

REFORMA INTERIOR Y ENSANCHE EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX EN ZARAGOZA: EL PLANO GEOMÉTRICO

ISABEL YESTE NAVARRO*

Cuando se presenta la ocasión de realizar en Zaragoza un plano de bella urbanización de ensanche genuinamente moderna, subleva el ánimo que se trate de urbanizar una vez más con el cordel tirante y el espíritu flojo.

Félix Navarro, 1880

Resumen

En julio de 1861, el arquitecto municipal, José de Yarza, redactó un Plano Geométrico para la ciudad de Zaragoza. Este plano se hizo para dar cumplimiento a la Real Orden de 25 de julio de 1846 sobre planos geométricos de las poblaciones. En él se propone la transformación global de la ciudad. Una reforma interior basada en la ampliación y rectificación de los trazados existentes y un ensanche considerado insuficiente por sus contemporáneos. En este artículo se realiza un estudio de este plan, de las propuestas más importantes que plantea para la ciudad, de la evolución posterior de éstas y de su trascendencia para Zaragoza.

À juillet de 1861, l'architecte municipal, José de Yarza, réalise un Plano Géométrique pour la cité de Zaragoza. Ce plan on fit pour accomplir la Real Orden de 25 de julio de 1846 sobre planos geométricos de las poblaciones. Dans lui se proposa la transformation global de la cité. Une réforme intérieure construit sur l'ampliation et rectification des tracages existants et un agrandissement considéré exigü par ses contemporaines. À cet article on réalise un étude de ce plan, des propositions plus importants qui établit pour la cité, du développement subséquent de ces programmes et de sa transcendence pour Zaragoza.

* * * * *

El siglo XIX nace unido a la Revolución Industrial y con ella al fin de la concepción tradicional de la ciudad. El cambio de un mundo rural a uno eminentemente urbano y el trasvase poblacional que ello conlleva, unido a la disminución progresiva de las tasas de mortalidad, provoca un aumento considerable en la población que habita las ciudades, población que además es mayoritariamente joven y que así no puede, de forma natu-

* Profesora Titular del Departamento de Historia del Arte en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Zaragoza. Investiga sobre urbanismo y arquitectura contemporánea.

ral, ocupar el lugar de la generación precedente ya que, además de otros condicionantes, excede considerablemente en número a ésta. Esta situación exige una nueva ciudad o, al menos, una ciudad capaz de dar respuesta a los nuevos problemas planteados en la convivencia de sus habitantes. Se produce un maridaje, ya definitivo, entre la ciudad y la industria, asentándose ésta generalmente en la periferia de las ciudades. En la ciudad, la mano de obra es abundante, las posibilidades comerciales son mayores y las comunicaciones presentan ya unas infraestructuras fácilmente aprovechables. La ciudad se transforma adaptándose a las nuevas necesidades, tras estas transformaciones se crearan los instrumentos técnicos urbanísticos que ordenarán, *a posteriori*, dichas transformaciones¹.

La escasez de suelo céntrico en las ciudades y la necesidad de dar alojamiento a la creciente población obrera centraron el debate sobre la ciudad a lo largo del siglo XIX y buena parte del XX. La doble preocupación por la reforma interior y el ensanche de las antiguas ciudades dio inicio a un proceso de especulación que convertiría a la vivienda en mercancía y así en fuente importante de acumulación de capital.

Zaragoza a mediados del siglo XIX

Zaragoza a mediados del siglo XIX avanzaba hacia el futuro levantando las inmensas ruinas que los dos Sitios de 1808 y 1809 habían dejado. La *Guía de Zaragoza 1860* en su introducción histórica afirma: «*En el tiempo, no lejano, en que el estridente silbido de la locomotora y el negro penacho que la adorna, vengan anunciando a la ciudad heroica que llegó la hora de marchar con más rápida carrera, impulsando las ya crecientes agricultura e industria, lucirán indudablemente días venturosos para Zaragoza*»².

Los años centrales del siglo XIX, ya durante la mayoría de edad de Isabel II, se desarrollaron en un marco de convulsiones políticas e intensas transformaciones socioeconómicas³. La política del país está regida por el Partido Moderado, cuyos notables procedían sustancialmente de la alta burguesía y la gran propiedad terrateniente. Frente al gobierno moderado y durante el llamado Bienio Progresista entre 1854 y 1856,

¹ BENEVOLO, Leonardo, *Orígenes del Urbanismo Moderno*. Celeste Ediciones. Madrid, 1994.

² *Guía de Zaragoza o sea breve noticia de las antigüedades, establecimientos públicos, oficinas y edificios que contiene*. Imp. y lib. De Vicente Andrés, editor. Zaragoza, 1860, p. XCI (Edición Facsímil, Librería General, Zaragoza, 1999).

³ FORCADELL ÁLVAREZ, Carlos, «El nuevo Estado liberal (1843-1868)», capítulo IV de *Historia Contemporánea de Aragón*. Herald de Aragón. Zaragoza, 1993, pp. 73-96.

JIMÉNEZ JIMÉNEZ, María Rosa, «Urbanismo y sociedad en el periodo isabelino (1833-1868)», capítulo IV de *Historia Contemporánea de Aragón*, op. cit., pp. 97-120.

Zaragoza, fiel al «esparterismo», adquiere un papel protagonista al llevarse a cabo en la ciudad un primer intento de pronunciamiento ya en febrero de 1854. Al frente de este pronunciamiento se sitúa la burguesía comercial y profesional y, con ella, artesanos y proletariado jornalero. En la ciudad se sucedían los motines y las revueltas contra los impuestos de consumos, contra la subida en el precio del pan, contra el paro —su número era ya preocupante—, etc., creándose así una situación que conduciría a la *Gloriosa* Revolución de septiembre de 1868.

En lo que respecta a una aproximación al espacio urbano zaragozano, debemos señalar como la ciudad había ya reconstruido la mayor parte de los edificios destruidos en la Guerra de la Independencia contra los franceses. Igualmente, y a consecuencia de estas destrucciones, Zaragoza comienza a conquistar el sur de la ciudad. En los años treinta se traza la formación del nuevo Salón de Santa Engracia, después paseo de la Independencia, y la remodelación de la plaza de la Constitución —de España—, con la construcción en ella de la Fuente de la Princesa⁴. El agua llega al nuevo centro de Zaragoza, y también el alumbrado y la pavimentación de sus calles.

La desamortización de los bienes eclesiásticos promovida por Mendizábal en 1836 y posteriormente la civil a partir de la Ley Madoz de 1855 conllevaron importantes cambios en la titularidad de la propiedad urbana, la compra de suelo se vio como *la operación más rentable a corto plazo*⁵ y su nueva construcción, previa urbanización del mismo, permitirá la planificación de ambiciosos proyectos de reforma interior en la ciudad.

Otro fenómeno importante y de gran trascendencia para el posterior desarrollo urbano de la ciudad viene marcado por la llegada a la ciudad del ferrocarril⁶. Zaragoza se sitúa en un punto estratégico dentro del país, entre Madrid y Cataluña y entre el País Vasco y el Levante español. Esto propició la pronta llegada a Zaragoza del ferrocarril. En 1855 se constituyó la Sociedad del Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza, seis años más tarde el primer tren procedente de Barcelona, vía Lérida, llegaba a la Estación del Arrabal —del Norte—. En 1864 lo haría el procedente de Madrid vía Pamplona —empalmado con la línea Madrid-Irún—.

A efectos estadísticos Zaragoza estaba dividida en 18 Secciones o Dis-

⁴ JIMÉNEZ JIMÉNEZ, María Rosa, *El municipio de Zaragoza durante la regencia de María Cristina de Nápoles (1833-1840)*, Institución «Fernando el Católico». Zaragoza, 1979, pp. 157-174.

⁵ FORCADELL ÁLVAREZ, Carlos, *Zaragoza en el siglo XIX (1808-1908)*. Volumen 12 de la colección *Historia de Zaragoza*. Ayuntamiento de Zaragoza, Caja de Ahorros de la Inmaculada. Zaragoza, 1997, p. 35.

⁶ FAUS PUJOL, M.^a Carmen, *El ferrocarril y la evolución urbana de Zaragoza*. Cuadernos de Zaragoza, núm. 33. Zaragoza, 1983.



