

TRADICION Y MODERNIDAD EN LA GENESIS DEL ENSANCHE PAMPLONES

José María Ordeig Corsini

Cuadernos de Sección. Historia-Geografía 21. (1993) p. 243-262
ISBN: 84-87471-49-8
Donostia: Eusko Ikaskuntza

El Ensanche de Pamplona planteaba dos cosas: una meta a conseguir, que significaba una renovación de la actividad en la capital Navarra o una nueva función de Pamplona en la geografía nacional; y una laboriosa gestión que se avecinaba. Pero evidentemente se planteaba una tercera: el diseño de una forma con la que llevar a la práctica lo deseado; forma en un sitio determinado, con una localización precisa y una distribución de solares adecuada. Este es el tema en que desea centrarse esta exposición, puesto que tal forma es lo que ha permanecido; la difícil gestión se ha olvidado y las funciones para las que estaba prevista han cambiado en muchos aspectos. Sin embargo, a pesar de su permanencia y por tanto de su importancia, la forma es factible en la medida en que responde a un objetivo de actividad a cubrir y soluciona los problemas de ejecución. Por eso cabe preguntarse hasta qué punto esa forma dependió de las otras dos condiciones. Las soluciones desarrolladas fueron muchas, y cada una de ellas responde a planteamientos diversos; sin embargo hay tres, las tres últimas soluciones, las más elaboradas en cuanto a la elaboración proyectual, que manifiestan y son resumen de tres grados diferentes entre lo tradicional y lo moderno dentro de un planteamiento de Ensanche. Expondremos esas tres más desarrolladas, terminando y concluyendo en un análisis comparativo de tales soluciones.

Pamplona tenía ejemplos de ensanche concretos y pretendía desarrollarse de modo acorde con la época. Por concebir el ensanche como desarrollo económico y de bienestar y no sólo como remedio para el problema demográfico, iba buscando todas las ventajas que hicieran posible el objetivo: ventajas de orden económico, de orden de localización y orientación climática, etc. Por ello, además de rechazar definitivamente el proyecto de ensanche hacia la Rochapea por considerar imposible administrar y organizar una ciudad desdoblada en dos núcleos, había otras dos razones para no aceptarlo. La primera, en el orden del autor del plan, era el deseo de planear el ensanche según modelos experimentados, y para esto era imprescindible lograr mayor autonomía en los proyectos del Ayuntamiento respecto de la fiscalización de los militares a que estaban sometidos. Es decir, en la medida en que el poder civil pudiera actuar con menos trabas, se conseguiría un proyecto acorde con la mentalidad moderna imperante. La segunda, en el orden de la localización espacial, era el deseo de aprovechar la terraza de la ciudad sobre el Arga, como sitio dotado de mejores condiciones que la Rochapea. El sitio aseguraba la facilidad y calidad del saneamiento, y por tanto la salubridad, la higiene, la visibilidad, etc.

Por fin, el 19 de octubre de 1901 y como consecuencia de sucesivas campañas, se dictó la primera Real Orden en que se asentía de modo genérico al derribo de las murallas y al ensanche hacia el Sur, siempre y cuando se edificara un nuevo recinto de seguridad que venía a coincidir con una propuesta de fortificaciones más lejanas hacia Argaray. Esta opción espacial definitiva delimitó la ubicación en función de las características de los terrenos para los diversos planes que se redactaron. En definitiva, el aprovechamiento de la terraza llevaba a las siguientes consideraciones: la orientación y dirección preferentes para el ensanche, la continuidad con el Casco urbano, la articulación con los caminos principales existentes en esa zona y el borde o límite del plan.

Respecto a la dirección del ensanche había sólo dos posibilidades (Sur y Oeste), puesto que el Arga rodeaba la ciudad en el resto de direcciones y la terraza se extendía hacia las otras dos. Pero esas dos posibilidades quedaban desconectadas por la posición de la Ciudadela. Por lo que las soluciones podían ser bien proyectar la ciudad por una sola de las direcciones, o bien por las dos a la vez, con un evidente problema de conexión. En los primeros planes hacia el Sur, en que todavía el ensanche que se planteó era pequeño, no pareció problema que se proyectara por los dos sitios, porque lo importante era la comunicación con la ciudad de la que dependían¹. Comunicación que será criterio definidor de las propuestas definitivas. En los últimos, en los tres que vamos a considerar, cuando los planes adquirieron unas dimensiones mayores, fue necesario centrarse en uno sólo, por los problemas de comunicación que se podrían crear entre ellos.

Respecto a la continuidad con el Casco el problema era doble: la continuidad con la dirección de las calles existentes y la articulación o conexión de la retícula de ensanche (en aquel entonces rígido e imperante) a los límites más caprichosos del Casco urbano. Establecer una relación directa o insinuada con la Plaza del Castillo y el Paseo de Sarasate podía parecer obvio; sin embargo conseguirlo se planteaba difícil, ya que se situaban en el interior de la trama urbana existente. La zona de unión con la Navarrería era también un punto conflictivo, entendido como problemático por causa de la vaguada del Labrit. Los ejes de las calles de la Navarrería terminaron por imponerse como ejes de la cuadrícula que se aprobó definitivamente. Pero la unión para salvar la vaguada es un problema que sigue siendo actual. Más difícil era el encuentro con la Ciudadela en el triángulo formado por ésta, la carretera de Zaragoza y el Paseo de Sarasate. Era un punto crucial de articulación entre una serie de viales y una serie de formas heredadas sin relación entre sí: la Ciudadela, el barrio de San Nicolás, el I Ensanche, etc.

La existencia de dos caminos de gran importancia en la comunicación de la ciudad con las comarcas exteriores (Francia y Madrid), ubicados en la zona del nuevo ensanche, podían plantearse como base de la retícula, ya que su posible desaparición era impensable y su traslado poco probable. Su futuro fue de grandes avenidas, con una intensidad de circulación muy elevada.

Respecto a los límites, el Nuevo Ensanche se veía delimitado naturalmente por el Casco Viejo, la cornisa sobre el río Arga y la Ciudadela. Hacia el Oeste, en los primeros proyectos, su límite fue momentáneamente arbitrario: "alcanzar la cárcel instalada recientemente"². Hacia el Sur los planteamientos variaron mucho. En principio la propia carretera de Francia fue su límite, pero luego se optó por ocupar toda la terraza hasta su cornisa, hasta el límite marcado por Guerra, mediante R.O. de 1913 que delimitó la línea máxima del ensanche, ya que la anterior R.O. de 1901 sólo la había bosquejado. Recinto que, en principio, el Ayuntamiento creyó que se realizaría por el Oeste y por el Sur, pero que terminó definiéndose sólo por el Sur, de modo que la zona Oeste no fue habilitada para el Ensanche.

Un último detalle interesante común a casi todos los planes que se proyectaron, era la preocupación de resguardar el espacio público de los vientos dominantes. La mayoría de los primeros proyectos diseñaron las manzanas de modo que hubiera más abundancia de calles en sentido Este-Oeste que en sentido Norte-Sur: las manzanas resultaban por tanto rectangulares y orientadas en el sentido Este-Oeste. Como se verá, se defendió esta idea tradicional hasta el caso de Galé. Este, por su nuevo modo de plantear el caso, rompió en parte con el modelo. Pero fue Esparza el que cortó completamente con tal tradición, dando prioridad al soleamiento y dejando las manzanas cuadradas.

