordenan”.

El ensanche se configuraba, al menos estos eran sus presupuestos de partida, como un espacio central, es decir, dotado de servicios, aquellos que cubrían el nuevo universo burgués. En este sentido, se puede decir que está concebido como una alternativa al centro tradicional, y ello, desde el punto de vista de su concepción como espacio residencial. La burguesía abandona el centro como hábitat propio, hasta entonces, pero no lo abandona a su suerte, ya que, sin perder esa condición de centro, lo somete a otras reglas más próximas a los nuevos postulados económicos con los que está comprometida. Pero se trata de una centralidad que tardará años en fructificar, ya que estamos hablando de una categoría urbana que se gesta tras largos periodos históricos, producto de un ir y venir de luchas y reveses que conforman la conciencia de un lugar. Por esta razón, la centralidad que se procura al ensanche, inicialmente proyectada, no encuentra fácilmente su camino, teniéndose que recurrir, en ocasiones, a procesos paralelos para reencontrarse con ella, aunque, para ello, se tengan que poner en marcha otros procedimientos que impliquen una nueva mirada al centro que ha sido abandonado.

Tres ejemplos nos van a servir de referencia para argumentar la última cuestión que planteamos. Se trata de los procesos de ocupación del suelo, instrumentados bajo el impulso de nuevas parcelaciones, localizadas en específicos bordes del casco urbano de Madrid, y formuladas, todas ellas, durante la segunda mitad del siglo XIX, cuando el ensanche ya estaba aprobado y puesto en marcha su proceso de construcción. Parcelaciones en bordes que no están identificados con lugares residenciales concretos, propiamente dichos, y cuya expresión espacial los puede asimilar con ámbitos, en cierto sentido, “vacíos”, lo que no implica que estén ausentes de una “memoria histórica”. Parcelaciones, también, implementadas en ámbitos urbanos de recreo, como ciertos parques reales. O, simplemente, aquellas otras procedentes de parte del patrimonio desamortizado, y del que restan, tan sólo, las huellas de su demolición. Lo que tienen todos en común

es que se encuentran, aunque en sus bordes, en el casco urbano de la ciudad. Lo que los diferencia es su distinta localización en dichos bordes, lo que va a condicionar la operación emprendida en cada caso, ofreciendo, en este sentido, una diversidad de opciones de clase.

Resulta esclarecedor, por otro lado, cómo el ensanche, el proceso de su construcción real, escapa, al menos en sus inicios, hacia más allá de sus límites, buscando, quizá, la centralidad que no consigue atrapar en un primer momento, para lo cual se recurren a nuevas parcelaciones vinculadas con ámbitos centrales existentes, o aquellas otras que se divisan más allá de sus límites, en la nueva periferia obrera. Y, en medio de todo ello, el espectáculo del ensanche sobre el que no pesa ninguna prisa para ser materializado, permaneciendo en espera, reteniéndose su suelo hasta que adquiera la centralidad deseada.

Los terrenos del ex-convento de Santa Bárbara y su reconversión en un espacio residencial central

El primer caso a comentar hace referencia al desarrollo de un proceso encaminado a la construcción de un complejo residencial en los terrenos del ex-convento de Santa Bárbara, situado junto a la glorietta de Alonso Martínez, en el borde del casco urbano que asoma, en su vertiente Norte, a los bulevares que siguen la huella de la antigua cerca de Madrid. En dicho lugar se encontraba el antiguo convento de Santa Bárbara, sobre el que recayó, como en tantos otros, el decreto de desamortización, lo que permitió que se hiciese con dicha propiedad la familia Bonaplata³⁴⁶.

En un primer momento, cuando aún estaba en actividad la fundición que se puso en marcha en el ex-convento, por parte de la familia Bonaplata, se propuso, por parte de este primer propietario, tras su desamortización, un proyecto de alineaciones, lo que sucedió hacia 1852, siendo sancionado, definitivamente, por una Real Orden de 1853. Esta aprobación, sin embargo, estaba condicionada a la aceptación, por parte de la propiedad, del trazado, formando parte de la parcelación emprendida unas nuevas calles, lo que obligaba a dicha propiedad a ceder parte de los terrenos para hacer realidad las mismas. Se trataba de una cesión gratuita, sin derecho a indemnización, al menos así se interpretaba en aquellos momentos. Y se interpretaba así, por cuanto, y este fue el dictamen al respecto, la propiedad se beneficiaría de las ventajas derivadas de dichas aperturas viarias³⁴⁷.

346 El convento fue fundado en 1606. Tras la desamortización fue adjudicado, por subasta pública, a José Bonaplata, industrial catalán que introdujo la máquina de vapor en España. En dicho ex-convento, montó, en 1839, una fundición de hierro. En 1861 fue vendido, procediéndose, poco después, a su demolición. Dicha venta recayó sobre la Sociedad de Crédito Mobiliario, quien construyó edificios de viviendas.

347 Con fecha de 5 de agosto de 1853, la Junta Consultiva de Policía Urbana de Madrid elabora unas bases para la alineación de calles. En dichas bases se decía que “...si justo parece indemnizar al propietario particular por el terreno que cede para el uso público, no lo es menos contener esta consideración dentro de sus límites naturales, atendiendo a que también hay un derecho de propiedad en el ente moral que indemnizará, y que a veces la pérdida de unos pies de terreno hace adquirir a una finca, mediante el ensanche de una calle, la apertura de otra, la formulación de una plaza,

Esta cuestión de las cesiones gratuitas de viales es uno de los temas más interesantes que comienzan a ser considerados en el marco de los primeros intentos por dotar a la práctica urbanística de un cuerpo legislativo específico en la materia. Se trataba de establecer las obligaciones y los derechos de los propietarios a la hora de proceder a la incorporación, en general, de suelo al proceso de construcción de la ciudad, ya fuese mediante reformas interiores o de extensiones, ensanches, programados a tal efecto. Dichas incorporaciones de suelo implicaban, ante todo, la necesidad de articularlas en base a un sistema infraestructural, por mínimo que fuese, que permitiese los accesos imprescindibles al nuevo complejo espacial proyectado. Infraestructuras que resultaban de la cesión de parte de las superficies de suelo implicadas en tales operaciones. El problema que se planteaba es si dichas cesiones tenían que ser gratuitas, o producto de un proceso de expropiación, alegando razones de utilidad pública, lo que implicaría la indemnización correspondiente a los propietarios afectados.

En un primer momento, los propietarios reivindicaban una indemnización, mejor dicho, una cantidad por lo que ellos consideraban la venta de parte de sus propiedades, ya que el suelo necesario para conformar ese sistema infraestructural, las nuevas calles, se sustraía de su propiedad. Los legisladores, por su parte, y hay que decir que los más progresistas, apostaban, con decisión, por considerar que dicha cesión de viales fuese de carácter gratuito, y que los propietarios la asumiesen como una obligación.

El plano de alineaciones aprobado en 1853 quedó paralizado hasta 1862, año en el que aparece, como nuevo propietario de dichos terrenos, la Sociedad denominada Crédito Mobiliario, versión española del *Crédit Mobilier*³⁴⁸ de París. Ya hemos comentado, para el caso de París, la importancia que adquirió esta entidad financiera en las transformaciones a las que fue sometida esta ciudad bajo la Prefectura de Haussmann, y cómo se alzó no sólo asumiendo intereses franceses, sino que extendió sus operaciones más allá de Francia, implicándose, y creando, empresas de su mismo perfil en España. Se trata, en suma, de una de las primeras entidades financieras de carácter multinacional. Resulta interesante resaltar, por otro lado, cómo esta empresa multinacional, y dado su carácter eminentemente financiero, desarrolló, también, sus negocios en España en el sector inmobiliario, tal y como se había iniciado en París. Y si sus implicaciones

etc., un valor muy superior al que tenía antes de sufrir aquella desmembración". Ver Martín Bassols Coma, *Génesis y Evolución del Derecho Urbanístico Español (1812-1956)* (Cap. "Prescripciones sobre el sistema general de alineaciones de las poblaciones. Las Bases propuestas por la Junta Consultiva de Policía Urbana (1853) y su significación desde el punto de vista urbanístico"), Madrid, Montecorvo, 1973.

348 La *Société Générale de Crédit Mobilier* fue creada por los hermanos Pereire en 1852, extendiendo su influencia por España, donde, en 1856, le fue concedida la explotación del Ferrocarril del Norte, a la que añadieron otras empresas, como la industria del Gas de Madrid, minas del carbón al norte de la provincia de Palencia, incluso, actividades inmobiliarias en el ensanche de Madrid, siguiendo el modelo que ya habían desarrollado, en París, bajo la Prefectura de Haussmann. Ver P. Tedde de Lorca, "Las Compañías Ferroviarias de España 1855-1935", en M. Artola, *Los Ferrocarriles en España* (Tomo II), Madrid, Banco de España, 1978; y A. Álvarez Mora, "Desarrollo histórico de la zona sur de Madrid", en *Las Estaciones Ferroviarias en Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad*, Madrid, COAM, 1980.

inmobiliarias parisinas adoptaron un perfil muy acorde con las exigencias de Napoleón y Haussmann, es decir, contribuyendo a la construcción de los productos inmobiliarios de más alta calidad, no menos fue su protagonismo en Madrid. También hemos visto actuar a esta entidad financiera en el ensanche de Madrid, desarrollando operaciones urbanísticas de calidad³⁴⁹.

Esta sociedad solicita, en 1862, la “tira de cuerdas”, alineación, del terreno de su propiedad, para proceder a la verificación, y formalización final, del correspondiente plano de alineaciones. Es el representante de esta sociedad, D. Ignacio Olea, quien procede a esta petición, “...*estando ya dispuesto de Real Orden que se permita a esta Compañía edificar en el terreno de su propiedad que ocupa el ex-convento de Santa Bárbara, con arreglo a la alineación aprobada... suplica que se realice la tira de cuerdas con la mayor brevedad posible...*”³⁵⁰.

Sin embargo, antes de definir esta “tira de cuerdas” se necesitaba, era preceptivo, el informe de la Junta Consultiva, dado que el terreno de su propiedad se encontraba, como hemos anotado, en el borde Norte del casco urbano, por tanto, limítrofe con el ensanche, ya aprobado por aquellos años. Dicho informe era necesario, ya que tenían que quedar muy claras y precisas las conexiones de estos terrenos de Santa Bárbara con los de ensanche, asegurando, de este modo, la “calidad inmobiliaria” a uno y otro lado del mismo y, con ello, la centralidad de la que gozaban.

Fue el propio Carlos María Castro, autor del proyecto del ensanche, quien se hizo cargo de la elaboración de dicho plano de alineaciones, el cual se aprobó ese mismo año de 1862, aunque acordado por Real Orden de 27 de julio de 1864³⁵¹. A la vista del plano conformado a tal efecto, Castro argumentaba que las calles allí trazadas, las que seguían una dirección Este-Oeste, no eran necesarias para el tráfico, ya que dicho terreno, al estar situado en el borde Norte del casco urbano, justo al Sur del ensanche, las calles que lo comunicaba con éste seguían la dirección Norte-Sur, y era a estas a las que había que darles prioridad como elementos de comunicación viaria. Estos matices eran más importantes de lo que pueden parecer a primera vista, ya que, según Castro, si las calles no tenían una función claramente definida como tal, como portadoras de un tráfico necesario, se podía eludir la indemnización por haber sido desagregadas de la propiedad para formar parte del nuevo sistema viario. Y ello era así porque sólo era indemnizado

349 El Crédito Mobiliario fue una entidad que emprendió diversas actuaciones inmobiliarias en el ensanche de Madrid. Es el caso por ejemplo, de los “Terrenos de la antigua Plaza de Toros”, para los cuales solicita en 1874, la “tira de cuerdas”, en cuyo informe, emitido por el arquitecto municipal, Alejo Gómez, se dice que “...*en cumplimiento de lo dispuesto por S.E. y teniendo en cuenta el plano oficial aprobado para el Ensanche de esta capital, por R.O. de 19 de julio de 1860, he procedido a marcar las alineaciones que deberán observar las construcciones que por cuenta de la Sociedad General del Crédito Mobiliario Español lleguen a ejecutarse en los terrenos de su propiedad denominados de la antigua Plaza de Toros... debiendo advertir que estas alineaciones de la Sociedad del Crédito Mobiliario Español no toma terrenos para sus solares, ni los cede para la vía pública, por haberlos adquirido libres de calles*”. Ver, “Terrenos de la Antigua Plaza de Toros. Crédito Mobiliario”, Archivo de la Villa de Madrid, expediente 5-144-42, 1874.

350 “Terrenos del ex-convento de Santa Bárbara”, Archivo de la Villa de Madrid, expediente 9-165-1, 1865-66.

351 Ver documento citado más arriba.

el propietario cuando el suelo desagregado pasaba a formar parte de vías cuyo trazado había sido decidido por la Administración, no por los propietarios. En este caso, las vías que la Administración había establecido como necesarias eran aquellas que hacían posible la comunicación del nuevo trazado con el del ensanche. El resto de las calles no cumplía este precepto, considerándose que lo que decidían los propietarios, con respecto al trazado de otras calles que la Administración no creía necesarias, sólo beneficiaba a aquellos, lo cual eximía a esta de proceder a las indemnizaciones que se pudiesen exigir.

Aspectos legales que dejan muy claro, en el documento citado, los representantes administrativos del Crédito Mobiliario, estableciendo que *“... solicitan al Ministro de la Gobernación que dé conocimiento al Ayuntamiento de que éste debe abonar siempre a los propietarios de las calles que se abran por acuerdo suyo para comodidad del tránsito público y que sólo se deberán ceder gratuitamente los terrenos de las calles con la autorización oportuna, pero conviniendo a sus intereses”*.

Es en 1864 cuando se aprueba el nuevo plano de alienaciones, con los accesos bien definidos que comunicaban el conjunto proyectado con el ensanche. A partir de aquí, la Sociedad Crédito Mobiliario solicita, con claridad, cuales son las calles que, en el plan de alineaciones, han sido impuestas por la Administración, para saber a qué indemnizaciones tenía derecho. Dicha sociedad, en efecto, se dirige a la Administración en estos términos: *“...por consulta del Consejo de Estado se ha establecido, por regla general, que los terrenos de las calles que se abran para la vía pública por comodidad de los propietarios, se cedan gratuitamente por estos a la Villa, pero que los terrenos de las nuevas calles que se abran por comodidad del vecindario, por virtud de las alineaciones que acuerde el Ayuntamiento, con aprobación superior, para la facilidad de la vía pública, se abonen por la Municipalidad”*³⁵².

Al solicitar el Crédito Mobiliario la definición de las nuevas alineaciones, las aprobadas en 1864, mostró su desacuerdo por la cuantía de las indemnizaciones, a las cuales, a su parecer, tenía derecho como consecuencia del terreno que se le había expropiado para pasar a formar parte de las vías que la Administración estimaba necesarias. De todas maneras, este punto se sigue discutiendo, todavía, en 1865, alegándose, por algunos componentes de la comisión dictaminadora, que, según la Real Orden de 1853³⁵³, se autorizó la subdivisión de los terrenos del antiguo convento a condición de que su dueño, por entonces la familia Bonaplata, cediese la parte de su propiedad que se incorporaría a la vía pública, considerando que dichas vías generarían beneficios a sus poseedores.

La ausencia de un cuerpo legislativo en esta materia, de una legislación clara en cuestiones de urbanismo, como, por otra parte, era lógico, en unos momentos en los que se estaba gestando esta disciplina, implicaba el desarrollo inagotable de toda esta serie de discusiones jurídicas. Al final de todo, y por lo que se refiere a este caso, se pagaron las indemnizaciones que solicitaba el Crédito Mobiliario,

352 Documento citado más arriba.

353 Ya citada.

procediéndose a la construcción de viviendas en el lugar que fue ocupado por la antiguo convento de Santa Bárbara.

Los terrenos de Monteleón

Otro hecho que supuso la realización de una concreta práctica urbanística encaminada a completar los bordes del casco urbano, recreando en dichas operaciones ciertas dosis de centralidad, al apoyarse, en régimen de continuidad, en aquella que desplegaba el centro de la ciudad, es aquel que supuso la “Urbanización de los terrenos ocupados por el antiguo palacio de la familia Monteleón”. De nuevo, nos encontramos con la posibilidad de poner en valor un borde del casco urbano de Madrid, en la medida en que se localizaba en estrecha relación con el ensanche, y con el que puede mantener conexiones claras, encauzando hacia este la centralidad de la que goza aquel, por su integración en el espacio tradicional que la genera, y privilegiándose de las ventajas que operaciones semejantes le permiten.

Dicho cuartel fue, en origen, el Palacio de los Monteleón³⁵⁴, construido en el siglo XVII, para convertirse, en los primeros años del XIX, en el citado cuartel, célebre por el papel que jugó en la defensa de Madrid frente a los franceses. Tras estos acontecimientos pasó a ser propiedad del industrial catalán José Sanfont, quien montó en dicho edificio una fundición donde se fabricaban máquinas de vapor, las primeras que se hacen en España. Recordemos que el industrial catalán, afincado en Madrid, Señor Bonaplata, hizo lo mismo en Santa Bárbara.

Hacia 1868, sin embargo, aparece un tal Menéndez Cuesta, como propietario que se propone construir en la zona del antiguo cuartel, presentando una solicitud en la que dice que “...*habiendo determinado enajenar el sitio que comprende esta finca, por secciones o solares divididos por manzanas combinadas con las que forman las de las calles adyacentes, fronterizas al perímetro de su limitación*”³⁵⁵. Documento en el que se expone una distribución, en manzanas, de la Posesión de Monteleón, donde aparece el escrito citado, que sirve de “*petición de licencia para las nuevas calles que se desean formar...*”.

Esta petición fue informada por el arquitecto Wenceslao Gaviña quien, aparte de alabar los valores del antiguo Palacio de Monteleón, hace referencia a una carta del propietario que solicita la citada licencia, y en la que propone un procedimiento para hacer posible la materialización del sistema infraestructural necesario. Con respecto a lo cual, el Señor Menéndez Cuesta se compromete a “...*ceder gratuitamente la superficie de ocupan las calles y plazuelas proyectadas a la Villa de Madrid, incluso la parte del terreno que se considere necesaria por el testero de la Posesión, para ensanche del Paseo de Ronda, pero se le han de hacer los desmontes y rellenos, las aceras, empedrados, alcantarillados y alumbrados*”.

354 Construido en 1680, cuyos propietarios eran los marqueses del Valle, duques de Monteleón y Terranova, al parecer, nietos de Hernán Cortés. Destruído en un incendio en 1723. Godoy instaló allí su palacio de artillería, destruido por los franceses en 1802.

355 “Distribución de manzanas y calles de la posesión de D. Antonio Menéndez Cuesta, llamada de Monteleón”, Archivo de la Villa de Madrid, expediente 8-102-6, 1868.

que tienen todas las vías públicas de Madrid...³⁵⁶. El Ayuntamiento accede a las peticiones del propietario, matizando que con "...respecto a las alcantarillas que necesite aquel barrio se procurará activar su construcción...". El propietario, por su parte, insiste en cuestiones como que "...cede el arco de entrada a la posesión de Montealeón... bajo la condición de que le dejen colocar una placa donde conste que él cede los terrenos mientras se conserve dicho monumento... pero si ese monumento se derriba, deben abonarle a él o a sus herederos el valor de los terrenos³⁵⁷.

En este proceso de parcelación, por tanto, volvemos a encontrarnos con problemas de gestión relativos a la manera de abordar los derechos y obligaciones de los propietarios con respecto a las cesiones o indemnizaciones a recibir por el suelo a ocupar por el nuevo viario. Nos encontramos, en suma, con otra modalidad de gestión. Se trata de proceder a pactos, o acuerdos concretos, con el Ayuntamiento, a falta de una ley específica al respecto, de cara a hacer realidad la construcción de unas calles que proporcionasen viabilidad a la parcelación proyectada. Por lo que se refiere a estos terrenos, como se deduce del documento citado, su último propietario, Señor Menéndez Cuesta, se comprometía a ceder, gratuitamente, la superficie de terreno necesario para ser ocupado por las calles de nueva creación, así como aquellos otros que permitirían el trazado de su Plaza Central, la actual Plaza del Dos de Mayo. Todo ello, a cambio, y aquí está la novedad del nuevo "pacto", de que el Ayuntamiento se hiciese cargo de los "gastos de urbanización", es decir, de los desmontes, alcantarillado, aceras, pavimentos, etc., en una palabra, de la construcción real del sistema de infraestructuras necesario. El propietario pone la "propiedad", el Ayuntamiento la "ciudad". Un "capital en suelo" es la moneda de cambio para que la comunidad proporcione aquello que aquel no puede crear, es decir, la capacidad para vivir, la centralidad necesaria como expresión de un "derecho a la ciudad".

Segregación del parte del territorio identificado con el Parque del Retiro

La Real Posesión del Retiro, creada por Felipe IV en el siglo XVII, significó, en su época, el incremento del área urbana de la capital en casi el doble de su extensión. En dicho sector, el eje que articula el frente, hacia la ciudad de Madrid, del citado Parque Real, es el Paseo del Prado, el cual ejerció, en su calidad de salón urbano, como recorrido que reunía edificios y lugares tan significativos como el Jardín Botánico, el propio Museo de Ciencias Naturales, hoy Museo del Prado, y el Observatorio Astronómico.

Dicho parque, como decimos, pertenecía a la Corona, formaba parte del Patrimonio Real, lo que no impidió que la Reina Isabel II se desembarazase de parte del mismo, concretamente, la franja que asoma al Paseo del Prado, para venderla a la Administración correspondiente, quien dispondría de la misma

356 Documento citado.

357 El plano definitivo de distribución de las manzanas es de 1878, y está firmado por los funcionarios del Ayuntamiento Francisco Vera y José Asensio Berdiguer. Documento citado.

para emprender uno de los tantos procesos de producción residencial en los que estaba empeñado el Madrid de la segunda mitad del XIX. La Corona, una vez más, recordemos el episodio de la Montaña del Príncipe Pío, también, patrimonio de la Corona, se desprende de parte de sus propiedades para hacerlas recorrer los recónditos y oscuros caminos del mercado inmobiliario. Estamos hablando, en esta ocasión, no de un solar cualquiera, sino del suelo de un Parque Real, ya valioso en sí mismo, cuyo futuro como suelo edificable descansará en premisas que asegurarán una operación urbanística de calidad, como de calidad es el lugar al que se vincula, en origen, su “memoria histórica”.

Por Ley de 12 de mayo de 1865 se estableció el conjunto de bienes que formaban parte del Patrimonio de la Corona, procediéndose, a partir de dicha ley, a inventariar cuáles seguirían perteneciendo al Patrimonio Real, y cuales otros deberían ser enajenados, vendidos, en favor del Estado, con el objetivo de hacer operaciones económico-inmobiliarias que permitieran hacerse con fondos que descargasen a la Hacienda Pública de sus deudas.

En la *Gaceta de Madrid* del 18 de mayo de 1865 aparece, siguiendo dichas recomendaciones, un Parte Oficial, declarado por la Reina Isabel II, en el que se establece, entre otras cosas, que el Parque del Retiro es Patrimonio de la Corona, no obstante, “...se segregará, de dicho Patrimonio, la parte del Real Sitio del Buen-Retiro destinada a la vía pública y a nuevas construcciones, en los proyectos de mejora y embellecimiento, aprobados ya por la Administración general de la Real Casa y por el Ayuntamiento de Madrid”. Y es en ese mismo año de 1865 cuando se redacta el primer plan de ordenación de esta “franja” del Parque del Retiro, propuesto, conjuntamente, por el Ayuntamiento de Madrid y la Casa Real³⁵⁸. Se trata de un plan que sólo propone una parcelación de la franja segregada, sin más objetivo que dividirla en tantas manzanas como permitiese el terreno anexionado a la ciudad de Madrid, a su centro urbano.

Con la Revolución de 1868, y con la expulsión de la reina, se declaró extinguido el Patrimonio de la Corona, estableciéndose que “los bienes y derechos comprendidos bajo la anterior denominación y la de Real Casa, revierten en pleno dominio al Estado. Los bienes que se incorporan al Estado se declaran en estado de venta, a excepción de los que se destinan a uso y servicio del Rey; los que por su carácter histórico y artístico deban conservarse, y los que convenga conservar para el servicio del Estado”³⁵⁹. Ya se podía disponer, aún más, y con el peso de la ley, de ese fragmento del Parque del Retiro del que la reina, en su día, decidió desprenderse. Ya estaba en condiciones, por tanto, de ser urbanizado, es decir,

358 Se trata del *Ante-Proyecto de Distribución de Manzanas destinadas a la edificación en el Real Sitio de Buen Retiro, aprobado por el Ayuntamiento de Madrid y por la Administración General de la Real Casa y Patrimonio en febrero de 1865*, Lit. De J. Donon, Madrid, inv. 2460.

359 Decreto de 6 de noviembre de 1868, por el cual el Sitio del Buen Retiro se cede al Ayuntamiento de Madrid para que, sin disminución alguna, lo dedicase exclusivamente a recreo de los madrileños. Decreto de 14 de Octubre de 1868, publicado en la *Gaceta de Madrid* el 15 de octubre de 1868, con objeto de crear un Consejo nombrado por la Presidencia del Gobierno Provisional que se tenía que encargar de la conservación, custodia y administración de los bienes que constituyeron el Patrimonio de la Corona de España. Ley de 18 de Diciembre de 1869 de Extinción del Patrimonio de la Corona. Ver Pedro Belmonte Medina, *Historia Jurídica del Patrimonio de la Corona durante el Sexenio Revolucionario (1868/1874)*, 1999.

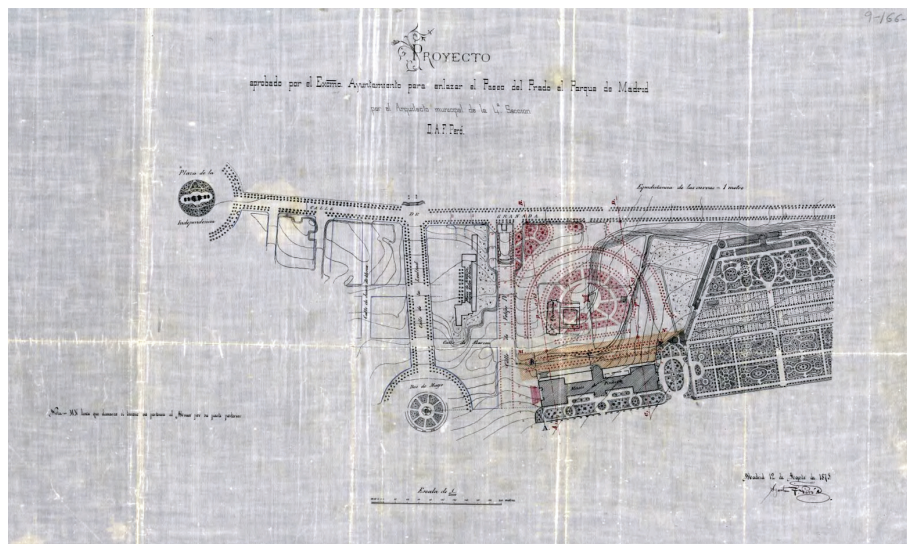
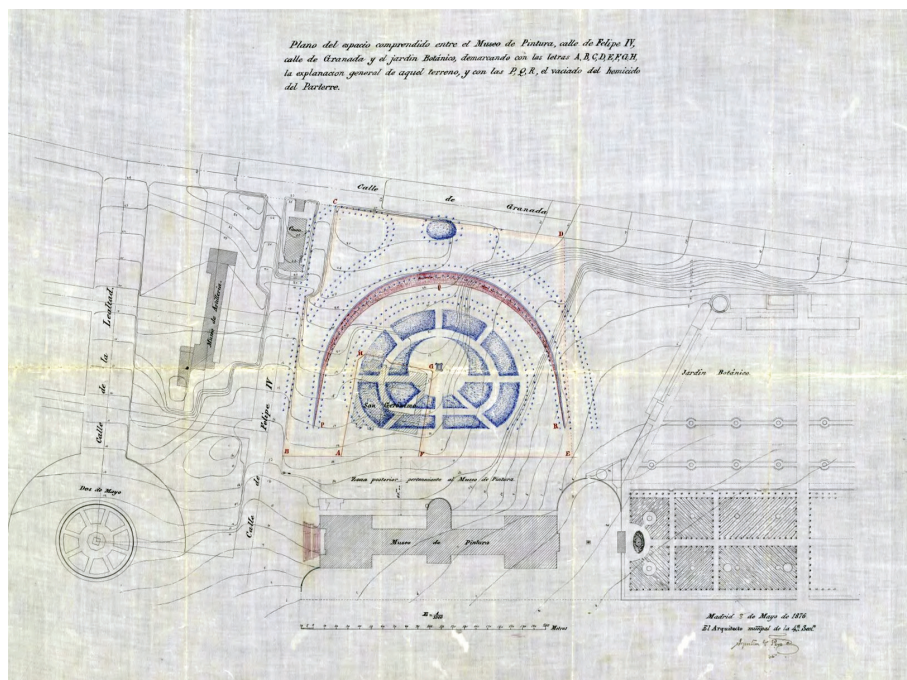


Figura 5.5. Lotificaciones del Retiro-Barrio Jerónimos (1875). Fuente: Ayuntamiento de Madrid.

de convertirse en un espacio urbano estratégico, de gran valor en la zona, quizá, más apropiada para acoger un elegante barrio residencial, con viviendas para la aristocracia y las clases burguesas de alta renta.

A partir de aquí, sin embargo, se van a ir sucediendo toda una serie de acontecimientos en los que vamos a ir observando una sucesión de modificaciones, referidas a este sector segregado del Retiro madrileño, que acabarán, después de un recorrido de casi diez años, asumiendo su destino como espacio residencial de altísima calidad. Primero será, el “Anteproyecto de distribución de manzanas destinadas a la edificación en el Real Sitio del Buen Retiro, propuesto por el Arquitecto municipal de la 4ª Sección, aprobado por el Ayuntamiento de Madrid en Septiembre de 1870, y con las pequeñas variantes introducidas por mutuo acuerdo entre el Ministerio de Hacienda y el Ayuntamiento de Madrid, en febrero de 1871”³⁶⁰, redactado por Agustín Felipe Peró, arquitecto del ensanche de Madrid, quien planteaba, en un informe al respecto, que “...el perímetro exterior del barrio esté limitado por jardines y que también los haya en las calles de mayor amplitud. También opina que las fachadas de la Plaza de la Lealtad deberían ser uniformes...”³⁶¹.

Más tarde, y según un extenso documento, en el que se va trazando el camino seguido por el devenir urbanístico de este sector del Parque del Retiro, se detalla, con profusión, la sucesión de modificaciones que se van introduciendo, desde la propuesta de un jardín, a manera de un “parterre semicircular”, que localizan entre la parte trasera del Museo y el Parque del Retiro, privilegiando el enlace Museo-Parque, hasta la vuelta a soluciones más próximas a la intensidad edificatoria originaria.

La primera de dichas propuestas, en efecto, hace referencia a un planteamiento que cambia, por completo, la idea de una simple parcelación por aquella otra que introduce elementos urbanos de alta calidad con el objetivo, quizá, de impulsar, aún más, la excepcionalidad del lugar. Estamos hablando del proyecto que se detalla en el “Plano y la Memoria Facultativa del Proyecto Municipal destinado a enlazar el Paseo del Prado al Parque de Madrid y aislar convenientemente el Museo Nacional de Pintura”³⁶². Los objetivos, por tanto, han cambiado rotundamente con respecto a los iniciales planteamientos. Hemos pasado de un simple “plano de alineaciones” a un proyecto para aislar el Museo Nacional de Pintura, de una propuesta de “alineaciones” que permitía “parcelar” un territorio, para venderlo y emprender un proceso de producción residencial, siempre de alta calidad, a una obra de “ornato y embellecimiento”. Bien entendido que este “enlace” a llevar a cabo, que permitía el aislamiento Museo-Parque, afectaba, tan sólo, a la mitad del sector, manteniéndose el resto como zona residencial, tal y como fue concebida en origen.

360 Expediente con motivo de las alineaciones comprendidas en el Nuevo Barrio del Buen Retiro, o sea la zona limitada por las calles de Alcalá, Alfonso XII, Pl. de Murillo y Salón del Prado. Expediente, 13-103-9, en relación con 9-122-2. Firmado por Agustín Peró, Arquitecto de la 4ª Sección del Ensanche, el 9 de marzo de 1870.

361 Ver Eduardo Blanco Oliva, “Otro punto de vista”, Madrid, Distrito 3 Retiro, 2017, en: <https://eblancooliva.com/2017/03/07/madrid-distrito-3-retiro/>

362 Se trata del “Expediente promovido con motivo del proyecto municipal destinado a enlazar el Paseo del Prado al Parque de Madrid y aislar convenientemente el Museo Nacional de Pinturas”, Ayuntamiento Constitucional de Madrid, Negociado de Obras, 9-166-2, 1875. El proyecto está firmado por el arquitecto municipal de la 4ª Sección, Sr. Peró.

En dicha memoria se dice que el primer proyecto que recayó sobre este sector, referido a la edificación promovida por la Casa Real en 1864, ha sido derogado. Estudiado dicho proyecto, y con el objetivo de mejorar su traza “...que se había violentado con el propósito utilitario de aumentar las superficies edificables y con ellas los productos de sus ventas..”, el Ayuntamiento aprueba, en septiembre de 1870, dar paso a un nuevo estudio del mismo. En la nueva propuesta se plantean, “...como alineaciones y rasantes definitivas, las correspondientes a la parte de aquellos terrenos que se estimó como propios a la edificación...”. Queda pendiente, se dice en la memoria, la otra parte del proyecto, la que está situada tras el museo, ya que por sus especiales condiciones no se adapta para la construcción de edificios de viviendas, y “...ser, por el contrario, sumamente a propósito para la realización del único enlace ya posible entre el Salón del Prado y el Parque de Madrid”.

El plano, en el que queda grafiada la nueva propuesta, lleva por título “Proyecto aprobado por el Excmo. Ayuntamiento para enlazar el Paso del Prado al Parque de Madrid”. En dicho plano llama la atención el esplendoroso “parterre semicircular”³⁶³ que permite el enlace Museo-Parque, el cual es objeto prioritario de la nueva propuesta. Se “sacrifican”, por tanto, acciones inmobiliarias encaminadas a rentabilizar el lugar por aquellas otras que lo hacen más “urbano”, lo que no evita que, al permitirse, también, ciertas cotas de edificabilidad, las viviendas sobre las que recaigan verán aumentadas sus rentas, no tanto por efecto cantidad como por la calidad del lugar donde se localizan, es decir, por la centralidad de la que disfrutaban. Proyecto que se puso en marcha, hasta el punto de procederse a la subasta pública, referida, específica y concretamente, a los terrenos implicados con la materialización del citado parterre, es decir, al elemento que permitía el enlace Museo-Parque, objetivo prioritario del proyecto emprendido³⁶⁴.

La insistencia en esta parte de la franja segregada al Parque del Retiro, y la voluntad por formalizar en ella un elemento tan importante como un “parterre”, asignándole, por tanto, un carácter eminentemente público, se debe al hecho de que las propiedades que lo conformaban fueron cedidas por el Estado al Ayuntamiento de Madrid³⁶⁵. Obras de urbanización que, al menos, fueron

363 Se menciona dicho “parterre” en el “Presupuesto del coste de los desmontes que hay que practicar en el espacio comprendido entre el Museo de Pintura, calle de Granada, calle de Felipe 4º y el Jardín Botánico, para la explanación de aquellos terrenos y para un vaciado dentro del hemiciclo del parterre proyectado en aquel sitio”, en un documento fechado el 8 de mayo de 1876.

364 En el *Diario Oficial de Avisos de Madrid*, Año CCXX, nº 332, de 1878, podemos leer: “Por acuerdo de esta excelentísima corporación municipal tendrá efecto el día 13 de diciembre próximo, a la una de la tarde, en la sala de remates de la tercera casa consistorial, plaza de la Constitución nº 3, la subasta en pública licitación y por pliegos cerrados, para la excavación y transporte de las tierras que produzca el desmonte del trozo de una calle que ha de abrirse a espaldas del Museo de Pinturas...”. Madrid, 26 de noviembre de 1878.

365 “...el Estado cedió gratuitamente a la Villa de Madrid la manzana situada a espaldas del Museo de Pinturas con la obligación de desmontarla y que por acuerdo con V. E. se ha verificado dicho desmonte en una tercera parte...” Se trata de un escrito, de 9 de agosto de 1879, que firman cinco personas, que pueden ser los contratistas que van a proceder al desmonte, seguido de otro escrito en el que consta la aprobación por parte de la comisión correspondiente. En otro escrito, de 12 de diciembre de 1878, se dice que “...anuncia para el día de mañana... la subasta en pública licitación

asignadas, y escrituradas, tal como figura, al menos, en la escritura referida a la subasta del “desmante de una calle”, cuya licitación le fue concedida a un tal Sr. Villanueva, el día 16 de diciembre de 1878³⁶⁶.

A partir de aquí, y sin que la realización del “parterre” proyectado se llevase a cabo, a pesar de lo avanzado, al menos, administrativamente, de las obras de urbanización, comienza a mencionarse menos a este último, menos, incluso, al insistente enlace Museo-Parque, que a una “apertura de calle” a espaldas del Museo, recuperando, de alguna manera, el antiguo proyecto³⁶⁷.

Dicha apertura se menciona, sustituyendo al parterre, en un escrito del Departamento de Obras Municipales de Madrid, Dirección Facultativa de las Obras Públicas, en que se especifica que “...de acuerdo con lo expuesto por la Dirección facultativa en esta comunicación, tengo el honor de elevar a manos de V.E. los planos, pliego de condiciones y presupuestos, para continuar la apertura de la calle paralela a la fachada Este del Museo de Pinturas... en cumplimiento de lo acordado por el Excmo. Sr Alcalde y decretado por V.E., se ha procedido por esta Dirección facultativa al estudio del proyecto para continuar la apertura de la nueva calle a espaldas del Museo de Pinturas fachada Este del mismo... constan estos de un plano en donde se marca la situación de la calle, de unos perfiles transversales que se han tomado para calcular la cubicación de la obra que hay que ejecutar”³⁶⁸. Nuevo camino a recorrer que va a significar reiniciar, de nuevo, los mismos trámites administrativos que se siguieron con la opción anterior. Es el caso de una nueva subasta pública para proceder a la contrata del desmante y urbanización de los terrenos, aunque, ahora, con otros objetivos³⁶⁹.

Este nuevo proyecto está acompañado de un plano, en el que aparece, tan sólo parcialmente, la parte trasera del museo donde se propone la nueva

de las obras de desmante de una calle detrás del Museo de Pinturas...”. Ver “Expediente promovido con motivo del proyecto municipal destinado a enlazar el Paseo del Prado al Parque de Madrid y aislar convenientemente el Museo Nacional de Pinturas”, documento citado.

366 Escritura de Contrata y obligación para el desmante de un terreno en la fachada Este del Museo de Pinturas, otorgada a D. Francisco Villanueva, 27 de diciembre de 1878: “...que con motivo del proyecto municipal destinado a enlazar el Paseo del Prado al Parque de Madrid y aislar convenientemente el Museo Nacional de Pinturas, se formó y tramitó en el Ayuntamiento el oportuno expediente con los requisitos legales, del que resulta entre otras cosas que por Real Orden de dos de octubre de 1877, expedido por el Ministerio de Hacienda, se concedía a la Vila de Madrid los terrenos anejos al Museo Nacional de Pintura y Escultura, a condición de que por la misma se practiquen los desmontes, procediendo a la plantación de jardines con sujeción a las cláusulas de la citada Real Orden... al ceder el Estado las manzanas número diez y nueve de los terrenos situados detrás del Museo...”.

367 Estamos hablando del “Anteproyecto de distribución de manzanas en el Real Sitio del Buen Retiro, aprobado por el Ayuntamiento de Madrid, y por la Administración General de la Real Casa y Patrimonio”, 1865.

368 Escrito nº 495 de 25 de junio de 1880. En documento citado, “Expediente promovido con motivo del proyecto municipal destinado a enlazar el Paseo del Prado al Parque de Madrid y aislar convenientemente el Museo Nacional de Pinturas”.

369 En el *Diario Oficial de Avisos de Madrid*, Año CCXXI, Nº 232, del 20 de agosto de 1879, se publica la nueva subasta: “Bajo los pliegos de condiciones facultativas y económico-administrativas que se hallan de manifiesto en esta secretaria a mi cargo, de una a cinco de la tarde, tendrá efecto el día 9 del próximo septiembre la subasta en pública licitación, y por pliegos cerrados, de las obras del desmante para la excavación y transporte de las tierras que produzca la explanación de una calle a espaldas del Museo de Pinturas...”.

calle³⁷⁰. La apuesta por esta apertura viaria, como decimos, significó, en cierta medida, volver a situaciones primigenias, adoptándose posiciones que remiten al primer “anteproyecto” planteado, incluso, haciéndose valer algunos derechos adquiridos por los que se vieron afectados por la propuesta de parcelación promovida en 1865.

Tres operaciones urbanísticas condicionadas por la presencia, incluso “virtual”, del ensanche de Madrid

Estas tres operaciones urbanísticas que hemos analizado representaban otras tantas opciones que se llevaron a cabo en Madrid en el marco de un proceso de producción residencial, que no eran ajenas a los determinantes que, en tal sentido, imponía el proyecto de ensanche. Queremos decir que no se entenderían estas operaciones sin tener en consideración lo que estaba significando la propuesta de este último. Y ello porque, si bien las intenciones que animaban la lógica del ensanche se movían en esa estrategia de procurar suelo a la ciudad de Madrid para hacer frente a la escasez de viviendas, para luchar contra las “posadas secretas”, al decir de Jovellanos, no se entiende que con la disponibilidad de una gran extensión de suelo, la que está representando el ensanche ya aprobado, se recurra a suelos que están vacantes, o en disposición de ser utilizados, forzando su uso o, simplemente, reconvirtiéndolos, para emprender otros desarrollos residenciales. Suelos estos que están fuera de los límites del ensanche, lo que exige a este de no ser imprescindible, o de, lo que es más probable, jugar un papel que no es contradictorio con estos desarrollos residenciales que se localizan más allá del mismo. Dicho en otras palabras, parece que no es la necesidad de viviendas lo que justifica la creación de los ensanches, sino la idea de disponer de una gran cantidad de suelo para enfrentarse a un futuro urbanizador en el que van a entrar en juego una diversidad de intereses derivados de un derecho de propiedad que, desde los ensanches, se trata de “ordenar”.

Es esta diversidad de intereses lo que proporciona toda su lógica a estos desarrollos que se localizan fuera del ensanche, ya que exhiben esas alternativas que aquel, de entrada, no procura. Y esto, ya sea porque sus propietarios prefieren esperar a mejores ocasiones, reteniendo el suelo que poseen, o porque la centralidad de la que gozan esos ámbitos de borde, resaltada, aún más, por razones derivadas de la presencia de un espacio urbano más allá de dichos bordes, el que representa el ensanche, permiten un producto inmobiliario acorde con esa centralidad. Se configura, de esta forma, una diversidad de opciones inmobiliarias que constituyen la expresión más depurada de la ciudad del capital, como ciudad segregada, salpicada de opciones de clase que se inscriben en concretos procesos de apropiación socio-espacial producto de una lucha por el espacio que sólo los grandes propietarios están en disposición de liderar, ordenar y disponer. Los tres casos que hemos analizado no son más que

370 La leyenda del plano de la apertura de la calle dice: “Plano de la calle paralela a la fachada Este de Museo de Pintura”, 24 de junio de 1880.

una muestra de ello, ya que reúnen, en un mismo proceso, la voluntad de unos propietarios de suelo, la disponibilidad de los recursos financieros necesarios, el apoyo institucional imprescindible y, sobre todo, la capacidad que muestran sus promotores a la hora de reinvertir, previa una precisa apropiación de clase, las condiciones que conforman la memoria colectiva de aquellos ámbitos sobre los que intervienen hacia sus más estrictos intereses, en nuestro caso, apropiándose de una centralidad que ellos no han contribuido a crear.

Más allá del ensanche. El espacio de la “marginación” fuera de la “centralidad”

En paralelo al proceso de implementación del ensanche, aunque unos pocos años más tarde, hacia finales del siglo XIX y principios del XX, comienzan a hacer acto de presencia toda una serie de aglomeraciones urbanas que se localizan inmediatamente más allá, diríamos, en régimen de continuidad con el mismo, aunque a una distancia social perceptible por las profundas diferencias que separan a este de aquellas. Parece como si este proyecto de ensanche se hubiese puesto en marcha más para separar que para integrar, forzando su aislamiento para reivindicar su componente de clase, al mismo tiempo que, con dicho ejercicio impulsor de la segregación, se potencia la ciudad histórica como espacio de centralidad. La ciudad histórica, el espacio tradicional, en efecto, y frente al cual el ensanche se alza como alternativa, al menos, en clave residencial burguesa, esta ciudad histórica, decimos, comenzará a dejar de ser, a partir de ese momento, “ciudad total”, como hasta entonces lo era, para ir asumiendo su papel como “centro” de la nueva ciudad.

El papel del ensanche, como responsable directo sobre el que recae la razón de ser de estas aglomeraciones periféricas, no ofrece ninguna duda al respecto. En ello han mostrado su acuerdo los investigadores más destacados que han abordado esta cuestión³⁷¹. Podemos decir, sin embargo, que esta casi total unanimidad a la hora de abordar el porqué de estas periferias, más allá de los límites del ensanche, no debería ofrecer ninguna otra explicación que aquella que se hace entender comprendiendo el ensanche como un espacio de “reclusión de clase” que impida todo tipo de contaminación social no deseado.

Si el espacio del ensanche está destinado para un uso social determinado, el que se establece desde la imposición de formas de vida burguesas, todo lo que no aporte esa distinción está fuera de su contexto. Y si esta “discriminación” se materializa como tal, todo lo que no se adapte a las exigencias que de ella dimanen, entre otros, el tipo de vivienda, su coste, su calidad, etc., tendrá que buscar nuevas localizaciones más allá de los límites que ha trazado un sentimiento de clase. ¿Cómo no va a surgir, de esta forma, una nueva ciudad más allá de la “muralla social” establecida, mucho más cuando es la mayoría de la población la que no puede, aunque quisiera, tomar posesión del espacio del ensanche?

371 Entre ellos, destacamos a E. Martínez de Pisón, “La formación de los Suburbios Madrileños en el paso del siglo XIX al XX”, en *B.I.S.D.P.*, nº 31 (1964). Ver, también, el estudio de M. Terán, “El desarrollo espacial de Madrid a partir de 1868”, en *Estudios Geográficos*, nº 84/85.

Es así como nacen las primeras periferias urbanas madrileñas vinculadas, como no podía ser de otra manera, al nacimiento, a su vez, del proletariado urbano. Dicha génesis, como nos señala Martínez de Pisón, podemos remontarla al año 1860, es decir, cuando ya se estaba pensando en el ensanche, y su primer anteproyecto había sido aprobado. Se están procurando, de esta forma, políticas urbanas que se anticipan a una ocupación indiscriminada del espacio que le corresponde al ensanche, y ello, antes de que otros fenómenos, los que mueven a las clases populares a tomar posesión del suyo, impidan el “derecho” que asiste a la burguesía en su condición de clase propietaria. Estas nuevas periferias, nos dice Martínez de Pisón, *“...a medida que van creciendo va perdiendo empuje dicho proletariado en los barrios internos... una realidad se abre en la periferia y otra se clausura en el centro. Mientras en las zonas interiores se paraliza la vitalidad obrera, relegándose a quistes míseros, en la periferia se va desarrollando con más fuerza”*³⁷². Se deja claro, como apuntábamos anteriormente, la estrecha relación que se produce entre la formación de las nuevas periferias y el desmantelamiento de la ciudad histórica. Esta, de ejercer como espacio tradicional, se irá convirtiendo en centro de la nueva ciudad, en un nuevo espacio económico en detrimento de su condición de como espacio social de reproducción de las clases populares. Estos suburbios, nos sigue diciendo Martínez de Pisón, *“...nacen paralelamente a la construcción del Ensanche, al principio con lentitud, pero, a partir de 1875, con gran rapidez... estos núcleos crecen... aislados de la ciudad por la zona planificada, el Ensanche... aprovechando la ausencia de ordenación previa y el bajo precio del suelo... en su organización juegan un papel importante las dos líneas que definen la encrucijada, la línea del límite del Ensanche y la vía de comunicación que los articula...”*.

En la memoria que se editó, en 1929, para proporcionársela a los participantes en el concurso internacional para proceder a la extensión de Madrid, aparece, muy claramente expresado, el sentido de estas primeras periferias urbanas: *“Bastaba la existencia de una vía de tráfico, o de una pequeña planicie, difícil de vallar, dada su topografía, para que se iniciara un grupo poblado que iba creciendo sin trazado ni más ordenanzas que algunas de las relacionadas con la higiene y seguridad. Los acuerdos de vecinos constituían bases únicas de alineaciones y rasantes; los servicios urbanos, en general, eran instalados por los mismos propietarios del núcleo en formación y, por último, los medios de transporte acudían si la importancia del grupo constituía una explotación asegurada económicamente... se trataba de una población que no encontraba fácilmente alojamiento barato, ni en el interior ni en el Ensanche... unas veces aceptaba las edificaciones que le ofrecían en el extrarradio y otras se lanzó a la construcción de su propia vivienda...”*³⁷³.

Casi de forma paralela a la construcción del ensanche, a la ocupación del territorio definido, a tal fin, como “suelo urbano”, comenzaron a aparecer,

372 E. Martínez de Pisón, “La formación de los suburbios...”, *cit.*

373 *Ayuntamiento de Madrid, Información sobre la Ciudad, Año 1929. Memoria.* Esta obra ha sido formada por la Oficina Municipal de Información sobre la Ciudad, Imprenta y Litografía Municipal, Instituto Geográfico y Catastral, Madrid, 1929.

fuera de los límites del mismo, iniciales concentraciones de población que van a constituirse como el germen originario de lo que hoy día son barrios como el de Cuatro Caminos-Tetuán³⁷⁴, Carretera de Aragón, Puente de Vallecas³⁷⁵, barrio de Extremadura, etc.

Para comprender el origen de estas periferias hay que remontarse a la segunda mitad del siglo XIX, cuando comenzaron a aparecer los primeros brotes de un numeroso grupo de arrabales localizados fuera de los límites ya establecidos para el ensanche. Fernández de los Ríos, en la Guía de Madrid, menciona la existencia de arrabales como el de Tetuán, Prosperidad, “...que en 1868 tenía 19 casas, multiplicándose en 1875”³⁷⁶; Guindalera, Espíritu Santo, en la carretera de Aragón; Vallecas, Toledo, Extremadura, etc. Se trata de unas primeras formaciones urbanas que acogen a una población de muy bajo poder adquisitivo. Localizarse fuera de los límites del ensanche no significaba únicamente imposibilidad de acceder a las viviendas allí construidas, sino, sobre todo, mostrar la contradicción que significaba consolidar ocupaciones marginales cuando, en realidad, se disponía de suelo calificado con el que impedir la construcción de viviendas en suelo que no fuese urbano. Las periferias se constituyen, en este sentido, como una respuesta clara a las condiciones de acceso y ocupación que se imponían en las zonas de ensanche.

Estas condiciones, sumidas en un mar de contradicciones, que comenzaron a caracterizar a estos asentamientos periféricos, fueron puestas de relieve por Núñez Granés, ingeniero del Ayuntamiento de Madrid, a quien se le encargó un informe a propósito del estado en el que se encontraba la periferia de Madrid, como paso previo de cara a la redacción, en 1910, del “Proyecto para la Urbanización del Extrarradio de Madrid”³⁷⁷. En dicho informe, resaltaba Núñez Granés lo siguiente: “...en el extrarradio, más allá del paso de circunvalación, fuera de la pauta urbanística del Ensanche, y con indiferencia e ignorancia de las normas dictadas para éste, se inició, a favor del precio más bajo del suelo, una nueva fase de actividad constructiva, cuyo futuro llega a ser superior al de aquel”. La actividad constructiva en la periferia, en efecto, llegó a alcanzar un ritmo mayor que la que se daba en el casco urbano y en el ensanche. Valga como ejemplo, para argumentar lo que decimos, el número de licencias que se concedieron en Madrid durante los años 1913, 1914 y 1915. Este número ascendía, según Núñez Granés, a 1.570 para el casco antiguo, 2.461 para el ensanche, y 5.680 para el “extrarradio”³⁷⁸. Sólo entre 1908 y 1913, el número de edificaciones levantadas en esta periferia pasó de 2.809 a 4.269. Esta gran actividad constructiva, localizada en el “extrarradio” de Madrid, encuentra una clara correlación con el aumento de población acaecido en dicho ámbito. Entre

374 Ver E. Martínez de Pisón, “El Barrio de Cuatro Caminos”, en *Estudios Geográficos*, nº 95 (1964).

375 Ver Ángela Redondo González, *Madrid. El Puente de Vallecas*, Madrid, Ayuntamiento de Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, Espasa Calpe, 1979.

376 A. Fernández de los Ríos, *Guía de Madrid*, cit.

377 P. Núñez Granés, *Proyecto de Ordenación del Extrarradio de Madrid*, Madrid, Imprenta Municipal, 1910.

378 Ibid.

1905 y 1910, en efecto, y según Núñez Granés, la población del “extrarradio” aumentó un 27,38%, frente al 11,08% del ensanche y al 3,83% del casco antiguo.

Son datos, como puede observarse, claramente significativos para formarse una idea acerca de la gran importancia de estas periferias que comenzaron a consolidarse en los últimos años del siglo XIX y principios del XX. Tal fue la importancia de estas aglomeraciones que se hizo necesario poner en marcha, como decimos, proyectos para “ordenarlas”. Estos proyectos se suceden desde 1876³⁷⁹, pero el más importante, como hemos comentado, fue el redactado por Núñez Granés en 1910.

De la ordenación del ensanche a la ordenación de la periferia. El Plan de Núñez Granés

Este plan, propuesto por Núñez Granés³⁸⁰, tenía por objetivo “ordenar” el crecimiento de una periferia que se había visto desbordada desde que el ensanche adquirió carta de naturaleza legal. Con dicha ordenación se trataba, en este sentido, de extender la legalidad del ensanche al espacio, hasta entonces, “fuera de norma”, que se localizaba más allá del mismo. En realidad, se están repitiendo los procedimientos, es decir, volver a “calificar” grandes cantidades de suelo para que ejerzan como un “capital fijo”, permitiendo su uso como “valor de cambio”, independientemente de si se va a ocupar de inmediato, o va a permanecer “en espera” por el tiempo que se crea necesario. En esta ocasión, sin embargo, no se cumplirán dichas expectativas, lo que no va a evitar que se insistiese, sucesivamente y sin apenas interrupción, en la ordenación de un espacio que, a pesar de ello, se resistía a un tratamiento semejante³⁸¹.

La idea de la urbanización de esta zona del “extrarradio”, como así se la denominaba, se remonta al año 1888, cuando su proceso de ocupación no estaba muy avanzado, aunque la preocupación por el mismo comenzaba a ser una prioridad. Así consta, al menos, en una orden del citado año, en la que se establecía la necesidad de que el Ayuntamiento estudie con urgencia el “trazado de vías” para el “extrarradio”, es decir, alineaciones y rasantes para que estén en armonía con las del ensanche. Con ello, se decía en dicha orden, se podrá “...colocar a los suburbios en condiciones de ser zonas de ampliación del Ensanche...no permitiendo construcciones que no se sujeten a las alineaciones que se aprueben”³⁸². Está claro que desde que este extrarradio comenzó a ser una realidad, la preocupación por ordenarlo no escondía otras intenciones que asimilarlo a la calidad, al “valor”, del ensanche. Sobre todo, el extrarradio

379 En 1876 es cuando se aprueba una segunda Ley de Ensanche de Poblaciones. La primera tuvo lugar en 1864.

380 Ver P. Núñez Granés, *Memoria sobre la Urbanización del Extrarradio de Madrid*, 1909. También, *Principios tenidos en cuenta para el estudio del Plan General de Extensión de Madrid y Normas Técnico-económicas para llevarlo a cabo*, Madrid, Editorial Plus-Ultra, 1926.

381 Ver J. L. Sallaberry, P. Aranda, J. Lorite y J. García Cascales, “Plan General de Extensión de Madrid y su distribución en Zonas”, en *Arquitectura*, 1924.

382 Nota extraída de la Memoria del Plan de Núñez Granés.

norte, aquel que se consideraba capaz de asumir los “valores de cambio” que se identificaban con el ensanche.

En el proceso de valoración al que son sometidas la diversidad de zonas que conforman una entidad urbana, entra en juego algo tan importante como es la “estima” que se tiene de las mismas. Y en esta “estima”, el Norte de Madrid ha ocupado, en la memoria de sus gentes, una alta consideración. El precio del suelo depende, en gran medida, de esta “estimación”. El “precio del suelo” es un “valor de estima”³⁸³.

El Plan Núñez Granés, en efecto, planteaba una actuación que abarcaba todo el espacio de Madrid que se encontraba más allá del casco urbano y del ensanche, conformando una “corona” que circundaba a esta ciudad. Aunque el crecimiento suburbial era más destacado en la zona Norte, otras manifestaciones urbanas, no menos importantes, habían hecho acto de presencia en el Sur de la ciudad, como es el caso del núcleo que se estaba desarrollando, ya desde final del siglo XIX, en el enclave del Puente de Vallecas. El llamado “extrarradio” definía una realidad urbana madrileña que se extendía por todo Madrid, en aquellos sectores localizados, todos ellos, más allá del ensanche, constituyendo esta característica su denominador común. El estar situados estos núcleos de extrarradio en uno u otro lugar, al Sur o Norte de la ciudad, va a alzarse como el condicionante más destacado a la hora de establecer el uso propuesto desde las determinaciones urbanísticas del citado plan. La memoria histórica que la ciudad conserva de sus diferentes sectores urbanos o, lo que es lo mismo, la estima colectiva que se tiene de ellos, es lo que más va a influenciar en su valoración, en el destino que se les asigne, en el maco de un plan de ordenación urbana.

Es así como, entre las determinaciones establecidas para formular una estrategia territorial en este plan de Núñez Granés, se propone una división social del suelo que no hace más que recoger la segregación de clase que, ya por entonces, separaba el Norte y Sur de Madrid. La zona Norte, se dice en el plan, es “...un sitio adecuado para construir palacios suntuosos y lindos hoteles, y el resto, lugar a propósito para edificar casas de vecindad”. Se propone, asimismo, “...zonas de parque, como la que ocupa la Dehesa de la Villa... hacer de ella un ‘parque urbanizado’... con hoteles artísticos y hermosas quintas”. Y para todo ello, proponen ordenanzas específicas que lo hagan posible, como “...ocupar, como máximo, la mitad de la parcela; rodear la finca de jardines; no poder dividir los hoteles por causas de herencia; empezar a construir en el plazo de un año; hacer los hoteles con arreglo a los modelos previamente estudiados por arquitectos municipales y aprobados por el Ayuntamiento”.

En contraste con este espacio burgués, con el que se van a ir poniendo las bases para consolidar, y hacer irreversible, la brecha Norte-Sur que comenzaba a caracterizar al Madrid de entonces, se complementa dicho espacio social con

383 Término acuñado por M. Halbwachs: “...los valores del suelo no se determinan por su utilidad intrínseca, sino por la opinión que tenga de ellos un determinado grupo. Sería falso pensar que los especuladores crean un barrio. Ellos expresan y anticipan la conciencia colectiva”. Ver *Les expropriations et le prix des terrains a Paris de 1860 a 1900*, París, 1909 (Nueva edición en 1928). También, *La Memoire Collective*, París, PUF, 1968.

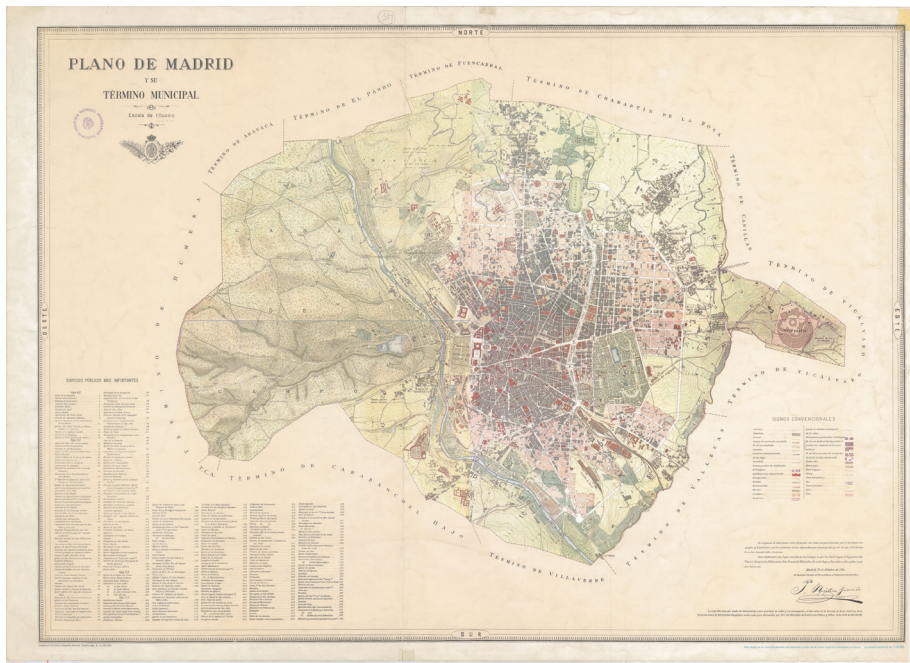


Figura 5.6. Plan y plano de Madrid de Núñez Granés (1909-10). Fuente: Ayuntamiento de Madrid.

aquellos otros que, por contraste, hacen prevalecer la altura social de aquel. Este es el principio que permite el proceso de producción de un espacio segregado. En el mismo plan, en efecto, y para el sector Este de la ciudad, se propone la *“...edificación de grandes fábricas, almacenes y casa para obreros... zona cruzada por líneas ferroviarias... zona industrial que se prolonga hacia el sector Sur”*.

Se están extendiendo, por tanto, las condiciones urbanístico-sociales, ya presentes en el ensanche que se plantea más allá del primitivamente proyectado. Ne se trata, por tanto, de hacer frente al porqué del extrarradio, sino de eliminarlo, yuxtaponiéndole un nuevo sistema infraestructural que sirva de sostén para llevar a cabo un proceso de “renovación urbana” aplicado, en esta ocasión, a un espacio marginal periférico. Téngase en cuenta que, por entonces, primeros años del siglo XX, comienza a ser objeto de preocupación lo que podríamos llamar como “cuestión del suburbio”, espacio que se observa con recelo, asiento, como lo era, de los primeros contingentes del proletariado urbano. A principios del siglo XX, hacia 1908, Madrid contaba con unos 573.676 habitantes, cifra que se contabilizaba, por aquellos años, para lo que se consideraba Madrid, es decir, sus distritos centrales, los que estaban incluidos en su casco urbano, el ámbito delimitado por los bulevares, la línea que sigue el trazado de última cerca de Madrid. La población que se localizaba en el extrarradio, unos 44.298 habitantes, no se computa como población residente. El suburbio, por tanto, no existe, a pesar de lo que nos dice Manuel de Terán al respecto, es decir, que *“...entre 1905 y 1910 la población madrileña del interior crece en un 3.8%, mientras la del Ensanche lo hace en un 11.1% y la del extrarradio en un 27.4%”*³⁸⁴.

Del ensanche al extrarradio y viceversa. El control del suelo por parte de propietarios que comparten ambos ámbitos urbanos

La materialización de un espacio periférico, más allá del ensanche, se produce, en general, por la demanda de que es objeto, sobre todo, por parte de aquellos sectores sociales que no pueden acceder a otras zonas de la ciudad para satisfacer sus necesidades de vivienda. En dicho fenómeno, sin embargo, intervienen otros factores, como el interés mostrado por un cierto número de propietarios, aquellos que disponen de suelo tanto en el ensanche como más allá del mismo, por llevar a cabo determinadas promociones, tanto en un sector como en otro, lo que les permitía hacer circular el suelo que más les convenía. Es así cómo “retienen” sus propiedades en el ensanche, en paralelo a la promoción de las que poseen en la periferia.

Es otra forma de contemplar la formación de estas periferias, teniendo en cuenta el origen rural del suelo sobre el que se asientan, ya que lo que se está produciendo es la transformación de un parcelario rural en un parcelario urbano. Quien ha estudiado este fenómeno, con todo rigor, ha sido el geógrafo Rafael Mas, quien, en 1978, lo presentó en la ponencia titulada “Los orígenes de la

384 M. Terán, “El Desarrollo espacial de Madrid a partir de 1868”, en *Estudios Geográficos*, vol. XXI (1961).

propiedad inmobiliaria en el extrarradio norte de Madrid”³⁸⁵. El estudio está referido al extrarradio norte, es decir, Cuatro Caminos, Bellas Vistas, Prosperidad y Guindalera, pero es lo suficientemente significativo como para hacernos comprender el porqué de estas formaciones en su conjunto.

Estos ámbitos, apenas ocupados en 1860, llegaron a contar, en 1915, con unos 40.000 habitantes, lo que equivalía al 13,7% del crecimiento demográfico de Madrid acaecido por aquellos años. En 1860, la división parcelaria de este territorio se correspondía, como decimos, con la que caracterizaba a un espacio rural. Sólo se produjeron algunas variaciones en el mismo como consecuencia del paso, por dicho territorio, del Canal de Isabel II. Al mismo tiempo, caminos o carreteras, como la de Francia, Aragón, el Camino de Chamartín, Hortaleza y Canillas, atravesaban este amplio sector.

Una de las características de partida de este territorio era su excesiva división parcelaria, acompañada, paralelamente, de una concentración de la misma, es decir, pocos propietarios eran titulares de las mismas. Según nos señala Mas, “... un 72,4% de las fincas eran menores de dos hectáreas, estando en posesión de sólo ocho propietarios casi la mitad de las mismas, propietarios que, a su vez, disponían de otras fincas en los alrededores de Madrid”³⁸⁶. Estos propietarios, por otra parte, y refiriéndonos a los cinco más importantes durante el periodo 1865-66, lo eran, a la vez, de terrenos localizados en el ensanche y, por tanto, de un suelo calificado como urbano. En sus manos estaba la posibilidad de retener un suelo u otro, condicionando, de esta forma, el desarrollado de uno u otro sector. Disponer de un suelo no calificado como urbano significaba que este no estaba sometido a ningún tipo de norma jurídica, desarrollándose un mercado fuera de las limitaciones o imposiciones de un intercambio establecido de forma oficial. Los precios del suelo del extrarradio podían elevarse a voluntad de sus propietarios, elevación que se acentuaba si ello iba acompañado de operaciones de retención de suelo en el territorio del ensanche.

De vuelta a las “reformas interiores”. El camino irreversible de la ciudad histórica hacia su concepción como “espacio económico central”

En el proceso de desarrollo urbano de una ciudad, como ya hemos comentado en otras ocasiones, se producen, de forma paralela, dos hechos que proporcionan toda su lógica al mismo. Por un lado, la ocupación de nuevos territorios, hasta entonces, periféricos, en los que se concretan nuevas formas de crecimiento y, por otro lado, intervenciones en la ciudad construida, partiendo, como condición previa, de la destrucción, por demolición, de lo existente. Para el caso de esta última práctica, cabe referirse a toda la serie de reformas urbanas interiores que

385 Ponencia presentada al I Simposio sobre “Urbanismo e Historia Urbana”, celebrado en Madrid, en 1978, y organizado por la Universidad Complutense. Ver “Los orígenes de la propiedad inmobiliaria en el Extrarradio Norte de Madrid”, en *Ciudad y Territorio*, nº 1 (1979).

386 R. Mas, “Los orígenes de la propiedad inmobiliaria...”, *cit.*

comenzaron a producirse, sobre todo, durante el siglo XIX, especialmente en su segunda mitad.

Por lo que se refiere a la ciudad de Madrid, una de las más importantes reformas interiores urbanas que se llevaron a cabo, una vez materializada la que protagonizó el ámbito de la Puerta del Sol, fue la apertura de la Gran Vía. Esta apertura se pensó, por primera vez, años después de aprobado el proyecto del ensanche, y cuando el grado de ocupación espacial alcanzado por este, aunque no muy importante, comenzaba a ser una realidad. Sobre todo, cuando algunos de sus ámbitos, como era el caso de los barrios de Moncloa, recordemos, la Montaña del Príncipe Pío, o el de Salamanca, comenzaron a ser objeto de un proceso de apropiación muy significativo por parte de aquellos grupos sociales que valoraban el ensanche como su espacio social más apropiado.

La apertura de la Gran Vía. Extender la centralidad de la Puerta del Sol más allá de su ámbito originario

Una de las razones que se esgrimieron para llevar a cabo la apertura de la Gran Vía fue la necesidad de comunicar, entre sí, dos zonas del ensanche que, por entonces, primeros años del siglo XX, presentaban un alto grado de ocupación. Nos referimos, como queda dicho, a los barrios de Salamanca y Argüelles-Moncloa. Argumentando estas cuestiones es como justificaba esta operación Fernández de los Ríos. Sus razones eran, casi exclusivamente, de carácter económico, no otra cosa podemos deducir de su pensamiento: *“Madrid, nos dice, tiene barrios como los de Argüelles, Pozas, Salamanca y Atocha, condenados al aislamiento en rincones apartados, y necesita ponerlos en comunicación cómodo y directa con el centro... los terrenos de Moncloa y el Pardo, que yacen relegados y casi incultos, duplicarían su valor desde el momento en que la calle San Marcial vaya en línea recta al teatro de la Plaza de Oriente, pasando por el barrio de Argüelles y Moncloa...”*³⁸⁷.

Esta necesidad de la que habla Fernández de los Ríos, que implicaba poner en comunicación el Centro de Madrid con la periferia que representa el ensanche, encontró una primera salida en la propuesta de una apertura viaria que, partiendo de la Puerta del Sol, llegaba hasta lo que hoy es la Plaza de España, pasando por la Plaza del Callao³⁸⁸. Estamos hablando de una primera apertura por el centro de Madrid, proyectada hacia 1862, que no hacía más que extender, más allá de su estricto ámbito, la centralidad que ya se había consolidado en el entorno de la Puerta del Sol. La futura Gran Vía, su trazado, tendrá mucho que ver con esta cuestión. Inmediatamente después de consolidada la reforma de la Puerta del Sol, en efecto, se pensó la manera de “contaminar” al resto del centro de las características socio-espaciales allí creadas, comenzándose con la prolongación de la calle Preciados, una de las calles que desembocaba en la citada Puerta del

387 Ver A. Fernández de los Ríos, *El futuro Madrid*, cit.

388 Se trata del primer proyecto de Gran Vía para Madrid, que lo titulaban como “Prolongación de la calle Preciados entre la Plaza del Callao y de San Marcial”, fechado en 1862.

Sol, hasta, como decimos, la actual Plaza de España. Se trata del antecedente más claro de la Gran Vía que se trazaría años después.

Aunque este proyecto no se llevó a cabo, se iniciaron, eso sí, las expropiaciones aprobadas a tal efecto, lo que ponía en evidencia que las intenciones para su realización estaban muy bien asentadas. Años después, cuando se puso en marcha la apertura de la definitiva, y actual, Gran Vía, se justificaba, entre otras cosas, porque ya se disponía de solares procedentes de los primeros pasos emprendidos para llevar a cabo esta primera apertura, argumentándose que *“...conviene al Ayuntamiento, pues se aprovechan todas las expropiaciones de la prolongación de la calle Preciados con arreglo al antiguo proyecto”*. El nuevo proyecto, hasta llegar al definitivo, tuvo que pasar, también, por muchas vicisitudes, dados los inconvenientes que se derivaban de la propia legislación. Recordemos, en este sentido, que para la reforma de la Puerta del Sol fue necesaria la aprobación de una ley especial para proceder a su declaración de utilidad pública, sin la cual no era posible poner en marcha las correspondientes expropiaciones. La ley vigente por entonces, la de Mendizábal del año 1836, no contemplaba que las intervenciones en los centros de las ciudades pudiesen ser consideradas como obras de utilidad pública, sino de ornato y embellecimiento. Tuvo que modificarse esta ley para garantizar que las obras de reforma interior fuesen consideradas como obras de utilidad pública³⁸⁹.

El proyecto que fue definitivamente aprobado, por una orden dictada en 1904, lo presentaron los arquitectos municipales José López Salaberry y Francisco Andrés Octavio Palacios. Se trataba del proyecto que respondía a lo requerido por la Ley de Expropiación de 1879, la cual, entre otras cosas, establecía que *“...estarán sujetas en su totalidad á la enajenación forzosa... no sólo las fincas que ocupen el terreno indispensable para la vía pública, sino también las que en todo ó en parte estén emplazadas dentro de las dos zonas laterales y paralelas á dicha vía, no pudiendo sin embargo exceder de 20 metros de fondo ó latitud de las mencionadas zonas”*. Los demás proyectos que se presentaron, con anterioridad a este, no contemplaban esta posibilidad. Con la Ley de 1879 se solucionaron parte de estos problemas. A partir de sus determinaciones ya se podían llevar a cabo, aunque con alguna restricción, las expropiaciones derivadas de operaciones de reforma interior.

389 Se trata de la Ley de Expropiación aprobada en 1879, y que en sus artículos 46 y 47, dice lo siguiente: *“Art. 46. Los Ayuntamientos de las grandes poblaciones que reúnan por lo menos 50.000 almas, que necesiten su reforma interior, formarán los planos totales ó parciales de las obras que deban hacerse en el casco de las mismas, ya sea para ponerlo en armonía con su ensanche exterior, si lo hubiere, ya para facilitar la vialidad, ornato y saneamiento de las poblaciones. En los planos se fijarán con toda precisión las calles, plazas y alineaciones que se proyecten, y los terrenos ó solares que exija la realización de la obra; é instruido el expediente de expropiación por los trámites establecidos en esta ley y reglamento para su ejecución, se remitirá al Ministerio de que dependen las construcciones civiles, á fin de que recaiga la correspondiente declaración de utilidad pública de la obra. Art. 47. Estarán sujetas en su totalidad á la enajenación forzosa para los efectos previstos en el artículo anterior, no sólo las fincas que ocupen el terreno indispensable para la vía pública, sino también las que en todo ó en parte estén emplazadas dentro de las dos zonas laterales y paralelas á dicha vía, no pudiendo exceder de 20 metros de fondo ó latitud de las mencionadas zonas”*.

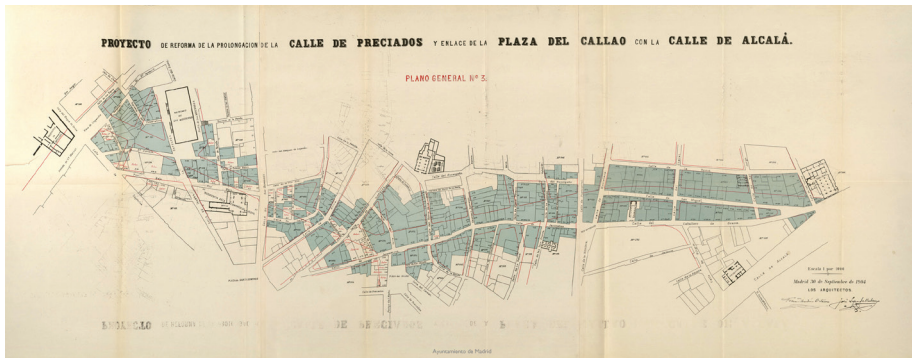


Figura 5.7. “Proyecto de reforma de la prolongación de la calle de Preciados y enlace de la plaza del Callao con la calle de Alcalá”, de López Salaberry y Octavio Palacios (1907). Fuente: Ayuntamiento de Madrid, Biblioteca Histórica.

