

LA CIUDAD DE CUEVAS DE 1880, PIONERA EN LA PLANIFICACIÓN URBANA ESPAÑOLA.

The city of Cuevas from 1880, a pioneer in Spanish urban planning

Juan Martín García

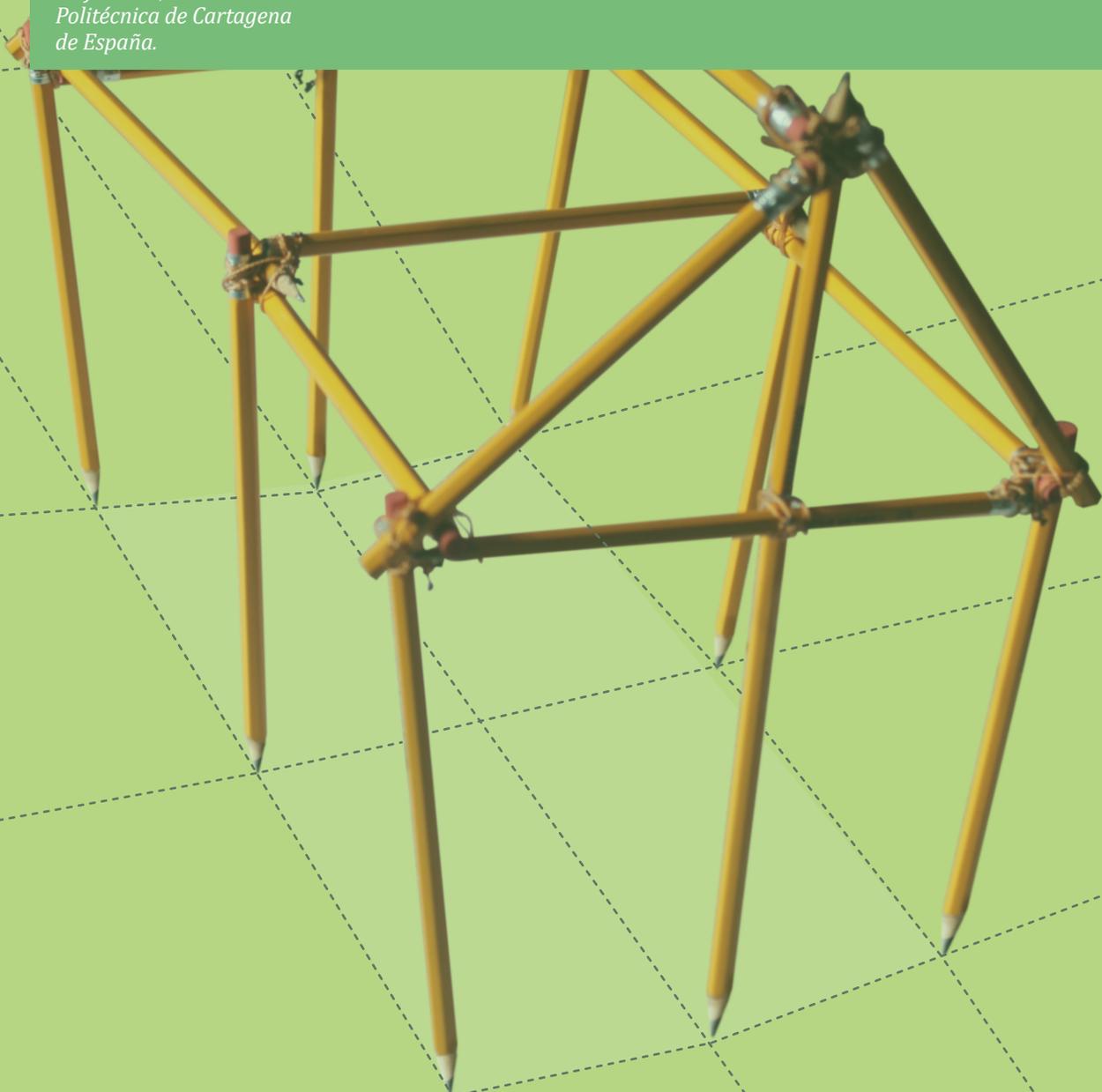
*Profesor Asociado de la
Escuela Técnica Superior
de Arquitectura y
Edificación, Universidad
Politécnica de Cartagena
de España.*

Adriana Hernández Sánchez

*Profesora, Facultad de Arquitectura,
Benemérita Universidad Autónoma
de Puebla.*

Lourdes Flores Lucero

*Profesora, Facultad de
Arquitectura, Benemérita
Universidad Autónoma de
Puebla.*



Resumen

El Plan de Ensanche fue el instrumento establecido en la legislación española el año 1864 para conseguir que la expansión de las ciudades españolas se realizase de un modo ordenado y planificado. El Plan de reforma interior y ensanche de la ciudad de Cuevas del Almanzora, formulado en 1880 por D. Ricardo de Arizcum Ingeniero de la Diputación de Almería, es un instrumento que se enmarca en el desarrollo de las denominadas ciudades menores de final del siglo XIX y su formulación fue respuesta al constante incremento de la población provocado por las actividades mineras que se desarrollaban en Sierra Almagrera. El estudio realizado se centra en su contenido documental y el modelo de ciudad propuesto con el objeto de permitir su incorporación en los estudios de planificación urbana de finales del siglo XIX, ya que no han sido considerados y difundidos.

Palabras clave: Ensanche, planificación urbana, ciudades menores, Cuevas del Almanzora

Abstract

The expansion plan was the tool set up by the Spanish legislation in 1864 in order to regulate the orderly and properly planned expansion of Spanish cities. The inner town-ring reform and expansion plans for Cuevas del Almanzora, formulated in 1880 by Ricardo de Arizcum, engineer for Almería City Council, is a tool framed within the development of the so called minor cities of the end of the 19th century and its formulation came as a response to the continuous increase in population fostered by the mining activities carried out in Sierra Almagrera. This study focuses on its documental content and on the town model proposed and advocates for the inclusion of the plan in the field of 19th century town planning studies, in which it has not been considered or assessed yet.

Key words: town expansion, minor cities, Cuevas del Almanzora

Contexto social y tecnológico en el que nacen los Ensanches

En el siglo XIX en España se produjeron acontecimientos que incidían drásticamente en la realidad urbana de las ciudades, sobre todos ellos destaca el proceso de abandono de la población del mundo rural hacia el entorno de las grandes ciudades, que era donde se concentraban las actividades económicas más rentables y que, por tanto, demandaban mano de obra. También se han de destacar los avances tecnológicos que contribuyeron a la alteración de los modos de relación de los ciudadanos con su entorno: el ferrocarril, que aproximaba territorios hasta entonces muy distantes; el telégrafo, que permitía la comunicación de personas sin necesidad de desplazamientos; y las nuevas obras civiles como puentes y viaductos que facilitaban el trazado de las vías de comunicación.