El Plan de Julián Arteaga

El alcalde Daniel Irujo, accediendo a todas las condiciones castrenses, encargó el proyecto a Julián Arteaga, arquitecto municipal a la sazón. Este lo presentó al Ayuntamiento el 10 de enero de 1909. Se componía de planos generales con curvas de nivel, parcelario, planos de manzanas con su división en solares, modelos de habitaciones, planos de saneamiento, memoria y relación de propietarios afectados.

La memoria se halla contenida en el informe que el Ayuntamiento presentó a la Corporación para el dictamen sobre el proyecto. Se aparta de las explicaciones exigidas por la ley hasta ese momento, quizá dando por supuesto algunos de los temas. Comienza con una exposición de motivos donde salen a relucir una vez más las necesidades higiénicas y de salubridad de la población, pasando revista de la situación de la edificación en esos momentos y la necesidad del derribo de las murallas. Después sigue con la parte expositiva del proyecto, resaltando los valores de la planicie escogida.

El plano más conocido es el que extiende el ensanche exclusivamente hacia el Sur, aunque hubo un primer croquis que contiene además otro ensanche hacia el Oeste, bastante parecido a los considerados anteriormente. El ensanche ocupa toda la meseta hasta el Fuerte del Príncipe, Argaray, Ripa de Beloso, terminando encima de la fuente de la Teja; se ajusta al límite genérico impuesto por la R.O. de 1901, pero no con el detalle que luego se apreciará en los proyectos de Galé y de Esparza, que son resultado de la delimitación exacta de la nueva línea de fortificación marcada en 1913. El Plan ocupa una extensión de 999.760 metros cuadrados, de los que 218.960 eran de Guerra, 62.940 del Ayuntamiento, y el resto de particulares.

El proyecto se resuelve en trama reticular, tomando como eje principal la carretera de Francia, excepto un trozo que comentaremos. Esto le proporciona, según palabras de su propio redactor, una "orientación Sur inmejorable". La retícula que se proyecta es de calles absolutamente iguales, excepto la carretera de Francia, y la de Zaragoza: presenta una gran monotonía. Tiene como espacios libres tres plazas más o menos equidistantes que ocupan el lugar de una manzana, y un parque final, cuya idea se mantendrá en el plan de Esparza.

Las articulaciones con los límites del Ensanche se producen con el mero corte de la trama, sin un estudio que adapte sus formas. En este sentido todas las manzanas triangulares resultantes de esas articulaciones quedan edificadas, suprimiéndose los posibles espacios verdes que hubieran podido ser.

La conexión con el barrio de la Navarrería se soluciona como en el segundo proyecto de la solución por el Sur y el Oeste; las manzanas se amplían hasta adaptarse a la cuesta del Labrit, tanto las de la Navarrería como las del Ensanche; el triángulo ajardinado de aquella solución queda en ésta edificado. Como se explica en la memoria, antes de llegar a estas manzanas que conforman una especie de charnela, existiría un muro de contención para salvar el desnivel con la cuesta del Labrit; muro que iría desde la antigua Plaza de Toros a la parte Sur del baluarte de San Bartolomé.

El borde del Ensanche con la cornisa de la zona de la Media Luna, la Ripa de Beloso y el límite con Badostain hasta Fuerte del Príncipe se resuelve mediante un paseo de Ronda de 1.650 metros (sin contar la Media Luna); la solución es limpia, pero hubiera obligado a diseños de manzanas triangulares poco aptas para la edificación en la Media Luna y en el Beloso Alto, así como a diseños de manzanas muy estrechas en Fuerte del Príncipe.

La zona de conexión con la carretera de Zaragoza, con la Ciudadela y con el barrio de San Nicolás se plantea unitariamente, con una variación en la orientación de la trama, en un triángulo conjunto. El triángulo queda limitado por lo que será Yanguas y Miranda, la carretera de Zaragoza y la línea de contacto con las edificaciones que daban al Paseo de Sarasate. Triángulo muy interesante, porque la orientación de su trama coincide con la que dará posteriormente Esparza; y aunque él justificará su propuesta de otra manera, el contacto con ese barrio y con los glacis de la Ciudadela fue tema importante para el Municipio. La unión del resto del Ensanche con ese triángulo se produce en la carretera de Zaragoza, mediante la ampliación de las manzanas que articulan ese trozo, llegando a tener el doble de longitud en la parte más amplia. De todos modos, aquí no queda bien solucionado, como tampoco la articulación del Ensanche con la Plaza de Toros y la Diputación, en que se deja un espacio vacío, sin contenido.

Las manzanas son de tamaño similar a las de anteriores proyectos, rectangulares y achaflanadas, excepto las que están en el borde Norte de la carretera de Zaragoza que son cuadradas, debido a su mayor anchura. Este aumento de anchura proporcionaría mayor prestancia a unas viviendas que se situarían en la carretera de Francia, eje fundamental de este ensanche. Las manzanas rectangulares son aproximadamente de 100 x 75 metros; las cuadradas de 100 x 100 metros.

Los viales son todos iguales, de 15 metros de anchura, sin jerarquizar; las carreteras y la Ronda son de 30 metros. Las calles no conectan con las existentes en el Casco urbano, a pesar de que en la memoria Arteaga sostenga que ha intentado darles continuidad. Excepto Estafeta, en las demás no logra el objetivo que supone: las que van hacia San Nicolás mueren en el triángulo que hemos considerado; y el resto, que conducen a la Navarrería quedan cortadas por el desnivel comentado del Labrit, a pesar de las "espaciosas escaleras" que proyectaba.

Es un ensanche más ambicioso que los croquis anteriormente comentados. Se centra en un diseño que tiene como protagonista la carretera de Francia y el aprovechamiento para uso residencial es máximo. Estos hechos, unidos a la rigidez y monotonía tan fuertes de su retícula, le llevan a ser ajeno a la ciudad existente.

La memoria añade otras consideraciones generales. En primer lugar la necesidad de confeccionar nuevas ordenanzas, haciendo un elenco de temas que éstas deberían regular. Había que determinar las "dimensiones de los solares según las manzanas, la línea mínima de fachada, la altura del sótano bajo la rasante de la calle, las alturas de los pisos, la altura máxima de los edificios, los salientes de balcones, miradores y aleros, las dimensiones de los patios según la superficie del solar, las condiciones de higiene y salubridad para retretes, cuartos de baño y establecimientos e industrias, la obligación de tener aseadas las fachadas," etc.

Establece también que los primeros pasos del Plan se deben limitar a la zona más próxima al casco existente, "esto es, a las que hoy ocupan murallas, fosos y glacis", Se quería evitar "el caso de que en los límites junto al paseo de ronda, por ejemplo, edificaran algunos propietarios y quisieran obligar al Ayuntamiento a que desde punto tan lejano les construyese alcantarillados y aceras y les suministrara agua y luz". Conforme a esta idea, detalla el presupuesto y la gestión de la zona dicha. Conforme con éstos principios se calcula el presupuesto para la primera zona, y se estima la financiación en el tiempo.

Pero la Corporación hizo otra valoración económica, basándose en que la financiación debía ser planteada a mucho más largo plazo, porque “no resultaría justo que la generación actual se sacrificara ella sólo para la amortización”. El Ayuntamiento, según el Plan, contraería una fuerte deuda, ya que debería cargar con la financiación a largo plazo, y tendría que aumentar los impuestos a la generación de aquel momento o pedir empréstitos. Esto motivó que se imprimiera el informe con la memoria del proyecto para general conocimiento de los contribuyentes. En él, Viñas y Larrondo expresó su completa disconformidad, puesto que era mucho más viable económicamente su propuesta. Había conseguido prácticamente que los militares renunciaran a un campo de tiro pedido en la R.O. de 1901 y que se quedaran en una compensación monetaria menor. La sesión desaprobatória tuvo lugar el 17 de febrero de 1909.

