

REAL ACADEMIA DE INGENIERÍA

URBANISMO E INGENIERÍA EN EL SIGLO XIX  
REFORMA INTERIOR DE LAS CIUDADES Y MOVILIDAD

DISCURSO DE LA ACADÉMICA ELECTA

**EXCMA. SRA. DÑA. JOSEFINA GÓMEZ MENDOZA**

LEÍDO EN EL ACTO DE SU RECEPCIÓN PÚBLICA  
EL DÍA 21 DE MARZO DE 2006

Y CONTESTACIÓN DE LA ACADÉMICA

**EXCMA. SRA. DÑA. PILAR CARBONERO ZALDUEGUI**



MADRID MMVI

URBANISMO E INGENIERÍA EN EL SIGLO XIX  
REFORMA INTERIOR DE LAS CIUDADES Y MOVILIDAD

REAL ACADEMIA DE INGENIERÍA

URBANISMO E INGENIERÍA EN EL SIGLO XIX  
REFORMA INTERIOR DE LAS CIUDADES Y MOVILIDAD

DISCURSO DE LA ACADÉMICA ELECTA

**EXCMA. SRA. DÑA. JOSEFINA GÓMEZ MENDOZA**

LEÍDO EN EL ACTO DE SU RECEPCIÓN PÚBLICA  
EL DÍA 21 DE MARZO DE 2006

Y CONTESTACIÓN DE LA ACADÉMICA

**EXCMA. SRA. DÑA. PILAR CARBONERO ZALDUEGUI**



MADRID MMVI

Editado por la Real Academia de Ingeniería

© 2006, Real Academia de Ingeniería

© 2006 del texto, Josefina Gómez Mendoza y Pilar Carbonero Zalduegui

ISBN: 84-95662-39-6

Depósito legal: M-13.521-2006

Impreso en España

## ÍNDICE

Las lecturas duales del urbanismo decimonónico .....	10
El modelo francés y la visión de la reforma de Haussmann .....	18
Mejorar y regularizar la ciudad: Mesonero y la Junta Consultiva de Policía Urbana .....	26
La reforma de la Puerta del Sol, síntesis de los procesos urbanos de mitad siglo XIX ...	37
La prioridad de la circulación: la reforma interior como exigencia de los ensanches ....	51
<i>La ville est un livre</i> .....	59
Notas .....	63
Bibliografía .....	68
Contestación .....	73

Excmo. Sr. Presidente  
Señoras y señores académicos

Os agradezco profundamente la generosidad que me habéis mostrado al considerarme digna de estar entre vosotros. Quiero personalizar esta gratitud en el Presidente de esta Academia, que desde hace años me honra con su amistad y estímulo, y en los tres ilustres académicos que propusieron mi candidatura: don José Antonio Martín Pereda, doña Pilar Carbonero y doña María Vellet, científicas y amigas. Me incorporo a esta Academia con humildad pero con gran ilusión, en la esperanza de no defraudar vuestra confianza.

Soy geógrafa, de formación, de estudio, de profesión, y en parte también por la forma de ver el mundo. Lo que quiere decir que me intereso por la configuración de los paisajes en esa relación compleja de la naturaleza con la sociedad, la cultura y la técnica. Lo que me ha llevado en los últimos años a consagrar una gran parte de mi trabajo a las formas en que la ingeniería ha contribuido a transformar el medio y las maneras en que se ha relacionado con los recursos naturales y ambientales. He buscado con sumo interés algunas de las claves de esa relación y algo voy a decir de ello.

Pero permitidme antes una referencia de carácter personal y familiar: En esta ocasión, solemne para mí, quiero rendir homenaje emocionado a la memoria de los padres de mi marido, a mis suegros, José Martínez Rey y María Sarandeses. En el ambiente de extremadas dificultades de los años cincuenta, tras una guerra que les había frustrado otros proyectos personales, ellos no regatearon esfuerzo ni sacrificio para lograr una meta que se habían trazado con tanta sencillez como determinación: que sus cinco hijos estudiaran en escuelas técnicas superiores, lo que pasaba entonces necesariamente por venir a Madrid. Y así fue: dos arquitectos, un ingeniero aeronáutico, otro ingeniero naval y la más joven, ingeniera de telecomunicación, todos ellos con un amplio y reconocido ejercicio profesional a sus espaldas. Yo tuve ocasión de comprobar la naturalidad y a la vez el orgullo

con el que mis suegros vivían esa casi leyenda urbana en que se habían convertido en la ciudad de Pontevedra donde habían nacido sus hijos. De modo, señores académicos, que mi relación con la ingeniería y la arquitectura ha sido, y es, también sentimental.

Mi maestro, don Manuel de Terán, geógrafo de ideas claras, nunca dudó de la importancia de la expresión geográfica de las obras de ingeniería, que fue el título general que escogió el ingeniero Carlos Fernández Casado, muy próximo familiar e intelectualmente a Terán, para escribir una serie de artículos en la revista *Estudios Geográficos* en los primeros años cincuenta. En ella el gran ingeniero, también historiador, repasa consecutivamente las grandes infraestructuras viarias, hidráulicas, portuarias y aeroportuarias (con especial atención, como no podía ser de otra manera a los puentes) y finalmente las transformaciones resultantes de las ingenierías agronómica, silvícola e industrial (Fernández Casado, 1948-1954).

Como Terán, Fernández Casado era sensible a los modos de transformar la naturaleza por parte de la técnica. Aquella noche de 1928 en que en torno a García Lorca se exponen las ideas vanguardistas del grupo que llevó el nombre de Gallo por la revista que fundaron, el ingeniero Fernández Casado, que entonces tenía 23 años, deja dicha una frase de la que los geógrafos deberíamos sacar todas las consecuencias: "El ingeniero ha llegado a ser el agente geomórfico por excelencia". Reclamaba al mismo tiempo para la que bautizó como "arquitectura del ingeniero", "una actitud ascética ante la naturaleza" y una relación con las cosas comprometida con "causar la mínima alteración de las condiciones naturales" (Mantecola, 1988: 1.013-1.014). Llegado hoy el momento de reflexionar en todos los órdenes sobre la sostenibilidad, no está de más recordar a un admirable Fernández Casado, que concluía esa intervención, reclamando el "introducir las menos ideas posibles sobre el paisaje" y a un no menos extraordinario Manuel de Terán, que abogaba ya en 1966 por una "ética de conservación del paisaje" (Terán, 1966).

Muchos geógrafos en sus análisis regionales y del medio físico se han ocupado de las distintas obras de ingeniería para interpretar la transformación de territorios, paisajes y sociedades. Algunos, entre los que se cuenta la sobresaliente figura de Horacio Capel en relación con la ingeniería militar, nos hemos ocupado de la historia de determinados cuerpos de inge-

nieros y de su singular y fundamental papel en la modernización de las infraestructuras, del manejo de recursos y en suma de la economía y de la sociedad. En el libro que dirigimos Nicolás Ortega y yo, *Naturalismo y Geografía en España*, publicado en 1992, un capítulo estaba consagrado al trascendental papel de los ingenieros de minas en la elaboración del mapa geológico. Motivo de solemnidad aún mayor para mí que este acto de hoy se celebre en esta magna sala dedicada al gran Fausto de Elhuyar. Unas y otras cosas me permitieron escribir hace unos años que el siglo que media entre los años cincuenta del XIX y mediados del pasado ha sido por antonomasia el siglo de la ingeniería y de los ingenieros. No me cabe duda de que lo que voy a exponerles en relación con la transformación de la ciudad decimonónica lo ratifica.

Pero quiero antes hacer una mención, necesariamente rápida por el tiempo del que dispongo, pero intensa por lo que para mí significa, a mi relación de trabajo con los ingenieros de montes. Hace unos años me han honrado otorgándome el título de ingeniera de montes de honor, distinción que me llena de orgullo. No tengo duda que a ellos debo en buena medida el estar hoy aquí. La presencia en esta Academia del admirado José Alberto Pardos Carrión, primer presidente de la Sociedad Española de Ciencias Forestales, a la que pertenezco, y gran investigador a quien se rendía homenaje hace unas semanas con la presentación de un número especial de *Sistemas y recursos forestales*, no puede ser sino un estímulo para mí.

Cuando como geógrafa me acerqué, en los últimos años ochenta, al mundo forestal y a su historia desde la aparición de la ciencia forestal moderna y la creación en España de la Escuela de Montes, me interesó sobre manera el entendimiento forestal de la economía de los recursos, la labor de reconocimiento y catalogación de los montes, la participación de los ingenieros y demás forestales en el primer esfuerzo de conservación de la naturaleza mediante la declaración de parques nacionales y sitios naturales de interés nacional, y la importancia paisajística y territorial de una labor realizada a escalas espacio-temporales excepcionales, tiempo secular para las ordenaciones y ámbitos que iban del monte a la comarca. Me pareció que no se conocía suficientemente el ideario forestal de las primeras generaciones que se incorporaban a esa magna labor de puesta en explotación de los recursos que se emprendió en Europa desde la Ilustración, y



en España con cierto retraso. Me sedujo la proximidad de las inquietudes de los forestales y las de los geógrafos de la modernidad: reconocimiento de los procesos de la naturaleza desde una perspectiva integral de los sistemas, consideración de los equilibrios y armonías naturales de las que el hombre formaba parte, incluso para perturbarlos, preferencia por las escalas locales y comarcales. Me interesó en particular algo muy patente en el desarrollo de la ciencia forestal: por razones tanto científico-técnicas como de oportunidad y coyuntura, las representaciones forestales que se impusieron desde el principio pertenecían al mundo extramediterráneo, más concretamente al sajón, a través del eslabón francés. De modo que no se podía entender el desarrollo histórico de la ciencia y la práctica forestales sin su contexto político y social y sin las representaciones culturales que contribuían a conformarlas; silvicultura y cultura van a la par, no se pueden entender por separado. Es esta interesantísima simbiosis entre ciencia, técnica, cultura y sociedad la que traté de presentar en un libro de 1992 y algunos escritos posteriores (Gómez Mendoza, 1992) y sobre la que el equipo al que pertenezco ha venido trabajando para medios geográficos concretos, más en particular sobre los incendios en la historia, las repoblaciones del franquismo y los paisajes forestales históricos.

No les voy a hablar ahora de estas experiencias, pero sí desde esta experiencia. En un mundo distinto, el mundo de las grandes transformaciones urbanas decimonónicas en el que ingenieros y arquitectos se empeñaron, a veces en rivalidad, en una magna labor de transformación y modernización, se sentaron las bases del urbanismo así como de algunas de las claves de la reflexión geográfica sobre la ciudad: centralidad, centros de actividad, circulación, forma y función urbanas, barrios altos y bajos, nuevos valores sociales basados en la higiene y la salud. De eso es de lo que me quiero ocupar ahora.

### **Las lecturas duales del urbanismo decimonónico**

La magnitud y la trascendencia de los cambios de la ciudad decimonónica no dejan de excitar la atención de los estudiosos. Francisco Quirós ha escrito que el siglo XIX renueva, o crea ex novo, espacios para la residencia, para el trabajo, el ocio y la educación, la salud, la beneficencia, para prevenir el mal, y para castigarlo, de acuerdo con los criterios de la nueva estructura social nacida de la Revolución industrial. (Quirós, 2002: 156-157).

Cuando Fernando Chueca pasea por Madrid a la búsqueda de la ciudad anterior a la época de Isabel II, tiene que rendirse a la evidencia; todo el caserío de Madrid (ese caserío que Alcalá Galiano tildaba de feísimo) empezó a edificarse o se reedificó, hasta el de los barrios más humildes, durante el siglo XIX (Chueca, 2001: 304). La mayor parte de las ciudades de finales de ese siglo eran ciudades muy distintas en todos los órdenes de las de la guerra de la independencia: la superficie de Madrid se había multiplicado por tres y la de Barcelona por diez.

Los contemporáneos fueron conscientes de que la inflexión en las concepciones urbanas se producía en los años centrales del siglo. Refiriéndose a Madrid, Ramón Mesonero Romanos habla de los años 1846 y 1847 como aquellos “tan fecundos en proyectos como pobres en resultados” (Mesonero 1903:140). Más tarde, en sus memorias, compara el Madrid, laberíntico, tortuoso y sucio que se habían encontrado al llegar al ayuntamiento en los años cuarenta con el renovado que su generación legaba. “Tal era el Madrid material que nos dejaron nuestros padres poco más o menos, es cierto, del que ellos habían recibido de los suyos. Nuestros hijos y nuestros nietos, que hoy habitan en tan distintas condiciones, podrán hacernos, si gustan, la justicia de reconocer que algo hemos hecho en su obsequio, algo hemos servido a la causa de la civilización y de la cultura.” (Mesonero, 1975:148).

La administración urbana, las ideas, las prácticas, las técnicas de construcción, el número y la condición de los agentes urbanos experimentaron una verdadera revolución en los años centrales del siglo XIX. Es claro que con diferencias de unas ciudades a otras. David Harvey acaba de consagrar uno de sus últimos libros a ese momento en que emerge de manera dramática *Paris, capital of modernity*<sup>1</sup>. Sin duda, el caso de Madrid y el de Barcelona tienen otra escala, otra dimensión social<sup>2</sup> y de obras. Pero se observan, desde el punto de vista de la administración, el urbanismo y la ingeniería, circunstancias que conviene comparar. Es uno de los objetos de este texto.

Un hecho que llama poderosamente la atención de propios y extraños es la precocidad y la novedad de la legislación y de la teoría urbanística en España. Martín Bassols lo expresa en estos términos: “¿Cómo explicar [la] aparente paradoja, de que un país con unos índices de industrialización y urbanización bajos, disponga, no obstante, de una precoz legislación urba-

nística y, lo más significativo, que un español haya legado al mundo la palabra urbanización y, nada menos que el primer y fundacional tratado urbanístico con su obra titulada *Teoría general de la urbanización?* “[Se refiere, claro está, a Ildefonso Cerdá] (Bassols, 1996 a: 19). El enorme vigor de la teoría cerdiana, ratificada por las recientes publicaciones de su *Teoría de la construcción de ciudades*, aplicada a Barcelona, o de la *Teoría de la viabilidad*, aplicada a Madrid, justifica sin duda que autores extranjeros modernos se hayan sumado a la idea de revolución doctrinal representada por Cerdá. Había sido en todo caso el ingeniero e historiador de la ingeniería Pablo Alzola el primero en expresar esa idea en su *Historia de las Obras Públicas en España* de 1899 (Alzola, 1979: 397). En *La règle et le modèle* de 1980, Françoise Choay enmendaba en parte su total ignorancia de Cerdá en su primer libro de 1965, considerando la *Teoría* como paradigma fundador del urbanismo moderno, aunque sin posteridad directa (Choay, 1980: 285-286). Lo que le facilita la tarea a André Corboz para dejar establecido de modo terminante que mientras el siglo XX político se retrasaría hasta 1914, el urbanístico habría empezado, sin duda, con la publicación en 1859 de la *Teoría general de la urbanización*. “El siglo XX del urbanismo nació en Barcelona con ocho lustros de antelación (sobre el siglo histórico-político)” (Corboz, 2001: 199). Y por extensión, la doctrina, la práctica y la legislación de ensanche constituirían la singularidad anticipatoria del urbanismo comparado y de la legislación comparada.

Este punto de vista es básicamente correcto y tiene la virtud de ayudar a resolver la flagrante injusticia histórica cometida, por su siglo en general y por Barcelona en particular, con el ingeniero de caminos Ildefonso Cerdá, caracterizado por Estapé como figura descomunal de la ingeniería, de la ciencia urbana y de la doctrina social<sup>3</sup>. Los estudios sobre Cerdá y los ensanches, sobre todo desde la publicación de sus obras no conocidas —a iniciativa de Javier García Bellido— se han multiplicado en los últimos años con rigor y brillantez, aclarando muchas cosas<sup>4</sup>. Pero tienen el problema de que no permiten iluminar el resto, sin duda menos brillante, pero indispensable para entender el contexto en el que se gestó la transformación doctrinal y técnica y para sacar las lecciones oportunas para el presente.

Mi hipótesis es que, con ser verosímil una cierta españolidad del urbanismo que se fundaría en la teoría urbanizadora, y, sobre todo, en el alumbramiento y desarrollo de los ensanches así como la voluntad de convertir el

patrón de ensanche en ley general de planeamiento y la legislación de ensanche en ordenamiento urbanístico, no estudiar otras facetas puede ocultar la visión de una realidad más compleja. El exceso de polaridad impide en parte interrogarse sobre algunas de las dualidades que se están repitiendo de forma rutinaria, como son: desarrollo de los ensanches frente a reforma interior de los cascos; urbanismo progresista frente a urbanismo conservador; tensión de la administración central y de la local; y dentro del gobierno entre el ministerio de Fomento y el de Gobernación, entre las Juntas consultivas de obras públicas, que eran del primero, y las Juntas consultivas de policía urbana, que pertenecían al segundo; y sobre todo, persistente conflicto de intereses y de concepciones entre ingenieros de caminos y arquitectos. No niego que estas contraposiciones sean ciertas pero no deben impedir mirar a los otros artífices de lo urbano. Téngase en cuenta que en esta distribución de roles se han propagado con fuerza algunas frases que, como todas las que son felices, difícilmente admiten una segunda lectura, como la que se le atribuye a Le Corbusier sobre que los verdaderos arquitectos del siglo XIX fueron los ingenieros, en la medida en que fueron los innovadores de la construcción con el empleo de nuevos materiales y estructuras (Bonet, 1999: 93).

Hay autores que han alertado ya sobre las lecturas lineales y/o duales. Manuel Solà Morales, sin duda uno de los mejores estudiosos de los ensanches y sensible al urbanismo progresista, reconoce que los ensanches no deben ocultar las transformaciones radicales que experimentaron los cascos históricos, como tampoco los teóricos y prácticos “progresistas”, como Cerdá, deben hacer olvidar enteramente la importancia de las concepciones urbanas “conservadoras”, como, por ejemplo, la de Ramón Mesonero Romanos. Sería en el eclecticismo de la cultura dieciochesca y de la economía liberal, en la mezcla de sensibilidad romántica y de ilusión progresista, donde se habrían fraguado los grandes cambios que harían moderno el panorama de las ciudades españolas. Cambios que, sin solución de continuidad, se llevan a cabo desde el decenio democratizador de los años treinta del siglo XIX, a la muerte de Fernando VII (Solà, 1986: 162). Por su parte Laurent Coudroy de Lille, un geógrafo francés que ha estudiado de modo comparado los ensanches, piensa que hay que rehuir la visión exclusiva de la obra de Cerdá porque se produjeron en España otras experiencias urbanísticas distintas de la de Barcelona: contextualizar la obra cerdiana no significa disminuir su figura, sino entenderla mejor.

Cabe preguntarse, como hace este último autor, si la presentación más habitual de la historia urbana decimonónica española no entraña oposiciones demasiado categóricas. Esa historia se puede resumir en los términos siguientes. Desde mediados de siglo se habría producido un desplazamiento desde el centro de la ciudad hacia los márgenes: se ven los ensanches como formas de asumir el fracaso o la imposibilidad de la reforma de la ciudad vieja; la segunda etapa, de los años sesenta y setenta, correspondería al desarrollo del planeamiento y legislación de ensanche; finalmente, al terminar el siglo, nuevos intentos legislativos y técnicos de reforma interior podrían suponer el agotamiento de las políticas de ensanche y el avance de un urbanismo prioritariamente de saneamiento.

Esta lectura lineal se hace en cierto modo por oposición a la experiencia contemporánea más famosa, la transformación haussmaniana de París, intervención enérgica y traumática que trata de devolver el protagonismo absoluto al centro de la ciudad, ante la inquietud por el desplazamiento de la centralidad parisina. Alzola fue el primero en afirmarlo: “Las ciudades francesas se han embellecido gracias *al sistema inverso*<sup>5</sup>, de apertura de *bulevares* interiores por medio de derribos importantes en los barrios antiguos con expropiación de zonas colindantes, principio beneficioso que no se había introducido en nuestra legislación de enajenación forzosa en el reinado de Isabel II. En cambio, *aventajamos a los países extranjeros, y especialmente a Francia, en el mecanismo de ensanches* que desconocen casi en absoluto –salvo en los terrenos procedentes del dominio público– pudiendo ostentar la magnífica urbanización de Barcelona como verdadero modelo para crear nuevas poblaciones, y otros ejemplos de menor importancia en otras ciudades y villas españolas” (Alzola, 1971: 398).

Para Coudroy de Lille, estudioso de los ensanches, una presentación historiográfica de este tipo, sin ser falsa, adolece del intento de resaltar dos opciones posibles e identificar claras estrategias urbanas geográficamente opuestas. “Un trabajo más preciso sobre las fuentes del siglo XIX muestra una mayor complejidad de opciones y atenúa algo la evidencia de esta alternativa” (Coudroy, 1999: 236). Según él, la aprobación de los ensanches no supuso en absoluto el abandono de las reformas interiores, del mismo modo que el urbanismo de la época haussmaniana tampoco supuso un punto y final al desplazamiento del centro de París (Coudroy de Lille, 1999: 237). De ahí que el autor proponga avanzar en la lectura de esa “li-

teratura gris", mucho menos conocida que la de Cerdá pero que estaba planteando coetáneamente cuestiones parecidas.

En cierto modo eso es lo que yo pretendo hacer en esta ocasión: leer y poner en su contexto literatura gris (que no siempre es tan "gris"), o más exactamente leer a Cerdá y los grandes autores, ingenieros y arquitectos, en paralelo con escritos menos conocidos, documentación administrativa y de archivo, teniendo en cuenta a la vez algunas realizaciones prácticas. La finalidad es esclarecer cómo se avanza en el aparato conceptual y técnico que lleva de reformas y mejoras urbanas parciales que, por intensas que fueran no afectaban básicamente al tejido heredado, a actuaciones más drásticas que suponen demoliciones importantes partiendo del diagnóstico de la incompatibilidad de la trama con las condiciones de movilidad que requiere la nueva vida social y económica, liberada de las trabas del antiguo régimen, sobre todo a partir de la introducción de las grandes infraestructuras como el ferrocarril. Sin duda las nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias, que iban a reforzar una organización del territorio, entre otras cosas con un patrón radial, imponían condiciones a las travesías urbanas y a las ciudades como soportes de las estaciones de ferrocarril.

Los planes geométricos de población mandados levantar en 1846 y sobre ellos los de alineaciones, supusieron una nueva visión del territorio susceptible de ser medido, ordenado y regularizado (Bassols, 1996 a: 23). Constituyeron además la ocasión para la entrada en el mundo urbano de los ingenieros, por ser los más capaces de proponer la representación planimétrica previa a la obra pública. Se produce entonces, en España como en Francia, un hecho clave para la ingeniería y el urbanismo: van a ser los mismos hombres los que reflexionen a la vez sobre la organización de la red de transportes a escala nacional y la organización de las redes en el interior de las ciudades, vías, distribución y evacuación de las aguas (Roncayolo, 1983: 93). Para Martín Bassols el hecho de que se asimile, conceptual y profesionalmente, la vialidad urbana y sus alineaciones con las obras públicas generales (camino, carreteras y ferrocarriles), marcan la evolución del urbanismo en la mayoría de los países europeos, y también en España aunque en momento más tardío y con caracteres propios. Esta asimilación se producía en el plano técnico, jurídico, de coordinación y de gestión (Bassols, 1996 a: 24).

