

# La carretera y la ciudad: Travesías en el siglo XIX<sup>(\*)</sup>

JOSE RAMON NAVARRO VERA

Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

*Las travesías de carreteras a través de núcleos urbanos constituyen un aspecto muy importante del papel desempeñado en el urbanismo del siglo XIX por las obras públicas y sus artifices ingenieros de Caminos. A su estudio se dedica el siguiente artículo, basado en interesantes ejemplares del urbanismo practicado en la región de Valencia.*

No es ninguna novedad afirmar que es la segunda mitad del siglo la época en que el Cuerpo de Caminos, y algunos de sus miembros en especial, con mayor intensidad participaron en la construcción de la ciudad moderna. En unos casos como don Ildefonso Cerdá por verdadera pasión por el tema, y en otras por su situación de poder en las decisiones de la Administración del Estado, como era la Junta Consultiva de Caminos que por cierto todavía constituye una fuente inexplorada en espera de que alguien acometa su estudio sistemático.

Los trabajos de José Luis Gómez Ordoñez y en especial su tesis doctoral han supuesto, en mi opinión, un enfoque global y sectorial de las relaciones entre urbanística y obra pública que ha supuesto la apertura de una puerta hacia un campo del análisis urbano novedoso y rico. Sin embargo en la época a la que me refería anteriormente, la segunda mitad del XIX, todavía permanecen aspectos inexplorados de cual fue

el papel urbanístico de la obra pública. Uno de esos es el de las travesías de las carreteras a través de un núcleo urbano.

Cuando abordé, hace unos años, mi tesis doctoral sobre carretera y territorio en el sur del País Valenciano durante el XIX me encontré, estudiando los archivos de las Jefaturas de Obras Públicas, con una actividad de estos organismos que tenía un evidente contenido urbanístico: se trata de las travesías de la carretera a través de un núcleo urbano consolidado.

En este pequeño trabajo quisiera desarrollar una introducción a este tema. Debido a su ámbito limitado no pretendo que este escrito contenga un enfoque totalizador, sino que pretenda ser una pequeña aportación a la naturaleza urbanística de la obra pública.

La travesía urbana de una carretera había sido tenida en consideración desde 1786 cuando ya una Real Orden ordenaba que los pueblos debían de tener en buenas condiciones la entrada y salida de la carretera o «camino principal» en una distancia de trescientas veinticinco va-

(\*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo que podrán remitirse a la Redacción de esta Revista hasta el 30 de septiembre de 1988.

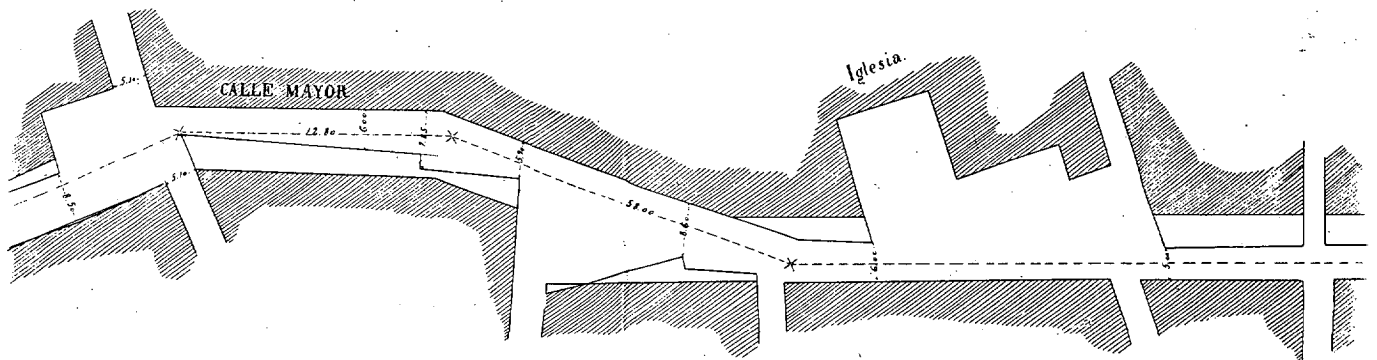


Figura 1.— En este pequeño municipio la travesía se adapta el camino existente a través del caso consolidado, resolviendo los puntos más desfavorables del trazado mediante trazado de alineaciones que definen nuevos espacios y ámbitos de la trama consolidada.