Las vicisitudes que rodearon a este proyecto de Gran Vía, como sucedió con todas y cada una de las reformas interiores que se formularon, durante el siglo XIX, para proceder a la “modernización” de Madrid, tenían que ver con la falta de una legislación precisa que estableciese si estas intervenciones urbanísticas eran, o no, obras de utilidad pública, si se podían expropiar, o no, aquellos terrenos situados más allá de lo estrictamente necesario para la nueva vía propuesta. La primera modificación que recayó sobre la Ley de Expropiación de 1836, como hemos anotado, dio lugar a la Ley de 1879, que no resultó suficientemente efectiva, dándose un paso más con una nueva, la de 1895, cuyo reglamento se aprobó en 1896. Con esta ley, aprobada como Ley de Saneamiento y Mejora Interior de las Poblaciones³⁹⁰, se termina un ciclo que pone fin a más de medio siglo de incertidumbre en esta materia.

Solventados estos inconvenientes legales, el proyecto de Gran Vía, el que, al final, redactaron los arquitectos municipales López Salaberry y Octavio Palacios, encontró el camino adecuado para que se adaptase a los intereses inmobiliarios en juego, ya que se agilizaban los procesos para la declaración, como obras de utilidad pública, de las reformas interiores, y se ampliaban las bandas de terreno a expropiar a ambos lados de las nuevas vías abiertas. Estamos muy de acuerdo, en este sentido, con lo que argumenta Carlos Sambricio al respecto: “...el Gobierno de Cánovas del Castillo aprobaba la Ley de Reforma Interior y Saneamiento de Poblaciones, que, apoyándose en la Ley de Expropiaciones de 1876, establecía las pautas de un urbanismo que facultaba al capital inmobiliario a intervenir en la ciudad, trazar reformas interiores, expropiar los solares por donde llevar

390 Reglamento. *Gaceta de Madrid*, Año CCXXXV, Nº 355, 20 diciembre de 1896. Es significativo como en esta nueva Ley se establece, en su Artículo 1º que, “Las obras de saneamiento ó mejora interior de las poblaciones que cuenten 30.000 ó más almas no requieren para su tramitación la previa declaración de utilidad pública”. Y en su Art. 13 que, “Además de la faja de terreno precisa para la ocupación de las calles, plaza ó jardines, ó de la obra en general que para la expropiación sea necesaria, se podrá pedir la expropiación de una faja adyacente á la obra, y paralela á la misma, cuyo fondo no podrá exceder de 50 metros ni ser menor de 20”. Y, todo ello, frente a la necesidad de proceder a dicha declaración de utilidad pública y de tan solo permitir expropiaciones a una banda de 20 metros, tal y como se establecía en Ley de 1876.

*las nuevas vías, re-parcelar, proceder a los derribos, y, finalmente, edificar las construcciones proyectadas... el Proyecto de Gran Vía presentado, en 1898, por Carlos Velasco, y modificado y reformado por López Salaberry y Octavio Palacios, fue aprobado en 1901..."*³⁹¹.

Este último proyecto aclaró muchas cuestiones a propósito de la consolidación de la centralidad madrileña. Sus implicaciones en la caracterización de dicho fenómeno son muy evidentes, pudiéndose afirmar que la apertura de la Gran Vía no es más que una operación tendente a extender, y fortalecer, dicha categoría espacial. Y, decimos "extender", porque el objetivo de esta apertura viaria, que atravesaba el centro de Madrid, fue, desde sus primeras tentativas, extender la centralidad creada en la Puerta del Sol, primer gran ámbito espacial que puede calificarse con dicha categoría espacial. Recordemos que con la reforma de esta plaza se regularizaron sus bordes para permitir la conformación de parcelas que facilitasen la construcción de edificios acordes con la centralidad ganada. También, las alineaciones, aumentando la anchura de las calles que desembocaban en dicho ámbito, entre otras, la de la calle Preciados, aquella que se dirigía, directamente, hacia el territorio que, años después, sería ocupado por la definitiva Gran Vía. En un estudio realizado por Beatriz Barajas, retomando el primer proyecto de esta apertura, aquel que fue propuesto hacia 1860, se dice que, *"...en 1860, con las obras de Sol a buen curso, el consistorio bajo el mandato como alcalde del Duque de Sesto, José Isidro Osorio Silva-Bazán, pidió al arquitecto municipal el estudio de las alineaciones de toda la calle Preciados hasta el postigo de San Martín, aceptando la correspondiente propuesta de alineación... ese mismo año se propondrá a la Junta Consultiva de Policía Urbana una propuesta que se aprobó el 11 de abril de 1862... que se trataba de la prolongación de la calle Preciados desde el Postigo de San Martín a la Plaza de San Marcial (plaza de España), por la calle Leganitos incluyendo la gran reforma de la Plaza de santo Domingo y la creación de una Plaza del Callao..."*. Es decir, el trazado de Gran Vía que se propondrá en años sucesivos hasta desembocar en el que presentaron los arquitectos citados³⁹².

Es muy significativo, en este sentido, el objetivo de los sucesivos proyectos de Gran Vía que presentaron los arquitectos López Salaberry y Octavio Palacios, hasta culminar con el último y definitivo. El primero de ellos, fechado en 1898, llevaba por título, *"Proyecto de apertura de una Gran Vía que partiendo de la calle de Alcalá termine en la Plaza de San Marcial"*³⁹³, y contemplaba toda la

391 *Madrid y sus anhelos Urbanísticos. Memorias inéditas de Secundino Zuazo 1919-1940*. Con una introducción de Carlos Sambricio, 2003.

392 Ese primer proyecto es el que lleva por título, *"Proyecto para reforma y ensanche de la calle Preciados desde el Postigo de San Martín hasta la Estación Ferroviaria del Norte (1862)*. Realizado por la Junta Consultiva de Policía Urbana del Ayuntamiento de Madrid". Fuente: Archivo de la Villa de Madrid, Secretaría, 3-313-2. Hay otro proyecto que se define como *"Comunicación de la Puerta del Sol con la Estación de Ferrocarril de Norte. Proyecto de los arquitectos municipales Joaquín María Vega y Fernando Varea, presentado en 1882"*. Fuente: Archivo de la Villa de Madrid, Secretaría, 4-313-2. Ver Beatriz Barajas Tomás, *Historia de un Proyecto: La Gran Vía (1853-1955). La necesidad de una conexión*, Trabajo Fin de Grado, Universidad Politécnica de Madrid, 2018.

393 Madrid, Imprenta Municipal, 1898.

extensión de su recorrido actual, sin procurar la conexión con la Puerta del Sol para “recoger” su centralidad y expandirla por el resto del centro de Madrid. Sin embargo, aquellos otros proyectos que se redactaron sucesivamente, por los mismos arquitectos, sí especificaban que se trataba de proyectos de “...*reforma de prolongación de la calle Preciados y su enlace con...*”³⁹⁴. La intención de estos proyectos parece clara: partir de la Puerta del Sol, fortaleciendo la centralidad allí consolidada, y extenderla más allá de sus límites precisos, con el objetivo de reproducir semejantes condiciones en sectores urbanos llamados a ejercer, formando parte, de la gran área de centralidad de Madrid.

La justificación de un proyecto de apertura viaria

La apertura de la Gran Vía, en cuanto eje que, atravesando una zona central, ponía en comunicación a dicha zona con los populosos barrios de Argüelles, Pozas y Chamberí, así como con la zona Este, no tenía más objetivo que potenciar la centralidad, extenderla a las zonas que, por entonces, empezaban a conformar el ensanche de Madrid. Los motivos que condujeron a los grandes emprendedores urbanos a formular y proponer la construcción de grandes vías de comunicación que atravesasen los cascos antiguos de las ciudades no están exentos de esa idea de adaptar las viejas estructuras a las nuevas necesidades de la “vida moderna”. No bastan, sin embargo, estas justificaciones puramente técnicas para comprender el desarrollo y la puesta en marcha de estas operaciones de “renovación urbana” que se emprendieron a principios del siglo XX.

Nada mejor para comprender dicho significado, que analizar los motivos expuestos en la memoria³⁹⁵ del proyecto definitivamente aprobado, que fue presentado por los arquitectos ya citados. De entre ellos, destacamos los siguientes:

“La reforma interior es un concepto moderno”

Con este denominación se quiere contraponer la caducidad de unas estructuras formales, las que presenta la ciudad antigua, con respecto a las nuevas necesidades espaciales que exigen otras formas de vida. Pero, sobre todo, se intenta racionalizar, hacer ver a la población, la necesidad, a su vez, de nuevas formas urbanas, la nueva imagen que indefectiblemente tiene que presentar la ciudad, con todo lo que de soporte ideológico ello significa. Se identifica lo “moderno” con el “progreso”, y con aquello que conviene a toda la colectividad, poniendo a esta última en el dilema de apoyar dicha “modernidad”,

394 Se trata de los proyectos “Mejoras en el interior de Madrid. Memoria del Proyecto sobre reforma de prolongación de la calle Preciados y enlace de la Plaza del Callao con la calle de Alcalá”, 1901; “Memoria del Proyecto de saneamiento parcial denominado Reforma de la prolongación de la calle Preciados y enlaces de la Plaza del Callao con la calle de Alcalá”, 1904; “Mejoras en el interior de Madrid. Proyecto de saneamiento parcial denominado Reforma de la Prolongación de la calle Preciados en enlace con la Plaza del Callao con la calle de Alcalá”. Todos ellos formados por los Arquitectos Municipales D. José López Salaberry y D. Francisco Andrés Octavio Palacios.

395 Se trata de la memoria que figura en los proyectos presentados por Salaberry y Octavio.

lo que implica su obligada integración social, o, por el contrario, rehuirla, lo que significaría, en cierto modo, su marginación.

“Es una obra de gasto reproductivo a corto plazo, de necesidad reconocida por todos, por lo que el capital nacional cooperará a su realización”

Lo que lleva implícito una llamada directa al capital para que dirija sus inversiones hacia una operación de este tipo. Los planteamientos económicos que conlleva la apertura de una “gran vía” están claramente expuestos. Otra cosa será que el capital, a la vista de las posibilidades que se le presentan, acuda, o no, con su inversión, para hacer posible la citada operación. Y decimos esto por cuanto todo el proceso que supuso la subasta y contratación de las obras de la Gran Vía madrileña no se llevó a cabo con la fluidez y el optimismo que se preveía en sus presupuestos de partida.

“Interesa a la localidad por la participación que llevan siempre al comercio y la industria en la renovación de las capitales con las grandes obras, mucho más en la que nos ocupa, lo que hay que destruir y volver a formar intereses de todos los órdenes y clases, y en cuya operaciones van interesados el comercio y la industria en general”

Interés que estará en relación directa con las necesidades que tenga una determinada actividad comercial de contar, en cuanto a su localización, con un lugar donde sea posible el intercambio. Y esto desde el momento en que las operaciones de “renovación urbana”, y la Gran Vía no es ajena a ello, respondan, como ya apuntábamos, a esa idea de potenciar la centralidad.

“Conviene al municipio, pues da trabajo a los braceros que en invierno acuden a la Villa por millones en busca de un jornal”

Las obras públicas, aparte su carácter estrictamente económico, han resuelto parcialmente el grave problema del paro obrero que, coyunturalmente, podría presentarse. Esto, sin embargo, no es tan simple. El sector de la construcción ha jugado un papel fundamental en los momentos en los que las perspectivas económicas en otros sectores no eran nada optimistas. En este sentido, la construcción ha dado un gran juego como actividad en la que se invertían capitales cuando estos no podían ser absorbidos por otras actividades productivas. Períodos de bajo auge económico-industrial han coincidido con alzas en las inversiones inmobiliarias que, al mismo tiempo, suponían la absorción, por parte de la construcción, de la fuerza de trabajo que no era utilizada por el resto de las actividades productivas³⁹⁶.

396 En la ponencia presentada por el Centre d'Etudes d'Urbanisme en las Jornadas “El Arquitecto y el Sector de la Construcción”, organizadas por el COAM en noviembre de 1975, se hace un análisis de este papel que juega el sector de la construcción: “...el ciclo de la construcción no sólo se presenta de una forma independiente respecto al ciclo económico general, sino que ejerce un rol específicamente anticíclico. La función anticíclica del sector se basa en dos variables fundamentales: El carácter ‘residual’ de los créditos para la construcción de viviendas y las características de la

En otro punto de la memoria del proyecto de Gran Vía de Madrid leemos que *“...la zona elegida de sólo tres siglos de existencia es la menos degradada del casco antiguo y, por tanto, la más fácil de arreglar”*.

No cabe duda, por tanto, que los planteamientos higienistas que, en la mayoría de los casos, han estado presentes en la justificación de las reformas interiores, encuentran su excepción en el caso de la Gran Vía de Madrid. Esto es importante y nos viene a mostrar que la justificación de este tipo de intervenciones, por motivos que giran en torno al *“saneamiento de las zonas más insalubres de la ciudad”*, no es más que el pretexto ideológico que subyace bajo las mismas. Más aún, en el previo análisis que se hizo de las construcciones que fueron demolidas, como consecuencia del trazado de la Gran Vía, se califica a la mayoría de dichas edificaciones como en *“buen estado”*, o como *“regulares”*, siendo la minoría de las mismas calificadas como en *“mal estado”*³⁹⁷.

Por último, y relacionándolo con lo que acabamos de decir, otro de los puntos de la memoria que comentamos hace referencia al hecho de que *“...conviene al Ayuntamiento pues se aprovechan todas las expropiaciones de la prolongación de la calle de Preciados con arreglo al antiguo proyecto”*³⁹⁸. Efectivamente, con anterioridad a la aprobación del proyecto definitivo de la Gran Vía, se presentaron otra serie de propuestas con el mismo objetivo que pretendía cumplir su primer intento. Dichas propuestas, ya lo hemos visto, planteaban atravesar el centro de Madrid, aunque con algunas diferencias con respecto al trazado definitivo. Uno de dichos proyectos, el presentado en 1860, obtuvo su aprobación, como ya hemos comentado, procediéndose a las correspondientes expropiaciones que afectaron, sobre todo, a la calle Preciados, ya que el trazado propuesto en dicho proyecto partía de la Puerta del Sol. Parte de dichas expropiaciones fueron utilizadas para la gestión de la Gran Vía actual. Esto queda expresado en la opinión del Ayuntamiento cuando se posiciona a favor del proyecto definitivo, por cuanto supone *“...la sustitución del trazado que se aprobó para la prolongación de la calle Preciados por otro más beneficioso a la vialidad, aprovechando las expropiaciones y desembolsos del Ayuntamiento”*.

fuerza de trabajo empleada. El proceso de producción y circulación de la mercancía vivienda es extremadamente largo, por lo que el crédito que se otorga a esta actividad debe tener también unos plazos de amortización mucho más largos que en otros sectores. Esto hace que en las fases de auge económico general la oferta de crédito se dirige a aquellos sectores cuyas perspectivas de beneficios sean mejores, quedando sólo un pequeño remanente del mismo para la construcción. Por el contrario, en las fases de recesión el volumen de créditos otorgados al sector de la vivienda aumenta”. Ver L. Brau, M. Olive, J. Rodríguez y L. Zumin, *Situación actual del sector de la construcción*, Madrid, CIAM, 1975.

397 A pesar de ello, la Gran Vía fue posible porque se acogió a la Ley de Saneamiento de Ciudades de 1896.

398 El que se planteaba como *“Prolongación de la calle Preciados entre las plazas del Callao y la de San Marcial”*, de 1862.

Algunas valoraciones económicas de la “Operación Gran Vía”, desde las expropiaciones realizadas y la venta de los solares resultantes

Las operaciones de reforma interior, al poner en valor determinados ámbitos centrales, permiten la apropiación de las plusvalías que generan, en la medida en que reinvierten “valores de uso”, los que están arraigados con la población residente originaria, en “valores de cambio”, aquellos que son objeto de apropiación por los que gestionan, dirigen y hacen de los lugares afectados el asiento de su actividad. Dichos “valores de cambio” se expresan, sobre todo, en las cuantías a desembolsar a la hora de adquirir nuevos derechos de propiedad. Es el caso de las expropiaciones por causa de utilidad pública, y la adquisición posterior de los solares resultantes, ya sea por venta o adjudicación, o por el procedimiento de la subasta.

En el caso de la apertura de la Gran Vía de Madrid se movilizaron toda una serie de propiedades parcelarias, no sólo aquellas de las que se partía, el conjunto de propiedades que conformaban el parcelario antiguo objeto de eliminación, sino, también, el nuevo universo parcelario surgido de una operación semejante. Dicha operación, en efecto, se llevó a cabo sobre un sector en el que se contabilizaban, en origen, unas cuatrocientas propiedades diferentes, las cuales, por efecto de la apertura emprendida, se convirtieron, tras la operación de demolición del caserío existente y la reestructuración parcelaria que dio lugar al nuevo plano, en unas ciento treinta. Todo esto dicho de forma aproximada.

Esta primera consideración nos muestra, de manera clara, que una vez consolidada la apertura de la Gran Vía se ha producido una concentración de la propiedad. Esta constatación, sin embargo, carecería de importancia si no relacionamos dichas propiedades parcelarias con su localización. De las cuatrocientas propiedades existentes antes de la apertura, casi un 70% ofrecían sus frentes a calles que podríamos conceptualizar como “calles secundarias”, mientras que tan sólo el 30% se situaban en “calles principales”. Esta comprobación, por otra parte, resulta muy lógica, por cuanto el número de “calles principales” que conformaban la zona del casco antiguo, por donde se trazó la nueva vía, era muy reducido frente al número de “calles secundarias”. Sólo ciertas calles, como San Bernardo, Fuencarral, Hortaleza, etc. presentaban ese carácter de “principales”, participando el resto de un complicado entramado urbano de calles de escasa categoría, dicho esto desde el punto de vista de su anchura o sección.

Lo que nos parece más significativo, sin embargo, es la relación que se produce entre parcelas y solares que dan a “calles principales”, y aquellas otras que dan a “calles secundarias”, una vez que se consuma la operación de apertura viaria. De las nuevas parcelas producidas, efectivamente, un 63% ofrecen sus frentes a la Gran Vía, mientras un 37% lo hacen a sus calles adyacentes. Relacionando todas estas cuestiones, relativas a la jerarquía urbana de propiedades y solares, antes y después de la operación de apertura de la Gran Vía, podemos decir que esta operación urbanística supuso un proceso de concentración de la propiedad del suelo, tanto por lo que se refiere al aumento de la superficie de las parcelas,

en paralelo a la disminución del número de propietarios, como a su localización mayoritaria a lo largo del eje que estructuraba el recorrido de dicha vía.

Se trata, por tanto, de un proceso de concentración que supuso no sólo la unificación de la propiedad del suelo, acabando con su compleja diversidad, sino, a su vez, una concentración específicamente localizada. La propiedad del suelo se unifica y se concentra en un mismo lugar o, al menos, no se produce su dispersión más allá de las posibilidades que le ofrece la proximidad a un sector que condiciona su valoración. Porque es esta proximidad la que va a estar presente, como un elemento más, en la producción de las “rentas de posición”, “rentas diferenciales” que van a adquirir estas parcelas que se concentran y se localizan en estos lugares.

Al tratar el tema de las “*plusvalías del suelo urbano*”, Paul Vieille distingue entre “*plusvalía comercial*” y “*plusvalía general*”. “*La plusvalía comercial, nos dice, culmina en la plusvalía espacial, o plusvalía de emplazamiento central, que afecta al núcleo urbano, y tiene por origen la función preeminente de éste núcleo en la ciudad y en el espacio que domina*”. La “*plusvalía general*”, por otro lado, es debida, “*...al valor que los terrenos próximos y menos próximos, con respecto al citado núcleo central, presentan para la residencia de la población*”³⁹⁹. El hecho, por tanto, de la concentración-localizada que comentamos supuso la producción de unas “*plusvalías de emplazamiento central*” desde el momento en que los terrenos que han sido objeto de la citada concentración van a proporcionar unas rentas mucho mayores que aquellas que desarrollaban antes de la apertura de la vía a la que asoman, ahora, sus frentes de parcela. “*La plusvalía de emplazamiento central, nos sigue diciendo Vieille, así como la plusvalía de emplazamiento comercial sólo atañen a los frentes de las vías, es decir, a los terrenos inmediatamente accesibles a la población que pasa*”.

Se ha producido, por tanto, un fenómeno mediante el cual ha aumentado la rentabilidad de unos terrenos por el hecho de que frente a los mismos se han potenciado las posibilidades de su uso por el conjunto del colectivo ciudadano. La apertura de una vía, sin embargo, no sólo va a proporcionar una producción de plusvalías para aquellos terrenos a los que afecta, sino que, a su vez, y considerando dicha operación en el marco de la estructura urbana de la ciudad, va a dotar a dichos terrenos de unas rentas suplementarias que no las obtendrían en base a otra localización. Dichos terrenos no sólo gozan de la producción de unas plusvalías derivadas de la apertura realizada, sino que, además, son productores de rentas derivadas de su situación específica. Su valoración, por tanto, es doble.

Estos nuevos valores que adquieren los terrenos que se sitúan a lo largo del eje Gran Vía aparecen claramente expresados en aquellas estimaciones que se llevaron a cabo a propósito del justiprecio de las expropiaciones, así como al precio de venta de los solares resultantes. Dichos valores expresan no sólo las plusvalías derivadas de la apertura de la vía, sino aquellas otras que tienen

399 P. Vieille, *Marché des terrains et société urbaine. Recherche sur la Ville de Teheran*, París, Anthropos, 1970.

que ver con la específica localización de las propiedades a lo largo el eje citado. Estamos hablando de sus “rentas de posición”.

El valor de las fincas expropiadas, tal y como se expresaba en el justiprecio de expropiación correspondiente, oscilaba entre las 100 y las 800 pesetas por metro cuadrado. Las fincas que más se valoraban, por motivos de expropiación, eran aquellas que se integraban en el primer tramo de la Gran Vía, es decir, entre la calle Alcalá y la Red de San Luis, así como en la confluencia de dicho tramo con el segundo. Estamos hablando del tramo más cercano al ensanche, al sector más noble de este, aquel que fue clasificado en su proyecto como lugar eminentemente aristocrático y donde la vivienda unifamiliar era el tipo arquitectónico que ocupaba las manzanas que definían su morfología. Sería un lugar, según Castro, dedicado a “...habitaciones independientes para nuestra grandeza y altos funcionarios”. A medida que nos vamos aproximando hacia la Plaza de España, en el polo opuesto, el justiprecio de expropiación va disminuyendo, hasta alcanzar la cifra de 100 pesetas por metro cuadrado en aquellas fincas que se localizaban en lo que hoy es la confluencia de la Gran Vía con la citada Plaza de España. El valor medio de expropiación, situado en 300 pesetas por metro cuadrado, correspondía a aquellas fincas que se localizaban en el tramo medio de la Gran Vía. Estas fincas representaban un 22% del total de las existentes.

La aplicación de los citados justiprecios a las fincas expropiadas nos muestra, con toda claridad, lo que a principios de siglo constituía un mercado de suelo. Teniendo en cuenta sus valores, parece cumplirse aquellas teorías acerca del valor del suelo, las cuales expresaban que el citado valor era proporcional a la distancia al centro⁴⁰⁰. Si consideramos la confluencia de la Gran Vía con la calle Alcalá como el punto en el que se acumulan todas aquellas condiciones que conforman la centralidad urbana que, por entonces, caracterizaba a la ciudad de Madrid, las fincas más próximas al mismo eran las que mejor se valoraron a la hora de hacer efectivo el cómputo de la expropiación, disminuyendo dicho valor a medida que las fincas expropiadas se localizaban a una distancia cada mayor del citado centro.

Estas estimaciones se vieron confirmadas por un segundo hecho, el que supuso aquella otra valoración referida a los solares resultantes tras la demolición de las fincas expropiadas. Dicha valoración oscilaba entre las 100 y las 600 pesetas por metro cuadrado⁴⁰¹. Del mismo modo que lo sucedido con el justiprecio de expropiación, el valor de los solares resultantes aumentaba a medida que nos acercábamos a la calle de Alcalá, localizándose los de menor valor en las proximidades de la Plaza de España. La única variante que hay que anotar se refiere al hecho de que dichos valores no se expresaban con la linealidad de los referidos al justiprecio de las expropiaciones. En esta ocasión se observaban picos que alzaban el precio de los solares de manera discontinua,

400 Ver P-H. Deryche, *Economía y Planificación Urbana*, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1983.

401 Es de observar cómo las expropiaciones se pagan mejor que los solares.

aunque su punto más alto se localizaba en correspondencia con el segundo tramo de la Gran Vía. En dicho tramo, efectivamente, nos encontramos con los solares que fueron vendidos a razón de 600 pesetas por metro cuadrado. Dicho valor afectaba a unas ocho manzanas, que representaban el 24% del total. En el primer tramo, el más valorado por el justiprecio de expropiación, el precio de los solares alcanzaba las 500 pesetas por metro cuadrado, relegándose aquellos que oscilaban entre 300 a 100 pesetas por metro cuadrado a los solares que se localizaban en manzanas próximas a la Plaza de España.

Al margen de la discontinuidad observada en la valoración de los solares resultantes, podemos anotar, como otra consecuencia derivada del hecho de la apertura de la Gran Vía, que los citados valores aparecen directamente relacionados con su específica localización a lo largo del citado eje. Cada solar presenta un valor distinto que se corresponde con una determinada situación. Unos solares se distinguen de otros por esa diferencia en la renta que producen, diferencia que está en razón de que unos terrenos presentan más valor, desde el punto de vista del interés colectivo, debido a su específico emplazamiento.

La apertura de una “gran vía” no afecta por igual a todos los solares resultantes desde el momento en que las rentas que se derivan del suelo no obedecen, única y exclusivamente, a su proximidad a dicha vía, sino, también, a su situación en el conjunto de la división social del espacio. La renta del suelo, efectivamente, no sólo obedece a factores que dimanen de la propia práctica del promotor, a la “rentas diferenciales endógenas”, según Lipietz, lo que en teoría supondría la posibilidad de una igualdad en la obtención de rentas en base a cualquier tipo de terreno urbano. Dicha renta obedece, al mismo tiempo, y debe su producción, a factores exteriores a la citada práctica, a “rentas diferenciales exógenas”. Es lo que argumenta Lipietz cuando nos dice que “...en el proceso de circulación, realización, la situación del terreno en la división social del espacio, va a determinar el precio de venta. Es el tributo diferencial de situación social”⁴⁰². Lo que quiere decir que las rentas que se derivan del uso y explotación del suelo serán mayores allí donde el sobre-beneficio que espera obtener el promotor no sólo venga marcado por la inversión de capital que realice, por su propia práctica como tal, sino por el hecho de que tal inversión se lleve a cabo en base a un suelo cuyo “valor de estima”⁴⁰³ alcance lo deseado por el promotor de turno.

Pensar la Gran Vía como “eje terciario”

El fenómeno de la Gran Vía se constituye como una operación urbanística clave para comprender cómo ha sido objeto el centro de Madrid de una serie de transformaciones que han permitido la proliferación de una diversidad de actividades terciarias. Se pensó, también, como un gran eje de comunicación que podía contribuir a la extensión, más allá del mismo, de su propia caracterización como “eje terciario” en sí. No en vano se propuso, allá por los años cuarenta del

402 A. Lipietz, *Le tribut fonciere urbaine*, París, Maspero, 1974.

403 Argumento de Halbwachs, citado.

siglo XX, la reestructuración de la Plaza de España para permitir la prolongación, a través de la calle Princesa, de la citada Gran Vía. Es esta prolongación, en forma y contenido, la que ha potenciado y extendido ese carácter terciario al resto de parte del centro de Madrid, concretamente a aquellas zonas expuestas a su influencia por su condición de espacios dotados de cierta complejidad. Entre esas zonas, el ensanche de Madrid va a responder a estos requerimientos de manera muy contundente. Nos estamos refiriendo a los barrios de Salamanca, Argüelles, Chamberí, etc., los cuales han ido adquiriendo, paulatinamente, características propias de espacios centrales, perdiendo población, o seleccionando aquella que goza de exclusividad, y asumiendo su funcionalidad económica desde su intenso carácter socio-espacial terciario. El conjunto Gran Vía-Princesa, efectivamente, se va a ir definiendo, en un primer momento, con toda claridad, como “centro de Madrid”, irradiando sus influencias más allá del mismo, lo que se irá manifestando mediante la continua localización, en dicho eje y alrededores, de aquellas actividades que van a condicionar su presencia a la centralidad que necesitan⁴⁰⁴.

De las funciones urbanas no-residenciales que han ido caracterizando a la ciudad de Madrid, todas ellas, excepto la industrial, se van a ir localizando en sectores urbanos que han sentido la influencia que sobre ellos ejercía el “centro lineal” representado por el eje Gran Vía-Princesa. *“Madrid, escribía Huetz Lempz hacia 1972, es, sobre todo, la capital político-administrativa de España. Concentra los ministerios, las grandes administraciones del Estado, representaciones diplomáticas, embajadas, etc. A su vez, es el principal centro bancario del país... posee un papel intelectual de primer orden... una función comercial esencial, así como un gran centro turístico y hotelero... al mismo tiempo, también, es una potencia industrial, aunque su alejamiento de los centros productores de materias primas no le permita ser un centro de industria pesada. La abundancia y la cualidad de la mano de obra, así como la existencia de un gran mercado de consumo, da lugar a la proliferación de una industria de transformación”*⁴⁰⁵. Pues bien, casi todas estas actividades aparecen, en pleno siglo XX, concentradas en, y en torno a, este eje terciario que comenzó a gestarse durante la segunda mitad del XIX, y que adquirió su más alta significación con la apertura de la Gran Vía.

La concentración bancaria, por ejemplo, constituye uno de esos fenómenos que más importancia van a adquirir por lo que se refiere a su localización en este ámbito terciario cuya responsabilidad recae en el complejo espacial históricamente producido en base a las reformas emprendidas en la Puerta del Sol, y su continuación a través del eje Gran Vía-Princesa. De los seis bancos más importantes que existían en España hacia 1970, cuatro de ellos tenían su sede central en Madrid, algunos desde el siglo XIX, cuando se localizaron en los alrededores de la Puerta del Sol, concretamente, en la Plaza Canalejas. Dichos bancos disponían, en los años setenta del siglo XX, de unos depósitos bancarios que sumaban más que los de Barcelona y el País Vasco juntos. Dichos bancos se localizaban en un reducido espacio que fue denominado como el “*triángulo*”

404 Ver J. Remy, *La Ville, phenomene economique*, Bruselas, Editions Vie Ouvriere, 1966.

405 M. A. Huetz de Lempz, *op. cit.*

financiero de Madrid"⁴⁰⁶, el formado, entre otras, por las calles de Alcalá y Gran Vía, cuyo marco de referencia era la Puerta del Sol, Plaza Canalejas y calle Sevilla.

Por su parte, la función comercial también representa para la ciudad de Madrid una actividad muy importante. Ni qué decir tiene, en cuanto aprovisionamiento para una población urbana cada vez más numerosa, pero, sobre todo, como "comercio de lujo", aquel que hace de la centralidad su razón de ser. Este tipo de comercio, desde sus inicios, tomó posesión del eje Gran Vía, sin desligarse de su espacio originario, la Puerta del Sol, e invadiendo, sobre todo a partir de los últimos años del XX, determinados ámbitos del ensanche, en especial, la calle Serrano. La capacidad mostrada por la Gran Vía, en su intento por relacionar los ancestros espaciales de una "centralidad originaria", la que representaba la Puerta del Sol, con el ensanche, explica este fenómeno.

Todo el eje Gran Vía-Princesa, sus zonas de influencia que corren paralelas al mismo, así como los ámbitos del ensanche que relaciona y reúne, constituyen un conjunto que, con el paso del tiempo, decimos, y por las razones ya argumentadas, ha llegado a concentrar un alto porcentaje de actividades terciarias. Actividades que se producen, y reproducen, al calor de una centralidad espacial de la que no pueden prescindir. Esta centralidad no es ajena a aquel otro fenómeno que se deriva de las imposiciones derivadas de una economía capitalista para cuya reproducción son necesarios e imprescindibles toda una serie de procesos de intercambio que sólo la potenciación de la centralidad espacial puede hacer posibles.

Pero esta necesidad imperiosa que tiene la capital de fomentar las actividades terciarias en las zonas centrales no puede eludir la crisis consiguiente que tal necesidad va a provocar. La implantación de actividades terciarias, en efecto, supone poner en marcha un proceso de apropiación, re-apropiación, de las zonas centrales de la ciudad, lo que implica acabar con los hechos, fenómenos colectivos que, con su desarrollo histórico, han creado la centralidad urbana, ya que para que dichas actividades se implementen en los centros urbanos es necesario proceder, previamente, a un cambio radical en el uso del suelo. Con dichos cambios, sin embargo, no se eliminan, de hecho, las tendencias colectivas allí presentes, fruto de un proceso histórico de largo alcance que se ha enraizado en un espacio concreto, sino que las reorientan hacia los nuevos requerimientos de una sociedad de consumo.

El significado de estas operaciones de "renovación urbana"⁴⁰⁷, ya que de esto es de lo que estamos hablando, no sólo hay que entenderlo teniendo en cuenta que dichas operaciones se producen, y sólo tienen lugar, en base a unas tendencias colectivas, de las que se apropian y reconducen hacia otros menesteres, sino que, para llevar a cabo una acción semejante, resulta imprescindible la eliminación, por expulsión, de la población allí establecida, junto con las actividades que proporcionan sentido a su vida. El "hecho colectivo" que caracterizaba a las zonas sometidas a los procesos de renovación, si bien no desaparece como tal,

406 Por M. A. Huetz de Lempis, *op. cit.*

407 Ver A. Álvarez Mora, *La remodelación del centro de Madrid*, Madrid, Ayuso, 1978.

cuanto menos ha cambiado completamente de significado. Esto es tanto como plantear la destrucción de una comunidad, la destrucción de la ciudad, de sus zonas centrales, destrucción tanto física como sociológica.

No otra cosa expresan cuando contemplamos en la actualidad, y después de tantos años de renovaciones continuadas ininterrumpidamente, el silencio, la falta de movimiento ciudadano, la ausencia de una verdadera vida urbana, en aquellas zonas de la ciudad que han alcanzado un alto grado de concentración de actividades terciarias, ya que la terminación de la jornada laboral implica la clausura de los intercambios que provocan y dirigen, y con ello la clausura de las zonas centrales. La vida urbana, en estas zonas, gira en torno a las necesidades que imponen, sobre todo, los intercambios comerciales.

La crisis del centro no es una crisis menos amplia que la que afecta a la ciudad en su conjunto, desde el momento en que la potenciación de las actividades terciarias ha supuesto un cambio en el significado, y sentido, que caracterizaban a las zonas centrales históricas, significado que se ha perdido por razones derivadas de un proceso de desposesión social, de "reconquista" de los espacios centrales. Se ha eliminado, en suma, la identificación entre población residente y centro urbano, entre población residente y ciudad, la cual apenas puede desarrollarse en la anodina periferia donde el colectivo urbano expulsado del centro apenas intenta, de nuevo, la creación de ambientes con los que identificar sus renovadas tendencias colectivas, tratando de crear, una palabra, la centralidad perdida.

La adopción de las llamadas reformas interiores y, dentro de ellas, las que se concretan en forma de grandes vías que atraviesan el primitivo casco urbano, constituyen, para el caso de Madrid, el primer planteamiento encaminado a la resolución de una crisis urbana, enmarcada en un contexto determinado de clase, que sólo tiene en cuenta sus aspectos puramente técnicos, es decir, la falta de comunicación entre el centro y el ensanche, las necesidades planteadas por la circulación, aumentar la accesibilidad al centro, etc. Lo que importa resolver son las nuevas necesidades de la burguesía en su empeño por controlar los espacios urbanos centrales que le permitan desarrollar economías que hacen del intercambio su razón de ser. Economías, por otro lado, que adoptan lo que ya era una práctica muy habitual por entonces, es decir, la práctica inmobiliaria como referente del sistema productivo, la cual se encauza, y cobra todo su sentido, mediante el aumento de valor que experimenta el suelo que se impulsa tras las renovaciones emprendidas.

En la base de dichos fenómenos, sin embargo, no sólo nos vamos a encontrar con planteamientos económicos, en el sentido de que dichas operaciones impulsan, como decimos, aumentos en el valor del suelo, dado que potencian la localización, en las zonas donde se producen, de aquellas actividades que necesitan de una fluidez de intercambios, sino que la apertura de una vía supone, en nuestro caso, la posibilidad de ofrecer una imagen de ciudad, de actuar ideológicamente en base a la citada imagen, expresando los nuevos símbolos de una sociedad que se proyectan y se propagan a la colectividad, de la que se pretende su perfecta integración en el sistema. Dicho sistema, en una palabra, hace de las reformas urbanas la expresión de su poder.

6 EXTENSIÓN Y ÁREAS DE CENTRALIDAD EN EL PROCESO DE FORMACIÓN DE ROMA COMO CIUDAD MODERNA

Condicionantes socio-espaciales-históricos que hicieron posible la construcción de Roma como ciudad moderna

Prestaremos atención a dos momentos históricos que consideramos claves para entender las bases materiales, dicho esto en su sentido más completo, sobre las que pesa su significado como ciudad moderna. Nos referimos, en primer lugar, al que supuso, tras un largo proceso histórico que se remonta a los años finales del siglo XV, la construcción de Roma como capital del catolicismo, hasta aquel otro en que esta capitalidad religiosa se entrega a su condición de capital política del nuevo Estado unitario. Proceso, este último, que se extendió desde los años pre-unitarios, a partir del llamado “Risorgimento”⁴⁰⁸, hasta los primeros años del siglo XX. Estos últimos sesenta años de historia, entre 1860 y 1920, se debaten entre la eliminación y desmantelamiento de su condición como capital del catolicismo y su reconversión en capital política del nuevo Estado unificado, es decir, su construcción como ciudad moderna.

Si nos vemos obligados a hacer referencia a la Roma del siglo XVI, para entender su formación, siglos después, como ciudad moderna, es porque no se entendería esta última sin el aporte infraestructural que se materializó durante el poder de los papas a lo largo de ese siglo XVI. Esta será una de nuestras hipótesis.

Creo que el significado que adquiere Roma, como ciudad moderna objeto de nuestro estudio, bascula entre estos dos acontecimientos, hasta el punto de llevar nuestro argumento al hecho que esa “modernidad”, siempre relativa y vinculada, como lo estaba, a su condición, si no de ciudad del capital, sí como “ciudad al servicio del capital”, esa “modernidad”, decimos, no es más que el resultado del proceso de aniquilación emprendido para acabar con su “personalidad” como “capital religiosa” en favor de su nuevo papel como “capital política”. Y si a esto añadimos que dicha “reconversión” fue dirigida, gestada y materializada, sobre la base de una inmensa diversidad de propiedades, agrícolas o urbanas, pertenecientes, sobre todo, a los estamentos sociales de signo religioso, príncipes de la Iglesia, cardenales, familias pontificias, instituciones religiosas de todo tipo, se puede convenir que fueron los mismos que levantaron ese “poder eclesiástico” los que contribuyeron a su aniquilación, única manera de participar en los inmensos beneficios que auguraba un cambio tan importante en el “estatus” de dicha ciudad.

408 Movimiento político encaminado a alcanzar la Unidad de Italia, que comenzó hacia 1848 impulsado por la Casa de Saboya, o por dirigentes como Cavour, Mazzini o el propio Garibaldi. Esta Unidad culminó en 1870.

Y esto fue posible en la medida en que se produjo una estrecha colaboración entre un “capital en suelo” y un “capital financiero”. Aquel, en manos de la llamada “aristocracia negra”⁴⁰⁹, la que había contribuido a crear la inmensa riqueza sobre la que descansaba el poder de la Iglesia y, por ende, el sentido de la capitalidad de Roma como referente de la cristiandad. Iglesia que al aliarse, como necesidad, con las entidades que financiaron la aniquilación y reconversión de sus bienes patrimoniales, no hacía más que recoger los beneficios por estos generados.

Unos pusieron, aportaron, la base material necesaria, su “capital en suelo”, no importándoles que, con ello, estaban aniquilando la expresión de su propio poder. Otros, los que tenían capacidad financiera, adquirieron, o coparticiparon, dichas propiedades, conviniendo, conjuntamente con la administración y los propietarios, el tipo de operación a emprender, cuando no reteniendo el suelo, o haciéndolo pasar de mano en mano, hasta volver a recuperarlo, con el único objetivo de revalorizarlo en su camino.

Un relato literario, construido por el escritor francés, Émile Zola, extraído de su novela *Roma*, nos hace sentir, con todo realismo, las confluencias, en un mismo espacio urbano, de las diversas “personalidades” asumidas por esta ciudad a lo largo de su dilatada historia. Se trata de la contemplación que hace Pedro, protagonista de esta novela, de Roma, nada más llegar a dicha ciudad, desde las alturas del Gianicolo, concretamente, desde la Plaza de San Pietro in Montorio. Así reflexiona, ante el panorama que abarca: *“...Pero muy pronto, obedeciendo a un secreto instinto, sólo puso Pedro atención en tres puntos del inmenso panorama. Al fondo le producía emoción la franja de esbeltos cipreses que bordeaban la altura del Palatino; detrás de ella no veía nada, los palacios de los césares habían desaparecido, se habían desplomado, habían sido arrastrados por el tiempo; y al evocarlos Pedro ahora, se alzaban como fantasmas dorados, vagos y temblorosos, envueltos en la púrpura de aquella mañana espléndida. Sus miradas iban de allí a San Pedro; aquí sí que permanecía erguida la cúpula, y bajo ella se abrigaba el Vaticano, que Pedro sabía que estaba al lado, pegado al costado del coloso; y Pedro le encontraba un aire triunfal, color de cielo, tan sólido y grandioso como un rey gigante que reinase sobre la tierra, al que se veía desde todas partes, eternamente. Y desde el Vaticano llevaba los ojos al otro monte, al Quirinal, y el palacio del rey se le antojaba un simple cuartel, achatado y vulgar, enjalbegado de amarillo. Y en aquel triangulo simbólico, en aquellos tres picachos que se entre miraban por encima del Tíber, se encerraba para Pedro toda la historia secular de Roma, con sus constantes trastornos, con sus resurrecciones sucesivas: la Roma antigua que se ensanchaba, hasta llegar a la madurez, en un amontonamiento de palacios y de templos, flor monstruosa del poderío y esplendor del imperio; la Roma papal, que había triunfado durante la Edad Media, que se había enseñoreado del mundo, que había cargado sobre la cristiandad el peso de aquella iglesia colosal en que resplandecía de nuevo la belleza; la Roma actual, la que Pedro desconocía, porque no le daba importancia,*

409 Nos referimos, con este término, en general, a la “nobleza pontificia”, aunque, en realidad, la “nobiltà nera” fue aquella nobleza romana que se posicionó con Pio IX cuando las tropas de Víctor Manuel II entraron en Roma, el 20 de septiembre de 1870.

*y que su palacio real, tan pobre y tan frío, le hacía el efecto de una tentativa burocrática y molesta, de un ensayo de modernismo sacrilego a expensas de una ciudad única, que se debía haber reservado para el ideal del porvenir*⁴¹⁰.

Es este “entrecruzamiento histórico” el que nos permite reflexionar sobre las diversas “personalidades” de una ciudad cuyo significado no delata tanto una convergencia histórica como una continuidad que explica el porqué, en nuestro caso, de un proceso de producción de suelo, el que procura la existencia de Roma como ciudad moderna, este es nuestro objetivo, sobre la base de una herencia histórica identificada con el inmenso patrimonio que se forjó en esta ciudad desde que se impuso a los “cismas” que perturbaron su poder sobre el universo que conformaba la cristiandad. Nos referimos al periodo histórico que comienza con el Papado de Martín V⁴¹¹, una vez superado el “cisma” de Aviñón, y que, para el tema que nos ocupa, extendemos hasta la construcción de la Plaza de San Pedro, con la que finaliza, esta es nuestra hipótesis, la sistematización del “sistema viario” y de la “propiedad del suelo” a él vinculado, con el que fue posible construir, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, la Roma moderna.

De capital del catolicismo a capital política de un Estado unificado. La construcción de la capitalidad cristiana y la herencia dejada en la Roma pre-unitaria

Decimos que no se podría concebir la construcción de la Roma Moderna, aquella que se asienta sobre la base política del “Risorgimento”, sin tener en cuenta específicos acontecimientos históricos de una gran significación, los cuales dejaron una huella socio-espacial profunda sobre la que se van a asentar sus componentes socio-espaciales más destacados. Nos referimos, en primer lugar, al proceso de construcción, durante más de tres siglos, de su potencial como “capital de la Cristiandad”, prácticamente, desde finales del siglo XV hasta bien entrado el XIX, seguido, en segundo lugar, del proceso que supuso el desmantelamiento de la ciudad papal para reconvertirla en la nueva capital política.

Nos interesa resaltar, en primer lugar, cómo se produjo el proceso de construcción de Roma como capital de la Cristiandad, ya que sin esas bases socio-espaciales, sobre las que descansa su significado como capital religiosa, no entenderíamos los fundamentos que harán de esta ciudad la sede política de la Italia unificada que se consolidó durante los últimos años del XIX.

En el proceso de construcción de Roma, como capital religiosa, confluyen dos hechos que, al expresarse mediante rotundos y claros componentes espaciales, han contribuido, siglos después, a la materialización de aquellos componentes que encauzaron la construcción de la capital política de la Italia unificada. Nos referimos, en primer lugar, a los “sistemas viarios” que, sucesivamente, se fueron construyendo, sobre todo, durante el siglo XVI, incorporándose y

410 E. Zola, *Roma*, escrita en 1896. Edición española de Aguilar, Madrid, 1933.

411 Fue nombrado papa en el Concilio de Constanza, en 1417, siendo papa hasta 1431, restaurando la sede papal en Roma, dando final al Cisma de Occidente.

yuxtaponiéndose entre sí, hasta completar una estructura espacial sin cuyo apoyo no hubiese sido posible la materialización real de la Roma moderna. Y como segundo componente, la concentración de propiedad que, en los márgenes y aledaños de estos “sistemas”, se fueron acumulando como consecuencia del poder allí asentado por parte de familias pontificias, príncipes de la Iglesia, quienes procedieron a la construcción de sus residencias, en forma de grandes villas patricias, en un territorio estructurado en base a los “sistemas viarios” así concebidos.

Ambos acontecimientos espaciales, la “sistematización viaria” de que fue objeto la ciudad de Roma, sobre todo, decimos, durante el siglo XVI, en paralelo a la acumulación, en base a dichos “sistemas”, de toda una serie de propiedades, las que se identificaron con las villas de las familias pontificias allí construidas, marcaron la cualidad de un territorio sobre el que, siglos más tarde, se edificó lo que denominamos como Roma moderna⁴¹². Es tal la importancia que cobra este hecho, que podemos decir, con rotundidad, que la construcción de esta Roma moderna no hubiese sido posible sin la acumulación, durante ese siglo XVI, de todo un elenco de propiedades, vinculadas entre sí por un “sistema de comunicación” que contribuirá, siglos más tarde, a “poner en valor” el sustento espacial sobre que va a surgir la Roma del XIX. No se puede concebir a Roma, como ciudad moderna, sin esta herencia espacial histórica que recibió, y de la que se sirvió, para proceder a su proceso de construcción tras su designación, allá por los años setenta del siglo XIX, como capital de la Italia unificada.

Acudir al análisis de estos “sistemas”, estableciendo, al menos, su lógica constructiva originaria, nos hará comprender el porqué de la producción espacial de Roma Moderna, en la medida en que, para ello, no fue necesario, en un principio, proceder a un proceso previo de inversión en infraestructuras viarias que ejerciesen como bases materiales vinculadas con procesos de “producción de suelo”. Lo específico de la construcción de Roma moderna es que se contó, desde sus inicios, con unos “sistemas viarios” heredados que, de ser, en origen, “vías arboladas”, caminos de peregrinación, que comunicaban entre sí “monumentos” y “basílicas”, ordenando un “caminar peregrino”, a lo largo y ancho de Roma, se convirtieron, siglos después, en los ejes directores del proceso de producción espacial de la primera Roma moderna.

De entre estos “sistemas viarios” heredados que se sucedieron, sobre todo, durante todo el siglo XVI, rematándose su construcción en el primer tercio del XVII, con la obra culminante de la Plaza de San Pedro como colofón final⁴¹³, destacamos el último de ellos, el que se implementó con los papados de Gregorio XIII y Sixto V. Y Decimos que este fue el último de ellos porque, con anterioridad al mismo, se formularon otros dos “sistemas viarios” que, a diferencia del tercero, insistieron, sobre todo, en la “remodelación” del tejido urbano existente. Es el caso de la “apertura” de la Via Giulia, llevada a cabo en los primeros años del

412 Tema acuñado por Italo Insolera, *Roma Moderna. Un secolo di Storia Urbanistica*, Turín, Einaudi, 1962/71.

413 Ver Massimo Birindelli, *Piazza San Pedro*, Bari, Laterza, 1981.

XVI, o la ordenación a la que fue sometido el antiguo Campo Marzio, tomando como eje de referencia la Via del Corso, antigua Via Lata y su prolongación como Via Flaminia.

La sistematización viaria de la Roma papal como proceso determinante de su futuro urbano

Será el “tercer sistema viario”, decimos, el que recorría el ámbito que se limitaba a la zona menos construida de Roma, donde se encontraban, aisladas, sus basílicas más destacadas, el que más influencia tuvo en dicha construcción. Su lógica iba más allá de la comunicación entre partes, impulsándose, como idea prioritaria, la interrelación de la que carecía un conjunto territorial cuyo denominador común era la dispersión. Fue así como, al dotar a un territorio desestructurado de un armazón viario que reuniese, en base a un único ámbito, lo que se encontraba disperso, se hizo posible la “ciudad” que requería la capitalidad citada. Esto sucede entre 1572 y 1590, lo que es lo mismo, con los papados de Gregorio XIII y Sixto V.

Quien prelude todos estos hechos, formulándose, para ello, un verdadero “plan” de futuro, fue el papa Gregorio XIII, iniciando un proceso que culminará en tiempos de su sucesor, Sixto V, quien, para una tarea semejante, se sirvió del arquitecto Doménico Fontana. Fue en tiempos de Gregorio XIII, en efecto, cuando se rompe la idea de que la ciudad de Roma había tan sólo que “reconstruirla”, emprendiéndose, a partir de entonces, la conquista de una periferia, la cual, aunque se encontraba al margen del “centro medieval”, se debatía entre la presencia de las basílicas más significativas con las que contaba esta ciudad y toda una serie de villas, residencias de los príncipes de la Iglesia que, por aquellos años, comenzaban a colonizar los exteriores de la misma. Y todo ello, sin contar con los “monumentos” que aún perduraban de su pasado clásico.

Una bula escrita por el papa Gregorio XIII, y promulgada en 1574, llamada “*Quae Publice Utilia*”⁴¹⁴, puede interpretarse como un verdadero reglamento edificatorio⁴¹⁵. Se estaba elaborando, con ello, todo un “reglamento edificatorio” que trataba de poner orden en una ciudad que se estaba concibiendo como “ciudad capital”. Es de destacar, en este sentido, lo que no suele ser lo más habitual por esta época, estamos hablando del siglo XVI, cómo se estaban tomando decisiones, de cara a proceder a la construcción de la ciudad, en las que son prioritarios presupuestos urbanísticos por encima de aquellos otros más interesados en la arquitectura de lo singular. Se está procediendo, realmente, a la construcción de una ciudad, a procurar la expresión espacial de una “ciudad capital”, y para ello no valen otros presupuestos que aquellos que están en la raíz

414 “*La costituzione Quae publice utilia del pontefice Gregorio XIII. intorno al decoro ed ornato pubblico dela città di Roma considerata nelle vie e negli edifizii dalla caduta dell’ impero romano sino al terminare del secolo XVI : Dissertazione letta nella tornata ordinaria dell’Accademia di Ariadia il 7 Maggio 1868 dell’ Arch. Paolo Belloni*”. Permalink: <http://mdz-nbn-resolving.de/urn:nbn:de:bvb:12-bsb11006376-8>.

415 Paolo Portoghesi, *Roma Barocca*, Bari, Laterza, 1973.



Figura 6.1. Roma Barroca. Fuente: Benevolo, 1968.

de estos objetivos, que no son otros que los que se vinculan con concepciones “urbanas”.

Es precisamente esta manera de abordar la construcción de la ciudad, sobre presupuestos que van más allá de la arquitectura, lo que hace que se comenzase a pensar, por entonces, en específicas prácticas disciplinares más implicadas en el “hecho ciudad” que en el “hecho arquitectónico”. Y va a ser, precisamente, en la ciudad de Roma donde un “pensamiento urbano” va a imponerse sobre cualquier otro punto de vista interesado en su construcción como “ciudad capital” de la cristiandad. La ciudad de Roma, en este sentido, no sólo va a ser objeto de una “ordenación espacial” llevada de la mano de “formas proyectuales” que van más allá de la arquitectura, sino, y esto es, quizá, más importante, que el resultado de todo ello lo va a dejar en herencia, a manera de un gran “sistema infraestructural” en potencia, que será objeto de “reutilización” cuando se plantee la construcción de Roma como ciudad moderna allá por el siglo XIX.

Nos referimos a la herencia patrimonial que va a transmitir esta ciudad en forma de “composiciones urbanas”, de “trazados”, que van a permitir, mas allá de su tiempo, una “reutilización” no pensada en la época en la que se concibieron. Roma, en este sentido, se prepara, anticipadamente, para ser utilizada, “reutilizada”, en un futuro, al ofrecer un campo idóneo para emprender nuevas operaciones inmobiliarias desde la “ordenación” de la que estaba siendo objeto. Trazados “renacentistas” que de concebirse como elementos urbanos cuyo objetivo era proporcionar una determinada “forma” a la ciudad, un “orden” que reuniese, en un único ámbito espacial, la dispersión propia de la “ciudad

medieval” heredada, se van a convertir, siglos después, en ejes directores de procesos de producción de suelo.

En este proceso de formación como ciudad moderna, la Roma del último tercio del siglo XIX contaba, por tanto, con “infraestructuras” y “grandes propiedades”, los dos elementos básicos que necesita el capital para proceder a la puesta en marcha de “procesos de producción de suelo” de gran alcance. Y si en esta doble necesidad ya se disponía, por herencia del pasado, del elemento infraestructural indispensable, evitando, en los cruciales primeros momentos de dicho proceso, una inversión en servicios, fácil es adivinar el resultado. Aquel que se expresaba en el marco de un proceso inmobiliario al servicio del más riguroso beneficio privado, ahogando las necesidades colectivas.

Podemos decir, por tanto, que la originalidad, en el proceso de construcción de la ciudad de Roma, durante el siglo XVI, reside en el hecho observado a propósito de un paralelismo entre la definición precisa de una “estructura urbana” y la construcción de sus monumentos más emblemáticos, incluidos sus “tejidos residenciales”. Roma se presentaba, en los años finales del XV y principios del XVI, como una ciudad dispersa, des-estructurada, observándose como un “conjunto de conjuntos”, pero carente de una unidad espacial que la identificase como “ciudad capital”, en un momento en el que comienza a perfilarse como centro de referencia del catolicismo. Para ello, necesita dotarse de una “estructura espacial” que agrupase lo “disperso” en una única entidad capaz de “representarla” como “capital”. Y es aquí cuando entra en juego la idea de proyectar toda una serie de “infraestructuras viarias” que actuaran como acicates, como propulsores, del proceso de construcción que va a recaer sobre su “cuerpo espacial existente”. El concepto de “infraestructura” va a primar sobre aquel otro que identifica al “monumento”.

Unas premisas históricas necesarias que permitieron la construcción de la Roma moderna

Como nos dice Paolo Portoghesi, “...a Sixto V le cabe el mérito de haber intuido, sobre la base de precedentes experiencias, una estructura urbana capaz de resolver el problema de fondo del tejido urbano de Roma, tanto la comprensión de la escala gigantesca de la ciudad imperial, con sus grandes distancias, grandes espacios y dimensiones monumentales de los vestigios, continuamente emergentes, como aquella otra, más minúscula, de la ciudad medieval. De esta manera, relaciona, en un único proyecto, dos ciudades existentes, proyectando una tercera con la que consigue la unidad de lo existente”⁴¹⁶. Uno de los mayores méritos del “plano sixtino”, en este sentido, es no haber intervenido, al menos, de forma fundamental, en el plano existente de la ciudad, en sus zonas centrales, como sí habían hecho sus antecesores. Las nuevas vías, por el contrario, se concentran en la zona de Santa María la Mayor, San Juan de Letrán y Santa Cruz en Jerusalén, escasamente habitada por entonces y privada de construcciones

⁴¹⁶ En Paolo Portoghesi, *El Ángel de la Historia... y Roma Barocca*, cit.

importantes que no fuesen las propias basílicas. Esto trajo como consecuencia el establecimiento de nuevas direcciones de crecimiento para la ciudad, proporcionando nuevas áreas edificatorias, variadas y diversas, disminuyendo, en contrapartida, la exigencia de intervenir en el centro y haciendo posible la conservación de gran parte del tejido medieval.

El carácter transformador de estos "sistemas viarios" se expresará siglos después, cuando se aprecien como elementos capaces de ejercer como mecanismos de producción de suelo, cuando ya no sea posible asimilarlos a su, hasta entonces, única capacidad compositiva. Es así como lo entiende Ludovico Quaroni, cuando nos dice que *"...el plan de Sixto V ha sido la premisa necesaria para el plan de Mérode, ferrovía y convenio incluidos... del mismo modo que la 'variante' del E.42 al plan regulador del 31 ha sido la premisa necesaria al plan que desde hace meses algunos arquitectos conocidos pero no oficiales estaban elaborando en sus estudios, y en la sede de un centro de investigación maquiavélicamente creado para tal fin"*⁴¹⁷.

Pero, para que se diese esta mutación, es decir, el paso de un "sistema viario", concebido como un ejercicio compositivo-formal, a su capacidad como transformador de un territorio, tenían que darse esas circunstancias, operadas en la Roma del XVI, que supusieron la íntima conjunción entre infraestructuras, aunque al servicio, decimos, de una composición formal, y las propiedades a dicho "sistema" vinculadas. Estamos hablando de las villas pontificias allí reunidas, sobre todo, las que más van a tener que ver con las transformaciones territoriales llevadas a cabo, ya en el siglo XIX, por Monseñor de Mérode, ejerciendo, en palabras de Quaroni, como "premisas necesarias" para hacerlas posible. Se trata, sobre todo, de las Villas Strozzi y Motalto-Massimo las que, por su situación en las colinas del Esquilino y Viminale, donde se asentó, por mano de Mérode, la "terza Roma" como expresión de la capitalidad asumida por esta ciudad en la Italia Unitaria, más contribuyeron, con más incidencia, a la realidad de Roma Moderna.

El marco socio-espacial de la última Roma pontificia

La ciudad de Roma comienza a enfrentarse a su proceso de construcción como ciudad moderna, entendido este término, como ya lo hemos comentado, desde la posición de clase que adopta la burguesía en el poder frente a la idea-producción del espacio, siendo, aún, un Estado Pontificio. Esto quiere decir, al menos en teoría, que su respuesta a un "proceso de modernización" estaba en entredicho ante el hipotético estancamiento socio-político que la apartaba de toda acción fuera del control de un poder burgués, ya que esta clase social no estaba representada, precisamente, por las castas pontificias, por los príncipes de la Iglesia. De ello no podía derivarse, en una palabra, un proyecto de ciudad que respondiese a intereses vinculados con el desarrollo del capital. Sin embargo,

417 Ludovico Quaroni, "La realizzazione urbanística del programa dei Papi", en "Una Città eterna. Quattro lezioni da 27 secoli", en *Urbanistica*, nº 27 (1959).

la ciudad de Roma comienza a comportarse, sobre todo, a partir de 1860, cuando aún, decimos, estaba gestionada por intereses pontificios, de una manera que parece anticipar prácticas implicadas con los intereses del capital, en especial, con aquellos que responden a los beneficios derivados de la “renta del suelo”. Parece que, en este sentido, observamos una identificación entre la manera de obrar de los últimos príncipes de la Iglesia y la incipiente burguesía que va a sucederles. Más aún, serán estas castas eclesiásticas quienes señalen el camino a seguir, poseedoras, como lo eran, de grandes superficies de suelo pertenecientes a las antiguas Villas de sus antepasados, o adquiridas con posterioridad.

Hacia 1850-1860, en Roma habitaban cerca de 200.000 personas. Entre ellas, algunos patricios, titulares de riquezas, junto con un extenso mundo cardenalicio. Por su parte, una hipotética burguesía, de distintos niveles, se dedicaba a administrar los bienes de los patricios, del mismo modo que los prelados administraban los de los purpurados. Y, por supuesto, una gran masa de personas que vivían de la mendicidad, de la beneficencia, los cuales podrían alcanzar la cifra de 20.000, incluso, 60.000.⁴¹⁸

Roma expresaba esta división en clases. En sus zonas más privilegiadas nos encontramos con los grandes palacios, ocupados, sobre todo, por las castas históricas pontificias, o por sus herederos. Entre otros, los Barberini en Quattro Fontane, los Borghese en Ripetta, los Orsini en Monte Savello, los Doria, los Chigi, los Boncompagni, los Salviati en el Corso, los Massimo en Sant’Andrea della Valle, los Colonna y los Muti en Santi Apostoli, los Rospigliosi en Monte Cavallo, los Altieri en el Gesù, los Caetani en las Botteghe Oscure, los Corsini en Lungara, y los Farnese en el centro del barrio Renacimiento.⁴¹⁹ Y, en torno a estos palacios, el pueblo más miserable, esperanzado en obtener cualquier cosa que surgiese de la proximidad de la riqueza.

Ajustando, un poco más, el cómputo de la población, podemos hablar, hacia 1870, cuando Roma ya ha sido ocupada, definitivamente, por las tropas liberadoras el General Cadorna⁴²⁰, de algo menos de 230.000 habitantes, exactamente, unos 226.022, según el censo efectuado en la Pascua de 1870. Por su parte, al 31 de diciembre de 1871, la edificación de la ciudad apenas comprendía los 2.205.150 metros cuadrados. Veinte años después, estas cifras se doblarían. En la Pascua de 1869, según los registros parroquiales, había en Roma unos 162.000 “vanos”⁴²¹. En 1951, había 1.132.341, para 1.696.662 habitantes.

Por lo que se refiere al reparto de la riqueza, antes de 1870, la sociedad romana estaba, prácticamente, en manos de la llamada “aristocracia negra”⁴²². Por un lado estaban los nobles. Por otro, representando, también, un papel relevante, nos encontramos con los “mercaderes de campo”, “*mercanti di campagna*”, es decir, “clientes” de las familias aristocráticas a quienes les habían dado sus

418 Ver Italo Insolera, *op. cit.*

419 Relación muy detallada por Italo Insolera, *op. cit.*

420 La llamada “*brecia de Porta Pia*”.

421 Se utiliza este referente, como habitación que dispone de una ventana a calle, para cuantificar el número de hogares.

422 La aristocracia vaticana vinculada al poder de la Iglesia.

tierras en renta para hacer sus negocios. Se puede decir que estos mercaderes constituían la única expresión de una incipiente clase burguesa. Según Piero y Roberto Della Seta, fueron los únicos que aportaron capital local para invertir en la construcción de la ciudad. Los capitales más importantes, sin embargo, procederán de Liguria y Piamonte, invirtiéndose, sobre todo, en la actividad edificatoria y en los servicios públicos.

Ambos autores citados nos plantean, por su parte, “...tres condiciones que se dieron, por entonces, y que condicionaron la construcción de Roma Moderna”. En primer lugar, “...la ausencia, o escasa importancia, de un capital local”. En segundo lugar, “...la existencia de una amplísima reserva de terrenos susceptibles de ser edificados”. Y, en tercer lugar, “...la concentración de tales terrenos en manos de unas poquísimas familias propietarias”⁴²³. Tres condiciones entre las cuales destacamos las dos mencionadas en segundo lugar, es decir, las que hacen referencia a lo que tanto hemos insistido hasta el momento, la realidad de la “gran propiedad” como hecho destacable en la Roma del siglo XIX, “gran propiedad” vinculada a las familias pontificias que se asentaron en las villas construidas dentro del territorio delimitado por la llamada Muralla Aureliana⁴²⁴, sobre todo, en su zona Este, donde, a su vez, un “sistema viario”, implementado durante el último tercio del siglo XVI, dejó una herencia, como “premisa necesaria”, en palabras de Quaroni, que hizo posible una particular forma de proceder al proceso de construcción de Roma Moderna.

Piero y Roberto Della Seta insisten en este tema, argumentando, entre otras cosas, que a falta de un capital local, con entidad suficiente como para influir en dicho proceso de construcción, “...los capitales que afluyeron a Roma se aprovecharon de uno de los aspectos más característicos de la estructura económico-social de la ciudad, es decir, la existencia de una vasta reserva de áreas susceptibles de ser edificadas y su concentración en unas pocas manos de familias principescas”.

Los datos que nos ofrecen al respecto, sobre todo, los que se refieren a esa “gran propiedad”, son muy elocuentes. Nos dicen, por ejemplo, que, en 1870, el municipio de Roma disponía de una superficie de unas 203.420 hectáreas, mientras el territorio que se correspondía con el interior de la Muralla Aureliana, lo que podemos llamar la “Roma histórica”, tenía unas 1.467,45 hectáreas, de las que unas 1.000 hectáreas se identificaban, por aquella época, con terrenos de uso agrícola. Terrenos agrícolas que pertenecían, en su mayoría, a los “parques” de las villas patricias, y donde surgieron, a posteriori, los barrios del Esquilino, Viminale, Celio, Castro Pretorio, etc. Por otro lado, en esta zona, de dominancia “rural-aristocrática”, apenas estaban construidas unas 220 hectáreas, disponiéndose más allá de ellas, y a su alrededor, de una enorme reserva de terrenos equivalentes a casi 180.000 hectáreas.

423 Ver Piero della Seta y Roberto della Seta, *I Suoli di Roma. Uso e abuso del territorio nei cento anni della capitale*, Roma, Editori Reuniti, 1988.

424 Del siglo II, delimita lo que se conoce como centro histórico de Roma, unas 1500 hectáreas, en su ya superada acepción.

Terrenos que, previamente a su reconversión en “edificables”, fueron objeto de toda una serie de “apreciaciones”, de “valores de estima”⁴²⁵, que determinaron su continuo aumento de precio⁴²⁶. A este respecto, Ghino Valenti escribió, hacia 1890, que “...todo en torno a la ciudad de Roma era una extensión grande de terrenos... que bastaban para construir tres veces la ciudad de Londres... ¿Cómo puede explicarse entonces el alto valor de estos, del área construida en la periferia? De una sola manera, relacionándolo con el hecho de la propiedad privada del suelo. El valor de las áreas construidas no se encuentra en causas que tienen que ver con limitaciones naturales, sino con limitaciones artificiales. No es la relativa escasez lo que le hace valer mucho, sino la coalición tácita entre los propietarios que los poseen”⁴²⁷.

La otra característica de esta “gran propiedad”, puntualizada por Piero y Roberto Della Seta, es su concentración en unas pocas manos. Las 180.000 hectáreas citadas estaban divididas en 473 propiedades, de las que unas 91.000 hectáreas, el 48%, estaban concentradas en las manos de 25 familias nobles. Once de estas familias poseían 76.000 hectáreas, es decir, el 40% del total. A lo que hay que añadir, a su vez, el patrimonio de aquellas otras familias, las que se agrupaban en torno al Vaticano y a las instituciones religiosas, las cuales poseían, hacia 1913, unas 8.628 hectáreas. En el “agro romano”, las familias aristocráticas contaban con 75.957.297 hectáreas de terrenos.

Todo este cúmulo de propiedades, así como la concentración de las mismas en unas pocas manos, condicionaron el proceso de construcción de la ciudad de Roma, imponiendo, incluso, las direcciones de su crecimiento, estableciendo, en una palabra, la realidad espacial a la que tenía que limitarse dicha ciudad. Dicha realidad, por tanto, no fue una consecuencia derivada de un proyecto pensado para satisfacer necesidades colectivas, sino, muy al contrario, supeditado a los intereses de los propietarios del suelo allí concentrados. Ello significaba que, el desarrollo-extensión de Roma se produjo ocupando, necesariamente, las propiedades de estas familias que monopolizaban la propiedad de la tierra. Como nos dice Valenti, citado por Piero y Roberto della Seta, “...el altanero patricio, familiar de la corte pontificia, mientras maldecía la invasión de los bárbaros modernos, terminó dividiendo y vendiendo la villa ancestral en lotes, consolándose así de la ‘diminutio capitis’ (disminución de capital) sufrida y la abolición de la mayoría”⁴²⁸.

Fue así como se formaron alianzas precisas entre las “familias propietarias de suelo”, empresas de construcción, instituciones financieras, bancos, etc. Aquellas, ofreciendo el suelo que poseían, y estos otros procurando los medios técnico-financieros adecuados para poner en marcha un proceso de construcción de largo alcance.

425 Siguiendo el término acuñado por Halbwachs, para fijar el precio del suelo.

426 De 15 hasta las 300 liras el metro cuadrado, entre 1870 y 1880, con incrementos de 4-500 veces más, según los autores citados.

427 Estudioso en el campo de la Economía Agraria. Ghino Valenti, *A propósito della crisi edilizia nella città di Roma*, Tipografía Fava e Garagnani, 1890.

428 Piero della Seta y Roberto della Seta, *op. cit.*

El simbolismo capitolino de Roma y su carencia de liderazgo económico

Roma no es, por aquel tiempo, segunda mitad del XIX y principios del XX, la ciudad más importante de Italia, por lo que se refiere a su población. Al final del siglo XIX, la población de Roma representaba el 1,43% de la población total del país. Las entidades bancarias que acuden a esta ciudad lo hacen con el objetivo de financiar específicos negocios inmobiliarios de carácter local, pero no con la intención de impulsar desarrollos productivos desligados de comportamientos especulativos relacionados con la construcción. Son entidades bancarias que acuden, por otro lado, en su calidad de “sucursales de sedes extranjeras”. Es así como se presentan en Roma, por ejemplo, sucursales de la Banca di Torino y la Italia-Germanica del Servadio, comprometida con su filial la Banca Italo-Austriaca, y la Società Generale del Credito Immobiliare e Costruzioni in Italia, muy implicadas en la expansión edificatoria de Roma. El complejo del Esquilino⁴²⁹, por ejemplo, estaba sostenido, por una mitad, por dos sociedades genovesas, la Banca Italiana di Costruzioni y la Compagnia Commerciale Italiana, y la otra mitad por la Compagnia Fondiaria Italiana, con intereses en Lombardía⁴³⁰.

Volcada, como estaba Roma, sobre la actividad constructora, el estado de la industria era deplorable. Los capitales que llegaban a través de esas Sociedades no tenían la intención de favorecer ningún proceso industrial. La única industria existente, como nos apunta Caracciolo, era la textil, que se desarrollaba en un marco familiar o en el seno de instituciones caritativas. En el Norte del país, por el contrario, sí se estaba desarrollando una industria textil competitiva. Lo mismo se puede decir de la industria mecánica vinculada, por ejemplo, a las necesidades del ferrocarril, que sí está encontrando un desarrollo importante en el Norte del país.

Las condiciones negativas de la industria romana están muy relacionadas con la pobreza de un mercado agrario. Los alrededores de Roma viven una economía agraria muy primitiva, fundada en el latifundio, absolutamente alejada de la necesidad de provocar intercambios comerciales. Son tierras, además, sometidas a privilegios feudales y eclesiásticos, lo que las hace dependientes del pago de una renta, supeditando su producción a este aspecto. En estas condiciones, la burguesía va a encontrar un desarrollo más racional al Norte del país, produciéndose una ruptura entre la zona “septentrional” y el “mezzogiorno”. Mentalidades diferentes que no comprenderán por qué tiene que ser Roma el centro de un nuevo Estado, su capital.

Esta condición de la “periferia territorial” de Roma, como un espacio constreñido a intereses terratenientes, es resaltada por Edmont About, cuando hace mención al carácter rural de estos ámbitos. Dicho carácter agrícola, propio de la Roma pontificia, sin embargo, fue obstaculizado, en cierta manera, con el

429 El lugar identificado con las posesiones de Monseñor de Mérode, donde se construyó el barrio de Via Nazionale.

430 Ver Alberto Caracciolo, *Roma capitale. Dal Risorgimento alla crisi dello Stato Liberale*, Roma, Editori Riuniti, 1993 (Primera edición, 1956).

Reglamento Edificatorio y de Público Ornato para la ciudad de Roma, dispuesto por la autoridad pontificia, el 30 de abril de 1864. *“El campo de Roma es una vasta pradera interrumpida en cualquier sitio por el arado. Es la más bella llanura de Europa y también la más fértil, la más inculta, la más insana. Seis décimos de estos preciosos terrenos son propiedad de manos-muertas, tres décimos pertenecen a príncipes, mientras el décimo restante está dividido entre varios privados”*⁴³¹.

Roma llega a ser capital de Italia no porque tenga una posición económica dominante, ni porque sea asiento de una clase dirigente de vanguardia. Las razones expuestas por Cavour⁴³² para defender la idea de que tenía que ser Roma la capital del nuevo Estado se basan en el convencimiento de su neutralidad frente a la dispersión de los poderes municipales. *“Roma, decía, es la única ciudad de Italia que no tiene memoria exclusivamente municipal”*⁴³³. Además, Roma era considerada un terreno neutral en medio de tanta competencia entre estados y ciudades, entre regiones y tantos intereses territoriales. Roma, nos sigue diciendo Caracciolo, no era competente contra nadie, ya que no era una potencia económica, lo que le permitía estar al margen de los intereses económicos del Norte, y tampoco representaba una competencia política, ya que no estaba dotada de grupos sociales con poder. Su neutralidad era la garantía de la unidad que se estaba creando.

Por lo que se refiere a su composición social podemos decir que la población de Roma estaba formada por patricios, burguesía alta y baja que administraba los bienes de los patricios y, sobre todo, una gran masa de personas que vivían de la mendicidad. Se calcula, según estimaciones de Caracciolo, que los mendigos, como ya lo hemos comentado, podrían ser entre 20.000 y 60.000 personas, y todo esto para una población total de unos 280.000 habitantes.

Roma, por tanto, desposeída de una burguesía que, habitualmente, reside en el Norte del país, se ve en la necesidad de comportarse como una “colonia” adonde llegan capitales y sobre la que se toman decisiones en las que apenas intervienen los estamentos sociales que residen en la ciudad.

La gran propiedad como condicionante de un “modelo urbano” que privilegió direcciones de crecimiento

Las grandes villas pontificias que mayor incidencia tuvieron en el proceso de construcción de Roma estaban situadas al Este de la ciudad, concretamente, en las colinas del Esquilino y Viminalne. Roma se extendió hacia estos ámbitos no tanto por ser los más adecuados, sino porque era allí donde Monseñor de

431 Edmond About, *Seconda Roma 1850-1870*, Milán, Hoepli, 1943.

432 Camillo Paolo Filippo Giulio Benso, conde de Cavour, 1810-1861, fue un estadista italiano y una figura destacada en el movimiento hacia la unificación de Italia. Fue uno de los líderes de la Derecha Política, y primer ministro del Reino de Piemonte-Cerdeña. Cavour asumió el cargo de primer ministro de Italia, y murió después de sólo tres meses en el cargo, por lo que no vivió para ver la incorporación de Venecia o Roma a la nueva nación italiana.