El inicio de la planificación urbanística de la península lo encontramos en la Real Orden de 1846 en la que se encomendaba a los municipios de “crecimiento vecindario” a levantar un plano geométrico de la población, de los arrabales y paseos, en el que además de las alineaciones existentes se debían reflejar las alteraciones proyectadas (Bassols, 1973, p.99). Esta última es la previsión que otorga a este instrumento carácter planificador, ya que se condicionaba la posición de las futuras edificaciones. Con la Real Orden de 1859 se amplió la necesidad de elaborar el plano geométrico a todos los municipios de más de 8000 habitantes y someterlo a conocimiento público, lo que convierte ese documento el que prefigura la ciudad futura, con sus propuestas de reforma de la ciudad existente y directrices para su ampliación.

El Ensanche: la forma de la nueva ciudad

El crecimiento de las ciudades en forma ortogonal tiene sus antecedentes históricos en el mundo griego con la creación de nuevos asentamientos humanos a lo largo del litoral Mediterráneo, de acuerdo con los modelos diseñados por Hipodamus de Mileto, al que se le considera el creador del urbanismo funcional. Modelo de crecimiento urbano que fue ampliamente utilizado por España en la creación de ciudades “ex novo” durante la fundación de múltiples ciudades en América en los siglos XVI y XVII, reconociéndose que en toda la historia de la Humanidad ningún país del mundo había fundado tantos pueblos, villas y ciudades en un territorio tan grande, en un periodo de tiempo tan corto, y en una forma tan regular y ordenada (Brewer-Carias, 2008, p.11). La estructura de los primeros asentamientos en América se asemejaba a campamentos militares, pero rápidamente se aplicaron los principios urbanísticos clásicos mediante la redacción de normas precisas que aplicaban el trazado ortogonal en Santo Domingo (1504) y el año 1533 en la ciudad de Puebla (México) y Lima (1535) (Capel, 2002, p.182). Sin embargo, esa amplia experiencia no era directamente aplicable a la expansión de las ciudades europeas del siglo XIX, ya que se planteaban importantes diferencias debido a la influencia de la ciudad histórica existente. En las propuestas de ampliación de las ciudades españolas era necesario dar respuesta a los problemas que la ciudad consolidada planteaba: Problemas de higiene y salubridad, deficiencias en la infraestructura: esencialmente el abastecimiento de agua y evacuación de las mismas, accesibilidad a las edificaciones desde espacios públicos.

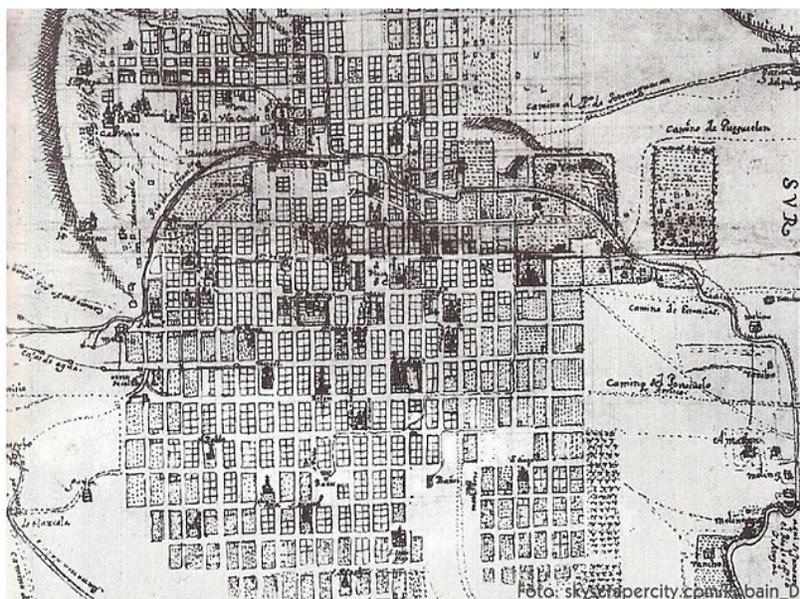


Figura 01: Plano de la ciudad de Puebla México siglo XVII
Fuente: <http://www.poblanerias.com/2014/02/barrios-indigenas-de-puebla-la-historia-que-rodea-la-ciudad-capital/>



Figura 02: Ciudad de Bilbao
Fuente: <http://www.gifex.com/fullsize/2011-01-27-12861/Proyecto-de-ensanche-de-Bilbao-1876.html>

Primeras experiencias en el control del crecimiento de las ciudades en el siglo XIX.

Dos actuaciones, pueden considerarse como las precursoras de los ensanches en España; la Nueva Población del Puerto de Tarragona, de 1815, y la Nueva Población de Vigo de 1837 a pesar de su extensión. Pero serán las propuestas de crecimiento de las ciudades

de Barcelona y de Madrid las que marcaran el inicio de la teoría del ensanche en España, propuestas que se pueden considerar como las que orientaron tanto a las futuras leyes de ensanche como a los profesionales que se aventuraban en la compleja labor de

diseñar la ampliación de la ciudad, sin una base teórica y práctica previa.

De sus determinaciones hemos de destacar que las obras necesarias para la expansión urbana tenían el carácter de utilidad pública, determinación que da lugar a que sea en este momento cuando nace, en el derecho urbanístico nacional, la vinculación al interés público de la propiedad privada. A su vez los ayuntamientos podían urbanizar los terrenos, expropiándolos para viales y usos públicos. Para resarcir a los ayuntamientos por estas responsabilidades el Estado les cedía la contribución territorial sobre la zona durante 25 años.

El Plan de Cerdá para Barcelona y el Plan Castro para Madrid por Ricardo de Arizcum

El origen de la propuesta de la expansión de Barcelona se remonta al año 1851 con la creación de la Comisión del Ensanche, debido al creciente debate en la sociedad sobre si se debía optar por una ampliación moderada y controlada de la ciudad o por

una propuesta mucho más ambiciosa, como proponía D. Jaime Balmes (filósofo y político) que apostaba por una ampliación sin más limitaciones que las estrictamente naturales y orográficas. Esta última fue la opción que se decidió para la ciudad de Barcelona y en el año 1854 se procedió a encargar el Ingeniero de Caminos Canales y Puertos D.

El plan elaborado fue aprobado por el Ministerio de Fomento en 1859 con la oposición frontal del Ayuntamiento de Barcelona que había promovido un concurso de ideas para el ensanche de la ciudad, el cual se resolvió premiando el proyecto redactado por el arquitecto D. Antonio Rovira y Trias, propuesta de forma radial que proponía una ampliación en forma de anillo en torno a la ciudad existente.

Entre las propuestas estaba la de Idelfonso Cerdá que aportó toda la base teórica que se materializó en la obra Teoría General de la Urbanización que se editó el año 1867 y que se convirtió en el primer tratado sistemático de la historia del urbanismo.