El hecho cobra particular relevancia en función del enfrentamiento secular entre ingenieros y arquitectos. Los estudios hechos y la antología de

textos realizada por Antonio Bonet y colaboradoras han dado testimonio de este conflicto (Bonet *et al.*, 1985). Como técnicos de la ciudad los arquitectos y los ingenieros se encontraron en lugares distintos y a menudo enfrentados: los arquitectos en los ayuntamientos y en las Comisiones de obras municipales, en la Academia de Bellas Artes, en las Comisiones de Monumentos de ésta, en la Escuela de Arquitectura independizada de la Academia en 1844 y que inicialmente se mantiene fiel al clasicismo, en la Juntas consultiva de Policía Urbana del Ministerio de Gobernación -de las que me voy a ocupar con cierto detenimiento-; pero, sobre todo, los arquitectos se movieron como profesionales libres y no estatales, salvo la corta etapa del Servicio de Arquitectos provinciales y municipales. Los ingenieros por su parte tienen la responsabilidad de las obras públicas, participan de la revolución técnica del siglo, están en el ministerio de Fomento y en sus Juntas Consultivas (de Caminos y otras), pertenecen a una Escuela y a un cuerpo exigentes y renovadores, se identifican con el liberalismo y con el progreso; como tales entran en el imaginario colectivo convirtiéndose incluso frecuentemente en héroes de novela, como se ha señalado en más de una ocasión. Por ejemplo, el ingeniero Pepe Rey de *Doña Perfecta*, a quien Galdós, en su afán de personificar en él la modernidad, pensó inicialmente en llamar Pepe Novo. Como señala Antonio Bonet la novela de Galdós representa la contraposición de dos mundos antagónicos que se enfrentan en la pequeña ciudad episcopal donde sucede la acción: el de una sociedad levítica y tradicional y otra nueva de liberales y reformistas. Las sarcásticas palabras que pronuncia el enemigo del ingeniero, el canónigo penitenciario, no pueden dejar de ser motivo de reflexión un siglo y medio después, cuando vamos hacia paradigmas de sostenibilidad: “Ya sé que tenemos delante a uno de esos jóvenes más eminentes que sería capaz de transformar en riquísimas comarcas nuestras áridas estepas.” (Cit. por Bonet, 1985: 51-53). No es el único ejemplo: también la narrativa regeneracionista tiene protagonistas que son ingenieros hidráulicos. La enseñanza académica de la arquitectura tardó en cambiar en liberarse de cánones clásicos e históricos<sup>6</sup>.

Sea como fuere lo que importa ahora es que el crónico enfrentamiento entre ingenieros de caminos y arquitectos sobre competencias técnicas en la ciudad fue en buena parte del siglo XIX trasunto del conflicto de competencias entre ministerio de Gobernación y ministerio de Fomento, en el marco además de los vaivenes seculares de mayor y menor descentraliza-

ción según el signo político de los gobiernos. Planteada en muy pocas palabras una cuestión muy compleja, mientras que de modo general la competencia para las obras públicas radica en el ministerio de Fomento, y por tanto en él está como cuerpo estatal el de ingenieros de Caminos con su organización facultativa, el mundo local depende en términos generales del ministerio de Gobernación.

Ahora bien, el estado constitucional, al liberalizar la propiedad, había terminado de hecho con la vieja policía urbana y rural como detentadora de un título casi universal para la acción pública y para el buen gobierno y mostrado la debilidad ordenadora de los ayuntamientos. El conflicto de competencias generado por la instrucción de 10 de octubre de 1845 para promover y ejecutar las obras públicas se trató de solventar con el compromiso de encomendar a los arquitectos los edificios públicos y, en su caso, obra urbana siempre que fuera de encargo particular. A los ingenieros les quedaban, además de todas las obras públicas, los proyectos de ensanche de las ciudades.

Diez años después, en un nuevo momento de énfasis centralista, se creó el Servicio de arquitectos provinciales y de distrito, como cuerpo nacional al servicio de las diputaciones y de los municipios, con la doble función de asesorar al gobierno en las cuestiones de policía urbana y de prestar funciones típicamente urbanísticas, como el levantamiento de planos de alineaciones, las tasaciones, las propuestas de mejora y ornato. El nuevo cuerpo fue suprimido durante la revolución de 1868 cuando se proclamó la libertad de artes y profesiones y se dejó libertad de contratación a diputaciones y ayuntamientos.

¿Debe interpretarse de esta breve reseña que el conflicto de ingenieros y arquitectos es simple reflejo profesional de la compleja y variable distribución competencial decimonónica? O, a la inversa, ¿se produce entre ellos, como se ha dicho, una verdadera escisión de la modernidad, entre el arte y la construcción (Bonet *et al.*, 1985: 29-33)? A mi juicio ni una cosa ni otra, o al menos ni sólo una cosa, ni sólo la otra. Cerdá pidió en 1849 la baja en el cuerpo de ingenieros, tras una serie de destinos, para dedicarse a los trabajos de urbanismo con carácter particular. Lucio del Valle, el ingeniero del paso de las Cabrillas, del Canal de Isabel II y de la Puerta del Sol de Madrid, era además arquitecto e incluso fue director de la Escuela de



Arquitectura. Castro también era ingeniero y arquitecto y un técnico pragmático, burocrático y conformista (que se resigna por ejemplo al proyectar el ensanche de Madrid a establecer un foso como remedo de la cerca, lo que supone de hecho no terminar con la ciudad cerrada), ligado al Marqués de Salamanca y que, como expresivamente ha dicho Bonet, trabajaba a dos tableros, el público y el privado (Bonet 1978). Por su parte, Mesonero Romanos cuando quiere hacer la parte de las ordenanzas de alineaciones y construcción propone al Ayuntamiento de Madrid una comisión mixta de arquitectos e ingenieros; lo mismo que, tras el derribo de la muralla, se propuso en Barcelona una comisión mixta encargada de hacer el plano del ensanche (García-Bellido, 2006). A su vez, la Junta Consultiva de Policía Urbana, el órgano en el que se apoyó el ministerio de Gobernación en las tres ocasiones que pudo para hacerse oír en el tema urbano contó entre sus miembros, además de con arquitectos, con ingenieros y científicos. Sólo la Academia de Bellas Artes va perdiendo gradualmente su influencia a medida que se emancipa la escuela de arquitectura y su voz queda reducida prácticamente a asuntos de decoración y de importancia artística, a conservación y restauración.

En todo caso, el complejo funcionamiento institucional determinó que fueran muchos los foros y las comisiones en las que se hicieron, debatieron, revisaron o corrigieron proyectos. Impresiona constatar el grado de comunicación que pese a todo existió y los dictámenes y contradictámenes que se emitieron en plazos relativamente breves. De eso es de lo que me voy a ocupar. Pero quiero detenerme antes en el papel que desempeñó el modelo francés en toda esta historia de reforma y expansión urbanas.

### **El modelo francés y la visión de la reforma de Haussmann**

En la acreditada opinión de Martín Bassols fue la irrupción de Ildelfonso Cerdá en las intervenciones urbanas la que transformó el panorama español, impidiendo una réplica sin más del modelo de reforma de Haussmann, que se estaba erigiendo en paradigma europeo (Bassols, 1996 a: 21 y 30). En efecto, el ingeniero del ensanche escribía en la *Teoría de la Viabilidad*: "La administración que pasa por ser la mejor organizada, la más paternal y hasta oficiosa, la que desciende no pocas veces a pormenores de tutela o cuidado individual, la administración francesa, [...] emprendió pa-

ra *reformular París el derribo de centenares de edificios sin curarse de la suerte que había de caber a los millares de almas lanzadas de sus hogares*” (Cerdá, 1861 en 1991 b: 218 §1.349). De modo que una reforma que se emprendió para hacer bien a la población y que en términos generales parecía estar consiguiéndolo, empezaba por causar daños. Cerdá marca pues distancias con relación a los procedimientos seguidos en París en fecha tan temprana como 1861, es decir en pleno curso de unas transformaciones que se habrían de prolongar durante todo el segundo imperio. Como tantas veces se ha recordado, Cerdá era un teórico, construyó una teoría urbana, lo que no pasaba en el resto de Europa; por razones de ideario y porque no era posible seguir, como en París, el camino de las expropiaciones por zonas laterales concibió todo un sistema de reparcelación mancomunada por parte de los propietarios afectados, de cuya definición y consecuencias se han ocupado con detenimiento los especialistas.

Lo que no supone que el caso francés y el parisino no funcionaran como un modelo, que sí que lo hicieron y en muchos sentidos. Para empezar por razones evidentes, buen número de políticos, profesionales, científicos e intelectuales españoles del primer tercio de siglo XIX tuvieron que partir más de una vez hacia el exilio europeo con motivo de la vuelta del absolutismo tras una etapa liberal. Muchos han dejado testimonio de la impresión que les producían las grandes ciudades europeas.

En otros casos el viaje fuera era casi una exigencia cultural o profesional. En el contexto en el que estoy escribiendo no deja de ser elocuente comparar las impresiones que Mesonero Romanos y Cerdá someten a sus convecinos tras su viaje a Francia, aproximadamente en los mismos años, el primero en los años 1840 y 1841<sup>7</sup>, el segundo en 1844. Hay en Mesonero una percepción casi ambiental, paisajística que no le impide comprobar las ventajas de la civilización y de la circulación: “Las ciudades francesas adolecen generalmente de falta de poesía; tal vez de demasiada uniformidad; pero en cambio por su belleza y simétrica construcción, su aseo y limpieza, proporcionan mayores medios al habitante para disfrutar holgadamente de los goces de la civilización. Sentadas en medio de hermosas llanuras o sobre pequeñas colinas, por la mayor parte se encuentran naturalmente divididas por un gran río o por un canal artificial, cuyas orillas cierran altos y fuertes diques, coronados de hermosas casas. Esta gran arteria de circulación en medio de un pueblo, le presta un grado de

animación extraordinario (...)"'. En París, la falta de diaphanidad a la que dice estar acostumbrado en nuestro clima, le impide ver la armonía de la agrupación y de colores (Mesonero, 1967: 263 y 264). Pero no deja de advertir elementos urbanos como el *cours* o *boulevard* que le parecen dignos de ser importados: son, dice, calles rectas con alineaciones centrales de árboles, centro del comercio y de los mejores establecimientos, que guardan analogías con las ramblas. "Con el tiempo, concluye, podrá realizarse en Madrid en toda la extensión de la calle Mayor y Alcalá". Es decir, sin prisas.

Nada que ver con el sentimiento que embargó a o Cerdá cuando vio por primera vez un tren en Nîmes y el movimiento de masas al que daba lugar. "Lo que aquí me sorprendió (...) fue contemplar aquellos largos trenes en que a vueltas con gran cantidad de mercancía, iban y venían multitud de viajeros de todos sexos, edades y condiciones, semejando poblaciones enteras ambulantes, cambiando precipitadamente de domicilio. Este espectáculo (...) elevó mi espíritu a las más altas consideraciones en el orden social, sobre todo al observar la dificultad con que aquel tropel de inesperados huéspedes penetraba por las estrechas puertas, se desparramaba por las angostas calles, y buscaba su albergue en las mezquinas casas de antiguas poblaciones" (Cerdá, 1968, I: 6). La convicción del ingeniero de que el maquinismo situaba a su tiempo a las puertas de una civilización nueva, vigorosa y fecunda no tiene límites: "Tal vez no se encontraría un solo hombre urbano que no quisiese ver la locomotora funcionando por el interior de las urbes, por todas las calles, por en frente de su casa, para tenerla constantemente a su disposición.". Dos actitudes, dos proyectos.

En el primer tercio del siglo, las políticas y las administraciones urbanas francesas recorrieron con antelación, por razones obvias, caminos que en España no se pudieron acometer hasta el desbloqueo constitucional del Estatuto Real y de la Regencia. Emmanuel Le Roy Ladurie califica las actuaciones urbanas anteriores a la Revolución, y por contraposición a lo que serían los derribos de un siglo después, de urbanismo *frôleur*, rodeando el cuerpo de las ciudades sin desventrarlas (Le Roy Ladurie, 1981: 464). Ya iniciada Revolución, los bienes eclesiásticos fueron declarados bienes nacionales y, en Francia quizá más que en España, se utilizaron con fines de renovación urbana. También se formó una llamada Comisión de los Artis-

tas, constituida por seis arquitectos y cuatro inspectores de caminos, que se encargó de reflexionar sobre las reformas: en el orden de las ideas los Artistas recuperaron el viejo proyecto de la *rue Rivoli*, como nuevo eje este-oeste de la *rive droite*, concibieron el Boulevard Raspail, la necesidad de habilitación de los muelles de la Cité (que iban a padecer las grandes inundaciones de 1802-1803), el entorno de la plaza Vendôme, la construcción de las Halles, pero poco o nada se pudo llevar a cabo e incluso el periodo se saldó con un cierto retroceso de población. Ya en el año dos del nuevo siglo se empezaba a resolver el problema de abastecimiento de agua con la puesta en funcionamiento del canal de l'Ourcq, que era también navegable.

La ley napoleónica de 16 de setiembre de 1807 fue la encargada de regular el establecimiento de planos generales y el otorgamiento de alineaciones singulares. Los planos los tenían que tramitar los ayuntamientos a los prefectos. Esa ley llegaba con casi cuarenta años de antelación sobre la equivalente española, de 1846, que fue muy parecida. Las disposiciones francesas iniciales de alineaciones dejaban la iniciativa al propietario y restringían el campo de la expropiación al suelo necesario para los trabajos. En esta cuestión, como ha estudiado Roncayolo, los años siguientes son años en que se va gestando lentamente la renovación de las concepciones y de las representaciones de la ciudad, con progresivo protagonismo de los higienistas e ingenieros de *Ponts et Chaussées*, y correlativa prelación concedida a la circulación: "*Por referencia muy directa a la mecánica, todo lo que es circulación y movimiento es sano, todo lo que se estanca es malo*". Circulación del aire y de las aguas, penetración del aire y de la luz se oponen a amontonamiento, concentración de aire viciado, exhalación de miasmas y de olores mefíticos" (Roncayolo, 1983: 93). Se establecía por otra parte el debate sobre los modos de que disponían las administraciones locales para recuperar las plusvalías generadas por las nuevas realizaciones.

París reventaba por sus cinturas aunque no faltaron obras en esta etapa anterior al segundo imperio. Sólo voy a mencionar aquí, además de la ordenación de los muelles, la construcción entre 1840 y 1846 del recinto fortificado de Thiers, a una distancia variable de uno a tres kilómetros del límite administrativo. Esta "enceinte de Thiers", que dio lugar a encendidas polémicas, incluía las comunas suburbanas que en 1860 quedaron anexo-

nados a París: era una obsesión del prefecto Haussmann que veía en esas comunas de *banlieue*, “verdaderos parásitos que viven de la vida de las ciudades, sin soportar las cargas” (citado en Chadych y Leborgne, 1999: 52).

Mientras los ingenieros levantaban los planos, Balzac ofrecía una verdadera “topografía literaria” de París como soporte de su *Comédie Humaine*. La metáfora no es mía sino nada menos que de Walter Benjamin en *The Arcades Project*: “Balzac protegió su construcción mítica del mundo con contornos topográficos precisos. París es el fundamento constante de su mitología –París, con sus dos o tres grandes banqueros (Nucingen y du Tillet), París con su gran médico Horace Bianchon, con su empresario César Birotteau, con sus cuatro o cinco grandes cocottes, con el usurero Gobseck, con todos sus abogados y soldados. Pero sobre todo (...) estas figuras salen a la luz desde las mismas calles y esquinas, desde las mismas pequeñas habitaciones y rincones. ¿Acaso no significa esto que esta topografía es el plano geométrico de ese espacio mítico de tradición, como ocurre con todo espacio que se puede convertir en clave?” (Benjamin, 1999, cit. en Harvey, 2003: 23)<sup>8</sup>.

Las páginas iniciales del *Père Goriot*, cuando Balzac va bajando literalmente a las catacumbas de ese barrio de la Rue Neuve-Sainte Geneviève<sup>9</sup>, para presentarnos esa “pensión burguesa para los dos sexos, y otros”, regentada por Mme. Vauquer y en la que se aloja Rastignac, son una buena prueba de lo afirmado por Benjamin.

París, esa “monstruosa maravilla (...) el más delicioso de los monstruos, monstruo por completo, pero ciudad de las cien mil novelas, París triste o alegre, feo o bello, vivo o muerte; para ellos, París es una criatura”. El paseante, el “flâneur”, hace de las calles su casa, como lo hace Benjamin. Es la ciudad con calles de cien mil semblantes y caracteres. Pocos textos conozco más evocadores que esas líneas iniciales de *Ferragus*, en la *Historia de trece*, dedicada a Hector Berlioz<sup>10</sup> (Balzac, 1952: 117). Las calles son paisaje interior; también son estados del alma.

¿Qué es la calle? Se preguntaba Cerdá en su memoria para la reforma interior de Madrid: la calle es vía pública para circular y vía de acceso o antepatio a las viviendas. Por eso hay que mirar su rumbo, su anchura, su longitud, sus rasantes, su perfil transversal, su pavimento y subsuelo, el cielo de la calle (que no siempre es descubierto o tiene que serlo), los toldos,

el vuelo de los tejados... “En rigor y bien mirado todo, para los efectos de la viabilidad, las calles no son más que caminos por los cuales se anda; así como los ríos, valiéndonos de la sublime expresión de Pascal, no son más que *caminos que andan*”. De modo que, desde esta perspectiva, la ciudad más que paisaje, más que lugar, es lugar de movimiento.

Este cambio en el orden de valores es lo que se confirma radicalmente en la ciudad haussmaniana, en París y en todas las que emprenden su reforma a su imagen. “A partir de este momento, la calle determina el edificio; la *percée* [la abertura] el dibujo de las parcelas, la posición las funciones; el espacio público, la distribución del espacio privado”. Las alineaciones dejan de ser un tratamiento correctivo, más o menos sutil, que respeta el plano parcelario, que apenas lo modifica, aunque sí cambie el caserío. La nueva red viaria se convierte en el nuevo principio de organización que se superpone a la ciudad antigua o que regula la ordenación de las extensiones (Roncayolo, 1983, 102).

No se trata aquí, ni siquiera brevemente, de describir las reformas de París entre 1853 y 1870 que, como es bien sabido, supusieron su verdadera metamorfosis. El propio Luis Napoleón Bonaparte impulsó la reforma: “París es el corazón de Francia. Concentremos nuestros esfuerzos en embellecer esta gran ciudad. Abramos nuevas calles, saneemos los barrios populares que carecen de aire y de ventilación y que la luz benefactora penetre por todas partes entre los muros”. Encontró en el barón de Haussmann el ejecutor perfecto, aunque a veces le contradujo. Y Haussmann encontró en los técnicos de los que se rodeó, la mayor parte ingenieros de convicciones saintsimonistas, los colaboradores necesarios, a veces demasiados ocultados por la personalidad del prefecto y, a veces unos tapando a otros, como es el caso de Alphand, el responsable de los *bois* que en ocasiones se atribuyó descaradamente la obra de su jardinero, Barrillet-Deschamps, el creador de la obra maestra, las Buttes-Chaumont.

Se construyeron noventa kilómetros de vías nuevas en diecisiete años, se prefirió abrir nuevas calles que ampliar las existentes, se definieron polos de actividad como fue el caso de las estaciones de tren a las que se unió con grandes vías de circulación. En los siete años del decenio de los cincuenta se derribaron unas 4.500 casas, en el de los sesenta más de 15.000 y se construyeron unas cincuenta mil. El instrumento por antonomasia fue la expropiación por utilidad pública: la administración contó con un nuevo

arsenal de disposiciones legales que le autorizaban entre otras cosas a recurrir a la utilidad pública sin someterlo previamente al parlamento y, además, y esa es la gran novedad, profundizando mucho hacia los lados, expropiando zonas laterales a las de la actuación. La expectativa de plusvalías lo justificaba y además exigía, para ser verdadero negocio, que se afectara mucho suelo. Es obvio que una transformación social no se logra casa a casa, sino mediante operaciones suficientemente extensas.

No se le ocultaba esto a Edmond About que escribió un *Paris-Guide* para la exposición universal de 1867: "Cuando se hayan barrido los derribos, cuando se haya liquidado ese montículo, cuando se haya tomado parte del terreno para calles largas y estrechas, el resto se venderá más caro de lo que se ha pagado por todo. Las tres cuartas partes del suelo raso van a tener más valor que la totalidad construida". ¿La razón? La voluntad de alojarse en el borde de las grandes vías parisinas, en la corriente de la circulación. "Así se explica la plusvalía que una destrucción total en apariencia añade a los barrios derribados" (citado por Roncayolo, 1983: 103-104). Es "la destrucción creadora" que han teorizado los economistas y politólogos (Sánchez de Juan, 2000), es el *Ceci tuera celà* más melancólico y rabioso de Victor Hugo en *Notre Dame de Paris*.

Haussmann trató de reequilibrar la orilla izquierda y para ello construyó (contra la opinión inicial de Napoleón III) el bulevar Saint-Germain que jugaría un papel de travesía a escala urbana bien comunicado con la otra orilla; transformó la *Île de la cité*: compensó el *Bois de Boulogne* al oeste con el *Bois de Vincennes* al Este y trató de aliviar las densidades de los barrios más desheredados del norte con la apertura del parque de las *Buttes-Chaumont*. Pero Napoleón III, que había escrito un ensayo a favor de la "Extinción del pauperismo", se quedó muy lejos de conseguir esta desaparición: antes bien los expulsados por los derribos se realojaron en el Norte y en el Este en condiciones miserables y sórdidas. En 1864 se calculaba un 40% de vivienda marginal. Los coetáneos más reivindicativos no dejaron pasar la ocasión de poner de manifiesto estos flagrantes desequilibrios: "On a cousu des haillons sur la robe de pourpre d'une reine [Se han cosido harapos sobre el traje de púrpura de una reina]. Se han formado en París dos ciudades muy distintas y hostiles: la ciudad del lujo bloqueada por la ciudad de la miseria." (Louis Lazare a Napoléon, citado en Chadych y Leborgne, 1999: 158-159).

Cerdá, como ya he dicho, no tardó en criticarlo. Los derribos lanzaban a muchas almas a la miseria. Pero esa constatación y la convicción de que ante todo se estaba haciendo labor de orden público no significan que no compartiera y alabara la voluntad del emperador que “con sabia previsión, nunca bastantemente ponderada, decretó la reforma de aquella populosa y laberíntica, poco aseada y malsana ciudad” (Cerdá, *Pensamiento económico del Ensanche*, 1860 en 1991 a: 465 §55). De igual modo juzga un gran paso en la senda de la resolución de los problemas de ejecución la extensión de la expropiación a las dos zonas laterales de la vía pública, y buena prueba de ello, añade, es que la construcción del bulevar Sebastopol marchaba mejor que la terminación de la calle Rivoli. Pero en lo que ya no coincide, y menos para aplicarlo a España, es en pagar esas expropiaciones con empréstitos o con mayor recaudación. Algo diré de ello en la última parte.