433 Alberto Caracciolo, *op. cit.*

Mérode, ministro de Asuntos Militares del Vaticano, poseía grandes extensiones de terrenos por él adquiridos. Se trataba, como ya lo hemos indicado, de propiedades sobre las que se levantaron, en su día, villas tan importantes como la Villa Strozzi o la Peretti-Montalto, llamada, también, Massimo-Montalto, primitiva propiedad, esta última, del Papa Sixto V, quien fue el que la mandó construir, en paralelo a la “sistematización viaria” de la que dotó al lugar donde se localizaba la citada hacienda.

La Roma moderna, por tanto, se levantó sobre un territorio al que había que desposeer de las Villas aristocráticas allí asentadas. Se trataba de un espacio que, en palabras de Piero y Roberto della Seta, “...había que agredirlo si se querían construir nuevos barrios. Se trata de unos hechos que son inseparables de la figura de propietario mismo de dichas Villas”. La primera Roma moderna, en efecto, se gestionó de la mano de aquellos herederos-adquirientes de las grandes villas pontificias que fueron construidas al calor del “sistema viario” propuesto durante el XVI, sobre todo, en su fase final, uno de cuyos más destacados adquirientes fue Monseñor de Mérode. Primera Roma moderna que fue precedida, como condición necesaria, de un proceso de destrucción de una riqueza patrimonial por parte de las mismas familias que la habían creado.

La primera extensión de Roma hacia el Este como expresión de los intereses vaticanos

Cuando se puso en marcha el estudio del primer Plan Regulador de Roma, el que fue aprobado en 1872⁴³⁴, tuvo lugar una fuerte discusión a propósito de las direcciones, o dirección, de crecimiento a adoptar. La cuestión era si se apostaba por construir la “tercera Roma”⁴³⁵ sobre las colinas del Esquilino, Quirinale o Viminale, donde Monseñor de Mérode disponía de grandes superficies de suelo, o siguiendo la dirección contraria, hacia Prati di Castello, más allá de las murallas del Vaticano. También cabían las dos posibilidades pero, al final, aunque ambas alternativas se implementaron, fue la opción de las colinas la que impuso el ritmo a seguir. Monseñor de Mérode no consintió el desarrollo de Prati di Castello hasta que sus intereses inmobiliarios encontraron su realización final, cuando, en una palabra, esa “tercera Roma” se fortaleció en la dirección que marcaban los intereses vaticanos y, con ello, el devenir de la Roma moderna.

Al final, decimos, se impuso la zona oriental, dados los fuertes intereses allí concentrados. Ugo Pesci⁴³⁶ se refiere a este debate en unos de sus escritos. Dice así: “¿Era más oportuno y más conveniente, ya que la ciudad debía necesariamente extenderse y alargarse, que si se extendiese en aquella zona de

434 Se trata del primer Plan Regulador General de Roma, redactado por el Ingeniero Municipal Alessandro Viviani, hacia 1872.

435 Roma imperial, Roma barroca, Roma moderna, como los grandes momentos que definen su proceso de construcción histórico. La “terza Roma” sería la Roma moderna, su última expresión-alternativa espacial, del mismo modo que, años después, Mussolini adoptará ese mismo término para identificar su “terza Roma” como la “Roma al mar”.

436 Ugo Pesci fue un periodista italiano que vivió entre 1846 y 1908. En 1895 y 1907 escribió los libros *Come siamo entrati a Roma: Ricordi e I primi anni di Roma capitale (1870-1878)*.

terreno comprendida entre el Tíber y Porta Angelica, denominada con el nombre de Prati di Castello, o bien en aquella parte alta de la ciudad, entre Termini, Porta Pia y el Esquilino, donde ya surgía una indecente barraca de madera y ladrillo para uso de estación ferroviaria?”. Planteaba, en términos muy objetivos, como si se tratase de “opciones racionales”, lejos de los intereses puestos en juego, dos posibilidades hipotéticamente presentadas en régimen de equidad, cuando, en realidad, ya estaban puestas las bases materiales para que la opción de las colinas se impusiese. Y ello, no por razones de “salubridad”, como fue el argumento más utilizado, sino, como decimos, por los intereses que Monseñor de Mérode se había preocupado por instaurar en dicho ámbito. Como argumentan Piero y Roberto della Seta, “...en el haberse tomado la decisión por la zona oriental contribuyó el hecho que Monseñor de Mérode poseyese, hacia la estación y el Esquilino, una cantidad de terrenos que adquirió a bajísimo precio. El dinero no ha tenido nunca color político, y en aquel suceso de los terrenos estaban interesados, además de Monseñor, otras muchas personas las cuales habían hecho valer su influencia, y naturalmente no se detuvieron”⁴³⁷.

Una de las posesiones que más contribuyó a hacer posible esta extensión hacia el Este, sobre las colinas allí localizadas, fue la que se identificaba con la Villa Strozzi. Estamos hablando de la “gran propiedad” sobre la que asienta, hoy día, el barrio de Via Nazionale, el primer asentamiento que identifica esa “tercera Roma” como exponente de su “modernidad”. Villa que era originaria del último tercio del 1500, encontrándose, por entonces, al lado y en régimen de continuidad, con otra gran propiedad, la villa Peretti-Montalto, cuyo primer titular fue el Papa Sixto V. En 1859, la Villa Strozzi la adquiere Monseñor Frédéric-Xavier de Mérode, ministro de las Armas y de la Guerra de Pío IX, el cual también adquirió, en aquellos años, gran parte del Esquilino. De Mérode, escribe Insolera, “...fue la persona que más que otras le corresponde el papel de primer urbanista de Roma moderna”, el único que en la Roma papal había comprendido “...que el inmovilismo, el evitar cualquier cambio, no era la mejor arma para defenderse de los cambios no deseados, y que por lo tanto Roma habría salido antes o después, con el Papa o con el Rey, de su estancamiento secular”, y “...que habría estado destinada a un gran porvenir la zona de viñas y huertos entre el Quirinale y la nueva estación ferroviaria”.⁴³⁸

Para realizar su operación, Monseñor de Mérode llegó a un acuerdo con el Comune de Roma, en abril de 1867, mediante el cual se le autorizaba a lotificar toda el área de su propiedad, es decir, la zona íntegra que basculaba en torno a la futura Via Nazionale, desde las Termas de Diocleciano hasta los Mercados de Trajano. De esta manera fue como se inició la construcción de la primera Roma moderna, al margen de un “planeamiento” que estableciese las pautas de su desarrollo, obedeciendo, por el contrario, a los intereses de los propietarios allí reunidos, herederos, en suma, de la ancestral concentración de posesiones terratenientes, las cuales facilitaron, en una dirección determinada, un proceso semejante.

437 Piero della Seta y Roberto della Seta, *op. cit.*

438 Italo Insolera, *op. cit.*

El “urbanismo de convenio”, fuera de “plan”, como práctica más habitual en el proceso de construcción de Roma moderna

Independientemente de las formas seguidas para proceder al proceso de construcción de la ciudad, ya sea adoptando lo establecido por un Plan previamente aprobado, asumiendo, por tanto, sus determinaciones, o fuera de la legalidad que aquel representa, porque no exista como tal, o porque se vulneran sus normas, se dé una situación u otra, decimos, lo que determina ese proceso de construcción, es el uso, o abuso, que se haga de la propiedad del suelo. Es la propiedad, y los intereses de los que la poseen, lo que realmente establece las formas a adoptar por dicho proceso de construcción.

En unos casos, en paralelo a la ausencia de un “plan” que marque prioridades, la propiedad impone sus reglas, marcando las pautas a seguir, creando ciudad, marcando direcciones de crecimiento, decidiendo sobre el devenir de los usuarios que, al final, se expresan como consumidores de ofertas, lo que les obliga a soportar la negación de sus demandas más sentidas. La ciudad, en estos casos, se hace sin su consentimiento, sin su colaboración, al margen de sus necesidades. La ciudad de Roma, su proceso de construcción como “ciudad moderna”, es un ejemplo de ello. Roma no se construyó siguiendo un “plan” que recogiese, e impusiese, lo que demandaba su población, sino siguiendo lo que establecieron los grandes propietarios del suelo, sin necesidad de un “plan” previo donde establecer prioridades y una gestión pública de las mismas. De todo ello se hicieron cargo los grandes propietarios, los cuales identificaron intereses supuestamente colectivos con los suyos propios. De una situación semejante sólo podía surgir la “ciudad de los propietarios”, la “ciudad producto”, resultado del acto de hacer rentable, de producir rentas, que se deduce del uso rentista a someter al suelo. En esta situación, la ciudad se dirige por los senderos marcados por los grandes propietarios. La ciudad existe en la medida en que expresa estas voluntades.

Fue así, valga de ejemplo, como comenzó a construirse la primera Roma moderna de la mano de uno de sus propietarios más insigne, Monseñor de Mérode, marcando, con su práctica concreta, no la que pudo emanar de un plan inexistente, el devenir de aquella ciudad. Así, en abril de 1867, de Mérode acordó, con el Comune de Roma, un convenio que le autorizaba a lotificar toda el área que comprendía su propiedad, aquella que provenía del espacio que ocupaba la antigua Villa Strozzi, lo que, hoy día, es parte del ámbito que recorre la Via Nazionale, entre las Termas de Diocleciano y los alrededores de la Villa Aldobrandini y Plaza Magnanapoli. Mediante este convenio, cedía al Comune la propiedad de las nuevas vías trazadas, Via Nazionale incluida, lo que implicaba que su mantenimiento corría a cargo del erario municipal. Cuando se acordó este convenio, la única voz en contra, escuchada en el Consejo Municipal, fue la de Luigi Amadei⁴³⁹, argumentando que lo único que había hecho Monseñor de Mérode era pedirle al Ayuntamiento que pusiese sus posesiones en valor al

439 Miembro del Consejo Comunal Romano y del Consejo Provincial, tras la liberación de Roma en 1870.

hacerlas edificables, haciéndose cargo el Comune del coste de la urbanización, de las calles que requería la operación emprendida, también, de las expropiaciones necesarias para ello, es decir, de aquellas propiedades que fuesen obstáculos para el establecimiento de las calles que estructuraban el barrio. Interpretando a De Mérode, Luigi Amadei expresaba, en aquella ocasión, que “...ya que yo poseo, Monseñor de Mérode, un área en la Exedra de las Termas de Diocleciano, en la cual, por un respeto a la antigüedad, no se puede construir, usted Comune me lo compra a 1,03 liras el metro cuadrado, de lo contrario habría perdido en mis intereses”⁴⁴⁰.

Lo que proponía Amadei es que el Comune, al menos, pretendiese de Mérode que sostuviesen, a partes iguales, los gastos para el establecimiento de las calles y sus accesorios. Denunciaba que Mérode había hecho un trazado poco preciso, y que cualquier otra persona lo habría hecho mejor, y que al haber regularizado las calles se habrían ocasionado mayores gastos, especialmente, en las expropiaciones. De Mérode, al final, obtiene del Comune, el 28 de febrero de 1871, el visto bueno incondicional para proceder a la lotificación del Esquilino.

Se trata, por tanto, de una manera de hacer ciudad que deja en manos de los propietarios del suelo las decisiones que deberían haberse tomado en el marco de un plan. Este plan, por el contrario, es el que elaboran dichos propietarios al hacer “edificables” sus posesiones. El plan, por tanto, como suma de voluntades emanadas de los intereses de la propiedad del suelo.

La renta que exige la propiedad privada del suelo como responsable del despilfarro y la ruina económica que acompañaron al proceso de construcción de Roma

Los propietarios de suelo empeñados en el proceso de construcción de la ciudad, en nuestro caso, de la primera ciudad moderna, no sólo determinaron su devenir, se dispusiese, o no, de un plan que estableciese los objetivos de dicho proceso, sino que, como emprendedores inmobiliarios conocieron su propia ruina, arrastrando, con ello, la de la propia ciudad. Y esto es así por cuanto la “producción inmobiliaria” es “rentista”, no atendiendo a procesos productivos emanados de un comportamiento en régimen de competencia. El “mercado inmobiliario” es, por el contrario, monopolista, recayendo su dirección en los que poseen más y mejor, condicionando, de esta manera, el comportamiento

440 De Mérode era propietario de un área en la Exedra de las Termas de Diocleciano, donde no se podía construir. “Solicita que se lo compre el Comune a un precio, 1,05 liras el metro cuadrado, que él considera que perdía con ello. Luego dice que ha adquirido una magnífica y extensa superficie en el mejor sitio de Roma, expropiando, sin incurrir en la censura eclesiástica, lugares de comunidades religiosas. Pero, dice, no puedo obtener las ventajas que me he propuesto conseguir si primero, vos Comune, no me la declara parte integral de la ciudad. Para ello, deseo que el Municipio acepte la concesión de la superficie dedicada a calles que yo he trazado según mi idea, y en mis particulares intereses en la localidad de mi pertenencia, donde construya los elementos de urbanización, obligándose a mantenerlos, también la luz y el gas. Que el municipio no interfiera en el trazado de las calles ni en las construcciones, y no me imponga, ordene, condiciones de edificación ni de ornato público, ni económicas”. Así se expresaba Luigi Amadei, emulando el pensamiento de Mérode, en la Sesión en la que se trató el Convenio correspondiente. Citado por Italo Insolera, *op. cit.*

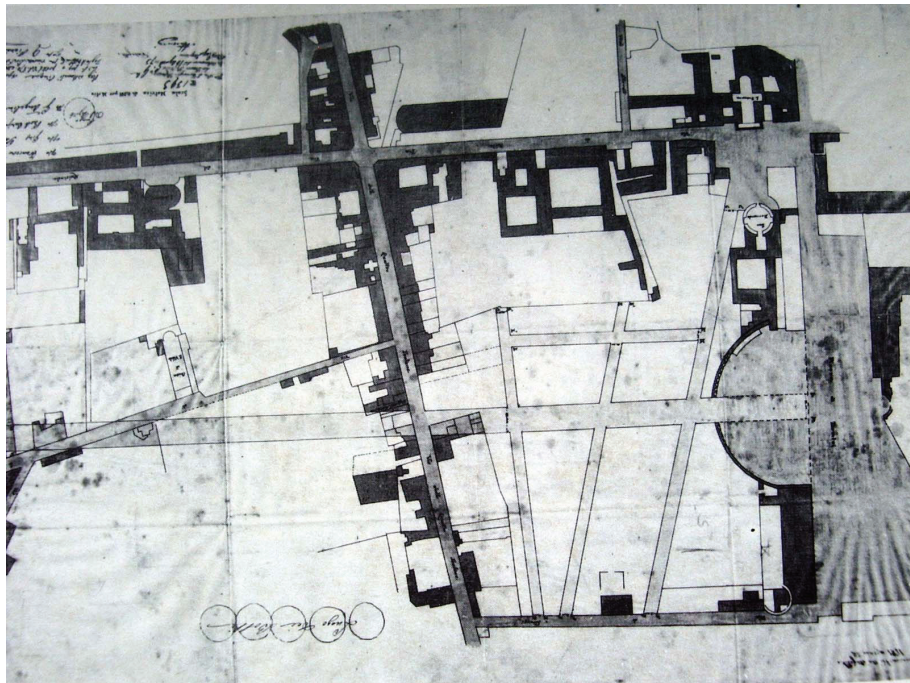


Figura 6.2. Lotificación del barrio Viminale (1871) y Esquilino (1872). Fuente: Vannelli, 1979.

del resto. Es lo que, una y otra vez, insistió Marx, con respecto a lo que significa la “propiedad”: “...*forma superflua y nociva, incluso desde el punto de vista del mismo régimen capitalista de producción*”.

La crisis de la construcción de la Roma moderna como proceso precedido por una “fiebre edificatoria”

Siguiendo, en efecto, los planteamientos esbozados por Piero y Roberto della Seta⁴⁴¹, la crisis que vivió la ciudad, en 1887, fue dramática. La actividad edificatoria se cerró de golpe, no emprendiéndose su construcción hasta después de 1900, particularmente, bajo la Junta de Nathan⁴⁴². Millares de trabajadores, de un día a otro, se encontraron en el paro. La caída de numerosas instituciones de crédito arrastró la fortuna de un gran número de accionistas. Toda la economía, y no sólo la romana, sufrió un colapso. Cocheros, carreteros, peones, vigilantes, fabricantes, pintores decoradores, fundiciones, canteras de piedra y travertino, etc., tuvieron que cerrar por acumulación de pérdidas. Las primeras sociedades que cayeron fueron las pequeñas empresas de construcción, y su patrimonio inmobiliario acabó en manos de la banca que había financiado la actividad. Después, en buena parte, este patrimonio engrosó el de la Banca de Italia y del Instituto Romano de Bienes Estables. Los grandes bancos, en efecto, vendían a crédito sus terrenos a constructores improvisados, a simples maestros de obra, los cuales también solicitaban préstamos para la adquisición de materiales y para el pago de los salarios. A cambio, la banca gravaba con una hipoteca el área vendida, y una vez que la empresa no estaba en condiciones de hacer frente a sus obligaciones financieras, el área adquirida retornaba a la propiedad de la banca.

Los años ochenta, además de ser los de la “fiebre edificatoria”, se convirtieron, para los menos pudientes, en una crisis de vivienda. El capital bancario, en efecto, y con él las grandes empresas que monopolizaron la industria de la construcción, edificaron cientos y cientos de viviendas, pero todas de lujo y destinadas a las clases sociales altas. La mayoría de los barrios fueron edificados por sociedades privadas, sin previo acuerdo con el Comune, en desacuerdo con los criterios establecidos en el plan, y fuera de sus límites. El Comune aceptaba los “planos” impuestos por estas sociedades cuando, prácticamente, los barrios que proponían en ellos ya estaba realizados.

Roberto y Piero della Seta, a este propósito, nos ponen el ejemplo, del barrio de San Lorenzo, el cual se encontraba sin alcantarillado, a pesar de que se había declarado una epidemia de cólera en 1886. Los propietarios se negaron a terminar dichas alcantarillas, lo que obligó al Comune a actuar de oficio a cuenta de los propietarios, pero estos nunca se hicieron cargo de los gastos.

441 Piero della Seta y Roberto della Seta, *op. cit.*

442 El “bloque popular”, formado por radicales, republicanos y socialistas, gana las elecciones municipales de 1907, con Nathan como alcalde, entre 1907 y 1912.

Ghino Valenti, refiriéndose a esta situación, concluye diciendo que: *“El altísimo precio que han alcanzado los alquileres de las viviendas, el modo con el que se ha llevado a cabo el desarrollo de la actividad edificatoria, la misma forma dada a las construcciones, en fin, la crisis financiera y económica que ha golpeado a la capital del Reino, y que ha repercutido sobre las principales ciudades italianas, no son más que la consecuencia, más o menos directa, del hecho que en la transformación edificatoria de la ciudad de Roma, no es el Estado, no es el Municipio, sino los propietarios privados del suelo y los especuladores al alza del área los que han despóticamente dominado la situación”*⁴⁴³.

Por su parte, Caracciolo⁴⁴⁴ no es menos explícito en sus razonamientos, a propósito de esa “fiebre edificatoria” vivida por Roma, tras la euforia constructiva en la que se vio inmersa, aquella a la que la abocaron los grandes propietarios de suelo. Nos dice que *“..la crisis seguida a la ‘fiebre edificatoria’ era debida, entre otras cosas, a la desproporción entre el aumento de la población y el de viviendas construidas. Mientras la población, en 1881, era de 300.000 habitantes, 383.000 en 1883, los ‘vanos’⁴⁴⁵ habían aumentado de 317.000 a 441.000, es decir, en una cantidad muy superior a la necesitada realmente. Aunque debe tenerse en cuenta, sobre todo, para entender esta crisis, no tanto la relación habitante-casa como aquella otra que se produce entre el poder adquisitivo de la población y los precios de las viviendas. Se pueden construir tantas casas como realmente se necesitan, pero no aquellas que tengan el precio al que realmente se puede hacer frente. De ahí que queden sin comprador o sin inquilino. Producto, todo ello, de los altos valores del suelo que se derivan de una situación de monopolio y concentración en pocas manos del mismo”*.

La euforia fue consecuencia, entre otras cosas, de las expectativas que se abrieron con las leyes decretadas en 1881 y 1883⁴⁴⁶, de las que se derivó el hecho de que la función del crédito, al decir de Caracciolo, fuese desnaturalizada por todos, por cuanto no fue nunca utilizado para ayudar temporalmente a un capital de hecho existente, aunque sí para reemplazarlo. A cada momento se emitían créditos, mientras con la garantía del terreno se pagaban los materiales de construcción. Créditos que se renovaban de tres en tres meses, lo que hacía afluir un “capital” semejante al “agua inmundada” de las cloacas que van a los ríos, con lo que la Banca pensaba que ganaba, aunque la realidad es que estaba cavando su fosa, donde todos eran engullidos.

La “fiebre edificatoria”, en fin, produjo una cantidad de viviendas que superaba la que realmente se necesitaba, aumentando, en paralelo, la densidad con respecto, por ejemplo, a la Roma papal. Las casas construidas no se correspondían, por tanto, con las que realmente se necesitaban. Nunca Roma

443 Ghino Valenti, *op. cit.*

444 Alberto Caracciolo, *op. cit.*

445 Ya hemos conceptualizado este término como habitación que dispone de una ventana a calle, para cuantificar el número de hogares.

446 Referencia en Valter Vannelli, *Economia dell’Architettura in Roma Liberale*, Roma, Kappa, 1979.

dispuso de tanto patrimonio edificado, pero tampoco nunca tuvo tantas casas vacías y tanta gente necesitándolas.

Se cuentan en unos 29.000 los obreros, dedicados a la construcción, que tuvieron que abandonar Roma y volver a sus lugares de origen. Según Caracciolo, la responsabilidad de todo ello hay que achacarla a los responsables de la redacción del plan regulador, y ello no tanto por el hecho de que se siguieran, o no, sus determinaciones, sino porque tras las excusas para proceder a la elaboración de dicho plan se escondía la verdadera realidad, es decir, conseguir, por parte de Roma, el concurso del Estado a través de las cantidades presupuestarias asignadas a tal efecto⁴⁴⁷. Dichas cantidades, condicionadas a la redacción y aprobación del plan regulador, no se utilizaron para implementarlo, sino para operaciones especulativas que desembocaron en la “crisis” citada.

Los Planes Reguladores Generales de Roma, 1873-83. De la anticipación proyectual a la sumisión de lo ya convenido

En los planes reguladores generales romanos no se plantean “extensiones” u “ocupaciones” de nuevos territorios que no hayan sido previamente acordadas, antes del plan, mediante la fórmula del “convenio urbanístico”, reduciéndose la lógica de los citados “planes reguladores” a agrupar, en función de un único “plano”, lo ya aprobado y casi materializado con anterioridad a su redacción. En Roma, por tanto, todo, o casi todo, está ya aprobado y materializado cuando se aprueba el plan regulador general. En esta ciudad, en efecto, será la propiedad, en su condición de “gran propiedad”, la que marque, establezca y defina el procedimiento, la forma y el contenido de los planes urbanísticos, sobre todo, de aquellos primeros planes reguladores generales que acompañaron a su proceso de construcción como primera ciudad moderna, como ciudad del capital que estaba delineando la burguesía en el poder durante el último tercio del siglo XIX.

El plan como expresión de la voluntad de los propietarios de suelo y como condición para financiar servicios de capitalidad

Una vez que fue designada como capital del nuevo Estado Unitario, comienzan a ponerse en marcha toda una serie de procesos encaminados a hacer posible que todo el aparato burocrático y administrativo que exige una capital, se instalase a lo largo y ancho de su territorio. Para ello eran necesarias, cuanto menos, dos medidas. En primer lugar, la financiación que hiciese frente al gasto que supondría la instalación de la burocracia en la ciudad. En segundo lugar, un “plan”, tanto en su vertiente espacial como financiera, que estableciese las normas administrativo-urbanísticas requeridas para proceder a la localización espacial de “equipamientos” y “servicios” propios de la capitalidad. Además, y quizás esto sea lo mas importante, ese “plan” era aún más necesario en la

447 “Verso un assetto precario della città”, La Convenzione del 14 de noviembre 1880 e la Legge 14 maggio 1881, y el documento que lo acompaña, “Opera edilizie e di ampliamente della capitale del Regno alle quali concorre lo Stato, Legge del 14 Maggio 1881”. En Valter Vannelli, *op. cit.*

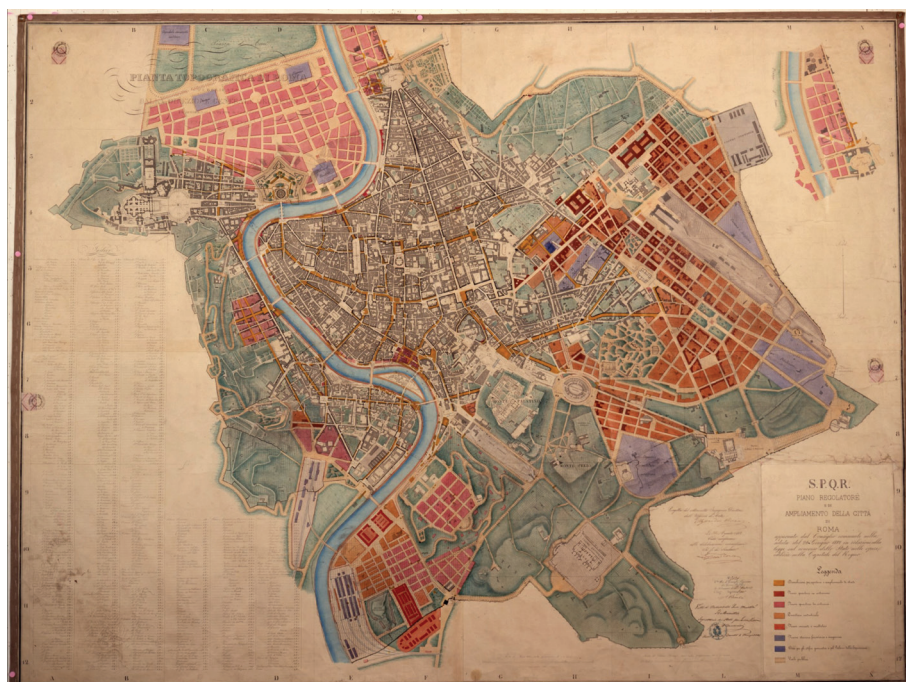


Figura 6.3. Plan de Roma de 1883. Fuente: Archivio Storico Capitolino, Cart. XIII, 119

medida en que sólo a través de una “figura urbanística” de esta índole, podría procederse al establecimiento de toda una serie de mecanismos administrativos que marcaran normas y procedimientos al respecto.

Roma dispuso, durante el último tercio del siglo XIX, de dos planes reguladores generales, los que fueron aprobados, respectivamente, en 1873 y 1883. Mientras el primero de ellos apenas tuvo consecuencias destacables en la estructuración espacial de la ciudad, pues se trataba de un plan que recogía lo ya propuesto y, en parte, realizado con anterioridad, en base a toda una serie de “*convenios*” acordados entre “grandes propietarios” y el Comune de Roma, con el plan aprobado en 1883, sin embargo, se propusieron medidas legislativas que sí tuvieron una influencia decisiva en el devenir de la ciudad.

En el primero de estos planes, en efecto, dado que todo estaba planteado de antemano, antes, incluso, de su elaboración concreta, apenas se especificaban determinaciones a cumplir, no estando acompañado, tampoco, de ley alguna que interviniese en su gestión. Sólo se especificaba, en la memoria del plan, que “...no se impone al Comune la obligación de una ejecución general. Se puede construir, cuando administrativamente convenga, en un periodo de 25 años, durante el cual la utilidad pública es reconocida por la ley de expropiación... una de las grandes ventajas de tener un plan regulador aprobado es que la propiedad de los terrenos y de los edificios deben uniformarse a las líneas trazadas en el plan. Otra ventaja, no menos importante para el Comune, es aquella de poder

*proceder, sin otra formalidad, a las expropiaciones necesarias cuando haya que seguir una vía, una plaza, cualquier parte del plano regulador*⁴⁴⁸.

Este plan, al igual que el aprobado diez años más tarde, fue elaborado por Alessandro Viviani, siendo alcalde de Roma Luigi Pianciani⁴⁴⁹. Viviani entendía que el plan no debía ser, únicamente, un diseño, un conjunto de proyectos de calles o viviendas, sino un gran asunto financiero que, como tal, debía ser tratado por el Comune. Según nos dice Insolera, a propósito del pensamiento de Viviani, “...sin llegar a proponer una municipalización de la actividad edificatoria, declara que aquello que cuenta es la declaración de utilidad pública. La fuerza de esta declaración no está en aplicarla de vez en cuando, en caso de necesidad o urgencia, sino en aplicarla integralmente y preventivamente. El plano regulador impone, en efecto, un vínculo a la propiedad privada, pero este vínculo, y en eso se reconoce la providencia de la ley, en vez de hacerla dañosa, le es útil, en lugar de disminuir su valor lo acrecienta”⁴⁵⁰.

De estos dos planes, decimos, sólo el segundo de ellos, el aprobado en 1883, contó con la financiación estatal adecuada para proceder a la construcción de los equipamientos vinculados con su condición de capital política. Como argumenta Caracciolo, a propósito de este plan aprobado, “...la redacción y posterior aprobación del ‘plan’ era la condición que imponía el Estado para que su concurrencia económica fuese un hecho real. Se trata de un ‘plan’ que, del mismo modo que el redactado diez años antes no encerraba ningún tipo de alternativa urbanística para la ciudad de Roma... será la iniciativa privada quien, mediante sus intervenciones concretas en la ciudad, preceda al plano, determinándolo en gran parte. Durante la redacción y aprobación de la Ley Especial se han ido tomando posiciones concretas por parte de los propietarios, adquiriendo nuevos terrenos que en un futuro podrían ser objeto de construcciones especulativas”⁴⁵¹.

La ley que acompañó al plan aprobado en 1883, sin embargo, tuvo una incidencia significativa, ya que abrió la puerta a toda una serie de construcciones, sobre todo, “equipamientos capitolinos”, sin excluir la propia vivienda, que desembocó en lo que se ha conceptualizado como “fiebre edificatoria”, precedente de la gran crisis que asoló Roma en los años finales del siglo XIX. La ley que acompañaba a este plan, en efecto, y en su artículo I, establecía que, “El Estado concurre con una suma de 50 millones de liras para los gastos que sostengan al Comune de Roma para las actuaciones derivadas del Plano Regulador y de ampliación de la ciudad”. Y, en su artículo II, que “...el Plano Regulador y de ampliación de la ciudad será sometido a la aprobación gubernativa, no más tarde del 31 de diciembre de 1881”⁴⁵². Se instrumentaba, a su vez, la declaración de “utilidad

448 Citado por Italo Insolera, *op. cit.*

449 Luigi Pianciani (1810-1890), simpatizante de la llamada “*Giovane Italia*”, de Mazzini. Diputado del parlamento italiano en 1865, y alcalde de Roma.

450 Italo Insolera, *op. cit.*

451 Alberto Caracciolo, *op. cit.*

452 “*Verso un assetto precario della città*”, La Convenzione del 14 de noviembre 1880 e la Legge 14 maggio 1881, y el documento que lo acompaña, “*Opera edilizie e di ampliamento della capitale del Regno alle quali concorre lo Stato, Legge del 14 Maggio 1881*”. En Valter Vannelli, *op. cit.*

pública” para todas las obras del plan, con la obligación de contribuir, por parte de los propietarios afectados y limítrofes, a las obras de urbanización necesarias, estableciéndose, para ello, el sistema de expropiación. Fue así como el Comune se comprometió a ejecutar, en diez años, edificios propios de la capitalidad romana, como el Palacio de Justicia, el Palacio de la Academia de las Ciencias, el Policlínico, un complejo de cuarteles, el Hospital Militar, la Plaza de las Armas, un cierto número de puentes sobre el río, el saneamiento del Ghetto, etc.

La aplicación de esta ley, y la financiación estatal de ella derivada, obligaban al Comune, decimos, a la elaboración de un Plan Regulador General. De nuevo, fue Alessandro Viviani, Jefe de la Oficina Municipal, el encargado de elaborarlo, presentándolo el 27 de abril de 1882, y aprobándose, por el Consejo Comunal, el 20 de junio, convirtiéndose, finalmente, en Ley, el 8 de marzo de 1883. Según Insolera, *“...este plan es muy semejante al aprobado diez años antes. Bajo la presión de la Ley de 14 de mayo de 1881, el plan se preocupa, sobre todo, de satisfacer las cláusulas de dicha ley, es decir, de ubicar un gran número de edificios públicos. Se prevé, en Prati, el Palacio de Justicia, incluyendo un plan ya aprobado para dicho sector, añadiéndose la lotificación de la zona fuera de Porta del Popolo. La ciudad antigua, por su parte, es atravesada por toda una serie de aperturas viarias: Cavour, Giovanni Lanza, Traforo, Corso Vittorio, Tritone, Minghetti, Tomacelli, Arenula, Zanardelli...”*⁴⁵³.

A pesar de los imperativos de esta Ley que acompañaba al Plan de 1883, será la iniciativa privada, sin embargo, quien, mediante sus intervenciones concretas en la ciudad, preceda al plan, anticipando “proyectos” que, al final, formarán parte de las propuestas en él incluidas, determinándolo, por tanto, en gran parte. Viejas prácticas, ya presentes en el Plan de 1873, vuelven a aflorar en el que se redactó diez años más tarde, imponiéndose la “gran propiedad” como única responsable de sus “trazados” y “contenidos”.

Durante la redacción y aprobación de la citada Ley Especial, que acompañaba al Plan de 1883, en efecto, se fueron tomando posiciones concretas por parte de los propietarios, los cuales procedieron a adquirir nuevos terrenos de los que imaginaban que, en un futuro, podrían ser objeto de construcciones especulativas. Uno de los lugares más solicitados fue el que se identificaba con el futuro barrio de Prati di Castello, una gran extensión de terrenos vinícolas, en origen, y en régimen de continuidad con la antigua Villa Altoviti⁴⁵⁴, que se encontraban a espaldas del Vaticano, es decir, en el lado opuesto a aquel en el que se estaba concentrando la primera extensión de Roma, como concentradas estaban allí las posesiones que tenía Monseñor de Mérode, promotor del barrio de las Termas y Via Nazionale.

453 Italo Insolera, *op. cit.*

454 La Villa, o “vigna” Altoviti, estaba situada en la zona actual de Prati di Castello, al lado del Castillo de Sant’Angelo. Propiedad, en origen, de familia de banqueros florentinos que tenían su residencia sobre el Lungotevere. Fue adquirida, en 1876, por Monseñor de Mérode, con el propósito de construir lo que luego será el barrio de Prati. Sobre dicha propiedad surgirá el Palacio de Justicia, la Plaza Cavour y parte de la Casa Madre de Mutilados.

La ocupación de los terrenos sobre los que se alzaría el barrio de Prati di Castello, tuvo una importancia decisiva en la conformación del espacio romano que se identificaba con su proceso de formación como ciudad moderna, ya que con dicha ocupación, como veremos, se rompe el monopolio que ostentaba De Mérode, y otros propietarios al Este de la ciudad. Tal era la importancia de este “monopolio en suelo”, que el propio De Mérode se preocupó de adquirir ciertas propiedades en dicho sector Oeste para no quedar al margen de las operaciones inmobiliarias allí previstas.

Se trataba, por entonces, y según nos anota Caracciolo, de terrenos propiedad de la Compañía Fondiaria Italiana, de la Tiberiana y del Conde Cahen. Aunque dichos suelos aparecen incluidos en el plano de 1873, nunca fueron considerados como “suelo edificable”, probablemente, por el poder ejercido por el propio De Mérode, al no consentir ningún tipo de competencia que quebrase sus intereses inmobiliarios en la zona de las colinas, al Este de la ciudad. A pesar de ello, dichos propietarios inician el camino para hacerlos edificables, a pesar de los problemas de comunicación que presentaban con respecto al resto de la ciudad. Había que dotarlos, por tanto, de las infraestructuras necesarias para hacerlos accesibles. Es así como se procede a gestionar la construcción de un puente, el llamado Puente de Hierro, que hiciese posible su relación con la ciudad, puente que se inaugura en 1878, una vez que ya estaba aprobado el Plan de 1873, y en espera del que lo sustituyó, aprobado diez años más tarde.

Cuando se estaba redactando el plan regulador aprobado de 1883, Viviani, su redactor, era partidario de la inclusión de estos terrenos de Prati di Castello dentro de sus límites. La primera tentativa, decimos, se produjo en el Plan de 1873, pero no fructificó. El nuevo intento, sin embargo, encontró fuertes oposiciones, argumentándose, en su contra, que la intención de los propietarios era puramente especulativa, que extender la ciudad por dicho sector, muy alejado de la zona Este, donde se estaba concentrando la actividad constructiva más importante de Roma, auspiciada, como hemos señalado, por los intereses vaticanos que ostentaba Monseñor de Mérode, no era lo más adecuado. La realidad, sin embargo, es que los grandes propietarios que estaban construyendo la “terza Roma”, sobre el territorio de colinas situado al Este de la ciudad, donde antaño se levantaban antiguas villas pontificias, las que poseía Monseñor de Mérode entre otras, no permitieron la competencia que suponía, por entonces, emprender, al otro lado de la ciudad, un nuevo proceso de constructivo que los propietarios del Este no estaban en condiciones de controlar.

La construcción de Roma como “suma de ámbitos urbanos” proyectados previamente a un “plan de conjunto”

Lo específico en la forma de proceder al proceso de construcción de la ciudad del capital, se disponga, o no, de un plan que regule dicho proceso, es la supeditación de sus determinaciones a la voluntad de los propietarios del suelo. En unas ocasiones, dicha voluntad precede, incluso, a la elaboración del plan propiamente dicho, hecho cuya verificación más evidente la encontramos

en la ciudad de Roma, especialmente, en ese periodo que estamos estudiando referido a los “albores” de su “modernidad”, a su primer proceso de construcción como “ciudad del capital”.

El primer Plan Regulador elaborado para esta ciudad, como ya ha quedado aclarado, fue redactado por Viviani y aprobado en 1873. Lo más destacado de dicho “proyecto” es que cuando se presenta como tal ya se habían aprobado, previamente, mediante específicos “convenios” establecidos entre los propietarios interesados y el Comune, la construcción de toda una serie de nuevos barrios, localizados, sobre todo, en la parte Este de la ciudad, en la llamada zona de las colinas, dado que allí se concentraban los intereses inmobiliarios de los propietarios dispuestos a poner en marcha un proceso de construcción de gran alcance. Estamos hablando de una superficie total de 1.700.000 metros cuadrados, con un potencial para contener casi 800.000 nuevos habitantes.

El impacto de estos nuevos barrios, tanto desde el punto de vista de sus dimensiones como de la población prevista, sobrepasaba las reales necesidades de la ciudad. Estamos hablando, como nos dice Insolera, “...del barrio de Via Nazionale, con 11 hectáreas y una población prevista de 6.000 habitantes; del barrio en torno a Plaza Independencia, con 40 hectáreas y 22.000 nuevos habitantes; del Barrio de Viminale y Santa María Maggiore, en torno a Plaza Vittorio, con 66 hectáreas y 35.000 habitantes; del Celio, entre via Labicaba y Claudia, detrás del Coliseo, con 9 hectáreas y 5.000 habitantes. Añédese dos nuevos barrios, en una parte del jardín de Villa Ludovisi, entre via Sixtina y San Basilio, y sobre la pendiente del Colle Oppio, al norte del Coliseo, sin especificar el número de habitantes. Se trataba de cerca de 75.000 habitantes, repartidos sólo en la dirección de las Colinas, al Este del centro de la ciudad”⁴⁵⁵. El plan también preveía el barrio de Testaccio, para almacenes y fábricas, de 36 hectáreas y sólo 4.000 habitantes. El barrio de Prati di Castello, aunque no se construiría hasta mucho más tarde, ya aparece incluido en el Plan de 1873, y junto a éste el de Plaza Risorgimento y via Cola di Renzo, lo que daba un total de unas 65 hectáreas y 33.000 nuevos habitantes.

Antes de la redacción, y aprobación, de este “plan”, en efecto, ya se habían llevado a cabo, como decimos, toda una serie de “convenios” específicos entre los propietarios y el Comune, convenios que hacían referencia a la construcción de barrios tan importantes como el de Castro Pretorio, propuesto en 1872; el del Esquilino, en 1871; Viminale, en 1870; Prati di Castello, en 1873, etc. Si observamos, por otro lado, los dos primeros “planes reguladores generales” con los que contó Roma, el de 1873 y 1883, comprobaremos cómo la estructura morfológica que se propone en ambos “planes” no es más que el resultado de incorporar, a manera de “collage”, y dentro de sus límites establecidos, las actuaciones individualizadas que se habían realizado con anterioridad a la redacción de ambos documentos de planeamiento.

El primer Plan Regulador, aprobado en 1873, por ejemplo, proponía nuevos barrios, como el de las termas, Esquilino, Viminale, Castro Pretorio, Testaccio,

455 Italo Insolera, *op. cit.*

Prati di Castello, Trastevere, etc., que ya habían sido aprobados previamente, encontrándose, por entonces, en fase de construcción. El más destacado, quizá, por haber sido el primero, y por poner en marcha la “figura urbanística” del “convenio” por encima del “plan”, fue el barrio de las Termas y Via Nazionale, propuesto por Monseñor de Mérode, ministro de la Guerra del Estado del Vaticano, el cual fue aprobado, mediante “convenio”, en febrero de 1871. El barrio del Esquilino, aprobado, también, por un “convenio”, en septiembre de 1871, facultaba al Comune de Roma a expropiar dos tercios de su superficie, mientras el tercio restante fue vendido, por la familia Massimo, propietaria del sector, a la Banca Italiana. El barrio de Viminale fue expropiado, directamente, por el Municipio, en sesión de 29 de febrero de 1872. El barrio de Prati di Castello fue propuesto por el consorcio de propietarios el 26 de junio de 1872, y rechazado por el Municipio en espera de la definición del nuevo Plan Regulador. En fin, el barrio de Testaccio, cuyo “convenio” para construirlo tuvo lugar en 1872, acordándose la expropiación de toda la zona para hacer un barrio industrial, para matadero, mercados generales, ejerciendo como propietario un miembro de la familia Torlonia, con quien el Comune estipuló el “convenio” correspondiente.

El “convenio” establecido para poner en marcha el Barrio de las Termas-Via Nazionale promovido por Monseñor de Mérode, ya comentado, sirvió de ejemplo para proceder a las operaciones urbanísticas que impulsaron aquellos otros que le sucedieron. Es el caso, por ejemplo, y siguiendo a Insolera⁴⁵⁶, del *“Esquema de Convenio para un barrio en el Esquilino propuesto al Comune de Roma por la Sociedad Anónima Italiana”*. Se trata del barrio que se construye en régimen de continuidad con el que ya había sido propuesto, y materializado, por De Mérode. Ambos se localizan en el sector Este romano, allá donde se levantaban, aún por entonces, toda una serie de villas pontificias, la más importante, quizá, fue la que era propiedad de la familia de Sixto V, y donde se llevó a cabo, en el último tercio del XVI, la “sistematización viaria” ya comentada. En dicho “convenio” se establecía que *“...La Sociedad reclama el derecho de expropiación, o expropiar a expensas del Comune el área que es propiedad de la Compañía de Jesús... Si el municipio no lleva a cabo de inmediato la expropiación, se debe anticipar a la Sociedad una cantidad que se le reembolsará con los trabajos a realizar... La Sociedad cede al Comune, gratuitamente, todas las áreas dedicadas a calles, plazas, no superando la cantidad de 100.000 metros cuadrados. Pero es el Comune quien se hace cargo de los gastos de su construcción”*.

Por medio de todos estos “convenios”, establecidos entre un ente público y otro privado, lo que conseguía el Comune de Roma era el derecho a ejercer como gestor de un “orden urbanístico” que afectase al conjunto de la ciudad, aunque operando por partes. Esto era lo que le comprometía a trazar las calles, construir las correspondientes infraestructuras, así como a proceder a la sistematización de lo público en la ciudad. En contrapartida, a los propietarios se les reconoce el derecho a edificar a cambio de ceder al Comune las superficies correspondientes

456 Italo Insolera, *op. cit.*

al viario, y “espacios libres”, que se necesitan para hacer posible el uso público de la ciudad. Esto es lo que, en esencia, constituye el plan a falta de plan.

Es interesante, siguiendo los argumentos de Caracciolo⁴⁵⁷, cómo los terrenos objeto de “convenios” no son de propiedad del Comune, lo que da lugar a un reconocimiento implícito, por parte del municipio, del derecho de expropiación por causas de utilidad pública. Se trata de un derecho, según Caracciolo, que no se reconoce para la administración local, pero sí para la iniciativa privada. En realidad, lo que se verifica es que la Sociedad Inmobiliaria, que actúa como promotora, sustituye al Comune en el derecho a ejercer la expropiación, cediendo al Comune, gratuitamente, la superficie para las calles o plazas, y las relativas a los servicios, como escuelas, mercados, etc.

La discusión sobre el plan regulador, por tanto, se hace no tanto sobre la rigurosidad de sus bases técnicas, sino sobre los proyectos privados que, de alguna forma, ya están configurando el futuro desarrollo de la ciudad. Todos estos proyectos comenzaron a configurar la primera gran extensión de Roma, aquella que ocupó las colinas del Este, siguiendo, los trazados iniciados por De Mérode. Esta fue la tendencia que se expresó en el primer plan regulador, aglutinando, dentro de sus límites, los barrios cuya construcción ya se había acordado. Para este primer plan regulador, por otro lado, se había elegido la dirección indicada por Quintino Sella⁴⁵⁸, el Este de la ciudad, para concentrar las más importantes operaciones urbanísticas, siguiendo lo ya decidido, años antes, por De Mérode. La expansión hacia el Este, hacia el ámbito de la estación ferroviaria, significaba cambiar el “centro de la ciudad”, proceder, por tanto, a la creación de un nuevo centro, al que se le exigía que pudiese hacer frente, funcional y dimensionalmente, a los nuevos objetivos de la ciudad. Extender Roma hacia Prati di Castello, hacia el Oeste, significaba, por el contrario, hacerla crecer en torno al viejo centro, lo que implicaba, según nos apunta Insolera, “...que las mansiones de la ‘city’ no pudiesen soportar las presiones de ello derivadas, más que a un costo expresado en las gravísimas transformaciones radicales que se producirían”⁴⁵⁹. Y esto fue lo que, realmente, sucedió.

Construir Roma por los caminos que recorren los intereses de los propietarios de suelo. La polémica Este-Oeste como encuentro entre intereses contrapuestos

Pero si algo va a resultar significativo, en el proceso de construcción de la primera “Roma moderna”, va a ser la pugna que se abre, y que recorrió el último tercio del siglo XIX, a propósito del control del monopolio del suelo interesado en privilegiar el desarrollo urbanístico de Roma en determinadas direcciones de crecimiento. Se trataba de imponer un proceso de construcción, como así se llevó a cabo, en un principio, en la zona Este, donde se concentraban, entre

457 Alberto Caracciolo, *op. cit.*

458 Quintino Sella (1827-1884), ministro de Finanzas entre 1869 y 1873.

459 Italo Insolera, *op. cit.*

otros, los intereses de Monseñor de Mérode, frente a los intentos por impulsar la zona Oeste por parte de los propietarios que se repartían el territorio de Prati di Castello. Optar por una opción u otra significaba emprender un “modelo urbano” diferente, ya sea impulsando un crecimiento unidireccional hacia el Este, o apostando por aquel otro que abría la posibilidad a un “modelo radioconcéntrico”. Pero, no nos engañemos con presupuestos “formales”, ya que, en el fondo de la cuestión no se dirimen tanto razones de este tipo, como la lucha por el poder sobre la ciudad, es decir, hacia quién, o quiénes, propietarios de suelo, se inclina la responsabilidad por decidir sus destinos, sobre todo, aquellos que expresan el poder sobre el espacio. Esto quiere decir que van a ser los propietarios del suelo los que, mediante su particular competencia, van a decidir, van a responsabilizarse, a propósito de las direcciones de crecimiento que adopte la ciudad. Para ello, la ocupación de Prati di Castello va a tener un papel fundamental.

En tiempos del Catastro Gregoriano⁴⁶⁰, según Caracciolo, y hacia 1830, los propietarios de Prati di Castello pertenecían al Capítulo de San Pedro y a otros entes eclesiásticos y hospitales, como Sant’Agnese, Colegio Germánico, Santo Spirito in Sassia, etc. Los terrenos que poseían estas entidades los tenían alquilados a cultivadores de viñas. Las villas pontificias, o patricias, al contrario de lo que sucedía en el sector Este de la ciudad, apenas hicieron acto de presencia en el territorio de Prati, si exceptuamos la Villa Altoviti, la cual fue adquirida, en 1876, por De Mérode, pensando, quizá, en la competencia que se avecinaba por el poder del suelo en Roma. A partir de entonces, se van conociendo sucesivos propietarios de los terrenos de Prati, sobre todo, desde que Cipolla⁴⁶¹, en 1872, presentó un proyecto para proceder a la construcción de dicho barrio⁴⁶².

En un principio, como ya ha quedado aclarado, el crecimiento de Roma tenía que dirigirse hacia el Este de la ciudad. Este fue el principio ideológico que sostuvo el ya citado Quintino Sella, ministro de Finanzas y diputado. Su idea de Roma estaba concebida como una ciudad que debería convertirse en el cerebro intelectual del nuevo Estado, donde dominase la investigación a todos

460 Levantamiento cartográfico de Roma que se elaboró entre 1816 y 1835, siendo papa Gregorio XVI.

461 Se trata, según Caracciolo, de un proyecto presentado a la Junta Comunal, en 1872, por un consorcio de propietarios de Prati. Planteaban un nuevo barrio de unas 46 hectáreas y una capacidad prevista para 30.000 habitantes. Este proyecto fue elaborado por Cipolla. En el citado consorcio estaban representados, sobre todo, banqueros y algún antiguo propietario del lugar. El propio Hausmann es citado en la prensa local a propósito de la conveniencia de proceder a la urbanización de Prati di Castello: *“Riteniamo che le resistenze incontrate dal progetto dei Prati di Castello siano ispirate piu da influenza di interessi personali che da giudizio imparziale”*, según un artículo aparecido en *L’Italia*, en 1873.

462 Según Caracciolo, estos propietarios eran, entre otros, *“Lorenzo Gualdi, figurando, en el “consorcio” firmado, entidades y capitalistas como Texeira Celates, la Sociedad de Crédito Inmobiliario y de Construcciones, E. Cahen, como representante de la Sociedad Napolitana de Construcciones, Texeira, por L. Epstein de Viena, por la Sociedad de Construcciones de Torino y por el Baron A. Reinach de Francoforte, L. Lieben de Viena, Bernardo Tanlongo, Lorenzo Gualdi, etc. También, en esta ocasión, aunque en menor medida que en otras partes de la ciudad, pasan las propiedades de unas manos a otras, con la consiguiente elevación de los precios. Algunas propiedades de Talongo, adquiridas entre 1871 y 1872, son cedidas a G. Sacerdoti, en 1873. En 1874 pasan a un grupo bancario para hacer frente a unos débitos”*.

los niveles, y de la que estuviese ausente cualquier conato de concentración industrial y obrera. La ciudad de Roma, además, debía permanecer intacta, por lo que se refiere al territorio dentro de la “muralla aureliana”, lo que quería decir que había que evitar “trazados” que provocasen su transformación-renovación urbanística interna, a excepción de aquellos que pusiesen en comunicación el “centro antiguo” con la “nueva ciudad” que se estaba construyendo en las colinas del Este. El desarrollo de Roma lo concibe, por tanto, en su zona oriental, en las zonas más altas de la ciudad, justamente donde ya gozaba de intereses inmobiliarios Monseñor de Mérode. En los ambientes de “izquierda”, por el contrario, siempre, según Caracciolo, se apostaba por un crecimiento hacia el Oeste, a lo largo del Tíber y en Prati di Castello.

Esta otra alternativa a la expansión de Roma, hacia Prati di Castello, contaba con el inconveniente que era un lugar inundable y propenso a propagar enfermedades por su proximidad al río. ¿Argumentos ideológicos esbozados por aquellos que apostaron por la “Roma del Este”, en la medida en que eran, al mismo tiempo, los propietarios de sus terrenos? Lo que sí quedó claro es que todos estos argumentos contribuyeron a que el precio de los terrenos, en Prati di Castello, permaneciese, por mucho tiempo, a casi la mitad de aquellos otros que se encontraban en las colinas.

La urbanización de los terrenos de Prati di Castello constituye un episodio nada desdeñable para entender los intereses inmobiliarios que se estaban manifestando en la Roma del último tercio del siglo XIX. Podemos argumentar, incluso, que este hecho se presenta como el referente más significativo para entender esa Roma que se está construyendo. Según della Seta, cuando se puso en marcha el estudio del primer plan regulador tuvo lugar una fuerte discusión a propósito de si se propugnaban las zonas de las colinas, Viminale, Esquilino, Quririnale, todavía dentro de la muralla, como zonas de expansión, frente a aquellos otros que apostaban por la llanura de Prati di Castello, en la dirección opuesta hacia el Vaticano. Al final, se impuso la zona oriental, dados los fuertes intereses allí concentrados.

Sin embargo, había otras opciones para proceder a la construcción de la “terza Roma”, entre las cuales, las que implicaban a Prati di Castello no carecían de partidarios, entre ellos, el alcalde Pianciani, quien fue un riguroso opositor al “patriciado” romano. Impulsó, desde su condición de alcalde de Roma, la extensión de esta ciudad hacia Prati di Castello, en contra de los intereses vaticanos de Monseñor de Mérode, haciendo todo lo posible por incluir sus terrenos en el Plan Regulador de 1873. Los opositores a esta propuesta, aparte de su condición de propietarios interesados en su extensión hacia las colinas del Este, consideraban que, al estar Prati di Castello junto a la muralla del Vaticano, constituía una afrenta construir un barrio en dicho lugar, ya que rebasar esas murallas significaba que el Vaticano dejaba de ser el límite de la ciudad. Además, se argumentaba que esta parte del Tíber no debería ser objeto de ocupación edificatoria ya que se entendía, interesadamente, como “zona neutral”, como apéndice del Vaticano. Urbanizar Prati significaba, en una palabra, introducirse



Figura 6.4. Lotificación del barrio de Prati. Fuente: Vannelli, 1979.

en territorio vaticano, lo que dejaba entrever que sus defensores tenían un cierto aire anticlerical.

Todos estos argumentos, con los que estamos completamente de acuerdo, son esbozados por Caracciolo, quien mantiene la hipótesis de que “...la disputa por la urbanización, o no, de los terrenos de Prati di Castello encierra concepciones diferentes a la hora de entender la construcción de la ciudad. De entrada, nos encontramos con dos grandes opciones: la de aquellos que defendían urbanizar las ‘zonas altas’, el Esquilino y el Viminale, y aquellos otros que apuestan por las ‘zonas bajas’ próximas al Tíber, como es el caso de Prati di Castello. Son dos concepciones técnicas que encierran, a su vez, dos opciones políticas diferentes. En el programa que apostaba por los barrios altos, observamos el pensamiento de Quintino Sella, los intereses de la vieja propiedad principesca, nobiliaria y eclesiástica, grupos monopolistas de origen septentrional, defensores de la extensión de la ciudad dentro de la muralla. En el programa que apostaba por extender la ciudad hacia Prati di Castello, en torno al Tíber, observamos, por el contrario, un espíritu democrático, y a cuantos deseaban romper con el pasado, apostando por una ciudad industrial, engrandecida con barrios obreros, comerciantes y emprendedores”.

Probablemente resulte excesivo calificar de “democrática”, incluso, de “izquierdas”, la opción que apuesta por dirigir el crecimiento de Roma hacia Prati di Castello, por mucho que esta otra posibilidad suponga desviar el proceso de construcción de la ciudad fuera de los intereses de los grandes propietarios

que se reparten el territorio del Este romano. En Prati di Castello también encontramos intereses terratenientes, aunque estos no sean tan destacados como los que se identifican con los que ostentaba la aristocracia eclesiástica que se asentaba en las colinas, heredera, en cierto modo, de las antiguas familias pontificias. De hecho, el barrio de Prati se convertirá en una de las zonas más prestigiosas de Roma, alzándose con una cualidad urbanística muy destacada, dejando muy atrás aquella que, presumiblemente, se estaba tratando de materializar, allá por el último tercio del XIX, en la zona de las colinas. Esto quiere decir que si los propietarios de Prati no eran grandes terratenientes, no estando, tampoco, considerados como componentes de la rancia aristocracia que sí estaba establecida en el Este de la ciudad, supieron entender el negocio inmobiliario en una situación de paridad con aquella. Estamos hablando de propietarios de suelo, es decir, de poseedores de unos bienes raíces que sólo realizan su “valor” desde la “renta” que producen. Y esto vale tanto para los grandes propietarios como para los más pequeños. Lo que no evita que una administración local, como la que presidía el alcalde Pianciani, al apoyar a los propietarios de Prati, frente a la todopoderosa aristocracia asentada en el Este de la ciudad, no estuviera dando muestras de cierto “*progresismo social*” al apoyar a los menos poderosos, torpedeando los intereses de los grandes propietarios.

De hecho, y como nos argumenta Insolera, “...*aceptar Prati significaba anular todas las previsiones del Plan de 1873, renunciar a la directriz de expansión hacia las colinas, abandonando la política de Quintino Sella, pero, sobre todo, crear un peligroso competidor, en la especulación edificatoria, a empresas bien ubicadas como la de Castro Pretorio, Esquilino o Celio. El monopolio de la especulación sobre el área del cuadrante oriental, controlado por empresas romanas y bancas del Piamonte y Génova, era en realidad el gran vencedor del consorcio bancario internacional que se había lanzado a la especulación de este cuadrante*”. Esquivar la opción de Prati significaba, por tanto, anular, un “competidor”, en favor de otro “competidor”, el que se asentaba en las Colinas, para lo cual había que excluir a Prati del Plan Regulador de 1873, aunque su proyecto fuese aprobado, como nos dice Insolera, como un “plan de ampliación”, para ser ejecutado con el concurso de los interesados.

Al final, el Plan Regulador de 1873 se aprobó contemplando la mitad de la nueva expansión en la que se había pensado, la que pesaba sobre la zona Este. Años más tarde, coincidiendo con la aprobación del segundo Plan Regulador, el de 1883, incorporando, en esta ocasión, el territorio de Prati⁴⁶³, se dará inicio, en palabras de Insolera, a la política de expansión en “*mancha de aceite*”, lo que significó, entre otras cosas, la entrada de este barrio en la aventura de la especulación. En efecto, y según Insolera, “...*en 1873, los terrenos del Consorcio de los Propietarios de Prati valían entre 3 y 7 liras el metro cuadrado. Diez años después valdrán 75. Sin embargo, Prati podría haber sido la gran ocasión par aplicar los principios de las políticas administrativas en las que creía Pianciani*.”

463 Para una panorámica general del barrio de Prati, ver Giuseppe Cuccia, *Roma. Prati di Castello. Dai Romani ai Barbari ai Piemontesi*, Roma, Gangemi Editore, 2007.

Este sostenía que el Comune debería expropiar toda el área de los nuevos barrios y, una vez construidas las calles y alcantarillados, revender a los privados los terrenos ya urbanizados, aprovechando al máximo las sumas inmovilizadas por el Comune”.

Construir la “centralidad” a partir de la memoria de su historicidad espacial existente

Llegado este punto, vamos a seguir insistiendo en la génesis del fenómeno de la “centralidad” como categoría socio-espacial estrechamente vinculada con la producción de la “ciudad del capital”, dicha, en su versión formal, como “ciudad moderna”. Nuestra hipótesis es que esta “ciudad moderna” se configura, sobre todo, como un “proyecto de centralidad”, entendido este como una concatenación de fenómenos que expresan una diversidad de procesos de apropiación socio-espacial, todos ellos, implicados por conformar ese “nuevo centro” donde se acumulen las funciones de “poder”, tanto en su versión residencial, el “espacio social de clase”, como desde su vertiente económico-financiera-productiva. Queremos decir que lo que distingue a la “ciudad moderna” es el sentido que adopta, en su contexto y como entidad espacial, la “centralidad” conformada a tal efecto, bien entendido, que se trata de una categoría socio-espacial, la “centralidad”, que recoge lo ya construido, como tal, en contextos históricos precedentes, reinvertiendo sus contenidos, apropiándose de su realidad espacial como “producto histórico”, única manera de “recrear” nuevos valores producto de la reinterpretación de aquellos otros de los que se parte, nunca eliminándolos. En este sentido, no deberíamos hablar tanto de “proyecto de centralidad” como de “producción de centralidad”, todo ello, sobre la base de una “centralidad”, o “centralidades históricas”, ya existentes.

Cabría, incluso, emular el principio sobre la “conservación de la materia”, diciendo que “la centralidad ni se crea ni se destruye, únicamente se transforma”. No puede crearse “centralidad”, en sentido estricto, allí donde no hay memoria de su existencia. La cuestión, en este sentido, es analizar la “forma” y “contenidos” que va adoptando históricamente, entendiéndolo, para ello, cuáles son las exigencias del capital, el papel de las “relaciones sociales y de producción”, en la conformación de los nuevos espacios centrales que se van sucediendo históricamente.

En Roma, al menos, en un primer momento, mientras dura el monopolio de los grandes propietarios del Este, con De Mérode a la cabeza, la ciudad se está ampliando, creándose, en paralelo, a su propia centralidad, aunque al margen, casi despreciando lo que le ofrece la ciudad histórica existente. En ningún momento, y mientras se mantiene el monopolio citado, los propietarios consienten una “centralidad” que no esté vinculada con sus propias operaciones inmobiliarias. Será, años después, cuando se rompa ese monopolio de suelo, con la puesta en marcha de la construcción del barrio de Prati di Castello, y con la no menor incidencia del plan regulador elaborado bajo el mandato de Nathan, el

llamado Plan de Sanjust, cuando entre en escena, de lleno, el nuevo papel que se le va a asignar a la ciudad histórica.

Ahora bien, ¿se podría plantear que el territorio sobre el que tuvo lugar la primera gran extensión de Roma, las colinas del Quirinale-Viminale, aunque al margen de la ciudad histórica propiamente dicha, es tan histórico como el que más, lo que redundaría en su condición de espacio poseído de esa “memoria histórica” como base de la “centralidad moderna”? Estamos hablando de un ámbito espacial, el identificado con Via Nazionale, eje directriz de la operación urbanística emprendida por De Mérode, que contemplaba, dentro de sus límites, nada menos que la fábrica de las antiguas Termas de Diocleciano, sin contar la estrecha vinculación que mantiene con vías históricas tan destacadas como la Via del Quirinale-XX Settembre, y su continuación, más allá de Porta Pia, por Via Nomentana. Se trata, no cabe duda de ello, de un ámbito histórico capaz de generar condiciones de “centralidad”, aunque, bien es verdad, estaban mejor asentadas, por entonces, en la Via del Corso, con la que sólo se podía mantener una relación de accesibilidad si se procedía, como así sucedió, a la prolongación de la Via Nazionale hacia esos lares.

Quede constancia, por tanto, que la primera gran extensión de Roma recorrió territorios poseídos de una importante carga histórica como para garantizar la conformación de una “nueva centralidad”, la cual, para hacer posible su realidad, recurre a reinterpretar, apropiándose de sus contenidos, la “memoria histórica” allí cristalizada. Pero veamos todo este proceso con detalle.

Identificación entre primeras “ampliaciones urbanas” y “áreas de centralidad”

Las primeras actuaciones urbanísticas que comienzan a definir el espacio de Roma moderna, como ya hemos indicado, se plantean como “extensiones urbanas” no inscritas en un proyecto global de ciudad. Su marco legal es la convención urbanística individualizada entre el emprendedor y el Comune de Roma. Se trataba de actuaciones autónomas e independientes unas de otras, limitadas a espacios muy concretos, que toman la ciudad de Roma sólo como marco de referencia, sin plantearse problemas de interrelación, de vinculación infraestructural, con la misma. Estos se resolverán, mas adelante, por medio “aperturas viarias” capaces de comunicar los nuevos barrios con la ciudad histórica propiamente dicha, aunque para ello se tenga necesidad de “reestructurar”, violentamente, a esta última, tal y como se expresó con la apertura del Corso Vittorio Emanuele⁴⁶⁴.

De entre dichos nuevos barrios, nos estamos refiriendo, sobre todo, al que se dispuso tomando como directriz a la Via Nazionale, creada a tal efecto, así como al del Esquilino, situado a continuación de aquel. Ambos sectores urbanos se propusieron con anterioridad al Plan Regulador de 1873. El primero de ellos, el

464 Se trata de la “apertura viaria” más importante que se realizó en la Roma de la segunda mitad del XIX, y que supuso una reestructuración radical de los tejidos urbanos históricos que se extendía desde El Corso-Plaza Venecia hasta el Vaticano, concebida como prolongación de Via Nazionale.

barrio de Via Nazionale, fue planteado, como se sabe, por Monseñor de Mérode, mediante un convenio establecido con el Comune de Roma. La propiedad de la que se partía⁴⁶⁵ gozaba, desde sus inicios, de una situación privilegiada, limitada, por uno de sus lados, por la Via XX Settembre y, por otro, con el conjunto de las Termas de Diocleciano y la estación Termini. No satisfecho con estos privilegios, De Mérode propone una vía central, la Via Nazionale, para que ejerza de “eje de centralidad”, facilitando el necesario proceso de división parcelaria exigido por las nuevas construcciones a materializar, así como para que sirviese de asiento a las nuevas funciones de centralidad pensadas para localizarse en aquel lugar. Se complementa esta localización “central” de hecho, al estar incorporada a un “territorio histórico” heredado como tal, proponiéndose, a su vez, un eje direccional propio. Se trata, decimos, de la actual Via Nazionale, vía que se proyectó no sólo para facilitar, como decimos, el proceso de lotificación del sector, sino para poner aun más en valor al nuevo barrio.

En dicha Via Nazionale, en efecto, se localizarán servicios urbanos y direccionales tan importantes como el Palacio de Exposiciones⁴⁶⁶ y la Banca de Italia⁴⁶⁷. La relación que mantiene esta vía con la XX Settembre, tal y como hemos indicado, era muy importante, ya que le proporcionaba la comunicación necesaria con otras “centralidades” identificadas con este sector Este. Recordemos, en este sentido, que la Via XX Settembre fue considerada, por Quintillo Sella, como la dirección de crecimiento con la que tenía que identificarse la construcción de Roma moderna. Viminale y Esquilino se convierten, de este forma, en los barrios con los que se pretendía identificar la modernidad romana.

Quintino Sella proponía hacer de este sector, como lo hemos indicado, un “centro” de la investigación y de la ciencia, una “nueva centralidad”. Y es en este proyecto de “centralidad” en el que se inscribe la lógica que despliega el barrio propuesto por De Mérode, lo que hizo exclamar a Gramsci aquello de que cómo era posible un desarrollo científico en Roma sin un desarrollo industrial del que siempre careció⁴⁶⁸.

El barrio del Esquilino, propuesto casi en paralelo al de Via Nazionale, se sitúa a continuación del barrio planteado por de Mérode. Se trata, esta vez, de un barrio más estrictamente residencial, aunque poseído, en todo momento, de elementos de servicio que le hacían gozar de la autonomía que comentamos. El barrio del Esquilino se planteó en dos momentos. El primero de ellos se limita al

465 Se trata de la antigua Villa Strozzi, originaria del 1500, que se encontraba en proximidad a la actual Plaza de la República. Sus fundadores fueron los Frangipane, una familia romana antiquísima en auge bajo el papa Sixto V. En 1859, la Villa Strozzi la adquiere Monseñor Frédéric-Xavier de Mérode, ministro de las Armas y de la Guerra de Pio IX, el cual también adquirió, en aquellos años, gran parte del Esquilino.

466 Proyectado por Pio Piacentini, e inaugurado en 1883.

467 Llamado, también, Palacio Koch, por el arquitecto que lo proyectó, Gaetano Koch (1849-1910), el cual estaba vinculado con los intereses inmobiliarios de Monseñor De Merode, perteneciendo al cuerpo técnico de la llamada Società dell’Esquilino. La Banca de Italia se construyó entre 1886 y 1892. A Koch se debe, también, el proyecto de la Gran Exedra que configura la Plaza de la República, espacio que formaba parte de las Termas de Diocleciano, y donde se inicia el primer tramo de Via Nazionale.

468 Citado por Alberto Caracciolo, *op cit.*

territorio comprendido entre la Basílica de Santa María la Mayor y la actual Plaza de Vittorio Emanuele. Posteriormente, siempre antes de 1873, se amplió hasta las basílicas de San Giovanni in Laterano y Santa Croce, siguiendo, con todo rigor, las direcciones y los límites de las vías papales propuestas en los años finales del siglo XVI.

Del año 1872, y refiriéndose a este barrio del Esquilino, data un plano parcelario del sector, delimitado entre la iglesia de San Eusebio, donde está actualmente la Plaza Vittorio Emanuele, y las basílicas de Santa Croce y San Juan de Letrán. Se trata del ámbito que, a grandes rasgos, coincide con la propuesta de sistematización viaria planteada por los papas durante el siglo XVI, entre la Via di Santa Croce y la Via Merulana. El plano expresa el estado de la propiedad antes de proceder a la ocupación inmobiliaria del sector. Es interesante por cuanto nos da noticias de la forma de la propiedad, irregular y muy identificada con el mundo rural. El plano, que está firmado por Viviani, tiene por título "*Pianta particellare dei terreni da espropriarsi all'Esquilino*"⁴⁶⁹. Este documento resulta sumamente interesante porque aparecen, como terrenos a expropiar, la antigua posesión de Villa Peretti-Montalto, llamada, también, Massimo-Montalto, que fue propiedad del Papa Sixto V, apareciendo, como fondo, la planta de dicha villa, y yuxtapuesto a la misma el nuevo trazado morfológico del sector a urbanizar.

El Proyecto concreto de este barrio, por su parte, fue presentado, en 1872, como "nuevo barrio del Esquilino", por la Impresa dell'Esquilino⁴⁷⁰. Se trata del sector delimitado, a grandes rasgos, entre Santa María la Mayor, la estación Termini y la zona donde se encuentra la iglesia de San Eusebio, es decir, el sector que se encuentra más a la izquierda del anteriormente reseñado, del barrio de De Mérode⁴⁷¹. El plano parcelario correspondiente con el sector sobre el que se va a construir el nuevo barrio del Esquilino, aparece, a su vez, en este documento de proyecto, lo que nos permite observar la relación entre lo proyectado, el trazado de las "manzanas" residenciales que definen la nueva morfología, y la realidad territorial de la que se parte, que no es otra que la realidad de la Roma papal del siglo XVI⁴⁷².

Estas primeras "extensiones urbanas" se localizan en el interior del recinto de la Muralla Aureliana, donde se encuentran las vías papales que se trazaron, o se regularizaron, durante el siglo XVI, o aquellas otras, como Via Nomentana, que tienen su origen en la Roma clásica. Se trata, por tanto, de un sector urbano que ya gozaba de un valor histórico importante, valor que le hace estar en posesión de ciertas condiciones de "centralidad", ya que dichas vías papales se proyectaron, entre otras cosas, para relacionar conjuntos arquitectónico-

469 Se encuentra en el Archivo di Stato, Prefettura di Roma, Piano Regolatore, Busta 76.

470 Vinculada a la Società dell'Esquilino, a la que pertenecía el arquitecto Koch, ya mencionado.

471 El plano, impreso a color, tiene por título "*Pianta della parte del Nuovo Quartiere Esquilino, fra la via Strozzi e S. Eusebio*". Se encuentra en el Archivo di Stato, Prefettura di Roma, Piano Regolatore, Busta 76.

472 El título del plano es "*Progetto di una parte del quartiere all'Esquilino e dei terreni da occuparsi*". Está fechado en 1872. Se encuentra en el Archivo di Stato, Prefettura di Roma, Piano Regolatore, Busta 76.

monumentales existentes, por entonces, en la ciudad de Roma. Su objetivo, fue aglutinar “centralidades” dispersas. Es en este espacio urbano, conjunto de “centralidades”, donde se van a materializar estas primeras operaciones urbanísticas de ampliación a las que nos referimos. Se puede decir, en este sentido, que estas primeras extensiones de Roma moderna son barrios, además, que se localizan en la misma ciudad histórica, y no en régimen de continuidad con ella, lo que explica, aún más, esa identificación entre ampliación urbana y creación de condiciones de “centralidad”.

Son ampliaciones, por otro lado, que no sólo se apoyan y se sirven de “ámbitos centrales” existentes, sino que, al mismo tiempo, desarrollan su propia centralidad, ya que aportan elementos urbanos centrales propios, es decir, equipamientos y servicios con capacidad para hacer de dichas ampliaciones barrios autónomos en el conjunto de la ciudad. Son ampliaciones, en una palabra, que se presentan, en cierto modo, como alternativas a la ciudad histórica existente.

De las extensiones residenciales que rehúyen la centralidad de la ciudad histórica, al necesario encuentro con esta última. La apuesta por la prolongación de Via Nazionale

Lo más importante, quizás, que se derivó de esta forma de proceder a la construcción de la ciudad de Roma, fue la necesidad de conectar esas nuevas “extensiones” con el ámbito real de la ciudad histórica, tratando de incorporar la “centralidad” propia de esta última con las “centralidades” específicas de aquellas. Es así como se pusieron en marcha procesos concretos de “renovación urbana” en la ciudad histórica, es decir, las consiguientes “aperturas viarias” que, al mismo tiempo que facilitaban dicha conexión, contribuían a asentar un nuevo tipo de “centralidad”, reorientando, y apropiándose, de la heredada históricamente.

Ahora bien, la necesidad de dichas conexiones, entre el ámbito de las colinas y la ciudad histórica, se llevó a cabo por aproximaciones sucesivas, es decir, siéndole muy consciente, desde el principio, que el “efecto centralidad” debería expresarse, siempre y en todo momento, desde los nuevos barrios, haciendo de estos ámbitos el marco de referencia de dicha categoría espacial. Ello implicaba no poner en peligro el monopolio de suelo existente, lo que obligaba a consolidar la “centralidad” allí creada, única manera de “sobrevalorar” la “renta del suelo” vinculada a dicho monopolio. Se podía buscar la centralidad de la ciudad histórica, vinculando aquellos barrios con esta, evitando, en parte, su inicial marginación, su excesiva lejanía, pero no hasta el punto hacer de dicha conexión colinas-ciudad histórica el puente que facilitase la puesta en valor de otros ámbitos con capacidad para romper el monopolio del Este. Por eso, esas conexiones se llevaron a cabo con excesiva prudencia, promoviendo acercamientos a la ciudad histórica sin romper los citados monopolios.

Observamos, en este sentido, dos tipos de aproximaciones entre ambas realidades, la de las colinas y la de la ciudad histórica, que son otras tantas maneras de entender la extensión del fenómeno de la “centralidad”. Mientras

con una de ellas apenas se pone en peligro, más bien se aumenta, la centralidad propia del ámbito urbano promocionado por Quintillo Sella como “*terza Roma*”, al proponerse la ampliación de Via Nazionale hasta la Fontana di Trevi, es decir, de un monumento hasta otro monumento, de las Termas hasta la Fuente, no penetrando, realmente, en el corazón de la ciudad histórica, con una segunda opción, más tardía, y al entrar en juego la nueva urbanización de los terrenos de Prati di Castello, se hace realidad la apertura del Corso Vittorio Emanuele como la prolongación más efectiva de Via Nazionale.