Plano general.

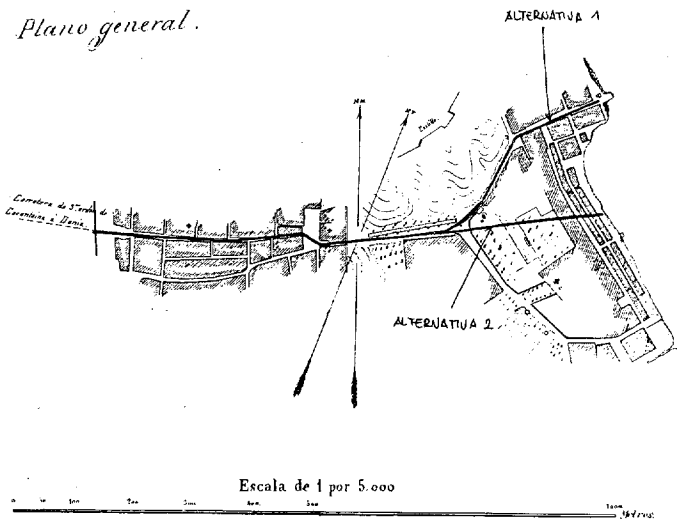


Figura 2 y 3.—En la figura 2 se ha marcado en grueso las dos alternativas propuestas de travesía de la carretera Cocentaina-Denia que debía de llegar hasta el mismo puerto. Y en el plano de la figura 3 se aprecia la ciudad actual con el trazado elegido finalmente y el desarrollo del tejido urbano a lo largo de la travesía que se constituyó así en el eje de conexión y crecimiento entre el antiguo casco de la ciudad y el puerto.

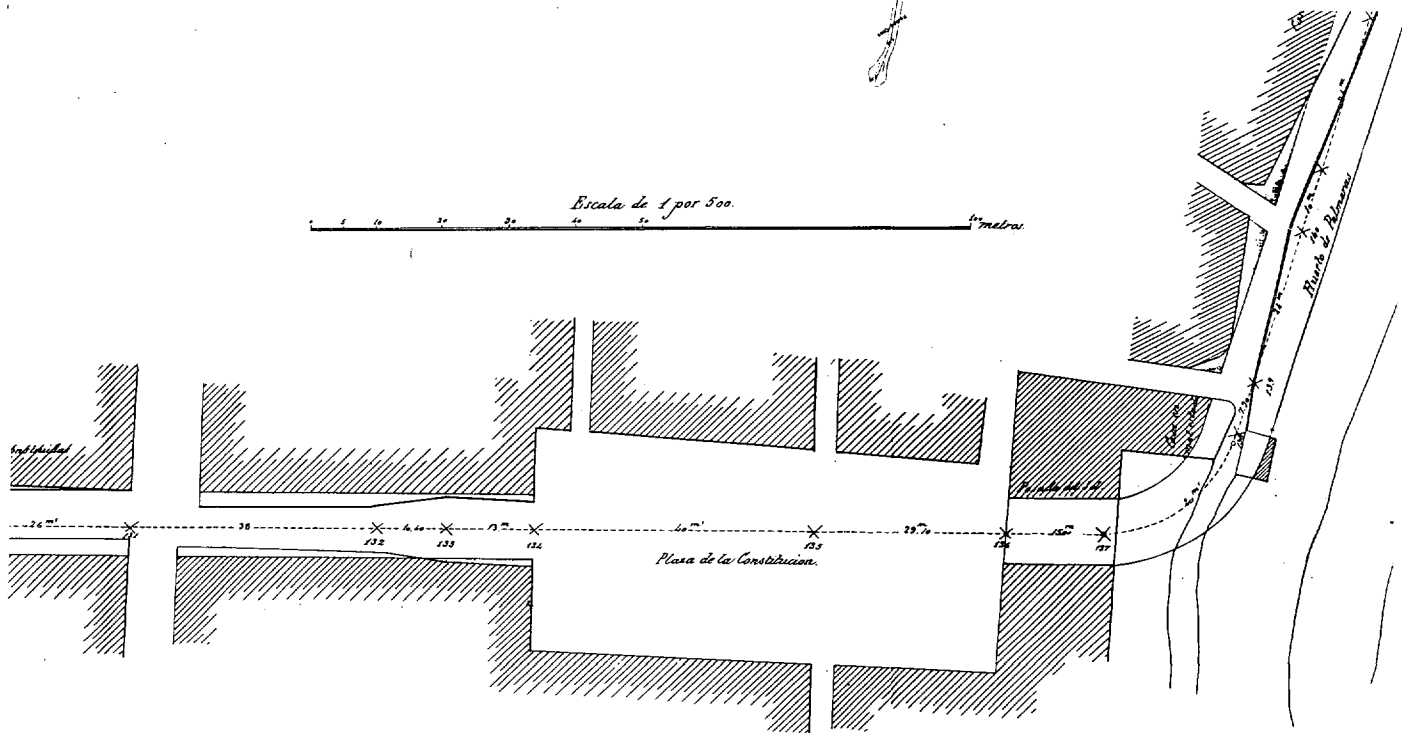
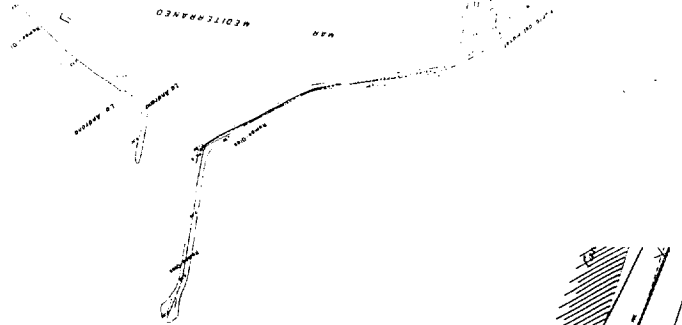