“*Tout a été refait, donc défait*”, se quejaba Victor Hugo en el año 1849, antes incluso de que empazara la gran demolición, “*c’est le propre du temps que nous vivons de mêler les petites bêtises aux grandes folies*” [Es propio de los tiempos que vivimos mezclar las pequeñas estupidez con las grandes locuras]. Y ocho años después, Baudelaire escribía en sus *Tableaux parisiens* de *Les fleurs du mal*, estos versos magníficos: “*Le vieux Paris n’existe plus. (La forme d’une ville/ change plus vite hélas! que le cœur d’un mortel!*”

Los políticos eran menos líricos y denunciaban directamente al prefecto Haussmann. Las demoliciones se han llevado por delante, decían, barrios, vecindad y tradiciones. Un sistema despiadado ha acabado con las costumbres del centro de París y con sus habitantes, con los artesanos. Son palabras de Jules Ferry, el político republicano en su denuncia de *Las cuentas fantásticas de Haussman*. “Lloramos, decía, el viejo París, el de Voltaire, de Diderot, de Desmoulin, el París de 1830 y 1848 sustituido por magníficos e intolerables palacetes, una masa costosa, la vulgaridad triunfante (...) pero quizá sea el signo de los tiempos. Nuestros reproches contra la administración del prefecto son más positivos y más precisos. *Le acusamos de haber cedido sin paliativos a la idea fija y al espíritu de sistema; le acusamos de haber inmolado el futuro a sus caprichos y a una gloria vana; le acusamos de haber enterrado en obras de dudosa utilidad, si acaso pasajera, el patrimonio de las generaciones futuras*” (Ferry, 1868 en 1979: 8). La conclusión es terminante: devolver París a los parisinos.



## Mejorar y regularizar la ciudad: Mesonero y la Junta Consultiva de Policía Urbana

El 1º de abril de 1835, Ramón Mesonero Romanos, tras un largo viaje por Francia e Inglaterra, arrendaba el *Diario de Avisos de Madrid* para ponerlo al servicio de sus proyectos de reforma de la villa. Poco tiempo después, presentaba lo que llamó una *Rápida ojeada sobre el estado de la capital y los medios de mejorarla*; en este libro entendía que había que nivelar la capital con otras de pueblos más cultos, aun reconociendo las diferencias de climas, leyes y costumbres y la distancia de guarismos de población, industria y comercio de Madrid con respecto a esas otras ciudades (Mesonero, 1989: 8-9).

Nada hubiera sido posible sin las bases del Estado constitucional que se pusieron durante la década prodigiosa y revolucionaria de las regencias de María Cristina y de Espartero. Además de la desamortización de Mendizábal de los bienes del clero se dictaron otras disposiciones fundamentales para remover los obstáculos a la libre iniciativa en la ciudad: primero, el reconocimiento de la inviolabilidad de la propiedad al amparo del Estatuto Real de 1834 y, al mismo tiempo, el de la expropiación forzosa con garantía de indemnización (ley de Expropiación Forzosa por razones de Utilidad Pública, promulgada en 1834 y vigente hasta 1869) así como la ley de Inquilinatos en 1842, que establecía la libertad de los mismos (y permitía el abuso de los caseros<sup>11</sup>). Del bienio progresista consecutivo a la revolución de julio 1855 es la ley de Sociedades Anónimas, y también por iniciativa de Madoz, la ley general de desamortización que vuelve a colocar en el mercado un enorme patrimonio inmobiliario.

El punto de partida de los planes de reforma pasa por la descripción minuciosa de los enormes defectos de las ciudades: de Madrid, dice Mesonero, que se trata de una ciudad cuyo caserío presentaba “mil irregularidades de alineación, calles estrechas, tortuosas y desniveladas, asombradas por las paredes de los conventos y sus extendidos huertos, sin empedrado muchas de ellas y las demás cubiertas de una capa movediza de agudos y desiguales guijarros y algunas losas estrechas y resquebrajadas a guisa de aceras”, una ciudad desaseada y ruidosa que no desmerecía, según el autor, de la vecina Berbería (Mesonero, 1975: 144). Veinticinco años después el planteamiento de Cerdá para justificar su plan de vialidad se hacía en

términos casi idénticos: "Madrid lleno de defectos, con sus calles estrechas, tortuosas, malsanas con su viabilidad laberíntica, imperfectísima, y en extremo desigual, y en puntos dados inaccesible hasta para la locomoción ordinaria y con esas casas de vecindad y a la malicia, verdadero anacronismo y hasta desdoro del siglo que vivimos." (Cerdá, 1860 en 1991 b: 53 §17)<sup>12</sup>. La visión de otras ciudades no difería mucho pero la condición de Madrid de "centro y Corte de las Españas" iba a convertirla –junto con Barcelona por otros motivos– en laboratorio de las reformas.

Mesonero no duda en calificar el año 1846 como "fecundo en proyectos gigantescos, cuando cien sociedades mercantiles improvisadas en nuestra capital se disputaban la gloria de hacernos felices a corto plazo, cuando una desusada vitalidad parecía haber desenvuelto prodigiosamente las necesidades y exigencias de esta villa." Empezaba a llegar el capital foráneo para la construcción ferroviaria. En todo caso en ese año 1846 es cuando aparece el decreto del ministro de Gobernación Pedro Pidal para que se levanten los planos geométricos de las poblaciones (a escala de 1:1.250) y sobre ellos los de alineaciones (R.D.25 julio 1846). Algunos ayuntamientos como el de Madrid, ya estaban trabajando sobre ello y disponían de mapa, pero el decreto de Pidal suponía que el Estado asumía la necesidad y la iniciativa. Se trataba evidentemente de una empresa monumental de técnica cartográfica y urbanística que, como hemos visto, se había acometido en Francia casi cuarenta años antes, pero que, en las condiciones españolas de escasez, inestabilidad y debilidad de los poderes públicos, pondría a los servicios y a los agentes al borde del colapso. De hecho, casi ninguna ciudad (con la excepción fundamental de Barcelona) pudo completar la doble tarea de hacer el mapa y el plano general de alineaciones y lo más habitual fue que se levantara el primero y se hicieran alineaciones parciales y singulares (Anguita, 1997: 266-284).

Con esta medida se quería disponer de una base cartográfica para las construcciones de nueva planta y para las reconstrucciones, base en la que se tenían que incluir arrabales y paseos. Las alineaciones municipales debían someterse a lo que hoy llamamos información pública en el Ayuntamiento; por otra parte la ley de 11 de abril 1849 exigía que se coordinaran alineaciones y travesías e imponía a los ayuntamientos que se encargaran de costear las carreteras principales que pasaban por su casco hasta los arrabales. No hay que decir que esto era particularmente importante

en el caso de Madrid, y desde luego una razón más de continua interferencia gubernamental.

Aunque disposiciones posteriores a 1846 redujeron la exigencia de plano a las grandes poblaciones, el proceso puesto en marcha supuso el principio de las reformas sometidas a regla al suministrar una base cartográfica indispensable y permitir un enorme cúmulo de datos y experiencias. Los planos se encomendaban en principio a los arquitectos municipales, pero allí donde no los hubiera, o no fueran capaces, a los ingenieros u otros facultativos reconocidos<sup>13</sup>. No fueron pocas las empresas que se constituyeron para atender a los encargos municipales. Sin duda, como había pasado en Francia, el proceso del mapa supuso la entrada profesional de los ingenieros de caminos en el mundo urbano como técnicos particularmente capaces de proponer la representación planimétrica previa a la obra pública. Baste recordar que el plano de Madrid estaba ya encomendado a los ingenieros que construían el Canal de Isabel II, Juan Merlo, Fernando Gutiérrez y Juan de Ribera; o que el gobernador Ciril Franquet encargó a Cerdá un plan de los alrededores de Barcelona<sup>14</sup> mientras el ayuntamiento pedía el de la ciudad al arquitecto municipal Garriga i Roca. El trabajo le valió a Cerdá tanto la admiración técnica [“el plano topográfico más claro y perfecto que hemos visto, primorosamente dibujado en grande escala y acompañado de numerosos datos estadísticos” (*ROP*, 1856, I: 57)] como posteriormente, tras los sucesos del concurso del Eixample, los sarcasmos de la opinión convertida en guardiana de las esencias de Barcelona; Puig i Cadafalch escribió esta frase cruel: “el buen hombre (Cerdá) se entusiasmó y encontró que era facilísimo dibujar sobre el gran llano una cuadrícula y que fácilmente la gran cuadrícula podía convertirse en un nueva Barcelona (...) El amoroso plano de Rovira [vencedor del concurso] arrastró a la opinión barcelonesa. (...) la fuerza del poder fue de mayor intensidad que la fuerza de Barcelona. (...) y triunfó el plano ingenieril” (Estapé, 1971: 57).

Pero hay más: los planes de alineaciones suponían, como ha advertido Luciano Parejo (1996: 150-151) el germen de un planeamiento general. Es cierto que pronto la fuerza de las cosas obligaría a abandonar la pretensión de formar planes generales optándose por ordenaciones parciales y, aun más, por la alineación singular de cada calle, lo que sin duda llevó la situación a la frustración del proceso y a veces al caos (Ezquiaga, 1990). También hay que tener en cuenta que cuando esto ocurría ya se había avanzado

mucho en la pretensión de introducir reglas, de “reducir a sistema”, como se dijo entonces, la construcción y la reconstrucción en la ciudad.

La primera tanda de propuestas de Mesonero, como todas las de la época, respondía a las finalidades de ornato, salubridad, comodidad y seguridad, por utilizar los términos de entonces. No dejaba el político y literato de pensar; al igual que cuando volvió de su primer viaje europeo, que por prudencia las mejoras debían ser compatibles con “nuestras costumbres, nuestro clima y nuestra escasez”. Ese modo de seguir los pasos de Francia pero sujetándose a lugar; teniendo en cuenta las circunstancias regionales y locales, ese modo cauteloso de proceder es muy característico de estos años de despegue. Veremos otros ejemplos de ello y veremos también el cambio de tendencia que mucho tiene que ver con el protagonismo cada vez mayor adquirido por los ingenieros, el tratamiento de obra pública urbana y la prioridad de la circulación.

En 1846 también, para sorpresa del Ayuntamiento de Madrid, el ministro Pidal encargó al ingeniero autor del mapa, Juan Merlo, que presentara un plan de ampliación de la capital. Las razones invocadas eran claras: el aumento de población de la villa, el que iba a disponer de aguas abundantes, y, sobre todo, el que Madrid fuera “el centro común” del que partían todas las grandes vías de circulación hacia todas las capitales y puntos importantes del reino. Se afirma que llegada es la hora de ensanchar, de retirar la tapia y la ronda por el norte. La petición gubernamental tenía pues un alcance territorial nacional, mientras que la contestación municipal, que se encomendó a Mesonero, se va a mover en una dimensión exclusivamente madrileña. Anticipo ya que, tras la respuesta del Ayuntamiento, el gobierno sobreseyó la cuestión.

Para razonar su respuesta, Mesonero empieza por preguntarse sobre la conveniencia, oportunidad, necesidad y posibilidad de la ampliación del perímetro de Madrid: “En el caso de ser llegada la hora de aquella ampliación, ¿cómo deberá hacerse? ¿Será posible realizarla por una medida general e improvisada, destruyendo las cercas y alargándolas o suprimiéndolas indistintamente? Y si esto es posible, ¿será también conveniente y oportuno? Y si carece de alguna de estas circunstancias, ¿no podrá aplazarse por ahora, aunque supliéndola y preparándola para adelante?” Es obvio que las respuestas están implícitas: el concejal Mesonero tiene “el íntimo

convencimiento de que ni la necesidad ni la conveniencia reclaman por ahora esa gigantesca medida, ni desde luego están de acuerdo con ella los medios para llevarla a cabo" (Mesonero, 1847 en 1903: 140-147).

A efectos de concepciones urbanísticas, es importante reparar en los matices del argumento: por un lado el ensanche planteado se considera desmesurado, más de la mitad de lo que era entonces Madrid; por otra parte se piensa que introduce una distorsión formal, al no plantearse más que por el norte, cuando lo que hacen todas las poblaciones es extender "su importancia sucesiva desde el centro a la circunferencia": el centro de Madrid es la Puerta del Sol y no hay razón para crecer sólo por uno de los radios; por último no es previsible que el interés privado acuda a los nuevos barrios cuando falta por construir la mitad de la villa, "que puede alojar cómodamente a un tercio más de sus habitantes", por lo que Mesonero auguraba un siglo al menos de vacío en los nuevos barrios del ensanche. En suma, una negativa, pero una negativa de la que se subraya mucho que es temporal, que no había llegado el momento: "Nadie duda que, andando los años y creciendo Madrid en su población, riqueza e industria, llegarán a ser imperiosas aquellas exigencias que ahora parecen voluntarias, llegarán a ser oportunos los medios de satisfacerlas, y tal vez *los límites gigantescos que ahora se auguran el futuro Madrid parecerán insuficientes a los hijos de nuestros hijos*" (Mesonero 1847 en 1903: 162-171).

La contrapropuesta de Mesonero Romanos y del Ayuntamiento es el *Plan de mejoras generales* que se presentó ese mismo año, para el que sin duda, también, el posible ensanche de Gobernación suponía una competencia. Las nuevas exigencias que veía el autor y político municipal a las que había que responder eran: mejoras del tránsito público, abastecimiento conveniente de aguas y víveres, limpieza, ornato y buen gusto, mejora de los contornos urbanos "para descansar de las agitaciones de una capital"; reparación de avenidas, fundación de arrabales y burgos exteriores, construcción de nuevos y suntuosos edificios en el interior; "reforma completa del empedrado, del alumbrado por el gas, de la limpieza de las calles; el ensanche de estas, por donde circula el triple de edificios que anteriormente; la conclusión de las alcantarillas cloacas, de los mercados, de los mataderos, de las cárceles, de los cuarteles, de los teatros, escuelas, de mil objetos, en fin, de absoluta necesidad que, o no han existido nunca, o han sido suplidos hasta aquí por otros mezzquinos e insuficientes" (Mesonero, 1847 en 1903: 160-161).

La propuesta se fundaba en dar a la ciudad algunas ampliaciones dentro del casco y aprovechar los desahogos de la desamortización eclesiástica, de la que Mesonero era acérrimo defensor, para abrir barrios nuevos. A su vez para el crecimiento del extrarradio, Mesonero proponía consolidar los núcleos que iban surgiendo en cinco grandes barrios de arrabal, el de Chamberí, la venta del Espíritu Santo pasada la Plaza de toros, el de Yserías o el Perchel pasada la puerta de Atocha, el inmediato al puente de Toledo, así como el inmediato al Manzanares en el Puente de Segovia, destinados a las clases humildes, que, según él, obtendrían de este modo espacio y ventilación a precios asequibles. El ensanche como plan de conjunto debía por tanto posponerse.

El mismo criterio de prudencia presidió en esos mismos años el pronunciamiento de Mesonero Romanos en relación con uno de los proyectos recurrentes del Madrid de mediados de siglo: la transformación de la puerta de Atocha en una entrada digna de la corte y la construcción de un paseo de invierno. Nuevamente la cuestión se juega a varias bandas y con actores poderosos: el Gobierno, la administración local, el Real Patrimonio y la compañía de ferrocarril. "Fueron y vinieron comunicaciones entre el Gobierno y la Intendencia, entre ésta y el Ayuntamiento, éste y la empresa de ferrocarril: los arquitectos y los ingenieros reconocieron los sitios, levantaron los planos, formularon presupuestos (...) *Acaeció luego la paralización del camino de hierro y ya no se volvió a pensar en la obra de Atocha*". Hasta 1849 en que vuelven a concurrir los mismos intereses involucrándose más el Patrimonio; entonces el decano de la escuela de Arquitectura, Juan José Sánchez Pescador, hace una propuesta ambiciosa que incorpora la estación y el arranque de la línea. Para Mesonero, es una obra colosal, de puro embellecimiento, necesaria "pero no indispensable", un paseo de concepción asombrosa, pero excesivo (Mesonero, 1903: 140). Nuevamente, la tozudez de los hechos económicos y empresariales hacía fracasar la empresa.

En su labor de concejal, Ramón Mesonero pretendió en 1848 entre otras cosas que se constituyera una Comisión mixta de ingenieros y arquitectos para redactar las ordenanzas de alineación y construcción que se había ocupado de segregar del conjunto de las ordenanzas de policía urbana. Llegó a hacer una propuesta de nombres. Es imposible por tanto no vincularlo a la creación por parte el ministerio de Gobernación de la Junta

Consultiva de Policía Urbana, en su primera etapa, la que va del 4 de agosto de 1852 al 21 del mismo mes de 1854, es decir hasta la revolución de junio y el inicio del bienio progresista. En el momento de su supresión sabemos que la presidía el propio Mesonero y que con ese motivo redactó un informe final dirigido al ministro<sup>15</sup>.

Las razones de la creación de la Junta [a partir de ahora JCPU] deben interpretarse desde las claves de lo que he venido exponiendo. Se trata en todas sus etapas de un órgano asesor del ministerio de Gobernación, y dependiente de él, en realidad la primera organización de carácter centralizado en materia urbanística. En la etapa 1852-1854 no se fija el número de individuos que la componen, se advierte que la pertenencia es honorífica y gratuita, y sin embargo se le asigna el objeto muy específico, además de proponer reformas y mejoras en el ramo de policía urbana y de redactar proyectos de reglamentos y ordenanzas, de “formular un proyecto general de alineaciones de Madrid y sus afueras y revisar cualquier otro análogo que se le encargue en las demás poblaciones importantes” (R.D. 4.8.1852). La JCPU nace pues por y para Madrid y la capital es el banco de pruebas del primer urbanismo central. Por ello no puede extrañar que se sufragara en un 25 % con dinero municipal y en un 75 % de los presupuestos provinciales.

Se trataba de someter las construcciones urbanas a un sistema de alineación regular; lo que suponía fijar la anchura y la dirección de las calles, las relaciones de los edificios con la vía pública, no ocultándose que eso suponía aumentar indirectamente su valor. Se confiaba de este modo en facilitar las comunicaciones interiores, mejorar la salubridad, comodidad y seguridad (de nuevo los mismos términos de la primera mitad de siglo que ya hemos visto varias veces). En palabras de Mesonero Romanos eso suponía “romper, nivelar y ensanchar calles”, pero no demoliciones generalizadas y cambio total de la trama. Pero, además y sobre todo, lo que se pretendía era introducir ciertas reglas en las actuaciones urbanas que tenían que respetar los particulares. Eso es lo que hizo la JCPU con unas celebradas Bases, propuestas el 5 de agosto de 1853, es decir apenas transcurrido un año de su formación, dirigidas directamente a Madrid, de las que Martín Bassols ha señalado la importancia excepcional sobre todo porque es la primera formulación doctrinal conocida, un quinquenio antes del plan de ensanche de Barcelona y apenas iniciados los cambios legislativos

que harían posible la reforma de Haussmann. Dice Bassols: "La labor de estos organismos centrales fue decisiva para renovar los planteamientos tradicionales en los que estaba anclada la visión tradicional de la policía urbana" (Bassols, 1996: 25), y por tanto del urbanismo.

Lo primero que se hace en las Bases es establecer el principio revolucionario de que las indemnizaciones no sean un abuso: el derecho de la propiedad es sagrado, debe ser garantizado y respetado, pero eso no quiere decir que no esté sobre él la conveniencia pública, la comodidad y seguridad de las poblaciones. De modo que es justo indemnizar al propietario particular que cede terreno para el uso público siempre que esa indemnización se sujete al aprecio o aumento de valor que puedan tener las fincas por la obra pública: "A veces la pérdida de algunos pies de terreno hace adquirir a una finca mediante el ensanche de una calle, la apertura de otra, la formación de una plaza, etc., un valor muy superior al que tenía antes de sufrir esa desmembración" (Junta, 1853 en Calvo, 1978: 370). De modo que las indemnizaciones deben ser graduadas.

Lo que regula la Junta sobre anchura y rumbo de las calles es más acorde con la prudencia comentada hasta ahora que con el espíritu de las reformas radicales que se impondrá más tarde. Se opta por soluciones flexibles, muy atentas a las circunstancias locales y ajenas a los formalismos o imposiciones de escuela. Por lo excepcional del texto que en esta parte no creo que tenga parangón en la literatura decimonónica, merece la pena que nos detengamos en ello.

Se parte del principio de que en las alineaciones son las condiciones generales y locales de salubridad las que deben señalar los límites de longitud, latitud, dirección y forma de las calles, así como la elevación de edificios y tamaño de las manzanas. Pero se advierte en seguida que en Madrid domina la tendencia a creer bueno de manera absoluta el ensanchar las calles, y que ello no siempre tiene por qué ser bueno y útil. A pesar de lo que se piensa las calles rectas y llanas no siempre son las mejores: depende del lugar: "La salubridad y hasta la comodidad del vecindario piden a veces calles estrechas, calles inclinadas y hasta calles tortuosas: *las circunstancias locales, la topografía del terreno, el clima más o menos cálido, más o menos húmedo, los vientos que dominan en cada población, hasta los usos y las costumbres de los pueblos* deben preverse en las reglas de la policía urbana; y es justo que



el influjo de todas aquellas importantísimas circunstancias modifique los límites dentro de los cuales varían las dimensiones de las calles y de los edificios. En las poblaciones meridionales, muy dominadas por el sol, y cuyo clima es muy seco, deben evitarse las calles muy anchas, rectas y llanas" y conviene, en cambio, calles medianamente angostas y que embuden el aire.

En los climas húmedos y fríos lo que interesa son pendientes suaves para facilitar los desagües. Y, como parece lógico, en los pueblos fundados sobre terrenos muy desiguales hay que procurar que las calles estén colocadas en el sentido perpendicular a las pendientes, siguiendo las curvas de nivel (Junta, 1853, en Calvo, 1870: 370-376 y AVS 4-250-13). Puede pensarse que se trata de obviedades. ¿pero cuántas veces las hemos visto contrariadas, cuántas veces hemos visto que no se atendía a lo más evidente? El lugar y la topografía están muy presentes en esta perspectiva y veremos qué diferentes son otros planteamientos posteriores.

En cuanto a la anchura de las calles, se establece como módulo para determinarla el espacio que necesita un carruaje para pasar con holgura y sin peligro de la gente que circula a pie en acera doble. Las calles que no tengan espacio para que se crucen dos carruajes deben ser de dirección única y en su caso deben cerrarse al tránsito. "Conforme a estas bases procederá siempre la Junta en las cuestiones de alineaciones por lo tocante al ensanche de las calles: *no ensanchará nunca por sistema, sino solo cuando y hasta donde puede convenir en cada caso* con lo que evitarían indemnizaciones costosas. En la misma línea de prudencia se manifiesta la JCPU en lo relativo a las rectificaciones de líneas: se apostaba por procurar que los propietarios de las casas entraran en línea y evitar los quebrantos en la medida de lo posible, trasladándolos al centro de las bocacalles e impidiendo la formación de esquinas.

Queda por comentar otra toma de postura fundamental en relación con lo que estamos viendo. La Junta se pronuncia por evitar la apertura de nuevas calles atravesando manzanas siempre que ello pudiera redundar en dejar a estas demasiado pequeñas y faltas de ventilación, con lo que el efecto sería inverso al esperado. "Hay todavía otro punto de la mayor importancia y sobre el que no se ha parado quizá suficientemente la atención hasta ahora: esto es la apertura de nuevas calles, rompiendo o atravesando las manzanas. Es constante que en toda población bien ordenada

se deben procurar comunicaciones fáciles y expeditas entre las calles de mucho tránsito y concurrencia, y que de esto resulta para el vecindario la comodidad de evitar rodeos largos y enfadosos; mas no es menos seguro que esta aparente ventaja puede muchas veces causar un verdadero perjuicio a la salud pública. Cuando las manzanas son demasiado pequeñas, los terrenos que ocupan las casas tienen poco fondo. En Madrid, no son muchas las manzanas que excedan de estas dimensiones, de donde se sigue que *no es quizá tan necesaria, como se cree, la apertura de nuevas calles.*" En las Bases se recomendaba doble fachada, patios y jardines. En definitiva, seis años antes de la *Teoría de la viabilidad* de Cerdá se piensa más en calles de tránsito interior de la ciudad consolidada que en grandes vías de circulación.