Con esta segunda opción, que fue la que se llevó a cabo, no sólo se rompió el monopolio de suelo sostenido en la zona de las colinas, sino que, en paralelo a ello, la centralidad propia de la ciudad histórica irrumpe con una fuerza que la hace competir con la que se estaba conformado en las colinas del Este. Roma, a partir de entonces, cambia de “modelo de crecimiento”, poniendo freno a los intereses que apostaban por hacerla crecer sólo hacia el Este, abriéndose un nuevo panorama que obligaba a compartir intereses entre propietarios que se repartían el solar de la ciudad, y no sólo como sucedía, hasta ahora, en las colinas del Este. Prati di Castello se convirtió en el lugar que comenzó a romper estas iniciales tendencias, inaugurando una nueva forma de hacer ciudad, aquella que irrumpe por todo el territorio de Roma, sin más norma que invadir, fuera de control y sólo respondiendo a los intereses de los propietarios de suelo, todo lo que se encuentra, ya sea la ciudad construida o el espacio por construir.

Una primera propuesta de prolongación de Via Nazionale cuyo objetivo era ejercer como “armazón” estructural de los nuevos barrios del Este y su comunicación con la ciudad histórica existente

Es sabido, como ya lo hemos comentado, que el proceso de ocupación espacial del Este de la ciudad de Roma se llevó a cabo proponiendo barrios autónomos al margen de una estructura de conjunto, de lo que resultó un collage que no era más que la expresión espacial de unos concretos intereses de clase vinculados con la propiedad del suelo. Nada más alejado de la voluntad por crear una estructura de conjunto, por “crear ciudad”, y nada más cercano a una explotación de suelo siguiendo los límites precisos de las propiedades allí localizadas.

Al final, y desde el punto de vista de las autoridades municipales, se fue consciente de este problema, lo que supuso poner en marcha la idea de proporcionar a este conjunto, sin estructura, la unidad que requería. No se trataba tanto, como sí se planteó años después, de procurar un acercamiento a la ciudad histórica, propiamente dicha, para beneficiarse de su “centralidad”, como de dotar a lo “construido” en las Colinas de la urdimbre de la que carecía.

Cuando Viviani comenzó a elaborar el plan regulador que se aprobó en 1873, era consciente de que su trabajo sólo consistiría en “legalizar” lo ya convenido y casi realizado, a no ser que intentase incorporar lo que faltaba a esa manera de proceder a la construcción de la ciudad, es decir, por “partes” y fuera de una conexión precisa entre ellas. Si seguía estos imperativos, como así sucedió, su plan quedaba reducido a implementar toda una serie de operaciones, casi todas,

de “reforma interior”, que procurasen las conexiones necesarias para realizar la unidad que el concepto de plan exigía, pero que el proceso de construcción, que estaba siguiendo la ciudad de Roma, lo negaba.

Comprender el sentido con el que Viviani dotó al plan aprobado en 1873, es decir, aceptar lo ya realizado con anterioridad para reunirlo en una unidad de conjunto, implicaba dotarle de un nuevo sentido a determinadas infraestructuras existentes, entre ellas la Via XX Settembre, la Via Nazionale y la Via del Corso.

Como nos argumenta Valter Vannelli⁴⁷³, es fundamental tener en cuenta el “sistema de relaciones” impulsado por la Via XX Settembre, antigua Via Pia, y Via Nazionale, las cuales, según dicho autor, desempeñaban un papel similar al que expresaban las de Ripetta, Lata y Babuino, en su encuentro en la Plaza del Popolo, allá por el siglo XVI. Aquellos “sistemas viarios”, que ya hemos tenido ocasión de analizar, fueron utilizados, y modificados, durante la segunda mitad del siglo XIX. Aquellos “sistemas”, como nos apunta Vannelli, no eran más que el *“...soporte de un tejido extensivo mediante el cual la aristocracia, manteniendo su residencia en la ciudad, mantuvo distancia con los barrios populares del barrio del Renacimiento y del resto de los ámbitos más tradicionales de la ciudad”*. Todo esto, sin embargo, es lo que va a cambiar durante el último tercio del XIX. Modificación exigida por la política de expansión urbana adoptada a partir de la construcción del nuevo barrio de Mérode, y con la construcción, en Puerta Mayor, de la primera estación ferroviaria, en 1856. También, por las nuevas funciones asignadas a la ciudad por su condición de capital del Reino de Italia.

Y son, precisamente, estas “funciones de capitalidad”, asignadas a la ciudad de Roma, las que pusieron a la Via XX Settembre en un primer plano, la cual, junto con la recién creada Via Nazionale y la existente Via del Corso, van a constituirse, por entonces, en los referentes infraestructurales más destacados, en las bases de esa “urdimbre” que Viviani consideró fundamental para implementar el plan de 1873.

La preexistencia de esta Via XX Settembre, como nos dice Vannelli, *“...ya sea por ser la directriz del Quirinale, que la relaciona con las capas dirigentes romanas, o por la cercanía no ocasional con la nueva estación Termini, junto con la naciente Via Nazionale, la hace comportarse como soporte de servicios emergentes a nivel urbano, como los de tipo representativo, ministeriales, administrativos, todos ellos, a nivel nacional”*. En esta nueva ordenación, *“...Via Nazionale, asumirá, como estaba previsto por De Mérode, papeles complementarios pero prevalentemente urbanos, representativos de funciones de relación, profesionales y del tiempo libre de las clases emergentes y de las clases medias. En pocos años se hablará del Palacio de Exposiciones, de la Universidad en Via Panisperna, del Archivo del Estado en la Exedra, del Palacio de la Banca de Italia, de la nueva sede de la Cámara y del Senado, en fin, de la ampliación de la Via Nazionale, primero hasta la Fontana di Trevi y a Plaza Venecia, y después, con el segundo tramo, hoy Corso Vittorio, para procurar su unión con los Borgos, Prati di Castello y San Pedro”*⁴⁷⁴.

473 Valter Vannelli, *op. cit.*

474 Valter Vannelli, *op. cit.*

Para fortalecer esa unidad de conjunto que se propone Viviani, buscando alternativas a la irregularidad dispersiva con la que se estaba construyendo la primera Roma moderna, piensa, como procedimiento más efectivo para ello, en la prolongación de Via Nazionale, de tal manera que, en su nuevo recorrer, encuentre y aglutine a las otras dos vías que consideraba componentes de esa “urdimbre” base de su proyecto. En el Plan Regulador que el Consejo Municipal aprobó como “*progetto di massima*”, el 28 de noviembre de 1871, en efecto, la prolongación de Via Nazionale estaba declarada como prioritaria, asignándosele un papel de conexión entre los viejos barrios y aquellos que habían sido propuestos “sobre los altiplanos al Oriente de Roma, y con la estación ferroviaria”.

Fue Viviani, como decimos, el encargado de elaborar este proyecto de ampliación de Via Nazionale, eso sí, en el marco del Plan Regulador que, también, estaba bajo su responsabilidad. Vannelli menciona la memoria de dicho proyecto de ampliación, que llevaba por título “*Relazione intorno al progetto di prolungamento della Via Nazionale*”⁴⁷⁵, el cual fue presentado, a la Junta Comunal, el 15 de abril de 1872, y discutido, en el Consejo Comunal, el 26 de abril y el 5 de julio del mismo año. En dicha memoria están esbozadas, con toda claridad, las razones que llevaron a Viviani a proponer dicha prolongación. Veámoslo con detenimiento.

Comienza analizando la funcionalidad de las calles principales con las que contaba Roma, en ese momento, para justificar la vinculación a establecer entre ellas, en el marco de la prolongación propuesta. En primer lugar, el Corso, la antigua Via Lata, considerada, por entonces, el “espacio central” más representativo de Roma. “*El Corso, se dice en dicha memoria, está entre las calles más largas y rectas de nuestra Roma, y sin parangón es la más noble: Siempre frecuentadísima, aumentando en población y comercio, especialmente preferida para el ocio. Se ha vuelto insuficiente para cubrir necesidades. Los carruajes, en doble fila, apenas la pueden recorrer, con las molestias propias de los peatones...*”. En esta Via del Corso, sin embargo, aún no se han localizado actividades que la hagan ganar en “centralidad”, como es el caso de la Galería Colonna, que se localizará, años después, en la plaza del mismo nombre. A pesar de ello, de lo que no cabe ninguna duda es que, desde tiempos inmemoriales, la Via del Corso estaba considerada como un eje privilegiado, ya sea por su condición de ser una de las entradas a Roma de más alto significado, como por servir de asiento y escenario a festividades de todo tipo⁴⁷⁶.

En segundo lugar, tenemos la Via XX Settembre, que recorría el trayecto entre el Quirinale y Porta Pia. Esta vía, según la apreciación que de ella hacía Viviani, “*...no es menos larga, ni menos recta que el Corso. Si hoy en día no se produce una continuidad en su edificación, sí aparecen, de vez en cuando, importantes*

475 Valter Vannelli, *op. cit.* Parte segunda, “*Sistemi Urbani e servizi. Cronache e documenti*”. La Memoria, en cuestión es un documento que se encuentra en A.C.S., M.L.P., Dir. Gen. Ed.; V 104, b.151, f.406.

476 Entrada y recibimientos diplomáticos, y donde se iniciaba el recorrido del séquito hasta el Vaticano, como se hizo con Cristina de Suecia. También, como lugar donde se celebraban la fiesta de los carnavales, y las carreras de caballos. Ver Nicolai Golg, *Roma*.

edificios y monumentos. Si carece de almacenes y tráfico, tiene la ventaja sobre el Corso de un aire más puro, y de bellísimos puntos de vista. Los Romanos han preferido esta calle, especialmente, en verano. Pero, por otra parte, la solicitud del lugar, especialmente, por sus accesos incómodos, distrae su frecuentación... la Vía Veinte de Septiembre es ya, desde el punto de vista de su animación, de insólita vida. Con el movimiento que la acompaña; los nuevos edificios que se construirán para el servicio de Corte; el palacio del Ministerio de Guerra que se quiere construir... el palacio que se ha comenzado para Ministerio de Finanzas; el barrio muy avanzado de las Termas; la próxima estación de ferrocarril; el nuevo barrio que surgirá en Castro Pretorio y los del Viminale y Esquilino, harán de la Vía Veinte de Septiembre una arteria magníficamente situada entre la vieja y la nueva ciudad". Está hablando, por tanto, de una vía en construcción, mejor dicho, en "reconstrucción", ya que, no lo olvidemos, se trataba de la antigua vía consular llamada Nomentana, sometida a un proceso de transformación que estaba requiriendo una zona llamada a ser "centro" de la "terza Roma", aquella que se estaba consolidando en las Colinas del Este.

Y, por último, la Vía Nazionale, el eje infraestructural direccional del barrio de Las Termas propuesto, como sabemos, por Monseñor de Mérode. Sobre esta vía, nos dice Viviani que *"...se bifurca de la vasta plaza de Termini con hermosas aceras, arbolada, flanqueada por edificaciones completamente nuevas, ya dispuestas hasta la intersección de la Vía delle Quattro Fontane, y abierta hasta S. Vitale, satisface y agrada enormemente. Esto da una idea clara de la belleza de la vida moderna, y está destinada a convertirse en una de las principalísimas arterias de la nueva Roma; siempre que llegue a la cabecera y se una cómodamente a la parte ya habitada"*. Con lo que quiere dar a entender que no estaba rematada del todo, que tan sólo estaba siendo útil para hacer posible el proceso de parcelación emprendido que afectaba a antiguas grandes propiedades⁴⁷⁷, no planteándose, como iniciales objetos, su condición como una auténtica "vía urbana", al menos, más allá de sus cometido como directriz de una operación inmobiliaria que no iba más allá de sus límites concretos. Vía que, por otra parte, como ya lo hemos comentado, estaba llamada a concentrar toda una serie de "servicios de centralidad" que no hiciesen depender, el nuevo barrio allí proyectado, de la "centralidad" de la ciudad histórica existente. Viviani, sin embargo, lo que está plateando es reunir ambas "centralidades" para beneficio de la ciudad, también, o quizá, para hacer irreversible la que se está consolidando en la Roma de nueva construcción.

Analizadas las tres vías que el técnico municipal, Viviani, consideraba las más importantes de la Roma de entonces, al menos, para ejercer como referentes de esa "urdimbre" que estaba proyectando para acabar con la situación de marginación en la que estaba desembocando una hipotética construcción fallida, según su parecer, de la primera Roma moderna, una vez analizado todo esto, decimos, propone que *"...se relacionasen mediante una vía común; y esta amplia, con grandes giros, con pendientes suaves en comparación con la diferente*

477 Como la Villa Strozzi.

posición altimétrica, con concepto artístico poniendo en mejor relieve cualquier clásico edificio, Roma conseguiría un mejoramiento y un embellecimiento grandioso, su paisaje interno se triplicaría en desarrollo; y partes nobilísimas, ahora casi segregadas, adquirirían enlace y unidad...". Ahora bien, se trata de una prolongación que no plantea, en su totalidad, la incorporación de la ciudad histórica a este proyecto, asumiéndose el territorio del Corso, de la antigua Via Lata, como último objetivo a alcanzar, no sobrepasando sus estrictos límites. De ahí que la prolongación de Via Nazionale se remata, por extrañamiento que parezca, en la Fontana di Trevi, procurando una comunicación directa con el Corso, la cual se implementará mediante una nueva apertura viaria que comunica dicha Fuente con la Plaza Colonna, auténtico "centro" de Roma.

Es así como lo plantea Viviani: *"No sería perdonable que prolongando una gran vía hasta la Fontana di Trevi, se descuidase abrir finalmente una plaza digna de aquel admirable monumento... que dará ventilación y salida libre a las muchas calles que ahora están incómodamente centralizadas en esas inmediaciones... así, hasta la Piazza Sciarra se completa la extensión dividida de la Via Nazionale, ciertamente destinada a continuar hasta el corazón de la ciudad... y así se obtiene la conexión principal de Corso con Via Venti Settembre, y con los nuevos distritos de Viminale y Terme, manteniendo todas las calles existentes".*

La primera proposición que hace referencia a esta relación entre partes, independientemente de la memoria redactada por Viviani, a la que estamos haciendo referencia, aparece en un Proyecto redactado, por dicho técnico municipal, en 1873, lo que quiere decir que se estaba planteando en paralelo a la elaboración del plan regulador. En dicha proposición se formula la ampliación de Via Nazionale siguiendo un recorrido que finalizaba, efectivamente, en la Fontana di Trevi. Esto es, al menos, lo que se constata en un documento que lleva por título, *"Proyecto de prolongación hasta la Fontana di Trevi, conectando a esta última, a su vez, con la Piazza Sciarra"*⁴⁷⁸. En dicho proyecto aparece todo el trazado de Via Nazionale, propiamente dicha, desde su inicio, en Plaza de la República, junto a las Termas de Diocleciano, hasta la futura Plaza Magnanapoli, junto a la Villa Aldobrandini. Con su prolongación hasta la Fontana di Trevi evita, sin embargo, el sector más importante del centro histórico, ya que se desviaba por la vía de la Pilotta, la que ejerce de elemento separador entre el Palacio Colonna y la Villa Colonna, hasta alcanzar la citada fuente. Otro de los documentos consultados hace referencia a un *"Proyecto de prolongación hasta la Fontana di Trevi"*⁴⁷⁹. Se trata del mismo proyecto anterior, fechado, también, en 1873, y firmado por Viviani, que hace referencia, en concreto, a las expropiaciones a realizar, lo que quiere decir que el proceso se estaba iniciando.

Este proceso de expropiación, tal y como figura en dicho documento de proyecto, fue propuesto en la sesión del Consejo Comunal de 21 de octubre de 1872. Como nos relata Vannelli, el Consejo Comunal autoriza a la Junta

478 Está firmado por Viviani, en el año 1873. Se encuentra en el Archivo di Stato, Prefettura di Roma, Piano Regolatore, Busta 70.

479 El documento lleva por título *"Via Nazionale. Pianta Particellare"*. Se encuentra en el Archivo di Stato, Prefettura di Roma, Piano Regolatore, Busta 70.

“...a provocar la declaración de utilidad pública de la prolongación de la Via Nazionale...”, siguiendo la Ley de Expropiación de 25 de julio de 1865, declaración de utilidad pública que abría el camino para proceder a las expropiaciones correspondientes, tal y como quedan definidas, decimos, en el plano que acompaña al documento anteriormente citado. Dicho procedimiento exigía el marco legal de un Reglamento que se elaboró a tal efecto. Citado por Vannelli, establecía que “..las viviendas y terrenos resultantes estarían sujetos a una tasa, lo que redundaría en apreciables beneficios para el municipio”. Por otro lado, los propietarios que construyesen edificios, “de acuerdo con la decoración establecida por el municipio, y sus normas de construcción”, y a cuenta de ellos, estarían exentos de cualquier contribución. Además, “...los terrenos propiedad de Monseñor Francesco Saverio de Mérode, o vendidos por él, que flanquean la Via Nazionale, y que están contemplados en el convenio establecido entre él, el Ayuntamiento de Roma y la Propiedad Nacional, estipulado el 22 de marzo de 1871”, quedaban exentos de cualquier tipo de tasas porque ya estaban precedentemente urbanizados. “El procedimiento, según Vannelli, se simplifica, pero aquello que puede aparecer como una simplificación administrativa se revela como un instrumento legal que favorece los intereses privados en desventaja con los públicos. La plusvalía debida a los suelos, o a los nuevos edificios, es, de hecho, generalmente más alta que el costo de la restauración o reintegración de las estructuras de los edificios modificadas debido al Plan”⁴⁸⁰.

La primera prolongación de Via Nazionale no se plantea tanto como una comunicación entre los nuevos barrios del Este con el centro de Roma, como para impulsar una interrelación, inexistente hasta entonces, entre ellos. No se puede decir, en este sentido, que trazar una vía que, mediante la prolongación de Via Nazionale, la cual tiene su origen en las Termas de Diocleciano, desemboque en la Fontana di Trevi, tenga capacidad para rescatar nuevas centralidades inherentes con la ciudad histórica. Dicha “prolongación”, por el contrario, parece más preocupada por reunir dos monumentos, aunque para ello se halla inmiscuido en parte de esa ciudad histórica poseída de la “centralidad” que le faltaba a la nueva Roma de las colinas.

De hecho, este primer proyecto de prolongación de Via Nazionale no encontró acomodo entre las propuestas que se formularon para dotar a aquellos barrios de la falta de “centralidad histórica” que padecían. Tuvieron que pasar algunos años para que se adoptaran otras alternativas. Y eso sucedió cuando el monopolio inmobiliario que ostentaban los primeros propietarios-emprendedores comenzó a quebrarse ante el impulso que otros propietarios insuflaron al barrio de Prati di Castello. La nueva prolongación de Via Nazionale abandonaría su diletantismo por reunir dos monumentos para arremeter, sin titubeos, contra la ciudad histórica propiamente dicha. Así es como va a cobrar toda su lógica el nuevo Corso, el llamado Vittorio Emanuele, el cual hará posible la reunión del Este con el Oeste de Roma, es decir, el territorio de la estación Termini, ocupado por las primeras extensiones que identifican a la Roma moderna, con aquel otro que

480 Valter Vannelli, *op. cit.*

bascula en torno al Vaticano, Así se cierra uno de los capítulos más destacados en el proceso de construcción de Roma, el que la identifica con su condición como ciudad burguesa, como ciudad del capital.

EL Corso Vittorio Emanuele como prolongación definitiva de Via Nazionale, horadando las entrañas de la ciudad histórica

El Corso Vittorio Emanuele, decimos, no formó parte del primer esquema funcional de la ciudad de Roma, ya que no se contempló en un marco estructural que necesitase atravesar, mediante una gran apertura viaria, la ciudad histórica.

Hasta el momento, la ciudad de Roma se había desarrollado por fragmentos espaciales autónomos que acabaron conectados entre sí, aunque gozando, cada uno de ellos, de cierto grado de “centralidad”. Se trataba de un desarrollo urbano lo más alejado posible de su condición radio-concéntrica, lo que suponía dotar a la ciudad de una “diversidad de espacios centrales”, no forzando a la ciudad histórica a asumir una centralidad única. Solamente con la puesta en marcha del “proyecto de extensión” hacia Prati di Castello, rompiendo, de esta manera, el monopolio inmobiliario que, hasta entonces, se concentraba en torno a las propiedades de Monseñor de Mérode, es cuando se plantea, realmente, la necesidad de ampliar Via Nazionale hacia ámbitos vaticanos, concretamente hacia el Borgo y el nuevo barrio de Prati, abandonándose la idea inicial de su conexión con Fontana di Trevi y el Corso. De esta forma es como adquiere realidad el actual Corso Vittorio Emanuele. Dicha realidad se concreta, como algo necesario, cuando la ciudad de Roma pierde su condición de espacio que se desarrollaba de manera unidireccional, abordándose, a partir de entonces, direcciones de crecimiento diversas, en favor de una concepción espacial de carácter radio-concéntrica. Como nos dice Vannelli, “...la propuesta de un Plan para Prati di Castello significa la introducción del proceso de formación mono-céntrica de la ciudad en la historia de la organización urbanística y social de Roma Moderna; organización urbana por la cual la ciudad tradicional, la parte del actual centro histórico, tiene que responder por lógica estructural, organizativa y relacional, a roles direccionales extraños a su génesis y a su formación... esta condición reclama, en efecto, la necesidad de relacionar los nuevos barrios opuestos a través del centro urbano y determina en consecuencia equilibrios territoriales y funcionales; por eso se originan las aperturas viarias, las nuevas tipologías de servicios esparcidas a los cuatro puntos de la ciudad, las alteraciones del tejido edificado, la desagregación del contexto social”⁴⁸¹.

A pesar de la necesidad que se planteó, una vez hecha realidad la construcción del barrio de Prati di Castello, de poner en marcha la comunicación Este-Oeste, atravesando, para ello, la ciudad histórica, la opción, sin embargo, no fue fácil de llevar a cabo. Romper los tejidos urbanos de la Roma histórica no era una tarea que estuviese, por muy necesaria que fuese, exenta de dificultades. De hecho,

481 Citada en “*Note introduttive ai problema di assetto di Roma negli anni intorno al 1870*”, en Valter Vannelli, *op. cit.*

la apertura del Corso Vittorio Emanuele tuvo que llevarse a cabo por “tramos”, sin un Plan de conjunto claramente expresado, y sorteando, en cada momento de la operación, cuantas dificultades aparecían. Se puede decir, en este sentido, que no estamos frente a una “apertura viaria” clásica, donde las decisiones que se toman están referenciadas a un “plan de conjunto” que expresa una acción única. La “apertura” del Corso Vittorio Emanuele, por el contrario, sufrió las adversidades que se derivaron, del mismo modo que sucedió con los nuevos barrios, del poder de la propiedad del suelo, a lo que habría que añadir la resistencia que, por motivos obvios, oponían tanto los restos arqueológicos que se encontraban a su paso, como palacios y caserío más moderno, todo lo cual impedía, con su presencia, la realidad de una apertura que se consideraba esencial, simbólica y funcionalmente hablando, para la Roma moderna que se estaba gestando.

Lo que tiene que quedar claro es que la realidad de esta “apertura viaria” cobró carta de naturaleza cuando los intereses inmobiliarios en Prati di Castello se avivan hasta consumarse su proceso de construcción. Recordemos, tal y como lo argumentaban Piero y Roberto della Seta, que este barrio fue “...propuesto por iniciativa de algunos propietarios, sin la aprobación del Municipio, ya que se presentó, por el consorcio de propietarios, el 26 de junio de 1872, aunque el Municipio no lo aprobó en espera de la elaboración del nuevo Plan Regulador, y por manifestar cierto desacuerdo con la salubridad de la zona. Los propietarios, entre tanto, comienzan a construir y consiguen aprobar el proyecto directamente por parte del Ministerio”⁴⁸². Tal es la constancia con la que los propietarios de Prati insisten en la realización de este barrio que, a pesar de los inconvenientes con los que se encontraron, “crisis inmobiliaria” incluida, no comenzó casi a ser una realidad hasta los años iniciales de la década de los ochenta. Así es como lo observamos, al menos, en la planta topográfica de Roma, de 1883, elaborada por Antonio Spinetti Romano⁴⁸³.

Es, precisamente, a partir de este año de 1883, en efecto, estando ya el barrio de Prati en ebullición inmobiliaria, cuando comienzan a elaborarse toda una serie de “proyectos parciales de apertura” que, al final, acabarán conformando al Corso Vittorio Emanuele como una vía aparentemente expresada como si de un único proyecto se tratase. Su lógica se impuso ante el empuje de un nuevo barrio, Prati di Castello, el cual exigía su comunicación con el centro urbano, con la ciudad histórica propiamente dicha, al mismo tiempo que procuraba aquella otra vinculación con el centro-ciudad que reclamaban los primeros barrios surgidos sobre las colinas orientales.

482 Piero della Seta y Roberto della Seta, *op. cit.*

483 “*Pianta Topografica di Roma. Col Piano Regolatore approvato nell'anno 1883 disegnata ed incisa in Roma per cura dall'architetto Antonio Spinetti Romano. Scala metrica nella proporzione di 1 a 2000*”. Se trata de un plano, repartido en hojas, que se encuentra en el Archivo di Stato, Sección Piano Regolatore, de la vía Galla Placidia de Roma. Pertenece a un fondo de un arquitecto romano. Aunque no tiene fecha, se supone que es del año 1883, año en el que se redacta el plan regulador correspondiente. Unas hojas concretas del plano están dedicadas a Prati di Castello. Están representadas las aperturas viarias, como el Corso Vittorio Emanuele, en líneas de puntos, del mismo modo que ciertas ampliaciones de la ciudad, como el nuevo barrio Ludovisi y el del Esquilino.

La construcción del barrio de Prati, por tanto, como acicate e impulsor de la apertura del nuevo Corso Vittorio, la cual coincide, a grandes rasgos, con la aprobación del Plan Regulador de 1883, donde ya aparece el barrio de Prati adoptando unas dimensiones, en proyecto, que duplican, prácticamente, las que se propusieron para el Plan de 1873. Ello indicaba, en cierta manera, que esta operación, por entonces, iba en serio.

Del año 1885, en efecto data un documento cartográfico⁴⁸⁴ en el cual se grafían las propiedades, todas ellas rurales, que se encontraban entre la vía de Puerta Angélica y el río Tíber, es decir, en el lugar donde se pensaba construir el nuevo barrio de Prati. Es interesante este plano por cuanto nos da noticias de la estructura de la propiedad antes de proceder a su trazado. Además, cada propiedad está referida al nombre de quien la posee, lo que nos permite conocer quienes eran los propietarios que, por entonces, comenzaron a interesarse en la construcción de este barrio. Entre los nombres de los propietarios que figuran en este plano, se repite el de la Compagnia Fondiaria Italiana, uno de las grandes inmobiliarias que estaban actuando, por entonces, tanto en el Este, en la zona de las Colinas, como en la nueva opción que se abre en torno al Vaticano.

Otro documento⁴⁸⁵, similar al anterior, hace referencia a un Plano de la zona de la Plaza de Quiriti, en pleno barrio de Prati, que acompaña a un documento relacionado con un Proceso Verbal de conciliación de precio derivado de las expropiaciones a llevar a cabo para proceder al trazado de este sector del barrio. Está fechado en 1883, coincidiendo, por tanto, con la aprobación del plan regulador. Ya se está pensando, de esta manera, en el suelo a expropiar para garantizar el “sistema viario”. Este suelo se corresponde, entre otras, con la calle de Giulio Cesare, plaza de Quiriti y plaza d’Armi. Nos permite, por otro lado, conocer el tipo de trazado a realizar en esta zona de la ciudad, aunque sólo sea por lo que se refiere al tamaño de las manzanas, tipos de plazas y dimensión de las vías. Documento que se complementa con otro referido, también, a la zona de la Plaza de Quiriti⁴⁸⁶. Todo esto nos muestra, por tanto, que la construcción del barrio de Prati está siendo una realidad en torno a los años en los que, a su vez, se estaba elaborando el nuevo plan regulador aprobado en 1883, y cuando, del mismo modo, lo hace el Corso Vittorio, arteria que va a permitir la conexión necesaria, diríamos, exigida, por los promotores para dotarle de la “centralidad” que permitiese su verdadera “puesta en valor”.

En la construcción de dicho barrio, según los documentos citados, cobró un especial protagonismo la llamada Compagnia Fondiaria Italiana. Es de destacar el hecho de que esta empresa inmobiliaria comenzó a actuar, en un principio, en aquellos territorios que monopolizaban el proceso de construcción de la

484 El documento lleva por título “*Tipo de Terrenos situados entre la via di Porta Angelica y el Tevere designados en el Piano Regolatore y de Ampliamento della Citta di Roma per la formazione della strada interna alla cinta daziaria e delle nuove piazza d’Armi*”. Está fechado en 1885. Se encuentra en el Archivio di Stato, Prefettura di Roma, Piano Regolatore, Busta 5.

485 Se encuentra en el Archivio di Stato, Prefettura di Roma, Piano Regolatore, Busta 5.

486 Se trata de una venta de terrenos, a favor de la Banca Tiberina, fechado en 1885. Recoge trazados ya planteados en el documento anterior. Se encuentra en el Archivio di Stato, Prefettura di Roma, Piano Regolatore, Busta 5.

ciudad de Roma vinculados con las colinas del Este. Roto dicho monopolio, por razones derivadas de los nuevos intereses inmobiliarios concentrados en torno a la construcción de Prati di Castello, los grandes propietarios toman posiciones en aquel, Monseñor de Mérode incluido, quien junto con la citada compañía se dejan ver por aquellos lugares.

Según Caracciolo, y refiriéndose a la Compagnia Fondiaria Italiana, *“...el complejo del Esquilino estaba sostenido, por una mitad, por dos sociedades genovesas, la Banca Italiana di Costruzioni y la Compagnia Commerciale Italiana, y la otra mitad por la Compagnia Fondiaria Italiana, con intereses en Lombardía”*. Antes de interesarse por Prati, por tanto, esta compañía ya había experimentado en la construcción del Esquilino. También sostuvo intereses, como sigue afirmando Caracciolo, fuera de la Porta del Popolo, donde, *“...nos encontramos con la Compagnia Fondiaria Romana. Entre 1871 y 1872 compra propiedades sobre la via Flaminia, la Villa Ripanti, ya Poniatowski, y la villa Sannesia. Esta última es vendida a otra sociedad, mientras, en los terrenos del Corso, también, adquiridos por la Compagnia Fondiaria, son vendidos, previamente lotificados, a constructores. Cuando la citada Compagnia quiebre, sus terrenos pasarán a manos de los que le ofrecieron específicos créditos”*. Esta empresa, referida, también, por Caracciolo, estaba *“...sostenida activamente por la Banca di Torino, con terrenos en el Esquilino, Prati, Porta Pia y Porta Salaria, y era propietaria de casi un tercio de la superficie interna a la muralla”*. Rematando dicha opinión, afirma que *“...durante la redacción y aprobación de la Ley Especial se fueron tomando posiciones concretas, por parte de los propietarios, adquiriendo nuevos terrenos que, en un futuro, podrían ser objeto de construcciones especulativas. Se toman posiciones, sobre todo, con terrenos situados en las partes más bajas de la ciudad y en aquellos otros lugares situados junto a las puertas. Uno de los más solicitados fue Prati di Castello. Se trataba, en este caso, de terrenos propiedad de la Compagnia Fondiaria Italiana y la Tiberiana, así como del Conde Cahen”*⁴⁸⁷.

Por su parte, Insolera, también hace mención del papel que juega la Compagnia Fondiaria Italiana en el proceso de construcción de Roma moderna. Al respecto, establece que *“...entre Porta Pinciana y Porta Pia, por ejemplo, los terrenos pertenecían a media docena de propietarios: Ludovisi, Spithover, Tanlongo, banquero descendiente de una familia de ‘mercanti di campagna’, Albani, la Banca Tiberina, la Compagnia Fondiaria Italiana”*⁴⁸⁸.

Una apertura realizada por partes, sin referencia a un plan de conjunto

Cuando Valter Vannelli reseña, en el libro ya citado⁴⁸⁹, la apertura del Corso Vittorio, la entiende como una nueva forma de abordar la prolongación de Via Nazionale, para lo cual hace referencia a un proyecto de intervención en una zona concreta de su recorrido, la identificada con la antigua Plaza de Chiesa Nuova. Se

487 Alberto Caracciolo, *op. cit.*

488 Italo Insolera, *op. cit.*

489 Valter Vannelli, *op. cit.*

trata de la *“Variante al tracciato della via Nazionale avanti la Chiesa Nuova, suo prolungamento fino al Borgo Nuovo, ed espropriazione di zone laterali”*⁴⁹⁰. No se está planteando, por tanto, un trazado que contemple una nueva apertura viaria en su totalidad, como una modificación parcial de un sector, de lo que resultará, junto con otras modificaciones, y por acumulaciones sucesivas, la expresión final de una idea que ha necesitado, para su materialización, la convergencia de particularidades concretas.

Esta nueva alternativa, según Vannelli, supuso la puesta en discusión de dos problemas, uno de carácter espacial y otro de índole funcional. Por lo que se refiere al primero de ellos, se trataba de mejorar la disposición de los nuevos edificios a construir en la Plaza de Chiesa Nuova, *“...sustituyendo el trazado ya asignado en el Plan Regulador para mantener en curva los bordes de las aceras”*. Propuesta que fue aprobada con el objetivo de *“obtener mejores efectos estéticos”*. El otro problema se refería a la ejecución de dos de los trazados finales de la prolongada Via Nazionale, los que hacían referencia a su encuentro con el río, y el que suponía atravesar el Borgo Vaticano, el llamado Borgo Nuovo. Para uno de dichos trazados estaba previsto utilizar el de Sant’Angelo, mientras una segunda alternativa preveía la construcción de un nuevo puente.

Se van delimitando, por tanto, problemas concretos que se prevén con esta *“apertura”*, más que imponer un trazado único para, más tarde, resolver aquellos otros que surjan por el camino. Actitud esta, más acorde con los intereses de la propiedad del suelo, al evitar planteamientos previos que insistan en cuestiones formales, incluso, estéticas, por encima de aquellos otros que tengan que ver con la gestión del suelo que poseen, evitando, de este modo, hipotecarse con imposiciones previas no deseadas.

El técnico municipal, Alesandro Viviani, a quien se le encargó, en el marco del Plan Regulador de 1883, la *“prolongación de Via Nazionale”* hasta desembocar en el Borgo-Prati di Castello, pone el acento, sobre todo, en dicha desembocadura. En la *“relazione tecnica”* del proyecto redactado por Viviani, del 13 de agosto de 1886, argumenta, como justificación del proyecto, *“... la continuación de una bella dirección recta de una longitud de 57 metros hasta el encuentro con la vía del Borgo Nuovo, en el hecho de procurar una otra comunicación de Via Nazionale con la plaza del Ponte S. Angelo por la Via Paola, en la correspondencia directa con todas las calles principales del nuevo barrio de Prati di Castello, en fin, en ver decorado con suntuosos edificios este último tronco de Via Nazionale, que por su posición no habrá de envidiar al primer tramo de la Exedra a Magnanapoli, y con el que competirá en embellecimiento, cuales corresponde los Lungo-Tevere con Pórticos, el nuevo paseo al Gianicolo que desembocará en la plaza donde termina esta nueva vía, y el objetivo del mas grandioso e insigne de los monumentos de arquitectura, la Basílica de San Pedro”*⁴⁹¹.

Parece que lo más importante de dicha *“prolongación”* es cómo abordar su terminación, es decir, su encuentro con Prati di Castello, lo que destaca, aún

490 Según Valter Vannelli, *op. cit.*, este acuerdo fue tomado por el Consejo Municipal, en la sesión del 6 de noviembre de 1885, y el 23 de febrero de 1886.

491 Citado por Valter Vannelli, *op. cit.*

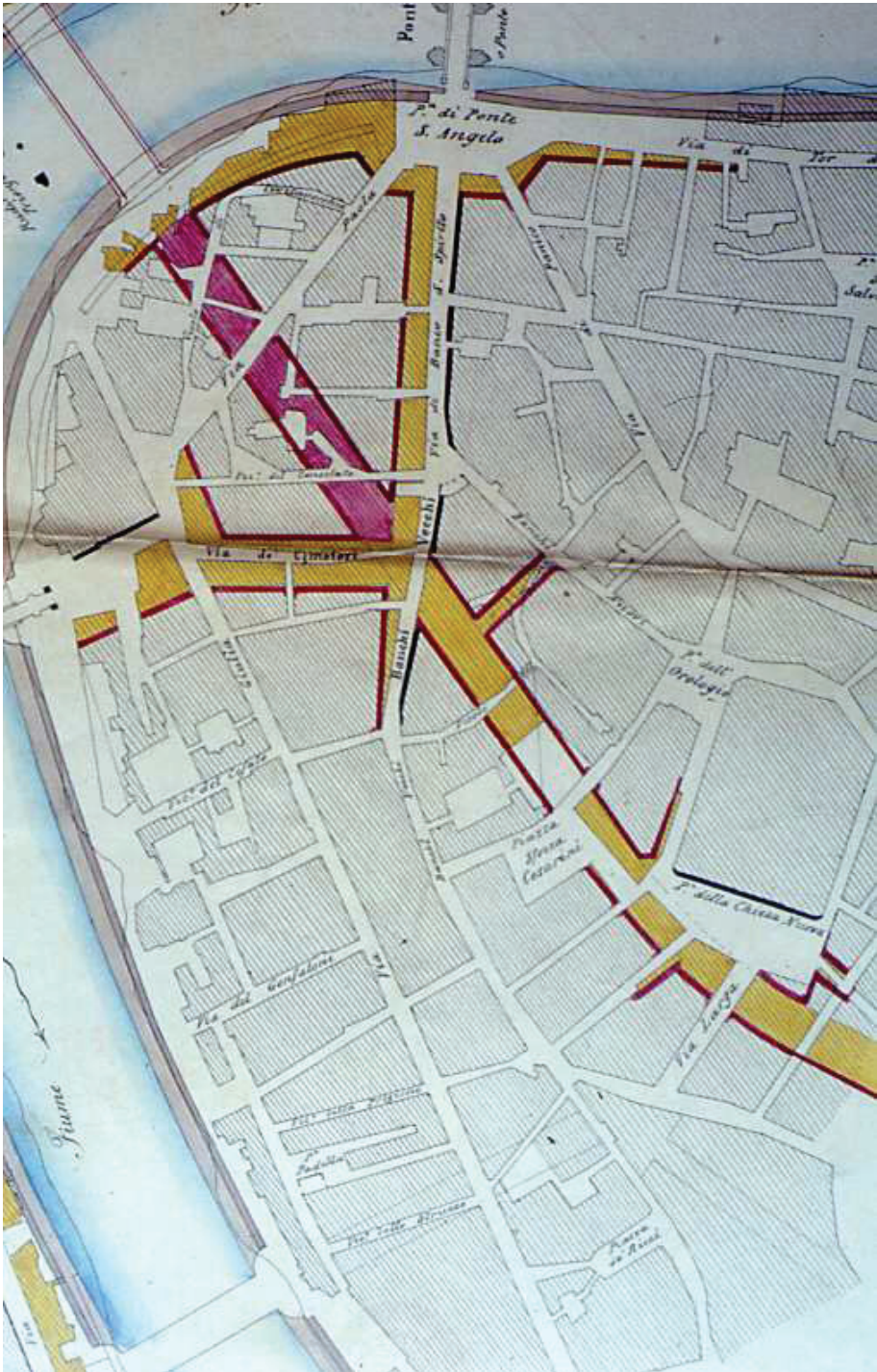


Figura 6.5. Encuentro del Corso con Prati di Castello. Fuente: "Ampliamento del Piano Regolatore nel Rione Borgo" (1890), Archivio di Stato, Prefettura di Roma.

más, el determinante de este barrio en la lógica que anima la apertura del Corso Vittorio. En el documento que lleva por título "*Ampliamento del Piano Regolatore nel Rione Borgo*"⁴⁹², se hace referencia a toda una serie de intervenciones planteadas en el Borgo, en la "Spina del Borgo", como la demolición de esta última, así como la apertura de una serie de calles, perpendiculares a la actual Via della Conciliazione, que ponen en comunicación el Borgo con el barrio de Prati. Se trata de un plano que recoge muchas de las propuestas del Plan Regulador de 1883, como la apertura del Corso Vittorio Emanuele y su conexión con el río, para trasladarlo, más allá, hasta el Borgo-Prati. Con anterioridad a este documento, que está fechado en 1890, contamos con otro, esta vez de 1886⁴⁹³, en el que se insiste en esta vinculación del Corso Vittorio, como prolongación de Via Nazionale, con el Borgo-Prati. La propuesta está grafiada sobre una base cartográfica sin parcelación, mostrándose el encuentro del Corso Vittorio con la zona del puente. Se observan las dos propuestas posibles que se estaban planteando, es decir, la que conecta directamente el Corso con Puente Sant'Angelo, y la que supone construir un nuevo puente, el actual Vittorio Emanuele.

Existe otra propuesta, esta vez, sin fecha, aunque suscrita por aquellos mismos años⁴⁹⁴, en la que consta el encuentro del Corso Vittorio con el Rione Ponte, así como el trazado de una vía, en el Rione Borgo, hasta la actual Crescenzo, en pleno barrio de Prati. Lo más interesante de este proyecto es la bifurcación que se propone del Corso al llegar a su encuentro con la calle de S. Spirito. Dicha bifurcación comprende tres tramos. La continuación, en línea recta, del Corso hasta el nuevo puente; su conexión con Via Giulia a través de la Via di Cimeteri, y la citada calle de S. Spirito, calle que es ensanchada por uno de sus lados, lo que le va a permitir una conexión clara con el Puente Sant'Angelo. El plano hace referencia a las variantes introducidas en el plan regulador, respecto a aperturas y alineaciones. También aparece representado parte del barrio de Prati.

Todo esto nos hace pensar que la gran preocupación, por lo que se refiere a la prolongación de Via Nazionale, era cómo procurar su conexión con el barrio de Prati di Castello, lo que implicaba proporcionar una alternativa a la llamada "Spina del Borgo", auténtico impedimento para hacer realidad dicha conexión. La otra cuestión era cómo, y por dónde, salvar el río. Al final, se descartó seguir utilizando el Puente Sant'Angelo para que formase parte de la prolongación de Via Nazionale en su tramo final, procediéndose a la construcción de uno nuevo, el actual Puente Vittorio Emanuele. Este puente se autorizó por Ley de 20 de julio de 1890, aunque su realización se vio inicialmente retrasada por cuanto se estaban valorando otras opciones para comunicar el centro de Roma con Prati, independientemente de la que representaba Via Nazionale. Es el caso del

492 Fechado en 1890, puede considerarse como una variante del Plan Regulador de 1883 en este sector. Se encuentra en el Archivio di Stato, Prefettura di Roma, Piano Regolatore, Busta 62.

493 Lleva por título, "*Visto d'ordine di S.M. Roma, 19 de diciembre de 1886. Il Ministro Segretario di Stato dei Lavori Pubblici*". Lo firma Viviani. Está en el Archivio di Stato, Prefettura di Roma, Piano Regolatore, Busta 28.

494 Documento que se encuentra en el Archivio di Stato, Prefettura di Roma, Piano Regolatore, Busta 24.

Puente Cavour, que pone en comunicación la plaza del mismo nombre, donde se encuentra el Palacio de Justicia, con las calles Tomacelli-Condotti, y el Puente Umberto, que desemboca, también, en dicho Palacio de Justicia, viniendo de Zanardelli-Plaza Navona.

En 1893, a un año de la apertura del puente Umberto⁴⁹⁵, mientras se sostiene que el Puente Vittorio es necesario, “...no pudiéndose admitir que el Corso Vittorio Emanuele permanezca inconcluso en uno de sus puntos principales”⁴⁹⁶, se concede la facultad al Ministerio de Trabajos Públicos, “previo acuerdo con el Comune”, para utilizar, mientras tanto, los fondos del Puente Vittorio para la construcción del Puente Cavour.

Tanta preocupación, y atención, al último tramo de la prolongación de Via Nazionale, hace que pase a un segundo plano la apertura de aquellos otros que, desde la Plaza de Venecia, y una vez resuelto el tramo más complicado, por su resistencia topográfica, nos referimos al de la Plaza Magnanapoli, acaban dirigiéndose hacia el río. En ese recorrido, Plaza de Venecia-entornos del río, se llevaron a cabo, entre los años 1884 y 1888, aproximadamente, toda una serie de intervenciones, precedidas de sus proyectos correspondientes, cuya suma acumulativa, fuera de un planteamiento de conjunto, desembocó en la actual configuración del Corso Vittorio.

Podemos hablar, en este sentido, de un “primer tramo”, el comprendido entre la Plaza del Gesù y la de Sant’Andrea della Valle. El documento que hace referencia a este primer tramo, lleva por título, “*Ufficio V Edilizia-Divisione IV Piano Regolatore Via Nazionale. Tratto fra il Gesù e S. Andrea della Valle*”⁴⁹⁷, estando fechado en 1888. Se trata del “segundo” gran proyecto de prolongación de Via Nazionale, si consideramos el primero aquel que recorre la bajada desde la plaza Magnanapoli a la de Venecia. Este primer tramo comienza, decimos, en la plaza del Gesù, ya que el comprendido entre la plaza de Venecia y esta última se constituía como una calle regularizada que recorría las fachadas laterales del Palacio de Venecia y de la Iglesia del Gesù. Se trata de la actual calle del Plebiscito.

En este tramo está comprendido el llamado “Largo de Torre Argentina”, donde se encuentra el “Area Sacra Argentina”, descubrimiento arqueológico que vio la luz, por primer vez, hacia 1926-29, como consecuencia de la demolición del la fábrica que ocupaba el solar de los Cesarini. También, es interesante el tratamiento que se hace, como consecuencia de dicha “apertura”, del Palacio Vidoni, destinada a perder parte de su fábrica para formar parte de la vía propiamente dicha. La nueva fachada que este palacio presenta al Corso, ya que la primitiva tuvo que ser demolida, al pasar a formar parte de la nueva calle el antiguo palacio, fue proyectada por Francesco Settimi, quien la construyó hacia 1886-87, repitiendo, con alguna variante, el frente original “*di stampo raffaellesco*”.

495 Consiglio Comunale, verbale della Seduta del 23 de febrero de 1886.

496 Atti Parl. Cam., Dep.: verbale della Seduta del 1 de luglio 1893: “*Si prevede che il ponte Umberto verrà inaugurato il 1 luglio 1894*”.

497 Se encuentra en el Archivio di Stato di Roma, Prefettura di Roma, Piano Regolatore, Busta 107.

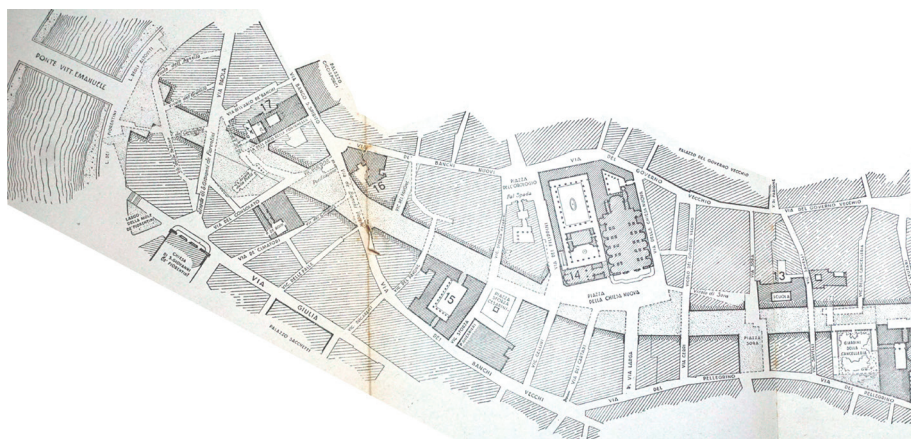


Figura 6.6. Corso Vittorio Emanuele según la interpretación de Marcelo Piacentini.
Fuente: *Le Vicende Edilizie di Roma. Dal 1870 ad oggi, 1952.*

Un “segundo tramo” es el comprendido entre la plaza de Sant’Andrea della Valle y la Plaza Sora. El proyecto que hace referencia a este tramo lleva por título “*Prosecuzione della Via Nazionale. Tratto compreso fra la piazza di S. Andrea della Valle e piazza Sora*”⁴⁹⁸, fechado en 1884. Recorre, prácticamente, la fachada de la Chancillería, ya que la llamada Plaza Sora se encontraba frente a esta, donde está, actualmente, el Palacio Sora. Este palacio está atribuido, sin fundamento, a Bramante, y fue realizado en 1503-10, quizás por su colaborador Giuliano Leno. Su nombre deriva de la familia Boncompagni, a quien pertenecía el Ducado de Sora. El palacio fue restaurado, radicalmente, en 1845, y dotado de una nueva fachada en 1888, como consecuencia de la apertura del Corso, imitando la que ofrecía su frente a Via Sora. Operación semejante, por tanto, a la que se hizo con el Palacio Vidoni, en el primer tramo reseñado.

El “tercer tramo” está comprendido entre la Plaza Sora y el Vicolo Pavone. El proyecto en el que está referenciado lleva por título “*Via Nazionale fra piazza Sora e vicolo Pavone. Piano particellare*”⁴⁹⁹, fechado en 1885. En medio de este tramo se encuentra la plaza de Chiesa Nuova, plaza que fue objeto de un tratamiento especial, para lo cual se elaboraron otros proyectos⁵⁰⁰. Para la

498 Se encuentra en el Archivo di Stato, Prefettura di Roma, Piano Regolatore, Busta 10.

499 Se encuentra en el Archivo di Stato, Prefettura di Roma, Piano Regolatore, Busta 24.

500 Uno de ellos trata la manera de proceder a la comunicación entre la calle del Governo Vecchio y la plaza de Chiesa Nuova. Está planteado para evitar la demolición del llamado Palacio Bramante, posibilitando su aislamiento. Este palacio se encuentra en la vía del Governo Vecchio. La documentación correspondiente se encuentra en el Archivo di Stato, Prefettura di Roma, Piano Regolatore, Busta 28. Otra propuesta referida a esta zona de Chiesa Nuova, muy relacionada con la anterior, es la que figura en el documento, “*Modificazione che si dovrebbe adottare per mantenere lo sbocco del vicolo del Governo Vecchio sulla via Nazionale*”. Son dos planos confrontados, referido uno de ellos a la situación real de la zona y otro al proyecto de modificación. No tiene fecha. Plantea, igual que el anterior, la comunicación entre la calle del Governo Vecchio y el Corso. Se encuentra en el Archivo di Stato, Prefettura di Roma, Piano Regolatore, Busta 28. Una tercera propuesta está referida al tramo comprendido entre Piazza Sora y Chiesa Nuova. Es un pequeño tramo que comprende, prácticamente, dos manzanas por cada línea de fachada. Aparece el trazado de “*Via Nazionale*” sin afectar, aparentemente, a “tipos arquitectónicos” existentes, aunque estos sólo

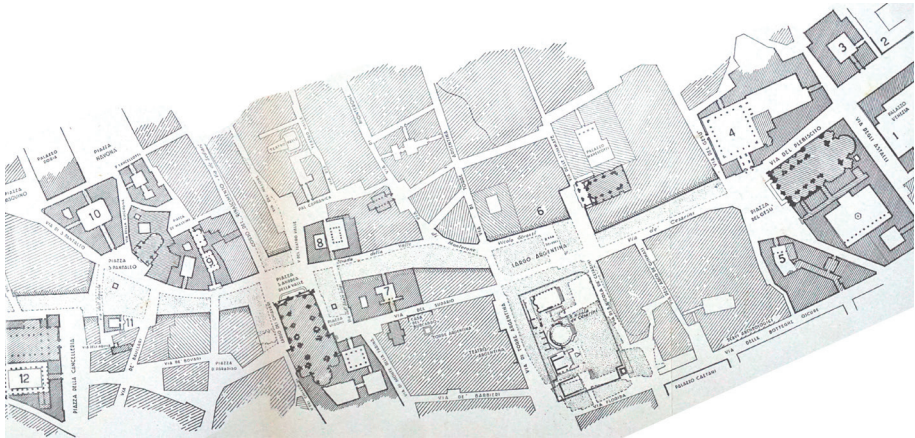


Figura 6.6. Corso Vittorio Emanuele según la interpretación de Marcelo Piacentini.
Fuente: *Le Vicende Edilizie di Roma. Dal 1870 ad oggi, 1952.*

apertura de este tramo fue necesario demoler el palacio Sforza Cesarini, ya que la nueva calle estaba trazada pasando por encima de este palacio. Su primitiva fachada ofrecía su frente a la Via dei Banchi Vecchi, fachada que fue reproducida, en 1886-88, por Pio Piacentini, para ser mostrada, como si nada hubiese pasado, en el nuevo Corso Vittorio. Operaciones de este tipo, por tanto, se repitieron, con bastante frecuencia, en esta apertura viaria.

Aún podemos hablar de un “cuarto tramo”, el comprendido entre el Vicolo Pavone y la Via dei Banchi Vecchi. Es un tramo muy pequeño que, prácticamente, comprende una manzana triangular, la que facilita el encuentro ente el Corso y la Via dei Banchi Vecchi⁵⁰¹.

La Spina dei Borghi

Al final, la sucesión de intervenciones que se llevaron a cabo para hacer posible la apertura del Corso Vittorio Emanuele se resumen, prácticamente, en dos cuestiones: cómo reunir el final de Via Nazionale, donde se encuentra la Villa Aldobrandini y la Plaza de Magnanapoli, antes de Plaza Venecia, con esta última, y cómo resolver el salvar el río para incorporarse al barrio de Prati di Castello, procurando, de esta forma, el objetivo propuesto, es decir, reunir los dos grandes referentes espaciales del proceso de construcción de Roma moderna, las colinas del Este y Prati di Castello, con lo que se rompía el monopolio inicial ejercido por aquellas.

aparecen en un tramo de una de las fachadas. El sello del plano tiene fecha de 25 de julio de 1885. Se encuentra en el Archivo di Stato, Prefettura di Roma, Piano Regolatore, Busta 24.

501 El sello del plano tiene fecha de 26 de julio de 1885. Se encuentra en el Archivo di Stato, Prefettura di Roma, Piano Regolatore, Busta 28.

Ahora bien, para cumplir con todos estos cometidos, la demolición de la Spina del Borgo⁵⁰² entra en escena como objetivo prioritario, ya que su presencia impedía, a todas luces, materializar la incorporación de Prati di Castello a la realidad de la nueva Roma. Bien entendido que esta demolición no va a consumarse, definitivamente, hasta el año 1950. Mientras tanto, se van a ir produciendo “desgarros” parciales que, a duras penas, procurarán despejar el campo que, a tal efecto, se exige.

Realmente, la cuestión referente a la Spina del Borgo no es una novedad en estos años en los que se está dilucidando a propósito del Corso Vittorio. Su “demolición” es algo que preocupaba a las autoridades municipales, incluso, nacionales, desde muchos años atrás. Pero no será hasta que se sienta la necesidad de atravesar el río, para extender, más allá del mismo, los efectos de la prolongación de Via Nazionale, cuando esa cuestión de la Spina del Borgo entre, definitivamente, en escena.

Según un documento consultado, que lleva por título “...*ampliamento del piano regolatore per la sistemazione del Rione Borgo*”⁵⁰³, aparece, claramente expresada, una propuesta de demolición de las edificaciones existentes entre el Castillo Sant’Angelo y la Plaza de San Pedro, es decir, lo que se llama como Spina del Borgo. Aunque el documento, en sí, está fechado en 1890, puede considerarse como una variante del Plan Regulador de 1883. Esta propuesta se deliberó en el Consejo Municipal, después de una primera aprobación unánime del 4 de marzo de 1887. Es la primera vez que estamos ante un documento en el que aparece una propuesta de conexión concreta entre lo que, por entonces, era el final del Corso Vittorio y Prati di Castello, mostrándose el trazado de este barrio como protagonista del documento, junto con la propuesta de demolición de la Spina del Borgo.

En la memoria técnica⁵⁰⁴ que Viviani elaboró, en su día, para proceder a esta concreta demolición, como única manera de vincular el barrio de Prati a la realidad urbanística de Roma, argumenta las “*excepcionales condiciones*” del lugar y sus antecedentes históricos más recientes. Cita, por ejemplo, un Decreto Imperial de 1811, mediante el cual el Marqués de Tournon⁵⁰⁵ propone la demolición del caserío de la “spina”. También hace mención a la decisión adoptada por la República Romana, en 1849, para llevar a cabo dicha demolición, procediéndose de inmediato a la misma, lo que se manifestó mediante la eliminación de un primer edificio junto al Castillo Sant’Angelo. La cuestión de la Spina del Borgo, por tanto, no era un asunto nuevo.

En la sesión, citada más arriba, del Consejo Municipal, de 2 de marzo de 1887, por su parte, se recordaba que esta “demolición” de la Spina del Borgo ya estaba prevista tanto en el Plan Regulador de 1873 como en el de 1881, “...*siguiendo*

502 Conjunto de edificaciones, procedentes de los siglos XV y XVI, que antecedían al espacio que hoy ocupa la Basílica de San Pedro, y que la comunicaban con el Castillo de Sant’Angelo.

503 Consiglio Comunale, verbali della Seduta del 17 de diciembre de 1886 y del 2 marzo de 1887.

504 Relazione Viviani al Consiglio Comunale, del 10 diciembre de 1888.

505 Chambelán de Napoleón I, vivió entre 1778 y 1833. Fue prefecto de Roma entre 1809 y 1814.



Figura 6.7. Detalle de la Spina del Borgo. Fuente: “Ampliamento del Piano Regolatore nel Rione Borgo” (1890), Archivio di Stato, Prefettura di Roma.

un noble y antiguo concepto se señala en el Plan Regulador la demolición de todas las construcciones que están entre las vías del Borgo Nuevo y el Borgo Viejo hasta comenzar la Plaza de San Pedro”. El proyecto de Viviani preveía, con estas demoliciones, y entre otras cosas, hacer posible la comunicación del Corso Vittorio, a través de los Borgos, con Prati di Castello, por medio de la Via Traspontina y de la de Porta di Castello. Viviani argumentaba que el objetivo de esta operación era doble: “...poner en mayor evidencia el primer y más grandioso monumento de Roma, San Pedro, y proporcionar una más cómoda movilidad, hecho necesario por el incremento de población, por el desarrollo de la construcción, y por el consiguiente movimiento comercial”⁵⁰⁶.

Quedaba aclarado, con estas palabras, la importancia que estaban tomando los problemas de movilidad en Roma, impulsados, con toda seguridad, por la incorporación de Prati di Castello a la lógica constructiva de la ciudad, una vez roto el monopolio de suelo, al que dicho barrio contribuyó, que volcaba los intereses hacia un solo sector de Roma.

Lo específico de la Via Nazionale de Roma, y su prolongación a través del Corso Vittorio

La Via Nazionale se concibe en el marco de un “proyecto de lotificación” de parte de los terrenos del Viminale localizados junto a la estación Termini, proyecto que fue propuesto por Monseñor de Mérode hacia 1865, años antes

⁵⁰⁶ A. Viviani, Consiglio Comunale, verbale del 1 de diciembre de 1888.

de plantearse, para Roma, el primer Plan Regulador. Su concepción original, por tanto, responde a la simple “lotificación” de una propiedad con el objetivo de proceder a la construcción de un nuevo barrio que, por aquel entonces, se localizaba en la zona por donde se estaba perfilando la futura expansión de la Roma moderna. Dicha “lotificación” se gestiona mediante la figura jurídica del “convenio”, lo que condiciona, desde el principio, el papel de Via Nazionale como infraestructura básica para hacer posible la división de la propiedad en lotes edificables. Es, por tanto, una vía que contribuye a realizar la “renta urbana” de la propiedad del suelo, no planteándose, en este sentido, como una vía que comunica una zona con otra, sino sólo como base física para proceder a una división de la propiedad originaria que dará como resultado, a posteriori, la construcción de un nuevo barrio. Dicha característica, como elemento urbano de referencia, y con la intención de facilitar un proceso de lotificación, se compagina, como ya hemos indicado, con su función como primer gran “espacio central” de la Roma Moderna. Se trata de una vía, en efecto, a lo largo de la cual se van a ir localizando los primeros equipamientos urbanos que van a identificar a Roma como Ciudad Moderna.

Esta forma de proceder a la producción de ciudad nos recuerda, por otro lado, a las “lotificaciones” de suelo que se llevaron a cabo en París durante la época de los llamados “Artistas”, 1793-97, por lo que se refiere a la división en lotes de los llamados “Bienes Nacionales”. Se trataba de lotificaciones realizadas al margen de un proyecto global de ciudad, cuyo objetivo más inmediato era proceder a la valoración de ciertos terrenos que habían sido previamente expropiados y adquiridos por la nueva burguesía.

La Via Nazionale de Roma, por tanto, se configura en un principio como elemento de referencia para proceder a una lotificación privada, aunque dotada, en su ámbito así definido, de una importante “cualidad central”, al localizarse en dicha vía los primeros “servicios centrales” con los que va a contar Roma Moderna, apostándose, con su prolongación posterior, por una solución cerrada, ya que su objetivo no era tanto inmiscuirse en la “centralidad” de la Ciudad Histórica, con el objetivo de rescatar “rentas diferenciales”⁵⁰⁷, como “poner en valor” una operación inmobiliaria, la de Prati de Castello, para, de esta forma, romper el monopolio de suelo que, hasta entonces, ostentaba el Oriente de la ciudad. Podemos decir, en este sentido, que el Corso Vittorio, como prolongación de Via Nazionale, no tuvo la capacidad para crear nuevas centralidades ya que dicho Corso fue concebido en función de un recorrido que, a duras penas, deambuló por las dificultades que oponía la Ciudad Histórica, las que lideraban los propietarios afectados, aparte las que se derivaron de resistencias arqueológico-patrimoniales, para hacer posible la salida a escena del barrio de Prati. Su objetivo no fue tanto crear, por extensión, nuevas centralidades, como acercarse a un territorio donde se estaban poniendo en marcha nuevas posibilidades inmobiliarias.

507 Las que se derivan de procesos de producción de suelos que ocupan una posición central.

La apuesta por un nuevo orden periférico y las alternativas urbanísticas adoptadas. El Plan de Sanjust

Las intervenciones urbanísticas llevadas a cabo durante la segunda mitad del siglo XIX tuvieron un efecto “colonizador” más allá de ellas, lo que supuso, en paralelo al proceso de construcción específico que impulsaban, el desarrollo de aquel otro que no estaba, en teoría, previsto.

En Roma, en efecto, el proceso de edificación emprendido abordó, sobre todo, la construcción de barrios y viviendas para la burguesía implicada en la materialización de Roma como capital del nuevo Estado. Como nos dice Insolera, *“...la alta burguesía de funcionarios dirigentes habitó el barrio Ludovisi⁵⁰⁸, mientras las personas menos pudientes, pero adictas al nuevo ‘orden’, habitó los entornos de Plaza Vittorio Emanuele. La expansión popular, sin embargo, no tardó en sobrepasar a la protagonizada por la burguesía. La ampliación de Roma, la construcción de viviendas para los inmigrantes, las llevaba a cabo la iniciativa privada, quien se planteaba estas operaciones desde el punto de vista del beneficio económico. Su actividad, sin embargo, estaba más centrada en la construcción de casas señoriales, ya que el beneficio económico, en estos casos, era mucho mayor”⁵⁰⁹.*

La actividad inmobiliaria romana, la que se desarrollaba en el espacio intramuros, provocó la desaparición, casi en su totalidad, de la vieja “ciudad papal”, aunque, ya por entonces, Roma estaba muy cambiada. En ella habitaban, como nos dice Insolera, *“...clases medias inmigrantes que acudían a Roma para ejercer trabajos ministeriales, alterándose, en este sentido, la relación aristocracia-plebe, propia de la vieja ‘ciudad papal’. Junto a estos ‘ministeriales’, nos encontramos con los ex-campesinos, albañiles, etc., que emigran a Roma, y que estaban contribuyendo a la formación de un numeroso proletariado, aunque la realidad de este estaba en contradicción con la ausencia de un desarrollo industrial”.*

Lo más habitual, en estos “albores” de la modernidad, en efecto, es que todas, o casi todas, las metrópolis se convierten en “ciudades modernas” al mismo tiempo que devienen ciudades industriales. Roma, sin embargo, llega a ser una “ciudad moderna” sin convertirse en una ciudad industrial, sobre todo, porque era voluntad política manifiesta mantener, para la ciudad de Roma, una atmósfera políticamente tranquila en torno a la sede del Gobierno y de la Cámara. A pesar de todo, esta imposición no evitó que se desarrollara un proletariado nada despreciable por su magnitud e importancia, proletariado que alimentó la formación de una “periferia” donde se asentó en su condición de clase social marginada.

508 Se trata del nuevo barrio surgido tras la demolición de la villa del mismo nombre. Para ello, se llevó a cabo un convenio deliberado el 12 de febrero de 1886 con la Sociedad General Inmobiliaria y con el propietario de los terrenos, príncipe Rodolfo Boncompagni-Ludovisi. Del Consejo Comunal de entonces formaban parte dos miembros de la familia Boncompagni.

509 Italo Insolera, *op. cit.*

Esta ausencia de industrialización fue debida, también, al efecto que se derivó, como nos dice Insolera, del auge de la construcción “...como gran actividad especulativa, lo que contribuyó a bloquear iniciativas industriales. Los capitales disponibles en Roma son invertidos en la especulación del suelo y en empresas de construcción. Nadie está dispuesto a invertirlo en la industria, sobre todo, en industrias de tipo tradicional”⁵¹⁰.

Las consecuencias de todo esto no se dejaron esperar, es decir, la producción de un inmenso territorio residencial periférico, entre 1870 y 1883, ofertado a los sectores sociales más desfavorecidos, más allá de la Muralla Aureliana, lo que se tradujo en la realidad de una “segunda Roma” al margen de la existente.

Ante este panorama, y siguiendo a Italo Insolera, se puede establecer un reparto, a manera de una “fragmentación socio-espacial de clase”, que es la que caracteriza a esta Roma del último tercio del siglo XIX y primeras décadas del XX. En primer lugar, “...la Roma donde residen los que ya vivían antes de 1870, es decir, las clases inferiores que habitan la ciudad papal, el viejo centro de la ciudad, el barrio del Renacimiento”. En segundo lugar, aquellos sectores sociales “...que no tienen con la ciudad una relación de trabajo, preciso y constante. Es el mundo del ‘barraquismo’ que se localiza en torno a los puentes y las vías ferroviarias, fuera de Puerta San Giovanni, de Puerta Maggiore. etc. Los ‘planes reguladores’, nos sigue diciendo Insolera, no han beneficiado la ‘barraca’, al contrario, se han beneficiado de ella, cambiando a sus habitantes, cambiando el nivel económico de los ocupantes de los terrenos, reproduciendo el problema más allá de su primitiva localización, en aquellos lugares donde el valor del suelo no interesaba a nadie comprometido con la expansión de la ciudad”. Y, en tercer lugar, “...la periferia obrera, donde residen ferroviarios, tranviarios, obreros y trabajadores de los servicios”⁵¹¹.

Por lo que se refiere, por tanto, a estas formaciones periféricas que se están produciendo al margen de la “ciudad oficial”, se puede decir, tanto para Madrid como para Roma, que responden a las consecuencias que se derivaron de una manera de “producir ciudad” en la que sólo se contemplaba, y tenía cabida, una opción de clase vinculada con la burguesía. Se está procediendo, tan sólo, a la construcción de la ciudad burguesa, a la conformación de un “espacio social exclusivo y excluyente”, lo que generó una respuesta, también, socio-espacial, que adoptó la forma de la marginación, al no contemplarse, en ese hipotético proyecto de ciudad moderna, la inclusión social de aquellos que no podían hacer frente al coste, económico y social, que suponía acceder a la ciudad que se estaba configurando.

510 Italo Insolera, *op. cit.* Ver, también, para conocer esa relación entre “industria” y “construcción”, L. Brau, M. Olive, J. Rodríguez y L. Zumin, *Situación actual del sector de la construcción*, Madrid, COAM, 1975.

511 Siempre, en Italo Insolera, *op. cit.*

El Plan de Sanjust y los gravámenes al “derecho a edificar”, cercenando los intereses de los propietarios de suelo

Para entender el origen del plan regulador elaborado por Sanjust⁵¹², hay que remitirse a las elecciones municipales celebradas en 1907, a las que se presentó una coalición socialista-republicana liderada por Nathan⁵¹³, la cual obtuvo la victoria, ejerciendo de alcalde desde 1907 hasta 1912. Sus principios de gobierno eran claros: *“...la necesidad de sustraer los servicios públicos al monopolio de los privados...a los ‘trust’ ilegales, pequeños y grandes intereses para crear monopolios artificiales, debemos reconvertirlo para contraponerlos al trust legal de la colectividad, de la ciudadanía, a la defensa del comercio honesto, de la concurrencia honesta, de la honestísima y abusada oveja, desgarrada y desollada en cada momento de su existencia próspera y sombría, conocida bajo el nombre de consumidor”*⁵¹⁴. Nathan se alza, en este sentido, como un dirigente empeñado en hacer de Roma una ciudad donde se acabasen los privilegios en manos de unos pocos, para lo cual había que empezar cercenando los intereses de los propietarios del suelo. Y para ello, nada pudo ser mejor que contar con la asistencia de un Gobierno Nacional presidido por Giolitti⁵¹⁵.

La Administración de Nathan, como nos dicen Paolo y Roberto della Seta, *“...afrentó, con empeño, la cuestión legal del desarrollo edificatorio y de la ordenación territorial de la ciudad, afrontando la limitación de la especulación y el monopolio de las áreas, así como hacer frente a las crisis de la vivienda”*. Sin olvidarse de la industrialización de Roma, impulsándola desde la zona ostiense, para lo cual *“...se instrumentalizó la expropiación, destinándose todo el territorio de los entornos de la basílica de San Paolo, el barrio Ostiense y a lo largo del río, hasta la desembocadura incluyendo un tramo de playa, para usos industriales”*⁵¹⁶.

512 Edmondo Sanjust di Teulada, 1858-1936. Existe una reciente reedición del Plan de Sanjust, “Il Piano Regolatore di Roma, 1908”, en *Quaderni della Rivista Italian Journal of Engineering, Geology and Environment*, con motivo del centenario del Plan. Roma, Sapienza Università Editrice, 2008.

513 La administración comunal que se formó en 1907, en torno a Nathan, va a proporcionar un nuevo y renovado ritmo a la ciudad. La formación de Nathan es “*mazziniana*”, y con él se habla de la “*terza Roma*”. Nathan va a proponer una democratización de la vida pública ciudadana, la municipalización de los servicios públicos, así como la extensión de la instrucción pública y del sufragio. Impulsó, en este sentido, la construcción de edificios escolares. Los alumnos de elemental pasarán de 36.000 a 43.000, en cinco años. Muchos de estos establecimientos escolares se localizaron en zonas rurales. En 1911 funcionaban 43 escuelas en localidades de la campiña romana, mientras años antes, en 1907, sólo había 27.

514 Roberto della Seta y Piero della Seta, *op. cit.*

515 Giovanni Giolitti, 1842-1928. Primer ministro desde 1903, repitiendo este cargo, alternativamente, hasta los años veinte. Se presentó a las elecciones en la coalición *Sinistra Storica*.

516 La Ley de 6 de abril de 1908 establecía que *“...Es declarada de utilidad pública la expropiación... de aquellas áreas que sean necesarias para la construcción de la avenida desde la Puerta de San Paolo a la costa marítima entre Castel Fusano y el Tíber”*. La Junta Nathan procedió a la expropiación de los terrenos, sistematizando la Via Ostiense. Se le dio mucha importancia a un sistema rápido y eficiente de comunicación entre la zona ostiense, la ciudad y el puerto fluvial, lo que se consideraba muy importante para el despegue industrial de Roma. La administración municipal no sólo se hizo con el dominio público del área desde la Puerta de San Paolo hasta el mar, sino que con el Plan Regulador de 1909 confirmó y consolidó el uso industrial. En Testaccio, donde surgiría un barrio industrial, el Comune adquirió terrenos equivalentes a 12 hectáreas, y valiéndose de la obra de los

Pero si importantes fueron estas mediadas, para proceder a la conformación de una ciudad cuya economía no dependiese de la construcción, mucho más lo fueron, aunque su éxito no alcanzó las cotas deseadas, aquellas otras con las que se pretendía poner freno a los desmedidos intereses que, hasta el momento, habían desplegado los propietarios del suelo. Este vez, se trataba de unas medidas de alcance nacional, emanadas del Gobierno del Estado, al tenerse conciencia que los intereses de los propietarios del suelo estaban socavando la economía del país. Es así como se decretan las llamadas “Leyes Giolitti”. ¿En qué consistían y cuales eran sus contenidos?

El Gobierno Giolitti dictó dos leyes, la del 8 de julio de 1904 y la del 11 de julio de 1907. La primera de ellas trataba de hacer frente a la situación financiera de los municipios, el de Roma entre otros, poniendo a su disposición algo, hasta entonces, muy innovador, la que se llamó “*tasa sobre las áreas edificables*”. Su implementación está especificada en el artículo 9 de la Ley: “*El Gobierno del Rey podrá autorizar a los Ayuntamientos... a imponer una tasa sobre áreas edificables, comprendida aquellas sobre las cuales ha sido iniciada y no continuada una construcción... la tasa no podrá exceder del 1% del valor de la citada área... serán consideradas áreas edificables las parcelas de terreno comprendidas en una red de calles en estado de viabilidad y de circulación, o adyacentes a ellas, los cuales no están habitualmente utilizados como suelos agrícolas o industriales, como villas o jardines, y serán excluidas de la tasación las áreas que posea el Municipio, las del Estado, de la Provincia, y de las entidades benéficas*”⁵¹⁷. Una segunda ley permitía aumentar dicha tasa del 1% al 3% especificando que “*...el impuesto afecta a la parte del capital que excede lo representado por la renta del cultivo agrícola afectado por el impuesto sobre la tierra. Se supone que el valor máximo correspondiente a la renta de los cultivos agrícolas es de una lira por metro cuadrado*”. En el caso de que el municipio tenga que proceder a la expropiación por causas de utilidad pública, lo hará “*...a un precio correspondiente al valor declarado por el propietario de las áreas a efectos del impuesto sobre las áreas mismas y, a falta de esta declaración, al precio correspondiente al valor oficial comprobado, de conformidad con el artículo anterior*”⁵¹⁸.

En el debate llevado a cabo en la Cámara de los Diputados, el 16 de junio de 1907, intervino Giolitti, en calidad de presidente del Consejo y ministro del Interior. Según Vannelli, argumentó que “*...en la ciudad de Roma uno de los obstáculos contra la extensión de la edificación es el acaparamiento de las áreas. En los últimos cinco años, de 1901 hasta ahora, se han adquirido más de dos millones de metros cuadrados, dentro del ámbito donde se deberá construir. Se han acaparado 600.000 metros cuadrados a precios muy modestos. Estas áreas están en manos de diez-doce personas. Por ello, basta un acuerdo entre ellos para elevar los precios a un nivel que haga imposible la construcción de*

arquitectos Giulio Magni y Quadrio Pirani, realizó un asentamiento de casas populares de entre los más importantes de Roma.

517 Citado por Roberto della Seta y Piero della Seta, *op. cit.* Ver, también, Valter Vannelli, *op. cit.*

518 Citado por Alberto Caracciolo, *op. cit.*

*casas*⁵¹⁹. Estaba claro que lo que se estaba dilucidando con estas leyes no era tanto instrumentar, como si tal cosa, el nuevo Plan Regulador, como dotarle de las armas necesarias para acabar con una cultura del “despilfarro-especulativo” que, desde los años sesenta del siglo XIX, se estaba imponiendo en el proceso de construcción de la ciudad de Roma.