Figura 4.—Plaza de la Constitución de Elche, con una apertura destinada al paso de la carretera de Murcia. El obstáculo que motiva la curva es el Río Vinalopo, que en 1913 se resolvería con el formidable Viaducto de Canalejas, obra de Mariano Luíña y con sus 50 m. récord de España de luces en arco de hormigón armado. No parece que el proyectista haya manejado ningún concepto de morfología urbana para el trazado del nuevo acceso, sino más bien criterios puramente funcionales al prolongar la alineación recta.

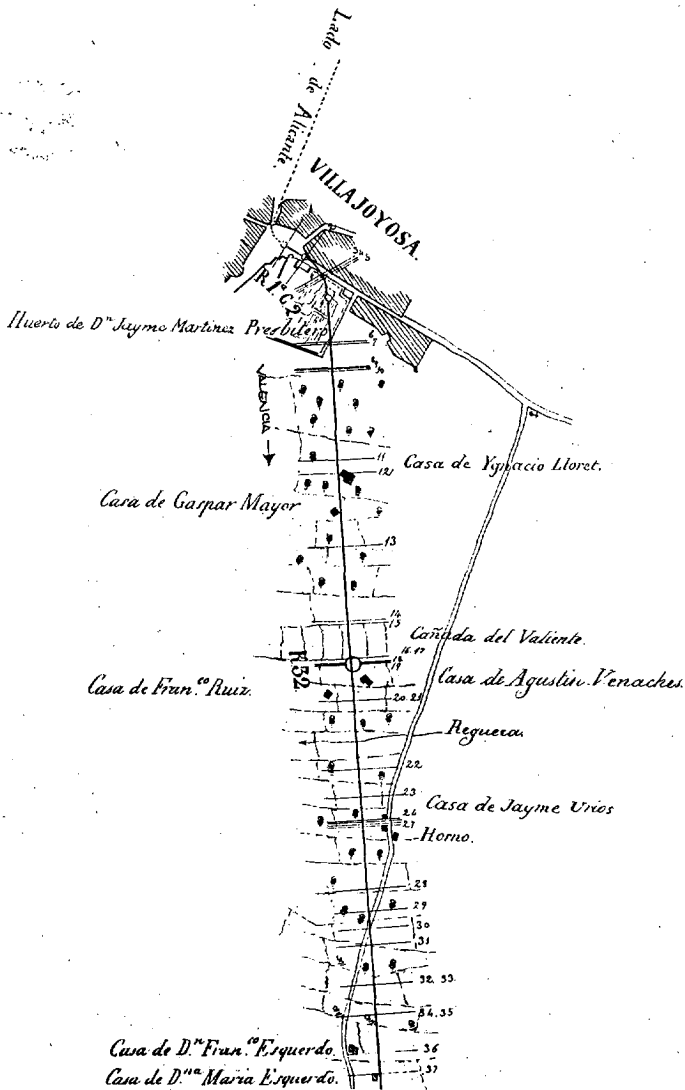


Figura 5.—Villajoyosa. Trazado de la carretera Alicante-Valencia por la costa hacia 1860, definiendo en el lado de Valencia de un modo claro el futuro crecimiento de la ciudad.

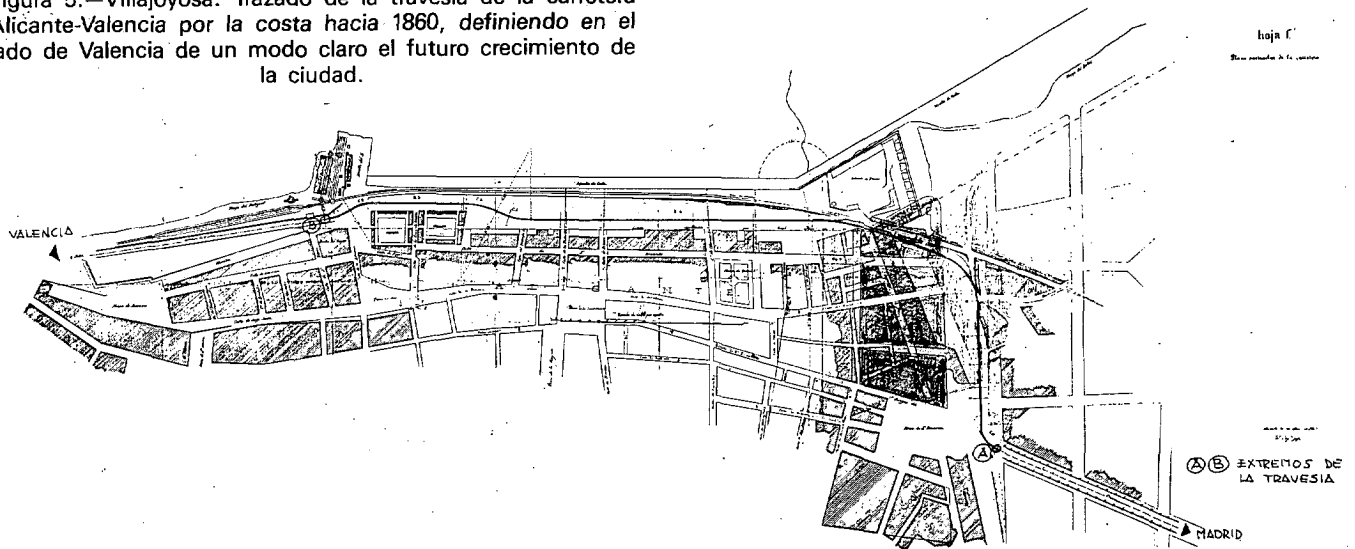


Figura 6.—Alicante conexión de la carretera de Madrid con la de Valencia con la costa a través de la fachada marítima, en clara contradicción con las alineaciones propuestas en el Ensandre. En la manzana afectada por el trazado este se modificó conjuntamente con la manzana, pero el resto se mantuvo y así se consolidó la forma de esa parte de la ciudad tal como llegado hasta nosotros.

ras (poco menos de 300 m). Este interés por la travesía se mantiene cuando en 1849, y dos años antes de la primera Ley General de Carreteras, se promulgó una Ley de travesías que definía con mucha más exactitud el concepto de travesía y las modalidades de su gestión.

Este texto legal es uno de los primeros instrumentos de intervención del gobierno central en la ordenación del territorio, en este caso de las ciudades. En efecto como iré exponiendo el control del suelo a lo largo de la travesía pasa prácticamente al control de los Ingenieros de la Jefatura Provincial de Carreteras.