Fig. 1. Zaragoza a mediados del siglo XIX.

tritos, secciones que comprendían una o dos calles y sus aledaños. Esta nueva división se realiza de acuerdo a las necesidades de la Estadística moderna y resulta distinta a la tradicional división en cuatro cuarteles —La Seo, el Pilar, San Pablo y San Miguel— que para la ciudad había establecido el Conde de Aranda en 1769. Según el Padrón Municipal de 1857, Zaragoza contaba en ese momento con 63.446 habitantes⁷. Según María Rosa Jiménez, el claro predominio de la población adulta se debe fundamentalmente al *claro flujo inmigratorio a la ciudad*⁸, el cual, unido a la disminución en las tasas de mortalidad, provocaría un incremento ya constante en la población zaragozana contemporánea⁹.

El espacio urbano zaragozano de mediados del siglo XIX quedaba

⁷ El Padrón Municipal se realizó respondiendo a una Real Orden de 14 de marzo de 1857 por la que se obligaba a hacer un empadronamiento nominal de los vecinos de la ciudad. Con motivo de la elaboración del Censo General, la Junta del Censo dispuso que simultáneamente se elaborase un Padrón Municipal aprovechando las Cédulas del Censo General.

⁸ JIMÉNEZ JIMÉNEZ, María Rosa, *Espacio urbano y sociedad. Estudio del Padrón Municipal Zaragozano de 1857*. Institución «Fernando el Católico». Zaragoza, 1990, p. 41.

⁹ Según el censo de Floridablanca realizado en 1787, la población zaragozana se evaluaba en 46.040 habitantes. El Padrón de 1834 la fija en 44.482. El censo de 1857 determina el número total de habitantes en 63.446. En los censos oficiales de 1877 y de 1900, la ciudad de Zaragoza tenía respectivamente una población de 89.211 y 99.118 habitantes. Estos valores nos dan un índice de crecimiento entre 1834 y 1857 del 42'6%, índice significativo para valorar el crecimiento poblacional

prácticamente definido por la vieja muralla medieval. Fuera de ella tan sólo se distinguen el antiguo Arrabal, el Castillo de la Aljafería y el Cementerio de Torrero, al cual se accedía a través del paseo del mismo nombre. A pesar del tiempo transcurrido desde la construcción de la citada muralla, en el interior de la ciudad existían todavía amplios espacios sin urbanizar. Entre ellos, destacaban por sus proporciones los correspondientes a las huertas de los monasterios y conventos de Santa Engracia, Carmelitas observantes de la Encarnación, Bernardas de Santa Lucía, Dominicas de Santa Inés, Carmelitas descalzas —Fecetas— y de la Real Casa de la Misericordia. A estas amplias zonas interiores debemos sumar paseos como el Salón de Santa Engracia —paseo de la Independencia—; el de Torrero, ya mencionado, que llegaba hasta la playa del Canal; el que iba del Puente de San José —sobre el río Huerva y frente a la plaza de San Miguel— hasta el camino del Bajo Aragón —carretera de Castellón— y las rondas que se formaban junto a la muralla —paseos de María Agustín, de Pamplona, de la Constitución y de la Mina—.

En las descripciones que guías municipales y libros de viajes nos dan de las calles de Zaragoza se nos dice que en su mayor parte *son angostas y tortuosas, revelando con ello su antigua época*, existían, no obstante, *algunas bastante regulares como son: las del Coso, Mercado, Mayor, San Gil, Cuchillería, San Pablo, San Blas, Armas y Predicadores*¹⁰. Siempre además se manifiesta el deseo de rectificar antiguos trazados para lograr así una ciudad mejor¹¹.

Legislación sobre formación de planos geométricos y generales de alineación

Será a partir del restablecimiento en España del régimen político constitucional con la apertura de las Cortes en 1834, cuando los ayuntamientos españoles pongan de manifiesto la necesidad de realizar planos topográficos en los que reflejar las distintas alineaciones previstas para

de la ciudad en los años centrales del siglo XIX y una vez superado el retroceso que tuvo lugar a comienzos de siglo.

¹⁰ MADOZ, Pascual, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar. 1845-1850. Zaragoza*. Ed. Facsímil. Ámbito Ediciones. Diputación General de Aragón. Valladolid, 1985, p. 298.

¹¹ «...si se vuelve la vista atrás, la actual generación no puede menos de convenir, en que el pueblo que mereció el título de heroico, ha ganado considerablemente y ganará más aún en cuanto se vayan llevando a cabo las obras, con arreglo a las nuevas alineaciones trazadas por los arquitectos municipales». (*Guía de Zaragoza...*, op. cit., p. 107).

las calles de la ciudad y así lo hicieron ciudades como Madrid (1834) o Barcelona (1840). No obstante, y bien sea debido a la falta de un modelo generalizado de actuación o al desconocimiento de las técnicas urbanísticas y planimétricas o a ambas causas, lo cierto es que otras ciudades no se sumaron inicialmente a ello, lo cual llevó a que tuviera que promulgarse la *Real Orden de 25 de Julio de 1846 sobre planos geométricos de las poblaciones*¹², Ley que ordenaba a los ayuntamientos españoles el levantamiento a escala 1:1.250 de un plano geométrico para su ciudad¹³, plano en él que había de representarse topográficamente las calles, plazas de la ciudad y su perímetro urbano. Sin embargo, estos planos geométricos se convirtieron en planos de alineaciones, reflejándose en ellos las alteraciones previstas sobre la alineaciones existentes, es decir, incorporando de forma descriptiva en un documento único, todas las nuevas alineaciones proyectadas o previstas para el conjunto de la ciudad¹⁴. Así, *los planos geométricos debían derivar en planos generales de alineación, siempre con el importante objeto de adaptar el espacio urbano a las exigencias creadas por la circulación y la higiene modernas*¹⁵.

A la hora de levantar estos planos, los ayuntamientos se enfrentaron a un serio inconveniente, desconocían la forma de cómo hacerlo, no existían unas normas, bases o siquiera directrices, que fijaran una guía que unificara la elaboración de los citados planos. Sería esto por lo que en agosto de 1953, la Junta Consultiva de Policía Urbana elaboró unas *Bases* que, a manera de exposición de criterios objetivos, supusieron unas líneas generales a las que someter las distintas actuaciones a realizar¹⁶. A pesar de «facilidades» que la administración otorgó a las corporaciones municipales, fueron pocos ayuntamientos los que levantaron un plano geométrico, primer paso para realizar un plano general de alineación y muchos menos los que efectuaron este último¹⁷. El intento de concebir

¹² ANGUITA CANTERO, Ricardo, *Ordenanza y Policía Urbana. Los orígenes de la reglamentación edificatoria en España (1750-1900)*. Monografía Arte y Arqueología. Universidad de Granada. Junta de Andalucía. Granada, 1997, pp. 271-278.

¹³ La falta de técnicos con medios adecuados para levantar estos planos geométricos, unido al hecho de que todos los gastos derivados de ello corrieran a cargo del Ayuntamiento, llevó a que en *Real Orden de 20 de Febrero de 1848* se redujera la obligatoriedad de realizar dichos planos «...a las capitales de provincia y poblaciones de crecido vecindario, que a la circunstancia de su riqueza y extensión, reúnan elementos para que su progresivo desarrollo, y cuenten en su término o en los inmediatos, arquitectos con título o ingenieros que puedan levantar dichos planos» (*Sobre cuándo es obligatorio el levantamiento de planos geométricos*).

¹⁴ TERÁN TROYANO, Fernando de, *Historia del urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*. Ed. Cátedra. Madrid, 1999, pp. 52-53.

¹⁵ ANGUITA CANTERO, Ricardo, *Ordenanza y Policía Urbana...*, op. cit., p. 271.

¹⁶ BASSOLS COMA, Martín, *Génesis y evolución del Derecho urbanístico en España (1812-1956)*. Ed. Montecorvo. Madrid, 1973, pp. 104-105.

las transformaciones de la ciudad con una perspectiva unitaria y global fracasó en España, lo cual podemos afirmar si atendemos al escaso cumplimiento de la legislación estatal¹⁸.