Características Plan de Ensanche Barcelona		
Calles	Manzanas	Crecimiento
La calle se proponía de anchos uniformes (20 m) dividida en cinco zonas: una acera y una contra-acera en cada lado (5 metros en cada lado) y en el medio el andén pavimentado destinado a coches que debía tener el ancho necesario para cuatro carros (10 metros).	Se planteó un profundo estudio de la manzana en cuadrícula propuesta por Cerdá edificando únicamente la mitad de la misma (como norma general dos lados, y como máximo tres) ajardinando el resto del espacio. Se pueden identificar tres tipos distintos: (GRUPO 2C: La Barcelona de Cerda, 2009, p. 26)	El tratamiento de las esquinas de las manzanas con un achaflanamiento (manzanas edificables). El chaflán surge como propuesta para favorecer la necesidad de giro de los habitantes de una ciudad al acercarse a un cruce.

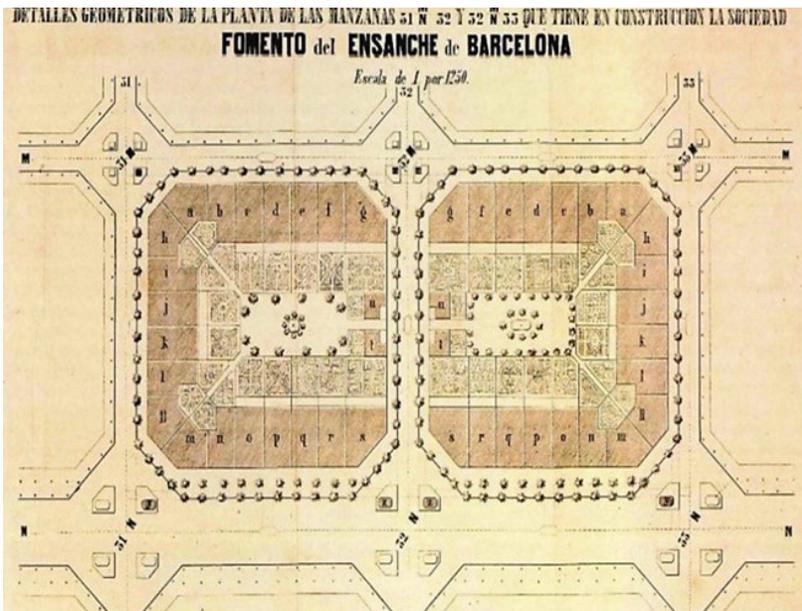


Figura 03: Detalles geométricos de la planta de las manzanas 61MN 32 Y 32MN 33 que tiene en construcción la sociedad Fomento del Ensanche de Barcelona Fuente: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Illa_Cerdà.jpg

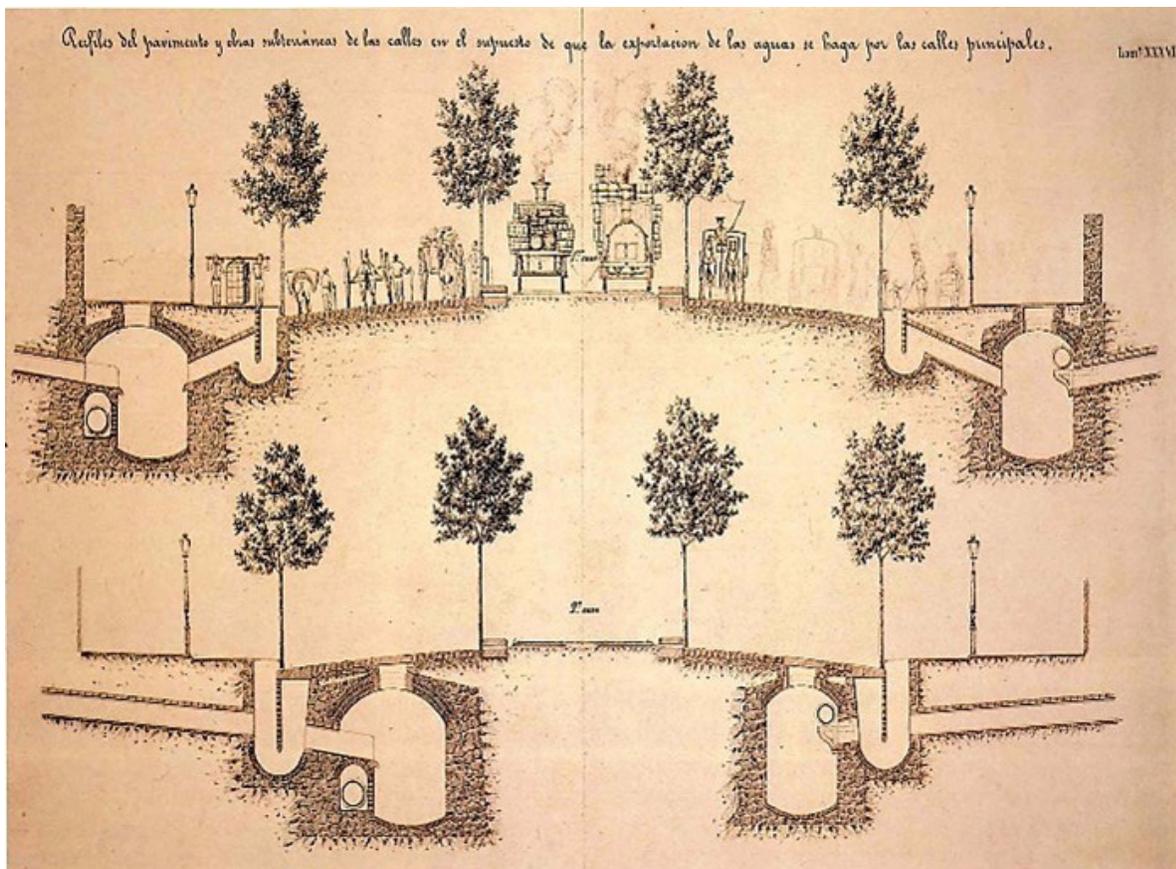


Figura 04: Perfiles del pavimento y obras subterráneas de las calles en el supuesto de que la exportación de las aguas se haga por las calles principales. Fuente: https://fr.wikipedia.org/wiki/Plan_Cerdà#/media/File:Cerdà-avantprojecteEixample-1955.jpg/wiki/File:Illa_Cerdà.jpg

El proceso de elaboración del plan de Madrid se inició en 1846 con la promulgación de una Real Orden del Ministerio de Gobernación D. José Pidal en la que se encomendaba el plano del ensanche al Ingeniero D. Juan Merlo. La propuesta formulada por este último fue rechazada por considerarla insuficiente e innecesaria. Tras ese primer intento años más tarde, mediante Real Decreto de 8 de abril de 1857, el Ministro de Fomento D. Claudio Moyano acuerda la formulación de un anteproyecto del ensanche de la ciudad de Madrid, dando por resultado el Plan de Ensanche de Madrid elaborado por el Arquitecto e Ingeniero de Caminos Canales y Puertos D. Carlos María de Castro aprobado por Real Decreto de 19 de julio de 1860.