El impacto urbanístico de la travesía será tanto más evidente cuando la travesía afecte a municipios pequeños o medios, que es el caso que más he estudiado. En resumen la travesía inducía unos efectos urbanísticos que se manifestaba al:

- Definir unos ejes de crecimiento de la ciudad.
- En muchos casos conllevaban verdaderas operaciones de cirugía urbana sobre la trama consolidada.
- Actuar sobre el diseño de la sección viaria.
- Desde el ámbito de la gestión era decisiva porque el control de la edificación a lo largo de la travesía era competencia de la Administración Provincial de Obras Públicas.

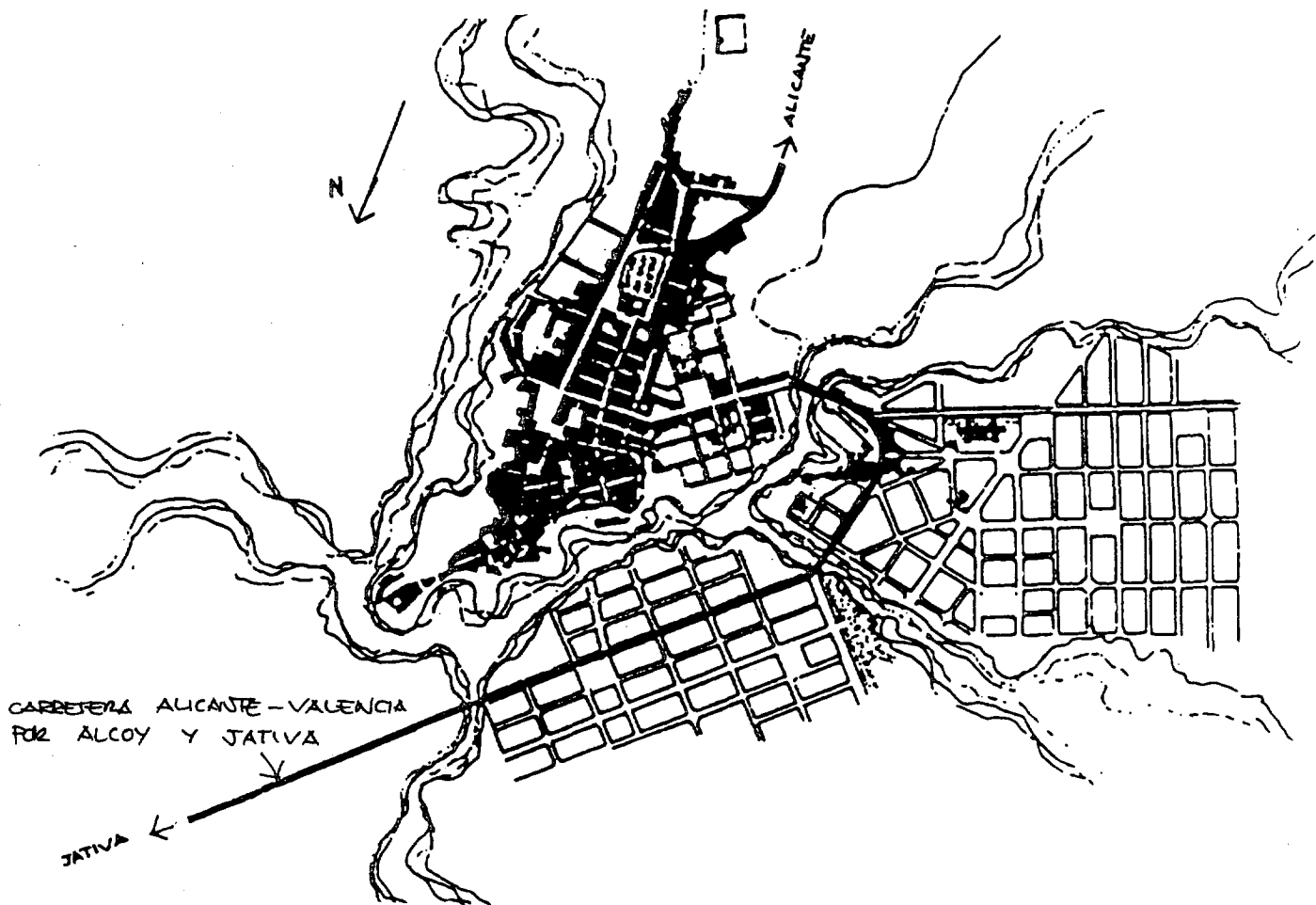


Figura 7.—Ensanche de Alcoy de 1875, donde se aprecia el papel estructurante, en la nueva trama, de la carretera Jativa-Alcoy en las cercanías de la ciudad. Así mismo, se ven las localizaciones de los dos grandes puentes, el de Benisayo o de la Pechina, y a continuación (en el sentido hacia la ciudad) el de San Roque. La última depresión de salvaba por el puente de Cristina ya construido en la primera mitad del Siglo XIX.

En la Ley de travesías de 1849 se determinaba que se debía delimitar en las carreteras a su paso por una población:

«...las calles o arrabales sujetos a la servidumbre de travesía de carretera, designando los puntos extremos y la longitud de la misma, la anchura de la vía de empedrado o afirmado de la carretera, y las alineaciones y rasantes a que deberán en lo sucesivo sujetarse todos los edificios y cercados que se levanten de nuevo o se reconstruyan entre los límites de nuevo o se reconstruyan entre los límites de la respectiva travesía».

El Ayuntamiento tenía audiencia en la formación del expediente relativo al trazado de la carretera, incluso era preceptivo que en caso de desacuerdo de aquel con el proyecto, el ingeniero autor del mismo debía de reunirse con la

Corporación y los «mayores contribuyentes» del municipio a fin de explicar a estos los pormenores de su proyecto. En caso de que continuase el desacuerdo, el ingeniero debía formalizar su proyecto «haciéndose cargo de las variantes de trazado o de los puntos que hayan motivado la diversidad de pareceres en la reunión del Ayuntamiento y de los mayores contribuyentes».

La importancia de estas actuaciones en la estructura física de la ciudad y en la misma vida ciudadana era tal que las obras estaban sujetas a expropiación forzosa. Para muchos municipios sería la primera, y durante muchos años única, inversión en Obras Públicas en su territorio. El resultado en estos casos de pequeñas poblaciones era que la ciudad jerarquizaba su viario. Lo que también tendría reflejo en una jerarquización social espacial que llevaría a las clases dirigen-