El Plano Geométrico de Zaragoza

De acuerdo a lo fijado por la Real Orden de 1846, Ildefonso Morales de los Ríos, alcalde de Zaragoza, encargó en 1849 a los arquitectos José de Yarza y Joaquín Gironza, la formación de un plano general de la ciudad, no obstante, tendrán que pasar diez años más para que se acuerde definitivamente hacer el plano general de la ciudad y se reciba la autorización del Gobernador de la provincia para llevar a cabo el trabajo. Tras una serie de estudios elaborados por el arquitecto José de Yarza, autor del proyecto definitivo, y la Comisión de Policía Urbana del Ayuntamiento se redactó un amplio informe en el que se marcaron las directrices generales para la extensión y reforma interior de la población. Según este informe, debía planificarse el ensanche de la ciudad, rectificar y ampliar las calles ya existentes y crear nuevas vías urbanas que permitieran una fluida comunicación interna de la misma¹⁹. Todo ello se plasmó en el plano de Zaragoza fechado por el arquitecto José de Yarza Miñana a 15 de julio de 1861²⁰. Las reformas más importantes que el plano recoge tienen carácter de presente y futuro. Por una parte, el plano incorpora algunos proyectos ya elaborados que en ese momento se encontraban toda-

¹⁷ La escasa repercusión práctica que en cuanto al levantamiento de planos geométricos tuvo la Real Orden de 1846, llevó a que en *Real Orden de 19 de Diciembre de 1859 sobre instrucción para la ejecución de las alineaciones de calles* se admitieran de manera provisional los planos parciales de alineación de calles como instrumento urbanístico de planeamiento ciudadano.

¹⁸ ANGUITA CANTERO, Ricardo, *Ordenanza y Policía Urbana...*, op. cit., pp. 278-285.

¹⁹ El informe de José de Yarza está fechado en 1860.

TORGUET ESCRIBANO, Nardo, *La reforma urbana en la Zaragoza de mediados del siglo XIX. Apertura de la calle Alfonso I (1858-1868)*. Ayuntamiento de Zaragoza, Gerencia Municipal de Urbanismo. Zaragoza, 1987, pp. 31-34.

²⁰ Ayuntamiento de Zaragoza, Archivo Municipal. Plano 274.

Cuando aludimos en el texto al plano geométrico de Yarza, nos referimos al plano reseñado bajo esta signatura, ya que en él se recogen en su práctica totalidad las propuestas realizadas por los arquitectos municipales y la Comisión creada a tal efecto. No obstante, es preciso hacer constar que anteriores a él existen planos que reflejan ya la situación de Zaragoza a mediados del siglo XIX, es decir, lo que se exigía para el plano geométrico, con posterioridad al mismo también se desarrollarán otros planos que, de igual manera denominados geométricos, mostrarán la evolución de los proyectos propuestos por Yarza en 1961.

También debemos hacer constar las dificultades que conlleva su reproducción, debido fundamentalmente a su gran tamaño y su estado de conservación que, sin ser malo, presenta fragmentos levantados —esta compuesto por doce hojas pegadas—, pliegues muy marcados y enormes manchas de humedad que casi impiden distinguir las nuevas alineaciones propuestas por José de Yarza y reflejadas en color carmín.



Fig. 2. José de Yarza. *Plano Geométrico* (1861). *Detalle*.

vía sin ejecutar o en fase de realización; por otra, propone nuevas reformas para la ciudad. Entre los primeros podemos destacar la rectificación del trazado de la calle Don Jaime I²¹ y el ensanche y prolongación de la calle del Trenque —Alfonso I—²². Entre las segundas, destaca la creación de un «ensanche» para la ciudad, la ordenación del Arrabal con la cons-

²¹ La actual calle de D. Jaime I no se abrió al Coso hasta comienzos del siglo XVIII. Hasta mediados del siglo XIX, la citada vía transcurría según un trazado irregular dividida en varios sectores independientemente denominados: de San Gil (Nueva y Vieja), de San Pedro, plaza de San Martín, de la Virgen del Rosario y de la Cuchillería. En 1857, el Ayuntamiento acordó rectificar las citadas calles, dándoles una alineación uniforme y nombre único, el de calle de D. Jaime I. Esta nueva alineación se inició en la plaza de la Seo, continuando hacia el Sur hasta el Coso, marcando una fuerte inflexión hacia el Oeste a partir de la calle de San Jorge. Esta rectificación implicó la demolición de un buen número de edificios, entre los que destaca la iglesia de San Pedro, situada en la antigua calle del mismo nombre, la cual venía a coincidir con el tramo de la calle de D. Jaime comprendido entre las calles de San Jorge y Mayor.

²² En agosto de 1858, el Ayuntamiento de Zaragoza encargó a los arquitectos municipales José de Yarza y Miguel Jeliver los estudios necesarios para la formación de una calle que, en prolongación de la del Trenque, comunicara el Coso con la plaza del Pilar. Se abrió así finalmente una vía de 12 metros de anchura —inicialmente se proyectó con 10 metros— y 400 de longitud, trazada entre las antiguas del Trenque y de los Navarros, ya que la línea formada por ambas resultaba ser la más corta y aquella que desembocaba aproximadamente en el centro de la plaza y frente a la fachada principal de la basílica del Pilar. La enorme cantidad que el municipio debía desembolsar en concepto de indemnizaciones para la apertura de la calle retrasó considerablemente el inicio del proyecto. Las obras se dieron por fin por concluidas en 1870 con el adoquinado de las aceras, la pavimentación y la construcción de la alcantarilla general.

trucción de dos nuevos puentes sobre el Ebro, la creación de dos ejes este-oeste en prolongación de Predicadores y Torre Nueva, el ensanche y prolongación de la calle de la Yedra —San Vicente de Paúl—, la prolongación del paseo de la Independencia, la rectificación y prolongación de la calle del Portillo y la creación de un segundo mercado²³.

Entre 1862 y 1865 se introdujeron al plano geométrico ligeras modificaciones. Finalmente, en junio de 1865, el Ayuntamiento aprobó el plano general de alineaciones de Zaragoza fijando las rectificaciones que se proponían para el interior de la ciudad. En este documento se establece una jerarquización vial que otorga a las calles una anchura de doce, diez, ocho y seis metros, según sean éstas respectivamente *calles maestras o vías generales que atraviesan la ciudad por su centro, calles maestras que tan sólo atraviesan una parte de la población, calles de travesía y callejones o calles cortas*. Igualmente, se fijan las prolongaciones, rectificaciones y ensanches a que debían someterse algunas de las más importantes calles de la ciudad existente²⁴.

A pesar de su aprobación, las discusiones en torno al plano general de alineaciones de la ciudad continuaron y las obras proyectadas en el mismo no se llevaban a efecto. Es por esto por lo que el Ayuntamiento de Zaragoza, como paso previo para el levantamiento de un definitivo plano general de la población, encargó al arquitecto municipal Segundo Díaz, sucesor de Yarza en el cargo, un levantamiento de planos parciales de algunas de las calles de la ciudad. Como complemento al cumplimiento de dicho encargo, Díaz redactó en mayo de 1872 una memoria explicativa de los *Proyectos de ensanche y alineación en diferentes calles de la ciudad de Zaragoza*²⁵.

En este documento, Segundo Díaz justifica la necesidad de las refor-

TORGUET ESCRIBANO, Nardo, *La reforma urbana...*, op. cit.

YESTE NAVARRO, Isabel, *La reforma interior. Urbanismo zaragozano contemporáneo*. Institución «Fernando el Católico». Zaragoza, 1998, pp. 105-107.

²³ La totalidad de reformas que el plano de Yarza propone para la ciudad, quedan reflejadas en el plano de elaboración propia que Francisco Javier Monclús elaboró, como interesantísimo —y de difícil realización— aporte gráfico a sus estudios sobre la reforma interior y el ensanche de Zaragoza.

MONCLÚS FRAGA, Francisco Javier, «De las reformas a los ensanches: planes y proyectos urbanos en Zaragoza (1833-1933)» en *Ciudad y Territorio*, núm. 94, 1992, pp. 95-106.

— «Del plano geométrico a las operaciones puntuales: un control selectivo del crecimiento urbano» en *Atlas Histórico de ciudades europeas. Península Ibérica*. Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona. Salvat Editores. Barcelona, 1994, p. 250.