El plan de Angel Galé

Viendo que le era imposible acometer una financiación con la deuda que tenía, el Ayuntamiento buscó un concesionario que llevase a la práctica el ensanche, según lo dispuesto en la Ley de 1895.

Desde Madrid, Angel Galé Hualde presentó entonces su propuesta que, después de revisada, fue aceptada por el Ayuntamiento con fecha de 30 de septiembre de 1911, imponiéndole una serie de condiciones. Se comprometía a comenzar las obras en dos años y terminar el derribo de murallas en diez. Tenía que ceder los viales y construir cien casas baratas para obreros³. Aparecían las condiciones para la urbanización y el saneamiento puesto que, al tener Navarra régimen foral, no tenía efectos el articulado de la Ley de ensanche en cuanto se relacionaba con los medios de arbitrar recursos para ello. Se determinaba que Galé correría con los gastos de las obras, y el Ayuntamiento se lo iría abonando mediante liquidaciones, que a su vez saldrían de los contribuyentes y de la emisión de deuda; pero que si no había fondos en las arcas municipales, el concesionario quedaba obligado a ceder las obras aunque se demorara el pago. Pero las cláusulas que fueron causa última de rescisión del contrato hacían referencia a los rígidos pagos que tenía que hacer al Ayuntamiento para que éste, a su vez, pagara al ramo de Guerra como compensación económica por las murallas y glacis cedidos.

Galé no pudo cumplir con los pagos previstos ni con los plazos e intentó el cambio de cláusulas. El Ayuntamiento, por entonces, ya no estaba tan seguro del paso que había dado con la concesión; y siendo tan celoso del engrandecimiento de la ciudad, como siempre ha sido, la rescindió. El proyecto, presentado en marzo de 1913, se componía de dos carpetas con un total de cuarenta planos, una memoria con gráficos y cuadros numéricos y una propuesta de cuatro modelos para las “casas baratas”. El arquitecto redactor fue Eduardo Gamba y Sanz, de Madrid⁴.

El Plan se extiende exclusivamente por el Sur de la ciudad, y llega hasta el nuevo límite impuesto por la Real Orden de 1913. El Ensanche se plantea como barrio cerrado, desarrollado desde un núcleo o plaza central situada en el baricentro de la explanada. Como eje principal que pasa por ese centro se toma la carretera de Francia: eje que conforma la retícula general del proyecto. De la misma plaza parte otro eje perpendicular a aquél, y entre los dos configuran cuatro zonas distintas correspondientes a los sectores definidos por los ejes. Hay una quinta zona, que es el triángulo que sirve de articulación del ensanche con el

Paseo de Sarasate, el ensanche intramuros y la Ciudadela, que, como en el caso de Arteaga, tiene un tratamiento distinto a partir de la carretera de Zaragoza. Las cuatro zonas aludidas contienen unas diagonales que refuerzan la idea de la plaza central, dan una mayor unidad entre las zonas, y rompen la retícula trazada, en un intento claro de apartarse del modelo tradicional de ensanche.

Las cuatro zonas definidas poseen una cierta diferenciación en su diseño, aunque las dos del Sur presentan una clara simetría. Estas últimas tienen también unos parques centrales adosados al límite del Ensanche, que actúan como plazas, con una clara voluntad de generar unidades vecinales independientes. Las cuatro zonas quedan separadas por los dos ejes ortogonales. Dentro de cada zona, se combinan dos estructuras básicas que se superponen: una es la dada por la idea reticular con las diagonales expresadas; y otra es la adaptación a la geometría de la zona, que le confiere precisamente su particular configuración, distinguiéndola de la contigua. Esta búsqueda de dotar de carácter propio a cada unidad o zona es también reflejo del intento de apartarse del modelo de ensanche tradicional.

Las manzanas son grandes, especialmente en la franja central. Se busca su amplitud e importancia en la medida en que están adosadas a los viales principales (carretera de Francia y de Zaragoza). Al acercarse al Casco urbano o al límite externo del Ensanche sus dimensiones son más reducidas, aunque todavía grandes: las del límite externo Sur son de 120 x 90 metros; y las del Sur-Este de 110 x 50 metros, y no son las más grandes. Tales dimensiones están justificadas por la tipología de manzana, a base de patios semipúblicos abiertos. La crujía es de gran anchura, especialmente en las zonas de límites con los grandes ejes, lo que hace suponer la previsión de viviendas que dieran a los patios interiores, quizá ajardinados.

En general se prevén espacios libres con gran generosidad, muy a propósito para la implantación de edificios públicos y servicios necesarios en una ciudad moderna. La enorme y desproporcionada manzana del Oeste, más allá de la carretera de Zaragoza, debía estar prevista para la estación del Ferrocarril del Irati-Plazaola, ya en proyecto en ese momento. Con ella se soslayaba parte del problema de ese triángulo final.

El proyecto tiene en cuenta la trama del Casco existente y los espacios de la Plaza del Castillo y del Paseo de Sarasate. Pero la transición y la continuidad no quedan suficientemente resueltas.

Con el Paseo de Sarasate, el contacto se resuelve en sus dos extremos. En el extremo Oeste mediante la continuación de la calle Navas de Tolosa con una diagonal que llega al encuentro de la carretera de Francia con la de Zaragoza; diagonal posible por la libertad de diseño que tiene el proyecto, que facilita lo que la rigidez del proyecto de Arteaga no permitía. Así se crea una continuidad de la carretera de Francia hacia la zona de la Taconera, y por tanto, con la carretera de Guipúzcoa y con las entradas hacia el Burgo de San Cernin. Sin embargo, esa diagonal no queda suficientemente valorada, para la importancia que pensamos debía tener, consecuencia de que el proyecto se centra más en la nueva edificación que en el enlace con lo existente. El extremo Este del Paseo se resuelve mediante la continuidad de la carretera de Zaragoza, que a su vez, sirve como contacto para el enlace con la plaza del Castillo.

Esta plaza, igual que en Sarasate, intenta una relación con el nuevo Ensanche por sus dos extremos: por el extremo Oeste mediante la vía que acabamos de mencionar. Y por el

extremo Este, prolongando la calle Estafeta y enlazando con una de las diagonales del proyecto. Pero queda estrechada precisamente en su desembocadura a la plaza central, a la vez que el eje perpendicular a la carretera de Francia no conduce a ningún sitio. La cornisa sobre el Arga queda sin tratamiento, desaprovechando un claro paseo.

En resumen, el plan presentaba el atractivo de su modernidad. Podríamos decir que en él hay una confluencia de dos modelos. Uno sería el modelo de ensanche de tipo más barroco, menos racionalista, en cuanto a su trazado de amplias y diversas perspectivas, evitando quedarse en cruces meramente ortogonales. Y el otro, de corte más moderno, con abundancia de espacios libres, tipología de manzanas abiertas y definición de zonas o unidades de barrio dentro del todo. Quizá el hecho de que la redacción del plan se llevara a cabo desde Madrid contribuía a dar otro aire distinto al del clásico ensanche. Es claro su intento de modernidad, y la prueba está en que, años más tarde, en una alegación presentada al proyecto definitivo de Esparza, se hace referencia al proyecto de Galé en este sentido.