La “tasa sobre las áreas edificables”, por otro lado, no fue una medida para engrosar las “arcas municipales”, para aumentar balances presupuestarios, sino un instrumento para resolver el problema de la obra pública y edificatoria de la ciudad, una manera de hacer frente a un nuevo “modelo de ciudad”, una forma, por tanto, de proceder a un nuevo tipo de planificación urbana. Y ello, para dar la vuelta a la situación que, por aquellos años, caracterizaba a la ciudad de Roma, en la que, entre otros hechos, “...dos tercios de los edificios estaban en posesión de cinco-seis entidades de crédito, las mismas que se han puesto de acuerdo para hacer extremadamente oneroso a todos la vida en Roma, fundamentalmente, la vivienda. Entre 1906 y 1908, en efecto, de las 93 hectáreas edificables del Plan de 1883, 49 están en manos de 8 propietarios”⁵²⁰.

Este impuesto, según Caracciolo, “...fue propuesto por el Gobierno del Estado, y estaba apoyado por sectores de la burguesía pequeña y media, por intelectuales y comerciantes, los cuales formaban el ‘bloque Nathan’. En contra, estaban los sectores mas potentes representados por empresas inmobiliarias, y el ambiente católico más tradicional”⁵²¹. Según los argumentos de este historiador, la aplicación de esta tasa estaba muy relacionada con el descenso de la producción industrial en Italia, lo que se correspondía con una alza en la “industria” de la construcción, con la inversión en bienes inmobiliarios. Con dicha tasa lo que se pretendía, por tanto, era no incentivar la producción específicamente inmobiliaria, tratando de evitar inversiones de capitales en ese campo, ya que tras una inversión de dichas características se aplicaba la citada tasa.

Ahora bien la aplicación de esta “tasa” se convirtió en un arma de doble filo, ya que el valor catastral de las fincas, en función del cual se aplicaba el porcentaje de “tasa” convenido, lo proporcionaban los propietarios de las mismas. Dicho valor se constituía, también, como la cuantía de referencia para proceder, en su caso, a la expropiación correspondiente, si esta tenía lugar. Como nos dicen, al respecto, Roberto y Paolo della Seta, “...si el propietario proponía un valor bajo, el Municipio habría podido expropiar los terrenos a un precio bajo, y si el propietario establecía un valor alto, para especular en caso de expropiación, el Municipio habría podido tasar los terrenos a la baja”⁵²². Del mismo modo lo argumenta Italo Insolera, cuando nos dice que “... a diferencia con otros países, en Italia no se reconocía la edificabilidad de un lugar como consecuencia de la acción de la colectividad, sino como un derecho integral del propietario. A cada área se le atribuye un valor que cada propietario daba a conocer, que él mismo proponía

519 Valter Vannelli, *op. cit.*

520 Valter Vannelli, *op. cit.*

521 Con el que Nathan se presentó a las elecciones.

522 Roberto della Seta y Piero della Seta, *op. cit.*

o denunciaba. Este valor se utilizaba para determinar la tasa-indemnización, en caso de expropiación. Si el propietario proponía un valor bajo, pagaba pocas tasas pero, en cambio, las expropiaciones, en su caso, también serían bajas. El municipio, por su parte, podía no expropiarlo y tasarlo por el valor denunciado”.

Ante estos hechos, la Asociación de Propietarios, que ya se oponía al plan regulador, se movilizó para boicotear dicho impuesto. Sin embargo, si los intentos por imponer dicha “tasa” fallaron, no lo fue la constitución de un patrimonio público de suelo, la llamada “*demanializzazione*”. El municipio, en este sentido, llegó a constituir un importante patrimonio de suelo que, según della Seta, llegó a alcanzar las 800 hectáreas. Pero, fue tal la fuerza real que opusieron los propietarios, para evitar esta “tasa”, que no sólo se negaron a pagarla, sino que, en contrapartida y como reacción a la misma, comenzaron a acumular más superficie de suelo de la que ya tenían, reteniéndola para sí, y replegándose en sus “cuarteles de invierno”, en espera de mejores tiempos y oportunidades.

Es así como lo analiza Caracciolo, cuando nos dice que, aunque la actividad inmobiliaria se vio afectada, en un principio, por la aplicación de este impuesto, “...de hecho, con la aplicación de esta tasa se produjo un parón en dicha actividad al mismo tiempo que un aumento del monopolio en suelo. Es sabido, en este sentido, cómo dos tercios de los inmobiliarios estaban en posesión de cinco o seis institutos de crédito, los cuales se encargaban de poner los precios que querían al suelo que poseían. Se puede saber quiénes eran estos inmobiliarios observando la matrícula de las ‘*tasse sulle aree*’ elaborada entre 1906-1908. Los ocho mayores ocupaban cerca del 55% de los terrenos, es decir 482.000 metros cuadrados, de los 929.000 comprendidos en el ámbito del Plan Regulador. La Banca de Italia poseía 18 lotes, con 19.000 metros cuadrados, cerca de Cola di Rienzo y Via Salaria; el Instituto Romano de los Beni Stabili tenía 12 lotes equivalentes a 18.000 metros cuadrados, en Prati y sobre terrenos de la vieja Sociedad Esquilino; la Società Italiana del Commercio degli Immobili tenía 24 lotes, por valor de 115.000 metros cuadrados, en Testaccio; la Società Italiana per Imprese Fondiarie era propietaria de 28 lotes por valor de 89.000 metros cuadrados, en Regina Margherita y Porta S. Paolo; la Società Gianicolo, 38 lotes, 142.000 metros cuadrados; los herederos Weil Weiss, 12 lotes, 23.000 metros cuadrados, en Prati; Generale Immobiliarie, 13 lotes, 39.000 metros cuadrados, en Via Cavour, Nomentana y Crescenzo, y su Consejero, Vittorio Bondi, 4 lotes, 47.000 metros cuadrados, en Via Flaminia”. La fuerza conjunta y colosal de estos monopolios es lo que explica los obstáculos que encontró Nathan para aplicar la tasa. Sin embargo, Nathan afirmaba que “...el arma del impuesto la sostenemos firmemente en nuestras manos y la aplicamos”.

Lo específico del Plan Regulador de Sanjust

En 1907, como ya venimos reseñando, Ernesto Nathan asume su condición de alcalde. Se encontró con un proyecto de plan regulador de ampliación de la ciudad de Roma que ya estaba redactado, con anterioridad, por la Oficina Técnica Municipal, la cual estaba dirigida, por entonces, por Rodolfo Bonfiglietti, pero con la llegada a la Alcaldía de Nathan, se hizo cargo del mismo Edmondo

Sanjust di Teulada⁵²³. Se trata, por tanto, del plan que sustituyó al de 1883. Fue el primer documento de planeamiento romano redactado sobre un levantamiento cartográfico dotado de altimetría. Durante 35 años se habían redactado planes, para la ciudad de Roma, sin saber, con rigor, las variaciones topográficas que presentaba su territorio. Este plan fue aprobado en 1909.

En paralelo a este plan, no ajeno al mismo, y como consecuencia de la política emprendida por Nathan, se llevaron a cabo toda una serie de municipalizaciones con la intención de hacer real una gestión pública de los servicios urbanos básicos. Para ello, se convocó un referéndum popular, el 20 de septiembre de 1909. Sus resultados denotaron el interés de la población por estas cuestiones: Sobre 44.595 electores, 21.116 confirmaron la deliberación municipal, contra 327 votos negativos y 17 nulos. Municipalización de servicios públicos que Giolitti promueve desde el Gobierno.

Este plan no puede entenderse, como ya lo hemos anotado, sin el apoyo de las leyes Giolitti. Como nos argumenta Vannelli, “...*sus antecedentes, culturales y operativos, se plantean como condiciones e instrumentos necesarios para la Administración Comunal de cara a elaborar y adoptar un Plan Regulador, por muy diversos motivos funcionales, y para planificar y expresar una correcta política de desarrollo urbano*”.

Desde un punto de vista “morfológico”, el plan contempla una gran área, la comprendida entre el perímetro habitado y el nuevo límite establecido, que es, en suma, la “nueva extensión programada”, límite definido limitado por una vía de circunvalación que actúa como un circuito que rodeaba a Roma. De dicha área se requirió un levantamiento cartográfico, inexistente por entonces, es decir, la puesta al día de un plano catastral. No se trataba, únicamente, de un problema técnico, también era administrativo, incluso político, ya que la presencia de tal levantamiento cartográfico ayudaría a determinar “...*qué zonas del suburbio conviene destinar para el eventual futuro demanial-comunal*”⁵²⁴, presentándose, incluso, como indispensable para poder aplicar la “tasa sobre las áreas edificables”.

El plan contiene, siguiendo a Vannelli, formulaciones funcionales y morfológicas, “...*previendo un conjunto estructurado de relaciones complejas y abiertas, es decir, las directrices de desarrollo, y soluciones proyectuales definidas en una precisa relación, histórica, cultural, altimétrica, entre las tipologías propuestas y las preexistencias contextuales, los barrios de expansión*”. Lo que no evita que presente alguna que otra contradicción, como la que se

523 Se propuso en 1909, proyectado por Edmondo Sanjust di Teulada, técnico procedente de Milán. En él se refleja la filosofía de la “Ley Giolitti”. Con ella se asume que el Comune debe hacerse con un importante patrimonio público de suelo para gestionar el desarrollo de la ciudad en primera persona. “*Legalmente y administrativamente hablando, decía Sanjust, el Decreto Real o las disposiciones legislativas que aprueban un Plan Regulador no hacen más que declarar ejecutivo un elenco de propiedad del suelo al cual, por efecto del plan mismo, viene impuesto el vínculo de la expropiación sin que se deba tener en cuenta los trabajos de mejora, o las nuevas construcciones, que los propietarios hayan realizado después de la aprobación del plan*”. Ver Denis Bocquet, *Rome, Ville et Technique (1870-1925). Una modernisation conflictuelle de l'espace urbain*, Roma, 2007.

524 Valter Vannelli, *op. cit.*

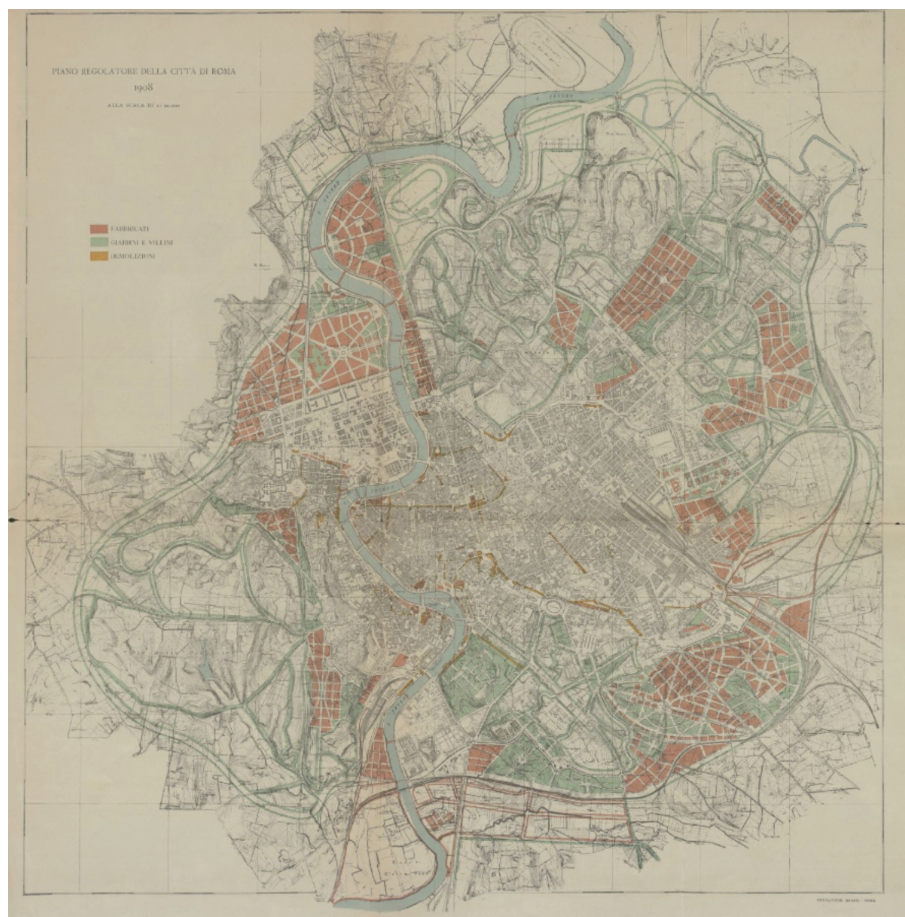


Figura 6.7. Plan de Sanjust de 1909. Fuente: Archivo Storico Capitolino, Tom 483, tav. 12.

producía “...entre la idea de un Plan abierto y su forma conclusiva circular, entre la voluntad de controlar la forma urbana y la exigencia contemporánea de limitar las previsiones a indicaciones generales, interpretadas en función de la exigencia específica durante el proceso de realización del plan”.

Uno de los aspectos más interesantes del plan es que organiza la ciudad por propuestas tipológicas, relacionadas con las direcciones de crecimiento, pero concebidas de manera autónoma en función de criterios de estructura y forma. A la forma poli-direccional y en “mancha de aceite” del plan, se opone la previsión de una densidad demográfica diferenciada según las diferentes directrices, densidad que se controla no por criterios cuantitativos, como el ratio “viviendas/hectárea”, sino por distinciones tipológicas, mediante las cuales se establecen índices de edificabilidad descendentes, desde los edificios más densos, los llamados “*fabbricati*”, a los “*villini*” y “*giardini*”. Es en este plan, en efecto, donde toma origen la propuesta del “*villino*” y de sus sucesivas disminuciones de densidad hasta el tipo “*giardino*”, así como la adopción de estos nuevos tipos

edificatorios como instrumentos operativos de una producción económica y social.

Esta nueva manera de formular el control y distribución del “factor densidad”, en el conjunto de la ciudad, lo explica muy bien Italo Insolera. Según este autor, se establecieron para el conjunto proyectado, especialmente, para el área de la corona comprendida entre los límites con los que se encontró el nuevo Plan y la “circunvalación” exterior propuesta, tres tipos de construcciones residenciales: “*fabbricati*”, “*villini*” y “*giardini*”. Los “*fabbricati*” podían llegar a tener 24 metros de altura; los “*villini*” sólo dos pisos, y rodeados de jardín; los “*giardini*” sólo podían ocupar 1/20 de la parcela, constituyéndose, por tanto, como construcciones de lujo. Según este mismo autor, “...introducir una diferenciación de tipos edificatorios permitía salvaguardar las villas aún existentes en torno a Roma, las que aún permanecían a lo largo de Nomentana, como Villa Chigi, Savoia, Monte Paroli, Doria Pamphili, etc. El uso de estas diferenciaciones tipológicas quería evitar, también, un crecimiento en ‘mancha de aceite’, impidiendo la localización indiscriminada de todo tipo de edificación en todas direcciones, alternando, de esta forma, zonas de baja densidad con zonas de más alta densidad. Dimensionando los barrios por tipologías, en función de su densidad y del número de habitantes, se controlaban los servicios urbanos, las secciones viarias, la dimensión y el número de las plazas, etc.”⁵²⁵

Este plan, sin embargo, no pudo evitar la producción de suelo periférico al margen del ya previsto dentro del vial de circunvalación propuesto como límite. De hecho, en el Reglamento Edificatorio, aprobado en 1911, en su artículo 9, se especificaba que “...con el fin de favorecer la construcción de suburbios fuera de la periferia del Plan Regulador, el Comune se reserva determinar caso por caso, y someterlo a la aprobación del Gobierno, las condiciones de tales borgatas”⁵²⁶. De nuevo, el fantasma de las extensiones urbanas no previstas ni deseadas, pero, al fin y al cabo, consecuencia directa de aquellas formas de proceder al proceso de producción de la ciudad que implicaban privilegiar unas zonas sobre otras, sin ofrecer alternativas que escapasen a los intereses de los propietarios del suelo. Y eso que, en el caso de este plan, se formularon propuestas legislativas que impedían, o atenuaban, comportamientos conformes con dichos intereses.

Otro de los aspectos que se contempló en este plan, fue el relativo a cómo debería comportarse el centro histórico. El Comune, como nos argumenta Vannelli, siempre había planteado la diferencia de naturaleza entre las obras de ampliación de la ciudad con respecto a aquellas otras relativas a la sistematización de los viejos barrios, entendiendo, estas últimas, como obras más directamente implicadas para satisfacer las exigencias de la capitalidad romana. Para los comisarios gubernativos, por el contrario, el plan regulador edificatorio y de ampliación, en cuanto pre-ordenado por una sola disciplina legislativa y técnica, constituía una indivisible unidad. A pesar de ello, el Estado era consciente de que la ciudad de Roma, más allá de su condición municipal, era parte de ese Estado. De hecho, para la ejecución del plan regulador, el Comune dispuso de 25 millones de

525 Italo Insolera, *op. cit.*

526 Regolamento Speciale Edililizio, Roma, 1911, Art. 9.

liras concedidas por el Estado, por Ley de 1907, como anticipación de las últimas entregas dispuestas por concurso gubernativo. Todo lo cual contribuyó a crear la idea que posicionaba al Estado en una situación capaz de crear una constante empatía con la capitalidad de Roma como un asunto de interés nacional, y con ello, todo lo que tenía que ver con la cuestión de su centro histórico. La administración municipal tiene que dar prioridad, sobre todo, al problema de la nueva urbanización, induciendo al Gobierno a proporcionar, en primera persona, al centro histórico y a los barrios de la ciudad histórica, instituciones con intereses nacionales. Pero es la Administración municipal la que intenta delegar, siempre, en el Gobierno, la gestión del centro histórico.

De partida, las grandes “aperturas viarias” que, hasta entonces, horadaron los tejidos urbanos de la ciudad de Roma, fueron, de alguna manera, puestas en crisis. A ello pudieron contribuir las diferentes opciones de “centralidad” que se fueron conformando, no resultando necesario, a consecuencia de ello, que la ciudad histórica, propiamente dicha, se comportase como única, e imprescindible, “área de centralidad”. *“La gravitación de la ciudad sobre su centro, nos dice Vannelli, y como punto ideal, sobre Plaza Colonna, no impide individualizar ya, en aquellos años, cómo la distinción entre las ‘zonas perimetrales’ de la ciudad y su ‘parte central’ se hayan movido hacia el nordeste, coincidiendo, la ‘parte central’, con el área urbana comprendida entre el Tíber y el Viale Regina Margherita. Para corregir esta tendencia, una variante para el Barrio de Piazza d’Armi prevé la distribución a lo largo del Tíber de cuatro ministerios, un cuartel y un museo”.*

¿Qué le quedaba por cumplir, en estas condiciones, a la ciudad histórica, al viejo barrio del Renacimiento? A partir de entonces, en efecto, comienzan a abrirse nuevas opciones para estos “tejidos urbano tradicionales”, para los centros históricos, en general, lo que va a suponer un cambio radical de perspectiva en la manera de concebir su papel en la nueva ciudad que se está gestando. Dicho cambio de perspectiva va a ser, por otro lado, irreversible, apostándose por una política que comenzó a abrir el camino hacia la “exclusividad” de dichos lugares, tanto desde un punto de vista económico como social. Y, en ello, las aportaciones teóricas de Gustavo Giovannoni⁵²⁷ fueron determinantes.

Decía Giovannoni, en efecto, que *“...el desarrollo centrípeto se llevó a cabo sin ninguna vacilación y sin una guía previsora, ha hecho aumentar enormemente el valor de las áreas construidas y ha producido, por lo tanto, adiciones y elevaciones de edificios antiguos; una densificación siempre mayor, que ha empeorado sus condiciones”.* Y es este binomio “densificación-malas condiciones”, o lo que es lo mismo, “vieja ciudad-deterioro”, lo que va a suscitar la idea de su “salvaguarda”, no tanto para evitar su “deterioro físico”, como para impulsar una lucha descarnada contra su “deterioro social”. Para ello, se va a poner en un primer plano la idea que supedita esa presunta “salvaguarda” a la eliminación en dichos lugares, por expulsión, de la población más humilde que los habita. Se identifica, de esta forma, “deterioro físico” con “deterioro social”,

527 Gustavo Giovannoni (1873-1947), Arquitecto e Ingeniero, *Vecchia Città e Edilizia Nuova*, 1931. Ver, también, Alesandro Del Bufalo, *Gustavo Giovannoni*, Roma, Kappa, 1982.

recayendo sobre éste la responsabilidad de aquel. El “saneamiento” de estos lugares, en suma, se plantea, sobre todo, como una cuestión de “saneamiento social”.

De esta forma es como va cobrando protagonismo la idea, difundida por Giovannoni, del “*diradamento*”⁵²⁸, que, aunque parezca que supone una alternativa a las “aperturas viarias”, sus efectos son muy semejantes a los que provocan estas últimas, al menos, desde los cambios que introducen en la composición social de los lugares históricos. La técnica del “*diradamento*” implica atacar la alta densidad de estos lugares, eliminando todo tipo de artefactos construidos en sus entrañas, viviendas incluidas, con el objetivo de “airear”, o como se suele decir, “esponjar” los viejos tejidos urbanos, lo que implica llevar a cabo una limpieza física que arrastra a aquella otra de carácter social.

Es así como la teoría del “*sventramento*” se sigue imponiendo, aunque, ahora, bajo la apariencia del “*diradamento*”, sin posibilidad de ser rechazada, aunque, ya decimos, las previsiones de las mismas, en este Plan de 1907, son mucho menores que en planes anteriores. Como argumentan Accasto, Fraticelli y Nicolini, “*la reestructuración del centro está, por tanto, estrictamente relacionada con la identificación de una clase a la que dirigir la inversión para una adecuada alternativa habitacional*”⁵²⁹.

El plan, y la ciudad, que no pudo ser. A vueltas con los intereses de los propietarios de suelo

Con el Plan de Sanjust se quería racionalizar el desorden imperante, acabando con la “unidireccionalidad” de los planes anteriores. Según Insolera, “...*el Plan de 1909 buscaba utilizar la tipología edificatoria para evitar la ‘mancha de aceite’, impidiendo la propagación indiscriminada de la vivienda en todas direcciones, alternando zonas de alta densidad con otras poco habitadas*”. Pero todo esto se fue al traste en pocos años. En 1920, un Real Decreto⁵³⁰ estableció que se

528 El término “*diradamento*” fue sugerido, por primera vez, por Gustavo Giovannoni. Con ello, quería indicar que las actuaciones en los tejidos urbanos históricos deberían orientarse tratando de eliminar, en el interior de cada “manzana”, o “isolato”, todos aquellos elementos edificatorios que habían contribuido a aumentar la densidad de ocupación del suelo. Para recuperar la “densidad originaria”, Giovannoni proponía “airear” estos “isolatos” mediante la técnica del “*diradamento*”, eliminando elementos construidos y recuperando, en contrapartida, espacios libres interiores. Podemos interpretar este término “*diradamento*” como “esponjamiento”, recuperando espacios libres interiores, des-densificando interiormente las “manzanas” mediante la disminución de su edificabilidad. Ver Gustavo Giovannoni, *Vecchia Città e Edilizia Nuova*, 1931.

529 G. Accasto, V. Fraticelli y R. Nicolini, *L'Architettura di Roma Capitale*, Roma, Edizioni Golem, 1971.

530 En el *Real Decreto de 16 de diciembre de 1920*, se establece cómo debe ser la “Palazzina”: “*Art. 1, Sobre el área destinada a Villini del Plan Regulador y de Ampliación en vigor, se podrán construir Palazzine...Art. 2, Las Palazzine deberán presentar las siguientes características: Podrán cubrir una superficie superior a la establecida en el Art. 8 del Reglamento Especial edificatorio para Roma, pero deberán tener vistas a panoramas en todos sus frentes y estar distantes al menos 5,80 metros de los confines de los lotes antiguos. La extensión de los frentes sobre la calle no podrán exceder de 25 metros de largo, observada la distancia de 5,80 metros del confin citado, pero la administración podrá permitir mayor extensión. La Administración podrá consentir que la construcción pueda alzarse al borde mismo de la calle. La construcción no podrá tener más de tres pisos, además de la*

podían construir “*palazzine*” allí donde se preveía la construcción de “*villini*”, “*palazzine*” que podían alcanzar alturas de hasta 19 metros. Esta operación, llamada “operación palazzina”, neutralizó totalmente los efectos positivos que se derivaban del Plan de 1909⁵³¹.

Según Insolera, las alturas de estas “*palazzine*” podían llegar a 19 metros, con cuatro pisos, además del ático. El jardín que las rodeaba, en un principio, se reduce a menos de 6 metros de profundidad, desapareciendo la parte que da a la calle. La “operación palazzina” se inició antes de la Primera Guerra Mundial, pero no conocerá su materialización real hasta 1920, cuando se permite construir “*palazzine*” en lugar de “*villini*”⁵³².

Una de las razones esbozadas para poner en marcha esta operación fue la crisis de la vivienda, impulsándose, con dichas transformaciones tipológicas, una importante sobre-explotación del suelo. Para ello, se argumentó una “escasez de suelo”, responsabilizando a esta escasez de la, a su vez, escasez de viviendas. Dicha “escasez de suelo”, sin embargo, era algo inaudito en Roma. Otra cosa es que estemos hablando de la escasez de suelo puesto en un mercado, pero no de su escasez medida en términos absolutos.

Otra de las cuestiones que más determinaron el fracaso de estos intentos progresistas que se debatieron en el marco de la administración Nathan, con el Plan de Sanjust de fondo, fue el asunto de la “tasa sobre las áreas edificables”.

Este plan, como hemos comentado, dependía de la actuación del programa de tasación sobre dichas áreas, ya que dicha “tasa” era el referente para proceder, en su caso, a la expropiación de los terrenos afectados. Durante los dos primeros años del plan, esta tasa no pudo aplicarse por razones derivadas de la necesidad de preparar la declaración que debían hacer los propietarios a propósito del valor que estimaban para sus áreas, también, por la oposición de aquellos que disponían de grandes monopolios de suelo, es decir, los mismos que siempre se oponían al Plan, pendientes, en todo momento, de su boicoteo y de crear las condiciones para proceder a su modificación.

Esta “tasa” entró en vigor en 1908. A pesar de su simplicidad, como nos comenta Vannelli, el procedimiento fiscal no funcionó adecuadamente, siendo boicoteado por los “monopolios”, grandes propietarios de terrenos, asociación de propietarios de dichas áreas, de los propietarios de edificios y viviendas, etc., coaligados, todos ellos, para especular sobre las áreas de las que disponían.

planta baja, no pudiendo elevar esta más de tres metros del suelo. La altura máxima de la Palazzina será de 19 metros, salvo parciales alturas de más que traten de armonizar el conjunto con su entorno”.

531 “La palazzina aparece con carácter provisional, por Decreto Ley en 1920, como transformación de la romana tipología de vivienda unifamiliar, el ‘villino’, cuyos orígenes se remontaban al último cuarto del s. XIX, en un tipo capaz de acoger de una a cuatro viviendas por planta con fines claramente especulativos”. Carmen Díez Medina, “Reflexiones sobre los años de la reconstrucción italiana a partir de la experiencia del Tiburtino en Roma”, en *Arquitectura*, nº301. Ver, también, Juan Carlos Arnúo, *Del eclecticismo a la Vanguardia. La “Palazzina” Romana. 1926-1960*.

532 Algo parecido, aunque en el contexto de la ciudad de Madrid, es lo que sucedió con las modificaciones que se fueron introduciendo en la legislación del Ensanche de esta ciudad, en el sentido de ir aumentando, sucesivamente, las alturas de la edificación y, con ello, la densidad permitida. Ver el capítulo dedicado a Madrid en este mismo libro.

“Huelgas fiscales, recursos y oposiciones legales están a la orden del día, nos dice Vannelli, retardando la aplicación de la tasa. En el presupuesto municipal de 1911 aparece la previsión de ingresos relacionados con la recaudación del impuesto, un millón de liras. Hay interesados que lamentan mucho el impuesto y que se han dirigido a los tribunales y al Consejo de Estado alegando que es inconstitucional. El Consejo de Estado estimó suspender su decisión, hasta que no se pronunciase la autoridad judicial de la cual se espera su respuesta. Esta tasa, por otra parte, no puede aplicarse más que con el nuevo Reglamento Edificatorio. Esto fue deliberado por el Consejo, pero encontró mucha oposición, alegando que debe pronunciarse primero el Ministerio, la Comisión Real, otras autoridades. Mientras tanto, ese Reglamento no ha estado definitivamente aprobado y hecho ejecutable”⁵³³. Esta ejecución no se llevará a cabo, por cuanto las partes interesadas hacen todo lo posible para que ello sea así. Por su parte, la municipalidad estaba haciendo todo lo posible para que los propietarios pagasen el impuesto o perdiesen la tierra. La fecha efectiva, para el cumplimiento de esta ley, cambió de 1907 a 1910. En 1913 se da un ultimátum al trabajo de recopilación de las propuestas que tienen que presentar los propietarios. Pero en ese mismo año la coalición nacionalista y clerical de Federzoni y Medice del Vascello, tal y como lo reseña Vannelli, pone en crisis a la Junta de Nathan, sucediéndole el comisario extraordinario Fausto Aphel, el cual procede a renovar la composición de la comisión para el examen de los 2.500 recursos que se habían presentado contra el pago de la “tasa”.

El año siguiente es cuando comienza la Primera Guerra Mundial, y cuando el Gobierno Giolitti, y el Bloque Popular-Burgués-Radical, se ven obligados a ceder el poder, consolidándose, a partir de entonces, las políticas más fundamentalistas y conservadoras. Aún así, según Vannelli, *“...se vuelve a contemplar, en 1919, la imposición de la tasa sobre las áreas edificables, eso sí, mediante un pago único y modesto, equivalente, casi, a un tercio del valor que se estimaba en los años precedentes a la Guerra”.*

La reforma emprendida por Nathan no pudo ser. No fue posible que los propietarios que tenían terrenos, con posibilidades reales de ser incorporados al desarrollo constructivo de la ciudad, colaborasen, económicamente, en las cargas que tal desarrollo suponía. Este desarrollo, sin embargo, pudo ser posible en el marco del Plan de Sanjust, *“...Plan que, como nos dice Caracciolo, se proponía, por primera vez en la historia de Roma moderna, una anticipación real de su desarrollo urbanístico, asignando usos concretos, referidos a edificabilidades específicas, en función del proyecto de nuevas áreas de las que se establecían tanto el tipo arquitectónico a edificar como el aprovechamiento urbanístico correspondiente. De esta forma, se incorporan, vía proyecto, a la ciudad de Roma, áreas residenciales que no estaban previamente convenidas entre los propietarios y el Comune, es decir, todo lo contrario de lo que había sucedido hasta el momento con los dos anteriores planes reguladores generales”.*

533 Valter Vannelli, *op. cit.*

A pesar de las buenas intenciones, sin embargo, no fue posible la “reforma urbanística” emprendida. Y es que no debemos olvidar, como acaba argumentando Caracciolo, “...*que dos tercios de los promotores inmobiliarios romanos poseían cinco o seis institutos de crédito que se encargaban de poner los precios al suelo que poseían. Los ocho mayores propietarios, por otra parte, poseían cerca del 55% de los terrenos, es decir, 482.000 metros cuadrados de los 929.000 comprendidos en el ámbito del Plano Regulador. Cualquier intento, por parte del Gobierno, de controlar el suelo edificable para, mediante una tasa, darle vía libre para proceder a su realización como tal, estaba, de antemano, vetada por los propietarios del suelo. De hecho, sobre 494 propietarios inscritos solo 29 concertaron con el Comune el pago de la tasa. Los restantes procedieron al recurso correspondiente*”.

Alternativas urbanísticas sin recorrido, a merced, por acción u omisión, de la voluntad de los propietarios de suelo

El Plan de Sanjust se planteó, en teoría, como alternativa urbanística encaminada a hacer frente a crisis edificatorias concretas. En Roma, como ya ha quedado aclarado, fue el extraordinario protagonismo de los propietarios de suelo lo que determinó un proceso de ocupación espacial intenso que, prácticamente, colmató el recinto interior de la Muralla Aureliana, es decir, las casi 1.500 hectáreas que lo cubrían. Al tratarse, en general y mayoritariamente, de promociones de vivienda de relativa calidad, fueron ocupadas por una población con ciertos recursos, aunque muchas de ellas, sobre todo, en Prati di Castello, quedaron vacías, o a medio construir. Conscientes, como eran estos promotores, de que tenían que desplegarse, más allá de los límites de la muralla, si deseaban emprender operaciones más “populares”, ampliando su mercado de oferta, procedieron, en paralelo, a desbordar dicho recinto para desperdigarse por la “periferia”, dado que contaban con propiedades en dichos ámbitos, más allá de la ciudad. Ocupaciones espaciales periféricas que se llevaron a cabo, sobre todo, fuera de la legalidad urbanística establecida, consecuencia derivada de promocionar “lugares exclusivos y excluyentes” en el interior de la citada muralla, es decir, en el ámbito así definido por el Plan regulador de 1883.

La crisis vivida por la ciudad de Roma, en concreto, estaba más relacionada con la acción de los propietarios de suelo, quienes, con sus específicas actividades inmobiliarias, estaban imponiendo una forma concreta de proceder a un desarrollo urbano, condicionando, con sus prácticas, las determinaciones establecidas en los planes reguladores que se elaboraron paralelamente a dicha actividad, sobre todo, el Plan Regulador de 1883, de un espacio periférico no previsto, y al margen de la legalidad urbanística.

Se trata de una crisis que se produce en la medida en que se desborda el crecimiento urbano previsto desde los planes, planteándose, como solución alternativa más inmediata, para ambos casos, la actuación sobre el espacio periférico producido. Este espacio periférico, por tanto, es el objeto a ordenar, prestándosele una especial atención que va a consistir, sobre todo, en dotarle de

un orden urbanístico que contradice aquel que era producto de la “marginación” en la que se había materializado.

Se sanciona la Ciudad Histórica como lugar identificado con los nuevos “valores de centralidad”, mientras a la periferia sólo le cabe la opción de ser, ante todo, un lugar eminentemente residencial. Con la redacción del Plan de Sanjust, sin embargo, se inicia un proceso de unificación de las diferentes centralidades que se crearon en paralelo a la ocupación del Este de la ciudad.

Las “crisis urbanas” vividas por esta ciudad encuentran, en las propuestas urbanísticas que se formularon, respuestas, en teoría, convincentes. En el caso de Roma, y por primera vez, se elaboró un “plan de ordenación” en el que se establecían direcciones claras de crecimiento, diferenciando el “suelo programado” en función de “tipos arquitectónicos diversos” y “trazados urbanos específicos”, todo ello, en el marco de una propuesta urbanística que hace de la “nueva ciudad” un territorio rigurosamente estructurado. El Plan de Sanjust, en efecto, propuso una “corona residencial” localizada fuera de los límites de la Muralla Aureliana, “corona” que se estructuraba en función de unos nuevos barrios urbanos dotados de servicios e infraestructuras propias de asentamientos residenciales. Asume el territorio interior a la muralla, por tanto, como un “lugar central”, aunque dicha “centralidad” se va a ir diversificando. Este plan, por tanto, se plantea, ante todo, corregir la tendencia histórica que había seguido la formación de la “centralidad” hacia el Este de la ciudad, tratando de distribuirla a lo largo y ancho de todo el territorio interior a la Muralla Aureliana.

Con el Plan de Sanjust, en efecto, se intenta consolidar un modelo centro-periferia, decididamente equilibrado, que hubiera hecho de esta ciudad un territorio construido en función de ocupaciones diversas, tanto en el ámbito “residencial” como “direccional”. Y decimos “hubiera hecho de esta ciudad”, porque dicho plano solo quedó como proyecto, no materializándose sus contenidos fundamentales. El peso de la propiedad del suelo continuó ejerciendo como auténtico motor, protagonista y gestor, del desarrollo de la ciudad de Roma. De la propuesta de un crecimiento diferenciado, diverso, equilibrado y opuesto a una concepción de la ciudad que crece en todas direcciones, sin un orden determinado, vamos a continuar presenciando, lamentablemente, la ocupación indiscriminada de un territorio siguiendo todas las direcciones posibles, es decir, la lógica que anima a los intereses de la propiedad del suelo.

Los propietarios romanos siguieron siendo los principales artífices de la ciudad, como se mostró, años más tarde, cuando se elaboró un nuevo plan bajo el Fascismo de Mussolini. Este plan⁵³⁴, redactado y aprobado en 1933, apenas presentaba propuestas que lo identificasen como un “proyecto de lo público”⁵³⁵, para convertirse, prácticamente, en una alternativa impulsada por

534 Ver María Cristina García-González y Salvador Guerrero, “La Reforma Fascista y las redes transnacionales del Urbanismo: Entre el ensimismamiento y la publicidad”, en *Ciudad y Territorio*, nº 194 (2017). Ver, también, Governatore di Roma, *Piano Regolatore di Roma*, Milán-Roma, Treves-Treccani-Tumminelli, 1931 (Anno IX).

535 Tal y como define Astengo lo que debe ser un plan, es decir, “...es tarea específica del Plan Regulador precisar un armónico complejo de inversiones públicas que, actuando ordenadamente a través de una predisposición sucesiva de obras, cumpla no sólo con los objetivos particulares

los propietarios del suelo. En esta ocasión, sus intereses se concentraron en la dirección de Roma al mar, como nueva directriz de crecimiento, la nueva “terza Roma”, en la que estaba interesada el régimen fascista, y de la que el conjunto del EUR constituyó su valor más significativo.

Y, para facilitar, aún más, la acción de los propietarios del suelo, se estableció en 1923 la norma del “exonero fiscal”⁵³⁶ para todas las nuevas construcciones. La iniciativa privada se lanzó, una vez más, a sus tareas inmobiliarias, construyendo, entre 1919 y 1923, hasta el 15-20% de todos los alojamientos residenciales existentes, alcanzándose el 40% en 1925. Este “exonero fiscal” se extendía a todo el municipio romano, por lo que no había ningún motivo para someterse a las determinaciones del plan regulador. En todo el periodo comprendido entre 1921-1938 se construyeron, en Roma, unos 487.250 “vanos”⁵³⁷, mientras la población había crecido en 648.226 habitantes. Como comenta Zocca, “... los errores consumados durante los años veinte del siglo XX, no consisten tanto en las intervenciones llevadas a cabo en los barrios centrales, los cuales... han condicionado la estructura urbana, como la ausencia de soluciones, incluso de establecer, a los problemas relativos a las directrices de expansión, a la proporcionalidad de los nuevos barrios, a la distribución de los servicios generales, a la red de las grandes arterias viarias y de las grandes comunicaciones”⁵³⁸.

Los propietarios se imponen en Roma, impulsando su desarrollo por los caminos que recorren sus posesiones. ¿Consecuencia de la falta de grandes promotores-propietarios interesados en la construcción de la ciudad o, simplemente, ausencia de “propietarios”, como tales, implicados en la órbita de los circuitos urbanos, al estar sus intereses mucho más desplegados por el mundo rural?

previstos, sino que se establezca, en dicha complejidad, una continuidad de intervenciones, cada etapa de actuación de las cuales sea capaz de repercutir, activa y positivamente, en la economía privada. El Plan Regulador es, ante todo, una disciplina de las intervenciones públicas para las tareas públicas”. Ver Giovanni Astengo, “Assisi: Salvaguarda e Rinascita. Il Piano Regolatore Generale di Assisi e i Piani Particolareggiati”, en *Urbanistica*, nº 24/25 (1958).

536 Ver Anne Marier Seronde-Babonaux, *Roma, dalla città all'á Metropoli*, 1983. Con el RDL de 8 de marzo de 1923, n.695, se acuerda una exención de veinticinco años del impuesto sobre edificios para todas las construcciones nuevas. Citado, también, por Italo Insolera, *op. cit.*

537 “Vano” tiene que ver con la habitación que dispone de una ventana, haciendo referencia al impuesto que se pagaba por el número de “vanos” que daban a una calle. Ver Seronde-Babonaux, *op. cit.*

538 M. Zocca, F. Castagnoli, C. Cecchelli y G. Giovannoni, *Topografia e Urbanistica di Roma*, Capelli, 1958.

7 APROPIACIÓN SOCIO-ESPACIAL EN LA CONSTRUCCIÓN DE BOSTON-BACK BAY. LO ESPECÍFICO DEL PROCESO DE FORMACIÓN DE LA CIUDAD MODERNA EN ESTADOS UNIDOS CON RESPECTO A LAS CIUDADES EUROPEAS

El significado de Back Bay en el conjunto de la ciudad de Boston

Analizar cómo se llevó a cabo el proceso de producción espacial del territorio de Back Bay en Boston, significa, bajo nuestro punto de vista, comprender la lógica de un “proyecto urbano histórico” que presentaba, en su día, cierta similitud con los ensanches mediterráneos, aunque con notables diferencias entre ellos. Analizar dicho ámbito, en efecto, nos va a llevar a reconstruir su producción como una “pieza urbana”, comprendiendo, en primer lugar, cómo y porqué se pensó, su proceso posterior de construcción, sin olvidar a quiénes fue destinado como beneficiarios sociales, lo que nos va a permitir indagar a propósito del tipo de vivienda que se ofertaba con dicho proyecto.

La comprensión de su proceso de construcción constituye un ejemplo sumamente esclarecedor de lo que es, de lo que fue, la apropiación de un territorio en la que entraron en juego toda una serie de intereses abiertamente expuestos, y con la decidida voluntad de transformarlo para hacer posible su mercantilización. No otro fue el sentido, como veremos, de la Comisión⁵³⁹ nombrada en 1852 para esclarecer las demandas de cada uno de los propietarios identificados con el territorio de Back Bay, demandas que fueron armonizadas utilizando un doble procedimiento: cambiando el primitivo uso industrial que definía, en origen, a dicho territorio, por aquel otro de tipo residencial, así como procediendo a un nuevo reparto de suelo ante las demandas que se arrogaban, sin excesiva justificación, los “propietarios” allí asentados. Al final, dicho reparto respondió, sobre todo, al poder ejercido por propietarios en lid.

Con respecto al proceso analítico a seguir, en primer lugar, se impone definir el territorio original de Back Bay, tal y como se presentaba antes de procederse a su transformación, sobre todo, desde el punto de vista de la propiedad del suelo. Con ello, pretendemos analizar el “poder” que se ejercía sobre dicho territorio y de qué manera se fue materializando como tal. Téngase en cuenta que es dicho “poder”, medido, decimos, en términos de “propiedad del suelo”, lo que va a condicionar la transformación de la que va a ser objeto este territorio.

539 Comisión que recibió el encargo de escuchar a todas las partes interesadas en Back Bay, para ponerlas de acuerdo atendiendo a las propiedades que reivindicaban; proponer y adoptar un Plan para la reforma del territorio de Back Bay; y llevar a cabo el relleno-drenaje correspondiente para construir y “...obtener espaciosas calles, plazas y estanques, que puedan ser convenientes para su uso público y ornamental”. City Document, nº 63, 1853.



Figura 7.1. “A new plan of Boston: from actual surveys” (1800; copia de 1878). Fuente: New York Public Library Digital Collections (Lionel Pincus and Princess Firyal Map Division).

Si esto es un denominador común, siempre que hablemos del mundo donde domina la lógica del capital, mucho más lo es en este caso. De ahí el interés en mostrarlo para proceder a su comparación con lo que sucedía, por los mismos



Figura 7.2. “Map of Boston Harbor” (1852), que muestra los sucesivos rellenos de las originales ensenadas. Fuente: Norman B. Leventhal Map & Education Center at the Boston Public Library.

años, segunda mitad del siglo XIX, en Europa. En Boston, a diferencia de ciudades como Madrid, Roma o París, su proceso de construcción resultó de un “acuerdo” entre propietarios, en el que el Estado, en nuestro caso la Commonwealth of Massachusetts, ejerció como árbitro del proceso y, al mismo tiempo, como propietario interesado.

En segundo lugar, vamos a plantear las posibles razones ideológicas que se esbozaron para justificar la transformación de este territorio de Back Bay, en un intento por esconder, en cuanto móvil de la transformación emprendida, actitudes puramente especulativas, o aquellas otras encaminadas a la creación de un espacio exclusivo para una clase social adinerada.

En tercer lugar, nos detendremos en el momento más importante de este proceso. Se trata de analizar los diferentes proyectos que se propusieron para ocupar el territorio de Back Bay, desde el intento de lotificación del “Public Garden”⁵⁴⁰, como primera propuesta planteada, gestionada y fracasada, por la Ciudad de Boston, hasta la última, y definitiva, que presentó la propia Commonwealth of Massachusetts, lo que se materializó en lo que hoy se conoce como Back Bay. En un intento por analizar este hecho, analizaremos toda la serie de acuerdos que se llevaron a cabo entre las partes interesadas en Back Bay, los cuales desembocaron en convertir a la Commonwealth en el propietario más beneficiado. El Estado de Massachusetts, en efecto, consiguió, por todos los medios a su alcance, desplazar a todos los demás propietarios interesados en Back Bay hacia otras zonas de menor valor económico-social, valorándose los suyos propios, e imponiendo una serie de restricciones que fortalecían su territorio con respecto a los demás.

⁵⁴⁰ En todos estos procesos, la Ciudad de Boston actúa como un propietario más.

En cuarto lugar, analizaremos el proyecto definitivo de Back Bay, el que presentó y realizó la Commonwealth, así cómo la manera en que fue llevado a cabo. Es el momento de hablar de la innovación que representó con respecto a la tradición bostoniana, así como de las diferencias y aproximaciones con lo que, por esos mismos años, se estaba llevando a cabo en Europa.

Y, en quinto lugar, trataremos las conexiones de dicho proyecto con los planteamientos que, años después, esbozó F. L. Olmsted en la propuesta que elaboró para el “sistema de parques en Boston”⁵⁴¹, soporte físico-infraestructural del suburbio de clase bostoniano. Dicho “sistema” partía del propio Back Bay, tomando la Avenida de Massachusetts, eje de referencia del citado barrio, como primer tramo de su recorrido.

Si nuestro campo de estudio lo acotamos, en el espacio, al territorio de Back Bay, en el tiempo lo dilatamos desde los orígenes industriales que caracterizaron su primera ocupación histórica hasta su incorporación al citado “sistema de parques”. Esto supone inmiscuirse en un recorrido histórico que comienza hacia 1845, con las primeras grandes inmigraciones de irlandeses a Massachusetts⁵⁴², hasta los años finales del XIX, que fue cuando entró en escena la propuesta de Olmsted.

La diversidad de propietarios que demandan derechos en el territorio de Back Bay. La estructura de la propiedad y el poder sobre el territorio

Veamos cuántos y quiénes eran los propietarios que se repartían el territorio de Back Bay antes de procederse a su transformación. Se trataba, en origen, de un ámbito cuya funcionalidad estaba identificada con usos predominantemente industriales, sobre todo, aquellos que estaban vinculados con el uso del agua. Se trataba, queremos decir, de un fragmento territorial anegado de agua, cubierto casi por completo de la misma, y cuya fuerza se aprovechaba para construir plantas de producción eléctrica.

En un plano fechado, en primera instancia, en 1832⁵⁴³ se muestran las propiedades existentes, estableciendo, incluso, los límites entre ellas, a pesar, decimos, de que se trata de un ámbito cubierto de agua. En cualquier caso, se trata del primer documento cartográfico en el que aparecen representadas las diferentes propiedades que conformaban dicho sector en la primera mitad del XIX. De este plano, llaman la atención, al menos, dos cuestiones. La primera es que ese fragmento de Back Bay se lo reparten la Ciudad de Boston y la de Roxbury, primero de los inconvenientes con el que se va encontrar, más adelante,

541 Reflejado en el documento gráfico “*City of Boston. Park Department, 1887. Proposed Park System from the Common to Franklin Park, including the Back Bay and Muddy River Improvements, Jamaica Pond and the Arnold Arboretum*”.

542 Oscar Handlin, *Boston’s Immigrants. 1790-1865. A study in Acculturation*, Harvard University Press, 1959.

543 S.P. Fuller, Surveyor. Boston, 20 de octubre de 1832. Copiado por A. Hale, febrero de 1849. Boston, marzo de 1852. “The line shaded with green on the Original Plan referred to in appendix B. Is represented thus. The line shaded with pink on the Original Plan referred to in appendix C. Is represented thus...”

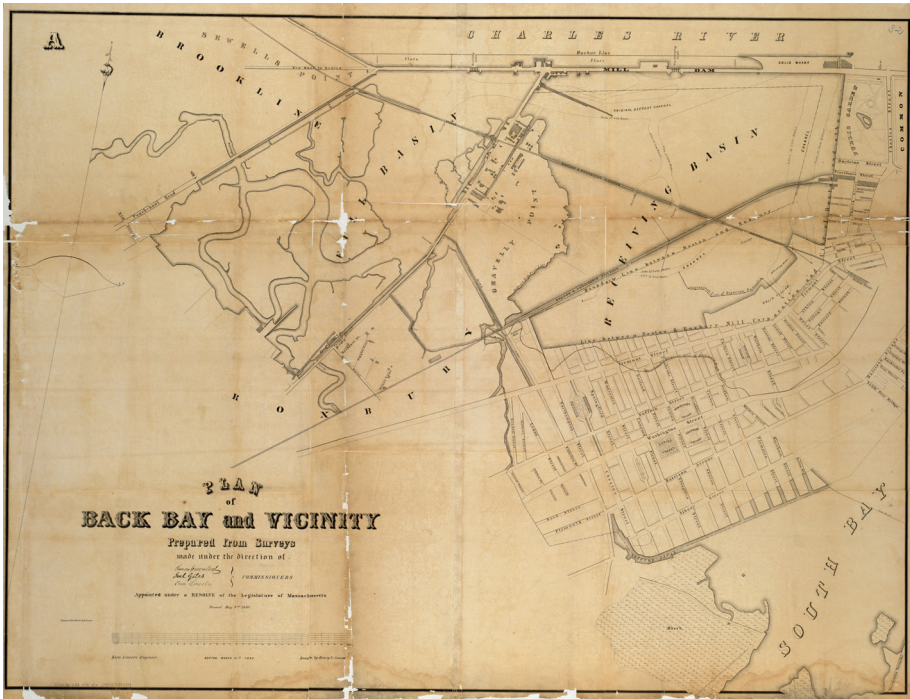


Figura 7.3. “Plan of Back Bay and vicinity: prepared from surveys made under the direction of commissioners appointed under a resolve of the legislature of Massachusetts” (1850), que muestra la situación previa del territorio de Back Bay. Fuente: Norman B. Leventhal Map & Education Center at the Boston Public Library.

la Comisión encargada de poner en marcha su proceso de transformación. Una segunda cuestión que, también, procuró inconvenientes a dicho proceso fue la diversidad de propietarios allí concentrados, de los que el plano que comentamos da noticias muy precisas. En dicho documento cartográfico, en efecto, aparece el nombre de David Sears, a quien se le asignan grandes y pequeñas propiedades rigurosamente delimitadas a tal efecto. Parece como si este documento se hubiese elaborado para dejar constancia de las propiedades del Sr. Sears, ya que aparece, a manera de leyenda del plano, una relación de sus propiedades indicando su localización y superficie. También aparecen, como propietarios, la llamada Boston Water Power Company, la Boston and Roxbury Mill Corporation y, por supuesto, la Ciudad de Boston⁵⁴⁴.

La primera forma de ocupación del territorio de Back Bay se llevó a cabo mediante la construcción de la llamada “Mill Dam”. Se trataba de una “presa” que cerraba toda la superficie de agua incluida en este ámbito, lo que le permitía actuar como mecanismo de producción energética. Por medio de la misma, actuando, además, como puente sobre el agua, se impulsó la comunicación de la ciudad de Boston, entonces, una “península”, con tierra firme. La construcción

544 “Contest of the Sears Lands”. Copied from a Plan of the location of the Boston and Providence Railroad. S.M. Fuller, Surveyor. Boston, Oct. 1832. La copia está fechada en marzo de 1852.

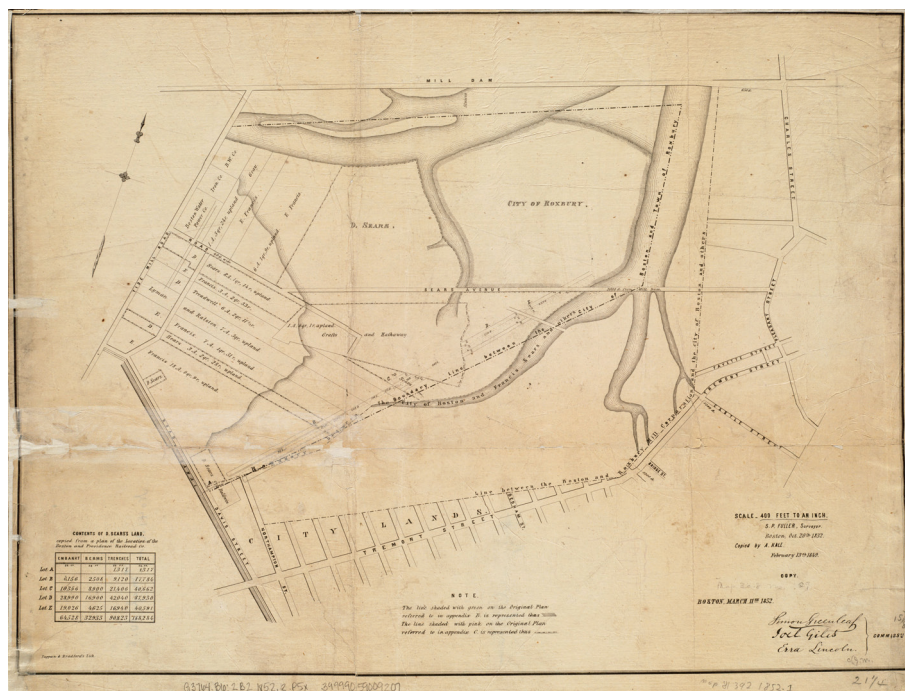


Figura 7.4. “Plan of boundary lines in Roxbury and the City of Boston” (1852), que muestra los propietarios que se reparten las tierras de Back Bay. Fuente: Norman B. Leventhal Map & Education Center at the Boston Public Library.

de esta presa la llevó a cabo la empresa que explotaba la producción eléctrica, también, propietaria de “terrenos”, la citada Boston and Roxbury Mill Corporation. Esto sucedía hacia 1814, abriéndose a la circulación la citada Mill Dam en 1821. La construcción de esta “presa” constituye la primera presencia física de una infraestructura en Back Bay sobre la que se apoyará, años más tarde, un primer proceso de ocupación-extensión.

La Boston and Roxbury Mill Corporation, en efecto, tan solo dos años después de abrirse la citada Mill Dam, solicita ensancharla, argumentando que la primitiva anchura que se le dio a la misma no permitía la implantación de plazas y otros elementos propios para el desarrollo de prácticas comerciales⁵⁴⁵. Como consecuencia de esta petición, la citada compañía es autorizada a ensanchar dicha infraestructura⁵⁴⁶. De esta manera, la Boston and Roxbury Mill Corporation va consolidando su presencia en Back Bay como un importante propietario, extendiendo su propiedad más allá de la línea de los propietarios ribereños, en una anchura de doscientos pies⁵⁴⁷. Se va consolidando, de esta forma, una propiedad dentro del territorio de Back Bay, identificada con un uso de carácter eminentemente industrial.

545 Senate Document, nº 45, 1852, p. 7.

546 Por el Estatuto de 1822. Senate Document, nº 45, 1852, p. 7.

547 Resolución de febrero de 1824. Citado en Senate Document, nº 45, 1852, p. 8.

Directamente relacionado con la Boston and Roxbury Mill Corporation nos encontramos con un segundo propietario en Back Bay, el cual llegó a tener un título semejante al de la primera corporación citada. Nos referimos a la Boston Water Power Company, a quien la Boston and Roxbury Mill Corporation transfirió, en 1832, las franquicias, privilegios y propiedades situadas al sur de la citada “presa”⁵⁴⁸. Dicha corporación, en efecto, no sólo era propietaria de la zona ocupada por la Mill Dam, y de su posterior ensanchamiento, sino, a su vez, de aquella otra parte situada al Oeste de lo que, por entonces, eran los “rope-walks”⁵⁴⁹, futuro Public Garden. En 1827 tiene lugar un acuerdo entre la Boston and Roxbury Mill Corporation y la Ciudad de Boston, en el sentido de que dicha corporación no podía construir al Oeste de las tierras pertenecientes a la Ciudad, en una distancia determinada a tal efecto. Y son precisamente esas “tierras” las que se transfieren a la Boston Water Power Company por parte de la Boston and Roxbury Mill Corporation⁵⁵⁰.

Un tercer propietario es la propia Ciudad de Boston. En 1824, en efecto, dicha Ciudad compra todos los derechos de propiedad sobre los llamados “rope-walks”, localizados en lo que hoy son las tierras del Public Garden. La Ciudad reclamaría sus derechos a edificar sobre dicha zona al no considerarla como perteneciente al Common, parque de Boston lindando con los “rope-walks”, destacándose, por tanto, como un propietario más dentro del territorio de Back Bay.

Por su parte, la Commonwealth of Massachusetts se consideraba propietaria de una gran parte del territorio de Back Bay, por razones de estatus colonial, según expresa el historiador Bunting⁵⁵¹.

Aunque los propietarios, hasta aquí citados, son los más importantes, y los que más contribuyeron a la toma de toda una serie de acuerdos para delimitar sus posesiones, sus obligaciones y sus derechos, no fueron, sin embargo, los únicos. Aparte de ellos, aparecen toda una serie de individuos, o instituciones, que reclamaban derechos en Back Bay, deseosos de participar en la operación que se estaba gestando. Tal es el caso de David Sears, o de instituciones vinculadas a las actividades ferroviarias.

La característica común a todos ellos fue la indeterminación que presentaban los límites reales de sus respectivas posesiones. No es de extrañar, en este sentido, que a lo largo de la primera mitad del siglo XIX se estuviesen tomando sucesivos acuerdos, entre cada una de las partes interesadas, con el objetivo de delimitar sus derechos sobre el territorio de Back Bay. Acuerdos que alcanzaron

548 Senate Document, nº45, 1852, p. 11. Acuerdo tomado en mayo de 1832.

549 *“The ropewalk building was constructed between 1834 and 1838. It was designed by Alexander Parris, who also designed much of the rest of the Charlestown Navy Yard, and other landmarks throughout Massachusetts. From its opening in 1838 until its closing in 1970, it made most of the cordage used by the United States Navy. When the Navy Yard was closed in 1973, the building was acquired by the Boston Redevelopment Authority.”*

550 Senate Document, nº62, 1855, p. 73.

551 Brainbridg Bunting, “The plan of the Back Bay Area in Boston”, en *Journal of the Society of Architectural Historians*, vol. XIII, nº2 (1954). Este trabajo fue presentado en el encuentro anual de la *Society of Architectural Historians*, en 1953. Ver, del mismo autor, *Houses of Boston’s Back Bay*, Cambridge, 1982.

su culminación en los años en que se comienza a pensar en la posibilidad de ocupar el citado territorio, es decir, entre 1850 y 1857. Dicha ocupación supuso una nueva y definitiva delimitación de derechos sobre el territorio, hasta el punto de que sólo en la medida en que se decidió utilizarlo para hacer posible la construcción de una zona residencial, en función de un Plan previamente establecido, pudieron resolverse las demandas que reclamaban cada una de las partes interesadas. Resolución que supuso, como primer paso, la acción de aunar voluntades interesadas en cambiar el uso industrial por el propiamente residencial. Uso, este último, capaz de procurar suficientes beneficios como para que las citadas partes se interesasen, sin lugar a dudas, por una operación semejante. Y es así como la comisión nombrada en 1852 llegó a la conclusión de que en Back Bay se daba un conflicto irreconciliable ente el “water power interest” y el más importante “land interest”. Todas las partes, según la citada comisión, estaban interesadas en cambiar el uso del citado territorio como único camino para armonizar sus intereses. Y todo ello, bajo la tutela del Estado.

Las razones para un cambio de uso en la funcionalidad original del territorio de Back Bay como premisas indispensables para proceder a su reconversión en un espacio residencial de clase

La ocupación del territorio de Back Bay, en efecto, se planteó como una alternativa de uso frente al que, hasta entonces, lo había distinguido. Dicho cambio en el uso del suelo se argumentaba bajo dos puntos de vista. En primer lugar, permitir su reconversión en un barrio residencial suponía aunar los intereses de los propietarios que demandaban derechos sobre dicho territorio. Y, en segundo lugar, dicho cambio de uso se entendía, al mismo tiempo, como una garantía para acabar con las malas condiciones de salubridad e higiene que presentaba, por entonces, el ámbito de Back Bay. Se trataba, en efecto, de una zona deteriorada físicamente, consecuencia de su primitivo uso industrial. Y es así como las propias entidades industriales, una vez que los beneficios que recibían por tal actividad no satisfacían sus propios intereses, intentan, mediante la reconversión del suelo que poseen, sustituirlos en favor de otras actividades mas lucrativas. Y que mejor solución para ello que convertirse, ellos mismos, en agentes inmobiliarios.

Por otro lado, nunca encontrarían mejor apoyo ideológico que justificase tal reconversión que argumentando las consecuencias fatales que se derivarían del mantenimiento del uso industrial en Back Bay. Es así como entendemos las argumentaciones que se formularon, hacia 1850, por parte de algunos propietarios de Back Bay, entre los que se encontraba David Sears, en relación con las condiciones que presentaban las instalaciones situadas al Oeste de la ciudad. Se insistió, en este sentido, en la exposición a la que estaba sometida la ciudad de Boston, dadas las pestilencias que los vientos introducían en la ciudad, una vez que atravesaban, y abandonaban, la zona de Back Bay⁵⁵².

552 City Document, nº14, 1850.

Como consecuencia de todo ello, se solicitó la puesta en marcha de una serie de trabajos que procurasen un correcto drenaje de la zona, y todo ello con el objetivo de que las futuras construcciones dispusiesen de las suficientes infraestructuras para que gozasen de inmejorables condiciones higiénicas. La primera medida que se tomó para el territorio de Back Bay, por tanto, fue la construcción de un buen sistema de drenaje, estableciéndose una relación entre dicho sistema y la definición de las futuras calles, nivel de las edificaciones, etc.⁵⁵³ Desde los trabajos que hicieron posible el drenaje de Back Bay, por tanto, se fueron definiendo las trazas del futuro barrio residencial.

No olvidemos, por otra parte, que uno de los propietarios que planteó la necesidad de poner en marcha medidas que acabasen con una situación semejante fue quien, en los mismos años, 1849-50, propuso un plan para ocupar la totalidad del territorio de Back Bay. Nos estamos refiriendo a la figura de David Sears. La propuesta que formuló para proceder a la ordenación del territorio de Back Bay, de la que hablaremos mas adelante, era la confirmación de que tras los argumentos esbozados con anterioridad a la misma, a propósito de acabar con la insalubridad del territorio de Back Bay, se escondía la idea de preparar el camino hacia la formulación de un “plan residencial” de alto *standing*. Primero, se hace asumir a la población de Boston que es necesario, por cuestiones de seguridad, cambiar el uso del territorio, ofreciendo a los propietarios del mismo la participación en una empresa que les proporcionaría beneficios superiores a los que se extraían del originario uso industrial. En segundo lugar, la realidad de tales beneficios sólo sería posible si ofreciesen el territorio, así transformado, a clases sociales altas, las únicas capaces de “pagar” la posibilidad de vivir en una zona de tales características.

Y es en este contexto como los diferentes propietarios que compiten por el territorio de Back Bay comienzan a reclamar sus derechos en tanto se creen propietarios de dicho territorio. Los primeros que se adelantan a ello, ofreciendo soluciones y propuestas, van a ser el citado David Sears y la Ciudad de Boston. Veamos en que consistieron sus planes.

Las primeras propuestas. Del Plan de Gourley a los proyectos presentados por David Sears y la alternativa ofrecida por la Ciudad de Boston

Como precedente de estas primeras propuestas, incluso, como referente y sostén ideológico que determinará, en gran medida, la idea de proceder a la transformación del territorio de Back Bay, es obligado hacer mención a los “Plans for beautifying New York and for enlarging and improving the City of Boston”, redactados y presentados por R. F. Gourley en 1844, y en los que se contemplaba una reforma que afectaba a la totalidad de la ciudad de Boston, incluida una sistematización del territorio de Back Bay⁵⁵⁴. Realmente, más que un plan semeja

553 Ibid.

554 Publicado, recientemente, como “Classic Reprint Series”, por Forgotten Books, 2018.

una “ensoñación”, a propósito del futuro de la ciudad de Boston. Pero, como todas las “ensoñaciones”, expresa cierta realidad posible, como un escenario anticipado a su tiempo, que pudo incitar a pensar en las necesidades de Boston, como ciudad, más allá de las estrechas miras con las que, muy probablemente, se la observaba durante la primera mitad del XIX. Es un plan, en este sentido, que nos recuerda, salvando las distancias, la propuesta de ciudad-jardín que planteó Howard a final del XIX. Equiparamos ambas propuestas porque coinciden en algo que llama la atención. Se trata de la idea que despliegan a propósito de la forma de ocupación de un territorio que sobrepasa, que va más allá, de la ciudad a la que se aplica. Si Howard, en realidad, propuso un auténtico “plan metropolitano”, adelantándose a su época, Gourley no llega a tanto, pero propone una extensión de Boston que va más allá de sus límites municipales, incorporando, en un todo indivisible formalizado en un único plan, los territorios locales que rodeaban a dicha ciudad. Para ello, propone lo que denomina como “Boston Boulevard”, concebido como una corona residencial que, al mismo tiempo que engloba la gran superficie de agua presente en el territorio de Back Bay, define los límites de un nuevo territorio urbano a manera de una “ciudad lineal”. Howard estableció estos límites mediante “ciudades separadas”, aunque comunicadas entre sí por líneas ferroviarias. Entre sí y con la ciudad central existente, del mismo modo que Gourley hace recorrer el Boston Boulevard por medio de una línea ferroviaria continua, proponiendo, a su vez, un “ferrocarril subterráneo” para que la ciudad de Boston no quedase al margen de la extensión programada.

Lo importante de este plan propuesto por Gourley es que lo concibe como un gran “entramado de comunicación”, haciendo del ferrocarril el referente territorial por excelencia. Las propuestas que, años más tarde, se propondrán para transformar Back Bay no seguirán, estrictamente hablando, este denominador común, ya que, aunque no puedan prescindir de infraestructuras precisas, estas ejercerán más como determinantes de “formas urbanas” futuras que como canales de comunicación. La diferencia con respecto al Plan de Gourley es que dichas infraestructuras no se supeditarán a la movilidad ferroviaria, sino a la lógica de la “vía urbana”, entendida esta como base física capaz de impulsar una diversidad de procesos de producción de suelo. Lo que en Gourley es “movilidad”, comunicación entre partes, en los futuros proyectos para Back Bay dicha “movilidad” se va a trucar en un ingrediente imprescindible para “producir ciudad”, cambiando el sentido de aquella comunicación, planteada en Gourley para facilitar encuentros, en un componente, quizá el más importante, para convertir el suelo en un “producto”.

La propuesta de David Sears

Dicho esto, la primera propuesta global para proceder a la transformación de Back Bay fue la presentada por David Sears hacia 1850⁵⁵⁵. Se trataba de un proyecto de lotificación del citado territorio apoyado en una trama de calles

555 “Plan presented to the honble. the State Commissioners for the improvement of the Back Bay”, referido en la carta enviada por David Sears a la Comisión en diciembre de 1850.

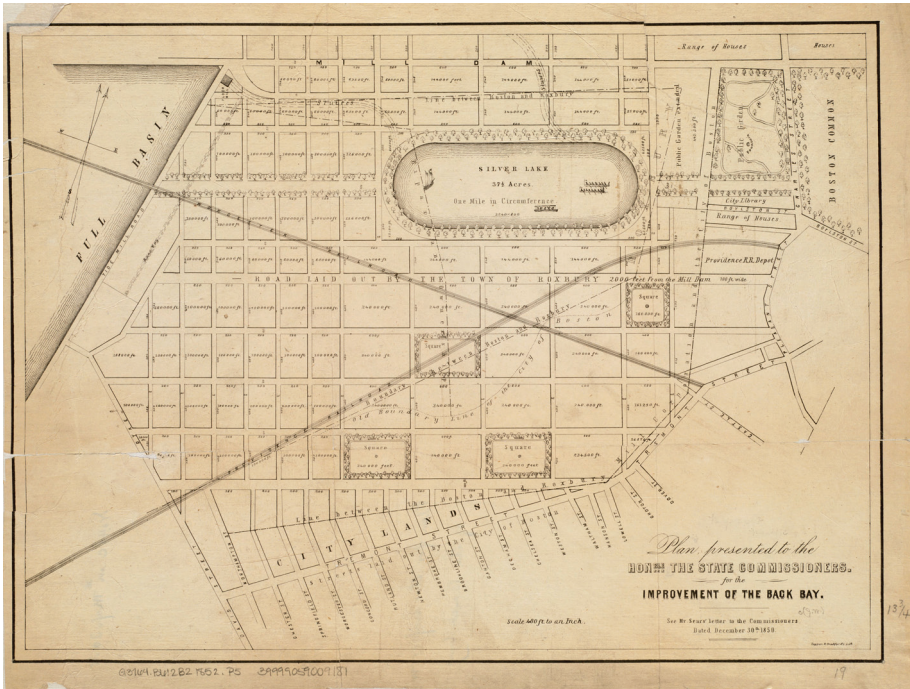


Figura 7.5. “Plan presented to the honble. the State Commissioners for the improvement of the Back Bay” (1852), que recoge la propuesta de David Sears.
Fuente: Norman B. Leventhal Map & Education Center at the Boston Public Library.

paralelas y perpendiculares a la Mill Dam. En la parte central de la composición, aproximadamente, se diseña un gran lago, el llamado “Silver Lake”, de una superficie de 37 acres y medio. También se proponen una serie de “squares” cuya localización y forma de integrarse en el proyecto nos hacen recordar caducas formas urbanas de tipo colonial. Recordemos, en este sentido, cómo los “espacios libres” que se “diseñaban” para las ciudades coloniales no eran más que el resultado de eliminar el carácter edificable del “block”.

David Sears planteaba la necesidad de llevar a cabo su plan si se le reconocía la propiedad sobre dicho territorio entre los que competían por sus derechos⁵⁵⁶. Dicha área de suelo, siguiendo el plan de David Sears, se diseñaría en función de un gran estanque que permanecería abierto, para siempre, para uso público y ornamental. Una y otra vez se repetirá este argumento, es decir, que la transformación de Back Bay sólo sería posible si se daba un acuerdo entre propietarios para compaginar los derechos que exigían con los que, realmente, les correspondían.

La preocupación por el porvenir del Public Garden⁵⁵⁷, por su implicación o su permanencia, como zona no edificable, va a ser una constante en las diferentes

556 Según consta en la carta enviada por David Sears, en 1850, a Simon Greenleaf, Chairman de la “Commission on the Back Bay”. Citado en Senate Document, nº 45, 1852.

557 Propiedad de la Ciudad de Boston, prolongación del Common.

propuestas presentadas para transformar el territorio de Back Bay. En la propuesta presentada por David Sears no faltará, tampoco, esta preocupación. Y es así como su propuesta plantea, realmente, la extensión del Public Garden a través de una gran avenida arbolada que, partiendo del citado jardín, rodeaba, por completo, el llamado “Silver Lake”. Ello significaría convertir los lugares que rodean y bordean este lago en zonas privilegiadas⁵⁵⁸. Esta idea de bordear una gran superficie de agua, por otro lado, no es ajena al planteamiento precedente de Gourley, dotando con ello a este proyecto, como ámbito residencial, de las condiciones necesarias para ofertarlo como zona exclusiva.

Aunque la propuesta de David Sears apenas tuvo incidencia en los presupuestos que serán esbozados, años más tarde, para decidir el proyecto definitivo, por lo que se refiere, sobre todo, al mantenimiento del citado lago en el centro de la composición, eje del planteamiento de David Sears, viene a mostrarnos, sin embargo, algo fundamental. Que la transformación del territorio de Back Bay tenía que llevar implícita la idea de hacer de dicho ámbito un lugar “revalorizado” social y económicamente hablando. Y para ello, naturalmente, había que proceder ofreciendo unos lotes edificables identificados con unas condiciones medioambientales inmejorables. La presencia del Common, junto al territorio de Back Bay, era una garantía para hacer posible una operación semejante. Sólo faltaba extender, más allá de dicho parque, las condiciones que le eran propias. David Sears lo propuso mediante el diseño de un gran lago que implicaba extender las características del Common a gran parte del territorio de Back Bay. Años más tarde, será la Commonwealth la que proponga una extensión semejante, aunque apoyándose, en esta ocasión, no en una superficie de agua, a manera de un lago, sino en una avenida a manera de parque, la Avenida Massachusetts.

En esta primera propuesta se va observando algo fundamental: que para hacer rentable la reconversión de un espacio industrial en un ámbito residencial exclusivo, en un “espacio de clase”, como era el objetivo de los propietarios implicados, había que dotarlo de infraestructuras de calidad, ya fuesen avenidas, a manera de parques, o elementos decorativo-paisajísticos expresados a través del agua y la vegetación. Las nuevas vías trazadas, y contextualizadas en estos ambientes artificiales, proporcionarían la “renta” exigida por los propietarios que emprenden la nueva urbanización. Así, al menos, es como comienzan a entenderse estos procesos de producción de suelo.

La propuesta de la Ciudad de Boston

La Ciudad de Boston, en efecto, planteó, hacia 1850, un nuevo proyecto. Se trataba de “lotificar” las tierras sobre las que se asentaba, por entonces, el llamado “Public Garden”⁵⁵⁹. Su primera preocupación, por tanto, consistió en

558 “Carta enviada...”, en Senate Document, nº 45, 1852.

559 El Plan, presentado en 1850, llevaba por título “*Plan Public Garden, Showing proposed arrangement of Lots There on*”. Muestra la superficie del Public Garden ocupada por cuatro “blocks” parcelados intensamente, en medio de los cuales, dos a cada lado, aparece una avenida arbolada,

justificar que tales tierras, las que ocupaba el Public Garden, y sobre las que recaía la citada propuesta, no pertenecían al Common, al “común de la ciudad”, por lo que podían ser objeto de compra-venta. La casi totalidad del documento donde aparece la propuesta de lotificación de las tierras del Public Garden, en este sentido, está dedicada a justificar una acción semejante. Se hace referencia, entre otras cosas, a un acuerdo llevado a cabo entre la Ciudad de Boston y la Boston and Roxbury Mill Corporation⁵⁶⁰, a propósito de la delimitación entre sus propiedades, estableciéndose un acuerdo entre ambos en el sentido que la Boston and Roxbury Mill Corporation no podía construir al Oeste del Common en función de una distancia establecida, lo que dejaba la puerta abierta para que la Ciudad de Boston pudiese disponer del suelo situado al Oeste del Common, y en estrecha relación con él, para realizar sus sueños inmobiliarios.⁵⁶¹

La Ciudad de Boston, con toda esta serie de argumentaciones, no hacía más que buscar justificaciones que apoyasen su proceder para llevar a cabo la venta de las tierras situadas al Oeste del Common. Toda su argumentación estaba apoyada en el hecho de que tales tierras no formaban parte de dicho ámbito, y que, por tanto, podían ser objeto de venta a propietarios particulares. Y es así como se procedió a la redacción del proyecto de parcelación que afectaba a las citadas tierras.

Aunque de dimensiones mucho más pequeñas que el proyecto que planteará, años más tarde, la Commonwealth, la propuesta de la Ciudad de Boston, sin embargo, contiene muchas semejanzas con él, adelantándose, incluso, a muchos de sus planteamientos. Estos se refieren, sobre todo, a la idea de establecer una calle principal en el centro de la composición, calle que se concibe como una “avenida-parque”. Esta calle, incluso, recibe, en el plano propuesto, el nombre de “park-street”. Con dicha “avenida-parque” se posibilitaba la real extensión del Common a través de la nueva zona urbanizada. Las dimensiones de esta “park-street” son mayores que el resto de las calles, estableciéndose, en su parte central, cuatro filas de árboles que la dotan de todo el significado requerido para hacer posible la extensión citada. Una “avenida-parque”, en efecto, que se concibe como extensión continuada de otro parque, el Common central.