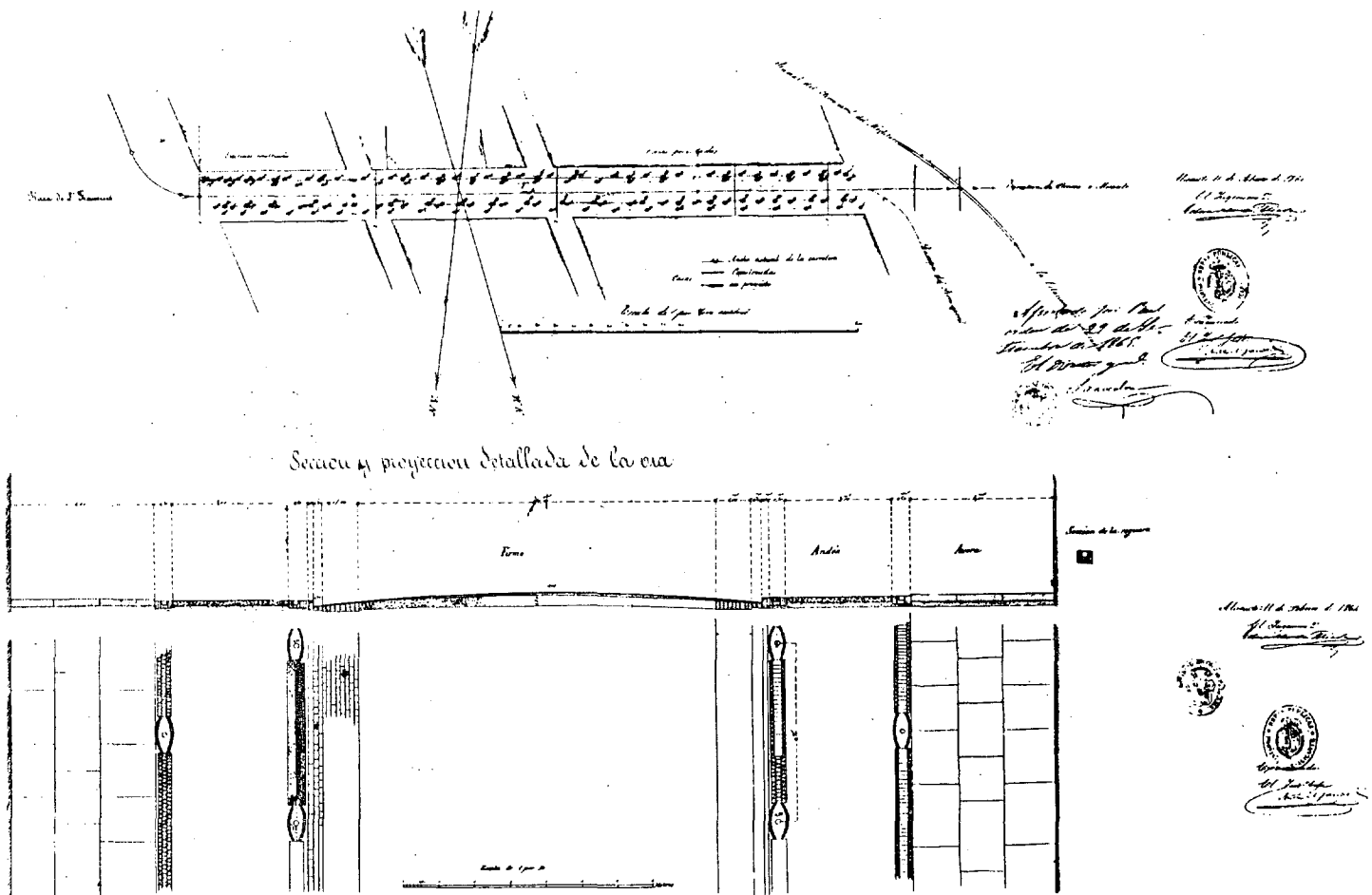


Figura 8 y 9.—Alicante. Planta y Alzado del acceso de la carretera de Madrid. El Ingeniero contempla el diseño de un amplio paseo arbolado, que hoy ha quedado reducido a unas raquílicas aceras de apenas dos metros con un desdoblamiento de calzada.

tes y a la burguesía local a disponer sus viviendas siguiendo el trazado de la travesía. La travesía de muchas ciudades sería soporte de su «Calle Mayor».

Una vez aprobado el expediente de travesía, las licencias de edificación a lo largo de ella debía de ser informada, y era vinculante por la Jefatura de Obras Públicas. Una Real Orden mandaba que incluso en los casos de declaración de ruina de un edificio era competente el Ingeniero encargado de la travesía, «aunque otra cosa digan las Ordenanzas municipales».

Los casos de travesía que expongo aquí en la provincia de Alicante los puedo clasificar por su contenido urbanístico del modo siguiente:

- Ejes de crecimiento urbano y generadores de suelo urbano (pequeños municipios).
- Ejes estructurales de Ensanches.
- Transformaciones morfológicas.
- Cirugía urbana.

De la lectura de los distintos proyectos se puede deducir cuales eran los criterios urbanísticos que inspiraban los proyectos de travesía. En general, los Ingenieros autores exponen y justifican casi exclusivamente el carácter funcional de la travesía sin prácticamente consideración morfológica. Sin embargo en algún caso se hacen ciertas reflexiones que hoy se considerarían absolutamente válidas. En efecto, en el acceso a Alicante desde Madrid, proyecto de 1864, se le dá un tratamiento de paseo, y en la memoria del proyecto se justifica así:

«En esta ciudad, escasa de paseos, este es uno de los que se escogen para la distracción que proporciona la activa circulación que en ciertas horas reina, así como por la poca pendiente que presenta y encontrándose este sitio resguardado de los vientos reinantes por las casas construidas y su posición, todas estas causas contribuyen a mirar esta como un paseo».