El proyecto, por tanto, es muy interesante bajo el punto de vista de las nuevas concepciones urbanísticas que pugnaban por entrar, venidas especialmente de Europa y que luego se comentará. Sin embargo es comprensible que hubiera dificultad en aceptarlo. La razón más importante de la ruptura del contrato con Galé fue extradisciplinar, pero posiblemente también tendría su peso ese planteamiento tan poco tradicional. Desde el punto de vista de este trabajo y con la perspectiva de los años, se puede valorar positivamente el plan de Galé. Sin embargo, de haberse realizado, hubiera supuesto condicionar mucho más el desarrollo de la ciudad hacia San Juan y hacia el Sur, debido al planteamiento centrípeto del plan.

El Plan de Serapio Esparza San Julián

Tanto el análisis de los hechos anteriores como el estudio de los planes que no se llevaron a la práctica explican en gran parte el proyecto que se realizó definitivamente. En efecto, en las fechas en que se encargó el proyecto a Esparza ya se habían madurado unas ideas de actuación muy precisas, que resumidamente eran:

- La predisposición y deseo de la Corporación a experimentar el modelo clásico de ensanche, apartándose de la línea intentada por Galé, como medio de asegurar el desarrollo y bienestar de Pamplona.

- La extensión de la ciudad hacia el Sur, aprovechando la continuidad de la terraza.

- El límite del ensanche impuesto por Guerra en una nueva línea fortificada, de la que las edificaciones debían separarse una distancia considerable. Límite que determinaba la superficie definitiva de la extensión de la ciudad.

- El estudio de la conexión del ensanche con la población existente; en este sentido, ya se había decidido que la plaza de Toros cambiaría de lugar.

- Y otra serie de disposiciones menores ya expresadas con motivo de un concurso que se había previsto⁵.

El Ensanche definitivo de Pamplona es una reducción de los ensanches canónicos, tanto por la superficie total ocupada, como por la superficie de cada manzana, la dimensión de los chaflanes, etc. Los terrenos, que suman una superficie total de 890.600 metros cuadrados, los divide en fases para su ejecución, según dice la memoria⁶: "como dadas las condiciones en que se desarrolla la vida de Pamplona es excesiva esta superficie, el Ayuntamiento se propone dividirla en dos zonas, separadas por la carreteras de Madrid y Francia (línea V-X-Y-Z)⁷. (...) Y siendo muy poco probable que en dicha segunda zona pueda llegar a construirse un nuevo centro de población (...) se establece un único centro de radiación", en clara referencia discontinua con el plan de Galé: el cruce de la carretera de Madrid con la de Francia. Por eso esta plaza, en el proyecto, tiene más importancia que la del cruce de Carlos III con la carretera de Francia.

Una vez justificado este aspecto de la propuesta, la propia memoria entra de lleno en la idea directriz que sirve de ordenación general para el Ensanche: "Para el resto se adopta el sistema cuadricular" con la orientación dada en el proyecto, aduciendo dos razones:

- La primera para "conseguir una orientación adecuada al clima de Pamplona (...) de modo que el sol bañe todas las fachadas". Para Esparza el soleamiento es lo suficientemente importante como para "no conceder a los vientos dominantes tanta importancia", y por tanto, la orientación debe ser tal que el eje Norte-Sur coincida con la diagonal de las manzanas.

La segunda para lograr un "perfecto enlace con las vías que existen en el casco viejo". No sólo enlaza con las vías existentes, sino que además consigue que uno de los ejes de la retícula (el NO SE) tenga la misma dirección que la línea recta que circunscribía el Casco desde el Labrit hasta la Ciudadela; de modo que la articulación con la parte antigua se resuelve con más limpieza. Este es el punto que, salvo el primer proyecto considerado, los demás planes lo subordinaban a la existencia de la carretera de Francia. El "perfecto enlace con las vías existentes" llevó a Esparza a dar el salto definitivo: enlazar con la plaza del Castillo, a costa incluso del teatro Gayarre que cerraba dicha plaza por el Sur, dando lugar a uno de los viales importantes en sentido Norte-Sur.

"Las dos razones se refuerzan mutuamente", y lejos de obstaculizarse, coinciden en la generación de la trama. Por lo que ésta toma la orientación que hoy día se conoce.

Los viales principales son cuatro: tres de ellos tienen dirección Norte-Sur, y el otro (la carretera de Francia) dirección Este-Oeste. La vía que enlaza con la Plaza del Castillo se convierte en eje principal (Carlos III), Pero este eje no es el que genera la trama; sino que es la retícula general ya orientada adecuadamente la que determina que esa vía en concreto, por desembocar en la Plaza del Castillo, adquiera una mayor importancia. Termina, como todas las demás que poseen esta dirección, en el paseo de Ronda del que se tratará. No tenía, por tanto, una intención de paseo o boulevard con dos extremos, sino fundamentalmente de eje de comunicación entre el centro vital de la parte antigua y el resto del Ensanche al que llegaba de modo lineal, como distribuidor de circulación. Aspecto este importantísimo de cara a una posible continuidad de la trama en un posible tercer ensanche hacia el Sur. Posteriormente, la solución del monumento y la plaza final en Conde de Rodero fue lo que proporcionó un cierto carácter de paseo.

A este eje principal se añade la calle Olite, que no viene justificada en la memoria. Parece que el arquitecto se dejó guiar por criterio similar al anterior. Trató de realzar este vial

también como resultado de la trama y del sentido direccional y distribuidor Norte-Sur, en su llegada a la plaza de Toros y a la zona de conexión con la Navarrería. Sin embargo, la propia plaza y el desnivel de la cuesta no facilitó esa comunicación y dejaría a esta calle sin la vida que tuvo desde un principio Carlos III. Que lo intentó es seguro, pues en la memoria se detiene en este punto hablando de "las razones proyectadas (en la cuesta del Labrit) para comunicar el ensanche con las calles de la Navarrería".

El último vial principal en la dirección Norte-Sur es la propia carretera de Zaragoza que sirve también de límite al ensanche y que pretende conectar con la zona de San Nicolás.

El vial en sentido Este-Oeste es la carretera de Francia, que se convierte en diagonal a treinta grados con la trama. Esta vía tiene un extremo en la plaza que sirve de "radiación" (Príncipe de Viana). Allí enlaza con la carretera de Zaragoza y con dos calles que conectan con el Paseo de Sarasate. La diagonal en su intersección con Carlos III se resuelve mediante otra plaza circular de claras resonancias urbanas. Pero la intersección con el otro eje (calle Olite) queda mal solucionada, puesto que con el mismo criterio de diseño, debería haber sido plaza, solución no contemplada por la repetición que supondría su proximidad con la de Carlos III, y que confirma el carácter distribuidor de tales calles.

En resumen, existen tres viales que se orientan desde la población existente hacia el ensanche, mientras que en sentido perpendicular sólo se contempla la carretera de Francia, y su razón de ser es porque ya existía. Es decir, Esparza busca casi exclusivamente la conexión del Ensanche con el Casco, previendo para ello ejes en ese sentido, mientras que en sentido perpendicular no diseña ninguno nuevo porque no tiene necesidad. Se puede afirmar, por tanto, que el Ensanche se pone al servicio del Casco Viejo, sin valorarse a sí mismo, contrariamente al caso de Galé. Y, aunque quizá no fuera buscado por su autor, dichos ejes, al proponerse solucionar una red circulatoria lineal que se ramificaba por la trama, podían continuar ilimitadamente en la dirección del Ensanche. Ilimitación en consonancia con el modelo barcelonés.