²⁴ *Rectificaciones que se proponen para el interior de la ciudad y que si se aceptan por el Excmo. Ayuntamiento deben tenerse presentes al practicar los trabajos definitivos del plano general que ha de remitirse a la aprobación del Gobierno de S. M. según lo previsto en la Real Orden de 25 de Julio de 1846*. Recogidas en TORGUET ESCRIBANO, Nardo, *La reforma urbana...*, op. cit., Anexo 3, pp. 103-104.

²⁵ Ayuntamiento de Zaragoza, Archivo Municipal. Policía Urbana. Expediente s/n/1880. Caja 1816.

mas proyectadas porque la existencia de *calles estrechas y tortuosas* propicia la agrupación de edificios con *una densidad tan excesiva que no sólo se opone al tránsito y movimiento de la población, sino que también perjudica altamente a la salubridad e higiene de la misma*²⁶. Las reformas proyectadas afectan a las calles: Santiago, Mayor, Roda —Santa Isabel—, Contamina, Torre Nueva, Montera —Candalija— y Democracia-29 de Septiembre —Predicadores—²⁷. Los nuevos trazados proyectados para las mismas implicaban su rectificación y ampliación. Se pretendía lograr un trazado rectilíneo que facilitara el tráfico, eso sí, intentando, no obstante, hacerlo con el mínimo de expropiaciones posibles, esto es, manteniendo al máximo los antiguos trazados. En cuanto a su ampliación, se fijó una anchura de doce metros para las calles Democracia y 29 de Septiembre ya que, situadas una a continuación de la otra, resultaban *de mucha longitud*. Para la calle Mayor la anchura se fijó en diez metros²⁸ y en ocho metros para las restantes. Los perjuicios que tales obras habían de ocasionar en los inmuebles existentes en dichas calles resultaban atenuados porque *en cambio, recibirán el grande beneficio de la luz y ventilación que dará valor al mucho sitio que tienen la mayor parte de ellas en el interior que hoy tiene bien pocas aplicaciones*.

A pesar de la realización de dichos trabajos en 1872, no será hasta mayo de 1877, cuando Ricardo Magdalena, sucesor de Díaz en el cargo de arquitecto municipal, presente dichos planos a la aprobación municipal. Tras la misma, las obras de ensanche y alineación de un buen número de calles serán, no obstante, reelaboradas posteriormente por el propio Magdalena y ejecutadas ya a comienzos del siglo XX.

De entre las reformas que el plano geométrico de Yarza proponía para la ciudad hemos señalado las más importantes, vamos ahora a referirnos a ellas brevemente. En lo que respecta a la reforma interior, las nuevas alineaciones establecidas en el plano tienden a la rectificación y ampliación de los trazados, igualmente, se proyecta la formación de nue-

²⁶ Segundo Díaz: Proyectos de ensanche y alineación en diferentes calles de la ciudad de Zaragoza. Memoria descriptiva. Folio 1 reverso.

²⁷ Junto a estas calles, el arquitecto municipal Segundo Díaz, advierte de la existencia de un total de 21 planos de calles y 4 de plazas, *unos concluidos y aprobados y otros muy próximos a terminarse*. De dichos planos o la memoria de los mismos no se guarda constancia específica entre la documentación existente.

²⁸ Tanto para el caso de la calle Mayor como para el anteriormente citado de las calles Democracia y 29 de Septiembre, la anchura inicial fijada era mayor que la que posteriormente se determinaría en su plano parcial, 15 metros para la primera —dado que para Díaz ésta no era menos importante que la calle Alfonso, a la cual se le había otorgado tal amplitud— y doce metros para las segundas. La causa por la cual se rebajó la anchura inicialmente proyectada se debió a la enorme cantidad de derribos que ello implicaba y, por consiguiente, al coste económico que de tal forma se derivaba.

vas vías que tienden a facilitar las comunicaciones en el seno de la ciudad existente. Entre estas vías destaca la creación de dos nuevos ejes que, en dirección norte-sur, atraviesan completamente el recinto más antiguo de la ciudad. Ambas vías se proyectan con unos planteamientos cercanos a los empleados en la formación y apertura de la calle Alfonso I.

Entre la calle de Don Jaime I y el extremo oriental del recinto de la antigua ciudad romana, las comunicaciones en sentido norte-sur se realizaban a través de estrechos callejones de trazado quebrado e irregular. Para mejorar dichas comunicaciones el plano geométrico de Yarza de 1861 proponía la ampliación y prolongación de la calle de la Yedra²⁹ y estrechamente unida a ella, la reforma del barrio del Sepulcro³⁰, una de las zonas más degradadas de la ciudad. La calle de la Yedra comenzaba en el Coso y terminaba en la de Santo Dominguito de Val, desde allí y hasta el paseo del Ebro —de Echegaray y Caballero—, la zona estaba surcada por estrechas calles y callejuelas. Recogiendo la propuesta de Yarza de prolongar la calle de la Yedra, el arquitecto municipal, Segundo Díaz, redactó en 1869 una serie de condiciones que regularan la cesión y venta de las fincas necesarias para llevar a cabo la obra. En diciembre de 1888 y a propuesta del entonces arquitecto municipal Ricardo Magdalena, Eusebio Lidón redactó el proyecto de prolongación y ensanche de la calle de la Yedra. Se trazó en línea recta, haciendo coincidir su inicio con la emboadura de la calle de la Yedra en el Coso y su conclusión con la salida de la calle del Conde Alperche al paseo del Ebro. Se le dio una anchura de 15 metros, expropiándose para su apertura dos franjas laterales, también de 15 metros, que permitían la edificación de 16 nuevas manzanas. Las vías transversales a la proyectada se ampliaban a 8 metros, excepto la calle Mayor, la cual, como ya se ha dicho con anterioridad, llegaba a tener una amplitud de 10 metros.

Los ambiciosos proyectos decimonónicos raramente se llevaron a cabo. La revuelta contra el impuesto de consumos de 1865, la crisis de 1866 o la Revolución de 1868, unido a la constante falta de recursos por parte del Ayuntamiento de Zaragoza, llevó a la paralización de la mayor parte de los proyectos aprobados por el consistorio. Así, en 1905, Ricardo Magdalena redactará un nuevo proyecto —muy similar al ya descrito— de prolongación y ensanche de la calle de la Yedra³¹. Tampoco este proyecto supondría un impulso definitivo para las obras y así, la extraordi-

²⁹ YESTE NAVARRO, Isabel, *La reforma interior...*, op. cit., pp. 41-98.

³⁰ Id. pp. 99-104.

³¹ Ayuntamiento de Zaragoza, Archivo Municipal. Fomento. Planos. Expedientes 603 y 1890. Año 1905.



Fig. 3. Ejes de comunicación propuestos para la ciudad histórica en el Plano Geométrico de Yarza (1861).

naria lentitud con la que se fueron realizando provocó la coexistencia en la zona de tramos ya abiertos junto a otros sin acometer, la situación resultaba por ello totalmente caótica. El proyecto sería retomado en diciembre de 1933 por el entonces arquitecto municipal Miguel Ángel Navarro, el cual, manteniendo en líneas generales el trazado ya aprobado con anterioridad, determinó dos franjas de terreno a expropiar³² que permitieran su realización, tres años más tarde —enero de 1937—, el nuevo arquitecto municipal Regino Borobio amplió el área a expropiar para, de esta forma, permitir la construcción de nuevos edificios que dieran una mayor *dignidad* a la calle³³. Finalmente, este proyecto definitivo de prolongación y ensanche de la calle de la Yedra sería incorporado al Plan de Reforma Interior de 1939 redactado por los arquitectos José Beltrán y Regino Borobio y llevado a cabo con relativa rapidez. En 1940 y por acuerdo municipal, la nueva calle pasó a denominarse de San Vicente de Paúl³⁴.

Con un criterio similar al ya descrito para la prolongación y ensan-

³² La superficie afectada era de 10.512'15 m² y las fincas expropiadas alcanzaban un total de setenta.

³³ Ayuntamiento de Zaragoza, Archivo Municipal. Fomento. Varios. Expediente 3.060. Año 1937.