De mismo modo que la Commonwealth insistirá, en su día, en la importancia que deberá tener la calle central del plan, diferenciándola, desde el punto de vista de su diseño y dimensiones, con respecto al resto, la Ciudad de Boston, también, mostrará especial preocupación por este tema⁵⁶². No cabe duda de que si se desea dar una salida económica importante a las tierras así lotificadas, hay que dotarlas de unas condiciones de diseño que incidan en su valoración social

a manera de “avenida-parque”, de 175 pies de ancho, casi 54 metros. Las calles que separan los “blocks” tienen 100 pies, algo más de 30 metros.

560 La otra compañía que reclamaba derechos de propiedad.

561 Ese acuerdo tuvo lugar el 26 de diciembre de 1826, entre la Ciudad de Boston, la Boston and Roxbury Mill Corporation y otros propietarios. Mediante este acuerdo se establecían las delimitaciones de propiedad entre los agentes citados. Por medio de este acuerdo “...neither the corporation or its assigns, should erect any building within the basin in front and west of the city’s land on Charlds St”. En City Document, nº 18, 1850, p. 50.

562 City Document, nº 18, 1850.

y económica. Y es así como se insiste en plantear unas calles que hagan posible esa valoración necesaria.

Si importantes son las semejanzas entre el futuro proyecto de la Commonwealth y el propuesto, en 1850, por la Ciudad de Boston, también lo son sus diferencias. La más clara de ellas reside en el diseño específico del “block”. El “block” propuesto por la Ciudad de Boston, además de poseer unas dimensiones mayores, lo que permite incluir una mayor cantidad de lotes, unos 60 en el “block” propuesto por la Ciudad de Boston, frente a los 40, aproximadamente, que tendrá el “block” que propondrá la Commonwealth, no dispone de los “passage-ways”, calles de servicio, que veremos en la propuesta de la Commonwealth. El “block”, con dicha ausencia, permite un mayor grado de rentabilidad económica, al facilitar mayor número de lotes y, a su vez, mayores dimensiones de los mismos. Las intenciones de la Ciudad de Boston, en 1850, serán las de ofrecer unos lotes edificables situados en una zona dotada de unas condiciones de prestigio social que aseguren una ventajosa operación económica de carácter inmobiliario, realizar una operación económica altamente rentable. El medio, por su parte, es ofrecer un producto dotado de valores sociales identificados con los gustos de una clase social adinerada.

Alternativas posibles en la medida en que proponen un escenario futuro de alta calidad urbanística

La propuesta de David Sears y la planteada por la Ciudad de Boston, presentadas, ambas, alrededor de 1850, constituyeron no sólo las primeras alternativas que recayeron sobre el territorio de Back Bay, sino, y quizás sea esto lo más importante, la demostración real de que era posible emprender la transformación del citado territorio. Dichas alternativas despertaron los ánimos de los propietarios interesados en Back Bay, deseosos de emprender, de una vez por todas, lo que se había intentado con estos dos primeros proyectos.

Más adelante insistiremos sobre este tema. Sólo deseamos resaltar, ahora, la idea de que, desde los primeros momentos, la ocupación del territorio de Back Bay aparece muy condicionada por el hecho de hacer del mismo un barrio con una alta valoración social y económica. Las tierras situadas al Oeste del Common gozaban de unas condiciones de localización excelentes para hacer posible la construcción de un barrio semejante. Todos y cada uno de los propietarios que se arrogaban derechos sobre dicho territorio, lo que en realidad deseaban era hacerse con los derechos sobre la zona localizada a continuación y junto al Common. Los esfuerzos de la Commonwealth por conseguir tal objetivo conocieron su éxito. El resto de los propietarios, sin embargo, no se resistían a perder dicha oportunidad. Y así fue como la Ciudad de Boston, adelantándose a los deseos de la Commonwealth, planteó un proyecto de lotificación en las tierras adyacentes al Common, en el lugar conocido hoy como Public Garden.

Las primeras iniciativas reales para transformar Back Bay en el marco de la mediación ejercida por una comisión estatal nombrada a tal efecto

De esta manera, comenzaron a plantearse toda una serie de demandas por parte de aquellos que se creían con derechos sobre las tierras de Back Bay. Cada propietario expresaba sus razones, al mismo tiempo que proponía la delimitación precisa de la propiedad sobre la que se arrogaba específicos derechos. Las contradicciones entre unos y otros, sin embargo, constituyeron el denominador común de dichas demandas. Y así fue como el Estado, la Commonwealth, no tuvo más remedio que intervenir, no sólo para aclarar tales derechos sino, fundamentalmente, para imponer los suyos propios.

Para el esclarecimiento de tales demandas se nombró una comisión, en 1850, con el objetivo de describir el territorio de Back Bay y delimitar la superficie reclamada por cada propietario interesado en el mismo. En esta descripción se contempló tanto el territorio, en sí, de Back Bay, como la faja de terreno, de 200 pies de ancho, unos 61 metros, al Norte de la Mill Dam⁵⁶³. Esta comisión entendió que el mantenimiento del territorio de Back Bay como lugar destinado a la producción industrial, tal y como se estaba utilizando hasta el momento, “water-power created by the Mill Dam”, estaba en conflicto con los intereses allí concentrados, tanto de carácter público como privado. La “receiving basin”, en este sentido, debería ser rellenada para reconvertirla en tierra sólida. *“Este water-power, se establecía en dicha comisión, ...debe ser desplazado a medida que la ‘receiving basin’ es rellenada... y las industrias deben ser removidas hacia el Oeste, y se utilizarán como molinos de marea siempre que se continúe la cuenca completa”*⁵⁶⁴.

Una vez realizados toda una serie de estudios al respecto, la citada comisión llegó a las siguientes conclusiones. En primer lugar, que el Estado de Massachusetts debe autorizar, a las partes interesadas en Back Bay, a cambiar el uso de la “receiving basin... from Mill purposes to Land purposes”, así como llevar a cabo el relleno y drenaje correspondiente; que la franja de terreno, de 200 pies de ancho, al Norte de la Mill Dam, tendría que ser rellenada; que se llevase a cabo, *“...el trazado de un sistema de calles que abarque el citado territorio”*, trazado que contendría no sólo calles públicas sino, a su vez, “squares” y “estanques”, los cuales deberían *“...ser lo suficientemente amplios como para que asegurasen una libre circulación del aire a través de la zona”*; y que la “receiving basin” tendría que ser rellenada, trazándose lotes para edificar, *“...as to secure upon the premises a healthy and thrifty population and business”*⁵⁶⁵.

Se trataba de un auténtico plan que tenía como objetivo prioritario cambiar, hasta hacerlas desaparecer, las condiciones funcionales que identificaban, hasta

563 Recordemos que esta “presa” fue la primera intervención en este territorio, construida en 1823 a petición de la Boston and Roxbury Mill Corporation.

564 Senate Document, nº45, 1852.

565 *“...en cuanto a asegurar en las instalaciones una población y negocios saludables y ahorrativos”*. Algunas de estas recomendaciones están especificadas en el Senate Document, nº45, 1852.

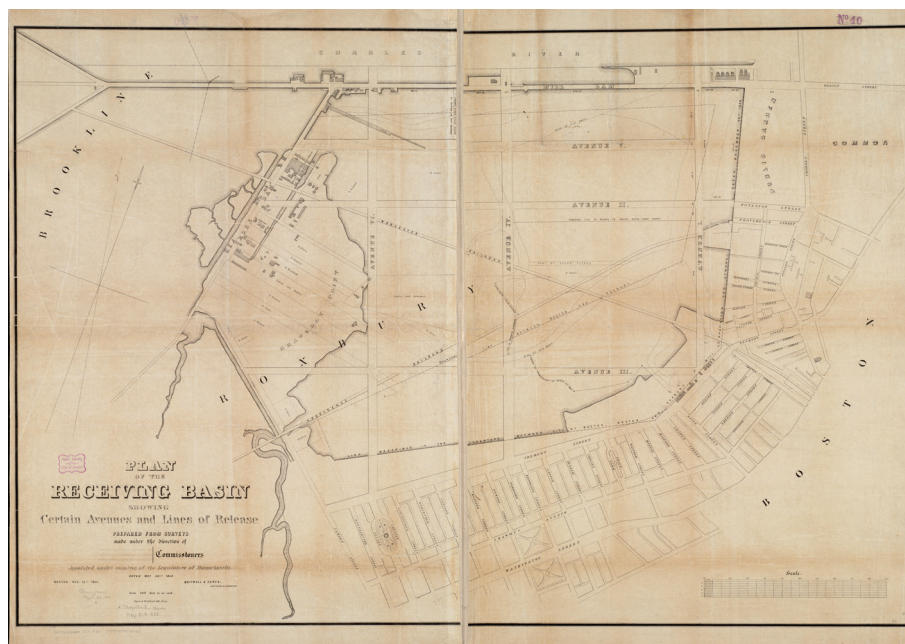


Figura 7.6. “Plan of the receiving basin showing certain avenues and lines of release” (1852). Fuente: Norman B. Leventhal Map & Education Center at the Boston Public Library.

entonces, al territorio de Back Bay como ámbito predominantemente industrial, para dedicarlo a zona residencial de alto *standing*. La obsesión por desacreditar este lugar, desde las condiciones medioambientales “negativas” que presentaba, se dejó ver en el informe recogido por la comisión, y que aparece en el “City Document” nº 14, de 1850, donde se describe el territorio de Bak Bay en estos términos: “...nada menos que una gran cloaca, en la que diariamente se deposita toda la inmundicia de una población numerosa y en constante aumento. Y es un pozo negro de la peor clase, ideado, por así decirlo, con el propósito de contaminar y no de aliviar. Expuesto continuamente a la acción del sol y de la intemperie, y que el viento del oeste envía sus pestilentes exhalaciones por toda la ciudad”. El problema de Back Bay, por lo tanto, es que se daba un conflicto entre el “water power” y el más importante “land interest”. Todas las partes implicadas estaban interesadas en cambiar el uso del citado territorio como único camino para armonizar sus demandas.

Todos ganaban. Las dos corporaciones implicadas, en origen, con intereses industriales, la Boston and Roxbury Mill Corporation y la Boston Water Power Company, obtenían grandes beneficios con el cambio propuesto que les afectaba, ya que con ello se revalorizaban sus posesiones. Lo mismo le sucedía a la Ciudad de Roxbury y al resto de los propietarios. Es en función de estas ganancias como se hizo posible esa armonía para conciliar intereses comunes. Apostillaba la comisión, al respecto, que “...la legislatura, al autorizar la construcción de presas de molinos para crear la energía hidráulica existente, impuso gravámenes

onerosos a la propiedad privada, e hizo un sacrificio irreparable del interés público en el puerto de Boston, y obtuvo solo el beneficio público de las presas y las carreteras con el peaje. Y como las corporaciones autorizadas para construir las presas y utilizar la energía hidráulica han realizado grandes desembolsos, de los cuales se han obtenido muy pocos ingresos, o se pueden superar, debido al fracaso sustancial del proyecto del molino, por el cual sus estatutos fueron principalmente concedidos...". Con lo cual, está argumentando que ya es hora de que dichas compañías recuperen beneficios perdidos incorporándolas a los proyectos inmobiliarios que se están poniendo en marcha.

La Boston Water Power Company, como el más importante competidor de la Commonwealth en su lucha por hacerse con las mejores tierras de Back Bay, reclamaba, al decir de la comisión, *"...todos los derechos, títulos, herencias, privilegios, servidumbres y franquicias otorgadas y autorizadas, en y por su estatuto, sobre Back Bay... el derecho a mantener, para siempre, las presas y todos los demás edificios y estructuras propiedad de la empresa, erigidos en las instalaciones conocidas como Back Bay. Y el derecho a colocar cualquier otra estructura para cualquier propósito relacionado con el uso de la energía del agua, o de otro modo, de acuerdo con las disposiciones de su estatuto"*.

Los objetivos de esta comisión, "The Commissioners appointed under the resolves concerning Boston Harbor and Back Bay", no eran otros, por tanto, que aclarar situaciones confusas con respecto a las delimitaciones de las propiedades allí existentes; no planteó, en un principio, ningún plan, o diseño específico, para Back Bay, limitándose a recomendar una "ordenación" análoga a la presentada, tiempo atrás, por David Sears, y cuyo documento de "ordenación" lo incluyen como anexo al informe elaborado. Puede apreciarse, en este sentido, el valor que se le estaba concediendo a la opinión expresada, mediante "planes" específicos, por parte de algunos propietarios que demandaban derechos sobre dicho territorio. Recomiendan, asimismo, que se analice el informe del "Joint Committee on Public Lands"⁵⁶⁶, en relación con el proyecto de parcelación del Public Garden. Incluyen en dicho informe, por otro lado, el "City Document" nº 14, de 1850, en el que se hace mención especial a las condiciones de insalubridad y a la necesidad de drenaje que requería el territorio de Back Bay. También incluyen, el "City Document of the City of Roxbury", nº 9, de 1847, donde se menciona la parte de Back Bay que estaba incluida en este municipio, ya que, por esa circunstancia, podría demandar derechos sobre el mismo.

Lo más interesante del informe de esta comisión es que plantea, como una de sus conclusiones básicas, la necesidad de llevar a cabo trabajos tendentes a dotar al territorio de Back Bay de una serie de calles y avenidas. Resolver los problemas de Back Bay, por lo que se refiere a las demandas que llevan a cabo sus propietarios, objetivo por el que se creó la comisión citada, significaba, en una palabra, cambiar el uso del territorio citado, dedicándolo al futuro asiento de una zona residencial anexa al primitivo núcleo urbano de Boston.

⁵⁶⁶ Se trataba de un comité de la Ciudad de Boston encargado del cuidado y gestión de las propiedades públicas pertenecientes a la Ciudad de Boston, aquellas que serían utilizadas para mejoras, incluso, para su venta. Ejerció como tal desde 1855 a 1864.

Tras los estudios planteados por esta comisión, se aclararon, al menos, dos aspectos fundamentales. En primer lugar, quiénes eran los propietarios interesados en el territorio de Back Bay, quiénes eran, en una palabra, los agentes que se disputarían dicho territorio. Agentes que disponían, porque así lo exigieron, de determinadas superficies de tierra en Back Bay, aunque dichos derechos, al final, se verificarán en función del poder ejercido por dichos propietarios en relación con el que impondrá la Commonwealth. Y, en segundo lugar, que el territorio de Back Bay se re-convertiría, sin ninguna duda, en “suelo urbano”, con el objetivo de mercantilizarlo en su calidad de bien social inmobiliario.

Los grandes propietarios que se reparten el territorio quedaron, de esta forma, perfectamente definidos, así como sus demandas específicas, sus derechos de propiedad. Lo que no quedó definido, en este primer informe, fue la dimensión y localización definitiva de su propiedad. A ello se llegará, como veremos más adelante, a través de concretos acuerdos entre las partes en conflicto. La comisión expresa su convencimiento de que todas las partes ganaban con el cambio que se proponía. Hacen especial referencia a los intereses de la Boston and Roxbury Mill Corporation, y a los de la Boston Water Power Company, diciendo que el suelo de ambas instituciones se revalorizará con el cambio propuesto, dejando claro que será en función de estos futuros beneficios que se preveían como iba a ser posible esa armonía como resultado de conciliar intereses comunes⁵⁶⁷.

El acuerdo entre propietarios como determinante del proceso de planificación de un territorio. La supeditación de la acción pública a la privada

En todo este proceso, llaman la atención algunos aspectos que los consideramos como otras tantas diferencias que distancian maneras de proceder a la formación de la ciudad moderna en Estados Unidos, tomando a Boston como referencia, con respecto a cómo se llevó a cabo en Europa. Queremos destacar, al menos, dos de dichos aspectos: el que se refiere al papel que, en dicha formación, ejerce la propiedad del suelo, los poseedores de la tierra, así como el sentido que adquiere la “planificación urbana” o, si se prefiere, el “proyecto de ciudad”, desde el punto de vista de su implementación y gestión administrativa.

Decir que en el territorio americano priman los intereses de la propiedad del suelo puede parecer una obviedad, pero insistir en ello debería significar ahondar en dicha perspectiva de método para aclararla con todo rigor, para obtener de ello hipótesis que delimiten el verdadero sentido que comenzó a adquirir, por aquellos años, segunda mitad del XIX, la producción del ente ciudad.

El protagonismo de los propietarios del suelo, en el proceso de producción del “espacio urbano” es algo que ha marchado en paralelo entre Europa y América, ejerciendo como un denominador común, pero mientras en Europa los propietarios han estado sometidos, siempre, aunque en teoría, a decisiones emanadas de las Administraciones Públicas, siendo determinantes estas últimas

567 Así figura en el Senate Document, nº45, 1852.

en los procesos a seguir, en América todo ha dependido de la voluntad de quienes poseían la tierra. Y cuando decimos que todo ha dependido de ellos, queremos indicar que ningún proceso encaminado a “producir ciudad” se ha llevado a cabo sin su voluntad, desde la idea original que lo encauzaba, la propuesta-programa para llevarlo a cabo, hasta su comercialización final. Crear ciudad, en este sentido, se presentaba como una empresa más, hasta el punto de pensar que no habría habido ciudad si su puesta en marcha no se hubiese presentado bajo el denominador de un negocio.

Al menos, esto es lo que nos ha enseñado el caso de Boston, el proceso seguido para proceder a su formación como ciudad moderna, como ciudad del capital. En Boston, en efecto, todo partió de la voluntad de los propietarios del suelo, quienes percibieron el territorio de Back Bay como una oportunidad para “poner en valor” las tierras que demandaban como propias, no planteándose, en ningún momento, interpretar dicha “puesta en valor” como un bien para la ciudad de Boston que aportaría beneficios en su condición de “entidad espacial pública para lo público”. Como mucho, podrían concebir el nuevo espacio, aquel que estaba en ciernes de ser producido, como un “espacio de clase”, como un espacio desde el que representarse, la burguesía bostoniana, como clase social. Pero una actitud semejante no implicaba, no podía dar como resultado, una distribución equitativa de lo que se pensaba que Back Bay podría aportar a la ciudad en su conjunto, ya que dicho barrio se piensa como un lugar exclusivo, como exclusivas eran las acciones emprendidas por exclusivos propietarios, no por iniciativa del Estado.

El Estado ni proponía, ni ejercía de gestor administrativo, en hipotéticos proyectos con el objetivo de impulsar intervenciones urbanísticas concretas. Muy al contrario, tan sólo hacía acto de presencia cuando así lo requieren los propietarios interesados para dar curso legal a sus pretensiones, o cuando ese Estado, en nuestro caso, la Commonwealth of Massachusetts, vislumbraba intereses propios, bien entendido que dicha presencia no se entendía como administración pública que velaba por intereses generales, sino por considerarse un propietario más en lid.

En el caso de Europa, y por los mismos años, segunda mitad del XIX, las cosas fueron muy distintas. La iniciativa en los procesos de urbanización-producción de suelo estaba sujeta a las decisiones adoptadas por las Administraciones Públicas, ya se tratase de procedimientos tendentes a la “extensión” de la ciudad, caso de los “ensanches” en las ciudades mediterráneas⁵⁶⁸, o de la reestructuración-renovación de las mismas, caso del “modelo” que representa París⁵⁶⁹. En ambos “modelos”, los más habituales por entonces, es el Estado, a través de sus diferentes ramas administrativas, quien impone sus criterios a los propietarios del suelo, ya que se entiende que en todo proceso de “planificación”, del signo y escala que sea, priman intereses públicos sobre los privados, acción que sólo puede garantizar el Estado.

568 Ver capítulo “Urbanística Comparada en los Albores de la Modernidad”.

569 Ver capítulo dedicado a París.

Es así, y entramos en el segundo aspecto que queremos resaltar, como los procesos de “planificación” en Europa se gestionaban mediante iniciativas estatales que, en muchos casos, establecían sus criterios de los resultados derivados de concursos convocados, a tal efecto, entre “profesionales” en la materia. Recordemos, en este sentido, cómo los “ensanches” citados eran objeto de tales concursos a los que recurría la Administración Central antes de proceder a su implementación concreta. La ordenación de Ring de Viena⁵⁷⁰, por su parte, se puso en marcha previa la convocatoria de un concurso internacional.

La cuestión fundamental, sin embargo, no es que estas iniciativas de “planificación urbana” se apoyen, o no, en un concurso previo de proyectos, sino que es el Estado quien los propone, al entenderse que se trata de “acciones públicas” cuyo único garante es dicha institución. Las determinaciones urbanísticas establecidas en el “proyecto” que la administración ha considerado, vía concurso, como el más adecuado, se convierte en ley, lo que implica el cumplimiento de las mismas por parte de los propietarios del suelo. De esta forma, se abren nuevas posibilidades para que estos propietarios participen en un proceso de urbanización de grandes dimensiones. Se les concede, en una palabra, un derecho a construir, del que no disponían antes del “plan”, a cambio de someterse a las normas emanadas del mismo.

Pero, como decimos, no es el concurso público el denominador común que identifica a estas prácticas. Si hay algún “modelo” de actuación que, en general, establezca esas formas de proceder, ese es el que representa la ciudad de París, donde la acción directa del Estado, el establecimiento, por parte de dicha institución, de cuáles son las “necesidades” sociales a las que tienen que hacerse frente vía “planeamiento”, el sometimiento de la propiedad del suelo a lo establecido en dichos “planes”, el derecho del Estado a disponer de las propiedades que necesite para llevar a buen término sus iniciativas, los derechos de los propietarios a ser indemnizados por motivos de expropiación, etc. constituyen otros tantos procedimientos, en el proceso de construcción de la ciudad moderna, que marcan la identidad europea frente a la americana.

Podemos argumentar, por tanto, que en todos estos procesos que han impulsado el proceso de construcción de la ciudad moderna, de la ciudad del capital, tanto en Europa como en América, ha sido el papel ejercido por la propiedad del suelo quien ha marcado las diferencias. Llevando la iniciativa e imponiendo sus criterios, al margen de la posible acción pública de la que se desentendía la administración del Estado, caso de América, o estableciéndose normas emanadas del poder del Estado, las cuales, al mismo tiempo que obligaban a todos los propietarios que deseaban construir, no dejaban de beneficiarlos por el hecho de contar con un panorama, el que le ofrecía el “plan”, que le abría toda una serie de posibilidades productivo-inmobiliarias de las que antes no disponían. Es la diferencia entre un proceso de “planificación” conducido, auspiciado, por la “propiedad del suelo”, de aquel otro que la conduce y controla.

570 Ver “*Manoscritto della Sua Imperiale Reale Apostolica Maestà del 20 dicembre 1857. Franz Joseph*”. Citado por Angelo Villa en: C. Aymonino, G. Fabbri y A. Villa, *Le Città capital del XIX secolo. Parigi e Vienna*, Roma, 1975.

Del acuerdo concertado entre propietarios a la propuesta de los primeros trazados como “formas espaciales” que anticipaban operaciones inmobiliarias futuras

Dicha comisión, como conclusión a sus trabajos, recomendaba que se nombrase otra comisión con el objetivo de dar forma a un plan con capacidad para proponer diseños específicos a los que atenerse para llevar a cabo la ocupación espacial del territorio de Back Bay. Y es así como, en 1852, se nombra la llamada “Commission on Boston Harbor and Back Bay”⁵⁷¹. Analizando sus informes anuales, podemos seguir, con toda claridad, cuáles fueron los sucesivos proyectos que se plantearon para Back Bay, hasta el que se adoptó y fue gestionado por la Commonwealth of Massachusetts, el que proporcionó, en suma, la “forma” definitiva a lo que hoy día se conoce como barrio de Back Bay.

De lo que deseamos dejar constancia es cómo en estos primeros proyectos, aplicados al territorio de Back Bay, se observaba una característica común a todos ellos, aquella que expresaba la intención de ocupar la totalidad del territorio de Back Bay de manera uniforme, sin establecer, en principio, diferencias, de tipo cualitativo-intensivo, entre unas y otras. Se quería mostrar, como punto partida, unos primeros esbozos morfológicos que afectasen por igual a todos los propietarios que habían adoptado, previamente, un acuerdo común. Es en este sentido como pueden interpretarse estos primeros “planes”, es decir, como documentos marco para comenzar a discutir. Una vez planteados de esta manera, se proponía a los diferentes propietarios que acordasen, entre ellos, la posibilidad de materializar, de hacer realidad, dicha globalidad. Pasemos, por tanto, a analizar dichas propuestas.

Un primer trazado extendido a todo el territorio de Back Bay

Para que nos hagamos una idea, el conjunto de la “basin”, la zona a rellenar, contaba con una superficie de 412 acres, casi 167 hectáreas, de los que 200, casi 81 hectáreas, pertenecían, por acuerdo, a la Commonwealth. El Estado de Massachusetts, por tanto, era el propietario más importante. El otro gran propietario era la Boston Water Power Company, quien disponía del resto de la superficie, ya que tanto David Sears como la Ciudad de Roxbury, que también reclamaban tierras en Back Bay, fueron eliminados como potenciales competidores. La Comisión propone rellenar la citado “basin” que, recordemos, estaba delimitada por la primera construcción que se llevó a cabo en este lugar, es decir, por la Mill Dam. Y es sobre esta superficie donde se propone un “plan”, siguiendo el trazado de una primera trama formada por una serie de avenidas que se cruzaban entre sí: “...la tierra así concebida será trazada en concordancia con el Plan de la Comisión”⁵⁷².

571 Senate Document, nº 62, 1855. “Report of the Commissioners on Boston Harbor and the Back Bay”, “First Report” (1853), “Second Report” (1854) y “Third Report” (1855).

572 “First Report of the Commissioners on Boston Harbor and the Back Bay”, Senate Document, nº 62, 1853.

Según dicho Plan, no se requería más que una tercera parte del suelo para usos públicos, *“...incluyendo, como formando parte de ellos, un tercer puerto de veinte pies que se agregará al ancho de la carretera en dicha presa... y se mantendrá hacia el oeste de todas las viviendas que se construirán en el terreno que se hará a ambos lados de la presa principal al este de la presa transversal durante la vigencia de dicha franquicia de peaje”*⁵⁷³.

En este primer informe ya se mencionan las futuras avenidas que conformarán el primer trazado propuesto, cuando se establece que *“...se deberán construir, por parte de tal Corporación”*⁵⁷⁴, *la Avenida... que se extiende desde un punto a otro*. También se aclaró algo fundamental para mantener los derechos que la Commonwealth exigía, es decir, que la Ciudad de Boston renunciase a construir a continuación, y más allá, de los límites del Public Garden. La Commonwealth, en este sentido, desplaza, o restringe, los derechos de la Boston and Roxbury Mill Corporation y los de la Ciudad de Boston para actuar libremente sobre los mejores suelos de Back Bay. Hecho que puso de relieve la comisión, cuando establece que *“...la Commonwealth ofrecerá a la ciudad de Boston un traspaso del título que la Commonwealth tiene ahora, o que, en virtud de la cesión antes mencionada, pueda tener, a todos los terrenos que se encuentran entre el Jardín Público y la Avenida Uno, con la condición de que la Ciudad acordará extender el Jardín Público a dicha Avenida Uno, y mantener el mismo, así extendido, para siempre abierto y libre de todo edificio excepto invernaderos y estructuras de jardín...”*⁵⁷⁵.

En el segundo informe redactado por esta comisión⁵⁷⁶ se vuelve a insistir en la *“...recomendación para trazar un Plan”*. Se dice, incluso, que, en función de todos los acuerdos llevados a cabo entre las partes interesadas, la comisión ha elaborado un *“plan de calles aplicable a cierta porción del territorio... sistema de calles que es deseable que conecte con las existentes en Boston”*. El plan para el territorio de Back Bay, en efecto, comienza a ser una realidad. Se trataba de un “plan morfológico”, a manera de un “trazado infraestructural”, con capacidad para impulsar la reconversión de la antigua “basin” en un espacio residencial de clase, única alternativa posible para aunar los intereses inmobiliarios de los propietarios que se repartieron dicho ámbito espacial.

La comisión, en este segundo informe, es muy contundente cuando declara que han elaborado un plan que *“...ha sido, como creemos, nuestra mejor fortuna, idear un plan justo, equitativo e inteligible para armonizar todos los intereses, y para unir a todas las partes, individuales y corporativas, privadas y públicas en la empresa común recomendada por las Resoluciones”*⁵⁷⁷. No se podía haber elaborado un plan en otras condiciones, ya que se estaban poniendo en juego los intereses de los propietarios concentrados en un territorio del que se esperaba,

573 *“First Report...”*, cit.

574 Se refieren a la Boston and Roxbury Mill Corporation, propietaria de la Mill Dam.

575 *“First Report...”*, cit.

576 Presentado al gobernador Boutwell en 1852. Senate Document, nº 45.

577 *“Second Report”*, Senate Document, nº45, 1852. También, *“Second Report of the Commissioners on Boston Harbord and the Back Bay”*, marzo de 1854. En Senate Document, nº 62, 1855.

ante todo, una alta rentabilidad. La comisión lo deja muy claro, apostando por el verdadero significado que, por entonces, se le hacía asumir a un Plan, es decir, “... *armonizar todos los intereses... unir a todas las partes, individuales y corporativas, privadas y públicas en la empresa común recomendada por las Resoluciones*”. Parece como si en una empresa de estas características, “pública por excelencia”, diríamos, no aparezcan argumentos claros que antepongan la acción pública, no tanto la armonización de intereses, como línea a seguir de forma inequívoca. Incluso cuando, en algún momento, se han insinuado, sin mencionarlas, posibles “expropiaciones”, o “cesiones” de terrenos, a las que tuviesen que hacer frente los propietarios afectados, no parece que se justifiquen por razones de “utilidad pública”, invocándose, muy ambiguamente, que “...*los propietarios y reclamantes de tierras... excepto la Commonwealth, no serán privados, por razones derivadas del plan, de una fracción de su territorio más allá de esa cantidad que siempre debe tomarse por un sistema de calles adecuado*”⁵⁷⁸.

Eso sí, lo que no falta en este segundo informe es el sentimiento de orgullo que expresa la comisión encargada de aunar intereses para hacer posible el plan que se desea, dejando constancia, para ello, de las verdaderas intenciones del mismo, que no son otras que ennoblecer un lugar en la medida en que se ha pensado como un “ámbito exclusivo de clase”. Así lo argumentaban cuando declaraban que “...*Boston, no quizá el Boston de hoy, ni posiblemente el del próximo mes, o el del próximo año, muy pronto disfrutará de lo que nunca aún ha conocido, un importante y regular sistemas de calles, calles de una anchura y extensión dotadas de nobleza, calles que se extienden por millas, sin ángulos ni curvas, ofreciendo un amplio acomodo para su creciente población, y para la localización de los negocios de la Metrópoli de Nueva Inglaterra*”⁵⁷⁹.

En un tercer informe, emitido por la comisión en curso, se van aclarando, cada vez más, cuáles son los verdaderos intereses de la Commonwealth, por lo que refiere a sus intenciones, mostradas desde un primer momento, por hacerse con las mejores “tierras” de Back Bay. No se trata, como puede observarse, de proporcionar a la ciudad, en el marco de un hipotético “plan” concreto, las mejores condiciones para hacer de ella un “entidad pública para lo público”, sino utilizarla para beneficio de quien, o quienes, han logrado apropiarse de parte de sus ámbitos que mejor realizan sus intereses inmobiliarios. De ahí que, lo más habitual en estas operaciones, lo que realmente constituye la esencia de la “planificación urbana”, es la capacidad para acordar, para proceder a convenios entre partes interesadas en hacer valer sus propiedades, no la ciudad como “bien colectivo”. No otra cosa se deduce del tercer informe cuando se argumenta, a propósito de concretos acuerdos entre las tres instituciones en lid⁵⁸⁰, “...*por este contrato, como se percibirá, la Commonwealth libera a dicha Corporación todo el interés de la Commonwealth en una franja de tierra y llanos, de doscientos pies de ancho, que se extiende a lo largo del lado norte de la Mill Dam... y la*

578 “*Second Report...*”, cit.

579 “*Second Report...*”, cit.

580 Commonwealth, Boston and Roxbury Mill Corporation y Boston Water Power Company.

*Corporación, reservándose sus derechos de paso y franquicia de peaje, transfiera a la Commonwealth la tierra debajo de Mill Dam, y todos los derechos de flujo no transferidos hasta ahora a Boston Water Power Company*⁵⁸¹.

El más importante de estos acuerdos fue, quizá, el que implicó la renuncia, por parte de la Boston Water Power Company, el más importante competidor de la Commonwealth, de la propiedad que demandaba sobre aquellas tierras que más convenían a esta. Había que desplazar los intereses inmobiliarios de aquella lejos de los dominios que reclamaba la Commonwealth. Y así fue como se expresaba en el acuerdo entre ambas instituciones: *“...la Boston Water Power Company... libera y renuncia para siempre a las reclamaciones de la dicha Commonwealth... todos los derechos, títulos, intereses y bienes de la Compañía lateral en y sobre todas sus tierras, canales en dicha cuenca vacía que se encuentra debajo de la línea ribereña, y al Sur de la Presa, excepto aquellas tierras que son, por Artículo Primero de este contrato, entregadas por dicha Commonwealth a dicha Compañía”*. Estas tierras se situaban al Sur de las que ya pertenecían a la Commonwealth, no impidiendo la operación inmobiliaria por esta última emprendida⁵⁸².

Y para que no cupiese ninguna duda, la comisión deja claro que con estos acuerdos se realizan los intereses de los propietarios implicados en Back Bay, objetivo prioritario del “plan”, ya que, *“...el gran diseño que se establece en el contrato fue extinguir estos derechos de flujo en términos justos y razonables, y procurar, a todas las partes interesadas, la oportunidad de convertir sus tierras, y de usarlas, una vez recuperadas, para la construcción y otros propósitos rentables”*.

Por último, la comisión emite un comunicado en el que establece cuáles han sido los objetivos de su trabajo, ya cumplidos, y que el plan elaborado por ellos lo entregan como trabajo final, plan que que resumen en estos términos: *“Los Comisionados en el Puerto de Boston y Back Bay, nombrados siguiendo las resoluciones de 1852, están autorizados, por la presente, para idear y adoptar un plan de acuerdo con dichas resoluciones, destinado a rellenar y mejorar las tierras y llanos por debajo de la marca de la marea alta, en Back Bay, y para asegurar un drenaje perfecto y calles espaciosas, plazas y otras mejoras públicas, para extender y aplicar dicho plan, y diseñar dichas calles, plazas, alcantarillas y otras mejoras públicas, en gran parte de las tierras altas alrededor de Back Bay, tanto como sea necesario para conectar dichas calles y alcantarillas con alcantarillas y calles ya en uso...”*⁵⁸³.

El cometido de esta segunda comisión, nombrada en 1852, por tanto, fue acordar con todos los propietarios interesados en Back Bay la necesidad de

581 *“Third Report of the Commissioners on Boston Harbord and Back Bay”*. Senate Document, nº62, 1855.

582 *“Third Report...”*, cit. La comisión transmitió a la Boston Water Power Company el trazado al que serían sometidas sus posesiones, siempre al Sur y fuera de los límites de las que pertenecían a la Commonwealth. Lo que queda reflejado en el documento cartográfico *“Plan of House Lots and other lands offered for sale by the Boston Water Power Company. Boston, april 1855”*.

583 *“Third Report...”*, cit.

proyectar un plan único que consistiría, fundamentalmente, en el trazado de seis avenidas que estructuraban, como primer paso a su futura lotificación, la totalidad del territorio. Tres de ellas se trazaban paralelas a la primitiva Mill Dam, y las otras tres perpendiculares a la misma. Estas últimas partían de la Mill Dam hasta encontrarse con Tremont Street⁵⁸⁴.

Este “trazado de calles”, así se calificaba el plan propuesto por la comisión, respondía a los acuerdos establecidos entre propietarios, lo que, en cierta manera, significaba que cada uno de ellos exigió demandas específicas para que determinadas avenidas estructurasen porciones concretas del territorio que poseían. Así es como podemos entender la arbitrariedad de su trazado, tanto por lo que se refiere a los espacios que delimitan como a su relación con la trama urbana existente.

La citada comisión califica el plan, como ya hemos comentado, en términos de *“equitativo e inteligible... que armoniza intereses...”*. El espacio que necesitaban dichas avenidas, por otra parte, tenía que ser cedido por cada uno de los propietarios⁵⁸⁵ a costa de las posesiones que se les habían asignado. Se estableció, asimismo, una relación entre dicho “trazado” y el uso que se le iba a asignar⁵⁸⁶.

Este documento, se puede decir, fue el primer plan encaminado a estructurar, de forma global, el territorio de Back Bay. Dicho plan se concibió, prácticamente, como un “proyecto de infraestructuras”, planteándose el “sistema de calles principales” independientemente de la forma que deberían adoptar los lotes edificables. Mas aún, será este primer tratamiento infraestructural el que determine la lotificación posterior. En ningún momento se piensa en el “tipo edificatorio”, en cuanto elemento que condicione la ocupación de un territorio. Los términos “bidimensionales” priman sobre cualquier otro planteamiento. Será a posteriori cuando comiencen a tenerse en cuenta estos otros aspectos. Se puede decir, por otro lado, que este primer plan no está planteado tanto para ser ejecutado como para servir de marco de referencia espacial que permitiese una discusión entre partes para acordar los compromisos a adquirir por cada uno de los propietarios empeñados en transformar Back Bay. Es un plan, por tanto, para establecer acuerdos, para definir, tras las discusiones pertinentes, futuras actuaciones⁵⁸⁷.

De un primer marco de referencia, a manera de un “sistema infraestructural”, a la “sistematización del block” para hacer posible la edificación

Un año más tarde, en efecto, la citada comisión da un paso adelante en el proceso de ocupación de Back Bay. Ahora se trata de yuxtaponer al “proyecto de

584 Lo que queda reflejado en el documento cartográfico *“Plan of the Receiving Basin showing certain avenues and lines of release prepared from surveys made under the direction of Commissioners. Appointed under resolves of the Legislature of Massachusetts. Dated, May 20, 1852”*.

585 *“Second Report...”*, cit.

586 *“Second Report...”*, cit.

587 Forma específica de llevar a cabo el planeamiento en Estados Unidos.

infraestructuras”, previamente elaborado, una “trama ortogonal”, definiendo y extendiendo el “block” correspondiente, la “manzana” diríamos nosotros, a todo el territorio de Back Bay⁵⁸⁸. Se mantiene la idea de que dicha ocupación debe hacerse en un sentido global, no atendiendo tanto a las demandas específicas de los propietarios interesados, sino a lo que se acuerde a la vista de un primer plan de conjunto. Esta extensión del “block” a todo el territorio objeto de proyecto, sin embargo, se encontró con un obstáculo nada desdeñable. Se trataba de la existencia, en dicho ámbito, de toda una serie de infraestructuras identificadas con el uso ferroviario. Presencia que va a condicionar dos aspectos.

Uno de ellos se va a derivar de la regularidad de la “trama” propuesta, al entrar en contradicción con la dirección oblicua de las vías ferroviarias existentes. Estas, al atravesar el territorio de Back Bay no siguiendo direcciones perpendiculares, ni paralelas, a la Mill Dam, referencia del “sistema infraestructural” propuesto en un primer momento, obstaculizaban sus propósitos. Yuxtaponer una “trama” semejante a un sistema ferroviario existente, que eludía el trazado ortogonal propuesto, obligaba a resolver sus intersecciones mediante puentes u otro tipo de soluciones. Pero este no era el único obstáculo que se oponía al proyecto ortogonal propuesto. Aparte de dichas infraestructuras ferroviarias, la ciudad de Boston tenía planteado, en la zona contigua a Tremont Street, franja triangular situada en la parte sur de Back Bay, un trazado que se concebía como continuación del existente en la zona llamada South End. La trama propuesta por la comisión rompe, superponiéndose, la propuesta por la Ciudad de Boston en dicho sector Sur de Back Bay. Es por ello por lo que la comisión propone a la Ciudad de Boston que dialogue con la Commonwealth para solucionar dicho problema de conexión⁵⁸⁹. El plan propuesto por la comisión, en efecto, al proyectar toda una serie de “blocks” adaptados a las avenidas planteadas con anterioridad, a la “trama ortogonal” que se extendía a todo el territorio de Back Bay, rompe dicha forma ortogonal que asumía el plan que la Ciudad de Boston preparaba en el suelo de su propiedad situado al sur del territorio de Back Bay.

Un segundo Plan, por tanto, implicaba definir una serie de “blocks” extendidos a lo largo y ancho del territorio, respondiendo al condicionante impuesto por las seis avenidas propuestas en el primer trazado.

Una contrapropuesta presentada por la Ciudad de Boston

Aún podemos hablar de una “tercera propuesta”, esta vez, planteada por la Ciudad de Boston, que, a su vez, se concibe como un plan extendido a todo el territorio de Back Bay. Dicha propuesta va a gestarse como consecuencia de toda una serie de acuerdos que intentan establecerse entre la Commonwealth y la

588 Propuesta que está especificada en el documento gráfico que lleva por título “*Plan accompanying the proposal made to the City of Boston by the Commissioners on Boston Harbor and the Back Bay Oct. 20, 1854 : and accompanying the 3d Annual report of said Board of Commissioners 16 Feby. 1855*”.

589 “*Third Report of the Commissioners on Boston Harbord and Back Bay*”. Senate Document, nº62, 1855, p. 85.

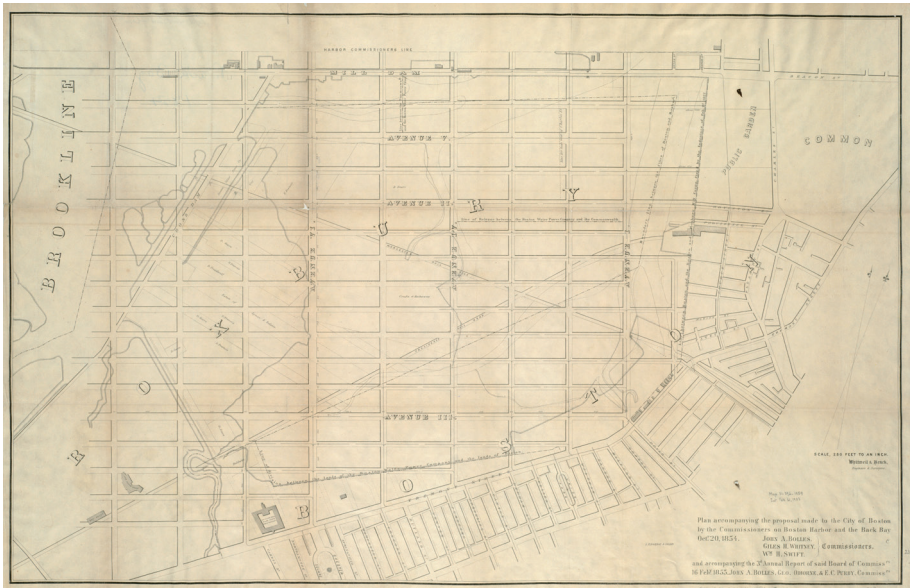


Figura 7.7. “Plan accompanying the proposal made to the City of Boston by the Commissioners on Boston Harbor and the Back Bay Oct. 20, 1854: and accompanying the 3d Annual report of said Board of Commissioners 16 Feby. 1855”. Fuente: Norman B. Leventhal Map & Education Center at the Boston Public Library.

Ciudad de Boston, a propósito de la extensión del Public Garden⁵⁹⁰. Recordemos que la Ciudad de Boston había planteado, en 1850, la lotificación de los terrenos que se identificaban, como hoy día, con lo que es el citado jardín. Esta iniciativa de la Ciudad de Boston, como argumentábamos con anterioridad, se interpretaba, en cierta manera, como una seria competencia frente a los intereses que la Commonwealth pretendía en dicha zona de Back Bay. La Commonwealth trataba de evitar, por todos los medios a su alcance, que el “Public Garden” pudiese ser objeto de un plan de lotificación, ya que ello impediría que las tierras que reclamada como suyas pudiesen estar en relación directa, y manteniendo su natural conexión, con un gran espacio de calidad como era el Commons, el cual, junto con el Public Garden, constituían las grandes “reservas verdes” con las que contaba la ciudad por entonces.

Esta posición de la Commonwealth aparece expresada en el “Seventh Annual Report” de los “Commissioners on Boston Harbor and Back Bay”. En dicho informe, en efecto, se deja ver el interés de la Commonwealth para que la lotificación planteada por la Ciudad de Boston no se produzca. Para ello, el Estado plantea la cesión de parte de su propiedad para ensanchar el citado jardín, a cambio, naturalmente, de que la Ciudad de Boston renuncie a su proyecto⁵⁹¹.

590 Recordemos que sobre la base física de este “jardín” se formuló el primer plan presentado por la Ciudad de Boston, alegando la propiedad sobre el mismo.

591 “Seventh Annual Report of the Commissioners on the Back Bay”. Commonwealth of Massachusetts. Public Document, nº 12, 1858.

En dicho informe se decía, en efecto, que “... *no podemos dejar de considerar, una o ambas de estas medidas, contemplando la conversión final de todo el Jardín Público para propósitos de construcción, lo que es perjudicial para el interés de la Commonwealth en Back Bay, así como para la ciudad de Boston. La Commonwealth ya ha ofrecido unos ciento veinte mil pies de superficie, de su propia tierra, para agrandar el Jardín Público y darle una mayor simetría de forma... los miembros de esta junta están dispuestos a creer que esta liberalidad, por parte de la Commonwealth, que se encontrará con otros capaces de seguir estas intenciones... Los Comisionados por parte del Estado se esforzarán por no dudar que el área actual y los propósitos actuales del Jardín Público permanecerán intactos, y que todas las partes interesadas cooperarán cordialmente para llevar adelante una pronta culminación de esta gran mejora pública...*”⁵⁹².

Una de las constantes que observamos en el proceso de ocupación de Back Bay es la relación entre dicha ocupación y la necesidad de regularizar, mediante su extensión, la primitiva forma del Public Garden. No cabe duda que se interpretaba la necesidad de contar con la presencia de dicho jardín, también, del Common, en cuanto elementos imprescindibles para valorar, económica y socialmente, las tierras situadas en sus inmediaciones. La extensión formal del Public Garden tenía sentido plantearla para regularizar la trama de avenidas propuesta en 1852. Se trataba, en efecto, de agregar al Public Garden una franja de terreno más allá del mismo, comprendida entre dicho jardín y la avenida nº1, convirtiéndose, esta última, en el nuevo límite de dicho parque. La Commonwealth cedía este suelo, en calidad de propietario del mismo, a condición de que la Ciudad de Boston renunciase a su propósito de lotificación. Dicha propuesta fue presentada por la Commonwealth a la Ciudad de Boston en 1853⁵⁹³.

La Ciudad de Boston, sin embargo, no renunciaba a su antigua idea de vender las tierras del Public Garden para su utilización como “suelo residencial”, una vez parcelado. Aún así, la Commonwealth no renunció a presentar sucesivas propuestas para convencer a la Ciudad de Boston de la ampliación del jardín, en la que estaba empeñada, a cambio de que renunciara a la “lotificación” comentada. Se trataba de una fuerte competición por hacerse con el espacio urbano contiguo al Common. La Commonwealth estaba dispuesta a no construir en parte de su suelo, mediante la cesión parcial del mismo a la Ciudad de Boston, suelo que aumentaría la primitiva superficie del antiguo jardín, con tal de que esta última renunciase a su propuesta. Se trata, por tanto, de “comprar una opción para construir” a cambio de ampliar el patrimonio municipal de suelo, “patrimonio” en suelo que aumentaría la superficie del Public Garden.

La Ciudad de Boston respondió a las propuestas de la Commonwealth con un “nuevo plan” que modificaba, en parte, el presentado por la Comisión estatal⁵⁹⁴. La modificación afectaba a la franja de terreno que se extendía más allá del

592 “*Seventh Annual Report...*”, cit.

593 “*Third Report*”, cit.

594 Propuesta que aparece grafiada en el plano titulado “*Plan of Improvements in the Back Bay. Proposed by the special Committee of the City Council of Boston. Dec. 1854*”.

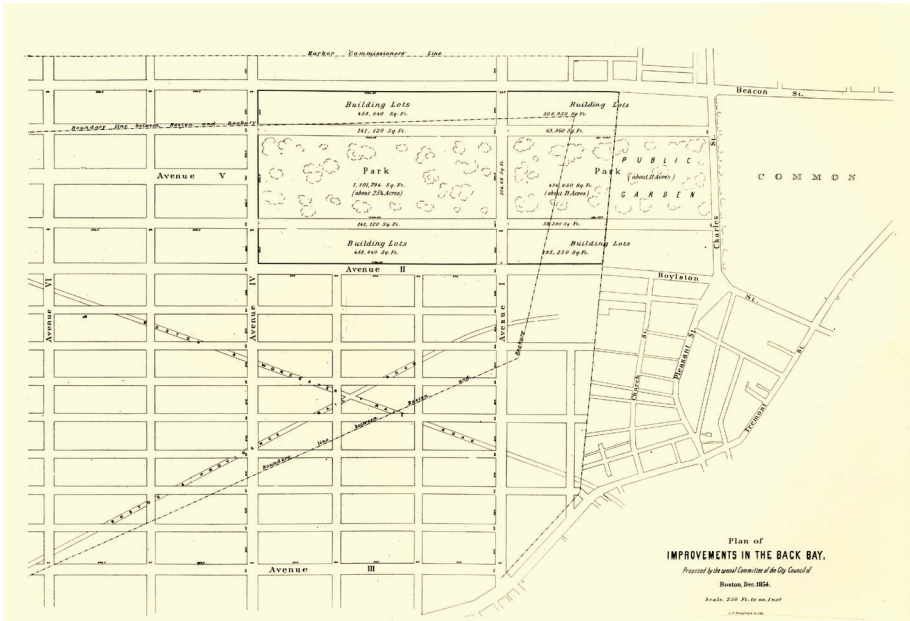


Figura 7.8. “Plan of Improvements in the Back Bay. Proposed by the special Committee of the City Council of Boston. Dec. 1854”, que muestra la contrapropuesta de la ciudad de Boston. Fuente: Boston Public Library.

Public Garden, la cual pertenecía a la Commonwealth, comprometiéndose esta a cederla para aumentar la superficie del citado “jardín” a cambio de que la Ciudad de Boston no desarrollase una promoción inmobiliaria en dicho lugar. Aumentaba, por tanto, la primitiva cesión a la que se comprometía la Commonwealth. Aún así, la Ciudad de Boston no renunciaba a la posibilidad de promocionar una importante cantidad de suelo para viviendas de “primera categoría”, viviendas que se localizarían a lo largo, y a ambos lados, de una “franja-parque” concebida como prolongación del Common⁵⁹⁵.

En este nuevo Plan presentado por la Ciudad de Boston, en efecto, el llamado “Plan of Improvements in the Back Bay, proposed by the special Committee of the City Council”, 1854, se observa una gran franja de terreno, de la anchura del Public Garden-Common, que se extendía más allá de estos “parques”, adoptándolos, por tanto, como puntos de partida para cualificar la nueva urbanización, y recreando dicha extensión, a su vez, a manera de otro gran parque, de casi quince hectáreas, limitado por unos desarrollos residenciales, viviendas de primera categoría, que ocupaban unas doce hectáreas entre los cuatro “blocks” propuestos.

Aunque esta propuesta, presentada por la Ciudad de Boston, estaba planteada de forma global, afectando a toda la extensión del territorio conocido como Back Bay, es la zona afectada por la extensión del Public Garden la que se concibe en estrecha relación con este, la que es tratada con una mayor definición formal. Podemos decir, sin embargo, que esta es la segunda propuesta global

⁵⁹⁵ City Document, nº 124, 1854.

aplicada a Back Bay que se ajustaba al primitivo plano de 1852, plano en el que se definían, recordemos, las seis avenidas principales, a manera de un “sistema infraestructural” de referencia al que deberían someterse futuras intervenciones en este territorio. La Ciudad de Boston, en su propuesta, mantiene dichas avenidas, modificando sólo parte de la trama que se integra como prolongación del citado jardín. El gobierno municipal, por último, no sólo acepta la cesión de tierras que le propone la Commonwealth, para aumentar la superficie del Public Garden, sino que la agranda considerablemente, no renunciando, por otro lado, a su primitiva idea de construir en las franjas de suelo contiguas al Common. La Ciudad de Boston, en efecto, pretende ser el propietario que más se beneficie de la proximidad del parque principal a sus pretendidas posesiones. Es así como plantea la extensión del Public Garden en estrecha vinculación con el derecho que se arroga para construir dos grandes hileras de “blocks” situados a ambos lados del parque que propone como extensión de aquel.

Estas son las propuestas globales que conocemos y que fueron elaboradas por la comisión estatal, nombrada en 1852, por un lado, y por la Ciudad de Boston, por otro, como respuesta a la resolución de aquella. Dicha comisión, al presentar el plan propuesto para ocupar el territorio de Back Bay considera que su trabajo está acabado. Han puesto de acuerdo a una serie de propietarios, han armonizado otras tantas demandas y han diseñado un plan basado en la definición de seis avenidas principales que encierran y condicionan una clásica trama ortogonal. Se trata de un plan impuesto a un territorio y que, a duras penas, procura una integración con la morfología existente de la ciudad de Boston. No es un plan que tenga en cuenta la presencia de dicha ciudad, y de todo aquel “sistema infraestructural” identificado con el original uso industrial que descansaba sobre el territorio de Back Bay, junto con el entramado ferroviario allí materializado. Ante toda esta complejidad espacial, parecía como si sólo interesase aprovechar la existencia del Common, y del Public Garden, para vincularlos a las propuesta que se iban generando, única manera de asegurar la calidad ambiental de la operación inmobiliaria en la que se estaba pensando, es decir, valorar las nuevas tierras objeto de colonización.

Los objetivos de la comisión, por tanto, ya estaban cumplidos. Y así lo expresaba, el comité que la presidía, en su comunicado final, al afirmar que habían diseñado un plan acorde con la resolución que dio paso a la creación de la citada comisión⁵⁹⁶. En dicho comunicado, resaltan, como ya lo hemos comentado, “...que han sido autorizados para adoptar un plan para rellenar y mejorar las tierras pertenecientes a Back Bay, asegurando un perfecto drenaje y espaciosas calles, plazas y otras mejoras públicas... para extender y aplicar tal plan, y trazar dichas calles, plazas, alcantarillado... para conectar dichas calles con el alcantarillado... las calles e infraestructuras definidas en el plan pueden ser construidas por los interesados, o bajo su dirección, y el coste del mismo pagado por las concesiones de tierras que los comisionados consideren razonables”⁵⁹⁷.

596 “Third Report”, cit.

597 “Third Report”, cit.

El proyecto definitivo presentado por la Commonwealth como fragmento segregado de un todo. Del plan global a las actuaciones por partes

Una vez elaborada esta propuesta general para Back Bay, comenzaron a definirse las características de lo que será el barrio actual, sobre todo, el sector que será objeto de apropiación por parte de la Commonwealth, el que se desarrollará tomando como eje la Avenida de la Commonwealth, en su condición de “avenida-parque”. Todo ello, y esto es lo más notable de este caso, a través de una serie de acuerdos, de nuevos acuerdos, que van a producirse entre la Commonwealth y el resto de los propietarios que demandaban derechos de propiedad en Back Bay.

El Plan elaborado por la Comisión citada, el referido a las nuevas “infraestructuras” y al “sistema del block” a ellas superpuesto, en efecto, no establecía las diferentes demarcaciones que se identificaban con la diversidad de propietarios que se arrogaban específicos derechos sobre este territorio. Podemos decir, en este sentido, que se trataba de una propuesta capaz de generar acuerdos que desembocasen en la delimitación de derechos de propiedad para comenzar a construir en dicho territorio. Ahora bien, si la propuesta elaborada por la comisión estatal tenía características globales, la construcción real del territorio de Back Bay, sin embargo, se llevará a cabo por partes, respondiendo, todo ello, al reparto que se haga del mismo en el marco del plan global pactado y diseñado a tal fin.

De dicha propuesta global, por tanto, vamos a pasar a toda una diversidad de proyectos parciales que van a ser elaborados, individualmente, por los propietarios interesados, es decir, por la Commonwealth of Massachusetts, por la Boston and Roxbury Mill Corporation, por la Boston Water Power Company y por la Ciudad de Boston. Y será en función de la fuerza que impongan cada uno de estos propietarios como resultará, al final, la materialización de dicho territorio.

El proceso de apropiación, por parte de la Commonwealth, del ámbito de Back Bay mejor valorado

De entre todos los propietarios que compiten por el territorio de Back Bay, será la Commonwealth la que resulte más beneficiada. Una vez trazada la trama general para todo el sector, la Commonwealth tratará de justificar la propiedad sobre aquellas tierras que más beneficios le proporcionen, que serán aquellas que ostenten la localización más ventajosa. Para ello, desarrollará dos estrategias.

En primer lugar, tratará de desplazar a todos los propietarios que le disputan la zona contigua al Public Garden. La Commonwealth, en efecto, busca las tierras que se sitúan a continuación del citado parque, única manera de asegurar una conexión que garantizase la extensión cualitativa de dicho Public Garden por las tierras que reivindica, y sobre las que planea construir edificios de primera clase. Pero, para ello, depende de los acuerdos a tomar con el resto de los propietarios.

En segundo lugar, tendrá que llevar a cabo un proceso legal encaminado a eliminar las restricciones que pesan sobre la zona situada al Oeste del citado jardín, único lugar por donde puede llevarse a cabo la extensión, con el objetivo de facilitar un proceso de construcción más allá del mismo. Medidas estas que contribuirán a valorar las posesiones que reclama la Commonwealth.

¿Quiénes se disputaban la zona situada al oeste del Public Garden, zona que era reclamada por la Commonwealth? Sobre dicha zona pesaban las demandas de la Boston and Roxbury Mill Corporation y de la Boston Water Power Company, sin olvidar las pretensiones de la Ciudad de Boston. La Commonwealth, por tanto, tendrá que establecer acuerdos, si quiere hacerse con dichas tierras, con las citadas “instituciones”, y con el objetivo de desplazar sus demandas hacia otras partes del territorio de Back Bay que no sean las situadas al Oeste del Public Garden.

Acuerdos a los que ya hemos hecho referencia. Ahora sólo pretendemos concretarlos para entender las pretensiones de la Commonwealth. El primer acuerdo que se llevó a cabo, recordemos, fue el que se estableció entre la Commonwealth y la Boston and Roxbury Mill Corporation, mediante el que dicha corporación renunciaba a sus “derechos” sobre ciertas zonas localizadas al Oeste del Public Garden, a cambio de lo cual la Commonwealth renunciaba, a su vez, a sus posibles derechos sobre la franja de terreno situada al norte de Beacon Street. Esta calle es la que corre en paralelo a la Mill Dam, primera ocupación histórica de Back Bay⁵⁹⁸, franja de terreno que limitaba el territorio de Back Bay al Norte de la “basin”. Realmente, la Commonwealth está renunciando a una pequeña franja sobre la que apenas se puede construir. Aún así, la comisión estatal, por su parte, elaboró un plan de lotificación para la franja citada, enviándolo a la Boston and Roxbury Mill Corporation en agosto de 1854. Un primer propietario, por tanto, queda desplazado de las tierras sobre las que estaba interesada la Commonwealth⁵⁹⁹.

Un segundo acuerdo entre ambas partes, citado en 1857⁶⁰⁰, supuso, para que no cupiese ninguna duda a propósito del camino libre a dejar a la Commonwealth, la eliminación del carácter edificatorio de dicha franja, proponiendo, en su lugar, un “square”, a manera de parque y de forma perpetua. Acuerdo que influirá, aún mas, en el valor que adquiera el suelo perteneciente a la Commonwealth. Mediante este acuerdo, en efecto, las posesiones de la Commonwealth quedarán delimitadas por un nuevo elemento urbano generador de prestigio. A partir de este momento, las tierras de la Commonwealth se constituirán en régimen de continuidad con elementos como el Public Garden y el llamado “waterfront”.

El otro propietario que reclamaba derechos sobre el territorio de Back Bay era la Boston Water Power Company. El objetivo de la Commonwealth, en esta ocasión, era desplazar las demandas de dicha compañía al Sur de la línea de

598 “Third Report”, cit.

599 “Report of the Commissioners on Boston Harbor and the Back Bay, 1853”. Senate Document, nº62, 1855.

600 Senate Document, nº 17, 1857.

Boylston Street, que es la calle que limita las posesiones de la Commonwealth en esa dirección. En función del acuerdo tomado, la Boston Water Power Company renuncia a todos sus derechos sobre el territorio que será, posteriormente, “trazado” por la Commonwealth⁶⁰¹. A cambio de ello, la Commonwealth renuncia a parte de la propiedad que reclamaba al Sur de sus posesiones.⁶⁰²

La comisión estatal, por su parte, al igual que lo hizo en el acuerdo establecido entre la Commonwealth y la Boston and Roxbury Mill Corporation, transmitió a la Boston Water Power Company el “plan de calles” y tipos de “blocks” que ha diseñado para las tierras que pasan a pertenecer a la Boston Water Power Company, tierras que se van a situar, decimos, al Sur de las de la Commonwealth, dejando a esta como única propietaria del ámbito mejor situado de Back Bay⁶⁰³.

De esta forma, la Commonwealth se ha quedado con las tierras situadas justo al Oeste del Public Garden, y en régimen de continuidad con el mismo, desplazando a otros lugares, los que ofrecen peores condiciones de partida de cara a su desarrollo urbanístico, a los propietarios que demandaban intereses en dicho territorio. Estos últimos han “consentido” desviar dichos intereses hacia otras zonas alejadas de la influencia de elementos urbanos tan valiosos como el Common y el Public Garden. Zonas que, por otra parte, nunca serán trazadas con la calidad de diseño que caracterizará a las tierras de la Commonwealth. No olvidemos que son, precisamente, estas últimas, las únicas que no estaban afectadas por la presencia de las infraestructuras ferroviarias. Estas infraestructuras atravesaban, por el contrario, las tierras pertenecientes, tras los acuerdos citados, a la Boston Water Power Company.

Ya sólo le faltaba a la Commonwealth establecer un tercer acuerdo, esta vez, con la Ciudad de Boston, para dilucidar acerca de la extensión del Public Garden, y que éste permaneciese, para siempre, como zona libre de edificación. La Ciudad de Boston, al final, logrará la extensión del Public Garden hasta los dominios de la Commonwealth, renunciando, por otra parte, a sus antiguas pretensiones de construir en el citado lugar.

Toda esta serie de acuerdos, tomados entre la Commonwealth of Massachusetts, la Boston Water Power Company y la Ciudad de Boston, alcanzarán su sanción legal en el documento denominado “Indenture of three parts”⁶⁰⁴, fechado en 1856. En dicho documento aparecen todos y cada uno de los acuerdos tomados a través de los doce artículos de que se compone. Básicamente, dicha “indenture” establece las delimitaciones de propiedad que pertenecen a cada una de las partes interesadas; las concesiones que se han establecido ente unas y otras; las obras de infraestructura que deben gestionarse y llevarse a cabo por cada una de ellas, como drenaje, construcción de calles, etc.; la franja de suelo que la Commonwealth cede a la Ciudad de Boston para

601 “Third Report”, cit.

602 “Third Report”, cit.

603 Trazado que aparece en el documento gráfico, ya citado, titulado “Plan of House Lots and other Lands, offered for sale by the Boston Water Power Company. Witwell and Henck, Engineers Surveyors. 1855”.

604 City Document, nº 59, 1857.

ampliar el Public Garden, así como el levantamiento de las restricciones al Oeste del Common. Aspecto este que constituye parte de la estrategia seguida por la Commonwealth para desplazar al resto de los propietarios más allá de las tierras que intentaba valorar para su futura mercantilización⁶⁰⁵. Aquellas restricciones provenían del acuerdo llevado a cabo, en 1827, entre la Ciudad de Boston y la Boston and Roxbury Mill Corporation, a propósito del establecimiento de las delimitaciones de propiedad entre ambas instituciones⁶⁰⁶. Restricciones que volveremos a encontrar en el acuerdo tomado, en 1832, entre la Boston and Roxbury Mill Corporation y la Boston Water Power Company⁶⁰⁷.

Con esta “indenture”, por tanto, quedan establecidas las delimitaciones de propiedad entre la Commonwealth of Massachusetts, la Boston and Roxbury Mill Corporation, la Boston Water Power Company y la Ciudad de Boston, así como los derechos y obligaciones que deben ser asumidas por cada una de estas instituciones con respecto al relleno de Back Bay y al “trazado” de calles e infraestructuras que tienen que llevarse a cabo a posteriormente, y siguiendo el plan propuesto por la comisión a tal efecto.

Para los objetivos de la Commonwealth, es decir, apropiarse de las tierras situadas al Oeste del Public Garden y proceder a su lotificación posterior y venta de las parcelas así obtenidas, tan necesario era desplazar a los propietarios que se disputaban la zona de la que tomó posesión, como romper las restricciones que prohibían la utilización de la misma para construir edificios residenciales. Conseguidos estos dos grandes objetivos, la Commonwealth procedió, de inmediato, al diseño del plan que ordenaba, lotificaba y posibilitaba la construcción de edificios residenciales calificados como de “primera categoría”.

La expresión final del barrio de Back Bay

La puesta en marcha, gestión y diseño del citado plan fueron llevados a cabo por una nueva comisión estatal nombrada en 1856 “...in relation to lands in the Back Bay”⁶⁰⁸. Se trataba de unos nuevos “Commissioners on the Back Bay”, especialmente nombrados para hacer posible el plan de la Commonwealth sobre las tierras que, definitivamente, eran de su propiedad.

En el “Fifth Annual Report” emitido por los “Commissioners on the Back Bay” se argumentaba el derecho de propiedad de la Commonwealth sobre las tierras que siempre reivindicó para realizar su proyecto soñado. “*Los diversos acuerdos llevados a cabo, decían, por los Comisionados y el Comité con la Boston and Roxbury Mill Corporation, la Boston Water Power Company y la Ciudad de Boston ajustaron y definieron derechos y reclamaciones de las partes implicadas en Back Bay, donde la Commonwealth dispone ahora de una propiedad grande y valiosa de la que creemos que su titularidad es incuestionable*”. A final, el proyecto

605 Ibid.

606 City Document, nº 124, 1854.

607 Senate Document, nº 17, 1857.

608 Ibid.

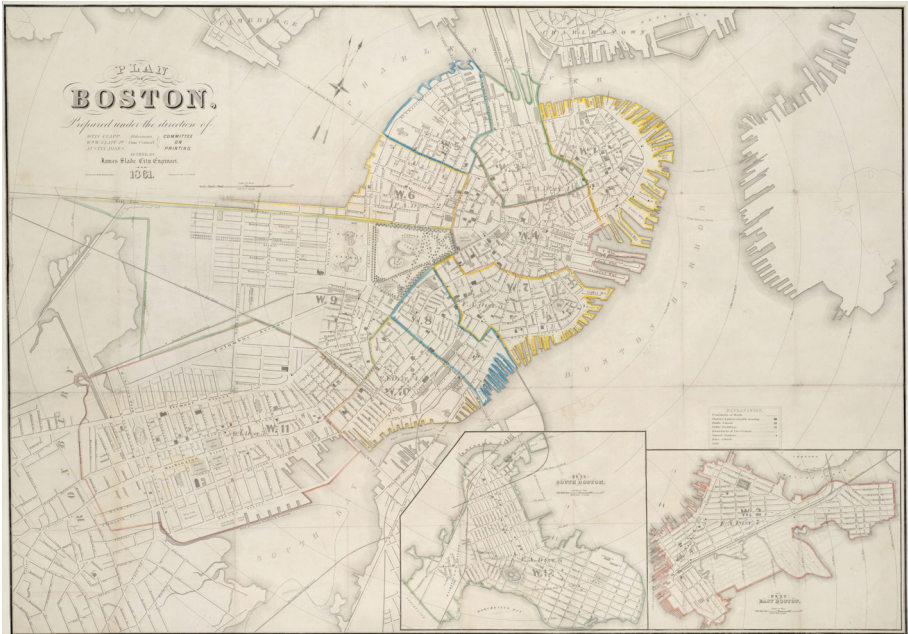


Figura 7.9. Plano de Boston en 1861. Fuente: Norman B. Leventhal Map & Education Center at the Boston Public Library.

desarrollado por la Commonwealth, sobre las tierras que la Comisión le reconoció como propias, contemplaba una superficie de 4.067.860 pies cuadrados, casi 38 hectáreas. Superficie que fue suficiente para construir “850 viviendas de primera clase, cada una de las cuales disponía de unos 3000 pies cuadrados (279 metros cuadrados). Está situado en la mejor ubicación, ahora desocupada, en la ciudad de Boston o sus alrededores y, sin duda, alcanzará unos precios más altos que cualquier otro lugar que pueda comercializarse”.

El primer objetivo de dicha comisión, por tanto, se cumplió con todo rigor, objetivo que no fue otro que mostrar que determinadas superficies de suelo, las mejor situadas y de más valor dentro del territorio de Back Bay, pertenecían a la Commonwealth. Dicho suelo, por otra parte, estaba localizado en la parte más atractiva del citado territorio. Se trataba de una gran franja de terreno, de unos 200 acres, mas de 80 hectáreas, que se situaba a continuación del Public Garden, entre la Mill Dam y Boylston, siguiendo su lado más ancho. Estamos hablando de la superficie total perteneciente a la Commonwealth, dentro de la cual se contemplaba el específico barrio de Back Bay al que estamos haciendo referencia, la que, a partir de este momento, se proponía cubrir de tierra y proceder a su venta.

La Comisión nombrada en 1856 no dudaba de este pertenencia⁶⁰⁹. No sólo se justificaba el hecho de que la Commonwealth era propietaria de las citadas tierras situadas en Bak Bay, sino que, y esto es lo mas importante, el derecho

609 Ibid.

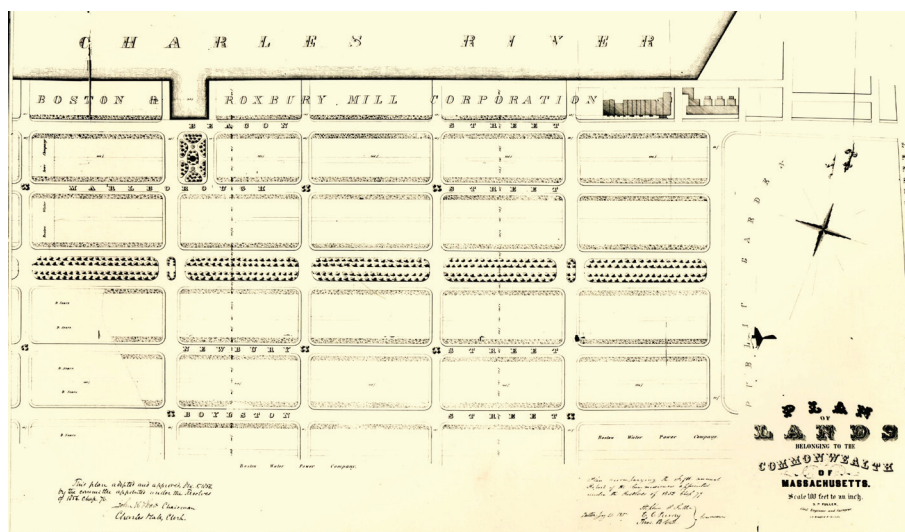


Figura 7.10. Proyecto definitivo para Back Bay, reflejado en el “*Plan of Land belonging to the Commonwealth of Massachusetts; Plan accompanying the fifth Annual Report of the Commissioners appointed under the Resolves of 1852 bhof 69; Boston, jay 21, 1857*”. Fuente: Boston Public Library.

que tenía a comportarse como un propietario más, independientemente de su papel como Estado. Argumentación que se intenta reforzar planteando la necesidad que tenía la ciudad de Boston de contar con viviendas reclamadas por el constante crecimiento de su población. Tierras que, según dicha Comisión, serían vendidas, “...y el producto ingresado en la tesorería del Estado”. Y fue así cómo se planteó⁶¹⁰.

La apuesta de la comisión por la defensa de los intereses de la Commonwealth

El determinante de unos “derechos adquiridos”, ya sean fruto de acuerdos adoptados, o por causa de reivindicaciones de originales vínculos históricos, no deja de estar presente, en todo momento, en el proceso que, en este caso, asiste a la formulación del proyecto presentado por y para la Commonwealth. Dicha Comisión, en efecto, advierte que “...no tenía ninguna duda de la validez del título de propiedad de la Commonwealth sobre los suelos que reivindicaba. También estaban convencidos de la prudencia y corrección de las resoluciones que han delineado los pasos preliminares que se han ido dando hasta poner a disposición la propiedad del Estado en forma de lotes y dinero. No hay razón para que el Estado no se beneficie del mejoramiento y venta de tierras”⁶¹¹. Justificación, por tanto, que pone el acento en dos aspectos de suma importancia, en la “legalidad” de la reivindicación formulada por la Commonwealth, y en lo que, quizá, sea más importante, es decir, el derecho que tiene de ejercer como una empresa.

610 Ibid.

611 Ibid.

Este aspecto es, muy probablemente, lo que distingue, y aleja, el proceso de producción de la ciudad americana con respecto a la ciudad europea. Ya lo hemos observado y advertido, pero a medida que no adentramos en la comprensión de este proceso, van apareciendo nuevas variables que avalan nuestros argumentos. No otras hipótesis pueden deducirse cuando la comisión citada no duda en otorgar a la Commonwealth la legalidad de la operación inmobiliaria en la que está empeñada. La cual se justifica, argumentan, porque *“...existe una palpable falta de suelo para viviendas en la ciudad de Boston y sus alrededores”,* o porque *“...los almacenes, o depósitos, están ocupando las calles, donde antes se levantaban mansiones, cuyos alquileres eran enormemente altos, lo que se está convirtiendo en un problema grave de cara a las personas cuyos negocios son atraídos hacia las metrópolis de Nueva Inglaterra y a la capital del Estado, donde deben ser acomodadas”.* Por su parte, no se duda de la “cualidad” del lugar donde se localizan las tierras de la Commonwealth, al declarar que *“...están situadas, precisamente, en el lugar más apto para construir viviendas. La reconversión de una cuenca de agua, que se despilfarraba, en un magnífico sistema de calles y plazas, con viviendas para una población numerosa, es una transformación dictada por la más sólida y sabia habilidad política y económica”*⁶¹².