El Ensanche queda limitado por la posible línea de fortificaciones que el Ramo de Guerra, ya en tiempo de Galé, delimitó. Esa línea sigue el ribazo de la meseta por el Sur y por tanto su forma es natural y caprichosa. Tanto Galé como Esparza optan no sólo por separarse lo estipulado en la ley respecto de las fortificaciones, sino lo suficiente como para que la terminación del Ensanche sea más regular.

Esparza define un Camino de Ronda y unas zonas verdes entre éste y las fortificaciones previstas. Ese Camino de Ronda actúa como cinturón que abraza todo el Ensanche por la parte Sureste. Sin embargo, la retícula no juega con él; se encuentra sin más con esa terminación. Y aunque el Camino de Ronda tiene interés, el encuentro en sí es poco afortunado. En la memoria no hay explicación ninguna, pero se deduce que no le interesó definirlo más, porque veía la realización de la segunda zona del ensanche demasiado lejana. Desafortunadamente esta terminación tuvo una ejecución poco feliz, convirtiéndose en fuente de problemas. Al suprimirse definitivamente las zonas polémicas, desapareció el sentido de la Ronda y hubo actuaciones que, por ser contradictorias, engendraron un problema de continuidad de edificación hacia el Sur y el Este que todavía está sobre la mesa.

Respecto a la Cornisa sobre el Arga la terminación se resuelve satisfactoriamente, dada la orientación de la trama y la solución ajardinada de la Media Luna. El encuentro de la red ortogonal con las formas caprichosas creadas por la naturaleza queda bien conjugada. La Ronda enlaza con el borde de la cornisa, completando el paseo.

En la conexión con la Navarrería se establece la plaza de Toros, con ajardinamiento alrededor. Pero el diseño final, a base de rampas, corta la primitiva idea de enlace hacia las calles del Ensanche.

El triángulo formado por la carretera de Zaragoza, los glaciares de la Ciudadela y el Paseo de Sarasate no tiene un diseño tan claro como él mismo se propone en la memoria. Esta explica que se pretende sobre todo dar salida desde Sarasate a través de la calle Yanguas y Miranda y la calle Alhóndiga (hoy, Tudela). El diseño entonces se resuelve desviando en quince grados la trama de la retícula, como lo habían planteado Arteaga y Galé. Mediante ese giro consigue enlazar bien el Paseo de Sarasate con la carretera de Zaragoza por medio de esas dos calles; pero con poca efectividad: la calle de Yanguas y Miranda termina cien metros más allá cortada por el ferrocarril del Plazaola. El esfuerzo sólo sirve negativamente para alterar la ordenación. La cuestión se solucionará al construirse la plaza de los Fueros y la continuación de la carretera de Francia por la Avenida del Ejército.

El proyecto de Ensanche tiene un total de 96 manzanas. En la memoria se especifica que "las manzanas son de 70 x 70 metros, con patio o square central. (...) Distribuidas en ocho solares, cuatro de ellos en los ángulos y otros cuatro centrados con su trozo de square". Los patios interiores son de 23 x 23 metros, y están cerrados. La altura se establece en función de la anchura de las calles. En la memoria se dice que "la anchura mínima de las calles es de 15 metros, y algunas son de 20 metros, de 25 y de 30 (...) Las alturas son de 16 metros en las calles de 15, y de 21 metros en las restantes". También incluye evidentemente, la existencia de chaflanes. La zona Este contiene manzanas singulares destinadas a viviendas unifamiliares, que darán lugar, con un nuevo diseño, a la colonia de chalets Argaray.

El proyecto no tiene suficientemente presente los equipamientos. Sólo prevé parques y jardines aprovechando los espacios que se articulan con las formas naturales de los límites del terreno. Eso sí, son amplios y agradables. Quizá el equipamiento que el Plan de Reformas Locales había proporcionado en el interior del recinto podía parecer que satisfacía esas necesidades, al menos las de la primera fase del Ensanche. Pero no sólo es falta de previsión de equipamientos, sino también de otro tipo de usos (comercial, industrial, etc.): en las ordenanzas del propio Ensanche se "olvidan" incluso de regularlos, debiendo añadirse un apéndice unos años después⁹.

Análisis comparado: conclusiones

Las alegaciones que se presentaron con motivo del proyecto de Esparza hicieron referencia a problemas concretos y particulares. Pero hubo dos que afectaban a la ordenación general y además criticaban la solución bajo dos puntos de vista contrapuestos: una de ellas de carácter "conservador" y la otra de carácter "moderno y progresista"⁹. Estas pueden servir de apertura a este último breve capítulo de conclusiones.

La primera fue redactada por la Cámara de la Propiedad y se resume en tres puntos: la petición de que no se derribara el teatro Gayarre que, como sabemos, cerraba la plaza del Castillo; la alternativa de que la vía principal (Carlos III) enlazara con la calle Estafeta, en vez de con la plaza del Castillo, siendo esta calle la que tendría la misión de unir el Ensanche con el Casco reemplazando a la otra; y, como conclusión, la calificación de utópico al plan presentado, por todos los derribos a que daba lugar. Alegación que suena al proyecto de Arteaga.

En su contestación, Esparza insistía en las ideas que hemos visto anteriormente, con una buena visión de futuro: "La Plaza de la Constitución (la del Castillo) es centro de reunión de la población (...) y lo será en mayor grado a medida que se edifique el ensanche, de tal manera que resulta insuficiente á contener el público que en ella se congrega con ocasión de festejos y regocijos, por lo que es evidente que se hallará en su día necesitada de una amplia avenida que sirva, a más de las existentes, para evacuar rápida y cómodamente la población del futuro ensanche que en ella se congregue. Siendo esto así, ningún emplazamiento más adecuado que el elegido, ya que, a mas de desembocar en el centro de la plaza, viene a constituir la citada vía un verdadero eje de ensanche, siendo a la vez una avenida o paseo que servirá de ampliación o prolongación de la plaza y contribuirá grandemente a aumentar su ambiente actual". Y esa misma idea le llevaba a defender el traslado del teatro que con "la Diputación y el Crédito Navarro aislados a uno y otro lado, ha de quedar un frente que en nada tendrá que envidiar al actual". En el fondo se trataba de una preponderancia de la vialidad frente al respeto de lo existente, ganando aquella como era de esperar en un siglo en que el tráfico tenía un gran predicamento.

La segunda alegación tiene un sabor más crítico, agresivo y cáustico. Sea por el mencionado concurso de 1915 (del que no se sabe resultado alguno) o por iniciativa propia, el industrial Ramón Arteaga había presentado un proyecto modificado de la idea de Galé redactado por el arquitecto Teodoro de Anasagasti¹⁰. El Ayuntamiento lo desechó, aprobando el proyecto de Serapio Esparza. Entonces Arteaga lo impugnó y el Ayuntamiento nombró un jurado compuesto por tres arquitectos de fuera de Pamplona para que dictaminaran sobre ellos, eligiéndose unánimemente el del arquitecto municipal. No contento con eso, Anasagasti alegó contra el proyecto en el propio Ayuntamiento el 1 de agosto de 1917, mientras que Arteaga solicitó del Ministro de Gobernación el 25 de junio de 1918 que se le hiciera justicia, por cuanto consideraba que Esparza había copiado planos suyos. El Ayuntamiento se pronunció contra Anasagasti mediante la defensa de Esparza. El Ministerio resolvió en contra de Arteaga mediante el dictamen elaborado por la Junta Consultiva de Urbanización y Obras, recogido en la Real Orden aprobatoria del Ensanche de 26 de mayo de 1920¹¹. La alegación, por tanto, está redactada desde un enfoque más moderno (urbanísticamente hablando), a la vez que la agresividad viene dada por la historia de los hechos.