³⁴ Se le dio este nombre a petición de un numeroso grupo de vecinos que así lo solicitaron al Ayuntamiento, justificando dicha petición en la existencia en las proximidades —calle Don Juan de Aragón núms. 11 y 13 (en la numeración antigua)— de una de las casas de las hijas de la Caridad de San Vicente de Paúl.

che de la calle de la Yedra, se proyectó la prolongación de la calle Cineja o Puerta de Cineja —Mártires—. El objetivo prioritario era permitir una comunicación fluida entre el Coso y la calle del Pilar a través de un trazado recto fijado entre la embocadura de la calle Mártires en el Coso y la desembocadura a la calle del Pilar de la calle Bayeu —ambas desaparecidas—. En 1862, la Comisión especial encargada de estudiar el plano geométrico de Yarza, decide la supresión de la prolongación de Puerta de Cineja, por entender que tal reforma habría de importar un desembolso económico que el consistorio no podía asumir. A pesar de la eliminación en los planes municipales de esta reforma, la idea de trazar una nueva calle ampliando la de los Mártires, que pudiera constituirse en prolongación del recientemente formado paseo de la Independencia, continuó de alguna forma presente. Así, en sesión ordinaria del Ayuntamiento de Zaragoza de 5 de mayo de 1905, se planteó de nuevo el tema de la prolongación de la calle Mártires, entonces ya tratada como prolongación del paseo de la Independencia. Desde entonces, se sucedieron las propuestas y los proyectos³⁵. La prolongación del paseo se incorporó a los sucesivos planes de reforma interior y generales de ordenación realizados en la ciudad hasta 1968. Se variaba su amplitud, longitud y trazado, ya que si inicialmente se le daba una anchura de 16 metros, ésta se fue ampliando a 20, 25 y 45 metros, esto es, la misma anchura que tenía el paseo de la Independencia. También su longitud fue distinta según el proyecto. En unos casos, la prolongación llegaba hasta el paseo de Echeagaray y Caballero —e incluso en el proyecto de Secundino Zuazo de 1933 continuaba al otro lado del río con la construcción de un nuevo puente—, en otros tan sólo hasta la calle del Pilar. En cuanto al trazado de la misma, la solución inicialmente adoptada resultaba según el mismo eje que presentaba el paseo de la Independencia, esto conllevaba la demolición de un buen número de edificios de interés artístico, por lo que en proyectos posteriores se introdujo una ligera desviación en el eje, lo cual permitía «salvar» algunos de ellos³⁶.

Finalmente, la razón se impuso y el proyecto no se llevó a cabo, siendo suprimido de los planes municipales a partir del Plan General de Ordenación Urbana de 1968. Tan sólo, y enlazado con el proyecto de 1937 de Regino de Borobio de unión de las plazas del Pilar y de la Seo³⁷ —igual

³⁵ La evolución del proyecto y las distintas soluciones adoptadas para la prolongación del paseo de la Independencia se recogen en: YESTE NAVARRO, Isabel, *La reforma interior...*, op. cit., pp. 165-182.

³⁶ Las demoliciones que en línea con el eje del paseo conllevaba su prolongación, afectaban entre otros a la casa del Prior, los palacios de los Torrero y los Pardo, la casa del Canal y la iglesia de la Santa Cruz.

de insensato que el anterior— se realizó el entronque entre la prolongación del paseo y la nueva plaza resultante de la unión de las anteriormente mencionadas. El resultado fue un espacio apéndice carente de sentido, que no es capaz de vincularse a la trama tradicional en la que se inserta, ni tampoco a los nuevos espacios creados tras la Guerra Civil.

Frente a estos dos nuevos ejes norte-sur, se plantea también la creación de otros dos en sentido este-oeste. No es una creación propiamente dicha, ya que estas vías estaban ya formadas. La reforma tiende más bien a rectificar su trazado y a ampliarlo ligeramente, de forma que las que calles que componen dichos ejes tengan una anchura constante y un trazado rectilíneo. El primero de los ejes estaba compuesto por las calles Predicadores, Manifestación Mayor y Palomar.

Las calles Manifestación y Mayor transcurren, con leves variaciones, según el trazado fijado por el antiguo *decumano máximo* de la ciudad romana. La calle Predicadores se crea entre la plaza de Santo Domingo, lugar en el que se construyó el antiguo convento de Predicadores de Santo Domingo —por el cual toma la calle este nombre—, y la plaza del Mercado. Supone pues uno de los ejes principales dentro del barrio de San Pablo, ampliación medieval a la Zaragoza antigua. La inserción en este eje de la calle Palomar en su extremo oriental, permitía el establecimiento de una comunicación fluida entre los extremos de la ciudad y de ésta con el entorno. La salida de esta última hacia la calle Asalto, implicaba la destrucción de parte del convento de San Agustín, seriamente dañado en la Guerra de la Independencia. A mediados del siglo XIX, el llamado Hospitalico de niños huérfanos fue cedido por el Gobierno, para que en él se instalara la Escuela Normal de maestros³⁸. Las obras llevadas a cabo con motivo de este traspaso de funciones, llevaron a la apertura de una nueva calle que se denominó del Hospitalico. La posterior prolongación de la misma en los años veinte, daría lugar a la calle Cantín y Gamboa, vía que sin afectar especialmente al convento de San Agustín, permitía la comunicación del interior de la ciudad con el extremo este de la población hasta el río Huerva, uno de los lugares en que ésta alcanzaba una mayor longitud.

La creación de este eje conllevaba escasas modificaciones en cuanto a las calles Predicadores y Manifestación. La primera de ellas surgía de la unión de las antiguas de la Democracia y del 29 de septiembre, las cua-

³⁷ El estudio de la unión de las plazas del Pilar y de la Seo se puede consultar en: YESTE NAVARRO, Isabel, *La reforma interior...*, op. cit., pp. 105-164.

³⁸ *Guía de Zaragoza...*, op. cit., p. 273.

les tenían ya una anchura regular y cinco alineaciones distintas que, no obstante, resultaban todas ellas cercanas a la línea recta³⁹. La calle Mayor se ampliaba para dotarla de una anchura uniforme de 12 metros y se rectificaba hasta conformarse casi en línea recta con la de la Manifestación⁴⁰. Esta reforma sería retomada por Segundo Díaz en 1872 reduciendo la amplitud dada a la calle a diez metros⁴¹. Sería sin embargo ya en 1903, cuando el proyecto elaborado por el arquitecto municipal Ricardo Magdalena ampliara y alineara la calle Mayor⁴². La prolongación de la calle Palomar no se realizó finalmente y su función como eje comunicador de la ciudad pasaría a ser desempeñado posteriormente, como ya se ha dicho, por la calle de Cantín y Gamboa.

El segundo de los ejes lo constituían las calles San Blas, Torre Nueva, San Jorge y su comunicación con la calle Asalto. La calle San Blas se rectificaba dotándola de una latitud uniforme. Para la rectificación y ensanche de la calle Torre Nueva se adoptaron tres alineaciones, la primera entre la plaza del Mercado —de Lanuza— y la calle del Temple, la segunda entre ésta y la calle Vírgenes y la tercera entre ésta y la calle D. Jaime I⁴³. Dichas alineaciones, así como una latitud uniforme de 8 metros fueron también adoptadas por Segundo Díaz en 1872 y parcialmente ejecutadas con posterioridad⁴⁴. La calle de San Jorge, límite de la antigua morería cerrada, presentaba irregularidades muy pronunciadas en su trazado fiel

³⁹ Segundo Díaz: Proyectos de ensanche y alineación en diferentes calles de la ciudad de Zaragoza. Memoria descriptiva. Folio 7 anverso y reverso.

⁴⁰ Entre ambas se forma un ángulo obtuso de 177° 42', por lo que se lograba una perspectiva abierta entre las plazas de la Magdalena y del Mercado.

⁴¹ Segundo Díaz: Proyectos de ensanche y alineación en diferentes calles de la ciudad de Zaragoza. Memoria descriptiva. Folios 4 reverso y 5 anverso.