La misma Junta llevó a cabo una labor detenida, minuciosa y trabajosísima de información individual de multitud de alineaciones de calles de Madrid, recomendando además la modificación de rasantes. En octubre de 1853 proponía una reforma de la Puerta del Sol, el primer proyecto de una larga serie de la que me ocuparé en el apartado siguiente. El largo proceso de reforma y las vacilaciones en torno a él mantuvieron en una situación indecisa todas las calles de su entorno, que habían sido de las primeras en ser objeto de actuación. Era una de las muestras fehacientes del gigantesco rompecabezas planteado<sup>16</sup>.

El 14 de agosto 1854, Ramón Mesonero Romanos que había presidido la Junta acataba la orden de supresión de la misma. Además de la laboriosidad, la abnegación de los miembros del órgano consultivo, reivindicaba el escritor la resistencia que habían mostrado a las exigencias y abusos y la total objetividad con la que habían actuado. Para Mesonero, el urbanismo – todavía policía urbana- es una de las ramas administrativas más delicadas en la que se enfrentan el interés particular con el público y por ello se necesita tanto el informe pericial o facultativo y el fallo imparcial. El publicista madrileño reclamaba que no se volviera a la absoluta falta de reglas: "No había absolutamente ordenanzas de construcción, reinaba un completo desorden en el sistema de alineaciones, construcción de casas y reglas de ornato público, siendo diferentes y hasta contradictorias las que regían en diversos distritos o cuarteles de Madrid (Mesonero, 1854 en 1903: 294). En el escrito se reivindica la labor realizada por la JCPU en sus menos de veinte meses de actuación: había informado 400 expedientes, de los que

268 de calles y plazas de la capital; había efectuado una proposición de reglas generales y reglamentos parciales. A las numerosas conductas irregulares “opuso [la Junta] desde el principio una inflexible severidad, que la (sic) atrajo la animadversión de los interesados en las antiguas prácticas, la de los que no podían tolerar censurasen sus actos, a pesar de estar marcados con el sello de la irregularidad; y, la de los que con exigencias de la amistad y de los lazos sociales, que nada deben significar cuando se trata de los intereses públicos, quieren favorecer sus pretensiones interesadas.” Se quejaba Mesonero de que en respuesta se hubiera motejado a la Junta de poco activa.

El 25 de septiembre de 1857 siendo ministro de Gobernación Claudio Moyano, se vuelve a crear la Junta Consultiva de Policía Urbana. El preámbulo del decreto de recreación reproduce casi literalmente los términos del balance que había hecho Mesonero de la etapa anterior. La nueva situación tenía que contar con la existencia en este momento de los arquitectos directores de obras provinciales y municipales y esta vez se establecía la composición del organismo; hay que destacar la presencia de doce vocales entre los que predominan los arquitectos: cuatro, uno de ellos el director de la Escuela, pero también un ingeniero de caminos, un profesor de medicina y otro de química, un jurisconsulto y representantes de la administración local y estatal.

Dos años después la Junta era reforzada y rebautizada con el nombre de Junta Consultiva de Policía Urbana y Edificios Públicos (a partir de ahora JCPUEP). Se ensanchaban sus trabajos a las construcciones civiles para las que el ministerio disponía de un centro estratégico y una asignación presupuestaria considerable. El decreto de creación (R.D. 17.8.1859) puntualizaba dos cosas de interés: primero, la voluntad de no interferir las competencias del ministerio de Fomento, y de limitarse a los edificios públicos costeados con presupuestos municipales y provinciales; segundo, que se trataba de evitar los males inherentes a la centralización impidiendo la interferencia de otros ministerios en la ejecución de medidas locales. La composición de 1859 reforzaba la presencia de letrados y de técnicos, estableciendo la participación de seis arquitectos o académicos de San Fernando, un ingeniero jefe, arquitectos de provincia con diez años de experiencia. Se mantenía el catedrático de medicina y el de química y física. La Junta tenía que ser oída en todo lo relativo a edificios públicos, los planos

totales y parciales de las poblaciones, los reglamentos y todas las mejoras y obras que por su naturaleza no fueran de la incumbencia del cuerpo de los ingenieros y del ministerio de Fomento. Al amparo de esta disposición la Junta informó los planes de ensanche de Madrid, de Barcelona, de Valencia, y el plan de viabilidad y reforma interior de Madrid que redactó Cerdá para Madrid y que nunca le fue contratado<sup>17</sup>.

A finales de diciembre de 1859 se dictaba una instrucción del ministerio de Gobernación para la ejecución de los planes de alineaciones. Quince años después de la primera disposición, se volvía a insistir en las dificultades de conciliar en la ciudad los intereses generales con los derechos particulares, de los que se reconocía que, aunque respetables, estaban embarranzando la acción pública lo que era particularmente grave en unas ciudades surgidas bajo criterios antagónicos a los exigidos por la ciudad moderna. Se reclamaba el nivel de la administración central como esfera alejada de las pretensiones del interés privado y de los intereses particulares, que en este ramo ven cómo puede aumentar el valor de sus propiedades.

### **La reforma de la Puerta del Sol, síntesis de los procesos urbanos de mitad siglo XIX**

La reforma de la Puerta del Sol de Madrid, largo y problemático proceso que se extendió entre 1853 y 1862, constituye, a mi entender, una perfecta síntesis de todos los elementos en juego que estamos revisando, sobre todo si se tiene en cuenta que sus ritmos se corresponden con los de los acontecimientos políticos y el signo de los gobiernos, con la mayor o menor inestabilidad; su interrupción en 1854 se debió en efecto a la revolución de julio tardando los gobiernos progresistas en recuperar el proyecto. Por otra parte, la reforma expresa excepcionalmente las interferencias de la administración central en los asuntos de Madrid, apelando a su carácter de residencia de la corte, capital de un estado centralizado –pero débil y siempre con voluntad de reforzarse– y de una población y una economía en crecimiento. Este intervencionismo se explica y se simboliza también por haberse instalado en estos mismos años las dependencias del ministerio de Gobernación en la Casa de Correos entre las calles de Carretas y Correos. Constituye un hecho fundamental, no sólo por su significado político sino por el urbanístico: en los distintos concursos para lle-



Fig. 1. La reforma de la Puerta del Sol. En gris, el espacio afectado por la reforma, con su parcelario, según el "Plano de obras de ensanche y de las alineaciones de la plaza de la Puerta del Sol y calles afluentes" del arquitecto Peyronet, 1856. Fuente: Quirós, 1983.



Fig. 2. La reforma de la Puerta del Sol. Estado del parcelario según el plano de Madrid de Ibáñez Ibero. Fuente: Quirós, 1983.

var a cabo la reforma siempre se puso la condición de mantener el edificio y la alineación que formaba el eje de la calle Mayor y la Carrera de San Jerónimo con la Real Casa de Correos<sup>18</sup>. Es imposible por tanto no ver en Gobernación una de las claves de la reforma de Sol, como bien ha documentado Francisco Quirós (1983).

En los avatares que sufrió el proyecto de reforma, con cambios de ritmos y hasta paralizaciones, con cambios también de dimensión y de objetivo, hay que ver desde luego el reflejo de los sucesos políticos, de la represión de movimientos populares y modificaciones de relación de poder entre ministerios y entre ministerios y ayuntamiento de Madrid. La primera vez que la *evista de Obras Públicas* se pronuncia sobre la cuestión, justifica el no haber tocado antes un asunto tan ampliamente debatido por la prensa, "en razón de que se ha rozado durante mucho tiempo con las luchas políticas que [se han] presenciado desde 1853" (ROP, 1855, I: 201-202). Ángel Fernández de los Ríos ha dejado una evocación muy expresiva de este significado de la Puerta del Sol como "*forum* matritense y gran teatro de la vida pública"<sup>19</sup>. Pero hay otras dimensiones fascinantes del proceso de reforma como son la administrativa, la fundiaria y la económica, quizá habría que decir sólo la especulativa. Tras una pavimentación de la plaza en 1848 por iniciativa del Corregidor y algunos elementos de ornato, es la Junta Consultiva de Policía Urbana, la que presidía Mesonero, de la que ya sabemos que dependía de

Gobernación, la que presenta el primer proyecto de verdadera reforma y ensanche. El 15 de febrero de 1854, Luis José Sartorius, conde de San Luis, entonces ministro de Gobernación aprueba este proyecto aludiendo a que se debería declarar de utilidad pública a los efectos de expropiación e indemnización de la ley de 1836, pero trata de hacerlo a través de una simple real orden, lo que suscita dudas sobre la legitimidad de las actuaciones. El programa económico consistía en que el Ayuntamiento revendiera aproximadamente la mitad de lo afectado y redujera con ello los costes también a la mitad. Empezaron los derribos con mucha oposición y falta de legitimidad, suspendiéndose en julio con motivo de la Vicalvarada.

Muchos autores se han ocupado de la evolución de los acontecimientos y de las circunstancias económicas y empresariales de la reforma y no es mi intención hacerlo de nuevo ahora. En el magnífico libro de Pedro Navascués sobre *Arquitectura y Arquitectos madrileños del siglo XIX* (1973: 146-172 y lámina XXIX) hay noticia puntual de los sucesos. Sólo quiero decir que la salida en falso y discutiblemente legal de 1854 contribuyó al retraimiento de los agentes económicos y a la especulación<sup>20</sup> y como se diría más tarde "al mal carácter y torcido giro" de la cuestión. Hay que esperar a la ley de 21 de julio de 1855 para que haya declaración de utilidad pública de las obras ahora ya concebidas con mayor amplitud, afectando a una superficie casi cinco veces superior a la prevista para la plaza. El cuerpo de ingenieros de caminos señalaba en su revista corporativa la injusticia que suponía la extensión de la superficie expropiada "pasando muchas propiedades de manos de sus dueños a las de una empresa con el objeto de que esta se indemnice de los gastos que la obra le ocasione." También consideraba injusto que fueran un reducido número de vecinos los llamados a sufragar unas obras de las que iban a disfrutar todos los madrileños (ROP, 1855, I: 201-202).

La utilidad pública será sancionada en julio 1856 tras un decreto firmado por el ministro Patricio de la Escosura en el que se fijaban las bases para sacar a pública subasta las obras caracterizadas como de "ensanche, regularización y embellecimiento" de un lugar considerado como "centro antiguo y constante del movimiento mercantil y social". Se hacía un llamamiento a la actividad industrial para que concurriese con el aliciente de conceder a los rematantes el derecho de rifa de los edificios que construyeran y un aumento de un 20% de su tasación y exención del 25% que se

reservaba la Hacienda pública en toda rifa (R.D. 28 de mayo 1856). A pesar de estas condiciones ventajosas y de que se le reconocía prioridad al proyecto presentado por los señores Conde de Hamal y Eduardo Mamby, miembro del Instituto de ingenieros civiles de Londres<sup>21</sup>, el proyecto que salió a subasta fue el del arquitecto Luis Peyronet adjudicándose las obras a Antonio Font. Sin embargo, este contratista so pretexto de los acontecimientos de 1856 no cumplió lo acordado y el gobierno se vio obligado a caducar el contrato (R.O. 3 julio 1857).

Se produce entonces un hecho fundamental y que es todo un símbolo del devenir secular. Transcurridos dos años con las casas derribadas y sin construcción, en 1857, durante la etapa moderada de Narváez, el expediente de la reforma que se había instruido y radicaba en el ministerio de Gobernación, pasó al de Fomento con el carácter de expediente de *reforma del centro de las travesías de las carreteras generales*, ya que se entendía que el kilómetro cero de las carretera de primer orden que salen de Madrid se situaba frente a la antigua casa de Correos, ministerio también ya de Gobernación. De hecho ya había sido el ministro de Fomento, Luxán, el que había firmado la resolución del contrato de Font. Lo que podría ser un acontecimiento más en el conflicto secular entre arquitectos e ingenieros y entre Fomento e Interior, cobra sentido si tenemos en cuenta que el Gobierno decidió encargar un nuevo proyecto a los ingenieros del Canal de Isabel II, Lucio del Valle, Juan Rivera y José Morer, que elaboraron la propuesta conocida desde entonces como “de los ingenieros”.

El último aspecto en la reforma de la Puerta del Sol que resume bien la argumentación que vengo desarrollando sobre urbanismo e ingeniería en el siglo XIX es el técnico y profesional. No sólo por el hecho de que los autores de los proyectos fueran unas veces arquitectos y otras ingenieros, o más exactamente empezaran por ser arquitectos y acabara siendo el proyecto ejecutado el del gran ingeniero Lucio del Valle; también por los organismos y corporaciones consultados y el momento en que lo fueron, como por ejemplo, las Juntas consultivas y muy en particular la Academia de Bellas Artes. Y ante todo por las diferencia de criterio y de óptica en las propuestas: dicho de forma simple, lo que inicialmente se planteó como una reforma motivada sobre todo por el embellecimiento acabó siendo justificada casi exclusivamente por razones de movilidad. Esto remite, co-

mo es obvio, al núcleo de mi discurso y por ello quiero proponer una lectura geográfica de las razones que se dan y de las soluciones que se proponen.

Para empezar es llamativa la prematura e indiscutida centralidad urbana que se le reconoce a la Puerta del Sol y el modelo radial que desde ella se expande, casi como “simple inspección visual del mapa” como se dijo entonces. En su propuesta de 1835 sobre numeración y rotulación de las calles, Mesonero argumentaba que el antiguo método de numeración, dando vuelta a las manzanas, era absurdo y movía a confusión y que para lograr la claridad indispensable al rápido movimiento de población había que fijar un punto céntrico y empezar desde él la numeración con los números pares a la derecha y los impares a la izquierda, de modo que todo el mundo pudiera orientarse sin riesgo de equivocación. Decía así: “por manera que siendo este [punto céntrico] en Madrid la Puerta del Sol, principia desde ella la numeración de todas las líneas que de él parten, a saber: calle de Alcalá, Carrera de San Jerónimo, Carretas, Mayor, del Arenal, Cofreros, Preciados, Carmen y la Montera, y en las que no pueden considerarse como radios de aquel centro se les de siempre la entrada por el extremo más inmediato” (Mesonero, 1835 en 1903: 25).

Este patrón indiscutiblemente radial es el que constata el ingeniero Víctor Martí (compañero de promoción de Cerdá, y que escribió unos muy interesantes artículos sobre la cuestión en la *Revista de Obras Públicas*) a partir de la lectura topográfica del mapa y de la consideración funcional de la vida madrileña. “De lo que llevamos expuesto resulta ya que la puerta del Sol [es] el centro más importante de la circulación de Madrid, por efecto del sistema radial de sus calles de primer orden que partiendo de dicho centro forman las principales arterias por las cuales se desarrolla el movimiento de esta gran población (...)” (Martí, 1859: 55). En efecto cuatro de estas calles —y con independencia de la entonces reciente clasificación de calles por órdenes— las de Alcalá, Carrera de San Jerónimo, Mayor y Arenal, concurren directamente a Sol; las de Toledo y Segovia lo hacen a través de Concepción Jerónima y Carretas, la Ancha de San Bernardo prolongada por Preciados, también, y asimismo las de Fuencarral y Hortaleza por la de Montera. De modo, concluye Martí, que de las calles importantes por su circulación sólo la de Atocha no forma parte del sistema radial.



Segundo punto de la implacable argumentación de Víctor Martí: en Madrid la disposición natural de vaguadas y lomas ofrece tanta dificultad a la circulación, dificultad reforzada por el vicioso trazado de las calles, que el paso por Sol es obligatorio a través de las calles Preciados y Cedaceros si se quiere evitar bajar cuencas y atravesar vertientes: “[La puerta del Sol] es punto obligado de paso para una gran parte de los carruajes de todas clases que de Norte a Sur atraviesan la mayor extensión de esta capital, y a los cuales la configuración del suelo y el trazado de las calles no presenta trayectos más convenientes” (Martí, 1859: 55).

A lo que se viene a sumar el tercer y definitivo argumento: la circulación de bienes y mercancías (tanto para abastecimiento como para ir a los puntos de depósito en los barrios más alejados), el tránsito que se podría llamar de negocios y el administrativo e incluso el de recreo, tienen también que pasar necesariamente por la Puerta del Sol debido a la fuerza del sistema radial de las vías interiores. No es cuestión de entrar en el detalle de la argumentación circulatoria en cada uno de los tres casos que es ingeniosa e interesante. Baste por su modernidad citar el párrafo referido a la condición de centro administrativo de Madrid y las distintas dependencias públicas.

“En Madrid, residencia de la Corte, del Parlamento y del Gobierno, hay un movimiento especial que podemos denominar administrativo y que es muy considerable en proporción a los grandes intereses que en las oficinas se ventilan, y al *sistema de exagerada centralización que rige en nuestro país*, por efecto de la cual se multiplican de una manera extraordinaria los trámites (...) Exceptuando el palacio del Senado y los Ministerios de Gracia y Justicia y de Marina, en la reducida porción de esta capital comprendida entre el Palacio Real, la calle de Arenal, la Puerta del Sol, la calle de Alcalá, el Prado, la Carrera de San Jerónimo, las calles de Carreteras, Atocha, plaza Mayor y las calles de Platerías y la Almudena, se hallan situados la residencia de la familia Real y las oficinas de la Corte, la Presidencia del Consejo de Ministros, los Ministerios de Estado, Hacienda con sus vastísimas dependencias, el de la Guerra, de la Gobernación y el de Fomento, el palacio del Congreso, la Audiencia territorial, los Tribunales supremos de la Justicia y Guerra y Marina, el Gobierno de la Provincia, la Diputación provincial y las casas Consistoriales: se ve pues, que la Puerta del Sol ha de ser también el paso obligado de cuantos por su interés o por su posición ofi-



Fig. 3. Los primeros derribos de la Puerta del Sol. Fotografía de Charles Clifford en 1857. Cortesía de Quirós, 2006, pág. 149.

cial han de acudir diariamente a las diversas dependencias de la Administración.” (Martí, 1859: 57).

Esta presión circulatoria la ratifica el autor con las observaciones y los datos del también ingeniero Carlos María de Castro en su memoria de dos años antes sobre los empedrados de la capital. La circulación por Sol era máxima a las horas centrales del día, cuando las oficinas estaban abiertas y se podía promediar, según ambos ingenieros, en 420 carruajes y 130 caballerías por hora, tránsito sin duda extraordinario. “Estas cifras, ya se consideren aisladamente, ya se comparen con las que expresan la circulación de puntos notables por la actividad del movimiento que por ellas tiene lugar, en ciudades populosas del extranjero, demuestran claramente cuán considerable era el tránsito por el punto más céntrico de esta corte”, con los inconvenientes y peligros presumibles.

Antes de seguir adelante, conviene llamar la atención sobre que los fundamentos teóricos y los objetivos se encuentran a estas alturas relativamen-

te distantes de los establecidos por la Junta Consultiva de Policía Urbana, la que se había responsabilizado de la iniciativa y del primer proyecto en octubre 1853. Es verdad que se hablaba entonces de movilidad pero también, y quizá sobre todo, de embellecimiento. “[Está] suficientemente demostrada –decía la memoria de la Junta- la imprescindible necesidad de hacer una radical reforma que a un tiempo de por resultado proporcionar en el centro de Madrid que ha de ser siempre por tal razón y por costumbre ya arraigada, el punto de más tránsito en todas ocasiones, y el de mayor concurrencia extraordinaria en ciertos días, *una gran plaza en forma regular con fácil, seguro y cómodo desahogo*, y el embellecimiento de esta importante parte del pueblo con la construcción de buenos edificios, digna y uniformemente decorados.” (cit. Martí, 1859: 79). El presidente de la Junta, Mesonero Romanos, decía entonces que la reforma era universalmente admitida como necesaria para *el embellecimiento del punto más importante de Madrid* (Mesonero, 1854 en 1903, 297-298). Escribe cuando ya esta suprimida la JCPU y admite que al proyecto de la Puerta del Sol y al procedimiento seguido (recuérdese los métodos expeditivos del Conde de San Luis) se les había tachado de precipitados e inconsiderados pero también advierte que se seguía sin encontrar mejor solución.

A finales del decenio de los cincuenta, cuando se están pronunciando diversas instancias sobre los proyectos, los objetivos exclusivos de circulación han triunfado por completo. Ubicado el proyecto en Fomento y sometida ahora la cuestión a la consideración de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos (enero 1857) esta reconoce en el tema una cuestión de gobierno y ofrece un punto de vista “científico” para lo que se plantea la siguiente cuestión previa. “Reconocidos por todos las condiciones de amplitud, desahogo, ventilación y salubridad que deben reunir la plaza y los edificios en este centro del movimiento de la Corte, *¿deberá considerarse como preferente la circunstancia de los edificios y la regularidad de los polígonos que se adopte, dejando en segundo término el trazado y disposición de las calles, o deberá darse esa preferencia a estas vías del movimiento y vida de la población, subordinando a ellas la determinación del perímetro de la plaza?*”<sup>22</sup> Para la Junta de Caminos no cabe duda pronunciándose evidentemente a favor de la preferencia de las vías de circulación que era el criterio adoptado por los ingenieros a quienes el Gobierno había confiado el estudio. “Así pues, lo capital, lo indispensable es aumentar la superficie de circulación facilitando el enlace de las grandes

calles que afluyen en aquel centro, y lo secundario, aunque importante, es dar al trazado la forma más perfecta posible, hasta donde lo permita la irregularidad en la actual población.”

La opinión de Víctor Martí en 1859 en su largo trabajo consagrado a la reforma en que va analizando los proyectos mezclando consideraciones doctrinales de mucha enjundia, es igual de terminante. El Gobierno podía haber optado por desviar una parte del tránsito de la Puerta del Sol, o por ensancharla al tiempo que desviaba tráfico. Había optado únicamente por el ensanche y en esas condiciones, “la base fundamental de la reforma, su objeto casi exclusivo es facilitar la circulación en la Puerta del Sol (...) La reforma de los edificios, el mejoramiento de sus condiciones y su embellecimiento son cuestiones que ocupan en el estudio del proyecto un lugar secundario.” (Martí, 1859: 78). El ingeniero piensa en efecto que la mejora de los edificios no es algo privativo de la Puerta del Sol y que se podría llevar a cabo sin necesidad del gran ensanche previsto como se estaba haciendo en todas partes. Satisfechas las condiciones de circulación se tratarán de armonizar las de ornato y embellecimiento, siempre que se sujeten a las condiciones de economía que exige la obra pública. Ya lo había dicho años atrás, a propósito del mismo asunto, la Redacción de la *Revista de Obras Públicas* con frase rotunda que expresa toda una concepción profesional: “la belleza no debe ir más allá de lo que exija la comodidad del tránsito” (ROP, 1855: 201).

Tanto la Junta de Caminos como el ingeniero Martí por su parte van a evaluar los numerosos proyectos elaborados para el final del proceso sobre la base de este criterio de tráfico: atienden en cada proyecto a la forma de la plaza resultante, su centro, su tamaño, el coste, la viabilidad y, sobre todo, las condiciones de circulación finales. Ya he dicho que no se trata aquí de pasar revista a los proyectos pero sí de considerar algunos de ellos teniendo en cuenta estos criterios de valoración.