La alegación de Anasagasti se centra en la crítica al "trazado de calles perpendiculares, formando una cuadrícula o tablero de damas con manzanas regulares, y los patios centrales de éstas, cerrados"; evidentemente hace referencia a la alternativa tan distinta propuesta por ellos, basada en las ideas de Galé. Anasagasti habla de que la retícula está "en pugna con el progreso" y repasa los últimos planes redactados en aquella época a escala internacional para hacer ver lo absurdo del sistema de parrilla. Invoca a Stübben, Sitte y Hénard como teóricos sobre el particular, concluyendo con Jausseley (vencedor del concurso internacional para Barcelona en 1904) en que "el sistema cuadrulado de Cerdá, autor de la Barcelona de 1857, carece en absoluto de sentido". Añade que el damero es malo para articularse con las poblaciones antiguas; caro, porque no se adapta al terreno; monótono, confuso, lúgubre, antiestético y "deficiente para la circulación, no obstante sus líneas rectas". Respecto a los patios cerrados su crítica es más fuerte todavía, señalando que son "mezquinos"; que "resultan profundos pozos donde el aire está aún más enrarecido y donde no penetran jamás los rayos solares"; y que "constituyen realmente verdaderos nidos de la tuberculosis". Termina con palabras de H. Provençal que dice que "jamás un patio deberá ser cerrado". La alegación concluye esperando "que el citado proyecto no llegará a aprobarse con tamaños errores, pues no hay técnico ni higienista que pueda apoyarle"; y que en caso contrario "se levantaría un clamor unánime en defensa de la población".

Serapio Esparza opta en su defensa por una postura modesta, intentando hacer ver con sentido común que su proyecto soluciona los problemas planteados a la escala de la Pamplona de entonces. Así habla de que cada caso es particular, sin que se deban aplicar reglas generales; y que Pamplona estaba lejos todavía de los planteamientos de las grandes urbes, siendo utópico para ella las vías rápidas de comunicación. El soleamiento queda defendido por la orientación conveniente de la retícula. Y respecto de los patios, reconoce que teóricamente es mejor que sean abiertos, pero tienen grandes inconvenientes en la práctica; "prueba de ello es que, no siendo de ayer la preconización teórica de este sistema, hayan sido tan poco adoptados en la práctica": sólo para ensanches de lujo pueden ponerse como condición. Referencias evidentes a que la baja densidad edificatoria hacía inviables las propuestas de ensanche de entonces.

Las alegaciones, resumidamente, pueden considerarse ubicadas en dos extremos: el que defendía una idea tradicional y el que defendía nuevos y modernos valores. Extremos que vienen a coincidir respectivamente con los dos proyectos anteriormente descritos: el de Julián Arteaga de 1909 y el de Angel Galé de 1911, quedando el de Esparza en una posición intermedia. Tres son los aspectos más significativos en que se diferencian y que afectan a la concepción formal general del plan, que es de lo que se trata de realzar. El primero, referente a la conexión de los proyectos con la población existente; el segundo referente a los trazados reguladores de los planes propuestos; y el tercero referente a la disposición tipológica de la residencia y de los agrupamientos. Aspectos que engloban puntos fundamentales de cualquier diseño urbano, en cuanto a su forma se refiere: la relación con el entorno, los ejes y lugares que se generan en su interior y el tratamiento tipológico. En los tres aspectos los planes responden consecuentemente con sus propios planteamientos: Arteaga opta siempre por una línea tradicional llevada al extremo, Galé por una aportación moderna y Esparza por una situación intermedia, aunque básicamente dentro de lo tradicional.

Hay que apuntar que, contrariamente a lo que se podría pensar, en el caso de los ensanches de esta época española, lo tradicional venía a coincidir con planteamientos racionales, en línea con lo predicho por Ildefonso Cerdá, aunque estereotipado y extremadamente rigidizado; al paso que las nuevas ideas intentaban otorgar al espacio urbano un sentido que enlazaba con posiciones teóricas barrocas e ilustradas. Al analizar cada uno de los aspectos mencionados se puede constatar esta idea.

Respecto a la conexión con lo existente el problema ha sido ya mencionado en cada caso, al tratar de la articulación que cada autor confería al proyecto en los puntos de encuentro con el casco histórico o con los elementos naturales o de infraestructura situados en la planicie. Nos referiremos, por tanto, a los que caracterizan y distinguen cada uno de los ensanches.

Arteaga, al optar por una solución rotundamente racional, es decir, tradicional, continúa los planteamientos de aquellos primeros croquis comentados, y se ve forzado a tomar la carretera de Francia como eje principal generador de la trama restante. Evidentemente la carretera se transformaría en una gran avenida urbana con enorme valor formal, pero el problema llega en el encuentro con el casco urbano. Esta es la gran contradicción de Arteaga: siguiendo su planteamiento tradicional, el enlace con la ciudad existente era fundamental y prueba de ello es la defensa a ultranza que expone en su memoria intentando demostrar que lo ha conseguido. Pero la realidad es otra, toda vez que la dirección del límite del casco urbano provoca incluso un giro en su trama rígida en la zona del paseo de Sarasate; gracias

a esto, consigue más o menos que las calles apunten hacia las antiguas, tanto en San Nicolás como en la Navarrería. Sin embargo, el núcleo clave de articulación se centra en la inmediaciones de la antigua plaza de Toros, donde además gravitaba la actividad dada por el Teatro Gayarre y la Diputación foral, y es ahí donde la contradicción queda manifiesta: no sabe o no puede enlazar adecuadamente todos los ejes distintos que confluyen, dentro de ese planteamiento rígido de cuadrícula. Lo lógico hubiera sido dejar un gran espacio libre que se adaptara a formas tan dispares, a la vez que su diseño se basara en el desahogo necesario para tantas actividades de tipo institucional; pero las cuestiones económicas reseñadas le obligaron a aprovechar cualquier resto de manzana para posible edificación.

Por su parte, Galé, como ya se ha visto, tiene un planteamiento mucho más flexible. Advierte que apostar por conceder importancia a la carretera de Francia significa establecer otra ciudad, con las ventajas higiénicas y de circulación que jamás el núcleo histórico tendría. Es consciente así de que los nuevos tiempos reclaman una medida radical y como tal así lo propone. Evidentemente el problema de conexión con el centro subsistiría siempre, hasta tal punto que marca una calle hacia el Norte (la última paralela a la carretera de Francia) cuyo significado es claramente de corte y terminación de su propuesta: a partir de esa calle el plan es otra cosa, consiste en unos remiendos necesarios para lograr un mínimo de articulación con la ciudad existente. Sin embargo habría que decir que en un plan cuyos trazados eran de corte más flexible se llegan a rigidizar hasta el absurdo. Efectivamente, tanto las diagonales como la perpendicular a la carretera de Francia que se unen en la gran plaza central, a su llegada al Casco, podían haber dado la posibilidad de generar espacios y tramas tan interesantes como los proyectados hacia el Sur; espacios y tramas con un carácter peculiar, dado precisamente por su conexión con la zona histórica. Posibilidad desaprovechada que patentiza una contradicción dentro del planteamiento más moderno que posee, y que es manifestación de las numerosas aportaciones teóricas -a veces contradictorias- que se produjeron en la disciplina urbanística a finales del siglo pasado y principios de éste.