El modelo de ciudad propuesto se inspira en la reforma propuesta por Haussmann para la ciudad de Paris (García, 2002, p.107), se planteaba triplicar la extensión de la ciudad pasando de 800 hectáreas de suelos urbanos a 2.300. La ordenación se basaba, al igual que la de Barcelona, en una retícula ortogonal que en este caso se extendía hacia el Norte, Este y Sur, configurando una corona que abrazaba la ciudad consolidada. Una de las grandes diferencias con la propuesta de Barcelona era el carácter limitado de la nueva ciudad, ya que se proponían unos bordes muy claros mediante la construcción de un foso. La ejecución de este plan quedó muy desvirtuada debido a los múltiples intereses especulativos su materialización se prolongó hasta 1930.

Características Plan de Ensanche Madrid		
Calles	Manzanas	Crecimiento
Las calles que delimitaban las manzanas tenían tres anchos variables; la más ancha de 30 metros, las secundarias de 20 y las más estrechas 15. La ordenación realizada reservaba una cuarta parte de la superficie del ensanche a suelo destinado a plazas, arboledas y jardines públicos.	La manzana que se diseñó para el crecimiento de Madrid proponía, al igual que la de Barcelona, las esquinas achaflanadas, determinación que no se llevó a la práctica por la enorme presión de los particulares, que no estaban dispuestos a “perder” metros de suelo edificable	La ciudad proyectada estaba jerarquizada, ya que la población se distribuiría en barrios de acuerdo con su situación económica y social. La Castellana, Salamanca y Arguelles se proyectó para las clases burguesas, relegando a las clases obreras a Chamberí (García, 2002, p.107). Ciudad de carácter limitado se proponían unos bordes mediante un foso (retícula ortogonal).

Figura 04: Perfiles del pavimento y obras subterráneas de las calles en el supuesto de que la exportación de las aguas se haga por las calles principales.

Fuente: https://fr.wikipedia.org/wiki/Plan_Cerdà#/media/File:Cerda-avantprojecteEixample-1955.jpg/wiki/File:Illa_Cerdà.jpg

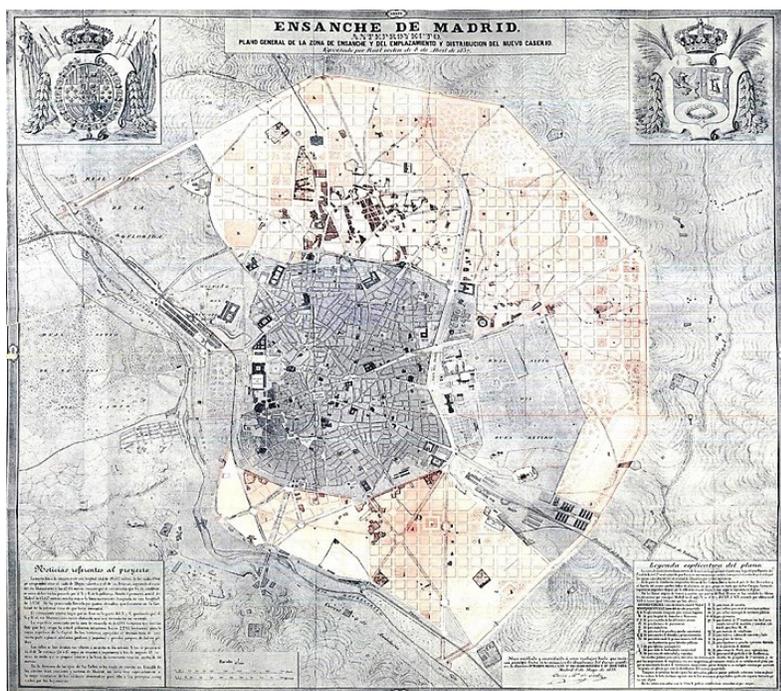


Figura 05: Ensanche de Madrid
https://urbancidades.files.wordpress.com/2010/09/plano_de_castro_1857_small.jpg

Proyecto de Ensanche de Cuevas del Almanzora

El documento que ha servido de referencia inicial para el estudio del proyecto de Ensanche de Cuevas de Almanzora es el artículo elaborado por D. Enrique Fernández Bolea (1880)⁷, único análisis existente del plan hasta la fecha, en el que se reflexiona sobre la incidencia del desarrollo económico y el incremento de la población y sobre los elementos que condicionaron el ensanche, así como los aspectos de la reforma del centro histórico proyectada.



Figura 06: Ciudad de Cuevas, Fuente: Propia

El plan para la reforma interior y el ensanche de la ciudad de Cuevas fue elaborado por el arquitecto D. Ricardo de Arizcum, técnico al servicio de la Diputación Provincial, que según consta en la prensa de la época ocupaba el puesto de Jefe de Caminos Provinciales y estaba especializado en la elaboración de trabajos de infraestructuras, pero no en materia de ordenación urbana⁸.

⁷ Fernández Bolea realiza el primer análisis del Plan de Cuevas en el número 5 de Axarquía. Revista del Levante Almeriense, con el artículo titulado "Una planificación urbanística irrealizada. Proyecto de ensanche y reforma de la ciudad de Cuevas (1880)", cuya lectura es el origen de este documento

⁸ Según consta en La Crónica Meridional. Diario Liberal Independiente y de Intereses Generales, de fecha 7 de diciembre de 1877, donde se expone que el Jefe de caminos D. R. de Arizcum había presentado a la Diputación la memoria acerca del estado de las carreteras provinciales. Así mismo en La Crónica Meridional. Diario Liberal Independiente y de Intereses Generales, de fecha 11 de septiembre de 1878, se expone que Don Ricardo de Arizcum, Jefe de obras provinciales, había sido nombrado perito por parte de la administración para verificar la tasación de las fincas urbanas que tendrían que ser expropiadas en la zona a ocupar las futuras obras del puerto.

Lo primero que realiza el autor del plan de Cuevas es comentar las bases de su complejo trabajo, reconociendo que se basó esencialmente en las propuestas de ensanche de las poblaciones de Barcelona y Madrid. Según se expone en la memoria del plan: Los datos que hemos tenido a la vista, son el plano del ensanche de Madrid y como obra de consulta la del Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D Ildefonso Cerdá. Para dar forma a nuestro trabajo nos hemos valido de los antecedentes publicados en los Anales de Obras Públicas (Arizcum, 1880).