Se hace mención, incluso, al hecho de que como Back Bay no es propiedad exclusiva de entidades privadas, ello puede significar, por lo que se refiere a su ordenación urbanística, que no primará, en exclusiva, el aliciente del beneficio económico. El Estado, en efecto, argumentan, puede magnificar dicha zona, “ponerla en valor” como un lugar de prestigio, sin que por ello la someta a la lógica del más puro negocio inmobiliario. Se olvidan, sin embargo, o no tienen en cuenta, que en el caso hipotético de que el Estado no realice un negocio, este no tiene por qué dejar de existir. La Commonwealth, en efecto, prepara un suelo de calidad para ofrecérselo, mediante subasta pública, a quienes, a posteriori, quieren ejercer como “especuladores”, comerciando con el “capital en suelo” adquirido. Poco importa quién lo haya proporcionado en primera instancia, sino su producción concreta. Y si este “productor” es el Estado, estamos ante un proceso en el que es una “entidad pública” la que, recurriendo a su poder, que debería velar por el de todos, se pone a disposición de unos pocos. El Estado, como un propietario más, pero con poderes fuera del alcance de esos “demás”, impulsando negocios inmobiliarios exclusivos al margen de las necesidades reales de la mayoría de la población. El Estado como un propietario más que reivindica su derecho a allanar el camino de aquellos otros que no disponen de capacidad para recorrer todo lo que completa un proceso inmobiliario. Unos recogen lo que no está en sus manos, son el grueso de los propietarios, otros preparan la senda a seguir, es el Estado. Es así como la Comisión afirmaba que *“... si bien el Estado tiene la facultad de dictar la política general a seguir, está libre de cualquier restricción o responsabilidad que se derive de su relación con las otras compañías que se arrogan derechos”.*

612 Ibid.

El “trazado” y el “block”

¿Cómo era el Plan que propuso la Comisión nombrada en 1856? Se trataba, ante todo, de trazar un buen sistema de calles, avenidas, parquees etc., con el objetivo de construir viviendas de “primera categoría”, lo que expresaba la comisión en los siguientes términos: “...se adoptará un buen sistema de calles, avenidas y plazas públicas, con el fin de hacer el territorio lo más atractivo posible, e inducir, a las personas dispuestas a construir, a seleccionar lotes en esta localidad”⁶¹³. Las intenciones de la Commonwealth fueron muy claras desde el primer momento. Deseaba ofrecer un territorio lo suficientemente atractivo como para que resultase una operación de mercado altamente rentable. Para ello, no dudará en exigir, a su propia comisión, dos condiciones fundamentales. En primer lugar, que el distrito disponga de unas altas calidades por lo que se refiere a su “diseño urbano”, y que permita, a su vez, la localización, en dicho lugar, de las más importantes instituciones sociales, tanto de carácter público como privadas. Un buen diseño, unido a la presencia, en Back Bay, de reconocidas “instituciones”, asegurará el triunfo de una operación inmobiliaria semejante⁶¹⁴.

El primer plan propuesto data de 1855, plan que acompaña al “third annual report” de la comisión de Back Bay⁶¹⁵. El definitivo fue el que se propuso, a posteriori, por la comisión nombrada en 1856. Se trata de una modificación de aquel, aunque, fundamentalmente, mantiene sus principios básicos. Las variantes introducidas se referían, sobre todo, al ancho de las calles y a la incorporación, en medio de los “blocks”, de unos “passage-ways”, a manera de “calles de servicio”, que facilitasen el acceso, independientemente de la entrada principal, de los repartidores que suministraban los consumos más habituales. Para satisfacer estas “necesidades”, se propusieron “...unas calles de servicio, de dieciséis pies de ancho, en la parte trasera de los lotes, de un ancho suficiente como para admitir un caballo y un carro, creyéndose que serán de la mayor comodidad”. Estas “calles de servicio” no estaban previstas en un principio, planteándose su necesidad cuando la Commonwealth estaba pensando en la construcción de un barrio de alto *standing*⁶¹⁶.

Aparte de estas novedades, el plan mantiene las cuatro calles paralelas a la Mill Dam, así como otras cuatro que la cortan en ángulo recto. Dicha uniformidad solo es cuestionada por la mayor importancia que se le da a la Avenida Central, cuyo ancho es sensiblemente superior a las del resto. Pero, la gran novedad, con respecto al trazado de 1855, decimos, es la introducción de los llamados “passage-ways”, los cuales son concebidos como “calles de servicio”⁶¹⁷.

613 Ibid.

614 Como fue el caso de la primera localización del MIT, en el ámbito de Back Bay, ocupando uno de sus “block”.

615 Senate Document, nº 17, 1857.

616 Estos “pasagge-ways” se conformaban, por lo que se refiere a la superficie que ocupaban, con una parte alícuota de las propiedades traseras de los lotes que conformaba los “block”. Además, tenían que ser mantenidos en buen estado por los propietarios colindantes en común.

617 Senate Document, nº 17, 1857.

Tenemos, de esta forma, definido el “block” característico en Back Bay. La introducción de los “passage-ways” supone incorporar unas calles de servicio que encauzan, hacia el interior, las actividades que se consideran “no propias” de una calle principal. Sistema que no es novedoso en Boston, ya que se utilizó, por primera vez, en Louisburg Square⁶¹⁸, en 1823. Pero será en Back Bay donde adquiera su más preciso significado. En un barrio llamado a ser elegante, en efecto, no podía permitirse un entorpecimiento entre funciones que son, desde un principio, incompatibles. Las calles de Back Bay no podían permitir, en una palabra, ser utilizadas como espacio social de calidad y, al mismo tiempo, como soporte de las ineludibles necesidades de servicio. Aspectos ambos que se segregan espacialmente, destinándose, a cada uno, su espacio singular y concreto.

Con respecto a la dimensión de los “lotes” que conformaban un “block”, sabemos, sobre todo, que su fondo era siempre el mismo, ya que era la manera de garantizar la existencia del “passage-way”. Lo que variaba era su ancho, permitiéndose con ello, a su vez, una diversidad de “tipos edificatorios”. Con motivo de la venta de unos lotes en la calle Arlington esquina Avenida Commonwealth, por ejemplo, y según consta en el “eighth annual report”, de 1859, se da a conocer el precio de unos lotes de 30 pies de ancho, fachada, y 124,5 pies de fondo. Dicho fondo es constante para cada “block”, aunque puede variar de unos a otros, manteniéndose en torno a los 112-124 pies, unos 34-37 metros. Y con respecto al ancho de las fachadas, podemos estar hablando en torno a los 25-30 pies, unos diez metros. Se proponen, por tanto, “lotes” de una superficie en torno a los 3000 pies, unos 279 metros cuadrados, superficie sobre la que estaba previsto que se levantase una vivienda individual de varias plantas, tres de ellas para estancia propia de la familia, y dos más, las que ocupaban el sótano y el desván, para el servicio.

La dimensión de los “lotes”, sin embargo, va a ir variando a medida que se acelere el proceso de venta de los mismos. Piénsese que la Commonwealth tenía que hacer frente a los costes que suponía el relleno-drenaje de la “basin”, a los que hacía frente con lo obtenido con la venta de los “lotes”, incluso, pagando con ellos mismos, ofreciéndoselos a los que pensaban construir, a cambio de hacerse cargo también del relleno. Esta puede ser la razón por la que algunos “lotes” adquiriesen un precio más alto, al salir a subasta con unas dimensiones mayores. En un informe del “Committee on Public Lands”⁶¹⁹, por ejemplo, se hace mención de la entrega que se ha hecho a N. C. Munson de unos 71.232 pies cuadrados en “lotes”, a cuenta de los rellenos-drenajes que ha llevado a cabo. También, se menciona que los frentes de dichos “lotes” varían ente 31 y 334 pies, de los 10 a los 100 metros, lo que muestra la diversidad de la longitud de fachada

618 Louisburg Square está situado en el elegante barrio de Beacon Hill, junto a la State House. Según el historiador de Boston Nathaniel B. Shurtleff en *A Topographical and Historical Description of Boston*, publicada por orden del Common Council en 1891, “...Louisburg Square, propiedad privada, situada en la pendiente Oeste de Beacon Hill, sobre una parte del jardín de Mr. Blaxton, fue trazado sobre el año 1834”.

619 House Document, nº 62, 1861.

frente a la constante del fondo de parcela. La Commonwealth, además, para obtener mayores beneficios con estas ventas, favorecía la construcción rápida, ya que la “estimación” del barrio crecería con la realidad de su construcción. La comisión encargada de proceder a la venta de los “lotes” responsabilizaba del carácter de la zona, por lo que se refiere a su valor monetario, no tanto al plan previamente establecido, como a la capacidad de los compradores de “lotes” para construir rápidamente viviendas de lujo. *“Los Comisionados hicieron todo lo posible, mediante publicidad pública y solicitud privada, en todos los lugares que conocían, para obtener precios más altos. Pero no se hizo ninguna oferta tan favorable, y finalmente llegaron a un acuerdo para vender todo lo que quedaba en el lado norte de la Avenida Commonwealth, y una garantía considerable en el lado sur, en total 89.950 pies cuadrados por el precio agregado de 155.660 dólares”*⁶²⁰.

Esta variedad en el ancho del lote fue tan habitual que aparece, con mucha frecuencia, en los documentos consultados, compras, o adquisiciones mediante “pública subasta”, de lotes que los propietarios adquirientes añaden a los que ya poseían. Es el caso de un lote, de 3,5 pies, vendido a un comprador, en 1861, para incrementar aquel otro que adquirió en 1858, y que tenía una superficie de nada menos que de 435 pies cuadrados⁶²¹.

Entre el “block” americano y la “manzana” europea

El diseño del “block”, de la “manzana”, aunque pueda parecer, a primera vista, una cuestión formal, marca unas diferencias fundamentales, de “contenido”, incluso, con respecto a lo que, en similares actuaciones y por los mismos años, se hacía en Europa. Es el caso de los “ensanches” de población que tan habitualmente se propusieron para proceder a la extensión de las ciudades mediterráneas, las españolas entre otras.

Recordemos, en este sentido, que estos “ensanches de población”⁶²² fueron concebidos como “espacios sociales burgueses”, recurriéndose, para ello, a su condición de lugares destinados a ofertar unas viviendas exclusivas cuyo acceso estaba limitado a sectores sociales con cierto nivel económico. En paralelo, y para garantizar esa exclusividad espacial de clase, estos “ensanches” se dotaban de todo un elenco de equipamientos e infraestructuras con el objetivo de contribuir no sólo a su cualificación socio-espacial, marcando, con ello, una barrera social con respecto al resto de la ciudad, sino, también, a su valoración en el marco de un negocio inmobiliario. Aspectos, todos ellos, que, de alguna forma, y como elementos que contribuyen a “cualificar” unos espacios que se “ordenan”, urbanísticamente hablando, para tales fines, aparecen en el proyecto de Back Bay.

La idea de comparar Back Bay con los “ensanches” de las ciudades mediterráneas, es algo que parece inevitable al observar, a primera vista, su

620 Committee on Public Lands, *ibid*.

621 *Ibid*.

622 Ver capítulo “Urbanística Comparada en los Albores de la Modernidad”.

similitud formal, sus dimensiones, incluso, el “elemento diferencial” que, por repetición y sistematización a todo un territorio, nos referimos a la “manzana” o al “block”, constituye la seña de identidad del plan que los hace posibles. Sin embargo, a pesar de esa similitud, encontramos unas diferencias fundamentales entre ambas formas de proceder, diferencias que no se refieren tanto al efecto-intención que delatan, que no es otro que materializar una “ciudad segregada”, marcando barreras sociales entre una diversidad de espacios, como a la manera de concebir ese elemento diferencial, “manzana-block”, al que nos estamos refiriendo. Aunque pueda parecer, a vista de pájaro, incluso, a pie de calle, que la regularidad y forma ortogonal de las “tramas”, las que identifican a ambas propuestas, delatan idénticas maneras en la forma de proceder a su “ordenación” y “proyecto”, nada más alejado de la realidad, ocultándose, bajo esa aparente similitud, formas diferentes en su proceso de producción real.

La primera diferencia se refiere a algo tan fundamenta como es la significación público-privada que separa al “block” americano de la “manzana” europea. Mientras esta última está concebida con un carácter comunitario, al menos, para los que la habitan, el “block” de Back Bay, por el contrario, es el resultado de una agregación de hábitats individualizados. La “manzana”, en efecto, se define, sobre todo, por su “patio central”, en torno al cual, cerrándolo por completo, o bordeándolo parcialmente, se distribuyen las viviendas, las cuales se conforman en el marco de edificios colectivos, siguiendo una ordenación en vertical y en régimen de propiedad horizontal. Prácticamente, todo lo contrario de lo seguido en Back Bay, donde la idea de “patio central” no existe, estando sustituido por una “calle de servicio” que separa dos hileras de viviendas, las cuales, aunque organizadas en altura, en varios niveles, son de uso individual.

La diferencia que escoden, por tanto, dos formas urbanas, a primera vista, similares, redundan en su significación social, la que implica su concepción como un complejo espacial donde prima lo colectivo, caso de los “ensanches”, frente a aquella donde es lo individual lo que marca las pautas a seguir. Back Bay se conforma, al final, como una suma de particularidades habitadas que se reúnen en un mismo espacio, sin apenas compartir elementos comunes que no sean las calles. Las viviendas son individuales, estando asistidas, en su partes traseras, por una calle, “pasagge-way”, que evita contactos entre residentes al mismo tiempo que impulsa aquellos otros que relacionan poblaciones serviles, los que reparten y los que reciben lo servido en cada vivienda.

En el caso de los “ensanches”, la “manzana” se concibe como un espacio colectivo, como colectiva es la organización del complejo residencial, concebido, como lo está, para apoyarse, desde el punto de vista de su composición espacial, en la presencia de un “patio central”. Este “patio”, entre otras cosas, permite una segunda fachada, la primera se vuelca a la calle principal, que posibilita nuevas relaciones entre la vivienda y el exterior. Lo que en Back Bay es una “fachada trasera”, aquella que asoma al “pasagge-way”, en los “ensanches”, al verterse sobre un “patio central”, elude, en cierta manera, su hipotética condición de “trasera”, como sí sucede en Back Bay.

La segunda gran diferencia entre estas dos formas de concebir la ordenación de un ámbito residencial, aparte del contraste “público-privado” ya observado, la referimos a aquella otra forma de proceder que tiene que ver con la idea de ciudad que, en ambos casos, se está proponiendo. Mientras con los “ensanches”, en efecto, se trata, en palabras de Cerdà, de proyectar la “ciudad igualitaria”⁶²³, es decir, difundir-extender, a todo un territorio, toda una diversidad de servicios capaces de “crear ciudad”, para que, en todos los ámbitos, se den las mismas posibilidades de vida, en Back Bay se ha procurado, por el contrario, y así fue concebido desde un principio, como un ámbito segregado, producto del encuentro de intereses contrapuestos entre los propietarios que se disputaban la posesión del suelo. Y para que esta “posesión” procurase mayores beneficios se recurrió a procedimientos que impulsasen, aún más, el nivel del negocio emprendido. Es así como se aúnan, tratando de complementarse entre sí, los esfuerzos por hacerse con las mejores tierras con la dotación de que son objeto, sobre todo, de relevantes condiciones medioambientales.

Esto es, quizá, lo que más destaca en las formas de proceder al proceso de producción espacial de la ciudad americana. Bien entendido que tomamos a Boston como referente, ciudad donde, en los años finales del XIX, se llevó a cabo una importante propuesta, referida a un “sistema de parques”, con el objetivo de servir de soporte infraestructural para facilitar la construcción del “espacio suburbial”. Si Boston es pionero en este cometido, también lo es en las repercusiones que una propuesta semejante causó en el resto de las ciudades, difundándose, de esta forma, la idea del “suburbio” como “espacio residencial de clase” vinculado a la construcción de una segunda naturaleza identificada con “sistemas de parques” concebidos como soportes infraestructurales. Estos “sistemas”, además, resultaban más eficaces en la medida en que recorrían toda la ciudad, vinculando sus zonas centrales con la nueva realidad suburbial. En este sentido, Boston fue un ejemplo a seguir, ya que el “sistema de parques” propuesto pudo iniciar su recorrido desde el centro de la ciudad, al haberse concebido el barrio de Back Bay en régimen de continuidad con el Common y el Public Garden, dos parques centrales que extienden su condición como tales a través de la avenida central que estructura dicho barrio. Avenida que, como no podía ser de otra manera, asume su condición de “avenida-parque”. Las bases estructurales del suburbio bostoniano ya estaban dadas. El Back Bay de la Commonwealth lo hizo posible, al introducir en dicho barrio componentes propios de una concepción suburbial del espacio. Sólo faltaba prolongarla hasta más allá de los confines de la ciudad. Y esto fue, precisamente, lo que proyectó Olmsted a final de siglo.

623 Un texto interesante sobre la obra de Cerdà, aparte de los ya citados, es *Cerdà, Ciudad y Territorio. Una visión de futuro*, 3ª edición patrocinada por el Ministerio de Fomento con motivo de la exposición antológica “Cerdà. Pionero del Urbanismo Moderno”, Barcelona, 1996.

La Avenida de Massachusetts como eje director del plan. Su concepción como “avenida-parque”

Junto con el “trazado” y el “block”, la “avenida-parque” que se propone, como referente ordenador del barrio de Back Bay, a manera de eje sobre el que bascula toda la lógica formal, y de contenido, del nuevo desarrollo residencial, es la otra gran novedad con respecto al primer trazado, propuesto en 1855⁶²⁴. Dicha “avenida”, al ser objeto de un tratamiento como “parque”, no podía tener las mismas dimensiones de una calle normal, distinguiéndose, como tal, del resto de las vías que conformaban el “sistema infraestructural” del barrio. De ahí que no podamos considerar el proyecto propuesto como una simple “cuadrícula igualitaria”, tal y como la planteó Cerdá para Barcelona, sino como una “trama jerarquizada”, en la que cobra especial énfasis la idea del “parque” como “recorrido infraestructural” que impulsa una “cualidad urbanística” próxima al “suburbio de clase” que se desarrollará, años más tarde, con la propuesta de Olmsted.

Planteamiento que llevará a la Commonwealth a proponer que la anchura de la citada avenida alcance las más altas dimensiones. El aumento de anchura de esta avenida central, la futura Commonwealth Avenue, en efecto, se justificará no sólo por razones de prestigio social sino, también, por aquellas otras que exigen las aspiraciones económicas que se han puesto en este proyecto, ya que dicha avenida, con las dimensiones que, al final, se le asignaron, procurará, se decía, “...un aumento de los precios del suelo y facilitará la venta de los solares resultantes”⁶²⁵.

Preocupaciones, por tanto, de carácter casi exclusivamente económico fueron las que motivaron un aumento en el ancho de esta avenida principal, ya que ello incidiría, claramente, en el valor de los lotes que ofrezcan sus frentes a la misma. Según la comisión nombrada en 1856 para gestionar este proyecto, en efecto, “... un mayor ancho induciría a pagar precios más altos por lotes más pequeños...”, lo que determinó, “...trazar la avenida central lo más ancha posible teniendo en cuenta el ancho de las otras calles y la profundidad de los lotes”⁶²⁶.

Al final se decide que la avenida central dispusiera de un ancho de 240 pies, algo más de 73 metros, repartidos en 200 pies, casi 70 metros, para el ancho, en sí, de la avenida, y en dos bandas, de 20 pies, casi 7 metros cada una, siguiendo la línea de los frentes inmediatos de los lotes edificables, a manera de “retranqueos” obligatorios. Novedad, esta última, que se constituye como otra de las característica que observamos en el diseño del plan, junto a los “passage-ways” y el ancho de la avenida central.

624 Se trata, de la ya citada propuesta que está especificada en el documento gráfico que lleva por título “Plan accompanying the proposal made to the City of Boston by the Commissioners on Boston Harbor and the Back Bay”. Oct 20, 1854. Commissioners, John. A. Bolles, Giles . H. Whitney, W. H. Swift. And accompanying the ‘3º Annual Report of said Board of Commissioners’, 16 Feb 1855”.

625 Senate Document, nº17, 1857.

626 Ibid.

La comisión, por su parte, no planteó un diseño específico para la avenida central, limitándose a establecer su anchura y a marcar unos “set-back”, los “retranqueos” citados, que se desagregarían, para cederlos y formar parte de la calle, de cada una de las propiedades ribereñas. Esta comisión, con respecto a la avenida central, sólo se limitó a impulsar, con gran énfasis, la elegancia que debería distinguirla, no dudando en argumentar que “...una avenida ornamental de este carácter, de igual longitud y ancho, con casas señoriales a cada lado, conectando los parques públicos, situados en el centro de una ciudad bulliciosa, con el atractivo y tranquilo, aunque populoso, campo vecino, es una cosa posible de construir en cualquier parte del mundo”⁶²⁷.

El diseño de esta avenida se suele atribuir a la persona de Arthur Gilman⁶²⁸. De los documentos que hemos estudiado, sin embargo, no se deduce la claridad de tal afirmación. Lo único que podemos decir es que fue la citada comisión la única responsable del diseño de la avenida central. Consciente de que se trataba de un problema estrechamente vinculado con la disciplina del “landscape”, consultaron a personas como Gilman, Snell y Copeland, a propósito de la oportunidad de ensanchar, o no, la mencionada avenida. Los documentos sólo hablan de consulta, pero no de encargo especial.

De todos los aspectos que conformaban la concepción del diseño de Back Bay, lo que más preocupaba a la comisión era la forma que debería adoptar la avenida central, especialmente, aquello que hacía referencia a los “set-back” citados. Tal es la importancia que dan a este último aspecto que, en uno de los acuerdos establecidos entre la Commonwealth y la Boston Water Power Company, se especificó, con todo rigor, cómo deberían ser estos “retranqueos”, es decir, las distancias que deberían establecerse para ser ocupadas por dichos espacios⁶²⁹. En el fondo, lo que se estaba planteando era toda una serie de “restricciones”, a cumplir por los futuros compradores de las “parcelas”, tal y como quedaron definidas en el plan, para asegurar la calidad final del producto inmobiliario en el que se estaba pensando. Dichas “restricciones”, en efecto, también afectaban a las propiedades de la Boston Water Power Company, ya que la avenida central se alargaba más allá de las propiedades de la Commonwealth, atravesando parte del suelo perteneciente a la citada compañía. Tengamos en cuenta, además, que la avenida central estaba planteada para tener una longitud de más de una milla y media.

Una normativa edificatoria sometida a un control privado, como privada era la gestión del plan. Hacia la definición del lote-tipo edificatorio

Una de las aportaciones más novedosas que se identificaron con este proyecto de Back Bay, implementado por la Commonwealth of Massachusetts, fue el

627 Como deja constancia en el Senate Document, nº17, 1857.

628 Arquitecto que centró su trabajo en Massachusetts, participando, muy activamente, en el plan de Back Bay por encargo de la comisión responsable. Vivió entre 1821 y 1882, y fue miembro del American Institute of Architects.

629 Senate Document, nº17, 1857.

establecimiento de unas “normas edificatorias” específicas a las que deberían someterse las edificaciones que se construyesen en dicho lugar. Son “normas” que imponían condiciones constructivas a las edificaciones futuras, como era el “uso” al que deberían someterse los “lotes edificatorios”, que no era otro que el de “dwelling houses”, “residencias”, de primera clase; la necesidad de un “set-back”, espacio libre ajardinado entre la “línea de calle” y “línea de fachada”; así como la definición del “block” en función de dos líneas de “row-houses”, casas en hilera, separadas por una calle de servicio.

Resultaba insistente la atención que se prestó, sobre todo, al tema de los “set-back”. El objetivo fue destacar ese “valor ornamental” con el que se pretendía dotar a la avenida central, única manera de asegurar sus altos valores inmobiliarios. Sobre esta específica normativa, referida a estos “retranqueos” a calle, en efecto, se estableció, entre otras cosas, que *“...nunca se erigirán edificios en los lotes pertenecientes a cualquiera de las partes que limitan en dicha avenida sin cumplir la distancia de veinte pies desde la línea del frente de dichos lotes... se podrán erigir, sin embargo, y mantener, cercas en la línea de frente de dichos lotes, y se podrán construir escalones, y otras proyecciones habituales, desde el frente de dichos edificios dentro de la distancia de veinte pies frente a la línea de fachada”*⁶³⁰. Restricción que fue exigida más de una vez, incluso, cuando se volvían a tomar acuerdos, o a recordarlos, que supusiesen aclarar, una vez más, los límites entre posesiones de terrenos. Tal es caso, por ejemplo, del acuerdo entre la Commonwealth y la Ciudad de Boston, a propósito del trazado de una nueva calle entre el Public Garden y las posesiones de la Commonwealth. En ese acuerdo se volvía a resaltar que *“...ni la Commonwealth, ni sus asignados, erigirá ni hará que se levante ningún edificio, en los lotes que bordean dicha avenida, dentro de los veinte pies...”*.

Determinantes que fueron objeto de un control estricto por parte de la Commonwealth, para asegurar que ese barrio de calidad, de “primera clase”, se construyese para realizar las “rentas” más altas que se derivarían de una acción semejante. Con respecto a la necesidad, por ejemplo, de que las “dwelling-houses” a construir fuesen de “primera clase”, la presencia de los “set-back” citados se consideraba imprescindible, ya que ello significaba dignificar la entrada a la casa mediante un sistema de escaleras en fachada que accedían, directamente, a la “planta noble” de los edificios, poniéndose especial énfasis en el diseño de ventanas y pórticos⁶³¹.

Todas estas imposiciones tenían que ser cumplidas por los compradores de los lotes disponibles en Back Bay, de tal manera que, con la adquisición de los mismos, se establecía, al mismo tiempo, un contrato específico en el que se determinaba, con toda exactitud, la manera de utilizar aquellos. Al adquirir un lote, por parte de aquellos que deseaban construir una vivienda, una “dwelling house”, se tenía que asumir, en paralelo, un compromiso legal. Con ello, se trataba de asegurar el contenido y la forma de un proyecto residencial, sometiendo, a

630 Ibid.

631 “Sixth Annual Report of the Commissioners on the Back Bay”. Public Document, nº29, 1857.

sus futuros usuarios, al cumplimiento inexorable de ciertas servidumbres que deberían adoptar los tipos arquitectónicos pensados a tal fin.

La normativa a la que tenían que estar sometidas las viviendas por construir, por tanto, no se especificaba, a manera de “ordenanzas”, en hipotéticos documentos concretos que pudieran acompañar al plan. Dichas “normas”, en contrapartida, a lo que acompañaban era al contrato de venta, o “subasta pública”, que cada propietario ponía en marcha, lo que quiere decir que el acto de compra-posesión de los “lotes edificables” llevaba aparejado, como obligación, una manera concreta de proceder a la construcción de las viviendas. El contrato de compraventa es, al mismo tiempo, un contrato de construcción, lo que implica su discrecionalidad variable en función de los intereses de cada propietario vendedor.

Valga como ejemplo una de las ventas de “lotes edificables” que llevó a cabo la Commonwealth, una vez procedido, previamente, al drenaje de parte de sus tierras. Se trata de la venta que “...bajo la autoridad otorgada por el Capítulo 70, de las Resoluciones Legislativas de 1857”, se hizo a favor de los “...Sres. William W. Goddard y T. Bigelow Lawrence, de una porción de la tierra de la Commonwealth... unos quinientos noventa y seis pies en Beacon Street, y que se extiende hacia atrás ciento veinte pies hasta el centro de una ‘calle de servicio’ de dieciséis pies...”. En dicho contrato de venta se estableció que “...los locales serán ocupados por viviendas de primera clase, sin establos, y que todas las casas deberán estar retranqueadas a seis metros de la calle, siempre que las escaleras de entrada, ventanas, pórticos y demás salientes habituales a las viviendas, deban permitir dichos espacios reservados... que ningún sótano o piso inferior de cualquier edificio se colocará a más de cuatro pies por debajo del nivel de la Mill Dam... una ‘calle de servicio’, de dieciséis pies de ancho, se trazará en la parte trasera de la parcela, que se mantendrá abierta y conservada por los vecinos... estarán sujetos a mantener un alcantarillado común a través de la misma, con el propósito de drenar los terrenos y calles que pueden ser convenientemente drenados de ese modo”⁶³².

En la compra de que eran objeto los “lotes edificables”, como decimos, aparecen las “normas” que se establecieron para construir en Bak Bay. Normas que delinean disposiciones concretas a propósito de cómo la Commonwealth puede vender, a particulares, la tierra por dicha institución drenada y rellenada; que sobre los lotes vendidos, tienen que construirse “viviendas de primera clase”; que el frente de calle tiene que disponer un retranqueo de 22 pies; que se permiten escaleras en fachada, para entrar en la casa, ventanas y pórticos, así como otros elementos habituales establecidos para este tipo de viviendas; que los sótanos, permitidos en esta ocasión, o el nivel inferior de las viviendas, no debe estar más de cuatro pies por debajo del de la Mill Dam; y que los “passage-ways”, “calles de servicio”, deben tener quince pies, para los que se reserva la parte trasera de la parcela, “calles” que deberán ser conservadas y mantenidas por los propietarios colindantes.

632 Ibid.

Realmente, lo que se controlaba eran, sobre todo, los componentes que afectaban a la disposición general del “block”, independientemente de las dimensiones que tuvieran los frentes de cada lote, ya que no todos eran de las mismas dimensiones. Lo que era invariable, siempre, era la profundidad de los lotes, entre 34 y 38 metros según los casos, mientras su anchura dependía de lo ofertado, en pública subasta, por los organismos de la Commonwealth encargados de dichas funciones. El “block”, en este sentido, se constituye como un elemento urbano que admite una variedad de divisiones parcelarias, manteniéndose, como única restricción, la profundidad de los lotes, ya que con dicha limitación se aseguraba la presencia de los “passage-ways”, de las “calles de servicio”. Y es esta diversidad parcelaria, por lo que al “ancho” del lote se refiere, lo que va a permitir el desarrollo de una variedad de “tipos arquitectónicos” que van a caracterizar al distrito de Back Bay.

El Estado frente al Estado. A propósito del Informe Snelling contra el proyecto de Back Bay

El proyecto para Back Bay propuesto por la Commonwealth fue puesto en duda por el propio Senado del Estado de Massachusetts, institución que encargó al senador Snelling un informe al respecto. Unos años después de que David Sears planteara su propuesta⁶³³, en efecto, la Commonwealth hizo público el plan definitivo de Back Bay, hacia 1857, el mismo año en el que Snelling dio a conocer su desacuerdo con el plan propuesto por el Estado⁶³⁴.

La contra-propuesta presentada por Snelling era muy semejante a lo que, años antes, había propuesto David Sears, sobre todo, porque tuvo muy en cuenta la idea de valorar un territorio tanto desde el punto de vista económico-social, como desde las vertientes de salubridad e higiene, llegando a argumentar que “...el acuerdo de 1857 es, virtualmente, un acuerdo para incrementar la mortalidad de la capital”. Todo ello aparece formulado en la propuesta que hizo para modificar el “*Plan of lands belonging to the Commonwealth*”⁶³⁵. Snelling no era partidario de cubrir de viviendas el territorio de Back Bay, tal y como lo estaba proponiendo la Commonwealth. En contrapartida, era partidario, como lo había imaginado David Sears años antes, de diseñar en el centro, es decir, en el espacio destinado a la futura Commonwealth Avenue, una gran lámina de agua que no impidiese el contacto del Common con el campo exterior. Sus razones, por tanto, entran de lleno en materias de salud y ornato urbano. Esta apuesta por una ciudad sana no impidió a Snelling argumentar que, apoyándose en tales principios, la economía saldría ganando. Plantea, en este sentido, que el “...aumento de valor del suelo será una realidad en función del proyecto que se plantea, ya que los lotes bordearán una superficie de agua, y las edificaciones

633 El llamado “*Plan presented to the Honorable the State Commissioners for Improvement of the Back Bay*”, 1850.

634 G. H. Snelling, “*Memorial with remarks and letters in favor of modification of the Back Bay plan*”. Senate Document, nº 186, 1859.

635 Senate Document, nº 186, 1859.

gozarán de excelentes vistas y condiciones higiénicas”⁶³⁶. Argumentaba, entre otras cosas, que construir delante del Common supondría disminuir la circulación de los vientos y su contacto con el agua y con la naturaleza, lo que incidiría en la salud de los habitantes.

El referente de Snelling es, decimos, el plan presentado, años antes, por David Sears, quien propuso un gran estanque central, a manera de un lago de una superficie de 37 acres, unos 149.734 metros cuadrados, casi una hectárea y media⁶³⁷. Según Snelling, la Commonwealth ganaría, económicamente hablando, con la reforma que propone, ya que con dicha propuesta se crearía un lugar atractivo que iría aumentando de valor de manera continuada. Para ello, pone el ejemplo de un ciudadano de Boston que adquirió 4000 pies de tierra, en 1817, en Mount Vernon Street, por 75 centavos el pie, habiéndolo vendido, en 1832, por 1,7 dólares el pie. Este aumento en el valor del suelo, argumentaba, será una realidad en función del proyecto que se plantee, ya que los “lotes” bordearán una superficie de agua, y las edificaciones gozarán de excelentes vistas y condiciones higiénicas⁶³⁸.

En el “Senate Document” nº 186, de 1857, donde se mencionan todas estas cuestiones, se hace referencia a la trayectoria histórica seguida por los diferentes proyectos que se plantearon para proceder a la ocupación de Back Bay, desde los “rope-walks” que se encontraban delante del Common, hasta el propio proyecto que la Commonwealth propuso para dicho territorio. Con esta relación de intervenciones se trataba de mostrar, por parte de Snelling, que si en todas ellas se planteaba la necesidad de garantizar la circulación del aire a través del Common, ello debería tenerse en cuenta a la hora de hacer efectiva el “act” de 1857⁶³⁹.

Se hace mención, por ejemplo, a los “rope-walks” que estaban a los pies del Common, expresando que la construcción de edificios en dicho lugar se propuso de tal manera que no superasen los siete pies de altura: “...la construcción de edificios tan bajos no obstruyen, materialmente, la perspectiva, o la libre circulación del aire, suponiéndose que no afectarían al uso público del lugar”. En ese mismo documento⁶⁴⁰, se propone la venta de los terrenos al Oeste del Common, los ocupados por los “rope-walks”, en la medida en que se declaraba, legalmente, “...el deber de mantener abierto el espacio para la libre circulación del aire del Oeste en aras de la salud de los ciudadanos”.

Pero si algo destacaba en el informe elaborado por Snelling, que aportase algo específicamente vinculado con la forma de hacer ciudad por estas latitudes, fue esa insistencia en procurar los más altos beneficios económicos en el proceso de construcción de la ciudad. Posiblemente, Snelling estaba velando por el bienestar de la ciudad de Boston, oponiéndose a ese “cerramiento” que, bajo

636 Ibid.

637 Plan que denominaba “Plans accompanying Senate Document nº 45, for the year 1852”.

638 Modelo urbano de la renta del suelo.

639 Donde se sanciona el plan de la Commonwealth.

640 Senate Document, nº 186, 1859.

su punto de vista, supondría invadir de viviendas la “basin” de Back Bay, lo que impediría esas corrientes que, procedentes del Common, confortasen al citado territorio si no se densificase tanto por causa del proyecto de la Commonwealth. Había que hacer todo lo posible por evitar esa excesiva edificación, como ya se intentó, con cierto éxito, con el proyecto presentado por la Ciudad de Boston para parcelar el *Public Garden*.

Citando la *Municipal History* de Josiah Quincy⁶⁴¹, Snelling entresaca de sus páginas el siguiente texto: *“Por lo que la sabiduría y fidelidad de los antiguos ayuntamientos es aún más evidente, evidenciada no solo por el exceso de valor negociable de esta propiedad más allá de la deuda de la ciudad, sino también por el gran exceso de su valor para la ciudad, como propiedad a retener sobre su valor como propiedad”*. Para la ciudad, por tanto, tan importante era no endeudarse, adquiriendo, o comprometiéndose, con todo aquello que podría arruinar sus arcas, como reteniendo esas propiedades con las que desarrollaría negocios muy rentables. Y esto es, precisamente, lo que está planteando Snelling, es decir, modificar el proyecto de la Commonwealth con el objetivo de obtener mejores beneficios en el aprovechamiento del suelo, para lo cual propone una solución que, aparentemente, dota de unas mejores condiciones medioambientales al territorio objeto de intervención.

Realmente, Snelling está apostando por un plan más rentable, económicamente hablando, al considerar que el que está proponiendo la Commonwealth no reúne todas las condiciones necesarias al respecto, lo que quiere decir que podrían desarrollarse beneficios mucho más suntuosos si se cambiasen algunos aspectos del mismo. Es así como podemos deducirlo cuando plantea que *“...mediante la adopción de tal plan, el valor de la tierra reservada aumentaría tanto que los ingresos de la Commonwealth aumentarían en lugar de disminuir, al renunciar a los dos líneas centrales de lotes, destinadas a viviendas y a la avenida central. Además de esto, se ahorrarían tres quintas partes del relleno a realizar. Esto dejaría una cuenca de agua de unos 700 pies de ancho, con avenidas de casi cien pies cada una, en las cuales se podrían permitir 60 pies para un camino de carruajes y 40 pies para un paseo sombreado, lo que supondría un conjunto de avenidas de 200 pies, y una superficie de agua y avenida de casi 900 pies”*⁶⁴². El hecho de liberar de edificaciones el territorio de Back Bay, tal y como fue proyectado por la Commonwealth, no parece que tenga que ver, en exclusiva, con la idea de facilitar esa circulación del aire que tanto le preocupa, como fortalecer la idea de un barrio menos denso donde la proyectada Avenida de Massachusetts dejaría de ser su eje director para ser sustituido por una lámina de agua de grandes dimensiones. Con su propuesta está, por tanto, elevando la calidad del lugar, convirtiéndolo en un ámbito mucho más exclusivo, si cabe, lo que redundaría, al alza, en los beneficios que generaría como operación inmobiliaria de prestigio. Las, aproximadamente, ochocientas viviendas de “primera clase”

641 Josiah Quincy, *A Municipal History of the town and city of Boston*, entre 1630 y 1830, publicado hacia 1852.

642 Texto extraído de una descripción del proyecto de Back Bay que hace T. R. Sullivan, que Snelling incluye en su informe.

que la Commonwealth ha programado, en el marco de su propuesta, le parecen a Snelling excesivas, un obstáculo, en suma, que impediría una cualificación apropiada del lugar en cuestión, lo que se vería reflejado en su valor de mercado.

No satisfecho con sus propios argumentos, Snelling acude a escritos elaborados por otros estudiosos preocupados por el devenir de la ciudad de Boston. Refuerza sus opiniones apoyándose en ideas de expertos quienes no vacilan en considerar los beneficios que la "naturaleza en la ciudad" aporta a la vida de los ciudadanos. Esta "naturaleza en la ciudad" es lo que Snelling reclama para el territorio de Back Bay, siempre que se modifique el proyecto planteado por la Commonwealth. Expertos, citados por Snelling en su informe, como E. Y. Robbins, Josiah Curtis, R. M. Wightman, T. R. Sullinan o J. Hale Abboter⁶⁴³, insisten en esa necesidad de implicar a los ambientes urbanos con la "naturaleza", aunque lo que realmente están planteando es la incidencia del "verde", de los ambientes recreados como si verdaderos parques se trataran, agua incluida, en la calidad de las viviendas allí construidas, aquellas que adquieran precios de venta al alcance de unos pocos.

Realmente, Snelling, y los expertos en los que apoya sus argumentos, están proponiendo una ciudad saludable, dotada de unas inmejorables condiciones medioambientales, utilizando dichas características como "cortina de humo" que esconde el negocio inmobiliario que se está gestando.

E. Y. Robbins, por ejemplo, plantea el papel de las grandes "zonas verdes" en la ciudad, como la que propone Snelling, en tanto que alternativa al plan de la Commonwealth, las cuales puedan estar al servicio de todos aquellos que no puedan abandonar la ciudad en tiempos de ocio. Serían, en este sentido, las opciones de descanso para los que no puedan desplazarse a los ambientes recreativo-campestres fuera de las ciudades: *"...puede ser útil, nos dice, para los ricos, y para los hijos e hijas de los ricos, quienes, cuando la salud, el consuelo y el placer lo soliciten, pueden escapar de la ciudad y visitar las montañas distantes de su estancias, junto al mar, o ir cuando lo deseen y volver cuando ellos quieran. Pero para aquellos que dependen del trabajo diario para mantenerse, y que constituyen la gran mayoría de la población, no existe tal escape. La necesidad los mantiene prisioneros en la ciudad y en sus habitaciones confinadas"*⁶⁴⁴.

En semejante sentido se expresaba R. C. Waterston, hacia 1860, cuando planteaba que el Common de Boston constituye, para los que no puedan salir de la ciudad, el lugar de expansión y de contacto con la naturaleza que nunca debería desvincularse de ella por medio de edificaciones que impidan tan necesario contacto.

Y si esta "naturaleza en la ciudad" posibilita, a los que no pueden permitirse el lujo de abandonarla temporalmente para disfrutar de otros ambientes, también es una garantía de vida para los que la habitan. Este es, al menos, el argumento que esboza Josiah Curtis, otro de los mencionados por Snelling en su informe al

643 Apenas sabemos nada de estos autores, que no sea lo que se deriva del pensamiento que de ellos recoge Snelling en su informe.

644 Informe Snelling. E. Y. Robbins, 1860, es un autor que aparece citado en el "Report of Commissioner of Patents for the year 1856", publicado por Cornelius Wendell, Washington, 1857.

Senado. Curtis, en efecto, analiza la relación existente entre las defunciones que se dan en determinadas zonas de la ciudad y las condiciones higiénicas que las caracterizan, insistiendo, sobre todo, en el contacto, o no, que mantienen con la naturaleza. Analiza, entre otros, el barrio de Beacon Hill, en Boston, donde las defunciones, durante el año 1855, llegaron a alcanzar la cifra de 167, un 1,44% de la población total del barrio. Sin embargo, en otro sector más popular, y menos dotado de “naturaleza”, South Cove, los muertos fueron 506, un 2,74% de la población allí asentada. Su conclusión es que si hubo menos muertes en Beacon Hill es porque gozaba de unas condiciones de aireamiento y soleamiento muy superiores a las de South Cove.

M. Wightman, por último, va más allá de presupuestos medioambientalistas puros, adentrándose en lo que, bajo mi punto de vista, es la cuestión central de este asunto, es decir, las razones económicas que sustentan el “decorado” medioambiental que se estaba dirimiendo. Wightman, en efecto, hace referencia a la experiencia llevada a cabo, años antes, en South End. En el trazado de este nuevo barrio, precedente del inmediatamente posterior de Back Bay, se introdujeron calles anchas, espacios abiertos e importantes zonas de parques, lo que indujo a muchas personas a levantar, en dicho lugar, agradables residencias. Reformas de este tipo, dice Wightman, implican que se incrementen los precios del suelo, sobre todo, en los bordes de los parques y de los “squares”, aunque esto pudo no haber sido, insiste dicho autor, una adecuada compensación, una ventaja, si atendemos a la cantidad de suelo, en exceso, dedicada a usos públicos. El determinante que ejercen dichas “áreas abiertas”, libres de edificación, en el valor económico del conjunto del territorio es un hecho, dice Wightman, incontestable. *“En función del atractivo de esta zona, argumenta, muchos ciudadanos han abandonado de buena gana su antigua casa situada en otra parte de la ciudad para ser transformada en almacenes... y acercarse a este populoso barrio”*. Las razones económicas, por tanto, saltan a la luz, lo que hace exclamar a Wightman que la *“Commonwealth Avenue, como ahora se presenta, si se mantiene en buen orden como debería estar, atraerá beneficios a las arcas de la ciudad, requiriendo participaciones por parte de los propietarios colindantes”*.

Las consecuencias del Informe Snelling

Y es así como hacia 1861, quizás, bajo la influencia del documento presentado por Snelling años atrás, la Commonwealth toma un acuerdo proponiendo que las tierras situadas a continuación de las de su propiedad, en la dirección que sigue la Avenida Commonwealth y fuera ya del barrio concreto de Back By, sean destinadas a un uso de “parque urbano”. De esta forma, la propiedad de la Commonwealth aparece rodeada, por todos sus lados, de “zonas verdes”, todo ello a costa de las tierras que poseía la Boston Water Power Company.

Recordemos que la Avenida Commonwealth, así como la trama urbana que se articula en torno a la misma, se prolongaba sobre las tierras de la citada corporación. La Boston Water Power Company, por tanto, aunque “desplazada”,

en cuanto propietaria, a zonas menos valiosas que las que pertenecían a la Commonwealth, era un importante competidor para esta última. Y así fue como lo entendió el Estado. Podríamos preguntarnos, en este sentido, si el proyecto de reforma que se propuso no tenía otro objetivo que conformar, definitivamente, el monopolio que ostentaba la Commonwealth sobre la zona mejor situada en Back Bay.

La Commonwealth no solo deseaba acabar con la competencia que le oponía la Boston Water Power Company, sino que, al mismo tiempo, deseaba revalorizar las tierras más alejadas del Public Garden. Para lo cual, argumenta la reforma propuesta por motivos de salud. Razones que nos hacen recordar las ya expresadas por Snelling, referidas tanto a cuestiones de “ornamento medioambiental” como a los ineludibles argumentos económicos que esconden. El único elemento que entorpecía la reforma propuesta era la no obligación, por parte de los propietarios de las tierras situadas al Oeste de las posesiones de la Commonwealth, de someterse a la citada reforma. Pero el Estado no deja de insistir que dicha reforma es necesaria. Se argumenta que la presencia del “agua” es necesaria, ya que todo ello influirá, a su vez, en la valoración social y económica de la zona a reformar, zona a la que se proveerá de condiciones similares a las que ya poseen las tierras que pertenecen a la Commonwealth.

Y son estas consideraciones las que van a desembocar en el acuerdo tomado en 1861, a propósito de la modificación del plan de Back Bay. Si dicho acuerdo no tuvo consecuencias inmediatas, preludia, al menos, los planteamientos esbozados por F. L. Olmsted a propósito del futuro *“Plan of portion of Park System from Common to Franklyn Park”*, proyecto que fue elaborado a final del siglo XIX.

El espacio de Back Bay como suma de proyectos segmentados e independientes. Las reformas posteriores

Una parte importante del territorio de Back Bay fue trazado en función de las características reseñadas, independientemente de lo que sucedía en el resto de la ciudad, e ignorándose la primitiva idea de globalidad que estuvo presente en el primer plan formulado a tal efecto. Al decir “una parte importante de Back Bay” nos referimos a aquella de la que se hizo cargo la Commonwealth of Massachusetts, una vez que tomó posesión de las tierras que, según dicha institución política, le correspondían. Sus objetivos, desde entonces, se decantaron muy claramente: apropiarse de las tierras contiguas al Public Garden para emprender, de esta forma, la construcción de viviendas de “primera clase”. Sólo manteniendo dicha continuidad era posible convertir el citado territorio en un lugar adecuado para construir unas viviendas semejantes.

Al mismo tiempo que se rompía la globalidad inicial, aquella que fue propuesta, decimos, en el plan originalmente elaborado, se pusieron las bases para asegurar un “producto espacial segregado” cuya herencia define, con rigor, la situación actual de Back Bay. Las características del territorio construido por la Commonwealth, en efecto, no sólo no van a reproducirse en sus entornos inmediatos sino que van a marcar una frontera infranqueable. La Commonwealth

era consciente de ello. Sus intereses se reflejaron, claramente, desde el momento en que trató de impedir la lotificación del Public Garden por parte de la Ciudad de Boston. El proyecto de Back Bay, en este sentido, fue el resultado de una lucha de intereses por conseguir la propiedad de una zona, el poder sobre las mejores tierras, para lo cual fue, también, muy necesario el establecimiento de toda una serie de “normativas restrictivas” con el objetivo de favorecer la condición de dicho barrio como “lugar exclusivo”. La Commonwealth luchó por ello y lo consiguió. Cedió parte de su propiedad, para aumentar la superficie del Public Garden, a cambio de que la Ciudad de Boston anulase la restricción histórica de no construir más allá del mismo⁶⁴⁵. Y así fue como la Commonwealth se apoderó de la zona de Back Bay, la cual ostentaba las mejores condiciones, las referidas a su inmejorable localización y a las de carácter medioambiental, presentándose, al final, como un sector de “primera categoría”⁶⁴⁶.

La Commonwealth logró su objetivo, que no era otro que ocupar la zona mejor situada en el conjunto del territorio de Back Bay. El resto, a diferencia del perteneciente al Estado, estaba atravesado por infraestructuras ferroviarias. Más allá de las posesiones de la Commonwealth, inmediatamente al sur de las mismas, estaban situadas las tierras que habían correspondido, en el reparto pactado entre los propietarios que se arrogaban derechos sobre dicho sector, a la Boston Water Power Company. Veamos cómo se produjo, en este sentido, la ocupación de esta última, así como sus diferencias con respecto al proyecto planteado sobre las tierras de la Commonwealth. Del primitivo proyecto global vamos a pasar a parciales proyectos de ocupación. Diferenciación en el diseño que se corresponde con la diferenciación, a su vez, de los propietarios que se reparten el territorio de Back Bay.

Las reformas que afecten, a partir de ahora, al diseño del conjunto de Back Bay van a tener tres características. Primero, no interferir en lo ya proyectado por la Commonwealth. Segundo, tratar de valorar, aún más, las posesiones del Estado mediante propuestas que aseguren, al lado Oeste de las mismas, semejantes condiciones ambientales que las que proporciona el Public Garden y el Common. Y, en tercer lugar, un cambio radical en la definición del proyecto urbano: del protagonismo de la “trama”, como elemento director del proyecto, vamos a pasar a la presencia de la “vía” como eje sobre el que se va a apoyar la ocupación del territorio.

El concepto de “vía” como alternativa al concepto de “trama”, o la diversidad de opciones en el proceso de producción espacial

La reforma que sí tuvo consecuencias inmediatas fue la que supuso sustituir la trama regular propuesta en un principio por aquella otra basada en la definición de unas “vías” que comunicaban las posesiones de la Commonwealth, así como las situadas al Sur de las mismas, con la ciudad existente y con su territorio

645 Senate Document, nº 17, 1857.

646 “Fifth Annual Report of the Commissioners on the Back Bay”.

exterior circundante. De esta forma, la “trama reticular” deja de ser el referente inmobiliario, como hasta ahora había ejercido, para imponerse el “trazado viario unidireccional” como componente en los nuevos procesos de producción de suelo.

Fue hacia 1860, en efecto, cuando la Ciudad de Boston planteó un cambio en la dirección de las calles que definían el primitivo proyecto de Back Bay que se planteó en 1855. Cambio de dirección que afectaba a todo el territorio excepto a la zona que ya poseía la Commonwealth, la que ya había sido proyectada siguiendo la “trama reticular” que ya conocemos.

Dicha reforma afectaba a las posesiones de la Boston Water Power Company⁶⁴⁷, quien era propietaria de tierras que se localizaban fuera de las posesiones de la Commonwealth, resultado del acuerdo que se produjo, allá por 1855, entre los que reclamaban derechos en el territorio de Back Bay.

Lo que se estaba planteando, por tanto, era un cambio de dirección con respecto a las primitivas calles que se proyectaron para materializar, hacer posible la construcción, de las tierras de la Commonwealth. Problemas derivados de las necesarias conexiones entre las calles proyectadas en 1855 y las existentes fueron, quizá, los que provocaron la puesta en marcha de un proyecto semejante⁶⁴⁸. En el “City Document” nº 50, de 1860, se especifican todos los acuerdos tomados para hacer posible la nueva ordenación espacial requerida para seguir construyendo en Back Bay.

El nuevo proyecto, aplicado a las tierras pertenecientes a la Boston Water Power Company, fue diseñado, en un primer momento, por el ingeniero municipal James Slade, quien propuso, al sur de las tierras de la Commonwealth, sin afectarlas pero haciendo posible su comunicación con el resto del territorio de Back Bay, una “gran avenida” que, al mismo tiempo que impulsaba nuevos procesos de producción de suelo, esta vez sobre las posesiones de la Boston Water Power Company, hacía posible las citadas conexiones que pusiesen en valor las propiedades de esta última compañía: “...se propone, decía Slade, *cambiar el sentido de la mayoría de las calles en las tierras pertenecientes a la Boston Water Power Company*”⁶⁴⁹. Una “gran avenida” toma el relevo, como mecanismo de producción de suelo, frente a la ya clásica “trama”. Esta avenida es la actual Columbus Avenue. Presupuestos económicos están, a su vez, presentes en la definición de esta nueva “morfología urbana”. Y todo ello cuando se planteaba que una reforma semejante redundará en el incremento del valor de los terrenos a los que afectaba⁶⁵⁰.

Se insiste, sobre todo, en el hecho de que la primera “trama” que definía las tierras de la Commonwealth entra, abruptamente, en el resto de Back Bay, en ámbitos urbanos existentes que han sido promovidos por la Ciudad de Boston: “...todas las calles en el territorio de Back Bay se ejecutaron en el Plan

647 Commonwealth of Massachusetts. House Document, nº 239, 1861.

648 City Document, nº 50, 1860.

649 Ibid.

650 Ibid.

elaborado en 1855, cruzándose en ángulo recto con respecto a la Mill Dam, y así continuaron hasta que terminaron junto a casas y lotes de propiedad, o vendidos, por la ciudad...". Y es así como se plantea la modificación de la nueva ocupación de Back Bay, de la cual se hizo cargo la "Office of City Engineer and General Superintendent of the Water Works", que estaba a cargo de H. M. Wightman. Esta modificación se hace realidad a partir de los siguientes términos, tal y como lo expone el citado ingeniero: *"...de acuerdo con la Orden aprobada por la Junta de Concejales, y aprobada por el Alcalde el 7 de marzo de 1860... y también con el acuerdo de ustedes, como Comité especial de la Junta, y la Boston Water Power Company, de fecha 21 de marzo, he realizado levamientos y planos que muestran la conexión y las pendientes de varias calles de Back Bay, según lo propuesto para la aceptación de las partes interesadas".* Esta conexión se llevaría a cabo a través de una avenida que *"...debe tener dos metros y medio de ancho, y las casas a cada lado de la calle deben tener un retranqueo de tres metros, lo que hace en efecto una calle de treinta metros de ancho".* Se está pensando, por lo tanto, en las mejores condiciones para que la nueva avenida disponga del mismo nivel de calidad urbanística que presentaban las posesiones de la Commonwealth, como es el caso, por ejemplo, de los "set-back".

Y para que dicha semejanza esté aún más acusada no faltan, en esta reforma, las consabidas, e ineludibles, razones económicas que "naturalizan" estas operaciones urbanísticas. *"Si los cambios propuestos en la dirección y conexiones de estas calles desde el plan de 1855, se argumenta, afectan a las tierras de la Commonwealth de alguna manera, tenderán a incrementar su valor, debido a la mejora de estas conexiones con las calles de South End..."*.

Es así como se inicia la definitiva reforma del sector de Back Bay situado al Sur de las tierras de la Commonwealth. Reforma que aparece perfectamente elaborada en el "City Document" nº 81, del año 1863. Las razones de esta reforma, desde un punto de vista técnico, estaban en la dificultad de llevar a cabo el sistema de drenaje acordado en 1856, en el acuerdo tripartito entre la Commonwealth, la Ciudad de Boston y la Boston Water Power Company. Dicha dificultad provenía del hecho de que las compañías ferroviarias no estaban dispuestas a cambiar sus instalaciones⁶⁵¹.

Se trataba de un plan que fue elaborado por una comisión municipal que lo sometió a la aprobación de los "Commissioners on Public Lands", y en el que estaban implicados, sobre todo, los intereses de la Boston Water Power Company. Este plan, redactado por el ingeniero Wightman, se aprobó en 1862. Su punto de referencia espacial determinante es la Avenida Columbus, la cual atraviesa las tierras pertenecientes a la compañía citada, siguiendo un "modelo" semejante al ejercido por la Avenida Commonwealth, aunque cambiando la "trama", como mecanismo de producción de suelo extendido a un territorio por aquel otro que se limita a una dirección determinada. Avenida Columbus que *"...será muy deseable para residencias privadas y para ornamento de la ciudad".* Argumentos

651 Ibid.

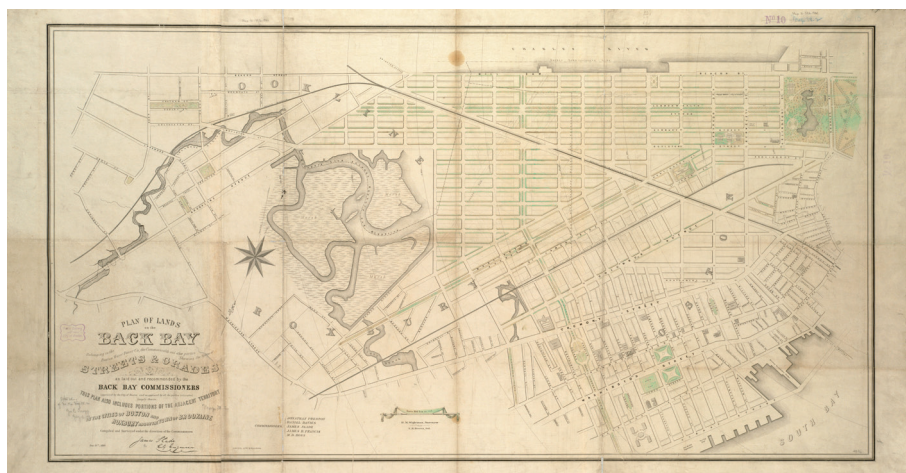


Figura 7.11. De la “trama” al “sistemas de vías” en la propuesta de Slade: *“Plan of lands on the Back Bay, belonging to the Boston Water Power Co., the Commonwealth, and other parties, showing the system of streets, grades and sewers as laid out and recommended by the Back Bay Commissioners”*. Fuente: Norman B. Leventhal Map & Education Center at the Boston Public Library.

muy similares a los utilizados cuando se estaba elaborando el proyecto para las tierras de la Commonwealth.

En dicho documento⁶⁵², se hace referencia a los progresos alcanzados en lo realizado en las tierras de la Commonwealth, quizá, como acicate para no desfallecer en este nuevo intento de reforma. *“Back Bay, se dice en el documento, se está cubriendo rápidamente de viviendas y otros edificios, y es el primer y más imperativo deber de quienes controlan sus destinos hacer una preparación razonable para todas las disputas que surjan de la comparativamente baja pendiente del terreno, que puede afectar la salud o comodidad de los habitantes, el valor de la propiedad, o la responsabilidad municipal por defectos de grado o drenaje”*. El gran problema a resolver, para hacer posible esta reforma, en efecto, estribaba en cómo salvar las barreras físicas que imponían las infraestructuras ferroviarias existentes, mucho más cuando las compañías que gestionaban dichos ferrocarriles no estaban dispuestas a mover sus instalaciones. Dichas compañías manifestaron, en este sentido, que a pesar *“...del bajo nivel de los ferrocarriles, que deben atravesar el alcantarillado o alcantarillas, las empresas ferroviarias no han manifestado ninguna intención de retirar sus depósitos ni de elevar la pendiente de sus carreteras, y no parece haber remedio para este grave y aparentemente insuperable obstáculo en la forma de ejecutar el plan original”*. A lo que hubo que añadir, atendiendo a la “liberalidad” del sistema económico en el que se desenvolvía esta operación urbanística, el hecho, como así lo argumentaban, que *“...fuera de los acuerdos ya celebrados, la ciudad no tiene autoridad para interferir en la disposición de estas tierras”*.

652 City Document, nº 81, 1863, del que extraemos las notas que hacen referencia a la reforma de Back Bay que siguió al proyecto planteado por la Commonwealth.

Parece ser que el problema residía en que las construcciones de los edificios no se permitían sin que el “sistema de drenaje” estuviese completamente acabado, alegando, para ello, problemas de salubridad. De ahí que la primera intervención que se propuso fue un plan de drenaje para la totalidad del sector objeto de ordenación, sistema de drenaje, y esto es lo más importante, que debería estar en concordancia con el nuevo trazado a definir, con el nuevo “sistema de calles”.

Es así como se comenzó a pensar en nuevos esquemas para el sector donde estaban asentadas las infraestructuras ferroviarias. Se trataba, sobre todo, de planes que hacían referencia al cambio en el sistema general de drenaje. Esto será lo que condicionará el “sistema de calles” a proponer. Es de destacar, en este sentido, que en el plan propuesto para un nuevo drenaje ya se contaba con la presencia, en dicho territorio a ordenar, de la Avenida Columbus⁶⁵³, por donde se preveía que pasase parte la nueva vía-infraestructura propuesta.

Los acuerdos entre propietarios como determinantes de la planificación urbana en Estados Unidos

Una y otra vez nos encontramos con una forma de hacer ciudad en Estados Unidos que coloca a los propietarios del suelo en un primer plano, hasta el punto de concebir lo que podría interpretarse como una “técnica urbanística”, y no ajena, por supuesto, a motivaciones políticas, en un tratado donde se establece el “acuerdo” entre propietarios como sostén e impulsor de aquella. Lo vimos en el proyecto que se elaboró para ocupar las posesiones de la Commonwealth, y lo volveremos ver, años más tarde, cuando se aborde una nueva reforma de Back Bay con el objetivo de rentabilizar, en esta ocasión, parte de los terrenos restantes que pertenecían a la Boston Water Power Company.

Para hacer posible esta nueva empresa, y dado que con ello entran en juego problemas de conexión entre diferentes propiedades, se apela a la toma de acuerdos entre partes interesadas, ya que son esos acuerdos, previamente establecidos, los pilares que sostienen cualquier tipo de intervención. Planificar, por tanto, por los propietarios y para los propietarios. Es así como se establece, en esta ocasión, la autorización, “...con plenos poderes, bajo el consejo de su Señoría el Alcalde y Procurador de la Ciudad, para hacer un acuerdo con el Commonwealth de Massachusetts y la Boston Water Power Company, por el cual el contrato tripartito del 11 de diciembre de 1856, entre dichas partes y la Ciudad, podrá ser modificado de tal manera que relaje a dichas partes de su obligación de construir la gran cloaca contemplada en dicho contrato, y en gravamen de la misma, dichas partes se mantendrán exentas de la siguiente estipulación...”. Para todo lo cual, se nombran “Commissioners and Special Committee on Back Bay Streets, grades and Sewerage”, a quienes se les encarga un informe a propósito

653 En realidad, esta avenida ya aparece trazada con anterioridad al planteamiento de esta reforma. Así, al menos, lo observamos, en un documento cartográfico, fechado en 1861, que hace referencia a un “*Plan of Boston prepared under the direction of James Slade, City Engineer*”. En el City Document, nº 81, 1863, se dice, a su vez, que “...la Boston Water Power Company ha adoptado la Avenida de Columbus en el territorio de su propiedad previo la autorización de esta Comisión para la venta de terrenos a...”.

de la nueva reforma a emprender. Se trata de una comisión municipal con el cometido de elaborar un plan que someterá a la aprobación del Estado.

Los primeros presupuestos del informe elaborado por esta comisión, dan noticia de que *“...la Boston and Roxbury Mill Corporation ha realizado importantes mejoras al norte de Mill Dam. Las mejoras que propone, por su parte, la Boston Water Power Company se iniciaron siguiendo el mismo plan, pero a medida que avanzaba la obra, su magnitud e importancia, como elemento del crecimiento de la ciudad, atrajo la atención del público; se comenzaron a desarrollar nuevos proyectos para el uso de diferentes porciones de Back Bay, tanto para instituciones públicas como para residencias privadas. Los ciudadanos propietarios, o residentes, en territorios adyacentes, comenzaron a estudiar el efecto que cualquier alternativa propuesta, o contemplada, podría producir en sus intereses. También se hizo evidente que los dos ferrocarriles que atraviesan el territorio y se cruzan en él, se verían más o menos afectados por la ejecución de este plan”*. Se trata, al igual que lo sucedido en los prolegómenos del plan elaborado sobre las posesiones de la Commonwealth, de una descripción del territorio objeto de intervención atendiendo a los intereses en juego allí concentrados.

Dicho plan fue descrito por la comisión municipal, nombrada a tal efecto, en los siguientes términos: *“El nuevo plan propuesto entonces y hecho público por primera vez, se caracterizaba por una vía larga y ancha, designada como Avenida Columbus, comenzando en Park Square, cerca del cruce de Charles, Boylston y Pleasant Streets, y desde allí marcha, casi en paralelo a las infraestructuras ferroviarias de la compañía ‘Boston y Providence RR’, hacia la ciudad de Roxbury. Las calles de esta avenida, que conectan con todas las que conducen al Oeste desde Tremont Street, definen otra característica distintiva del plan, en contraste con la disposición incongruente de las calles previstas en el acuerdo tripartito”*.⁶⁵⁴

Se está planteando, por tanto, un plan de reforma del territorio de Back Bay que está “poniendo en valor” parte de las tierras que fueron asignadas en su día, y mediante el llamado acuerdo tripartito, Commonwealth, Ciudad de Boston y la Boston Water Power Company, a los propietarios más destacados que se repartían dicho territorio. La Commonwealth ya conoció los frutos de su empresa, desarrollando un programa urbanístico de alta calidad. Ahora es el momento del otro propietario en lid, es decir, de la Boston Water Power Company. Este nuevo plan contempla, como primera propuesta, el trazado de la Avenida Columbus como eje director del mismo, en función del cual se trazan una serie de calles perpendiculares a su directriz. Plan que, al igual que el de la Commonwealth, se impulsa, decididamente, desde un punto de vista claramente económico, siendo así como lo aprecia y valora la Comisión encargada de elaborarlo, al establecer que *“...el efecto que probablemente tendría dicho Plan en la mejora del valor de sus tierras, como lo manifestó la apreciación generalizada del mismo por parte del público, indujo a la Boston Water Power Company a favorecer su adopción”*.

654 City Document, nº 81, 1863.

Al final, sin embargo, se propuso una solución más ambiciosa, proponiéndose, junto a la ya adoptada Avenida Columbus, otras dos más, paralelas entre sí, y siguiendo la dirección de las infraestructuras ferroviarias existentes. De esta forma, y visto el plan en su conjunto, las tres vías propuestas, aunque mantienen su individualidad como ejes propulsores de procesos específicos de producción de suelo, conforman una “trama”, aunque no con la unidad requerida que sí observábamos en las posesiones de la Commonwealth. El objeto final de esta reforma, no lo olvidemos, era romper la falta de conexión con la ciudad existente construida, *“...las calles transversales han sido diseñadas para proceder a la mejor conexión posible con las continuaciones de todas las calles del casco antiguo de la ciudad que terminan en Back Bay...”*. Para ello, se trata de concebir este territorio como un todo, sin dejar de percibirse su fragmentación, fruto de la, a su vez, “ordenación fragmentada” a la que había sido sometido Back Bay. De la diversidad de propietarios intervinientes, de sus intereses puestos en juego, no podía derivarse otro producto inmobiliario. En la orientación de esta “trama”, formada por la conjunción de avenidas individualizadas, tuvo un peso especial la presencia de las infraestructuras ferroviarias, como así lo reconoce la comisión que propuso el plan de reforma: *“...la peculiar posición de los dos ferrocarriles tuvo mucho que ver con la determinación de la dirección de las calles. Es deseable evitar cruzarlos en ángulo agudo, por puentes u otros artefactos, tanto como sea posible”*.

Fue la presencia del ferrocarril lo que provocó situaciones un tanto conflictivas, al dificultar la construcción de viviendas en los bordes de las vías, lo que obligó a adoptar soluciones ingeniosas. Haciendo coincidir la parte trasera de las viviendas con la línea ferroviaria, o interponiendo una nueva calle entre estas y el ferrocarril. Al final deciden que es mucho más deseable, y más valorado económicamente, construir viviendas dotándolas de una calle ancha en sus frentes de fachada que hacerlas retroceder.

Al tratarse de una Reforma que pesaba sobre unos terrenos que, en cierta manera, estaban al margen por su dudosa calidad, ya evidenciada en el primer reparto territorial que se llevó a cabo y del que salió beneficiada la Commonwealth, al partir de estos presupuestos, decimos, que reconocían un valor de los mismos escasamente comparable a los del Estado, se intentó, por todos los medios posibles, buscar conexiones con los de la Commonwealth para elevar, en lo posible, su estima. Es así como este plan trató de salirse de sus estrictos márgenes para acercarse a las posesiones de la Commonwealth, donde ya comenzaba a brillar un conjunto residencial de altísima calidad urbanística. Conexión que se llevó a cabo prolongando, hasta el corazón del barrio de la Commonwealth, una de las tres avenidas previstas en el plan, la llamada Avenida Huntington. El encuentro entre esta avenida y el barrio de la Commonwealth se formalizó creando uno de las “square” de más alta calidad por entonces, la llamada Copley Square. Se trata de un espacio urbano de calidad que, al estar integrado en las posesiones de la Commonwealth, la beneficiaban, pero también a los terrenos de la Boston Water Power Company, al recoger una calidad

urbanística existente fuera de sus posesiones y, en cierto modo, engullirla hacia sus intereses inmobiliarios.

Para beneficiarse, aún más, de la conexión citada, la Boston Water Power Company no duda en invertir en el lugar destinado a convertirse en un “square” de referencia, para dotarlo de servicios-equipamientos de calidad, como es el caso de un Instituto de Bellas Artes, que se piensa localizar en dicho “square”: “... *la contribución correspondiente por parte de la Boston Water Power Company, para la mejora general de este barrio, es una generosa porción de terreno para el sitio del propuesto Instituto de Bellas Artes, según se representa en el plan. Esto, según las experiencias acaecidas en esta ciudad y otros lugares, realzará, indudablemente, el valor no sólo de los terrenos de los propietarios inmediatamente adyacentes, sino, también los terrenos que posee el Estado en esa vecindad*”⁶⁵⁵. Es así como no se deja de argumentar que las características con las que se está presentando este plan de reforma de Back Bay no hacen más que aumentar el valor económico de las propiedades allí implicadas. Así, al menos, es como lo expresa la comisión encargada de elaborar esta reforma. “*La Comisión, se dice, recalcaría aquí que en todos los planos realizados para las nuevas calles, la extensión de las calles ya existentes, las plazas públicas y el drenaje, se ha tenido en cuenta, de manera constante, la importancia de cara a valorar y aumentar los atractivos de la propiedad... el valor adicional del que se beneficia la propiedad, por la adopción del sistema propuesto, se dejará sentir, en gran medida, en la tesorería de la ciudad, ya que, de esta forma, se ofrecerán mayores oportunidades e incentivos para inversiones permanentes y rentables, y para la futura construcción de viviendas sustanciales y confortables dentro de los límites de la ciudad*”.

Este plan de reforma fue aprobado, definitivamente, en 1862, mediante la “*Resolve in relation to streets and drainage on the Back Bay*”. Es de destacar cómo esta aprobación hace referencia, indistintamente, al “sistema de calles y drenaje”, lo que va a suponer, ya que se trataba de la “reforma” de un plan previamente aprobado, el que impulsó la construcción de un barrio de alta calidad en las posesiones de la Commonwealth, modificar, también, los acuerdos tomados por entonces entre los propietarios implicados. No olvidemos que, en Estados Unidos, los planes resultan de acuerdos entre propietarios, “reformas” incluidas. Dicha aprobación estaba redactada en los siguientes términos: “... *que los Comisionados en Tierras Públicas estén y se les autoriza a realizar dicha modificación de los acuerdos existentes en relación con el drenaje del territorio de Back Bay... y podrán autorizar el trazado de dichas calles y caminos en el territorio de la Boston Water Power Company, pudiéndose conectar el mismo con las calles en el territorio de la Commonwealth*”⁶⁵⁶. La aprobación de esta reforma estaba supeditada, por lo tanto, a la modificación de los acuerdos tomados cuando se iniciaron, allá por el año 1855, los primeros pasos para ocupar el territorio de Back Bay. Aprobación que se recoge en el “City Document” nº 99,

655 City Document, nº 81, 1863.

656 Senate Document, nº 172, 22 de abril de 1862.

del año 1864: *“...mediante dicho contrato se tomaron ciertas disposiciones con respecto al trazado y la construcción de calles, o caminos, en el territorio de Back Bay, así llamado, que se encuentra en la parte occidental de la ciudad de Boston”*.

Con el nuevo acuerdo entre propietarios, las partes interesadas deben adoptar el nuevo plan en lugar del acordado en 1856, dejándose muy claro que lo ya realizado por la Commonwealth, un barrio de lujo ocupando las mejores tierras de Back Bay, es intocable e inmodificable. Con esta rotundidad, expresando que los intereses del Estado, como un propietario más, sí, pero el más poderoso, están por encima de cualquier “reforma” emprendida, la comisión responsable establece que *“...este nuevo plan no interferirá con el plan al que se sometieron las tierras pertenecientes a la Commonwealth, y adoptado por los Comisionados correspondientes, excepto en lo que se dispone más adelante, y en la medida en que sea necesario para conectar Huntington Street con Boylston Street”*⁶⁵⁷, es decir, sólo en lo que favorezca, a más, la calidad, ya consolidada, del barrio de la Commonwealth. Se trata, por tanto, de no interferir en las tierras de la Commonwealth, excepto para conformar el nuevo espacio llamado Copley Square.

Al final, la comisión nombrada en 1861 toma un acuerdo, en 1864, aprobando esta reforma, recordando que, en su día, *“ordenó... que cinco personas competentes fuesen nombradas por la Junta de Municipal, sujeto a la aprobación de Su Señoría el Alcalde, quien sería investido con plenos poderes...para negociar con la Boston Water Power Company, la Ciudad de Roxbury, los Comisionados del Estado y cualquier otro propietario de territorio en Back Bay, para llevar a cabo reformas generales, en base a un plan satisfactorio, para el trazado, niveles y accesos de las diferentes calles contiguas al territorio de Back Bay”*⁶⁵⁸. Especificándose lo que es, quizá, uno de los aspectos más destacados de esta reforma, es decir, esa relación que se busca entre las nuevas tierras objeto de ordenación urbanística con lo ya ordenado por la Commonwealth, aprovechando la “centralidad” del barrio estricto de Back Bay con su nueva extensión a través de las tierras de la Boston Water Power Company. Esa conexión formalizada con el proyecto de Copley Square beneficia a la Commonwealth, porque se localiza en su territorio, y también a la Boston Water Power Company, porque sus tierras se benefician de la proximidad a un espacio urbano de calidad. *“Las nuevas avenidas principales, dicen los Comisionados, son de ancho promedio igual al de Chester Park... también se dispone un ‘square’, en situación elegible, con más de 100.000 pies de superficie, que está reservado como lugar para un Instituto de Bellas Artes, como se indica en el plan. Este se localiza en las tierras de la Ciudad, en fideicomiso para ese propósito, y sólo tiene que costar el gasto de rellenar el terreno a nivel”*.

Una vez más, y valga como conclusión parcial referida a esta “reforma “ de Back Bay, se observa una evidente disgregación, fragmentación, en la manera de proceder al proyecto y construcción de la ciudad. La Boston Water Power

657 City Document, nº 99, 1864.

658 City Document, nº 99, 1864.

Company, como propietaria implicada en esta “reforma”, no es capaz, o no tiene voluntad ni está interesada, en construir en sus posesiones materializando la unidad de acción que, en cierto modo, sí consiguió la Commonwealth años antes. Fragmentación que se manifiesta a pesar de contar con importantes referentes espaciales que podrían haberla evitado. Nos referimos a las tres avenidas que anticipaban, al menos en teoría, una unidad espacial concreta. Pero, al final, y como aseveró la Comisión que aprobó el plan de reforma, la proximidad de las propiedades de la Boston Water Power Company con respecto a las de la Commonwealth, donde ya comenzaba a materializarse un importante barrio de lujo impulsado por el Estado, sólo le interesaba para aproximarse a las tierras de la Commonwealth, para beneficiarse de esas “rentas de posición” que desplegaban sus valores de “centralidad”: *“...los lotes en la Avenida Huntington, argumentaban los Comisionados, se encuentran entre los mejores de la ciudad, son espaciosos, ventilados y accesibles; mientras que los de las calles adyacentes brindan oportunidades muy necesarias y deseadas para casas de costo moderado en un vecindario selecto y cerca del corazón de la ciudad, con todas las facilidades y ventajas de la mejor ubicación”*.

La característica común entre esta propuesta de reforma y el primitivo plan elaborado en 1855 es su constante preocupación económica. Encontramos, en este sentido, una casi total supeditación del proyecto propuesto a la necesidad de extraer del territorio, así transformado, importantes beneficios económicos. Para ello, las partes interesadas en la reforma llegan, incluso, a ceder parte del suelo que poseen para la construcción de “edificios institucionales”. Tal es el caso, como ya hemos comentado, de la conexión entre Huntintong Avenue y Boylston Street, donde la Boston Water Power Company se propuso la creación de un importante espacio público, a manera de “square”, actual Copley Square, cediendo el suelo necesario para que se localizara en dicho lugar el museo de Bellas Artes. Preocupación económica que se refleja, a lo largo de todo el informe, con la clara intención de ofrecer un diseño que fuese aceptado por las partes interesadas, en la medida en que procuraba la valoración de un territorio⁶⁵⁹.