¿Qué hace Esparza mientras tanto? Como Galé, advierte la contradicción entre el significado de la carretera de Francia con el acoplamiento al casco urbano dentro de los esquemas de retícula y opta por una solución que refleja una actitud que veremos repetida: acude a los planteamientos originales de Ildefonso Cerdá adaptándolos al caso; se mueve siempre dentro de la ortodoxia del ensanche, pero con cierta originalidad. La solución es considerar dicha carretera como diagonal a treinta grados de la trama que desea generar, planteamiento casi idéntico a la Diagonal barcelonesa. Por otra parte, su decisión más significativa fue la apertura de la plaza del Castillo, siendo así más radical que la propuesta de Arteaga que conectaba con la calle Estafeta y Sarasate tal y como la alegación de la Cámara de la Propiedad propuso. Pero a su vez es consciente de que no está en Barcelona, por lo que la razón de abrir la plaza obedece a su deseo de realizar un ensanche no autónomo, sino al servicio de la población existente, conectando con posturas evidentemente tradicionales.

Respecto al trazado general del ensanche se puede afirmar que es donde las diferencias entre las tres propuestas quedan más claras. Las repasaremos brevemente.

El plan de 1909 se atiene a una rígida cuadrícula, de calles absolutamente iguales en cuanto a su anchura. Sólo unos pocos espacios interiores que actúan como plazas suponen un desahogo a la monotonía. Este esquema es el que enlaza más directamente con las derivaciones estereotipadas y rígidas que se dieron a partir de los planteamientos de los primeros ensanches. Monotonía y rigideces que se pueden valorar repasando las críticas que

haría Camillo Sitte al sistema reticular. Para él la raíz del equivocado modelo está en “la carencia de programa, que es una de las causas más poderosas del por qué estas disposiciones resultan insípidas”¹². La monotonía del ensanche nacería precisamente porque se parte de la vivienda como definitoria de la ciudad, al contrario que en la ciudad antigua, que se desarrollaba alrededor de los edificios públicos, como la Iglesia, el Ayuntamiento, etc. Las manzanas están pensadas sólo para la vivienda y son definitorias de la trama urbana y precisamente por eso se traduce en un reparto equitativo del suelo con faltas de identidad, ausencia de elementos singulares, inexistencia de puntos de referencia, etc.; es decir, hay “carencia de programa”, cuando hay carencia de otros elementos distintos de los residenciales. Sitte resolvía la monotonía concediendo especial importancia a todos aquellos espacios de carácter público y al aprovechamiento del “genius loci” (el carácter del lugar), de tal modo que el espacio urbano viniera determinado por tales elementos como piezas fundamentales. De hecho, aunque no fuera sólo por la crítica de Sitte, la crisis de la idea de ensanche será originada entre otras cosas, por la visión reductiva de la ciudad a lo puramente residencial, que no tenía en cuenta equipamientos y otros espacios, que hubieran roto la trama cuadricular.

La propuesta de Galé, en cambio, es claramente diferente y enlaza con lo comentado por Sitte. Hénard, Jaussely y otros teóricos de principios de siglo abogaban por introducir con la arquitectura elementos de lenguaje que dieran forma al sitio, expresando mediante el programa en su conjunto los distintos episodios viarios o arquitectónicos de la ciudad. Son patentes en el proyecto presentado por el concesionario los espacios libres situados al Sur, que actúan como centros de núcleos de barrio, y en función de éstos, el tratamiento de las calles como ejes que comunican con dichos centros. El plan es reflejo de una actitud muy interesante en la disciplina urbanística y que agudamente expone Solá Morales: “desde principios de siglo y hasta los años treinta, hay una vasta cultura del proyecto urbano que tiene muchos puntos en común con las ideas que hoy orientan el urbanismo más comprometido”, y que fueron “contribuciones decididamente modernas, aunque heterodoxas respecto a la historiografía posterior que, tomando la historia de los CIAM como historia de la arquitectura moderna, rompió toda referencia anterior a los años treinta”¹³. Con su propuesta Galé entra en una nueva concepción sobre la proyectación de la escala intermedia, que los ensanches estereotipados no se planteaban, pero que, desgraciadamente, fue arrinconada.

El plan definitivo de Esparza, en este aspecto, se sitúa evidentemente dentro de la primera lógica respecto al trazado, configurando una trama tradicional y absolutamente reticular. Y es que todos los ensanches, excepto el caso de Galé, adolecían de la preocupación por otros usos, para quedarse casi exclusivamente en el aspecto residencial. El fenómeno respondía a un planteamiento general. Al principio del desarrollo de las ciudades, los equipamientos se encontraban en las áreas centrales; es decir que ya existían o que se aprovechó mejor el espacio de los antiguos cascos. Junto a esto, los ensanches se dirigían a solucionar el problema fundamental de la vivienda: la residencia. Las dos cuestiones confluyeron en los planes de ensanche relegando las dotaciones de tipo de equipamientos o de tipo comercial al olvido. Esto obligó a que ya avanzada la construcción del plan, se arbitraran medidas para situarlos, aprovechando los espacios libres y las zonas a las que aún no había llegado la edificación. Sin embargo, el tratamiento de varios viales (carretera de Francia, calle Carlos III, calle Olite, etc.) como canales distribuidores, le otorga un punto de distinción que conecta, una vez más, con las ideas originales de Cerdá. Como tales distribuidores poseen un comienzo claro, un lugar significativo, pero su final queda desdibujado; y el eje visual que podían haber sido se convierte en unidireccional. Fue lógica la decisión de establecer un remate a la actual avenida de Carlos III.

Respecto a la disposición tipológica de la masa residencial se puede encontrar también unas diferencias que se sitúan entre lo tradicional y lo moderno.

Arteaga es evidentemente el que posee un planteamiento más conservador. Las manzanas son cerradas y la orientación de la trama es completamente Sur. Aunque el ensanche de Cerdá se tomaba como modelo, ya hacía mucho tiempo que sus manzanas, abiertas en un principio, habían sido cerradas y sus alturas de cuatro plantas elevadas a muchas más. En Madrid pasaba algo similar. Por eso la mentalidad de ensanche asumía como natural las manzanas cerradas con una elevación densa. La orientación Sur tan rígida obedece más a la importancia concedida a los vientos dominantes que al propio soleamiento, manifestando así una preocupación por la higiene y bienestar que se remonta incluso a la época medieval. Efectivamente esa trama proporciona más calles en sentido Este-Oeste que en sentido Norte-Sur, evitando en lo posible el cierzo difícil de combatir en una época en que los medios técnicos no eran tan adelantados.