⁴² La calle Mayor tenía una longitud de 414 metros y una anchura que oscilaba entre los 2'50 y los 5'20 metros, medida tomada en los tramos más estrechos y más amplios respectivamente. Esta considerable oscilación y la notable desproporción entre anchura y largura, hacía que una de las calles más importantes de la antigua Zaragoza y una de las más largas, si no la más larga, tuviera escaso tráfico. La intención por parte del consistorio de que esta calle recuperara, en lo que respecta a las comunicaciones interiores de la ciudad, su antigua posición de privilegio, llevó a la redacción de un nuevo proyecto por parte de Ricardo Magdalena y su pronta aprobación y posterior realización del mismo. En él se mantiene para la calle una anchura de 10 metros —igual a la de las calles Manifestación y Espoz y Mina, las cuales junto a ésta conforman este eje este-oeste— y una alineación uniforme que se retrasa considerablemente con respecto a la existente en el lado de los pares para de esta forma respetar la fachada meridional de la iglesia de la Magdalena.

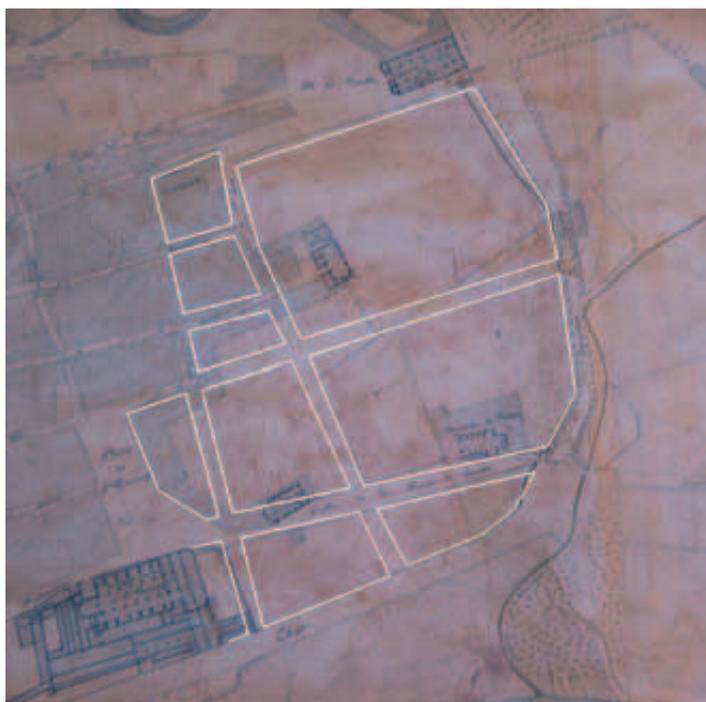
Ayuntamiento de Zaragoza, Archivo Municipal. Fomento. Planos. Expediente 731. Año 1903.

⁴³ A mediados del siglo XIX la calle Torre Nueva en su desembocadura a Don Jaime I es denominada según el callejero o plano del que se trate de la Torre Nueva o de Botigas Hondas. A partir de la apertura de la calle Alfonso I, el tramo comprendido entre ésta calle y la de Don Jaime I, fue denominado de Méndez Núñez, quedando la denominación de calle Torre Nueva para el tramo comprendido entre la plaza de Lanuza y la citada calle Alfonso I.

⁴⁴ El tramo correspondiente a la actual calle de Méndez Núñez no fue totalmente rectificado, conservándose en la actualidad las irregularidades que la calle presentaba entre las calles de Don Jaime I y Vírgenes.



*Fig. 4. José de Yarza. Plano Geométrico (1861).
Propuesta de ordenación para la margen izquierda de la ciudad.*



*Fig. 5. José de Yarza. Plano Geométrico (1861).
Propuesta de urbanización para el extremo occidental de Zaragoza.*



Fig. 6. José de Yarza. Plano Geométrico (1861). Propuesta de urbanización para los terrenos del convento de la Encarnación, Hospicio y zonas adyacentes.

reflejo de su origen medieval. A pesar de la rectificación que el plano geométrico preveía para ella como continuación de la calle Torre Nueva⁴⁵, sería el proyecto que Ricardo Magdalena redactó para su alineación y ensanche en 1902 primero⁴⁶ y el Plan de Reforma Interior de 1939 después, los que le darían una anchura uniforme de 8 metros y un trazado regular⁴⁷. Finalmente, el último tramo de este eje viario, comprendido entre las calles del Coso y Asalto, transcurría aproximadamente a través

Segundo Díaz: Proyectos de ensanche y alineación en diferentes calles de la ciudad de Zaragoza. Memoria descriptiva. Folio 6 anverso y reverso.

⁴⁵ Para evitar un extraordinario número de derribos, entre la prolongación de la calle de la Yedra y el Coso, la calle de San Jorge ampliaba su trazado rectificándolo, no obstante, no se estableció una alineación única sino varias.

⁴⁶ La calle de San Jorge, en la zona más próxima a la calle Don Jaime I resultaba tan angosta que ya en el último cuarto del siglo XIX y para proteger a los viandantes, se habían colocado en su interior unos pilones que impedían el paso de carruajes. La situación requería una rápida solución y así se pensó en una inicial expropiación de los edificios situados en el lado de los impares al comienzo de la calle, posteriormente, estas expropiaciones se ampliarían al resto de la misma. Finalmente, la ampliación del tramo restante se realizaría ya con posterioridad a 1939 y tras la apertura de la calle de San Vicente de Paúl.

Ayuntamiento de Zaragoza, Archivo Municipal. Fomento. Planos. Expediente 916. Año 1902.

⁴⁷ Plan de Reforma Interior de 1939. José Beltrán y Regino Borobio. Hoja número 3. Ayuntamiento de Zaragoza, Archivo Municipal.

de las actuales calles de Romea, Viejos, Eras y atravesando el antiguo convento de Capuchinas salía a la calle Asalto. Fue inmediatamente tras la redacción del plano geométrico cuando se abrió ya la calle Romea, la salida final a Asalto, no obstante, fue retirada de los planes urbanísticos posteriores y sustituida por una prolongación de la calle La Torre hasta Asalto⁴⁸.

También dentro de la reforma interior de la población es importante reseñar entre 1866 y 1869, el derribo de la manzana comprendida entre las plazas de San Pedro Nolasco y San Lorenzo y la calle de la Amargura. La demolición de esta manzana conllevaba la desaparición de la iglesia de San Lorenzo mártir⁴⁹ y la unión de ambas plazas conformando un espacio único. Esta reforma aparece así recogida en el plano geométrico de Yarza, el objetivo de la misma es dotar a la ciudad de una nueva plaza para el mercado ya que la que entonces era denominada plaza del Mercado y cuya función desempeñaba, resultaba insuficiente para una ciudad como ya entonces era Zaragoza. La oposición al traslado del mercado —o al menos de una parte del mismo— por parte de los propietarios de la plaza del Mercado, al temer que dicho traslado implicara una bajada en los precios de sus propiedades, forzó a su permanencia en el lugar que ya desde el siglo XIII ocupaba, el cual, se regularizaba igualmente a partir de la rectificación de las fachadas de los edificios que la componían, el ensanche de las calles de Antonio Pérez, Albardería —Cerdán— y Cedacería —Escuelas Pías—, hoy todas ellas desaparecidas, y la eliminación de parte de la manzana comprendida entre estas dos últimas. Inicialmente se propuso la desaparición de la manzana completa, finalmente el plano de Yarza recogió únicamente la demolición de la mitad meridional de la misma para, de esa forma, regularizar el Coso hacia el Mercado y facilitar la salida hacia el oeste a partir de la continuidad, a través del Coso, entre las calles de Castellana —Boggiero— y Perena. Esta reforma no se llevó a cabo tal y como fue proyectada por Yarza ya que la salida hacia el oeste se llevaría a cabo con la formación ya en 1915 y según proyecto de José de Yarza Echenique de la calle del Conde de Aranda⁵⁰.

⁴⁸ Plan de Reforma Interior de 1939. José Beltrán y Regino Borobio. Hoja número 7. Ayuntamiento de Zaragoza, Archivo Municipal.

⁴⁹ Iglesia de nave única, circundada de tribunas altas y siete capillas laterales. Tras la desaparición de la iglesia de San Lorenzo, las funciones parroquiales que ésta desempeñaba habían de ser asumidas por la cercana de San Pedro Nolasco —situada en la plaza del mismo nombre—; de planta de cruz griega bajo cúpula elíptica fue construida en torno a 1700 como parte del antiguo colegio de los Padres Mercedarios y vendida en 1835 como finca nacional. Ocupada por los Padres Jesuitas fue derribada en 1929 para ser sustituida por la actual iglesia del Sagrado Corazón, obra de Regino y José Borobio inaugurada en 1942.