En relación con la planta de la nueva plaza, no parece haber dudas en lo fundamental; se trata de regularizar el cuadrilátero con una mayor longitud del eje Este a Oeste, debido en primer lugar a la obligación de conservar la línea de edificios por el Sur; es decir la Casa de Correos y, en segundo lugar, a la necesidad de limitar el ensanche por el Norte dada la carestía de las expropiaciones. Por su parte, el centro de la plaza desde el

punto de vista ingenieril debe fijarse en función de las líneas de tráfico y no con sujeción a alguno de los edificios existentes o de futura construcción. Según los cálculos de Castro, la mayor parte del tránsito tiene lugar por las calles de la Montera y Carretas; después calles de Alcalá y Mayor y, finalmente, calles de San Jerónimo y Arenal. Víctor Martí concluye que el centro de la nueva plaza debe elegirse próximo a los puntos en que se cortan las líneas de estos tráficos prioritarios. Sería un error retener como centro la antigua Casa de Correos que, por otra parte, aunque edificio agradable y de buenas proporciones, no es monumental, ya que resultarían dos centros, el edificatorio y el de tráfico.

En lo que más difieren los proyectos entre sí es en la magnitud de la plaza y de la operación en su conjunto, por un lado y, por el otro, en la resolución de la parte norte con las complejas desembocaduras de las calles Montera, Carmen y Preciados, callejón de Cofreros, calles de la Zarza y Peregrinos. Los tamaños variaban mucho, aunque más en apariencia que en la realidad porque, como se encarga de recordar Martí, las propuestas de mayor tamaño, superiores a los 10.000 m<sup>2</sup> comprometían una parte importante de la superficie en jardín y monumento central. Para referencia exacta la superficie de la plaza antes de la reforma era de 5.069 m<sup>2</sup> y la que se llevó a cabo, una de las mayores propuestas, de 12.320 m<sup>2</sup>, es decir dos tercios más.

Sin entrar en detalles, sí es conveniente comparar algunos aspectos esenciales de las principales propuestas, en particular los de arquitectos con los de ingenieros y más en concreto los dos de la Junta de Policía Urbana, el aprobado en 1856 de Peyronet, el de la Academia de Bellas Artes, que es de los últimos y los dos de Lucio del Valle y colaboradores, el que fue oficial y el que finalmente se llevó a cabo. El primer proyecto de la JCPU, de 1853, como ya se ha dicho, fundado en la necesidad de mejorar el centro de Madrid desde el punto de vista de la circulación, la higiene, el ornato o embellecimiento público, planteaba una plaza de 9.344 m<sup>2</sup>, dándole una forma rectangular con prolongación en el sentido Este-Oeste, suprimiendo algunos de los callejones del Noroeste y situando el eje menor de la plaza en la prolongación de la Casa de Correos, lo que no complacía, por las razones apuntadas, a los ingenieros que luego lo analizaron. Lo más interesante es que en este proyecto el lado norte ya tiene un trazado curvilíneo, como ocurrirá con el proyecto de los ingenieros del Canal y el de-

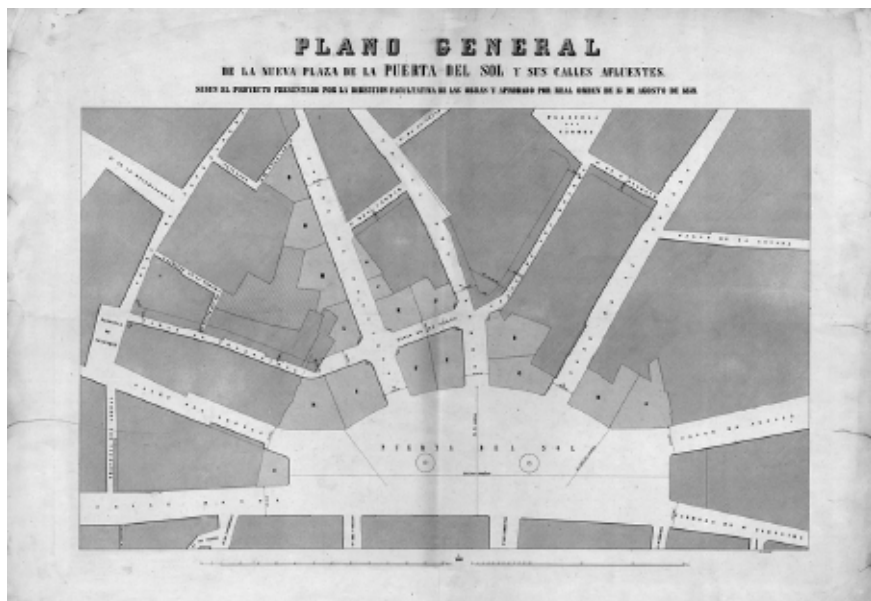


Fig. 4. Proyecto de reforma de la Puerta del Sol de la Dirección Facultativa de Obras (Ingeniero Lucio del Valle). 1859. Es el proyecto que se realizó con algunas modificaciones. Archivo del Ministerio de Fomento.

finitivo, para evitar que las calles al desembocar en oblicuo dieran lugar a ángulos muy agudos. Otra ventaja del primer proyecto de la Junta de Policía Urbana es que llevaba aparejado un presupuesto aunque sus críticos argumentaron que calculaba muy por lo bajo el precio de expropiación en un lugar que por su centralidad ya tenía altos valores antes de iniciarse la operación. En cualquier caso, el proyecto no prosperó por las causas comentadas aunque con arreglo a él se iniciarían los primeros derribos ordenados por Santa Cruz. Los proyectos de Hamal y Mamby, Font y Bosch no suponían grandes modificaciones con respecto a éste.

La propuesta de Peyronet, arquitecto de la Comisión de obras municipal, elevada a oficial en 1856, rebajaba considerablemente la superficie hasta 6.030 m<sup>2</sup> es decir apenas mil más de los que había, pero las expropiaciones para habilitar el lado norte seguían siendo considerables. La planta de la nueva plaza se proyectaba de forma aproximadamente rectangular y se abrían calles de comunicación entre la carrera de San Jerónimo y la calle de Alcalá.

Al hacerse cargo Fomento de la cuestión, es decir en 1857, es cuando encarga una propuesta a Lucio del Valle, ingeniero y también arquitecto,

acompañado de los otros dos ingenieros del Canal (que se inauguró en junio de 1858<sup>23</sup>). Por iniciativa de Valle la obra de la construcción del Canal de Isabel II se había llevado a cabo valiéndose de cerca de dos mil presidiarios y el mismo mecanismo para abaratar costes de mano de obra es el que propuso para las obras de la Puerta del Sol. El primer proyecto de los ingenieros era también básicamente rectangular con una superficie total de 9.846 m<sup>2</sup>. El centro de la nueva plaza correspondía efectivamente, de acuerdo con la ortodoxia ingenieril, al lugar de más movimiento, dónde se cruzaban las arterias E-O y N-S. Reaparecía la forma semicircular en el lado Norte. La Junta Consultiva de Caminos, en su informe, reconoce que este lado es el más difícil y discutible; que una solución recta sería más acorde con las demás plazas de su clase; pero invoca el antecedente del proyecto de 1853 y opina que la combinación que se hace con dos partes rectas en sus extremos es una mejora de la Comisión de Ingenieros. Martí, por su parte, se declara poco proclive a esa forma pero la acepta como solución de compromiso, valorando la solución del tráfico. En cualquier caso, el Consejo de Ministros no le dio el visto bueno y la redujo al rectángulo formado con las otras líneas. Para la Junta de Caminos, lo menos atractivo era que la calle de Correos en el Sur no pudiera entrar radialmente como las demás, pero reconocía que había sido incapaz de resolver “ese único lunar del proyecto”<sup>24</sup>. Aprobado la propuesta con la rectificación dicha se dictó una ley de ejecución autorizando al Gobierno a emitir acciones especiales con interés al 8 %, se fijaron las expropiaciones que había que acometer; se nombró director a Lucio del Valle y se creó un Consejo de gestión económica a cuyo frente estaba el arquitecto Ruiz de Salces, ayudante en las obras del Canal. El proyecto puesto en ejecución tenía 10.361 m<sup>2</sup> y la superficie expropiada más de 16.000 m<sup>2</sup>, la tercera parte de la cual destinada a aumento de la vía pública. Se inició en seguida la construcción de aceras provisionales de asfalto en todo el perímetro y en las calles rectificadas y se encendieron faroles también provisionales, de modo que los madrileños pudieron apreciar lo que se iba a hacer.

Ni la Junta de Caminos ni el ingeniero Martí en la Revista del cuerpo regatearon elogios. “[No] es una gran plaza monumental, decía Martí; en nuestra opinión ni puede ni debe serlo, ni aun en rigor debe llamarse plaza”: no se trataba de cumplir condiciones estéticas. La previsualización que permitieron las aceras provisionales no le granjearon simpatías a la propuesta: se consideró la solución de mal gusto, de poca monumentalidad y boato. En



Fig. 5. El resultado de la reforma de la Puerta del Sol. Fotografía de Laurent posterior a 1862. Cortesía de Quirós Linares, 2006, pág. 150.

defensa de los autores escribía Martí con ardor: “La oposición de los que a una dudosa, o más bien falsa belleza, sacrifican las condiciones de comodidad y economía que deben ser las dominantes; y la ciega censura de la masa incompetente que, ansiosa de lo maravilloso, desecha lo que no es sorprendente o colosal, es a lo que se ha llamado *opinión general contraria al proyecto aprobado*.” El proyecto de los ingenieros, según este autor, se defendía por su comodidad y economía que es lo que no se debe sacrificar en las obras públicas a una “mentida belleza” (Martí, 1859: 166-167).

En esta revisión que estamos haciendo de la oposición o complementariedad de las obras de reforma urbana de ingenieros y arquitectos resulta muy elocuente que coincidieran temporalmente con el proyecto puesto en marcha de los ingenieros dos macroproyectos de arquitectos (además de otros que no voy a comentar): el segundo de la nueva Junta Consultiva de Policía Urbana y uno de arquitectos de la Academia de Bellas Artes. Ambos tienen en común las grandes dimensiones del espacio resultante, la monumentalidad y ornato y la importancia del espacio ajardinado. El proyecto de la JCPU de 1858 presentaba ya forma ultrasemicircular con fachada única desde la carrera de San Jerónimo hasta la calle del Arenal, salvando las entradas de las calles por medio de pórticos (Navascués, 1973: 156). En el centro del arco y a eje de la Casa de Correos se proyec-



taba una iglesia de pórtico monumental; en el centro de la plaza, un jardín y un monumento. El total, 14.338 m<sup>2</sup>, la superficie mayor de todos los proyectos, pero de los que 3.650 m<sup>2</sup> pertenecían a la elipse central destinada a jardín. También el de mayor coste, con más superficie expropiada<sup>25</sup>. La presencia en la Junta de arquitectos tan clásicos como Narciso Pascual y Colomer o Aníbal Álvarez Bouquel se corresponde bastante bien con la monumentalidad del proyecto.

A pesar de estar presente en la JCPU, Martí no ahorra críticas a la proposición. “Otro proyecto se presentó de notable importancia por la respetabilidad de la corporación que lo sometió al examen y aprobación del Gobierno, pero que según nuestro juicio es inaceptable por no haberse atendido en su estudio, como es preciso hacerlo, a lo que exige la comodidad de la circulación, la economía en la realización del pensamiento, y la higiene pública, y para los ánimos un tanto asustadizos, o sobradamente precavidos, por haberse olvidado, lo que en el punto que nos ocupamos exige la conservación del orden” (Martí, 1859: 190-191). Con esta mención enigmática, el ingeniero se refería a la dificultad de desplegar las tropas en caso de revueltas populares. Era una condición, implícita unas veces, explícita otras, que cumplían casi todos los proyectos. Por ejemplo, Peyronet decía sin veladuras en su memoria: “La importancia del edificio del ministerio de la Gobernación [...] puesto principal del servicio militar, exigen imperiosamente el que se piense en conciliar la facilidad de despejar las avenidas, dejando en cuanto sea posible líneas corridas y vías expeditas para el manejo de las armas.” (cit. por Quirós, 1983). En esta línea, el proyecto de la Junta convertiría a la Puerta del Sol en un punto difícil de tomar en el caso de ser centro de movimiento insurreccional por el estrangulamiento de las desembocaduras de las calles a través de los pórticos.

El proyecto aprobado por el gobierno que procedía de los ingenieros fue criticado duramente por el Duque de Rivas en el Senado que lo tachó de mezquino: lo consideraba el peor de todos los presentados, reduciéndose a un mínimo ensanche para lo que no era necesaria la expropiación hecha. El senador reclamaba en consecuencia la intervención de la Academia de San Fernando. De hecho esta corporación también había presentado su proposición, pese a haber aprobado algunos de las anteriores: la plaza sobrepasaba los 10.000 m<sup>2</sup>, incluido un jardín central de 1.388 m<sup>2</sup> con monumento de forma elíptica. El lado norte tenía forma poligonal con

cinco manzanas de longitud desigual. Lo más sorprendente de este proyecto era la construcción de la manzana del Buen Suceso entre Alcalá y la Carrera que invadía la plaza. Los ingenieros reconocían al diseño más belleza y regularidad pero mucho menos funcionalidad.

Finalmente, lo que se construyó fue una modificación del proyecto de los ingenieros de 1857: nuevamente se recurría al empleo del arco de círculo para disminuir por el Norte la desigualdad de los ángulos en la confluencia de las calles. No se incluía monumento alguno para no perturbar la circulación. Martí concluye su revisión del largo y fecundo proceso sin entusiasmo pero convencido de que el proyecto retenido es aceptable y garantiza como el que más la movilidad: "De todos modos y considerando preferible el proyecto aprobado a los que hasta aquí se habían presentado, solo nos queda que desear que se enajenen los solares sin nuevas dificultades, que no sea preciso apelar a nuevas leyes para que no atribuyan a otros la falta de compradores o cualquier otro obstáculo que pueda presentarse a la figura de la plaza, a su falta o sobra de magnificencia, y volvamos a creer en la necesidad de nuevas edificaciones o variaciones en el proyecto" (Martí, 1859: 238).

Así fue. Sin más sobresaltos y sin más ornato que una sencilla fuente en el centro pero que iba a lanzar el agua sobrante del Lozoya a más de 30 metros de altura, se llevaron a cabo las obras con celeridad. De las mismas, como de la fuente, como de los derribos, como de la situación de partida, nos queda el inestimable testimonio gráfico del fotógrafo Clifford. La contemplación de las fotos ilustra una historia accidentada. Tan accidentada como cargada de significado sobre la evolución de las concepciones urbanas durante el reinado de Isabel II.

### **La prioridad de la circulación: la reforma interior como exigencia de los ensanches**

El hombre no ha nacido, decía Ildefonso Cerdá, para ser como el caracol o la tortuga: "quiere agitarse en este globo del que Dios le hizo dueño". Para el ideario progresista decimonónico, del que Cerdá participaba, la nueva civilización, en pugna con la antigua, se basaba en "movimiento y comunicatividad"; la febril actividad que tienen que desplegar los ciudadanos en unos centros llamados a ser los focos de la nueva vida social, no parecía compatible con el quietismo impuesto por las estructuras urbanas he-

redadas; forcejea por romper “tiránicas cadenas de mampostería que la aprisionan”, por liberarse de “esa especie de camisa de fuerza en que se encuentra aprisionada”. No caben palabras ni metáforas más expresivas que estas de las que se vale Cerdá para justificar su *Teoría de la urbanización* (Cerdá, 1867 en 1968, I: 1-21).

En este cambio de civilización, la misión de los técnicos consiste en facilitar la movilidad, la accesibilidad y la conectividad. En la ciudad, se trataba de favorecer comunicaciones rectas y desembarazadas entre los varios centros de acción existentes y entre estos y todos los barrios, ya que, siempre según Cerdá, la viabilidad es la vida de un pueblo y [sería] injusto condenar al marasmo y por consiguiente a la nulidad uno solo de dichos barrios.” (Cerdá, 1859 en 1981 a: §1462 y ROP, 1863, 46-47). Esos centros de acción son sobre todo y ante todo las estaciones de ferrocarril. El teórico Cerdá convirtió la circulación y el transporte en principios configuradores del trazado urbano al mismo tiempo que en gran utopía social.

De modo que el movimiento no puede quedar supeditado a la edificación, sino a la inversa. La reforma de las ciudades laberínticas heredadas de otras épocas de civilización, más quietistas, tenía que tener por finalidad facilitar la movilidad, “subordinando la edificación a orden y sistema”. El caso descrito de la Puerta del Sol me parece bien elocuente. Sería, llegó a decir la Junta Consultiva de Policía Urbana (probablemente en la pluma de Víctor Martí al informar el proyecto de reforma interior de Cerdá para Madrid), “un crimen de lesa sociedad no procurar a la viabilidad urbana los modernos medios de circulación.”

Volvamos ahora, teniendo todo esto presente, a la relación de los ensanches con las ciudades heredadas. Apenas aprobado su plan del ensanche barcelonés, Cerdá tiene particularmente claro que para el objetivo de mejora perseguido, ensanche y reforma interior se necesitan mutuamente. “En una época en que las poblaciones todas ellas tienen necesidad de una expansión tan grande, y en la cual es sabido de todos la inseguridad y la miseria que se anidan en estas ciudades que nos ha legado la edad media, *el no descargar sobre ellas el martillo de la demolición y la reforma sería, más bien que un anacronismo injustificable, una verdadera iniquidad. Acométase de frente esta reforma y que no se limite solamente a abrir a la circulación nuevas vías más practicables que las que tiene hoy día; ábranse nue-*

vos cruceros de salubridad y de orden público a través de los barrios insanos y laberínticos de las antiguas ciudades, refórmense las calles y las poblaciones y se multiplicará la materia imponible." Son palabras del ingeniero catalán contenidas en su *Teoría de la construcción de ciudades aplicada al proyecto de reforma y ensanche de Barcelona* escrita en 1859 (Cerdá, 1991 a: 408 §1436).

Se muestra igual de rotundo para el caso de Madrid. Al introducir su *Teoría de la viabilidad urbana y reforma de Madrid*<sup>26</sup>, afirma: "la reforma de Madrid es hace años una necesidad, pero lo es con mucha más apremiante urgencia desde el momento mismo en que se trata de llevar a cabo su ensanche (Cerdá, 1861 en 1991 b: §15)<sup>27</sup>". Es una urgencia higiénica, de bienestar de la población pero, sobre todo, como muy bien traduce el título, es una exigencia de viabilidad, de movilidad: el ensanche necesita enlazar con el centro a través de vías de comunicación fluidas. Una vez más, Bassols es bien consciente de la trascendencia del hecho: "a la postre se invierte el razonamiento inicial: la reforma interior se convierte en una consecuencia del ensanche y no en su causa material". El modelo repercutiría considerablemente en todo el urbanismo posterior provocando ciertas disfunciones por sus limitaciones conceptuales y de ajuste. En definitiva, en opinión del historiador del derecho urbanístico, la singularidad del modelo español radicaría en esta inversión de roles: el ensanche acaba por depender de la renovación del centro para conseguir sus objetivos viales (Bassols, 1996 a: 30-31).

La construcción teórica cerdiana respecto a los modos de llevar a cabo reforma y ensanche con equidad y eficacia constituye, como es bien sabido, una de sus mayores aportaciones doctrinales. Confrontada a lo que podrían considerarse poderes reales, los propietarios y especuladores del suelo a menudo en connivencia con los poderes locales, no faltaron desvirtuaciones. Cerdá, y con él la mayor parte de los reformadores y técnicos, partían del principio de que la reforma de una ciudad es una obra de utilidad pública que afecta no sólo a los intereses de la localidad sino a los generales. A su vez, el propietario se beneficia de la urbanización y por tanto tiene que subvenir a la construcción de las calles y vías que dan acceso a su casa. "En cualquier obra de utilidad pública, los gastos que son siempre reproductivos han de correr de cuenta de aquellos a los que han de reportar las ventajas provenientes de la misma obra" (Cerdá, 1859. en 1991 a: 461 § 20), siendo de aplicación la regla de *qui sentit commodum*

*et incommodum sentire debet. Sería "una iniquidad insigne pagar a un propietario el derecho a hacerse más rico" (Ibid: 464 §44).*

El teórico catalán es consciente de que se trata de una práctica común y le dedica los más duros calificativos: "Obligar a un Ayuntamiento a que expropie los edificios, compre los solares que han de ocupar las calles, explane y afirme el terreno por donde ellos hayan de pasar y costee además la construcción de alcantarillas, la colocación de las cañerías para la conducción del agua potable y del gas, ponga los faroles para el alumbrado y establezca además todo cuanto exige el servicio de la misma calle, dejando a los propietarios colindantes por ambos lados el derecho de edificar como y cuando les plazca, y el de duplicar sus rentas, subiendo sin tasa ni medida los alquileres, explotando de esta manera los sacrificios hechos por la urbanización, es fuera de toda duda, lo más antinatural, lo más absurdo, lo más inicuo que puede darse, absurdo repugnante, iniquidad tremenda que no podríamos explicarnos si no conociésemos por desgracia el abandono que por lo general se miran los derechos y los intereses de la administración municipal y la incuria y pereza que, salvo algunas honrosas excepciones, distinguen a los encargados de vigilarlos y defenderlos" (Cerdá, 1869 en 1991 b: 463 §39). Textos como éste ilustran bien las tormentosas relaciones de Cerdá con propietarios urbanos y ayuntamientos y sus prevenciones contra el localismo.

En la teoría pues, propietarios y administración deben contribuir a los costes de urbanización e infraestructuras. La forma que propone el ingeniero para lograr el dinero es la de eximir a las empresas constructoras de la contribución territorial durante treinta años. Pero más allá de la propuesta, que como tantos especialistas han puesto de manifiesto, sería traicionada en la ley de ensanche ("me plagian, y mal", dijo entonces el autor con amargura), lo que nos interesa aquí desde un punto de vista de las ideas territoriales es el razonamiento analógico que le lleva a formular la propuesta.

Aplicando a la cuestión las reglas de la analogía, constata que si se exime a los propietarios rurales temporal o parcialmente de contribución, lo mismo se debe hacer con los propietarios y promotores urbanos porque, en última instancia, *edificar es reducir a cultivo urbano* (Cerdá, 1861 en 1991 b: 95 §335) La ley y la justicia exigen que el reformador y el engrandecedor de una población antigua, sean equiparado al que mejora su explotación

agraria, que estaba exento de contribución por un decreto de 15 de junio 1845. Las ciudades y sus afueras son campos verdaderamente cultivados y lo que se hace al reformar es mejorar su cultivo. “Con sólo aplicar a las ciudades las mismas exenciones tan justamente dispensadas a las plantaciones de olivos y de arbolado de construcción, desaparecen súbitamente todas las dificultades”.

La retórica que despliega Cerdá para sostener su analogía es ardorosa y traduce el espíritu del siglo respecto al uso de los recursos. No habría diferencia (a efectos de interés social y generación de riqueza, y por tanto, de exención fiscal) entre desecar una laguna y plantar allí donde antes se producían fiebres malignas y muerte, y reformar y ensanchar una ciudad, antes también laguna pestilente y foco de miasmas deletéreos, en el orden físico y en el moral para convertirlo en jardín de salud. Lo mismo que sería análogo, a los mismos efectos, reemplazar edificios impropios para morada del hombre, y calles, callejones tortuosos, estrechos, sucios y malosanos, por muchas y espaciosas calles donde pudieran penetrar el sol y el aire, ejerciendo su benéfica influencia de aventar los miasmas y al mismo tiempo de crear riqueza y perfeccionamiento social y moral (Cerdá, 1860, en 1991 b: 457 §72). El cultivo de la plantas es como la cultura del hombre, el constructor es colonizador, roturador y poblador.