El hecho de un número tan reducido de planes elaborados y que la distribución territorial de los mismos no fuera uniforme dificultó el intercambio de experiencias y conocimientos entre los profesionales a los que se encomendaba su formulación. El plan de ensanche que Ricardo de Arizcum pudo consultar íntegra y detalladamente, el plan de Carlos María de Castro para Madrid, propuesta que tuvo una influencia crucial en la ordenación realizada para la ciudad de Cuevas, ya que son múltiples las semejanzas entre ambas ordenaciones urbanas y se alejaba de los ideales de Cerdá. Dentro de las semejanzas, la zonificación se basaba en diferenciar la clase social a la que estaban destinados; se apuesta por un ancho de calles variado, olvidando la uniformidad del Plan Cerdá; y el crecimiento previsto era limitado, con unos bordes urbanos perfectamente reconocibles.

Documentación del Plan de Ensanche de la ciudad de Cuevas⁹

El proyecto fue presentado por el Ingeniero de la Diputación de Almería, D. Ricardo de Arizcum, el 10 de mayo de 1880 compuesto de cinco tomos; cada uno de ellos

dedicado, correlativamente, a la memoria, planos, pliego de condiciones facultativas, presupuesto y el plan económico. Trabajos de campo realizados por D. Rafael Moreno y Jorge, y la delineación ejecutada por D. Antonio Salazar.

En cuanto a la documentación gráfica del plan encontramos:

-Plano general a escala 1:1000, que era superior a la establecida en la normativa, con la que se conseguía que en un mismo plano se apreciara toda la ordenación (este plano es el único que no está disponible en el archivo municipal).

-Planos de detalle a escala 1:300, en los que se detallan las modificaciones de la ciudad consolidada.

-Perfiles longitudinales y transversales.

-Secciones transversales de cada una de las calles, dos variantes de las calles de primer orden y una de la de segundo orden, donde se definen los detalles de las infraestructuras generales.

El técnico redactor comienza la memoria del Proyecto: Aprobado por Real decreto de 22 de Mayo último el programa a que ha de ajustarse el proyecto de ensanche y mejora de la Ciudad de Cuevas e instados por numerosas personas de la localidad para que nos dedicásemos a este trabajo, accedimos a ello en la seguridad de nuestro insuperable deseo de darle cima, pero con la duda ó mas bien, con la certeza de que nuestras fuerzas eran muy pequeñas para llevar a término carga de tanto peso. Hoy terminado lo sometemos a la Superior aprobación y nuestra mejor recompensa será ver que nuestros esfuerzos y desvelos no han sido inútiles (Arizcum, 1880). Como puede apreciarse el redactor reconocía lo complejo del encargo que se la había

⁹ El documento consultado es el disponible en el Archivo Municipal de Cuevas del Almanzora (Almería), titulado "Proyecto de reforma interior y ensanche de la ciudad de Cuevas" de 1880.

realizado al ser un proyecto novedoso en el que, en ese momento, no existía formación académica ni base práctica suficiente.

Memoria del plan

El plan se inicia con una breve descripción geográfica del término municipal de Cuevas, con las características de Sierra Almagrera y su incesante actividad minera para la explotación de sus “criaderos argentíferos”. Es esta actividad económica, y esencialmente su creciente demanda de mano de obra, obligó a adoptar medidas para crear nuevos suelos residenciales. La pujante industria minera atrajo mano de obra que absorbía legiones de trabajadores que inicialmente venían solos pero que al poco tiempo desplazaban a su familia (Fernández, 2000, p.73).

Uno de los conflictos más destacables que había provocado la actividad minera era la falta de viviendas adecuadas para el creciente número de trabajadores, estos optaron por el sistema más rápido y económico que era la ocupación de terrenos próximos al núcleo urbano en los que realizaban excavaciones que les servían de morada, espacios que no cumplían con las mínimas condiciones de seguridad y salubridad. Situación a la que se pretendía dar respuesta en el plan, al dotar al municipio de suelos

aptos para la construcción de viviendas que dispusieran de unas condiciones de calidad y salubridad dignas.

Ante tal situación la corporación municipal, encabezada por el Alcalde D. Diego Alarcón Gómez, encargó la formulación del plan de ensanche de la ciudad con el apoyo de todo el sector empresarial del municipio (en la memoria se citan, concretamente, a los capitalistas y propietarios de terrenos).

Se proponían las reservas de suelo urbano para un horizonte de 25 años, lo que implicaba diseñar la ciudad necesaria en el año 1904. La población prevista en ese año será el valor que condicionará o, más bien, definirá la extensión superficial de la nueva ciudad. Como señala Arizcum en la memoria: Esta importante cuestión ligada íntimamente con el ensanche de Cuevas, habremos de tratarla de una manera estensa a la par que detallada y esacta puesto que de ella hemos de sacar todos los datos indispensables para conocer la superficie que ha de aceptarse para el ensanche, cuyos datos son: la población actual, la que hubo anteriormente y la con arreglo a las crecientes necesidades habrá de tener en lo sucesivo (Arizcum, 1880). Para calcular dicha población los datos de referencia en el plan son los que se incluyen en el siguiente cuadro:

Cuadro 1		
Evolución de la población de Cuevas del Almanzora entre 1838 y 1879		
Año	Habitantes	Aumento
1838	6.545 (dato incompleto)	-
1860	15.031	8.486
1875	20.280	5.249
1879	21.498	1.218

Fuente: Elaboración propia de los datos del Plan de Ensanche de la Ciudad de Cuevas

Para el cálculo del incremento de población previsto se parte de la estimación del crecimiento medio anual que, de los datos aportados en el plan, entre los años 1838 y 1879 fue de 346,71 habitantes. Considerando que se mantuviese dicho ritmo de crecimiento durante los 25 años siguientes a la elaboración del plan la población de Cuevas se incrementaría en 8667,75 personas. De acuerdo con dichos valores en el año 1904 el municipio de Cuevas tendría una población de 30165 habitantes. La estimación realizada se refería a la totalidad del término municipal por lo que era necesario determinar el porcentaje que residía en el núcleo urbano (para el que se estaba realizando su propuesta de ensanche), que de los cálculos del plan se estimaba en un 56%, por lo que el crecimiento de la ciudad de Cuevas sería de 4854 personas, repartiéndose el resto por las múltiples aldeas y cortijadas que existían en el territorio municipal.

Una vez conocida la población potencial de la futura ciudad era necesario realizar una estimación de la superficie de terreno necesaria para albergar esos nuevos pobladores. Para ello era necesario conocer el suelo urbano que requiere cada ciudadano para garantizar unas condiciones idóneas de salubridad y calidad de vida. Este aspecto fue muy estudiado por Cerdá en su Teoría General de la Urbanización y por otros autores que establecieron como la superficie necesaria por cada individuo la comprendida entre un mínimo de 25 metros cuadrados por habitante y un máximo de 40. Apoyándose en dichos estudios Ricardo de Arizcum adoptó para el ensanche de Cuevas un valor muy cercano al máximo, concretamente 35 metros cuadrados por habitante,

justificando su decisión en las condiciones climatológicas de Cuevas, que al ser un clima muy caluroso era propicio para el desarrollo de enfermedades.