Sobre la antigua plaza del Mercado se construiría en 1903 un nuevo Mercado obra del arquitecto Félix Navarro. Posteriormente, la formación de un eje de unión entre la Puerta del Carmen y San Juan de los Panetes —avenida de Cesar Augusto— a partir del Plan de Reforma Interior de 1939, provocó la eliminación de la manzana antes mencionada⁵¹.

En cuanto a la margen izquierda, Yarza propuso la urbanización del sector situado en torno al viejo Arrabal, prolongándolo hacia el este e incorporando así la Estación de Ferrocarril de Barcelona, una ronda perimetral completaba el trazado. Esta ronda arrancaba en un nuevo puente sobre el Ebro proyectado en la prolongación del Coso —Puente de Nuestra Señora del Pilar—, y continuaba a través de las actuales avenida del Puente del Pilar y calles Muel, Valle de Zuriza y Sixto Celorrio, una vez aquí continuaba paralela al Ebro bordeando la Arboleda de Macanaz —calle García Arista— hasta otro nuevo puente sobre el Ebro —Puente de la Almozara— que permitía enlazar de nuevo con la margen derecha de la ciudad a través del paseo de María Agustín.

Junto a este mínimo desarrollo de la ciudad hacia el norte, Yarza proyectó otro más amplio hacia el Sur. No era, si se quiere, un ensanche propiamente dicho o, al menos, no lo era tal y como entendemos el característico ensanche decimonónico. En los extremos occidental y meridional de la ciudad, existían amplias zonas sin urbanizar pertenecientes en origen a determinadas órdenes religiosas⁵², algunas de las cuales habían sido muy dañadas durante la Guerra de la Independencia contra los franceses y otras, la mayoría, vendidas a partir de la desamortización de 1836.

⁵⁰ La realización del proyecto tiene sus orígenes en 1893, cuando en el Ayuntamiento de Zaragoza se comienza a discutir acerca de la necesidad de llevar a cabo dicha reforma. El objetivo fundamental de la misma era lograr que las comunicaciones entre el centro histórico y la salida de la ciudad hacia las carreteras de Madrid y Logroño se realizaran de manera más fluida. Se pretendía también que una calle de «orden inferior» pasara a ser de primera categoría. La nueva vía proyectada tenía una longitud de 580 metros y una anchura de 15 metros. La base del proyecto consistía en el trazado de una vía recta que partiendo de la confluencia de las calles Azoque y Escuelas Pías terminara en la plaza del Portillo. Las líneas de fachada coincidían en el lado de los impares con la antigua alineación de la calle del Portillo, en el lado de los pares con la determinada por el edificio situado en dicha calle en los núms. 120 y 120 dpdo. —destinado a Casa Cuartel de Carabineros—. Como consecuencia del trazado fijado era necesario expropiar parte del edificio que albergaba el colegio de los PP. Escolapios en la calle de las Escuelas Pías. Las dificultades que la expropiación de un edificio de estas características conllevaba hicieron que la apertura y prolongación de la calle del Portillo se retrasara más de veinte años. Finalmente, se introdujeron dos puntos de inflexión, de tal manera que el nuevo trazado no afectara al colegio de los PP. Escolapios. Igualmente, la calle pasó a tener una anchura de 20 metros, considerada más apropiada que la anterior debido a la extraordinaria longitud de la misma.

⁵¹ YESTE NAVARRO, Isabel, *La reforma interior...*, op. cit., pp. 193-214.

⁵² La periferia inmediata al casco romano fue ocupada en una buena proporción por conventos y monasterios, ya que aquí era posible construir amplios edificios, en su mayor parte con amplias huertas, debido a que el coste del suelo era menor que en otras zonas centrales. A las órde-



Fig. 7. José de Yarza. *Plano Geométrico* (1861).
Propuesta de urbanización para la huerta de Santa Engracia.

También hacia el sur existía una importante presencia militar. Tras la derrota de Zaragoza en la Guerra de Sucesión, se llevó a cabo en la ciudad un proceso de militarización, que se tradujo en la presencia, a mediados del siglo XIX, de once edificios que albergaban tropas y efectos militares, muchos de ellos y como ya se ha dicho, antiguos conventos de órdenes religiosas masculinas convertidos en establecimientos militares⁵³.

En la zona occidental, el terreno comprendido entre los actuales límites del paseo de María Agustín, calles del Conde de Aranda, de Santa Inés y de Cereros, plaza de Santo Domingo y calle de Santa Lucía, estaba

nes religiosas instaladas en la ciudad en época bajomedieval, se sumaron aquellas que surgieron al amparo del espíritu contrarreformista a partir del siglo XVII. Con la desamortización de Mendizábal gran número de los conventos masculinos se convirtieron en cuarteles, pero todavía a mediados del siglo XIX existían en Zaragoza una importante cantidad de conventos femeninos.

⁵³ Dentro del perímetro murado de la ciudad varios conventos y monasterios se habían transformado en establecimientos militares: de Santa Engracia —cuartel de infantería—, predicadores de San Ildefonso —almacén de utensilios para la tropa, después parroquia castrense—, carmelitas observantes de Nuestra Señora del Carmen —parque de artillería—, carmelitas descalzas de San José —cuartel del presidio peninsular—, mínimos de San Francisco de Paula (La Victoria) —cuartel de infantería y artillería montada—, capuchinos (extramuros de la Puerta del Carmen) —cuartel de infantería de Hernán Cortés— y carmelitas descalzas de San José (convento femenino)—cuartel y parque de ingenieros—.



Fig. 8. José de Yarza. *Plano Geométrico* (1861). *Propuesta de urbanización de los sectores occidental y meridional de la ciudad (zona de ensanche). En tono más claro se señala la superficie intramuros, en tono más intenso la situada extramuros.*

ocupado por varios conventos y esencialmente por sus huertas⁵⁴. También sin urbanizar y ocupado fundamentalmente por terrenos correspondientes a antiguos conventos y establecimientos militares se encontraba al sur de la población el espacio delimitado aproximadamente por los actuales paseos de María Agustín, de Pamplona, de la Constitución y de la Mina, calle de San Miguel, paseo de la Independencia, calle Cádiz, plaza del Carmen, calle Azoque, plaza Salamero, calles Camón Áznar, Ramón y Cajal y Pignatelli y plaza del Portillo⁵⁵. Además de este espacio intramuros, Yarza proyecta el cubrimiento parcial del río Huerva y realiza una propuesta de ampliación de la ciudad hacia el sur. Sobre esta extensa zona de la ciudad, Yarza proyectó el ensanche de la misma. No

⁵⁴ Estos terrenos estaban ocupados por los conventos de Bernardas de Santa Lucía, Dominicas de Santa Inés y Carmelitas Descalzas de Santa Teresa de Jesús —Fecetas—.

⁵⁵ En estos terrenos se situaban: el cuartel del Cid (caballería), parque de artillería, cuartel de convecientes, hospicio provincial, cuartel de la Victoria, hospital provincial, hospital militar, convento de carmelitas observantes de la Encarnación, convento de dominicas de Santa Rosa, convento de recogidas, cuartel de artillería (Carmen), parque de ingenieros y gobierno militar, convento de Jerusalén, convento de Santa Catalina, iglesia y huerta del antiguo monasterio de Santa Engracia, cuartel de Santa Engracia y Capitanía General.

es pues como ya se ha dicho un ensanche exterior, sino más bien, la urbanización de los terrenos interiores que resultaban susceptibles de ello. Quizá sea esta reutilización del espacio interior y la falta de proyección hacia el exterior de la ciudad, lo que llevó al alcalde de la ciudad, Simón Gimeno, a calificar de *mezquino* este ensanche para la ciudad.

La urbanización de estos terrenos sigue una pauta constante para todo el espacio. El esquema básico se aproxima a un sistema ortogonal en el que se insertan las principales vías ya existentes. Dentro de este sistema se inscriben grandes manzanas de planta cuadrangular. Predominaban extraordinariamente los espacios construidos sobre los libres, ya que sobre toda esta superficie se proyectaron únicamente tres nuevas plazas, dos sobre los terrenos de la huerta del monasterio de Santa Engracia y una al norte de ciudad en el Arrabal, plazas todas ellas de proporciones, ahora sí, «mezquinas».