No era Cerdá el primero que comparaba reformador urbano con colonizador aunque quizá sí lo hacía con más vehemencia, lo que era propio de su carácter. Decía Théophile Gautier; “El París moderno sería imposible sin el París de antaño. La civilización que tiene necesidad de aire, de sol, de espacio para su actividad desenfadada y su movimiento perpetuo, abre, corta grandes avenidas en el negro dédalo de las callejuelas, de las encrucijadas, de los *impasses* de la vieja ciudad; *abate casas como el pionero de América abatía árboles. A su modo también rotura*” (cit. en Comisión, 1913).

De modo que no sólo el ensanche, también la reforma urbana que es complementaria, deben, si seguimos la analogía, cumplir las reglas de la colonización: desentenderse enteramente de la ciudad antigua y no tenerla presente más que para conocer sus defectos. No empeñarse en sujetar las nuevas calles a la dirección de las existentes, salvo que estas se hallaran según la correcta dirección de los vientos más saludables y, sobre todo, si satisfacen las exigencia de la vialidad, facilitando las comunicaciones”.

Dedicaré unas últimas reflexiones a los cuestiones de forma y lugar en lo que afecta tanto a reforma como a ensanche. Lo que el propio Cerdá llama la traducción geométrica de la fórmula propuesta es la cuadrícula. Con este motivo evoca explícitamente el antecedente americano. “Dése a este ensanche una forma y extensión que permitan al caserío distribuirse de una forma análoga al de las poblaciones fundadas por nuestros ilustres abuelos en el continente americano.” (Cerdá, 1859 en 1991 a: §1462).

No voy a entrar en la consideración de las soluciones de trazado cuadrangular de Ildefonso Cerdá en el Ensanche de Barcelona, quizá uno de los mayores logros –sino el mayor– del urbanismo moderno. Fernando Terán ha estudiado las razones y los referentes<sup>28</sup> que sin duda están en las experiencias acumuladas por los ingenieros militares en las competencias urbanísticas que tuvieron atribuidas en ensanches y nuevas poblaciones, como El Ferrol, la marina de Tarragona o la Nueva Ciudad de Vigo; con seguridad hay que tener también en cuenta el urbanismo barroco de las nuevas poblaciones; y de forma más dudosa y que merece seguir siendo estudiada, la práctica fundacional española en América (Terán, 1999: 21-40). En todo caso, de lo que no cabe duda es de que Cerdá se formó como ingeniero en la ortodoxia de la retícula, ya que el plano ortogonal era la doctrina por excelencia de la Escuela de Ingenieros de Caminos (Bonet, 1978: XIX). Otra cosa en la que no puedo entrar en esta ocasión, pero muy importante para valorar debidamente el proyecto cerdiano, es el grado de edificabilidad de las manzanas, la ocupación volumétrica (Terán, 1999: 36).

El trazado urbano geométrico, la línea recta, la cuadrícula son los que lo gran reconciliar; en este paradigma técnico e higiénico, belleza con salud y con economía. La regularidad de los trazados remite a razones de ciencia, equidad y economía. “Philadelphia (...) por la variedad, riqueza y superioridad de sus manufacturas, es al mismo tiempo la ciudad más bella no solamente de los Estados Unidos, sino también del mundo entero”, comenta el ingeniero en la descripción geométrica contenida en su examen de ciudades (Cerdá. 1859 en 1991 a: 399 §1400). No puede considerarse un azar que la propuesta de distribución de manzanas de Cerdá lleve el significativo título de “Construcción geométrica de varios casos de distribución higiénica en una ciudad” (*Ibid.*: 415-422).

Sobre la cuestión de la localidad, o más exactamente de la topografía, no hay mucho que añadir a lo que ya hemos visto. Como ya he mencionado, en el paradigma cerdiano urbanizar consiste ante todo en colonizar, en “desmontar para reducir al cultivo urbano”. Así planteadas las cosas lo que se le puede reprochar a lo que el ingeniero llama “topografía artificial” de Madrid es el no ser lo suficientemente artificial: “el genio del hombre civilizado” no habría vencido del todo una topografía natural demasiado “sembrada de accidentes poco favorables a las necesidades de una gran población.” Hay que rehacer la topografía, los lugares y el paisaje para que fluya la circulación como la sangre por las venas y arterias. En el ambiente de un Madrid en plena transformación, cuando Isidora Rufete, la desheredada de trágico destino protagonista de Galdós, pasea con Miquis (divirtiéndose pero con los ojos bien abiertos para saber qué puede hacer suyo, qué puede imitar) le pregunta a su acompañante en la bajada oriental hacia la Castellana: “¿Hay aquí algún torrente? —Sí, contesta Miquis, torrente hay... de vanidad.” (Pérez Galdós, *La desheredada*: 80).

Compárense las palabras de Cerdá antes transcritas sobre reducción de la topografía accidentada con la propuesta de corrección del trazado y anchura de calles madrileñas, que debería atender al clima local, condiciones topográficas, y hasta costumbres, que hemos visto en el primer Mesonero de mediados de los años treinta del siglo XIX y sobre todo, las Bases para alineación de calles y ensanche de la Junta de Policía Urbana, más sobria, más cauta y más atenta a actuaciones acordes con el lugar. Se percibe la distancia de concepciones, mayor que la de los años transcurridos.

Ahora bien, contra lo que podía pensarse, cuanto la Junta de Policía Urbana, en su segunda etapa, informa sobre el proyecto de reforma de Madrid de Cerdá, lo hace en términos muy elogiosos y aceptando todas y cada una de las propuestas. Los tiempos habían cambiado, las personas también, las circunstancias de la propia Junta y del ministerio del que dependía igualmente. Además, me atrevo a sugerir basándome en el estilo que el redactor (y quizá el autor del informe) fue el tan mencionado Víctor Martí, que no sólo era compañero de promoción del autor del Eixample, sino que compartía todos sus criterios. Era 1862: la *Teoría de la viabilidad urbana y Reforma de Madrid* es calificada de obra sumamente luminosa, filosófica, llena de buena doctrina en mucha parte nueva, en extremo útil y provechosa, no precisamente por resolver fácil y satisfactoriamente el arduo problema del mejora-



miento material y social de Madrid, sino también porque facilita la clave para todas las obras de igual o análoga naturaleza" (Junta, ROP, 1862: 26). Se resaltaba el carácter ejemplar de la obra para armonizar con la civilización moderna a todas las grandes poblaciones que arrastraban la rémora de ser de otro tiempo y a veces incompatibles con los adelantos técnicos<sup>29</sup>.

No es mi propósito rebasar en mis reflexiones los años centrales del siglo ni el momento de arranque definitivo de los ensanches con la aprobación de la ley de 1864, tras el intento frustrado del proyecto de *ley general para la reforma, el saneamiento, ensanche y otras mejoras de población* de Posada Herrera que pretendía un tratamiento legal unitario de ciudades y ensanches. Tampoco quiero ir más allá del propósito que me había fijado que era el de leer en paralelo textos de las dos Juntas, la de Caminos y la de Policía Urbana, de ingenieros (sobre todo Cerdá, como no podía ser de otra forma) arquitectos y ensayistas. Pero quizá no deba terminar estas páginas sin recordar cómo Fernández de los Ríos, en la etapa revolucionaria, cuestionó el proyecto de Castro cuando, por cierto, el ayuntamiento de la capital había recuperado autonomía y protagonismo. El concejal reprochaba al plano de Castro que sacrificara la realidad a la cuadrícula para dar gusto a la regla y al tiralíneas. Pero sobre todo, le achacaba que se supeditara la trama prevista a los intereses de determinadas localidades y propietarios.

A finales de siglo, Camilo Sitte abogaba por conservar la irregularidad topográfica en la ciudad. "Los técnicos se toman hoy más trabajo del necesario para crear calles rectilíneas interminables y plazas de una regularidad impecable. (...) ¿Por qué suprimir a toda costa las desigualdades del terreno, destruir los caminos existentes y, aun, desviar cursos de agua a fin de obtener una banal simetría? Más valdría, por el contrario, conservarlas alegremente para sacar ventajas de las rupturas en las arterias y otras desigualdades". A la hora de defender tramas irregulares el arquitecto vienés sumaba al argumento estético y formal, el ambiental, como hacía la Junta de Policía Urbana en su bases de 1853. Las irregularidades de los terrenos, las rupturas topográficas no sólo impiden el urbanismo insípido y favorecen el paseo, el descubrimiento, la orientación, sino que además no carecen de ventajas desde el punto de vista higiénico, moderando la fuerza del viento e impidiendo que se encauce. En Viena, ciudad muy ventosa, quedaría claro, según Sitte, que mientras la ciudad antigua se puede atravesar sin molestia alguna con

un viento moderadamente fuerte, en la nueva las nubes de polvo envuelven al paseante (Sitte, 1889 en 1980: 154-156).

De modo que ya no se trata sólo del elogio de la asimetría de las calles medievales como en Ruskin, para huir del “desierto de cuadrícula”<sup>30</sup>, sino que nos encontramos ante la inversión del argumento higienista. Atender a las condiciones locales no sólo no significa hacer dejación de capacidad técnica sino al revés, mostrar mayor riqueza de recursos. Como había dicho la Junta en 1853.

### ***La ville est un livre***

“*La ville est un livre*” dejó dicho Victor Hugo apasionado de arquitectura y de urbanismo medieval, en aquel enigmático capítulo que incorporó a la octava edición de *Notre Dame de Paris*, que se llama *Ceci tuera celà* en la que pronosticaba la muerte de la ciudad monumental. La ciudad es un libro, una crónica de piedra, el libro matará a la ciudad. París era antes una ciudad hermosa, tenía una fisonomía de conjunto, hoy es una colección de muestras. Escribía esto en 1830 antes de los grandes cambios<sup>31</sup>.

Benito Pérez Galdós elevó a Madrid a categoría literaria. Toda ciudad necesita de un poeta, de un narrador para existir, para vivir, para verse a sí misma, ha dejado dicho María Zambrano al referirse precisamente al novelista canario (Zambrano, 1989). Para recrear los distintos momentos de Madrid a lo largo del siglo, Galdós contó con la ayuda inestimable de Mesonero Romanos, que tenía por él mucha simpatía y le ofreció ayuda en repetidas ocasiones (Varela, 1964: 23). Como Balzac y Flaubert, como Dickens, también Galdós levantó una verdadera topografía urbana íntimamente relacionada con el entramado sociológico que le interesaba contar<sup>32</sup>. En realidad como dijo en un artículo le hubiera gustado ver Madrid desde la veleta más alta, la ciudad como panorama de vidas a la vez telescópica y microscópica. “Qué magnífico sería abarcar en un solo momento toda la perspectiva de las calles de Madrid, ver el que entra, el que sale, el que ronda, el que aguarda, el que acecha, ver el camino de este, el encuentro, la sorpresa del otro; (...) ¡Cuántas cómicas o lamentables escenas se desarrollarían bajo nosotros! ¡Qué magnífico punto de vista es una veleta para el que tome la perspectiva de la capital de España!” (Pérez Galdós, 1866 citado en Izquierdo, 1996).

A Galdós no se le escapa la renovación de la ciudad pero también lo azaroso de sus ritmos. Cuando el protagonista de *Lo prohibido* llega a Madrid y se instala en casa de su tío, lo primero que hace es dar cuenta de la importancia de los cambios, de que Madrid ha cambiado de piel, parece otra ciudad, hasta con tufillo de cultura europea, de bienestar, de riqueza y de trabajo<sup>33</sup>. Pero no se engaña: los adelantos experimentados por la capital desde el 68, "con ser reales, eran más parecidos a saltos caprichosos que al andar progresivo y firme de los que saben a dónde van".

La reproducción irónica de los desvaríos de imaginación de algún madrileño testimonia en la novela de la consciencia de la rapidez e importancia de las transformaciones. Así el personaje de la misma novela que parece satisfacer su amor propio en ensoñaciones de obras urbanas: "Mira, chico, le cuenta al protagonista, anoche me acosté pensando que era alcalde de Madrid, no un alcalde del tres al cuarto, sino un auténtico Barón Haussmann. Me quité de cuentos. Madrid necesita grandes reformas. Como disponía de mucha guita, mandé abrir la gran vía de Norte a Sur, que está reclamando hace tiempo esta apelmazada Villa. ¿Ves lo que se ha hecho en la calle de Sevilla? Pues lo mismito se hizo en la calle del Príncipe, es decir, demolición completa de todo el lado de los pares. Después rompimiento de la misma calle hasta la de Atocha... hasta la de la Magdalena... Por el otro lado, varié la dirección de la calle de Sevilla, y enfrente, en la casa donde está el Veloz Club, hice otro rompimiento hasta la Red de San Luis. El desnivel es muy poca cosa... Siguieron luego los derribos; ¡qué nube de polvo!... siete mil obreros... aire, luz, higiene... En fin, cuando me dormí ya estaba abierta la magnífica vía de treinta metros de anchura desde la calle del Ave-María hasta el Hospicio." (Pérez Galdós, *Lo prohibido*: 82).

Rompimientos, aperturas de calles, circulación. Una ciudad en obras. Pero lo llamativo en Galdós como en Balzac, es que se crucen y superpongan calles y vidas, itinerarios urbanos e itinerarios vitales, circulación de los protagonistas con aceleración de la vida urbana. La percepción de la ciudad nos la da la percepción de cómo circulan los protagonistas por las calles, sobre todo el personaje errante de Fortunata, sus paseos acelerados por la calle Toledo, las distintas casas que habita. La representación simbólica del norte y del sur de la ciudad, están también en la novela (Arroyo Almaraz, 2001).

De modo que a la hora de hacer balance, vemos cómo la concepción circulatoria de la ciudad de los técnicos también se encuentra en quienes la novelaron. Como hemos visto, circulación e higiene fueron los principios rectores de las grandes reformas urbanas del siglo XIX. La movilidad se vuelve la representación dominante de la ciudad. Conducido por una lógica implacable, el urbanismo decimonónico acabó por invertir el orden de factores: los flujos se impusieron sobre las estructuras y sobre los lugares y los paisajes, circular predominó sobre habitar. La ciudad aparece más como un sistema de movimientos que como un conjunto finito y organizado de espacios, de edificios.

A lo que viene a unirse el argumento higiénico, el postulado ambiental. Los problemas de salubridad y de hacinamiento de las ciudades históricas y de las ciudades industriales, motivados en buena medida por prácticas de usura y reforzados por las epidemias, justificaron una doctrina y una práctica urbanizadoras que plantearon la higiene como aireación, ventilación, lo que se empezó a llamar algo más tarde “pulmones verdes”. Argumentos que se identificaron por otra parte con grupos técnicos y profesionales, empezando por los ingenieros. De unos puntos de vista más arquitectónicos, más ornamentales y paseístico-recreativos, que eran los heredados de la Ilustración, el siglo fue avanzando hacia otros más ambientalistas y más circulatorios. La ciudad burguesa concibe y planifica los espacios verdes como “depósitos de aire en el espacio edificado”, y a los árboles como “agentes poderosos de higiene pública”. Son palabras de Castro, el ingeniero autor del Ensanche de Madrid, pero se encuentran términos parecidos en muchos planificadores del momento. Ildefonso Cerdá, el más grande de todos, concebía los espacios urbanos arbolados como “espacios regeneradores del aire” que se debían ordenar en sistemas de parques, squares y jardines. A la vez que las calles no admitían más reglas de trazado que la de la buena disposición con relación a los vientos reinantes. Pero este indudable sentido ambiental coexiste con un espíritu urbanizador poco sensible a los procesos ecológicos y a las singularidades del lugar y del paisaje. Hemos visto ejemplos de ello.

El movimiento moderno condujo estas premisas del primer urbanismo a la exaltación. La *Cité Radieuse* de Le Corbusier es la edificación de la ventilación y del soleamiento. De la *Carta de Atenas* se deduce que lo importante de los espacios abiertos es que existan en grado suficiente; dicho en

otros términos la presencia y la visión de los espacios verdes bastaría para establecer la relación del hombre, de la ciudad y de la naturaleza. La ciudad y sus barrios tienen que cumplir unos estándares de equipamiento en espacios abiertos cuyo verde es adjetivo. Se convierten así en un equipamiento más y ni siquiera importa demasiado la presencia y la calidad de su arbolado.

Las conquistas higiénicas fueron sin duda importantes. Pero no deben llamarnos a engaño: higiene ambiental no supone automáticamente sostenibilidad ni respeto al lugar y al paisaje. "Somos víctimas conscientes o inconscientemente, ha dicho el gran paisajista americano J.B Jackson, de una forma de pensar que separa la ciudad de todo género de medio ambiente". Vemos a la naturaleza como algo, una cosa verde que podemos disfrutar como espectáculo pero con la que mantenemos una relación distante" (Jackson, 1984). Pero la naturaleza está omnipresente en la ciudad: en el clima, en la topografía, en la vegetación, sumidos en paisajes de colores, de luz, de sonido, de movimiento, de temperatura, estamos en reacción constante con medio ambiente.

Hay, por tanto, que prestar mucha atención a las morfologías, a los elementos estructurantes, a las tramas, a las organizaciones territoriales, a los umbrales, a las distribuciones, también a la historia cultural, manteniendo alerta el sentido del lugar:

Es esta sensibilidad por las tramas, por los lugares, la que permite sacar más de una lección de la historia que he venido contando. No debería intervenir hoy preferentemente en la ciudad con criterios y primacías de hace más de un siglo y medio. No pueden justificarse ya actuaciones sobre las tramas urbanas y el patrimonio con el único pretexto de circulación y de movilidad. Cerdá está sin duda vivo pero merece el respeto de ser leído en su contexto y sin esos malos plagios de los que él se quejó. Se reclamó el derecho a las demoliciones en el tejido histórico para facilitar la circulación, para poder circular en él. Se prefirió en la obra de la Puerta del Sol la movilidad a cualquier otra consideración. Quizá se tuvo razón. Pero hoy el objetivo es que los coches no pasen por la Plaza, que ni siquiera lleguen a ella.

Llegada la hora de querer devolver la ciudad a los ciudadanos y a los peatones, de alejar de ella los coches para desahogar los monstruos de insos-

tenibilidad que hemos creado, lo que se puede devolver son centros de los que se han suprimido muchos caminos, muchas tramas, muchos edificios, muchos jardines. No deja de ser simbólico y aleccionador para el tiempo presente.

Con la clarividencia de la mirada externa, los ingenieros de mediados del siglo XIX le pidieron a la arquitectura que nada pareciera, ni más ni menos de lo que era. Camilo Sitte reprochó al urbanismo moderno pobreza de motivos y aridez. Hoy el urbanismo y la ingeniería están en condiciones de ofrecer soluciones respetuosas y sostenibles.

## NOTAS

<sup>1</sup> La concepción del libro se inspira, con otro método, con otra perspectiva, en el *Fin-de-siècle Vienna* en el que Schorske reconstruyó la historia definitiva del modernismo de la capital austriaca y, con la foto del esplendor vienés, anticipó el desastre posterior (Schorske, 1981).

<sup>2</sup> Sobre todo en el caso de Madrid, que siguió siendo en buena parte una ciudad política y burocrática, mientras que en Barcelona el nivel de fortunas medias surgidas del comercio y de la industria era mucho más elevado, como bien señalaba Galdós, que sentía una profunda admiración por la sociedad de Barcelona. Ver; Rojo, 2003: 34- .

<sup>3</sup> Estapé encuentra elocuente el paralelismo de que la *Teoría general de la urbanización* se tuviera que editar en 1863 con fondos habilitados especialmente por las Cortes y en su reedición de 1968, por el Instituto de Estudios Fiscales dependiente del Ministerio de Hacienda (Estapé, 1999:14).

<sup>4</sup> Quiero mencionar aquí muy especialmente el extraordinario número doble, especial y monográfico, de *Ciudad y Territorio* (1999: 119-120) sobre Cerdá y su influjo en su ensanche de las poblaciones, concebido, alentado y dirigido por Javier García Bellido, director de la revista. Con posterioridad el Ministerio de Fomento ha reeditado el número doble (García-Bellido, dir. 2004)

<sup>5</sup> El énfasis es mío, como en todos los casos posteriores, salvo que se especifique que es del autor (Josefina Gómez Mendoza).

<sup>6</sup> El Decreto de 21 de enero de 1855 por el que se aprueba el reglamento de la Escuela de Arquitectura se refiere a la necesidad de liberarse del espíritu de escuela y de no limitarse a la referencia al mundo romano. Aboga por primera vez por una enseñanza científica, o al menos por unir en la misma Escuela la parte artística y la científica.

<sup>7</sup> Había estado ya en París y en Londres poco antes de la muerte de Fernando VII y del restablecimiento del régimen constitucional. Según los especialistas en su relato de viaje es posible que mezcle ambas experiencias.

<sup>8</sup> Esa perspectiva plana de la ciudad, estructurada según ejes de circulación y tramada por los itinerarios de sus personajes (como sobre todo Fortunata) es algo que se encuentra igualmente en Benito Pérez Galdós. Balzac en París, como Dickens en Londres, Galdós en Madrid u Oller en Barcelona, serían “mythopoeists”, cuyo campo predilecto de exploración mítica es la ciudad (Guillén, 1985 y Arroyo, 2001).

<sup>9</sup> “ (...) nul quartier de Paris n'est plus horrible, ni disons-le, plus inconnu (...), Balzac, *Le Père Goriot*.

<sup>10</sup> “Il est dans Paris certaines rues déshonorées autant que peut l'être un homme coupable d'infamie; puis il existe des rues nobles, puis des rues simplement honnêtes, puis des jeunes rues sur la moralité desquelles le public ne s'est pas encore formé d'opinion; puis des rues assassines, des rues plus vieilles que de vieilles douairières ne sont vieilles, des rues estimables, des rues toujours vailleuses, mercantiles. Enfin, les rues de Paris ont des qualités humaines, et nous impriment par leur physionomie certaines idées contre lesquels nous sommes sans défense. Il y a des rues de mauvaise compagnie où vous ne voudriez pas demeurer, et des rues où vous placeriez volontiers votre séjour. Quelques rues, ainsi que la rue Montmartre, ont une belle tête et finissent en queue de poisson. La rue de la Paix est une large rue, une grande rue; mais elle ne réveille aucune des pensées gracieusement nobles qui surprennent une âme impressible au milieu de la rue Royale, et elle manque certainement de la majesté qui règne dans la place Vendôme. Si vous vous promenez dans les rues de l'île Saint-Louis, ne demandez raison de la tristesse nerveuse qui s'empare de vous qu'à la solitude, à l'air morne des maisons ou des grands hôtels déserts. Cette île, le cadavre des fermiers-généraux, est comme la Venise de Paris. La place de la Bourse est babilarde, active, prostituée; elle n'est belle que par un clair de lune, à deux heures du matin; le jour c'est un abrégé de Paris; pendant la nuit, c'est comme une rêverie de la Grèce. La rue Traversière Saint-Honoré n'est-elle pas une rue infâme?”, Balzac, *Histoire des treize*, Ferragus, Paris, La Pléiade, V : I 17).