La extensión de nuevo suelo urbano para la ciudad de Cuevas debía albergar a 7.854 habitantes, que aplicándole los 35 metros cuadrados de suelo necesario por habitante, requería una extensión superficial de 27,5 hectáreas. Sin embargo la superficie realmente proyectada fue de 23,79 hectáreas, sensiblemente inferior a la estimada como indispensable, pero esa diferencia no se consideró importante por Ricardo de Arizcum ya que, como este señala: teniendo en cuenta que esta cantidad es muy variable como variables son las causas que directamente influyen en ella, tales como el impulso de las explotaciones mineras puedan adquirir, o bien las obras públicas tan abandonadas en esta provincia (Arizcum, 1880).

Bases del proyecto

En el plan se definen seis bases o premisas que guiaron el diseño de las actuaciones de reforma interior y ampliación de la ciudad existente. Las tres primeras se refieren casi exclusivamente a las condiciones de diseño de los viales, fijando como prioridad la conexión rápida y fácil de la ciudad preexistente con la ampliación proyectada. Además, de procurar en el trazado su rectitud, generando pequeños ensanchamientos.

Una aportación trascendente e innovadora era la recomendación para que la orientación de las nuevas calles estuviera condicionada por los vientos dominantes.

La cuarta base del diseño de la nueva ciudad era la prioridad de ser respetuoso

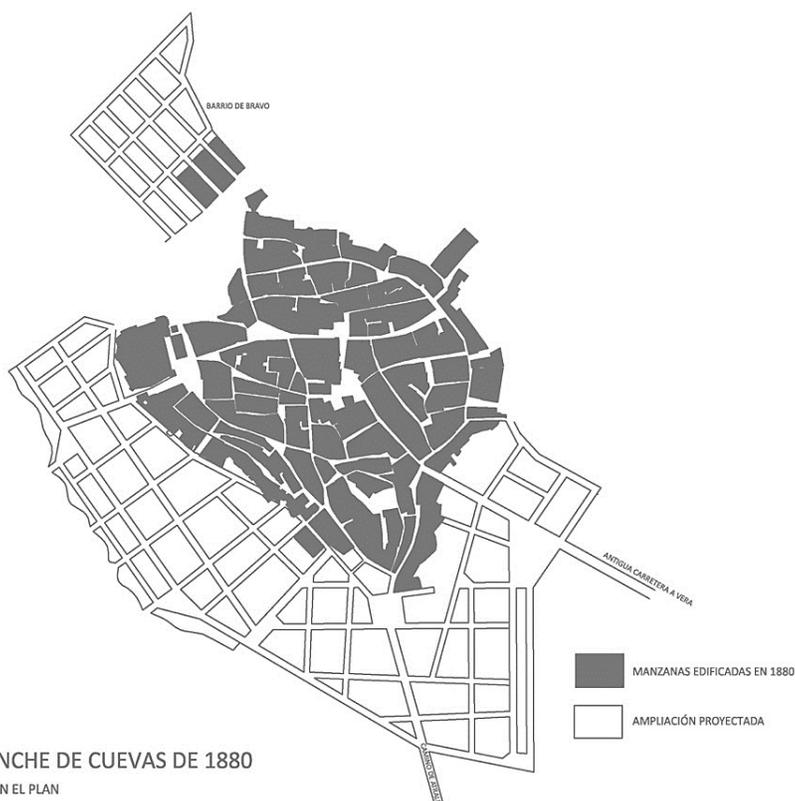
con el patrimonio edificado.

En cuanto a las dimensiones de las nuevas manzanas edificables, pese a que no se concretaba un valor mínimo, sí se establecía como regla general que debería ser la suficiente para que la relación entre la parte construida y la destinada a espacios libres privados fuese superior al 25%, así mismo se desarrolla que el porcentaje mínimo para patios y jardines en el interior de las manzanas edificables sería de un 30%, lo que es una contradicción entre las determinaciones del plan.

La última directriz que debía guiar el modelo de ordenación de la ciudad se refiere a las condiciones para la ubicación de los espacios libres, estableciéndose que deberían ir ubicados preferentemente en los terrenos que no fuesen aptos para ser edificados.

Descripción de la ciudad proyectada

Tras un primer estudio del entorno de la ciudad existente, y conocida la extensión superficial de la nueva ciudad, la siguiente y trascendental decisión que se debía adoptar, era determinar la zona del entorno urbano más adecuada para el emplazamiento de los nuevos usos urbanos. En esa decisión fue clave el riesgo de inundaciones de los terrenos contiguos a la ciudad existente, apostando por aquel ámbito que no presentaba riesgos significativos; los más alejados del cauce del río Almanzora. Área triangular cuyos tres lados son: el primero la línea que cierra la población actual, el segundo el río Almanzora y el tercero la rambla de Cirera (según se justifica en el propio proyecto es la menos accidentada). Además de esa zona se proyectó un crecimiento, de menor entidad, como continuidad del barrio de Bravo.



PLAN DE ENSANCHE DE CUEVAS DE 1880
AMPLIACIÓN PREVISTA EN EL PLAN

Figura 07. Imagen de la propuesta de ampliación de la ciudad de Cuevas en 1880
Fuente: Elaboración propia del contenido del Plan de Ensanche de Cuevas, disponible en el archivo municipal.

Para realizar la descripción de los aspectos que incidieron y el modelo de la nueva ciudad proyectada, siguiendo el mismo esquema del plan de ensanche, se distinguirá entre los viales, plazas públicas, paseos y equipamientos públicos.

Trazado del viario

Ricardo de Arizcum inicia su proyecto con el diseño de la calle principal; que debía garantizar una correcta conexión interna y externa. La vía que se consideró más adecuada era el camino de Atrales, calle de 12 metros de ancho (de los que 8 eran para tránsito de carruajes y cargas) con aceras de 2 metros, en las que se proponía la plantación de arbolado. En el punto de partida de la nueva calle, junto a la ciudad existente, se proyectaba una plaza de 48 por 50 metros (de donde partirían cuatro calles que terminan en el barrio del Rulador).

Las calles de segundo orden se proyectaron con un ancho de 10 metros, dos aceras de 1,50 metros y 7 metros para la circulación de carruajes y caballerías. Y finalmente las de tercer orden se propusieron de 8 metros, dos aceras de 1,25 metros, quedando 5,5 metros para carruajes.

Plazas y paseos para el esparcimiento público

Este apartado de la memoria se inicia con un análisis del estado del casco urbano existente, reconociendo literalmente que: Dentro del casco actual existen tres plazas y algunas plazuelas que tienen ese nombre sin llenar las condiciones necesarias, pues son más bien que otra cosa defectos del trazado de las calles, que han dado origen a ensanches y rinconadas que sin motivo reciben el nombre de plazuelas (Arizcum, 1880).