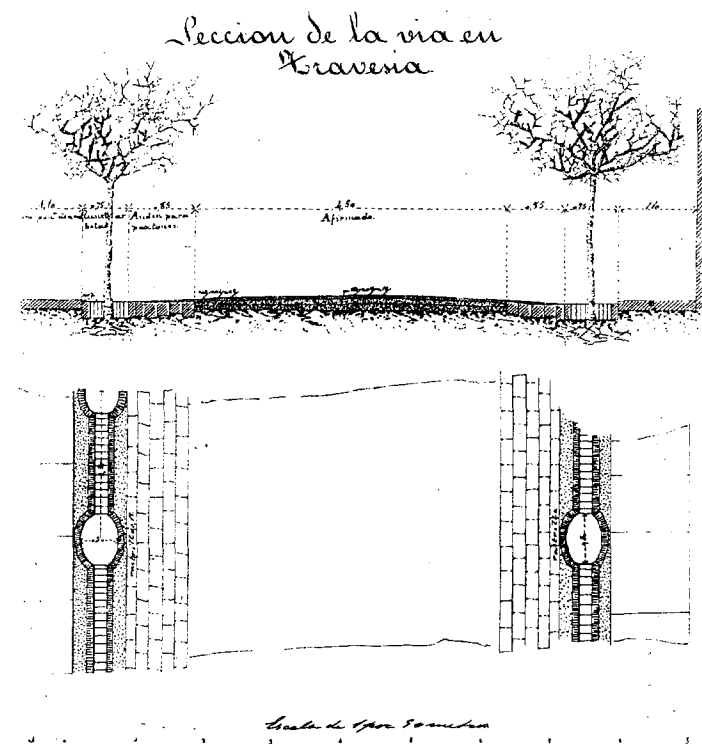


Figura 10.— Secciones de acceso a ciudades menores con un cuidadoso diseño de la urbanización y una generosa disposición de alcorques, cada 2,5 m.

Un caso interesante dentro de las travesías es el de la ciudad portuaria. En estos casos la travesía debe conectar con el puerto lo que supone la necesidad de diseñar un trazado que tendrá un enorme impacto posterior en el crecimiento e incluso en la forma de la ciudad.

He estudiado dos casos de ciudad portuaria, Alicante y Denia. En el primero se trataba de unir dos carreteras, la de Madrid y la de Valencia, que tenía su origen exactamente en el eje del muelle de Levante del puerto. Su trazado condicionará el futuro ensanche y morfológicamente definirá la fachada marítima de lo que es «La Explanada» quizá el espacio más emblemático de toda la ciudad.

El caso de Denia es útil porque es una ciudad de pequeño tamaño que había crecido po-

co en 1866 cuando se proyectó la carretera que conectaba la de Alicante-Valencia con el puerto. Miró, el ingeniero encargado del proyecto, estudia dos trazados alternativos y al final elige uno de ellos porque es más directo (alineación recta) y más barato en relación al coste de expropiación, y concluye su Memoria con una consideración de estética urbana:

«Goza (la alternativa elegida) de un carácter de lujo por sus largas alineaciones conseguidas».

Pretendo con estas breves notas llamar la atención de aquellos que están interesados o trabajan en el campo urbanístico sobre la importancia que han podido tener las intervenciones de travesía para la morfología y el crecimiento de la ciudad, y en consecuencia que convendría tenerlas en cuenta en el análisis urbano. La importancia desde el punto de vista histórico me parece indudable, pero creo que el estudio del pasado debe de ser algo que estimule y nos aporte un motivo de reflexión sobre nuestro trabajo actual, y en este sentido aún reconociendo el carácter funcionalista de aquellos ingenieros, hoy todavía existen quienes diseñan travesías pensando sólo en el tráfico de vehículos. Se podía recuperar aquella otra sensibilidad sobre el tratamiento de secciones viarias consecuencia del inevitable carácter urbano de la travesía.

José Ramón Navarro Vera



Ingeniero de Caminos por la E.T.S. de Madrid (1971) y Doctor Ingeniero de Caminos por la misma Escuela (1986). Catedrático de Urbanística en la E.U.I.T. de Obras Públicas de la Universidad Politécnica de Valencia.