<sup>11</sup> Isabel Rodríguez Chumillas ha estudiado los perfiles personales y patrimoniales de los mayores caseros de Madrid utilizando el Repartimiento de la Contribución de inmuebles, cultivo y ganadería de 1870. El 2% de los propietarios poseían el 18 % de los inmuebles (1.500) y pagaban parte de la cuarta parte de la contribución. No es de extrañar que alimentaran el universo mítico del Madrid galdosiano: en el libro de la autora citada se hace una recopilación de las páginas dedicadas por Pérez Galdós al encumbramiento de Torquemada, prestamista y casero (Rodríguez Chumillas, I. 2002).

<sup>12</sup> Benevolo ha sugerido que es muy probable que los reformadores radicales cargaran las tintas sobre la sordidez de la ciudad heredada al tiempo que proclamaban, a veces con verdadero utopismo lírico, las ventajas de las extensiones. Se trataría de una retórica bastante tendenciosa, detectada para toda Europa, que al exagerar la decadencia de las ciudades justificaría su derribo para introducir “luz, circulación, libertad, progreso.” (citado por Sánchez de Juan, 2000).

<sup>13</sup> Por disposición de 1848, a los ingenieros militares en el caso de las fortificaciones y de la zona militar (R.D. 8. I I. 1848). De hecho los ingenieros militares que tuvieron el encargo o participaron en empresas contratadas fueron bastante numerosos. Ver Anguita (1997: 278-285).

<sup>14</sup> La *Revista de Obras Públicas* describe en estos términos la labor de Cerdá: “Este trabajo, cuya dificultad podrá apreciar apenas el que por sí mismo no lo haya llevado a cabo, se hizo dividiendo todo el territorio en tres partes limitadas por los polígonos que forman los caminos principales, y para la nivelación se dividieron estos polígonos en fajas de 40 metros de anchura, y tanto sobre el perímetro del polígono como en las líneas de separación de cada faja, se practicó esta

operación con tal escrupulosidad, que se repitieron todas las nivelaciones transversales que no coincidieron con la perimetral. Operaciones tan importantes las ejecutó el Sr: Cerdá con 25 cuadrillas de niveladores trabajando a un mismo tiempo bajo su dirección, y resultado de ellas ha sido el plano topográfico más claro y más perfecto, en que se representa el terreno por secciones de nivel, distintas entre sí un metro, cuya figura no tiene de arbitrario la más pequeña porción." (ROP, 1856, I: 57).

<sup>15</sup> No he podido localizar hasta el momento, ni sé que nadie lo haya hecho, los fondos de la Junta de Policía Urbana que a razón de indicios indirectos tienen que ser abundantes y muy interesantes, ni para su primera etapa, ni para la segunda que va de 1857 a 1862. En el Archivo de la Villa está el documento de la propuesta de Mesonero para el nombramiento de la Comisión de arquitectos e ingenieros, pero no se ha encontrado bajo la signatura que figura en catálogo (AVS 2-234-8). Todos los documentos hallados sobre la Junta lo han sido por vía indirecta: bien porque se encuentran por separado en otros fondos (es lo que ocurre con las órdenes de alineación o los informes sobre edificios públicos en el archivo municipal); bien porque algunos textos han sido publicados como ocurre con las Bases de 1853 sobre alineación de calles que están recogidas en la *Arquitectura legal* de Calvo Pereyra (Calvo, 1870). Todo hace pensar sin embargo que la Junta en sus distintos momentos tuvo una actividad enorme y dictaminó sobre todo tipo de obras y proyectos con lo que sus fondos, de conservarse, tienen que ser muy abundantes y su archivo de planos importantísimo.

<sup>16</sup> "La calle Preciados, tan transitada por su céntrica situación, e inmediata comunicación con otros puntos importantes de la corte, es una de las más necesitadas de ensanche y reforma, y una de las que más se resisten a su completa consecución, por lo tortuoso de sus líneas. Así ha sido preciso para conseguir la anchura necesaria y el paralelismo de sus líneas, suavizando al mismo tiempo sus marcados recodos, formar en cada una de sus aceras, nueve líneas del modo siguiente (...). [Alineación de la Calle de la Zarza]: Esta calle, enlazada también con el proyecto de ensanche de la Puerta del Sol del cual forma parte muy importante, tiene que sufrir una considerable reforma (con relación a la línea futura de la Puerta del Sol)...[en cuanto a Rompelanzas] indispensable abrir esa calle al tránsito de carruajes en el momento en que se verifique el ensanche de Preciados pues colocada entre las calles del Olivo y la de Capellanes, prolongada ahora con la nueva travesía del Arenal, forma parte de una carrera muy importante y concurrida, y es aun más necesaria esta medida si se cierra la calle del Candil. Por ello se propone el ensanche de dicha pequeña calle hasta la latitud de seis metros (...)" (AVS 7-209-26)

<sup>17</sup> Las convocatorias de las sesiones de la Junta y sus dos secciones con los estadillos de asuntos tratados totalizan al menos 446 informes. Se conservan en el Archivo Histórico Nacional. Fondos Contemporáneos. Interior: Legajo 423. El Presidente de la Junta en esta etapa fue a título de exministro de Gobernación el juriconsulto Pedro Gómez de la Serna.

<sup>18</sup> Cuanto la Junta Consultiva de Policía Urbana hace sus propuestas para la calle Carretas es bien consciente del carácter intocable de la Casa de Correos. "(...) imposible introducir mejora alguna en Carretas si se atiende a la duración larga de los edificios de correos (hoy ministerio de la Gobernación), Imprenta Real y casa que fue de la Compañía de Filipinas y a otras muchas particulares que se han construido en dicha calle." (AVS 7-209-26)

<sup>19</sup> Las páginas que Fernández de los Ríos dedica a los sucesos populares y políticos acaecidos en la Puerta del Sol no carecen de lirismo y emoción. "En su centro se proclamó y leyó en voz alta la constitución de Cádiz, y en el mismo sitio fue quemada al volver Fernando VII de Francia... En el mismo sitio donde se colocaba el púlpito para los sermones al aire libre, el después tristemen-



te célebre cura D. Martín Merino, detenía una tarde el coche de Fernando, le presentaba la Constitución por una ventanilla y le decía 'Trágala, tirano' (...) no hay allí un palmo de terreno que no esté regado o con la sangre del dos de mayo o con la del 7 de julio de 1822, (...) o por las tentativas republicanas de 1848 (...) o por las jornadas de la revolución de 1854.' (Fernández de los Ríos, 1982: 163-164)

<sup>20</sup> El Real Decreto de 28 de mayo de 1856 que fija las bases para sacar a pública subasta las obras es muy explícito sobre los defectos de partida: "Años pasados, la JCPU, eco entonces de la opinión pública en la materia, acometió con decidido empeño tan popular empresa; más los que a la sazón regían los destinos de la política no acataron en todo, como debían, los fueros de la legislación, ni los derechos de la propiedad; y emprendiéndose a mano violenta obras que convenía haber preparado legalmente tomó el negocio en consecuencia el mal carácter y torcido giro en el que lo halló la gloriosa revolución de Julio."

<sup>21</sup> En la serie de proyectos de Hamal y Mamby intervinieron los arquitectos Juan Madrazo y Antonio Varona así como Pedro Tomé, aunque no dejaban de ser muy parecidos a los de la Junta Consultiva de Policía Urbana de 1853. Sobre el ajetreado paso de estos proyectos y de los de Font y Bosch por la Academia de Bellas Artes, el encargo final a Peyronet, discípulo de Isidro González Vázquez, y la adjudicación al contratista Font, fijándose un sistema muy detallado de amortizar la obra, véase Navascués (1973: 152-154).

<sup>22</sup> Archivo Histórico Nacional, Fondos Contemporáneos, Fomento. Legajo 85-2. La nueva composición de la Junta Consultiva incorporaba a los ingenieros Pedro de Azas, Pedro Cortijo, Elías Aquino, Antonio Arriete, Gerónimo del Campo, Francisco Barra, Toribio de Areitio, Carlos María de Castro, Calixto Santa Cruz, Lucio del Valle, Juan Rivera, Gabriel Rodríguez, José Echegaray, José Caunedo y Víctor Martí.

<sup>23</sup> "El silbido de la locomotora que escuchó Madrid por primera vez el día 9 de febrero de 1850 y el inmenso grito de regocijo que saludó, el 24 de junio de 1858, la llegada a sus muros de las aguas de Lozoya, son, pues, los dos sucesos clásicos verdaderamente decisivos para el Madrid del siglo XIX" (Mesonero 1861 en 1981: LXXX).

<sup>24</sup> A.H.N. Fondos Contemporáneos. Fomento: Legajo 58-2.

<sup>25</sup> En este momento, la Junta estaba presidida por Pedro Gómez de la Serna como exministro, formaba parte de ella como director general de Administración Antonio Cánovas del Castillo y la integraban varios arquitectos, como Narciso Pascual y Colomer (profesor de la Escuela y antiguo arquitecto del Real Patrimonio), y Aníbal Álvarez Bouquel, un arquitecto muy academicista discípulo de González Velázquez, en ese momento director de la Escuela de Arquitectura, el también académico y orientalista Rodrigo Amador de los Ríos, el médico e higienista Méndez Álvaro, el naturalista Vicente Cutanda, el ingeniero de Caminos Víctor Martí y otros que no he conseguido identificar aún. Sobre los arquitectos Álvarez Bouquel Pascual y Colomer: Ver Navascués, 1973: 103-108 y 108-115.

<sup>26</sup> Se trataba de la propuesta para la que había solicitado y obtenido, a título particular y tras una estancia en Madrid, autorización regia en 1860. El hecho de aparecer como "teoría" y no explícitamente como plan se convertirá más tarde en el argumento invocado para no adjudicarle el proyecto. (Muro y Rivas, 1999: 14).

<sup>27</sup> "Desde el momento, digo en que es posible que al lado de ese Madrid se levante otro Madrid en cuyo emplazamiento y edificación se satisfarán naturalmente todas las condiciones y todas las exigencias de la moderna civilización, donde a menos coste pueda el vecindario encontrar ma-

yores comodidades y mayor holgura, la reforma interior del Madrid actual es urgentísima y apremiante." (Cerdá, 1861 en 1991 b: §17)

<sup>28</sup> Una línea que ya habían iniciado Salvador Tarragó y Augusto Ortiz con motivo de la exposición conmemorativa del centenario de la muerte de Cerdá. (1976) Ver también: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (1976)

<sup>29</sup> Una copia del texto estaba entre los expedientes de Cerdá que estudiaron Fuensanta Muro y Pilar Rivas sin duda porque el ingeniero la pidió para hacer uso de ella. Como han demostrado estas investigadoras, en la publicación en la *Revista de Obras Públicas* se suprimen algunos de los calificativos más duros usados en el informe, en concreto el considerar "abuso repugnante" y "atroz injusticia" que los propietarios pudieran cobrar por aquello de lo que iban a beneficiarse como propio. Igualmente había desaparecido del texto de la revista todo un párrafo sobre la conveniencia de que el facultativo cuando no actúa sobre terreno virgen, tenga en cuenta la obra edificada. Sin duda pudo deberse a presión de los propietarios pero no se puede descartar que el elogio a Cerdá no llevara implícita una crítica a Carlos M. de Castro que estaba por aquellos años redactando el plan de ensanche de Madrid. El proyecto de Castro y su ejecución estaba siendo controvertido. Incluso entre sus propios compañeros. Juan de Ribera, uno de los autores del mapa y de los artífices del Canal, estaba tan convencido de que el diseño del Ensanche había de cambiar que realizó en 1863 un proyecto de acequias de riego para los campos de Madrid que no lo tenía en cuenta. Su justificación era que tardaría mucho el caserío en llegar al espacio circunscrito por la línea de ensanche y que incluso si este se consumaba la acequia rompería agradablemente la monotonía del mismo. La contrapropuesta mezclaba argumentos formales con ambientales (Ribera, 1866).

<sup>30</sup> Refiriéndose a Edimburgo en el párrafo famoso: "Pasead por los monumentos de Edimburgo y mirad lo que pueden ofrecer. Sólo cuadrícula, más cuadrículas, siempre cuadrículas, un desierto de cuadrículas. Confieren a vuestras casas el aspecto de una cárcel, y lo es en efecto."

<sup>31</sup> El texto irritó a los utopistas. Para Frank Lloyd Wright era en cambio una de las más bellas páginas de arquitectura que se habrían escrito (Choay, 1965: ).

<sup>32</sup> Como ha dicho Claudio Guillén, un diorama de edificios y de vías urbanas a la vez que un intrincado modelo sociológico (Guillén, 1985)

<sup>33</sup> "Mis primeras impresiones fueron de grata sorpresa en lo referente al aspecto de Madrid, donde yo no había estado desde los tiempos de González Bravo. Causábanme asombro la hermosura y amplitud de las nuevas barriadas, los expeditivos medios de comunicación, la evidente mejora en el cariz de los edificios, de las calles y aun de las personas, los bonitísimos jardines plantados en las antes polvorosas plazuelas, las gallardas construcciones de los ricos, las variadas y aparatosas tiendas, no inferiores, por lo que desde la calle se ve, a las de París o Londres, y, por fin, los muchos y elegantes teatros para todas las clases, gustos y fortunas." (Pérez Galdós, *Lo prohibido*: 6).

## BIBLIOGRAFÍA

Alarcón, Enrique (1972): "Los urbanistas del ochocientos español", *Revista de Obras Públicas*, 119, tomo I, 3.085: 393-430.

Alzola y Minondo, Pablo (1979): *Las obras públicas en España. Estudio histórico*, Estudio preliminar Antonio Bonet Correa. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Ediciones Turner. Primera edición 1899.

Anguita Cantero, Ricardo (1997): *Ordenanza y policía urbana. Los orígenes de la reglamentación edificatoria en España (1750-1900)*, Granada, Universidad y Junta de Andalucía.

Arroyo Almaraz, Antonio (2001): "Benito Pérez Galdós y Narcís Oller: formulación y percepción narrativas de la ciudad", *Revista de Lengüas y Literaturas Catalana, Gallega y Vasca* UNED, nº 7. Edición digital: Biblioteca virtual Miguel de Cervantes 2002, [www.cervantesvirtual.com](http://www.cervantesvirtual.com)

Balzac, Honoré de (1952): *La Comédie Humaine, Scènes de la vie parisienne I: Histoire des quinze*. I. Ferragus, París, La Pléiade, Tomo V.

Bassols Coma, Martín (1973): *Génesis y evolución del derecho urbanístico español, 1812-1956*, Madrid, Montecorvo.

Bassols Coma, Martín (1996 a): "Los inicios del derecho urbanístico en el periodo del liberalismo moderado y el sexenio revolucionario (1846-1876): el Ensanche de la ciudad como modelo urbanístico y sistema jurídico", *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*. XXVIII, nº 107-108. Nº especial: *Siglo y medio de urbanismo en España*: 19-52.

Bassols Coma, Martín (1996 b): "El derecho urbanístico de la Restauración a la II República (1876-1936): crisis de los ensanches y las dificultades para alumbrar un nuevo modelo jurídico-urbanístico", *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*. XXVIII, nº 107-108. Nº especial: *Siglo y medio de urbanismo en España*: 53-90.

Bonet Correa, Antonio (1978): "Carlos María de Castro. Ingeniero, Arquitecto y Urbanista del Ensanche de Madrid en Castro" en *Plan Castro*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. Estudio preliminar de \_\_\_\_\_

Bonet Correa, Antonio (1999): "La polémica ingenieros-arquitectos", *Ciudad y Territorio*, nº 119-120. Nº especial: *Cerdá y su influjo en los ensanches de las poblaciones*: 91-94.

Bonet Correa, Antonio, Miranda, Fátima, Lorenzo, Soledad (1985): *La polémica ingenieros-arquitectos en España. Siglo XIX*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Ediciones Turner.

Calvo Pereyra, Mariano (1870): *Arquitectura legal. Tratado de las servidumbres legales y sus aplicaciones civiles*, Madrid.

Cerdá, Ildefonso (1991 a): *Teoría de la construcción de ciudades. Aplicada al proyecto de reforma y ensanche de Barcelona*. (1859), Madrid, Ministerio para las Administraciones Públicas, Ayuntamiento de Barcelona. Edición facsimilar.

Cerdá, Ildefonso (1991 b): *Teoría de la viabilidad urbana. Reforma de la de Madrid. Estudios hechos por el ingeniero don \_\_\_\_\_*, 1861. Madrid, Ministerio de las Administraciones Públicas y Ayuntamiento de Madrid. Edición facsimilar.

Cerdá, Ildefonso (1968-1971): *Teoría general de la urbanización. Reforma y ensanche de Barcelona*. Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 3 tomos. Edición original, 1864.

Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos (1976): *Cerdá, 1876-1976. Catálogo de la Exposición conmemorativa del centenario de su muerte.*

Chadych, Danielle et Leborgne, Dominique (1999): *Atlas de Paris, Évolution d'un paysage urbain*, Paris, Parigramme.

Choay, Françoise (1965): *L'urbanisme. Utopies et réalité.* Paris, Seuil

Choay, Françoise (1980): *La règle et le modèle. Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme* Paris, Seuil.

Choay, Françoise (1969): *The modern city: Planning in the 19th century*, New York, George Braziller.

Chueca, Fernando (2001): "Desarrollo arquitectónico en Madrid en los siglos XIX y XX", en López Gómez, A. (coord.), *Madrid desde la Academia*, Real Academia de la Historia, 2001: 301-312.

Comission d'Extension de Paris (1913): *Considérations techniques préliminaires*, Paris, Impr. Chaix.

Corboz, André (2001): "Le territoire comme palimpseste et autres essais" en *L'urbanisme du XX ème siècle. Esquisse d'un profil*, Besançon, Editions de l'Imprimeur.

Coudroy de Lille, Laurent (1999): "Los ensanches españoles vistos desde fuera: aspectos ideológicos de su urbanismo", *Ciudad y Territorio*, nº 119-120. Nº especial: *Cerdá y su influjo en los ensanches de las poblaciones*: 235-252

Etapé, Fabián (1971): *La vida y la obra de Ildefonso Cerdá en Cerdá*, en Cerdá, I. Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona, Tomo III, 17-288.

Etapé, Fabián (1999): "En torno a la ideología de Ildefonso Cerdá", *Ciudad y Territorio*, nº 119-120. Nº especial: *Cerdá y su influjo en los ensanches de las poblaciones*: 13-20.

Ezquiaga Domínguez, José María (1990): *Normativa y forma de la ciudad: la regulación de los tipos edificatorios en las Ordenanzas de Madrid*, Tesis doctoral inédita, Madrid, Universidad Politécnica.

Fernández Casado, Carlos (1948-1954): "Expresión geográfica de las obras de ingeniería", *Estudios Geográficos*, 1948, 39, 69-78; 1949, 34: 51-58; 1950, 39: 187-200; 1952, 48: 455-465; 1953, 50: 5-16; 1954, 55: 210-208.

Fernández de los Ríos, Ángel (1982): *Guía de Madrid. Manual del madrileño y del forastero*, Madrid, Monterrey ediciones, edición facsimilar de la 1886.

Ferry, Jules (1979): *Les comptes fantastiques d'Hausmann, suivi de Les finances de la ville* par J.E. Horn, Condé sur Noiroit, Guy Durier éditeur. Ediciones facsimilares de las de 1868 y 1869 respectivamente.

García-Bellido, Javier (1999): "Editorial: Ildefonso Cerdá y su poderoso influjo en el urbanismo español del último siglo y medio". *Ciudad y Territorio*, XXXI, nº 119. Nº especial: *Cerdá y su influjo en los ensanches de las poblaciones*: 5-9.

García-Bellido, Javier; dir. (2004): *Cerdá y su influjo en los ensanches de las poblaciones*, Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, Arquitectura y Urbanismo. Serie Monografías.

García-Bellido y García de Diego, Javier (2006): "Pascual Madoz e Ildefonso Cerdá, dos pioneros en la epifanía de la urbanística", *ACE, Architecture City Environment* (Arquitectura Ciudad Entorno) Revista Electrónica, Barcelona.

Gómez Mendoza, Josefina (1992): *Ciencia y política de los montes españoles (1948-1936)*, Madrid, ICONA, Clásicos.

Gómez Mendoza, Josefina (2003): *El gobierno de la naturaleza en la ciudad. Ornato y ambientalismo en el Madrid decimonónico*. Discurso leído el día 27 de abril de 2003 en el acto de su recepción. Madrid, Real Academia de la Historia.

Gómez Mendoza, Josefina y Ortega Cantero, Nicolás, (dir): *Naturalismo y geografía en España*, Fundación Banco Exterior.

Guillén, Claudio (1985): *Entre lo uno y lo diverso*, Barcelona, Crítica.

Harvey, David (2003): *Paris, capital of Modernity*, New York and London, Routledge.

Junta Consultiva de Policía Urbana (1853): "Bases propuestas en 5 de agosto de 1853 por la \_\_\_\_ sobre alineación de calles", en Calvo y Pereyra, Manuel (1870): *Arquitectura legal: 370-376*. También en Archivo de la Villa de Madrid. Secretaría, AVS-4-250-13.

Izquierdo, Lluís (1996): "Notas a una escena de Fortunata y Jacinta: sueño y tráfico urbano" en Dí-az Larios, Luis F. y Miralles, Enrique: *Del romanticismo al realismo*, Barcelona, Universitat. Edición digital Biblioteca virtual Miguel de Cervantes 2000 [www.cervantesvirtual.com](http://www.cervantesvirtual.com)

Jackson, J.B. (1984): *Discovering the vernacular landscape*, Yale University.

Le Roy Ladurie, Emmanuel (1981): "Un urbanisme frôleur" y "Villes en révolution" en DUBY, G. (dir): *Histoire de la France urbaine*, tomo III. *Baroque et Lumières* y *La ville jacobine et balzacienne*, Paris, Seuil, 439-483 y 539-620.

Manterola, Javier (1988): "Personalidad y obra de Carlos Fernández Casado", *Revista de Obras Públicas*, 1988, 135, (3274): 1013-1026.

Martí, Víctor (1859): "Reforma de la Puerta del Sol", *Revista de Obras Públicas*, 1859, 5:53-59; 7: 77-80; 8: 89-91; 11: 125-129; 14: 164-167; 16: 189-194; 18: 213-215; 20: 237-238.

Mesonero Romanos, Ramón (1903): *Trabajos no coleccionados*. Tomo I: *Reformas de Madrid y su administración. Amena literatura*, Publicados por sus hijos en el centenario del nacimiento del autor, Madrid, Imp. Hijos M.G.Hernández.

Mesonero Romanos, Ramón (1967): *Recuerdos de viaje por Francia y Bélgica en 1840-1841*

Mesonero Romanos, Ramón (1975): *Memorias de un setentón*, Madrid, Tebas.

Mesonero Romanos, Ramón (1981): *El antiguo Madrid. Paseos histórico-aneecdóticos por las calles y casas de esta villa*, Madrid, Gráficas Lomo. Edición facsímil de la primera de 1861.

Mesonero Romanos, Ramón (1989): *Rápida ojeada sobre el estado de la capital y los medios de mejorarla*, Madrid, Comunidad de Madrid, Cidur; Revista Alfoz. Introducción de Edward Baker.

Navascués Palacio, Pedro (1973): *Arquitectura y arquitectos madrileños del siglo XIX*, Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, CSIC.

Parejo, Luciano (1996): "Apuntes para una interpretación del sistema legal urbanístico", *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*. XXVIII, nº 107-108. Nº especial: *Siglo y medio de urbanismo en España*: 148-166.