Una de las grandes propuestas del plan fue el proyecto de un gran paseo en el límite entre la carretera provincial a Vera y la rambla de Cirera, de una longitud de 300 metros. Como se describe en el propio plan: Este paseo se construirá elevando la parte del centro 0,60 metros sobre la rasante de la calle colocando en los dos extremos de él escalinatas semicirculares y los costados con dos fajas de sillería suficiente a sostener el terraplén que forma el paseo propiamente dicho (Arizcum, 1880).

También se proyectó un segundo paseo “de dimensiones más proporcionadas”, según el plano general tenía unas dimensiones aproximadas de 3000 metros cuadrados (unos 77 por 40 metros). Se planteó una fuente monumental y alrededor de ella jardines y calles para pasear. El exterior de ambos paseos estaría destinado al paso de carruajes.

Estos importantes y singulares espacios urbanos destinados al esparcimiento y la relación de los habitantes, resolvían la fachada de la nueva ciudad desde una de las vías más importantes de acceso al casco urbano de Cuevas (la antigua carretera de Cuevas a Vera), lo que contribuiría a la mejora de la calidad paisajística de la ciudad existente.

Equipamientos públicos

Tras un estudio de la situación de las dotaciones públicas existentes y de las demandas de la nueva sociedad de Cuevas, se consideró que los edificios públicos necesarios se basaban en una casa consistorial de mejores condiciones, un teatro, un mercado cubierto, un matadero y un lavadero. Estos equipamientos que se enumeran en la memoria del Plan se

detallan en el plano general, donde además se proponía una plaza de toros y una escuela de ambos sexos (de estos últimos no se recoge su ubicación exacta, pese a que se les identifica con una letra).

Zonificación

La ciudad ideada por Ildefonso Cerdá era igualitaria y no debía generar segregación social. Para ajustarse a dicha premisa se propuso una ordenación con manzanas uniformes en todo el ensanche con anchos de calles constantes, lo que garantizaba que todos los ciudadanos dispusieran de las mismas condiciones urbanas.

Por otro lado, el ensanche de Madrid reconocía diferencias en función del sector de la población al que estaba destinada la residencia. Es en esta última tipología de planes hay que enmarcar la propuesta de Ricardo de Arizcum para Cuevas, ya que se pueden identificar tres zonas perfectamente diferenciadas en función de la clase social que las ocuparía. Como se puede apreciar en la

figura no.8 el emplazamiento de la clase más acomodada se realizaría en el entorno a los dos grandes paseos proyectados, disfrutando de las mejores condiciones de accesibilidad, orientación y ventilación. Las ordenanzas de la edificación permitían, aunque de manera excepcional, que en estas manzanas se construyesen viviendas unifamiliares, pese a reconocer que dicha tipología constructiva no era adecuada en las zonas de ensanche de las poblaciones por su excesivo consumo de suelo, debiendo desplazarse a la periferia de las mismas. Pese a reconocer que esa opción no era aconsejable en el proyecto se justifica su posibilidad puntualizando que: debido a lo reducido de su extensión y teniendo en cuenta los bienes capitales que la ciudad de Cuevas encierra creemos que sería conveniente que las manzanas del gran paseo se construyeran por este sistema con lo que se daría a este un aspecto nuevo con relación al resto de la población y más alegre para el objeto a que se dedica de solar y recreo de los habitantes (Arizcum, 1880).



Figura 08. Imagen de la propuesta de ampliación de la ciudad de Cuevas en 1880 y su zonificación según la clase social.
Fuente: Elaboración propia del contenido del Plan de Ensanche de Cuevas, disponible en el archivo municipal

La clase media ocuparía el resto del ensanche, en el que se proponían espacios públicos más reducidos, como las pequeñas plazas públicas. La tipología constructiva que implantar sería la manzana cerrada, con un patio interior libre, y la altura de los edificios dependería del ancho de la calle al que daba fachada la manzana.

En el barrio de Bravo se proyectó en una importante ampliación de las tres manzanas de viviendas que se habían desarrollado con anterioridad a la formulación del plan. Este ámbito se concibió para la clase trabajadora, era el que disponía de unas condiciones urbanas menos ventajosas, por ejemplo, todas las calles tenían el ancho más reducido, 8 metros, y no se realizaba ninguna reserva de espacios ni equipamientos de uso y disfrute público.

Actuaciones en la ciudad consolidada

En el propio título del plan se incluye la necesidad de actuar en la ciudad consolidada. En el Plan de Reforma interior y ensanche de la ciudad de Cuevas además del diseño de las nuevas zonas de expansión de la ciudad existente se realizaba una mejora de las alineaciones de la totalidad del casco urbano determinándose, con carácter general, la ampliación de los viales existentes mediante la supresión de los estrechamientos y calles en ángulo. Como se ha reconocido, los proyectistas conocían la especial dificultad de actuar en la ciudad consolidada (Fernández, 2000, p.78) al afectar directamente a intereses de muchos ciudadanos por lo que limitaron bastante los ámbitos de actuación. Se presta una atención especial a cinco ámbitos, de los que se adjunta un plano específico para cada una de ellos. La ordenación más destacable,

desde el punto de vista de la mejora de las plazas públicas, era la ampliación de la Plaza de la Constitución y de la placita conocida como el Paseo de Alfonso XII, que se definen en un mismo plano en el que, además, se proponía la regularización de la calle del Pilar.

Ordenanzas de las futuras edificaciones

Además del diseño de la nueva ciudad, uno de los objetivos de los planes de ensanche era definir las normas necesarias para la mejora de las condiciones de salubridad e higiene. El instrumento adoptado fueron las ordenanzas de las edificaciones (incluidas en la memoria), donde se pormenorizaban las reglas a las que debían sujetarse los nuevos edificios. En el plan de Cuevas se definen catorce ordenanzas: la primera establece que las alineaciones de los edificios debían ser señaladas por una persona designada por el municipio, las dos siguientes regulan la escala y documentación de los proyectos a presentar por los promotores y, el resto, establecen las características de los sótanos, las fachadas y las alturas de las edificaciones, concluyendo con los requisitos para bajantes de aguas pluviales.

Destaca la especial atención que se presta a las construcciones que incluyesen sótanos, a las que se dedican dos ordenanzas: la primera establecía que los sótanos se cubrirían con bóvedas y que se debía garantizar su iluminación y ventilación; y la segunda se refiere a la altura de los mismos, que debía asomar medio metro respecto de la acera, ampliable hasta los 0,95 metros, todo ello con la finalidad de evitar problemas de salubridad en las construcciones bajo rasante.