Y para constatar, aún más, el papel de los propietarios en la “ordenación-apropiación” de estas tierras de Back Bay, insistir en que la “reforma” planteada supuso, necesariamente, modificar los acuerdos contraídos, en 1856, entre la Commonwealth, la Boston Water Power Company y la Ciudad de Boston. Es decir, que dicha “reforma” fue posible en la medida en que se reformaba, a su vez, el acuerdo tripartito ya citado⁶⁶⁰. Nuevo acuerdo que tuvo lugar en 1864, estableciéndose en el mismo que todo sería posible en la “reforma” que se planteaba excepto aquello que supusiese modificar lo ya realizado por la Commonwealth⁶⁶¹.

659 *“Report of the Commissioners...”*, cit.

660 *“Report of the Commissioners...”*, cit.

661 Commonwealth of Massachusetts, *“Resolve in relation to the Back Bay”*, Senate Document, n° 172, 1862. El nuevo acuerdo queda reflejado en el City Document, n° 99, 1864.

La Avenida Commonwealth como primer eslabón del sistema de parques planteado por F. L. Olmsted

El proyecto de Back Bay tiene una significación que sobrepasa los límites concretos de su propia realidad. Es así como podemos plantear que el citado proyecto encerraba la capacidad de extender y procurar la conexión de la ciudad con su periferia más inmediata, y todo ello, mediante la conjunción entre la idea del “parque continuado” y la lógica de la construcción de un espacio suburbial de “clase” como “idea de ciudad”. A Back Bay cabe entenderlo, en este sentido, como preámbulo y base indispensable que recogerá la figura de F. L. Olmsted⁶⁶² para formular su “sistema de parques” para Boston. Base, a su vez, de los presupuestos que animarán los proyectos globales de planificación que se propondrán, a partir de entonces, para esta ciudad.

Del mismo modo que hemos visto para la ciudad de Roma, aunque salvando las distancias, la preexistencia de determinadas infraestructuras en la ciudad de Boston, como es el caso de la Avenida de la Commonwealth, va a constituirse, del mismo modo que ejercieron los “sistemas viarios” establecidos, durante el XVI en Roma, en “premisas necesarias” de cara a formulaciones urbanísticas posteriores. Es así cómo entendemos el “sistema de parques” proyectado por Olmsted para Boston⁶⁶³. Del mismo modo que lo entendía, para Roma, Ludovico Quaroni, entendimiento que hacemos extensible a la ciudad de Boston. *“El plan de Sixto V, decía Quaroni, ha sido la premisa necesaria para el plan de Mérode, ferrovía y convenio incluidos... del mismo modo que la ‘variante’ del E.42 al plan regulador del 31 ha sido la premisa necesaria al plan que desde meses algunos arquitectos conocidos pero no oficiales estaban elaborando en sus estudios, y en la sede de un centro de investigación maquiavélicamente creado para tal fin”*⁶⁶⁴. Preexistencias infraestructurales, ya sean vías proyectadas para reunir lo disperso y facilitar la comunicación entre lugares que conforman el universo de un “peregrinar urbano”, caso de Roma, o una gran “avenida parque” como eje directriz de un nuevo complejo residencial de clase, caso de Boston, conforman esas “premisas necesarias” que van a contribuir, años después de su concepción, a la construcción de un nuevo tipo de ciudad.

Del mismo modo que los sistemas infraestructurales establecidos por los papas en la Roma del siglo XVI contribuyeron a hacer posible, casi cuatro siglos después, la construcción de la Roma moderna, al utilizarse dichos “sistemas” como soportes de los nuevos procesos de producción de suelo emprendidos, la Avenida de la Commonwealth, sin haber sido pensada para ello en origen, fue tomada por Olmsted como eje inicial de su “sistema de parques”, lo que

662 Frederick Law Olmsted (1822-1903), fue arquitecto, paisajista y botánico. Autor del Central Park de Nueva York, y del sistema de parques para Búfalo y Boston.

663 Reflejado en el documento gráfico *“City of Boston. Park Department, 1887. Proposed Park System from the Common to Franklin Park, including the Back Bay and Muddy River Improvements, Jamaica Pond and the Arnold Arboretum”*.

664 Ludovico Quaroni, “La realizzazione urbanística del programa dei Papi”, en “Una Città eterna. Quattro lezioni da 27 secoli”, en *Urbanistica*, nº 27 (1959).



Figura 7.12. Sistema de parques de Boston planteado por Olmsted: “*Suggestion for the improvement of Muddy River and for completing a continuous promenade from the Common to Jamaica Pond*”. Fuente: Norman B. Leventhal Map & Education Center at the Boston Public Library.

le permitió materializar la idea de parque como recorrido que reúne ciudad y periferia. Olmsted, en efecto, encontró con la Avenida de Massachusetts la oportunidad para hacer de dicha avenida, concebida, en su día, como continuación del Common y del Public Garden, el punto de partida del “sistema de parques” para Boston, haciendo posible un recorrido que pudo partir del centro de la ciudad y alcanzar los confines de la periferia.

Para Olmsted, como muy bien señala P. Sica, “...*el parque entra en la ciudad como elemento orgánico y como elemento organizador que debe preceder y dirigir la iniciativa de los promotores privados. El parque, entendido como sistema, llega a convertirse, en la ciudad americana, en un instrumento de planificación urbanística*”. Esa entrada en la ciudad fue posible en Boston porque así lo facilitó la “premisa necesaria” que representaba la Avenida de Massachusetts, lo que permitió a Olmsted dar continuidad a un recorrido que extendía el centro de la ciudad más allá de sus estrictos confines. Este “sistema de parques” se convertirá, por otro lado, y así lo observa Sica, “...*en elemento ordenador del desarrollo urbano, afirmándose la tendencia a crear sistemas continuos en los cuales se produce una conexión entre los trazados urbanos y las grandes áreas verdes a través de las avenidas lineales y ‘park-ways’*. Es así como encontramos una clara conexión entre ‘sistema de parques’, ‘idea del suburbio’ y ‘metropolitanización’ de la ciudad. La idea de lo rural se alza como alternativa frente a la vida en la ciudad. El sistema de parques formalizó esta idea haciendo posible el ‘garden suburb’ y comunicándolo con la ciudad del trabajo”⁶⁶⁵.

En el último tercio del siglo XIX, en efecto, vivir en el suburbio era la práctica más generalizada. Las “row houses” caen en decadencia. La atracción de la idea de lo rural, y la continua presión de la inmigración e industrialización, enfrentó a las clases medias contra la manera de vivir en la ciudad. El “plan metropolitano” se estaba construyendo. El “sistema de parques” era su directriz, y el suburbio uno de sus aspectos más significativos. El “plan metropolitano” no era otro que

665 P. Sica, “Gli sviluppi urbanistici negli Stati Uniti D’America”, en *Storia dell’Urbanistica. Il Ottocento*, 1977.

aquel que estaba desarrollando la idea de separar las vastas áreas de nueva creación del centro de la ciudad antigua.

La forma como se concibió el proyecto de Back Bay, por tanto, facilitó extraordinariamente la idea que Olmsted tenía del “parque urbano”. De esta manera, partiendo del Common y del Public Garden, pudo iniciar este sistema incorporando, al mismo tiempo, la Avenida de la Commonwealth para, de esta forma, y sin posibilidad de corte alguno, formalizar una sucesión de parques que van a dar lógica al suburbio bostoniano. Back Bay facilitó esta continuidad, desde el momento en que dicho “sistema” pudo entrar en la ciudad y no perder conexión con ella en la medida en que así se lo permitía la manera en que fue concebido el proyecto de Back Bay.

Algunas conclusiones extraídas de esta experiencia bostoniana

Ya que nuestro objetivo es llevar a cabo un ejercicio comparativo entre las diferentes opciones que, en el mundo occidental, especialmente, en Europa, se han expresado en el campo disciplinar del urbanismo, lo que hemos denominado como “urbanística comparada en los albores de la modernidad”, no podía faltar, naturalmente, un ejemplo americano que sacase a la luz las diferencias y aproximaciones entre dos maneras tan distantes de enfrentarse a la producción de entidades espaciales concretas. Entre América y Europa, sin embargo, y a pesar de sus diferencias en la manera de enfrentarse a su historia, observamos un denominador común. Nos referimos a su adhesión, para ambos ámbitos geográficos, a la lógica del capital, al modo de producción capitalista, por lo que se refiere a sus manifestaciones y comportamientos, en nuestro caso, de índole socio-espacial.

Tanto en América como en Europa, con todos los matices que se quieran resaltar, en efecto, la manera de proceder a los procesos de producción espacial obedecen y responden a la lógica que se deriva de la “renta del suelo”. Son los beneficios que se imaginan anticipadamente, aquellos que pueden producir las tierras que se poseen, los que impulsan la puesta en marcha de específicos “proyectos inmobiliarios”. Se puede decir, incluso, que estos procederes tienen una incidencia mayor, si cabe, para el caso americano, donde, como hemos observado en el caso de Boston, son los propietarios de suelo los que dirigen cualquier proceso encaminado a producir ciudad. Si en Europa podemos decir lo mismo, no así del aparato político-administrativo que lo gestiona, ya que la presencia del Estado, en el caso europeo, permite ciertos controles sobre la propiedad, lo que no es tan habitual en el caso americano. Por eso, es importante conocer lo realizado, y de qué manera, en el ámbito de Back Bay de Boston, para cerciorarnos del papel determinante que ejerce la propiedad, y los propietarios, como inductores del proceso de producción del espacio. Y no se trata de un determinante más, de algo a tener en cuenta, de lo que no se puede prescindir, como así sucede en Europa, sino de un fenómeno que hace del propietario el forjador de la ciudad, lo cual se deriva, en forma y contenidos, de la magnitud de sus posesiones, convirtiéndose, de hecho, en el verdadero “planificador”.

El “modelo urbano de la renta del suelo”⁶⁶⁶ adquiere, en estas circunstancias, su significado más depurado, al entender la “planificación urbana” como la “ordenación espacial” que se deriva de lo que cada propietario quiere ofrecer, ceder, manipular o garantizar. Y todo ello, con la observancia de un Estado, de una administración, que, incluso, como muestra el caso de Back Bay en Boston, participa como un propietario más en dichos procesos.

Otro aspecto a destacar, en el caso americano, y la construcción de Back Bay es un ejemplo de ello, es que el proceso de producción de la ciudad, de su totalidad o, lo que es más frecuente, desde su condición como “espacio fragmentado”, está condicionado, quizá, dirigido, por la dotación previa de todo un “aparato medioambiental” capaz de valorar el ámbito objeto de “ordenación” para convertirlo, y hacerlo irreversible, como “espacio de clase”. Las acciones encaminadas a “producir ciudad”, llevadas de la mano de cierto “orden urbanístico”, contienen una componente de clase tan precisa que fuera de ese “orden”, se puede decir, apenas se percibe la idea de ciudad. Es “ciudad” lo único que se “ordena”, urbanísticamente hablando, y sólo en la medida en que es “ciudad” se justifica su apropiación de clase.

Es así como se configura Back Bay, es decir, como barrio destinado a una burguesía de alto nivel, vinculando su “ordenación” precisa a la presencia de una “naturaleza”, creada a tal fin, que lo hace exclusivo en medio de la ciudad. La ciudad se dota de “naturaleza”, he ahí la diferencia con Europa, es decir, de componentes medioambientales que “naturalizan la ciudad”, lo que, entre otras cosas, justifica, y hace realidad, el “espacio suburbial” de clase”. No es de extrañar, en este sentido, el papel desempeñado por este barrio, una vez materializado como tal, en la construcción del suburbio de Boston.

Por lo que se refiere, en concreto, al proyecto de Back Bay, podemos decir, a diferencia de lo que, en general, sucede en Europa, que no se planteó como un proyecto que implicase a la totalidad de la ciudad de Boston. En sus presupuestos de partida se ignoran problemas morfológicos existentes. Sólo se tiene en cuenta la presencia de elementos urbanos consolidados, como es el caso del Public Garden y el Common, en la medida en que son utilizados para valorar el trazado propuesto. Lo específico de Back Bay, por tanto, es su condición de “territorio fragmentado”, tanto por lo que se refiere a su diseño específico como a su construcción histórica. Fragmentación que constituye su razón de ser, y también, su propio fracaso.

¿Por qué su razón de ser? Porque la construcción del territorio de Back Bay fue posible en la medida en que se encontraron, no sin enfrentamientos, una serie de propietarios empeñados en su lucha por lograr los mayores beneficios económicos a costa de las tierras sobre las que demandaban derechos adquiridos. La agilidad de las decisiones tomadas, y la claridad de posiciones adoptadas entre

666 Ver G. Campos Venuti, *La Administración del Urbanismo*, Barcelona, Gustavo Gili, 1971. También, A. Álvarez Mora, “La ciudad como producto social histórico. Entre su ‘valor de uso’, como espacio de reproducción social, y su ‘valor de cambio’ como ‘espacio de renta’”, en *Reflexiones Urbanísticas*, Valladolid, Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, 2019.

los diferentes propietarios, hizo posible, y dio sentido, al proyecto fragmentado que caracteriza a Back Bay.

¿Por qué su fracaso? Porque la idea original fue proponer una trama homogénea extendida a todo un territorio. Dicha trama, sin embargo, no se constituyó como la imagen anticipa del “fragmento urbano” a materializar, sino que era el punto de partida para discutir, negociar y convenir cómo se llevaría a cabo el proceso de apropiación del territorio que se disputaban la diversidad de propietarios empeñados en el proceso de producción espacial emprendido.

Ni siquiera el proyecto planteado por Olmsted, a propósito de su “sistema de parques” para Boston, pudo romper la fragmentación aludida, ya que dicho proyecto sancionaba y extendía un espacio de calidad que se había concebido al margen de lo existente, aunque, eso sí, apoyándose en la presencia de zonas de calidad identificadas con la historia de la ciudad.

CONCLUSIONES

Una de las cuestiones que hemos intentado dejar aclarada es la que hace referencia a la convicción que nos asiste a propósito del origen, por lo que se refiere a sus primeros años de formación, de la ciudad moderna, en paralelo, por supuesto, a sus instrumentos de intervención, es decir, al cuerpo disciplinar del urbanismo. Bien entendido que cuando hablamos de ciudad moderna nos referimos a la ciudad del capital, a la primera ciudad burguesa, aquella que hunde sus raíces, nunca mejor la frase, en la derrota de los movimiento obreros que se esforzaron por cambiar los destinos humanos durante la primera mitad del XIX. Por eso es por lo que considero que la ciudad del capital muestra su primera gran expresión una vez liquidado dicho movimiento social, una vez que la burguesía en el poder inicia un proceso de producción espacial de gran alcance, es decir, la construcción de la ciudad moderna. Ciudad donde la burguesía se representa como clase social dominante, y en cuyo contexto realiza la explotación económica que encumbra sus beneficios. La ciudad, además, entra en ese proceso de explotación al concebirse su producción como un cúmulo de operaciones inmobiliarias implicadas en una nueva concepción del “espacio urbano” como “producto”. La ciudad, entendida como un “producto social histórico”, es catapultada al “sistema económico”, comportándose como una mercancía más.

Una primera conclusión gira en torno a esta cuestión, es decir, al hecho de considerar sus orígenes más allá de las experiencias que se vivieron en la ciudad del XVIII, más allá de sus connotaciones como producto donde primaba la “ornamentación” y el “embellecimiento” sobre presupuestos económicos, a pesar de muchos de los argumentos que apoyan tesis contrarias. La ciudad del XVIII, sobre todo, la que se desarrolla en su segunda mitad, preludiando, hipotéticamente, experiencias urbanísticas que impulsarán la futura revolución burguesa, no pensamos, como ya lo hemos argumentado, que encierre contenidos tan sustanciales como para pensar que estamos ante un cambio de época. Las propuestas de Pierre Patte pueden parecer que apuntan en este sentido, aunque, en realidad, como ya lo hemos anotado, constituyen alternativas en el marco estricto de la ciudad aristocrática, donde la idea del “ornato y embellecimiento” domina, y está por encima, de aquella otra que apuesta por la “utilidad pública”.

Es en este sentido como podemos argumentar que es a partir de la segunda mitad del siglo XIX, con la llegada del Barón Haussmann a la Prefectura del Sena, cuando, realmente, comienza a producirse un cambio radical en la manera de llevarse a cabo el proceso de producción material de la ciudad. Hasta entonces, los procesos de producción de suelo no han abandonado su estricto localismo, considerando la ciudad como un ámbito limitado a su “plano existente”, reduciéndose las transformaciones emprendidas a simples ajustes morfológicos cuyas repercusiones apenas sobrepasaban los límites establecidos para las mismas.

Con Haussmann cambia radicalmente este panorama. Y ello, por una razón muy simple: porque entra en escena un nuevo tipo de espacio hasta entonces no determinante en el proceso de producción de la ciudad. Estamos hablando del “espacio periférico”. Haussmann, como ya lo hemos indicado, es muy consciente de ello en la medida en que, como portador de valores burgueses, no apuesta por otra ciudad que no sea aquella que disponga de un amplio territorio a “poner en valor” fuera de los límites de la ciudad tradicional existente, única manera de emprender acciones inmobiliarias de gran alcance.

El “espacio periférico” emerge, por lo tanto, como una necesidad económica, donde se concentran los grandes valores derivados del hecho de la incorporación del “suelo” al aparato productivo, valores que van más allá, incluso, de los que aportan las grandes transformaciones llevadas a cabo en el “centro tradicional”. De hecho, para Haussmann, lo más importante a realizar era la puesta en valor de los nuevos territorios periféricos anexionados, para lo cual era necesario ponerlos en comunicación con el centro urbano, lo que obligaba imponer a estos “espacios tradicionales” unos sistemas viarios ajenos a su morfología original, sistemas que, al mismo tiempo que lo “renovaban”, procuraban sus relaciones con las nuevas periferias con el objetivo de valorarlas como mercancías. Lo importante, sin embargo, no consistía tanto en poner un excesivo énfasis en las transformaciones de los ámbitos urbanos tradicionales, como referentes del proceso de formación de la ciudad moderna, sino en la relación que se produce entre ambos fenómenos, es decir, en hacer de las transformaciones urbanísticas centrales la condición de partida para proceder a la puesta en valor de la periferia. Y esto es algo que no vamos a observarlo hasta la llegada de Haussmann a la Prefectura de París, momento en el que se produjo, para la ciudad, una ruptura total con su pasado aristocrático, ciudad que, hasta entonces, había asumido los presupuestos político-sociales de dicho régimen. A partir de esta ruptura, por tanto, asistimos al comienzo de una nueva era en la que emerge la ciudad como componente indiscutible del proceso de reproducción del capital.

Asumiendo este mi punto de vista, me he internado por un recorrido que me ha llevado a considerar los aspectos que están más vinculados con la producción del objeto ciudad, y su vinculación con la práctica de la propiedad-propietarios del suelo, como referentes para entender la formación de la ciudad moderna, la ciudad del capital. Se me puede acusar de haber puesto demasiado énfasis en estas cuestiones que atañen, casi en exclusiva, a la propiedad del suelo, aunque prefiero pecar de “economicista”, sin conseguir las metas que podría haber alcanzado en ese campo, que haberme inmiscuido en un terreno, más vinculado a cuestiones socio-espaciales y políticas, en el que, con toda seguridad, hubiera naufragado. Con todos los errores que he podido cometer, estoy seguro de ello, me he agarrado, sobre todo, al papel jugado por la propiedad del suelo, y al uso que de ella han hecho sus poseedores, para ofrecer un entendimiento del fenómeno que nos ocupa. Hago mío, en este sentido, aquel pensamiento de Marx con el que aseveraba que “...las sociedades se distinguen no por las cosas que producen sino por cómo las producen”. Mi intención, en este sentido, ha sido

mostrar cómo se ha producido la ciudad en esos albores de la modernidad que comienzan a configurarla como ciudad del capital.

El comportamiento de los propietarios del suelo ha sido fundamental en el proceso de construcción de la ciudad, lo que me ha llevado a comparar procesos diferentes, observados en una diversidad de contextos urbanos, con el objetivo de extraer algún denominador común que universalizase una idea de ciudad que emergiese como algo identificado con las exigencias del capital. Ciudades diferentes en correspondencia con condiciones de partida, también, diferentes, pero respondiendo, todas ellas, a un mismo “modelo urbano”, aquel que se deriva de la lógica del capital que las impulsa.

En esta comparativa nos hemos encontrado con una diversidad de formas urbanas que, sin embargo, responden a un mismo comportamiento socio-espacial, aquel que hace de la contraposición-enfrentamiento entre la diversidad de espacios sociales, allí identificados, su razón de ser. Espacios sociales que han sido creados en un marco competitivo arbitrado por los propietarios del suelo, lo que constituye la identidad del producto espacial finalmente obtenido. Pero llegar a conclusiones en este recorrido analítico no hubiera sido posible si no me hubiese internado en una comparativa que me ha hecho saltar de Madrid a París, de París a Roma, de Roma a Boston, considerando, a su vez, otras referencias observadas con una menor intensidad analítica, por razones obvias, que me han permitido no desligarme de otros contextos europeos.

La relación entre “propiedad del suelo”, “proyecto” y “construcción real” de la ciudad se ha producido de manera diferente en este conjunto tan dispar de las ciudades analizadas. Esas diferencias responden, sobre todo, a las relaciones de poder, dicho de manera general, que se producen entre quienes tienen que administrar la ciudad, por razones de ordenación urbanística, y aquellos que la poseen por el “derecho de propiedad” que les asiste y ejercen. Relaciones de poder que difieren de un contexto otro, lo que se traduce, a su vez, en una manera diferente de proceder al proceso de construcción de la ciudad. Pero si estas diferencias pueden parecer lógicas si comparamos, por ejemplo, casos europeos con estadounidenses, también nos topamos con ellas en el caso de culturas tan próximas como la italiana y la española.

En el caso europeo, en efecto, y tomando como ejemplos las ciudades de París, Madrid y Roma, observamos un comportamiento de los propietarios del suelo que se puede pensar que se someten, en un principio, a normas impuestas por la Administración del Estado, cuando, en realidad, es esta última la que emerge como garantía de los intereses de aquellos. Esta relación entre los propietarios del suelo y el Estado se produce, sin embargo, de manera diferente, aunque es el Estado el que marca las reglas de un juego que no siempre controla, ya que la última palabra la tienen los propietarios con su hacer consentido o con su negativa a seguir las normas establecidas.

En Madrid, por ejemplo, con la puesta en marcha del Ensanche, primeros años de la segunda mitad del XIX, se inauguraron unos mecanismos urbanísticos que generalizaban unas formas de proceder mediante las cuales la “propiedad del suelo”, al menos, en teoría, tenía que someterse a reglas emanadas del poder

del Estado. No se podía hacer nada en la ciudad que no estuviese especificado, previamente, en un plan cuya aprobación correspondía a la Administración Central. Ahora bien, la materialización real de la ciudad, cuyo escenario futuro estaba prefigurado, incluso, anticipado, en dicho proyecto de Ensanche, dependía, en última instancia, de los propietarios implicados, quienes procedían a la puesta en marcha de procesos específicos de construcción cuando lo creían oportuno, donde pensaban que más les beneficiaba la operación que habían programado, incluso, dejando vacante, sin construir, el suelo de su propiedad, en espera de mejores ocasiones. En la relación propiedad-administración, por tanto, aunque esté precedida de órdenes específicas, emanadas del poder del Estado, quien establece “determinaciones urbanísticas” precisas, son los propietarios los que tienen la última palabra, por cuanto hacen valer sus intereses por encima de las “normas” establecidas. El Estado, por su parte, muestra, en todo momento, su “poder”, dicho esto con con cierta ironía, al doblegarse ante las exigencias de los propietarios del suelo.

Si este fracaso de las administraciones centrales, a la hora de imponer “normas urbanísticas”, es una constante, en general, en la cultura española, si observamos lo sucedido en Italia, específicamente en Roma, podemos decir casi lo mismo, con la única variante de que dicho “fracaso” es más una consecuencia de ese dejar hacer a los propietarios lo que debería corresponderle a la Administración. En Roma, en efecto, durante el último tercio del siglo XIX, que es cuando se está procediendo a la construcción de la primera “Roma moderna”, son, única y exclusivamente, los propietarios del suelo los que proponen intervenciones urbanísticas concretas sin referencia alguna a Planes formulados previamente. La ciudad se hace a base de estas propuestas individualizadas, sin apenas relación entre unas y otras, obteniéndose como resultado de todo ello un “collage” ante cuya incoherencia sólo cabe formular un Plan a posteriori con el único objetivo de “legalizar” una situación de hecho.

Así es como surgen los primeros planes en la Roma moderna, legalizando una diversidad de iniciativas gestionadas, con anterioridad al plan que las legaliza, las cuales se llevaron a cabo mediante “convenios” establecidos entre la administración local y los propietarios proponentes. Una vez más, en esta ocasión, por voluntad estricta de los propietarios de suelo, se imponen criterios que ahondan sus raíces en el derecho que se arrogan los que controlan la tierra y la “renta” de ella obtenida. Si en el caso de Madrid, estos derechos se formulaban ante situaciones de hecho, las que emanaban del plan, lo que les obligaban a cumplir unas normas ya establecidas, derivadas de las determinaciones urbanísticas específicas, forzando su modificación o eludiendo su cumplimiento, en el caso de Roma se producen intervenciones, previas y directas de los propietarios, marcando ellos mismos las reglas a seguir.

Siempre, por tanto, el poder de los propietarios del suelo. Situación de la que no se salvó, ni siquiera, una ciudad como París, donde el poder centralizado en la figura del prefecto, como administrador por excelencia, como delegado del Emperador, no pudo eludir a los propietarios interesados en los “trabajos públicos” emprendidos. Esta vez, sin embargo, no fue tanto el poder de los

propietarios, como la estructura administrativa que se creó, bajo la tutela y el consentimiento del Barón Haussmann, para favorecer, y darles un protagonismo prioritario, a aquellos emprendedores que supiesen hacer de la propiedad del suelo el baluarte de una nueva sociedad. Se trataba de crear una correspondencia inequívoca entre “negocio inmobiliario” y las altas finanzas del Estado, con el apoyo de infraestructuras bancarias y de crédito creadas a tal efecto, en el marco de una “estructura social de Estado” que concebía las “relaciones de producción” desde un contexto social envilecido por las más altas cotas de inmoralidad. Este fue el coste que tuvo que pagarse por recurrir a la propiedad, a la “producción de propietarios”, ya estuviesen dotados para emprender “trabajos públicos” o, simplemente, para ser “expropiados”, para, sobre sus bases, construir la sociedad del Segundo Imperio.

A diferencia de Roma y Madrid, donde la figura del plan urbanístico no dejó de estar presente, ya sea para ser incumplido o para contemplarse como documento que “legalizaba” intervenciones realizadas con anterioridad al mismo, en el caso París se puede decir que el plan, como documento que anticipa un escenario futuro para la totalidad de la ciudad, nunca existió como tal. Hecho que muestra, en cierta manera, que se actuaba sobre certezas, es decir, haciendo en cada momento lo que se necesitaba y era posible, lo que estaba condicionado, sobre todo, por cuestiones presupuestarias. Este es el sentido que le dio Haussmann a sus conocidos “*reseaux*”, los cuales no estaban concebidos como “estrategias espaciales”, en el marco de un hipotético, e inexistente, plan, sino como “estrategias de financiación” de específicos “trabajos públicos”. De esta forma, Haussmann no tuvo necesidad de hacer frente a incumplimientos de lo “proyectado”, ni de “legalizar” lo propuesto fuera de norma, ya que todo lo que se construía estaba controlado por su poder.

Las contradicciones surgen cuando su propio poder genera un descontrol, cuando los propietarios le ganan la partida, acumulando fincas urbanas condenadas a ser expropiadas. Una vez más, la propiedad del suelo entra en escena. Haussmann, en efecto, concibió la transformación de París como un asunto de Estado que hubiera supuesto su autofinanciación, una vez recogidos los beneficios por parte de todas las instancias intervinientes en la realización de los “trabajos públicos”, como entidades de crédito, financiadores, empresas constructoras, intermediarios, testaferros, jurados de expropiación, etc., es decir, todo un ejército dispuesto a dar una batalla para convertir París en una “fiesta especulativa”. Fiesta que acabó en una catástrofe impulsada por una nueva modalidad de propietarios, aquellos que, conociendo los “planes” de Haussmann, por sus contactos con la administración de la Prefectura, se adelantaban a las expropiaciones a realizar, adquiriendo, previamente, las fincas objeto de expropiación para convertirse ellos mismos en expropiados. Una trampa no prevista por Haussmann que le costó un precio tan alto que arruinó a la Prefectura, arrastrando al “ejército” de colaboradores-interesados que le acompañaron en su titánica empresa.

Si el papel del Estado en la Europa del XIX, en aquellos años en los que se empeñaba en proceder a la construcción de la “ciudad del capital”, fue

fundamental, ya fuese para marcar, mediante “planes”, las pautas de dicha construcción, o para facilitar y dar cobertura legal a las “irregularidades” de los actores intervinientes, en Estados Unidos, para lo cual hemos tomado como referente a la ciudad de Boston, la presencia del Estado no era necesaria. Esta es la gran diferencia que separa Europa de América.

Decir que el papel del Estado no era necesario, no implica pensar que no se implementasen normas de obligado cumplimiento a la hora de proceder a la construcción de la ciudad. Esas normas existían y se aplicaban, pero su elaboración era responsabilidad de los propietarios empeñados en la formalización de las propuestas urbanísticas correspondientes. La ciudad, queremos decir, se piensa, se proyecta, se construye, por propietarios que demandan derechos sobre las tierras que sostienen dicha construcción. El Estado no ejerce ninguna acción fiscalizadora específica, ni siquiera, un control formal que nos haga pensar que estamos ante la presencia, como sí sucedía en Europa, de un defensor de derechos colectivos con capacidad para sostener modos de vida urbanos vinculados con los más débiles. El Estado, por el contrario, actúa como un propietario más, compartiendo intereses creados entre todos los que intervienen en la construcción de la ciudad. Esto, al menos, es lo que nos ha mostrado la experiencia de Boston, su proceso de construcción, como ciudad del capital, durante el siglo XIX, en concreto, el barrio de Back Bay.

Ante este panorama, el resultado no podía ser otro que aquel que tenía que desembocar necesariamente, como así sucedió, en una ciudad estrictamente “segregada”, física y socialmente, como “segregados” se mostraban, en origen, los intereses de la diversidad de propietarios que ponían en valor sus tierras. Al no existir el Estado, como garantía de un hacer colectivo, como supervisor de una hipotética acción común, asumiendo, por el contrario, su condición como un propietario más, las acciones que identificaban la construcción de la ciudad, al presentarse como propuestas individualizadas, expresión de una suma de ámbitos identificados con propiedades diferentes, no pudieron ofrecer, como resultado, un panorama territorial integrado. La “ciudad segregada” fue el único resultado posible, lo que supuso producir un espacio desigual, injusto y propenso al enfrentamiento entre ciudadanos.

Sin embargo, podemos decir lo mismo para Europa, si nos atemos a los resultados obtenidos, ya que no cabe ninguna duda acerca de la condición de las ciudades europeas como “ámbitos segregados”. La diferencia con América reside en que mientras en Europa esa “segregación urbana” no pudo eludir el determinante social que la impulsaba, en Estados Unidos se complementa esto último con procesos específicos de producción de suelo, los que se derivan de acciones individualizadas, y al margen de una idea común de ciudad, lo que hace aún más irreversible la “segregación”. Las ciudades americanas, queremos decir, llevan implícitas, en su proceso de producción espacial, su propia segregación, a la que hay que añadir, como complemento, la que le impone el “sistema social” en el que se integran y al que deben su razón de ser.

Una última cuestión, para finalizar, hace referencia a un denominador común que hace del proceso de formación de la ciudad moderna algo consustancial

con el desarrollo del capital. Nos estamos refiriendo a la “desagregación socio-espacial” que ha acompañado, en todo momento, al proceso de formación de la ciudad moderna. Cuando hablamos de “desagregación” queremos indicar un proceso empeñado en “simplificar” la ciudad, es decir, en restarle complejidad. Este fenómeno, además, lo vinculamos con el propio desarrollo del capital, hasta el punto de afirmar que la trayectoria seguida por la ciudad, mostrándose, cada vez, menos compleja, no es ajena a las exigencias que ha ido imponiendo el capital al espacio urbano.

Hacemos nuestras, en este sentido, las palabras de Marx, cuando argumentaba que una de las condiciones para que se desarrolle el capital es la necesaria separación entre los “medios de producción” y la “fuerza de trabajo”. Separación que, tomando como referente el espacio urbano, significa acabar con la confusión propia del espacio tradicional, “confusión” medida en términos de “complejidad urbana”, para apostar por otro tipo de espacio caracterizado por su condición de “espacio zonificado”, donde cada cual, y cada actividad, ocupe el lugar que le corresponde en el marco, todo ello, de una estructura territorial que expresa tantos contenidos como clases sociales han tomado posesión de ella.

La ciudad moderna, en su condición como ciudad del capital, no escapa a este proceso de “separación” al que aludía Marx, hasta el punto de asegurar que es porque el capital la necesita, es decir, los “medios de producción” por un lado y los obreros, como “fuerza de trabajo” por otro, lo que garantiza la explotación que produce beneficios en forma de plusvalías, como trabajo no pagado a los obreros. Sólo de esta manera, decimos, podemos entender la “desagregación socio-espacial” de que ha sido objeto la ciudad durante su formación como ciudad moderna, ya que, en realidad, lo que se estaba construyendo era la ciudad del capital.

BIBLIOGRAFÍA BÁSICA UTILIZADA

Vamos a hacer referencia, únicamente, a los textos publicados que hemos utilizado realmente, huyendo de propuestas bibliográficas al uso, donde se mencionan referencias de las que apenas se sabe nada. No reseñaré los Documentos que he trabajado en los archivos correspondientes, remitiéndome, para ello, a las citas, que sobre dichos documentos, figuran en los pies de página correspondientes en cada uno de los capítulos que componen este libro.

Por lo que se refiere al capítulo dedicado a “**La idea de ciudad en el Antiguo Régimen. ¿Presupuestos tardo-barrocos en el origen de la ciudad moderna?**”, puedo decir que he utilizado, como textos básicos, los elaborados por Marc-Antoine Laugier, *Essai de l'Architecture*, de 1752, y por Pierre Patte, referidos a los *Monumens érigés en France a la gloire du Roi Louis XV*, de 1764, y las *Mémoires sur les objets les plus importants de l'Architecture*, de 1769. De Laugier he utilizado la versión en italiano, “*Saggio sull'Architettura*”, editada en Palermo, por Aesthetica Edizioni, en 1987. Son tres textos fundamentales para saber cómo se entendía la ciudad durante el siglo XVIII, sobre todo, en su segunda mitad, cuando se están tomando medidas, probablemente, que aseguren su inequívoco carácter aristocrático.

Para conocer distintos puntos de vista sobre la forma de hacer ciudad durante el XVIII, que para algunos es un precedente de la urbanística moderna, he consultado los textos de J. L. Piñón, “Fra la Rivoluzione dei lumi e i lumi della Rivoluzione”, en *Storia Urbana*, nº 48/49 (1989); el de Francisco Javier Monclús, “Teorías arquitectónicas y discurso urbanístico. De las operaciones de embellecimiento a la reforma global de la ciudad en el siglo XVIII”, en *Ciudad y Territorio* (enero-marzo 1989); incluso el de Mark. K. Deming, “Une capitale et des Ports. Embellissement et Planification Urbaine à la fin de l'Ancien Régime”, en *Les Architectes de la Liberté. 1789-1799*, París, École National Supérieure des Beaux-Arts, 1989.

Un libro completísimo en sus presupuestos teóricos, y muy importante en la materia que aborda, es el escrito por Jean-Louis Harouel, *L'Embellissement des Villes. L'Urbanisme Français au XVIII Siecle*, París, Picard, 1993. Se trata de un trabajo que recorre, con rigor, todo el hacer llevado a cabo en las ciudades francesas durante el XVIII.

Y como estudios de más amplio margen, abordando cuestiones generales referidas a la forma concreta de proceder al proyecto y materialización, desde su “diseño” a la ciudad bajo el Antiguo Régimen, me han interesado los puntos de vista de Ludovico Quaroni, “La realizzazione urbanística del programa dei Papi”, en “Una Città eterna. Quattro lezioni da 27 secoli”, en *Urbanistica*, nº 27 (1959), y de Paul. D. Spreiregen (ed.), *On the Art of Designing Cities: Selected Essays of Elbert Peet*, Cambridge (Massachusetts), MIT, 1967.

Con respecto al capítulo **“Un proyecto aristocrático para un París revolucionario. A propósito del llamado Plan de los Artistas”**, de entrada, y como marco teórico general, me han interesado los estudios de la Commission d’Extension de Paris, *Aperçus historiques*, París, Prefecture du Departement de la Seine, 1913; el artículo de M. Halbwachs “Les plans d’extension et d’aménagement de Paris avant le XIX siècle”, publicado en la revista *La Vie Urbaine* en 1920; el libro de G. Bardet, *Naissance et meconnaissance de l’urbanisme*, París, 1951; los textos de Pierre Lavedan, *L’urbanisme a l’époque moderne XVI-XVIII siècles*, París, 1982, que escribió junto con J. Hungueney, sin olvidar su importante *Histoire de Paris*, París, 1960; y el extraordinario libro de Jeanne Pronteau *Edme Verniquet (1727-1804). Architecte et auteur du “grand plan de Paris” (1785-1721)*, París, Ville de Paris, Commission des Travaux Historiques, Sous-Commission d’Histoire Municipale Contemporaine, 1986. Son trabajos, artículos o libros, donde, entre otras cosas, se aborda el conocimiento de la llamada “Comisión de los Artistas”, para unos auténtica, para otros una ficción, pero dejando claro, todos ellos, las funciones estrictas que se desarrollaron en su seno. Es interesante, también, el punto de vista de Angelo Villa en “Parigi”, en Carlo Aymonimo (coord.) *Le città capitali del XIX secolo. I. Parigi e Vienne*, Roma, Officina Edizioni, 1975.

En este capítulo he vuelto a utilizar los textos ya citados de J. L. Piñón, “Fra la Rivoluzione dei lumi e i lumi della Rivoluzione”, en *Storia Urbana*, nº 48/49 (1989); y de Francisco Javier Monclús, “Teorías arquitectónicas y discurso urbanístico. De las operaciones de embellecimiento a la reforma global de la ciudad en el siglo XVIII”, en *Ciudad y Territorio* (enero-marzo 1989), por su insistencia en considerar las tareas de la “Comisión de los Artistas” como antecedentes más inmediatos de la urbanística moderna.

También me ha parecido muy interesante el libro, coordinado por Pierre Pinon, *Les Traversées de Paris. Deux siècles de Révolutions dans la Ville*, publicado con ocasión de la exposición “La Traversée de Paris” por Éditions du Moniteur, La Grande Halle-La Villette, en 1989. Sobre todo, el texto que dedica a “Le Plan des Artistes entre grands axes et opportunités foncières”. En ese mismo libro, merece ser resaltada la aportación de Michael Darin, “Rivoli: Entre Rue et Jardin”, a propósito del primer trazado de la futura calle Rivoli, como elemento urbano destinado a aislar el conjunto Louvre-Tullerías.

Y como textos de referencia, más referido uno al tema que nos ocupa, más teórico el otro, recomiendo los trabajos de Paolo Sica, “Gli operatori culturali durante la Rivoluzioni: Le Architetture celebrative e i progetti; il piano degli artisti per Parigi”, en *Storia del ‘Urbanistica. El Setecento*, 1976, y el de Alain Lipietz, *Le Tribut Foncier Urbain*, París, Maspéro, 1974.

En el capítulo dedicado a la **“Urbanística comparada en los albores de la Modernidad”**, y como tema marco que centra las casuísticas que se abordan en este libro, me he servido de textos de carácter general, eludiendo algunos de los que ya cito en el resto de los capítulos que comento bibliográficamente.

He considerado importante, en este sentido, el libro de Giuseppe Samona, *L’Urbanistica e l’avvenire della città*, cuya primera edición es de 1959, por el

interés con el que aborda el proceso general de formación de la ciudad moderna, y por cómo se anticipa a los estudios que, en esta materia, le sucedieron. O el de Martín Bassols Coma, *Génesis y Evolución del Derecho Urbanístico Español*, 1973, para el caso español, donde analiza, entre otras cosas y desde un punto de vista jurídico, el sentido que adquirieron las reformas interiores o los ensanches de población. A lo que habría que añadir, naturalmente, la obra de Cerdà *Teoría General de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la Reforma y Ensanche de Barcelona*, 1867 (Edición facsímil de 1968), y su *Teoría de la Construcción de las Ciudades aplicada al Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona*, 1859 (Edición facsímil de 1991, Madrid, MAP). Obras estas, de Cerdà, imprescindibles para conocer, desde las propuestas concretas de los ensanches de población, la formación de la ciudad moderna en el ámbito mediterráneo. Del mismo modo que el pensamiento desarrollado por Solá Morales, a propósito de estos ensanches de población, concretado en su trabajo “Los Ensanches: Hacia una definición”, que fue publicado en la revista *Arquitecturas Bis*, número 12, en 1976. También ha sido publicado, en 1982, en *Vivienda y Urbanismo en España*, edición del Banco Hipotecario de España.

Para presentar el caso de la ciudad de París, me ha parecido muy oportuno y revelador texto de Jean Ceaux, “Renovation urbaine et stratégie de classe: rappel de quelques aspects de l’haussmannisation”, en *Espaces et Sociétés*, nº 13-14 (Octubre/Enero 1977). Una buena introducción para adentrarnos, con una buena base metodológica, en el conocimiento de París. Y para el estudio del caso alemán, me he servido de dos libros que considero fundamentales, por su alta calidad y rigor científico. Se trata de *La Costruzione dell’Urbanistica. Germania 1871-1914*, de Giorgio Piccinato, Roma, Officina Edizione, 1977; y el que trata *Las Experiencias del Zoning*, de Franco Mancuso, edición española de Gustavo Gili, Barcelona, 1989. La obra original, *Le Vicende dello Zoning*, fue editada por Il Saggiatore, Milán, en 1978. Textos fundamentales, ambos, para adentrarse en lo específico de la urbanística alemana, sobre todo, su aportación a la consolidación al “modelo urbano de la renta del suelo”.

Para el caso inglés, sus aportaciones a la formación de la ciudad moderna y a sus instrumentos de planeamiento, es fundamental el texto de Howard a propósito de la ciudad-jardín, cuya primera edición tuvo lugar hacia 1898, bajo un título, además, muy especial: *Tomorrow: A peaceful path to real reform*. Su segunda edición, aparece como *Garden Cities of Tomorrow*, de 1902. El libro de Rasmusen, *London: The unique city*, probablemente, uno de los mejores libros que se han escrito sobre Londres, resulta un buen acompañante para la obra de Howard, libro que elaboró allá por el año 1934. Publicado, años más tarde, por el MIT de Massachusetts, en 1974, y por Officina Edizioni, Roma, en 1972. Finalmente, en español, por la Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 2010.

Y para el caso de América, de Boston en particular, donde observamos, entre otras cosas y como ya hemos analizado, una traslación de los principios de la ciudad-jardín de Howard, “pervertidos” bajo la forma del “suburbio de clase”, me he servido, de entrada, de textos generales como el libro de Walter Muir Whitehill, *Boston, a topographical history*, Harvard Paperback, 1982

(sexta edición, la primera edición es de 1959). Y para la obra de Olmsted, ver *Civilizing American Cities. A selection of Frederick Law Olmsted's writings on City Landscape*, Editado por S. B. Sutton, The MIT Press, Massachusetts, 1979. También he considerado interesante la visión de C.S. Stein, *Toward New Towns for America. With an introduction by Lewis Mumford*, MIT Press, 1978.

Por lo que se refiere al capítulo dedicado a **“París. El plan de Haussmann como reestructuración socio-espacial de la ciudad heredada-existente”**, tengo que decir que el referente fundamental han sido las *Memorias du Baron Haussmann*. Se trata de la edición de Victor Havard de 1890. Y los capítulos que he consultado son los siguientes: Volumen II, *Préfecture de la Seine, Chapitre II, “Ma Première Journée a Paris”* y *Chapitre XVIII, “Le Département de la Seine. División Administrativa del suelo. La población. Los Arrondissements fuera de París. La propiedad construida. La cuestión de la vivienda”*; Volumen III, *Grands Travaux de Paris, Chapitre Premier, “Le Plan de Paris”*. Tengo que decir que mi intención, cuando me propuse escribir sobre París, no fue otra que recurrir, directamente y como fuente fundamental, a las memorias de Haussmann, desgranando lo que percibía como “propaganda política” de la realidad, finalmente, construida. Y es aquí donde entraban en escena los documentos de archivo obtenidos, de los Archivos Nacionales de Francia y de la Biblioteca Histórica de la Villa de París, fundamentalmente, que acompañan a esta investigación y que se reseñan en las notas a pie de página. Seguir las memorias de Haussmann me ha permitido comprobar muchos de los errores que, bajo mi punto de vista, han cometido la mayoría de los estudiosos en esta materia, quizá, por desconocer aquellas.

Otra de las fuentes escritas de la que me he servido, pareciéndome un libro fundamental, ha sido el trabajo de Bernard Rouleau, *Villages et faubourgs de l'ancien Paris. Histoire d'un espace urbaine*, París, Éditions du Seuil, 1985. Fundamental, sobre todo, para el estudio-conocimiento de la “corona suburbial” de París. Hemos seguido, con fidelidad, este texto ya que nos ha parecido de un valor extraordinario a la hora de analizar el espacio periférico donde se asentaban, por entonces, los “suburbios” que serían anexionados por voluntad de Haussmann. Dejamos constancia de nuestro débito con este estudio, lo que, naturalmente, puede que le haya restado originalidad a parte del análisis que hemos realizado, bien entendido que nuestro objetivo no es, en exclusiva, el conocimiento del “suburbio”, tal y como lo hace Rouleau, sino una interpretación de París en su conjunto. Es muy interesante, en este libro, el capítulo dedicado a “Les quartiers périphériques à travers les premières cartes statistiques”. Libro de Rouleau que podemos complementar, para entender mejor el proceso de “anexión” que culminó con la formación de la “periferia” parisina, con el texto de Jean des Cars y Pierre Pinon, “L'Annexion des Communes Périphériques”, en *Paris-Haussmann*, París, Picard, 1991.

Otro de los libros que he utilizado y que, también, me ha parecido fundamental, es el de A. Sutcliffe, *Ocaso y fracaso del Centro de París*, Barcelona, Gustavo Gili, 1973 (Título original: *The autumn of central Paris. The defeat of town planning 1850-1970*, de 1970). Es de esos pocos libros que se han adentrado en las entrañas

de París para explicarnos su verdadero sentido, huyendo de interpretaciones que sólo buscan ensalzar sus componentes formales-compositivos. Libro al que habría que añadirle el de Gérard Noël Lameyre, *Haussmann, Prefêt de Paris*, París, Flammarion, 1958, especialmente el capítulo que dedica a “Haussmann et le Logement des Parisiens”, así como el número especial “Urbanisme et habitation” de *La Vie Urbaine, Organe de l’Institut d’Urbanisme de l’Université de Paris* dedicado a “Haussmann, Prefect de la Seine”, de 1853. Es muy interesante de este trabajo lo que dedica a cuestiones relativas a la financiación de los “trabajos públicos”, préstamos, expropiaciones, etc., aspectos que se analizan en el capítulo “Amis et ennemis d’Haussmann. Emprunts et Expropriations”.

No podemos obviar, por otro lado, el magnífico estudio de Maurice Halbwachs, *Les expropriations et les prix des terrains à Paris de 1860 à 1900*, Soc. Nouv. De Libr., 1909, donde analiza los resultados y consecuencias derivados de los trabajos de Haussmann, desde el punto de su incidencia en todo lo que tiene que ver con el “valor del suelo”.

La obra de Marx, por otro lado, ha sido muy oportuna para no perder contexto. Son muy interesantes en este sentido los dos textos que escribe Marx a propósito de los movimientos revolucionarios que tuvieron lugar en París, sobre todo, durante la primera mitad del XIX. Marx le dedicó, a este periodo histórico, fundamental para el entendimiento de la Francia del siglo XIX, dos textos de un rigor extraordinario, *El 18 Brumario de Luis Bonaparte*, editado, por primera vez, por el norteamericano J. Weydemeyer, miembro de la Liga Comunista, y amigo de Marx y Engels, en Nueva York, en 1852. El otro estudio es *Las Luchas de Clases en Francia (1848 a 1850)*, que comenzó a publicarse, en forma de artículos, en la *Nueva Gaceta del Rin, Revista política y económica*, en Hamburgo, a partir de 1850. Las versiones en español se corresponden, para *El 18 Brumario de Luis Bonaparte*, con la edición de Ariel, Barcelona, 1968, y para *Las Luchas de Clases en Francia*, con la editorial Ciencia Nueva, Madrid, 1967.

También he utilizado, como no podía ser menos, la obra más importante de Marx, *El Capital. Crítica de la Economía Política*, edición del Fondo de Cultura Económica, México, 1946 (Octava reimpression, 1973). He repasado, del Volumen I, Sección Segunda, “La Transformación del Dinero en Capital”; Sección Tercera, “La Producción de la Plusvalía Absoluta”; del Capítulo V, “Proceso de Trabajo y Proceso de Valorización”; Capítulo IV, “Cómo se convierte el Dinero en Capital”, 3. Compra y venta de la fuerza de trabajo”; del Capítulo XLVI, “Renta de Solares. Renta de Minas. Precio de la tierra”; y de la Sección Sexta, “Cómo se convierte la ganancia extraordinaria en renta del suelo”, del Capítulo XXXVII. Marx nos hace reflexionar sobre aquellos aspectos que nos aclaran el papel ejercido por la “propiedad de la tierra” en la configuración final de la ciudad, introduciéndonos en la comprensión de la “renta de la tierra”, en suma, en la “renta del suelo”.

Por supuesto, no podían faltar las ya clásicas referencias literarias, sobre todo, los relatos novelados de Balzac y Zola. Sirvan, como ejemplos, la novela de Honoré de Balzac, *Grandeza y decadencia de César Biotreau*, edición española de Ediciones del Azar, Barcelona, 2003, obra escrita en 1837; *Père Goriot*, publicada en 1834, de la que existe una edición española, de Bruguera, editada en 1980. Y

de Emile Zola, *La Jauria*, perteneciente a la saga “Los Rougon Macquart, Historia natural y social de una familia bajo el Segundo Imperio”, edición española de Alianza Editorial, 1981, con título original *La Curée*, escrita en 1871; también, *El Paraíso de las Damas, Au Bonheur des Dames*, escrita en 1883, edición Española de Alba Editorial, Barcelona, 1999. Y, sobre todo, *El vientre de París*, escrita en 1873, edición española de Alianza Editorial, 1982. Se puede decir, y así lo he argumentado en mi dilatada dedicación docente, que basta con estos textos literarios, sin recurrir, incluso, a los ya clásicos estudios sobre París, para comprender esta ciudad, tanto desde el punto de vista histórico como desde el propiamente urbanístico. Desde esta posición, he querido reivindicar el papel de la literatura como fuente de conocimiento de la ciudad.

Del capítulo dedicado a **La construcción de la centralidad en el proceso de formación de Madrid como ciudad moderna**, vamos a comentar, sobre todo, referencias bibliográficas sobre las reformas interiores emprendidas, así como aquellas otras que tienen que ver con el ensanche aprobado en 1860.

De entrada, y para un conocimiento riguroso del proceso de formación de Madrid como Ciudad Moderna, ver J. I. Casar Pinazo, “Il Prodigioso decennio dell’Urbanistica Madrileña: 1855-1865”, en *Storia Urbana*, 1986. Por lo que se refiere, en particular, a textos de carácter general que aborden el desarrollo urbano de Madrid, tenemos que reseñar los ya clásicos de Manuel de Terán, “El desarrollo espacial de Madrid a partir de 1868”, aparecido en *Estudios Geográficos*, nº 84/85, y en el que analiza, este mismo autor, “Dos calles madrileñas: Las de Alcalá y Toledo”, publicado en *Estudios Geográficos*, 1961. Aunque pueda parecer que se trata, este último, de un estudio muy concreto, referido a unas calles de Madrid, está tratado de tal manera que nos hace comprender la ciudad en su conjunto.

Otro de los textos, más completo, que aborda el conocimiento del proceso de desarrollo urbano de la ciudad de Madrid, ha sido elaborado por M. A. Huetz de Lemps. Se trata de “Les grand villes du monde: Madrid”, aparecido en *La Documentation Française*, nº 3854/55, en enero de 1972. Importante texto que aporta una visión de Madrid muy ceñida a sus componentes históricos de índole geográfica-económica.

En una línea más descriptiva, no por ello menos crítica, situaríamos las posiciones que mantuvo Fernández de los Ríos, tanto en su *Guía de Madrid*, Abaco Ediciones, 1976, reproducción de la edición de 1876, como en la propuesta urbanística que planteó para la ciudad de Madrid en su libro sobre *El Futuro Madrid*, Barcelona, Los Libros de la Frontera, edición facsimil, 1976. Propuesta que aprovecha para proporcionarnos la idea que él tiene de la ciudad de Madrid y cómo habría que proceder a las alternativas que plantea.

Para el estudio de la ciudad de Madrid, en otro orden de cosas, nos hemos servido, a su vez, de una serie de textos provenientes de la disciplina de la Historia. Es el caso de los estudios que A. Domínguez Ortiz desarrolla a propósito de *El Antiguo Régimen: Los Reyes Católicos y los Austrias*, Madrid, Alianza, 1973. De J. Vivens Vives, por su parte, hemos repasado su libro a propósito de la

Coyuntura económica y revolución burguesa, Barcelona, Ariel, 1968. Y de Miguel Artola, *La Burguesía Revolucionaria*, Madrid, Alianza, 1973. Se traza de retazos de España que, en todo momento, hacen referencia a la ciudad de Madrid, proporcionándonos interpretaciones precisas sobre la historia de esta ciudad durante el siglo XIX.

Para el estudio de las reformas interiores llevadas a cabo en el Madrid del XIX, es fundamental, en primer lugar, y como referencia obligada, el libro de Eulalia Ruiz Palomeque, *Ordenación y transformaciones del Casco Antiguo Madrileño durante los siglos XIX y XX*, Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 1978. En dicho libro se presenta todo un elenco de “proyectos de reforma interior” que la autora ha recopilado de los Archivos Madrileños, especialmente, del Archivo de la Villa de Madrid, describiéndolos y analizando sus contenidos. Si se trata de reformas interiores provenientes de procesos desamortizadores, nada mejor que complementar el estudio de Ruíz Palomeque con el Francisco Simón Segura *La Desamortización de Mendizábal en Madrid*, Madrid, Instituto Estudios Fiscales, 1969. Importante y singular estudio sobre este fenómeno histórico.

Pero si ha habido alguien que ha planteado, con toda claridad, las “reformas” que necesitaba una ciudad como Madrid, durante el siglo XIX, antes de la propuesta del Ensanche, y como alternativa a éste, fue Mesonero Romanos. En 1846 presentó al Ayuntamiento de Madrid su informe-propuesta sobre *Mejoras generales de Madrid*, publicado, más de un siglo después, en la revista *Información Comercial Española*, en el número correspondiente al mes de febrero del año 1967. Propuestas que, como hemos planteado en este capítulo de Madrid, es interesante confrontarlas con aquellas otras que, por los mismos años, planteó Fernández de los Ríos en su libro *El Futuro Madrid*, ya citado.

De entre estas reformas, la más importante, quizá, es la que se llevó a cabo en la Puerta del Sol. Contamos, para ello, con dos textos importantes. En primer lugar, con el libro de Martín Bassols Coma, *Génesis y evolución del Derecho Urbanístico Español (1812-1956)*, Madrid, Montecorvo, 1973, especialmente el capítulo dedicado a “El primer supuesto de legislación urbanística específica por motivos de Reforma Interior: Las obras de ensanche, regularización y embellecimiento de la Puerta del Sol en Madrid”. También es interesante el estudio realizado por Pedro Navascués Palacio, “Proyectos del siglo XIX para la reforma de la Puerta del Sol”, publicado en 1968, en el número 25 de la revista *Villa de Madrid*. Es, sobre todo, el libro de Bassols, el que mejor ha analizado el proceso seguido en la reforma de la Puerta del Sol, argumentando, con rigor, las razones que se esbozaron para proceder a dicha “reforma”, instrumentándose, para ello, una Ley Especial con la que fuese posible su declaración como obra de “utilidad pública”.

Para el Enchance, aprobado en 1860, he comenzado consultando, como no podía ser menos, el proyecto original. Se trata del *Anteproyecto de Ensanche de Madrid, formado por el Inspector de Distrito del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, D. Carlos María de Castro, aprobado por Real Decreto de 19 de julio de 1860*. Se trata de una edición facsímil, publicada por el Colegio de Arquitectos de Madrid, en 1980. En este *Anteproyecto* figuran

todos los pormenores relativos a su ordenación y construcción. Por lo que se refiere a la idea de ciudad que encierran estas propuestas, no he dejado de consultar, una vez más, la obra de Cerdà, especialmente, la *Teoría General de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la Reforma y Ensanche de Barcelona*, 1867, edición facsímil de 1968, y la *Teoría de la Construcción de las Ciudades aplicada al Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona*, 1859, edición facsímil de 1991, MAP, Madrid. También, el pensamiento desarrollado por Manuel de Solà-Morales, a propósito de los ensanches de población, que está concretado en su trabajo “Los Ensanches: Hacia una definición”, publicado en la revista *Arquitecturas Bis*, número 12, en 1976. También ha sido publicado, en 1982, en *Vivienda y urbanismo en España*, edición del Banco Hipotecario de España. No podía faltar, por supuesto, el trabajo-tesis realizado por Rafael Mas, *El Barrio de Salamanca. Planeamiento y propiedad inmobiliaria en el Ensanche de Madrid*, Madrid, 1982. Probablemente el mejor trabajo que se ha hecho sobre el Ensanche de Madrid.

Dado que los “ensanches” se distinguen, entre otras cosas, por su “trama ortogonal”, a la que se le han atribuido comportamientos muy específicos, de los que, incluso, se pueden derivar determinadas “leyes” que encauzan sus múltiples posibilidades de “expresión formal”, resulta muy interesantes, en este sentido, repasar los textos de Leslie Martin al respecto, en especial “La Trama como generador”, en L. Martin, L. March y M. Echenique, *La Estructura del Espacio Urbano*, Barcelona, Gustavo Gili, 1975 (Título original: *Urban space and structures*, Londres, Cambridge University Press, 1972).

Si estos son los textos más destacados, con respecto al significado de los ensanches de población, para entender su materialización constructiva, especialmente, la referida al de Madrid, volvemos a los textos de Rafael Mas, sobre todo, “La Actividad inmobiliaria del Marqués de Salamanca en Madrid (1862-1875)”, en *Ciudad y Territorio*, nº 3 (1978), y la ponencia que presentó al I Simposio sobre “Urbanismo e Historia Urbana”, celebrado en Madrid en 1978, y organizado por la Universidad Complutense, titulada “Los orígenes de la propiedad inmobiliaria en el Exrarradio Norte de Madrid”, que fue publicada en *Ciudad y Territorio*, nº 1 (1979).

Es importante reseñar, también, las modificaciones que el ferrocarril introdujo en algunos ámbitos del Ensanche, así como la incorporación, dentro de sus límites, de ámbitos que no estaban, en origen, asignados al mismo. Para la primera cuestión, ver A. Álvarez Mora, P. Palomar Elvira y J. M. Sánchez Ródenas, “Desarrollo Histórico de la zona Sur de Madrid”, en I. Aguilar, P. Navascués, A. Álvarez Mora y otros, *Las Estaciones Ferroviarias de Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad*, Madrid, COAM, 1980. También, Pedro Tedde de Lorca, “Las compañías ferroviarias en España (1855-1934)”, en M. Artola, *Los Ferrocarriles en España, 1844/1943*, Madrid, Banco de España, 1978. Para la segunda cuestión, se puede consultar, para el caso concreto de la Montaña del Príncipe Pío, como espacio no previsto en el original proyecto de Ensanche, pero que, más tarde, es incorporado al mismo, el minucioso estudio sobre el proceso de construcción de este lugar, en Alicia Díez de Baldeón García,

“El nacimiento de un barrio burgués. Argüelles en el siglo XIX”, en *Norba-arte*, nº 13 (1993).

El Barrio de Chamberí ocupa un lugar destacado en el Ensanche de Madrid, sobre todo, porque ya existía, como “arrabal”, antes de formularse el proyecto de aquel. Para comprender estas implicaciones de un “preexistencia” en una propuesta que la incluye, ver los estudios realizados por María José Muñoz de Pablo, *Chamberí, siglo XIX, trazas en la ciudad*, Madrid, Departamento de Ideación Gráfica Arquitectónica, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 2008. Y el de Rubén Pallol Trigueros, *El Madrid Moderno: Chamberí (el Ensanche Norte), símbolo del nacimiento de una nueva capital, 1860-1931*, Departamento de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid, 2011.

Los ensanches, por último, y el de Madrid no es una excepción, se vieron desbordados por el fenómeno del “suburbio” que se desarrolló. Para conocer este hecho, las consecuencias que tuvo y las medidas que se adoptaron, ver los textos de Martínez de Pisón, referidos a “La formación de los suburbios madrileños en el paso del siglo XIX al XX”, en *B.I.S.D.P.*, nº 31 (1964), y el análisis que hace de “El Barrio de Cuatro Caminos”, en la revista *Estudios Geográficos*, nº 95 (1964). Y para las medidas adoptadas frente a estos fenómenos, ver Pedro Núñez Granés, *Proyecto de Ordenación del Extrarradio de Madrid*, Madrid, Imprenta Municipal, 1910, y del mismo autor, *Memoria sobre la Urbanización del Extrarradio de Madrid*, 1909, junto con su otro estudio sobre *Principios tenidos en cuenta para el estudio del Plan General de Extensión de Madrid y Normas Técnico-económicas para llevarlo a cabo*, Madrid, Editorial Plus-Ultra, 1926. Y como complemento, porque se sigue pensando en ordenar parte del “suburbio” madrileño, aunque, en esta ocasión, mediante un concurso internacional, *Ayuntamiento de Madrid, Información sobre la Ciudad, Año 1929. Memoria*, obra elaborada por la Oficina Municipal de Información sobre la Ciudad, Imprenta y Litografía Municipal, Instituto Geográfico y Catastral, Madrid, 1929.

Y como colofón que nos haga reflexionar sobre todas estas cuestiones que atañen a los “procesos de producción de suelo”, ver los imprescindibles libros escritos por Paul Vieille, *Marché des terrains et société urbaine. Recherche sur la Ville de Teheran*, París, Anthropos, 1970, y el de A. Lipietz, *Le tribut fonciere urbaine*, París, Maspéro, 1974.

Con respecto al capítulo **Extensión y áreas de centralidad en el proceso de formación de Roma como ciudad moderna**, destacamos los textos que abordan, de manera general, esta cuestión, como es el caso del libro de Italo Insolera, *Roma Moderna. Un secolo di Storia Urbanistica*, Turín, Einaudi, 1962/71. Se trata, probablemente, del mejor libro que se ha escrito en esta materia, aportando una visión de esta ciudad en la que dominan aspectos socio-económicos, los relativos a la manera de producirse el espacio de la ciudad, en contexto espacial donde domina la desigualdad y el negocio inmobiliario. Libro que he compaginado con el de Alberto Caracciolo, *Roma capitale. Dal Risorgimento alla crisi dello Stato Liberale*, Roma, Editori Riuniti, 1993 (cuarta edición, la primera es de 1956). Libro, si cabe, más interesante, aún, que el de Insolera, por contextualizarse en

la disciplina de la historia, no de la urbanística ni de la arquitectura, llevado de la mano, además, de un pensamiento crítico. A Roma la presenta, en este sentido, de una manera descarnada, mostrándola como una ciudad que ha visto cómo su dilatada historia ha sido dilapidada por los intereses más especulativos.

Destacamos, también, de entre estas obras generales, el monumental estudio realizado por Valter Vannelli, *Economia dell'Architettura in Roma Liberale*, Roma, Edizioni Kappa, 1979. En la que destaca, ante todo, la documentación que aporta, como cartografía, proyectos, planeamiento urbano, memorias, comunicados, legislación, etc., lo que nos ha permitido contar con el material básico imprescindible para emprender la comprensión de una ciudad como Rom.

Dentro de estos planteamientos generales, cabe destacar dos últimos textos. El de Anne Marie Seronde-Babonaux, *Roma, dalla città all' Metropoli*, 1983, en el que, dentro del marco de la Geografía Urbana, nos ofrece un análisis de Roma que, quizá, peca de una excesiva descripción. Mucho más interesante es el libro escrito por Piero y Roberto della Seta, *I Suoli di Roma. Uso e abuso del territorio nei cento anni della capitale*, Roma, Editori Reuniti, 1988. Se trata de una visión de Roma desde el punto de vista del papel jugado por las grandes propiedades de suelo concentradas, durante siglos, en manos, sobre todo, de las grandes familias pontificias. Son estas propiedades las que han marcado los procesos de producción de Roma como ciudad del capital.

Como una de nuestras hipótesis, en el devenir de Roma como ciudad moderna, se ha decantado por considerar la “sistematización viaria” a la que fue sometida esta ciudad, fundamentalmente, durante del siglo XVI, como la base físico-espacial que hizo posible su construcción como ciudad moderna, hemos repasado los textos de Paolo Portoguesi, Ludovico Quaroni, incluso, el de Massimo Birindelli, dado la atención que estos autores han prestado a la materialización de dicha “sistematización”. Se trata, en primer lugar, del importantísimo estudio de Paolo Portoghesi, *Roma Barocca*, Bari, Laterza, 1973. Sin olvidar aquel otro en el que aborda el tema de *El Ángel de la Historia. Teorías y lenguajes de la Arquitectura*, edición española de Blume, Madrid, 1985. La primera edición italiana, es de Laterza, Roma-Bari, de 1982. De Ludovico Quaroni, resulta muy interesante su texto sobre “Una Città eterna. Quattro lezioni da 27 secoli”, publicado en la revista *Urbanistica*, nº 27 (1959), y de las que destacamos la que dedica a “La realizzazione urbanistica del programa dei Papi”. El libro de Massimo Birindelli, *Piazza San Pedro*, Bari, Laterza, 1981, aborda, en parte, el tema que nos ocupa, aunque está observado, quizá, poniendo excesivamente el acento en cuestiones formales.

Por lo que se refiere a las alternativas urbanísticas que se formularon para, en cierta manera, hacer frente a las “crisis edificatorias” que se produjeron como consecuencia de esas primeras formas de proceder, sin plan y atendiendo, en exclusiva, a los intereses de la propiedad del suelo, en los primeros años del XX, cabe destacar el Plan de Sanjust de 1909. De este Plan contamos con una publicación facsimilar reciente, *Il Piano Regolatore di Roma, 1908*, en *Quaderni della Rivista Italian Journal of Engineering, Geology and Environment*, Roma, Sapienza Università Editrice, 2008, con motivo del centenario del Plan.

En Roma, como ha quedado mostrado en el capítulo correspondiente, la importancia adquirida por la “propiedad del suelo”, en su proceso de formación como ciudad, ya sea pontificia o moderna, ha sido muy destacada. No se puede entender Roma sin ese condicionante, sin ese comportamiento que hace de la producción de “rentas urbanas” el eje conductor de su proceso de materialización espacial. Por esta razón, las referencias a Marx han sido habituales, especialmente, las que se ocupan de la “renta de la tierra”. Es el caso de *El Capital. Crítica de la Economía Política*, Volumen III, Sección Sexta, Capítulo XXXVII, “Cómo se convierte la ganancia extraordinaria en renta del suelo”.

No podía faltar, por último, como también lo hemos hecho en el capítulo dedicado a París, las referencias a específicas obras literarias que las consideramos como fuentes para el conocimiento de la ciudad. Para Roma contamos con una obra excelente del escritor francés Émile Zola. Se trata de su novela *Roma*, edición en castellano del año 1933. La primera edición fue de 1896, París, C. Charpentier y E. Fasquelle. Aunque no con la contundencia de la obra de Zola, el pequeño relato de Nicolai Gogol, *Roma*, nos abre, también, las puertas para el entendimiento de esta ciudad.

Por lo que se refiere, por último, al capítulo dedicado a la **Apropiación socio-espacial en la construcción de Boston-Back Bay. Lo específico del proceso de formación de la ciudad moderna en Estados Unidos con respecto a las ciudades europeas**, tenemos que decir, en primer lugar, que la bibliografía utilizada no ha sido muy extensa. Eso sí, se trata de una serie de libros que contienen tal cantidad de ideas, y han sido escritos con un tratamiento científico tan destacado, que, por sí mismos, constituyen unas fuentes muy importantes para el conocimiento de la ciudad de Boston. Si hemos utilizado menos material bibliográfico que el desplegado en otros capítulos, es porque nos hemos volcado, por imposiciones de la investigación, en fuentes documentales más precisas, como es el caso de las colecciones dedicadas a la recopilación de los “Senate Document”, “City Document”, “House Document”, etc., referidos a las acciones emprendidas, en el marco del Estado de Massachusetts, para hacer posible los procesos de ocupación espacial de la ciudad de Boston, en especial, del territorio de Back Bay. Ni qué decir tiene que para el resto de las ciudades analizadas, Madrid, Roma y París, también ha ocupado un lugar destacado, en unas más que en otras, la documentación de archivo utilizada para proceder a su conocimiento. Es el caso del Archivo de la Villa, en Madrid; de los Archivos Nacionales de Francia y de la Biblioteca Histórica de la Villa de París, en París; o del Archivo di Stato, en sus diferentes sedes, en Roma, con especial atención a sus secciones dedicadas al *Piano Regolatore*.

Dicho esto, de entre la bibliografía de apoyo que hemos utilizado para el conocimiento de la ciudad de Boston, como textos generales que nos han aproximado a su historia, destacamos W. M. Whitehill, *Boston. A topographical History*, Cambridge, 1959; D. Ward, *Nineteenth century Boston. A Study in the role of antecedent and adjacent conditions in the spatial aspect of urban growth*, Cambridge, 1963; W. H. Bunting, *Portrait of a Port-Boston. 1852-1914*, Cambridge,

1971; W. Fire, *Land use in central Boston*, Cambridge, 1947; Nathaniel B. Shurtleff, *A Topographical and Historical Description of Boston*, Boston, Common Council, 1891. Aunque algunos de estos libros puede parecer que abordan aspectos muy concretos, están tratados de tal manera que nos hacen comprender la ciudad en su conjunto. Los considero, en este sentido, fundamentales para conocer el desarrollo urbano de esta ciudad, su proceso de producción espacial. De entre estas generalidades, destacamos el buen hacer de un historiador europeo de la ciudad, como lo fue Paolo Sica, quien nos ha dejado unos magníficos escritos sobre la ciudad americana, como es el caso “Gli svilupi urbanistici negli Stati Uniti D’America”, en *Storia dell’Urbanistica. Il Ottocento*, 1977

Otros libros están más centrados en aspectos muy especiales, pero muy identificados con procesos muy característicos de la ciudad de Boston. Es el caso del magnífico estudio realizado por S.B. Warner, *Streetcar Suburbs. The process of growth in Boston. 1870-1900*, Cambridge, Harvard University, 1980, donde aborda el desarrollo de la periferia-suburbio de esta ciudad desde la lógica impuesta por las redes de tranvías que se construyeron como infraestructuras capaces de soportar importantes procesos de producción de suelo.

Oscar Handlin, por su parte, en su libro *Boston’s Immigrants. 1790-1865. A study in Acculturation*, publicado por Harvard University Press en 1959, se interna en las razones y consecuencias que los procesos migratorios, principalmente de irlandeses, provocaron en la ciudad de Boston. Se trata de uno de los acontecimientos históricos que más determinaron, durante la segunda mitad del XIX, los procesos de apropiación espacial que se produjeron en esta ciudad.

Y para el caso concreto de Back Bay, contamos con dos textos fundamentales, ambos debidos a Brainbridge Bunting. Se trata del magnífico estudio que hace de Back Bay, desde la óptica de su construcción residencial, *Houses of Boston’s Back Bay*, Cambridge, 1982, así como, *The plan of the Back Bay Area in Boston*, publicado en el *Journal of the Society of Architectural Historians*, vol. XIII, nº2, en 1954, trabajo que fue presentado en el encuentro anual de la *Society of Architectural Historians*, en 1953.

Aunque nuestra intención no ha sido abordar la construcción del “suburbio” en relación con el sistema de parques proyectado por F. L. Olmsted en los años finales del XIX, no hemos podido eludir sus referencias, dada la incorporación a dicho “sistema” de la Avenida de la Commonwealth, eje directriz, como sabemos, del barrio de Back Bay. Es interesante, en este sentido, el libro editado por S.B. Sutton, *Civilizing American Cities: A selection of Frederick Law Olmsted’s writings on City Landscape* Cambridge, MIT Press, 1979.

Por último, no podía faltar, como ya lo hemos hecho en otras ocasiones, referencias concretas a la obra literaria, buscando esas conexiones entre literatura y ciudad. Para el caso de Boston contamos, para ello, con una obra fundamental. Se trata de *Las Bostonianas*, de Henry James, edición española de Grandes Clásicos Mondadori, Barcelona, 2006. Fue publicada, por primera vez, en forma de serial, en *The Century Magazine*, entre 1885 y 1886, y luego como libro en 1886.

Inmiscuirse en el proceso de formación de la ciudad moderna, en su entendimiento como ciudad burguesa-ciudad del capital, aquella que hunde sus raíces en la segunda mitad del XIX, implica considerar, como hipótesis de partida, que ha adoptado una diversidad de formas urbanas, de formas de proyecto, que responden, todas ellas, a un mismo modelo urbano, a similares comportamientos socio-espaciales. Se trata del modelo urbano de la renta del suelo. De ahí la idea de emprender la comprensión de este fenómeno desde el análisis de una urbanística comparada. La otra razón, no menos importante, es que dicha ciudad moderna, su originario proceso de formación, encierra y porta los presupuestos que nos hacen comprender las razones que explican el comportamiento actual de nuestras ciudades. En este sentido, el comportamiento de los propietarios del suelo ha sido fundamental en el proceso de construcción de la ciudad, lo que nos ha llevado a comparar procesos diferentes, observados en una diversidad de contextos urbanos, con el objetivo de extraer algún denominador común que universalizase una idea de ciudad que emergiese como algo identificado con las exigencias del capital. Ciudades diferentes en correspondencia con condiciones de partida también diferentes, pero respondiendo, todas ellas, a un mismo modelo urbano, aquel que se deriva de la lógica del capital que las impulsa. En esta comparativa nos hemos encontrado con una diversidad de formas urbanas que, sin embargo, responden a un mismo comportamiento socio-espacial, aquel que hace su razón de ser de la contraposición-enfrentamiento entre la diversidad de espacios sociales allí identificados. Espacios sociales que han sido creados en un marco competitivo arbitrado por los propietarios del suelo, lo que constituye la identidad del producto espacial finalmente obtenido. Pero llegar a conclusiones en este recorrido analítico no hubiera sido posible si no nos hubiese internado en una comparativa que nos ha hecho saltar de Madrid a París, de París a Roma, de Roma a Boston, considerando, a su vez, otras referencias observadas con una menor intensidad analítica, por razones obvias, que nos han permitido no desligarnos de otros contextos europeos.

Publicaciones del