Angel galé supone un salto radical en este aspecto. Sus manzanas son todas con el patio abierto al exterior, superando la mentalidad de pura higiene sanitaria y conectando con posturas que defendían la dignificación de los patios, en línea con lo que H. P. Berlage proponía para el Amstel, en el Sur de Amsterdam. Ahora bien, la dignificación del interior de cada manzana, además de garantizar la ventilación, el soleamiento, etc., significa también una organización espacial reflejo de otra organización social en cascada, cuyas teorías provenían de los pensadores de principios de siglo, netamente modernas¹⁴. Efectivamente, si la vivienda aboca exclusivamente a la calle, la relación social que se establece es directamente "familia - ciudad"; pero si se accede a la vivienda por un patio interior común a cada manzana, con un cierto grado de equipamiento, se puede establecer una relación social con un nivel intermedio: "familia - unidad vecinal - ciudad". Por ello, y en consonancia con estos presupuestos, el proyecto de Galé opta no sólo por esa triple relación, sino que intenta un cuarto nivel, mediante la descomposición de la nueva ciudad en cuatro partes distintas, de las que en dos se proyectan sendos parques como centros de reunión de tal nivel, obteniéndose una secuencia que se interpretaría como "familia - unidad vecinal - barrio - ciudad". Intenta así ser reflejo de ese concepto de proyecto urbano intermedio que se ha comentado antes.

Por último Esparza, en este aspecto, sigue basándose en las tradicionales ideas de ensanche, pero como siempre, bebe en los planteamientos originales: Cerdá, en su estudio sobre la reforma de Madrid, apuntaba que las manzanas orientadas a los cuatro puntos cardinales son "antihigiénicas, absurdas e inadmisibles", puesto que una de sus fachadas nunca tendría sol; deben disponerse de forma que los puntos cardinales coincidan "con las bisectrices de los ángulos que forman dichos paramentos". Quitando importancia a los vientos y otorgándola al soleamiento, la tipología de manzana en diagonal respecto a la orientación Norte-Sur y la definición de profundidad máxima de edificación son suficientes para asegurar -según él- la higiene debida a cada una de las viviendas.

Sin embargo, es evidente que la dignificación del patio siguió siendo un problema de primera magnitud, problema con el que terminamos estas reflexiones. Philippe R. Paneraj, en la revisión que hizo diez años después sobre su libro *De la manzana al bloque* anota que la unidad base del tejido urbano no es la manzana clásica, sino más bien el conjunto de parcelas resultantes de una porción de calle¹⁵ lo verdaderamente estructurante sería la calle y las parcelas de un lado y de otro, de modo que la manzana clásica se compondría de dos medios o cuatro cuartos conjuntos de parcelas. Bajo tal punto de vista se puede entender la

manzana como un tejido residual (es decir, lo que “queda”) respecto de la calle, de modo que -siguiendo al autor citado- la parte de “delante” de las parcelas adosadas a las calles estaría en contradicción con la parte de “detrás”, puesto que la primera entra en contacto con lo que estructura la ciudad (fachadas), al paso que la segunda conecta con un espacio realmente residual, que debe ser tratado. Tratamiento muy difícil puesto que el límite tan claro entre el espacio público y el espacio privado se pierde en la segunda parte, quedando una zona indefinida. La manzana clásica satisfacía la relación en cuanto a esa parte de “delante”; pero generaba unos problemas que ya se intentaban atajar y que contribuyeron poderosamente a alejarse de este tradicional diseño. Galé intentó solucionar el problema mediante la apertura del patio de manzana al uso público, pero será el Movimiento Moderno el que los suprimirá de modo absoluto. El bloque así conseguido se liberaría además de la retícula de viales, solucionando de paso los problemas de orientación de los trazados considerados antes, y por tanto de las conexiones con las preexistencias. Pero aquí tendremos también otros problemas que en el fondo se reducen a los espacios intersticiales y residuales entre bloques, que el urbanismo del Movimiento Moderno no ha sabido solucionar de modo definitivo y que nos conduce una vez más a la dialéctica tipología-morfología mencionada por Aymonino.

NOTAS

¹ De hecho, en octubre de 1900, se denegó la posibilidad de construir a la derecha de las Navas de Tolosa un plan de viviendas unifamiliares (hotelitos), precisamente porque ahí se pensaba poner el ensanche. A.M.P. Secc. Obras, leg. II Ensanche: 1900-1913. Documento n. 9 del año 1900.

² Cfr. periódico *El Ensanche*

³ Determinación nueva en Pamplona y que refleja el problema de la vivienda, incipientemente regulado por la reciente Ley de 13 de junio de 1911.

⁴ El arquitecto firma en los planos de detalle. En el resto no hay firmas de él. Y la memoria no se ha podido localizar.

⁵ Se intentó convocar un concurso público para la redacción del Ensanche, al que podían optar “los Arquitectos de la Escuela de Madrid y Barcelona, así como los Ingenieros de Caminos”. En las Bases del concurso se determinaban unas especificaciones que explican también la solución definitiva que se adoptó. Se establecía la anchura de las calles (entre 15 metros y 21 metros, y más de 21 metros) y la altura máxima de la edificación (18 metros y 22 metros respectivamente a la anchura de las calles). Se prescribían las pendientes máximas admitidas en el 1 % (aunque otra base posterior autorizó hasta el 5 %). Una de las bases especificaba la obligatoriedad de plantear patios abiertos “tal y como se practica en las nuevas construcciones del extranjero”, interesantísimo punto por el que luego Esparza fue duramente criticado. Se definían dos fases constructivas para la ejecución del Ensanche. Se obligaba a estudiar los emplazamientos de los edificios públicos. Y ya se preveía desplazar la plaza de Toros al sitio actual. Los premios iban a ser de 15.000, de 5.000 y de 2.000 pts.

⁶ Todo el entrecomillado es de tal memoria. A.M.P. Secc. Obras, leg 29-30 II Ensanche: 1920-1940.

⁷ La línea V-X-Y-Z como se aprecia en el plano pasa por la carretera de Zaragoza, la parte Sureste de las manzanas que cierran la plaza Príncipe de Viana y la carretera de Francia.

⁸ Adición aprobada el 26 de abril de 1921

⁹ Las alegaciones están recogidas en el A.M.P. Secc. Obras, leg. 9 II Ensanche: 1920-1923 (n. 7 del Antiguo Argaray).

¹⁰ Según un extracto del leg. 9 del II Ensanche (n. 7 del Antiguo Argaray): 1920-1923, se dice que "dueño el señor Arteaga del proyecto que había presentado el señor Galé, (...) trabajó cerca del Ayuntamiento para que adoptara su proyecto, encargando su modificación y realización al citado señor Anasagasti...". Está cerca de una nota de la Junta Consultiva de Urbanización y Obras al Ministerio de la Gobernación, en que habla de tal proyecto como uno de los tres que se presentaron al concurso mencionado en páginas anteriores.

¹¹ Cfr. conclusión 1ª del dictamen, en los antecedentes de la Real Orden aprobatoria del Ensanche

¹² SITTE, Camillo, *Der Städtebau*, en el libro de COLLINS, *Camillo Sitte y el nacimiento del Urbanismo moderno*, Barcelona 1980.

¹³ SOLA MORALES, Manuel, *La segunda historia del Proyecto urbano*, en revista UR 5, Barcelona 1987. Sigue diciendo que "algo tienen esos esfuerzos de semejante a los actuales para superar el bache de casi cincuenta años en que un progresivo alejamiento de la condición proyectual de lo urbano ha acabado a veces en paranoia profesional y en incompetencia pública".

¹⁴ Luego desarrolladas por extenso por el Movimiento Moderno, Gastón Bardet, etc.

¹⁵ Cfr. PANERAI, Philippe R., *De la manzana al bloque*, Barcelona 1986