Respecto a la ordenanza octava, esta define la altura de las edificaciones que estaba condicionada por el ancho de la calle a la que daba la fachada. Literalmente se expresa como sigue: Las nuevas casas que se construyan tendrán como máximo tres pisos en las calles y paseos de 1er orden y medirán 4,25 metros el bajo, 4 el principal y 3,75 el segundo, siendo la altura total de 12 metros. En las calles de 2º orden tendrán dos pisos; el bajo medirá 4,25 metros y, el principal 4; total 8,25 metros. En las calles de 3er orden tendrán también dos pisos los edificios, dando una altura de 4 metros a cada uno de ellos. (Arizcum, 1880)

Las alturas de las futuras edificaciones debían respetar las reglas anteriores, por lo que oscilarían entre las dos y tres plantas como máximo.

Conclusiones

El plan de ensanche de Cuevas, presentado por el arquitecto Ricardo de Arizcum el 10 de mayo de 1880, fue el decimosexto de España y, de acuerdo con el modelo de ciudad propuesto, se puede asimilar a la propuesta de crecimiento ideada por Carlos María de Castro para la ciudad de Madrid. No obstante, la parálisis definitiva de la actividad minera ocasionó el estancamiento de los proyectos hasta ese momento formulados, entre los que se incluyó la ejecución de la ampliación de la ciudad. Esto provocó que el ensanche de Cuevas no avanzase más allá de la fase de proyecto, ya que no se ejecutó ninguna de sus propuestas. Ni tan siquiera las pequeñas actuaciones de reforma interior planteadas para la ciudad existente, que no implicaban un coste económico importante, tuvieron una aplicación práctica, hecho que

demuestra que el proyecto cayó en el olvido y debió ser archivado sin más pretensiones.

Realizando una comparativa entre la propuesta de ensanche de la ciudad y el crecimiento realmente materializado en estos últimos 130 años, se ha de señalar que la ciudad ha crecido en el entorno de las dos vías de acceso más importantes. El crecimiento de mayor impacto ha sido en el entorno de la antigua carretera de Vera en dirección al río Almanzora, en la que se han superado muy ampliamente los límites de la ciudad inicialmente proyectada. En las espaldas del castillo existe un barrio residencial que se ha ejecutado en la misma zona que el plan reservó para la ejecución de viviendas, pero con un trazado viario mucho más anárquico y que no responde a un modelo de crecimiento unitario sino a desarrollos puntuales y parciales. En el plan de ensanche se realizaba una importante ampliación del barrio de Bravo; de las tres manzanas existentes se diseñaron trece nuevas para usos residenciales, pasando de una extensión superficial de 4,7 a 34,8 hectáreas. De dichas previsiones se han llevado a la práctica únicamente dos nuevas manzanas, las que dan fachada a la calle Zorrera, y se ha iniciado, de un modo muy incipiente, el desarrollo en la segunda línea de manzanas.

El plan de Cuevas es una muestra de cómo la planeación de las ciudades españolas era minuciosamente trabajada, cómo se visualizaban los crecimientos más allá de la ciudad antigua, con objetivos muy claros a pesar de la experimentación que se producía en cada caso, lo que no sucedió en los centros históricos que se caracterizaban por su traza reticular. Se procuraba por un lado que la población tuviera las mayores

oportunidades, pero al mismo tiempo se marcaban diferencias sociales al momento de indicar en donde estaría la población más vulnerable.

Por otro lado a pesar de que no fue ejecutado el Plan de Cuevas este nos ejemplifica la notable influencia de las ciudades más importantes y el pensamiento de sus autores, se demuestra que en cada ciudad se trataba trabajar el más mínimo detalle: anchos de calles, banquetas, alturas, espacios públicos, por lo que es de suma importancia valorar aquellos que no fueron realizados y que forman parte de la memoria histórica de los ensanches españoles como el caso de Cuevas, el cual, como se ha desarrollado, su acervo se localiza en los archivos municipales de la ciudad y que deben someterse a más investigaciones para su difusión.

Finalmente Ricardo de Arizcum concluye

la memoria manifestando que: Hemos terminado nuestro trabajo y con sentimiento reconocemos su poco valor. En cambio nuestro deseo era inmenso para que este proyecto fuera por lo menos aceptable, pesando más que su mérito la imperiosa necesidad de ensanchar los actuales límites de la moderna ciudad de Cuevas. Por lo menos servirá de base para estudios ulteriores de detalles, con lo cual estarán suficientemente recompensados nuestros desvelos. Al igual que el autor del plan esperamos que este estudio de la primera propuesta de ordenación urbana planificada de la provincia de Almería contribuya a la difusión de los modelos de crecimiento de las ciudades del siglo XIX y que ayude a situar a la ciudad de Cuevas del Almanzora como una de las pioneras en la implantación de proyectos de desarrollo urbano planificado.

Bibliografía

- BASSOLS COMA, Martín. Génesis y evolución del derecho urbanístico español. Madrid, Montecorvo S.A., 1973, 640 p.
- BREWER-CARIAS, Allan: El modelo urbano de la ciudad colonial y su implantación en Hispanoamérica. Bogota: Universidad Externado de Colombia, 2008. 133 p.
- CAPEL, Horacio: La morfología de las ciudades. Madrid: Ediciones del Serval, 2002. 544 p.
- DÁVILA LINARES, Juan Manuel: El planeamiento urbano de mediados del siglo XIX: el plan geométrico o de alineaciones de Alcoy de 1849. Investigaciones geográficas, 1989, nº 7, p. 99-108.
- DE SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, Manuel. Las formas de crecimiento urbano. Barcelona: Ediciones UPC, 1997, 195 p.

- DE TERAN, Fernando: Historia del Urbanismo en España III. Siglos XIX y XX. Madrid: Editorial Cátedra, 2008. 397 p.
- ESTEBAN, Julio: Los proyectos de ensanche en las ciudades del entorno territorial de Barcelona. Ciudad y Territorio, 1999, nº 119-120, p. 253-272.
- FERNANDEZ BOLEA, Enrique: Una planificación urbanística irrealizada. Proyecto de ensanche y reforma de la ciudad de Cuevas (1880). Axarquía. Revista del Levante Almeriense, 2000, nº 5. p. 72-80.
- FERNANDEZ CUESTA, Gaspar y QUIROS LINARES, Francisco. Atlas Temático de España. Tomo I. Oviedo: Ediciones Nobel S.A., 2011. 408 p.
- GARCIA MELERO, José Enrique: Literatura Española de Artes Plásticas. Volumen 2. Madrid, Ediciones Encuentro, 2002. 319 p.
- GRUPO 2C: La Barcelona de Cerda. Flor del Viento Ediciones, 2009. 151 p.
- SURIOL CASTELLVI, Josep: Los ingenieros de caminos en la transformación urbana de las ciudades españolas a finales del siglo XIX. El caso de Barcelona. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Volumen VI, nº 120, 2002.