Pérez Galdós, Benito (1885): *Lo prohibido*, Madrid, Imprenta y Litografía La Guimalda. Edición digital Biblioteca virtual Miguel de Cervantes, 2001: [www.cervantesvirtual.com](http://www.cervantesvirtual.com)

Pérez Galdós, Benito (1909): *La deshereda*, Madrid, Librería de Perlado y Páez. Edición digital Biblioteca virtual Miguel de Cervantes, 2001 [www.cervantesvirtual.com](http://www.cervantesvirtual.com)

Quirós Linares, Francisco (1981): *Las ciudades españolas en el siglo XIX. Vistas de las ciudades de*

Alfred Guesdon. *Planos de Francisco Coello*, Valladolid, Ámbito Ed.

Quirós Linares, Francisco (1983): "La construcción del centro urbano. Política y especulación en la reforma de la Puerta del Sol (1853-1862)", *Ería*, Revista de Geografía, 4: 81-91

Quirós Linares, Francisco. (2002) "El paisaje urbano español en el siglo XIX", en Ortega Cantero, Nicolás (coord.): *Estudios de historia del paisaje*, Madrid, Catarata, 2002: 155-167.

Ribera, Juan de (1866): *Memoria sobre el riego de los Campos de Madrid con el agua del río Lozoya*, Madrid, Imprenta Aguado.

Rodríguez Chumillas, Isabel (2002): *Vivir de las rentas. El negocio del inquilinato en el Madrid de la Restauración*, Madrid, Catarata.

Rojo, Luis Ángel (2003): *La sociedad madrileña en Galdós*. Madrid. Real Academia Española. Discurso leído el día 1 de junio de 2003 en su recepción pública.

Roncayolo, Marcel (1983): "Le modèle haussmannien", en Duby, G. (dir.): *Histoire de la France urbaine*, tomo IV: *La ville de l'âge industriel*. Volume dirigé par Maurice Agulhon, Paris, Seuil: 78-117.

Sánchez de Juan, Joan-Antón (2000): "La 'destrucción creadora': el lenguaje de la reforma urbana en tres ciudades de la Europa mediterránea a finales del siglo XIX (Marsella, Nápoles y Barcelona)", *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. <http://www.ub.es/geocrit/no-va.htm>

Sitte, Camilo (1980): *Construcción de ciudades según principios artísticos*, en Collins, George R. y Collins, Christiane: *Camilo Sitte y el nacimiento del urbanismo moderno*. Barcelona Gustavo Gili. La edición original de la obra de Sitte: *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* es de 1889.

Solà-Morales, M. (1986): "Siglo XIX: Ensanchamiento y saneamiento de las ciudades", en VV.AA.: *Vivienda y urbanismo en España*, Madrid, Banco Hipotecario: 161-178.

Schorske, Carl (1981): *Fin-de-siècle Vienna: Politics and Culture*, New York, Vintage Books.

Tarragó, Salvador y Ortiz Augusto (1976): *Construcción de la ciudad*, n° 6-7, n° especial *Cerdá 1876-1976*

Terán, Fernando de (1999): "El urbanismo europeo en América y el uso de la cuadrícula: Cerdá y la ciudad cuadrangular", *Ciudad y Territorio*, XXXI, n° 119-120. N° especial *Cerdá y su influjo en el ensanche de las poblaciones*: 21-40.

Terán, Manuel de (1966): "Una ética de conservación del paisaje", *Homenaje a don Amando Melón*, Zaragoza-Instituto Juan Sebastián Elcano-Instituto de Estudios Pirenaicos (CSIC): 69-76. Recopilado en Terán, M. de (1982): *Pensamiento geográfico y espacio regional en España. Varia geográfica*: 105-121.

Varela, Soledad (1964): *Cartas a Galdós*, Madrid, Revista de Occidente.

Zambrano, María (1989): *La España de Galdós*, Madrid, Editorial Endymión.



CONTESTACIÓN

EXCMA. SRA. D<sup>a</sup>. PILAR CARBONERO ZALDUEGUI



Excelentísimo Sr. Presidente,  
Excelentísimos Señoras y Señores Académicos,  
Señoras y Señores,

En la solemne ceremonia de ingreso como Académica de Número de esta Real Academia de Ingeniería, la profesora Doña Josefina Gómez Mendoza ha leído el preceptivo discurso, y ahora es para mí un honor y un placer cumplir con el encargo institucional de transmitirle la congratulación de la Academia en pleno y de ofrecerle una cordial bienvenida a su seno.

Mi contestación está destinada a su lectura pública, aunque quede registrada en una versión impresa, por lo que he debido conciliar la atención que demanda la rica biografía de la nueva académica con el firme propósito de no empañar la brillantez de su discurso con una exhaustiva enumeración de su muy extenso *curriculum vitae*. Dividiré mi intervención en tres partes: haré primero una breve reflexión sobre el papel que la Geografía y la Historia pueden representar en el contexto de esta Academia; a continuación ofreceré una semblanza de la nueva académica y resaltaré sus singulares virtudes profesionales en relación con dicho papel y, finalmente, me haré eco de su original discurso.

### **Un perfil buscado**

La obra de ingeniería se hace siempre al servicio del ser humano concreto, situado en un contexto geográfico definido y en un momento preciso del devenir histórico. El organismo vivo, su geografía y su historia constituyen los tres hitos topográficos imprescindibles para que el ingeniero pueda situar y orientar su quehacer. Y es evidente que, ya sea de forma visual y directa o de modo indirecto e impalpable, la obra de ingeniería ha alterado y seguirá alterando el escenario de la actividad humana y ha incidido y seguirá incidiendo de manera decisiva en el curso de la historia de nuestra especie. Así ha sido en la mayoría de las ocasiones y así debe ser. Sin embargo, la vinculación de la obra de ingeniería con el bien común no siempre es o ha sido percibida cabalmente por la sociedad en general. No sólo la obra de ingeniería debe estar al servicio del ser humano sino

que debe parecer estarlo. Esto supone un doble reto para nuestra capacidad de autocrítica, ya que debemos permanecer en actitud de alerta ante las posibilidades de desencuentro, ya se genere éste porque la obra no cumpla su fin benéfico o porque, cumpliéndolo, no haya sido adecuadamente explicada a sus destinatarios. En cualquier caso, la autocrítica es en extremo difícil porque requiere la rara capacidad de vernos desde fuera a nosotros mismos y de ponernos en el lugar de los otros. Pero la relación entre Ingeniería y Sociedad no es el mero *pas à deux* entre la visión especializada, necesariamente estrecha, del ingeniero y la general, más amplia, del ciudadano sino que representa una interfase compleja y cambiante que requiere ser examinada de una forma integral bajo sistemas ópticos de distinto aumento, un examen que estaría incompleto sin el concurso de las sofisticadas herramientas de los estudios geográficos e históricos.

La historia de la humanidad es la de una explotación progresiva del planeta que le ha tocado en suerte. El saber geográfico aspira a sistematizar lo que conocemos sobre ese planeta y el saber histórico aspira a poner en una perspectiva temporal esa progresiva invasión del medio natural cuyas armas, no siempre evidentes, han sido las de la ingeniería. La lucha por la posesión del territorio y el permanente conflicto que ha caracterizado la evolución de nuestra especie son, en cierto modo, consecuencia de esa historia de explotación de unos recursos que siempre han sido limitados en términos relativos y que ahora van camino de serlo en términos absolutos.

La ingeniería constituye sin duda una de nuestras principales fuentes de bienestar, pero el crecimiento económico que ha sustentado se percibe también en sus vertientes más negativas. Contaminación del medio ambiente, deterioro del paisaje, cambio antropogénico del clima o destrucción masiva de especies vivas, son sólo algunos de los desmanes que, unas veces con razón y otras sin ella, se imputan a menudo al avance tecnocientífico y a sus actores. Y es este conflicto entre Ingeniería y Sociedad el que está necesitado de visiones cualificadas, foráneas y próximas al mismo tiempo, que puedan someterlo a arbitrio y ayudar en la búsqueda de la necesaria conciliación.

Se hacen imprescindibles las visiones integradoras y críticas, periscópicas y panorámicas, que relacionen la fuente con el delta, el río con las ciudades que ensarta, y la obra hidráulica con las masas forestales, con los cultivos

y con los seres vivos que sobre ella gravitan. El medio natural, el forestal y el agrícola, los espacios periurbanos y urbanos, la ciudad y el territorio, acogen las más variadas obras de ingeniería y al acogerlas se transforman. El ingeniero vive hoy en el ojo de esa huracanada transformación y para orientarse requiere de la perspectiva más serena que puede proporcionarle la Geografía y la Historia.

Las consideraciones que anteceden perfilan una necesidad sustancial de la Real Academia de Ingeniería: la de alguien que contribuya desde una posición generalista, pero cualificada, a dar una intención integradora al debate autocrítico que debe darse puertas adentro de la institución, que contribuya a acercar y a traducir la reacción social que nuestra labor suscita y a proyectar y explicar dicha labor a nuestros conciudadanos.

### **Una acertada elección**

La Academia ha elegido a la profesora Doña Josefina Gómez Mendoza en función de la necesidad que acabamos de enunciar y es mi intención documentar lo acertado de tal acuerdo, no mediante la prolija enumeración de sus numerosos y relevantes méritos sino esbozando su distinguida trayectoria intelectual.

La nueva académica es catedrática en el Departamento de Geografía de la Universidad Autónoma de Madrid, desde 1981, categoría que alcanzó como culminación de una carrera académica que se inició con una licenciatura en Filosofía y Letras, rama de Historia, y un doctorado bajo la supervisión del ilustre geógrafo y académico de la Historia, Don Manuel de Terán. Basta mencionar este último dato para situar ya de forma inequívoca a la profesora Gómez Mendoza como integrante de una estirpe intelectual que hunde sus raíces en la tradición y los postulados de la Institución Libre de Enseñanza: la visión analítica frente a la meramente descriptiva, el estudio y respeto del medio natural, el descubrimiento del paisaje como inalienable bien cultural o el trabajo de campo, por citar sólo algunos de estos referentes.

La elección para formar parte de una Real Academia supone ante todo el reconocimiento de la excelencia académica de una obra, criterio ineludible que debe primar sobre cualquier otro, pero antes de glosar la obra

científica de la profesora Gómez Mendoza, debo detenerme brevemente para resaltar el amplio reconocimiento que ha recibido entre sus pares y la gran proyección que su figura ha alcanzado en la sociedad española y en el ámbito científico internacional. La profesora Gómez Mendoza es miembro electivo del Consejo de Estado, de la Real Academia de la Historia y de *L'École Doctorale de Géographie de Paris*, y ocupa actualmente otros puestos relevantes en organismos tales como el Consejo Nacional de Bosques y la Comisión Asesora de Evaluación y Prospectiva. Ha sido miembro de la Comisión de Humanidades del Consejo Nacional de Educación, del Consejo Asesor de Medio Ambiente y Presidenta de la Asociación de Geógrafos Españoles. También ha desempeñado prácticamente todos los puestos universitarios electivos, desde directora de departamento y decana a rectora de su universidad, y en los medios internacionales de su especialidad cabe destacar su larga trayectoria en las comisiones y actividades de la Unión Geográfica Internacional, así como las numerosas conferencias y cursos impartidos en diversos países. Por cumplir con mi obligación de ser breve, sólo mencionaré algunos de los honores recibidos, tales como *Les Palmes Académiques de la République Française*, el Premio de Urbanismo de la Comunidad Autónoma de Madrid, la Gran Cruz de la Orden Civil de Alfonso X el Sabio, el nombramiento como Miembro de Honor de la Academia de Geografía de Argentina y como Ingeniero de Montes de Honor, así como, recientemente, el de *Doctor honoris causa* por la Universidad Carlos III .

En su larga trayectoria como investigadora, la profesora Gómez Mendoza se ha interesado por temas muy variados cuyo denominador común es la relación que guardan con la evolución temporal del medio en que se desarrolla nuestra vida. La historia del pensamiento geográfico, la de las ideas y las políticas territoriales en la España contemporánea, el análisis geográfico regional, el medio ambiente urbano, las políticas hidráulica y forestal, la agricultura periurbana, y el inventario, análisis, ordenación y gestión de los paisajes naturales y agrarios españoles son las grandes líneas de investigación en las que se han ido insertando las contribuciones científicas de la nueva académica. De ellas sólo reseñaré sucintamente algunas que son particularmente relevantes al quehacer de esta Academia.

En el plano teórico, es preceptivo empezar por mencionar su contribución al pensamiento geográfico, que se ha plasmado en numerosas publi-

caciones<sup>1-5</sup>, entre las que me limitaré a mencionar el gran libro sobre el tema que publicó junto con los profesores Ortega Cantero y Muñoz Jiménez, *El pensamiento geográfico*<sup>1</sup>, publicado por Alianza Universidad en 1982, ampliado y revisado en 1988 y reimpresso en 1995 y 2002. Se trata de una línea de investigación de amplia proyección internacional que ha involucrado a la Unión Geográfica Internacional, al CNRS francés y a universidades francesas, norteamericanas y argentinas.

El análisis, la identificación, la cartografía, las representaciones y, finalmente, los diagnósticos de las unidades, tipos y asociaciones de los paisajes en nuestro país han sido objeto de los trabajos pioneros de Gómez Mendoza y su grupo. Primero fue el precatálogo de los paisajes de nuestra comunidad<sup>6</sup>, que fue publicado en el año 1999 y mereció el premio de Urbanismo de la Comunidad de Madrid del año 2000, y a continuación se abordó el *Atlas de los paisajes de España. Identificación y caracterización*<sup>7</sup>, por encargo del Ministerio de Medio Ambiente. Dicho estudio se publicó en el 2003 como uno de los desarrollos del Convenio Europeo del Paisaje, que se firmó en Florencia en el año 2000, ha entrado en vigor y en nuestro país está pendiente de ratificación parlamentaria.

La relación entre territorio, medio ambiente, recursos naturales y políticas públicas ha sido otra de las líneas de indagación que han mantenido la profesora Gómez Mendoza y sus colaboradores a lo largo de los años<sup>8,9</sup>. A nadie se le escapa la actualidad de dichos estudios, en un momento en el que la organización territorial y la constitución del mapa autonómico de nuestro país están sometidas al más intenso de los debates.

Las políticas, los resultados de las intervenciones técnicas, la ordenación y la gestión de los medios forestales, junto a sus relaciones con los regímenes hidrológicos y con el regadío, constituyen un ámbito conceptual que ha merecido una atención continua por parte de la nueva académica, según lo atestiguan un libro de gran impacto, *Ciencia y política de los montes*<sup>10</sup>, publicado en 1992, y numerosas contribuciones monográficas que han aparecido en libros y revistas nacionales e internacionales<sup>11-15</sup>. En estos trabajos, la actualidad siempre aparece como producto histórico, como algo incomprensible si no se examina a la luz de sus antecedentes. A este respecto, algunos de los títulos que encabezan sus numerosos proyectos y publicaciones son bien elocuentes: *Naturalismo y geografía en Es-*

*paña / Desde el siglo XIX a la guerra civil*, es el título de un libro que habla por sí solo, y *Análisis de las repoblaciones históricas / Aspectos territoriales, ambientales, socioeconómicos y culturales*, es el de un proyecto de investigación en el que se han sometido a minucioso análisis las repoblaciones forestales masivas que se realizaron durante el franquismo, tales como la de la Sierra de Ayllón en el Sistema Central y la de la Sierra de los Filabres en la cordillera Bética.

En lo que antecede he resumido una fracción de la ingente obra de la profesora Doña Josefina Gómez Mendoza, una obra que se ha plasmado en 11 libros, 65 capítulos o partes de libros, medio centenar de artículos y una infinidad de conferencias y comunicaciones a congresos. Gómez Mendoza ha desarrollado también una amplia labor como miembro del consejo de redacción de numerosas revistas<sup>16</sup>. Al final de este texto se consignan los trabajos que se han citado a título de ejemplo.

### Un brillante discurso

Recientemente, en un acto similar a éste, celebrado en otra institución de nuestro reino quien ocupaba el lugar que ahora ocupo yo, tuvo su tarea muy simplificada, pues empleó todo el tiempo de que disponía en demoler sin piedad las ideas de aquél a quien se daba la bienvenida. Este incidente, aunque insólito, debería darse con mayor frecuencia en nuestro medio, ya que entre las actividades esenciales de una Academia debería incluirse la del contraste continuo de ideas e hipótesis. Sin embargo, estarán de acuerdo conmigo en que hoy no se dan las circunstancias para tal contraste, ya que después de un discurso tan fundado y brillante como el que acabamos de escuchar, nada queda por aclarar, matizar o contradecir:

La reforma interior de las ciudades en el siglo XIX: urbanismo e ingeniería, topología y dinámica, estructura y función, el medio ambiente urbano que ha de hacerse compatible con la movilidad y la circulación. La emergencia de la ciudad moderna: las propuestas de Mesoneros Romanos en relación a un Madrid que no es ni el París ni el Londres que le sirven de referencia, el París del prefecto Haussman o la Barcelona de Ildefonso Cerdá, de la teoría a la práctica más robusta, la que sobrevive a la desaparición de las condiciones de partida, conservando buena parte de la funcionalidad inicial, a pesar del brutal embate de todo un siglo, a lo largo del cual han

cambiado de forma radical las modalidades de automoción, la distribución y el uso de la energía o los métodos mismos mediante los que se construye una ciudad, por citar sólo algunos de los aspectos significativos.

Del secreto de los anticipados usos que eran imposibles de prever; del escondido significado de huertas, arboledas, parques y jardines en el casco urbano; del manejo, diseño y recuperación del espacio público y de los cambios de la ciudad. De todo esto ha hablado Josefina Gómez Mendoza en su discurso y de todo esto nos seguirá hablando en el futuro: de su saber, de su punto de vista, del método de su mirada.

En la Real Academia de Ingeniería concurren un buen número de disciplinas especializadas, científicas y técnicas, que en principio comparten un lenguaje, un modo de enfrentarse a la realidad y un método para modificar dicha realidad. Sin embargo, si practico por un momento esa autocrítica que he predicado al principio de mi intervención, debo admitir que, junto a esa argamasa que favorece la integración, puede constatar una fuerte presión disgregadora por parte de la creciente complejidad de las especialidades. En este sentido, la Academia podría correr el riesgo de convertirse en una moderna torre de Babel. Hoy, con la incorporación de la profesora Doña Josefina Gómez Mendoza a nuestras filas, no sólo nos sentimos honrados y reforzados en nuestra tarea sino que hemos dado un paso de singular importancia para evitar el mencionado peligro.

## Publicaciones citadas

- <sup>1</sup> GÓMEZ MENDOZA, J., MUÑOZ JIMENEZ, J., ORTEGA CANTERO, N. (1982, 1988 y 2002). *El pensamiento geográfico. Estudio interpretativo y antología de textos (De Humboldt a las tendencias radicales*. Madrid, Alianza Textos, 1982, 530 pp. 2º edición revisada y ampliada, 1988. Reimpresión 1995 y 2002.
- <sup>2</sup> GÓMEZ MENDOZA, J. (2001) *Fieldwork in the Madrid Geographical Circle: Roots and development*. En *Geographical Review*, 91: 353-363.
- <sup>3</sup> GIL OLCINA, A., GÓMEZ MENDOZA, J. (Coords.) (2001): *Geografía de España*, Barcelona, Ariel, 675 pp.
- <sup>4</sup> GÓMEZ MENDOZA, J., ORTEGA CANTERO, N. (1988) : *L'approche régionale aujourd'hui*. En GÉOPOINT 88: *Écrire de la Géographie sur le monde. L'approche régionale aujourd'hui*, Groupe Dupont, Avignon (Francia), 26-27 de mayo 1988, pp. 95-97.
- <sup>5</sup> GÓMEZ MENDOZA, J., ORTEGA CANTERO, N. (1996): *Géographie et régénérationisme en Espagne (1875-1936)*. En BERDOULAY, V., VAN GINKEL, J.A. (eds.) : *Geography and professional practice*, Netherland Geographical Studies, Utrecht, pp. 111-124
- <sup>6</sup> GÓMEZ MENDOZA, J. (dir.), MATA OLMO, R., SANZ HERRÁIZ, C., GALIANA MARTÍN, L., MANUEL VALDÉS, C., MOLINA HOLGADO, P. (1999): *Los paisajes de Madrid; naturaleza y medio rural*. Alianza Editorial y Fundación Caja Madrid, 301 pp. Premio de Urbanismo Fernández de los Ríos de Ensayo. V Edición año 2000. Comunidad de Madrid. Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte.
- <sup>7</sup> MATA OLMO, R. y SANZ HERRÁIZ, C. (dirs); GÓMEZ MENDOZA, J., y otros (2003): *Atlas de los paisajes de España*, Madrid, Ministerio de Medio Ambiente.
- <sup>8</sup> GÓMEZ MENDOZA, J., MATA OLMO, R. (1993): *Comunidades Autónomas. Consideraciones geográficas*. En *Atlas de España El País – Aguilar*, Madrid, tomo II.
- <sup>9</sup> GÓMEZ MENDOZA, J. (1992): *Ciencia y política de los montes españoles (1848-1936)*. Madrid, ICONA Clásicos, 260 pp.
- <sup>10</sup> GÓMEZ MENDOZA, J., MATA OLMO, R. (1992): *Actuaciones forestales públicas desde 1940. Objetivos, criterios y resultados*. En *Agricultura y Sociedad*, pp. 15-64.
- <sup>11</sup> GÓMEZ MENDOZA, J., MATA OLMO, R. (1993): *Repoblación forestal y territorio, 1940-1971. Marco doctrinal y estudio de la Sierra de los Filabres*. En *Ería Revista de Geografía*, 58: 129-155.
- <sup>12</sup> GÓMEZ MENDOZA, J. (1989): "La discusión técnica en torno a la política hidráulica y la política forestal antes del Plan Nacional de Obras Hidráulicas", en *Los paisajes del agua*, Libro Jubilar dedicado al profesor Antonio López Gómez, Universitat de València. Universidad de Alicante, pp. 85-96.



- <sup>13</sup> GÓMEZ MENDOZA, J. (1992): "Regeneracionismo y regadíos" en GIL OLCINA, A. y MORALES GIL, A. (Coordinadores): *Hitos históricos de los regadíos españoles*, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Secretaría General Técnica, Serie Estudios, pp. 231-262.
- <sup>14</sup> GÓMEZ MENDOZA, J. (1996): "Geographical ideas among forestry naturalists in Spain" en BERDOULAY, V. y VAN GINKEL, J.A. (eds.) : *Geography and professional practice*, Netherland Geographical Studies, Utrecht, pp. 227-236.
- <sup>15</sup> GÓMEZ MENDOZA, J., DEL MORAL ITUARTE, L. (1995): "El Plan Hidrológico Nacional: criterios y directrices" en GIL OLCINA, A., MORALES GIL, A. (eds.): *Planificación Hidráulica en España*, Alicante, Fundación Caja del Mediterráneo, pp. 331-378
- <sup>16</sup> Consejos editoriales de las siguientes revistas: Ciudad y Territorio (desde 1993), Ería (desde 1987), Agricultura y Sociedad (1994-1999), Géographie et Cultures (desde fundación en 1993), Revista de Occidente (1993-1998), Anales de GAEA-Sociedad Argentina de Estudios Geográficos; Documents de Anàlisi Geogràfica (desde 1996), Cybergéo, L'Espace Géographique. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles.