El plano como instrumento de desarrollo para la ciudad

Cuando José de Yarza elaboró el Plano Geométrico de 1861 no hizo sino dar cumplimiento a la *Real Orden de 25 de Julio de 1846 sobre planos geométricos de las poblaciones*, de tal forma, que para valorar dicho plano y su grado de cumplimiento, quizá haya en primer lugar que plantear su necesidad real para la ciudad.

A lo largo del siglo XIX, la mayor parte de las ciudades europeas alteraron su morfología urbana de manera determinante. El hacinamiento de sus habitantes dentro del perímetro de la ciudad tradicional, unido a la degradación de sus inmuebles y las malas condiciones de vida que de ello se derivaban, provocó la intervención de la administración en la adopción de medidas tendentes a la reforma urbana. La preocupación por la higiene y la superación de los mínimos de supervivencia se convirtió en constante alusión en los escritos contemporáneos y especialmente en la de aquellos que tratando de la urbanización y construcción de ciudades, señalaban la falta de higiene y el hacinamiento como entorno propicio para el desarrollo de *una desgraciada conducta social*⁵⁶. Así, la burguesía comenzó a interesarse por el tema de la vivienda, tanto en lo respecta a la mejora de la vivienda tradicional, como en la búsqueda de una solución a los problemas de hacinamiento que la aparición de

⁵⁶ CERDÁ, Ildefonso, *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*. Imp. Española, Madrid, 1867. Edición Facsímil (3 vols.): Instituto de Estudios Fiscales, Barcelona, 1968.

una importante población obrera en las ciudades conllevaba.

El plano de Yarza es un plano «burgués», o mejor dicho, es un plano realizado desde una perspectiva burguesa. Plantea una considerable remodelación del interior de la ciudad, sin introducir sin embargo una nueva concepción de la ciudad consolidada. Los antiguos trazados se rectifican, la línea recta se convierte así en el patrón idóneo para crear una urbe moderna, abierta al incipiente tráfico de personas y mercancías y, sobre todo, para reflejar el orden burgués frente al caos de la ciudad tradicional. No se tiene para nada en cuenta, la dramática pérdida de un patrimonio arquitectónico de carácter histórico, que indefectiblemente se deriva de tal concepción de la reforma urbana. Edificios modernos, higiénicos, capaces y con un programa de servicios derivado de las nuevas necesidades de la clase dominante, esto es, la burguesía, habían de sustituir a las insalubres viviendas tradicionales; y calles amplias y rectas, a los tortuosos trazados antiguos. El viario se estructura según un sistema jerarquizado de vías de 12, 10, 8 y 6 metros de anchura, sistema propio todavía de una visión parcial de la ciudad en función de la importancia de cada una de las zonas que la componen. Igualmente, el forzar la traza recta de las calles, unido a la creación de nuevas vías interiores de comunicación, inserta la reforma interior en un esquema de perspectivas y realineaciones más cercano a las experiencias urbanísticas de finales del setecientos que a las propuestas higienistas de mediados del XIX en Europa.

Junto a las reformas interiores, Yarza plantea el ensanche de la ciudad y es aquí quizá donde las carencias del plan resulten más evidentes. Con una perspectiva de futuro y a la vista de la evolución posterior de la ciudad, el ensanche de Yarza resulta altamente insatisfactorio o, como ya se calificó, *mezquino*. Sin embargo, y antes de llegar a esta misma conclusión, quizá debamos tener en cuenta determinados factores que pudieran matizar nuestra perspectiva actual. A mediados del siglo XIX, Zaragoza había renacido de las ruinas tras los Sitios de 1808 y 1809, sobrevivido a la guerra civil carlista entre 1833 y 1840, superado las gravísimas epidemias de cólera de 1834-1835 y 1855-56 y la crisis de subsistencia de 1856-57⁵⁷. En el otro lado de la balanza debemos tener en cuenta también que, a pesar de estas circunstancias, su población había crecido en algo más de un cuarenta por ciento en los últimos veinte años y que la

⁵⁷ A lo largo del ochocientos hubo cinco epidemias de cólera, en 1834, 1855-56, 1859-60, 1865 y 1885. Las más graves fueron las dos primeras, que arrojaron en Zaragoza un cómputo de 1258 fallecidos entre agosto y noviembre de 1834 y un número algo superior a 1780 entre 1855-56.

Las crisis de subsistencia —periodos de malas cosechas, altos precios y hambre generaliza-

implantación de un número cada vez mayor de industrias, que se vio favorecida por la llegada a Zaragoza del ferrocarril, potenciaría un flujo inmigratorio constante que hacía prever un crecimiento cada vez mayor de la ciudad.

Estos son los «datos» con los que Yarza contaba y la presión de la burguesía que temía perder sus privilegios ante la aparición de una gran extensión de nuevo suelo urbano, que habría de hacer descender el precio del ya existente de su propiedad en el interior de la ciudad, lo que le condicionaba. Así, Yarza optó quizá por lo que en ese momento consideró más viable. Las desamortizaciones de Mendizábal primero y Madoz después, incorporaron al espacio urbano, una gran extensión de terreno intramuros que, en manos de la iniciativa privada y del municipio, resultaban idóneos para su urbanización. De esta forma, Yarza plantea la urbanización de estos terrenos, suficiente en su opinión, para el inmediato desarrollo futuro de la ciudad y sobre todo factible, por su complacencia para con los intereses de gran parte de aquellos que en ese momento controlaban la vida ciudadana en Zaragoza.

La superficie que este falso ensanche incorpora es amplia y supone un considerable crecimiento con relación a la ciudad existente ya urbanizada, no resulta, sin embargo, aparentemente comparable a otras propuestas de ensanche llevadas a cabo en otras ciudades españolas en las mismas fechas⁵⁸. Frente al crecimiento exterior de estos ensanches, para Zaragoza se propone una colmatación interior, realista —aunque quizá demasiado— y sobre todo consciente de la gran amplitud del casco histórico zaragozano. Se puede pues justificar la escasa proyección exterior que Yarza plantea para Zaragoza, no así su planteamiento. Propone el cubrimiento del Huerva, sin embargo aprovecha escasamente semejante obra, quizá lo más ambicioso de todo el plan. Proyecta amplios espacios interiores y lo hace a partir de enormes manzanas entre calles estrechas y pequeñas plazas más propias de la regular urbanización del *square* londinense del seiscientos que de una ciudad española de mediados del siglo XIX. Así visto, el plano de Yarza resulta un intento —decididamente condenado al fracaso— de superponer un modelo ya ampliamente superado de ciudad, a los afanes especuladores decimonónicos que pretendían un máximo aprovechamiento del suelo. Su visión sin embargo, aunque cri-

da— habidas en el siglo XIX tuvieron lugar en 1817, 1823-25, 1837, 1847 y la más grave, la de 1856-57.

JIMÉNEZ JIMÉNEZ, María Rosa, *Espacio urbano y sociedad...*, op. cit., pp. 36-38.

⁵⁸ Barcelona (Cerdá, 1859), Madrid (Castro, 1857-1860), Valencia (1858, sin aprobar), San Sebastián (Cortazar, 1862-1864), Bilbao (Lázaro, 1861-1863, sin aprobar y 1866-1873), Vitoria (1865), Gijón (1867), etc.

ticable, puede ser perfectamente entendible y más si tenemos en cuenta que fue «compartida» por gran parte de los que le sucedieron en el cargo y tenida en cuenta en los sucesivos planes de urbanización desarrollados para la ciudad.

En 1906 se realizaron distintos anteproyectos de ensanche para la ciudad. En todos ellos la trama adoptada se basa en una malla básica ortogonal que irradia a partir de la plaza de Aragón, concebida como punto de arranque del ensanche, lo cual le otorga una cierta forma en abanico que habrá de prefigurar un modelo cerrado de ciudad que caracterizará la Zaragoza del siglo XX. Modelo cerrado que, sin embargo, encierra en su interior amplios espacios todavía sin urbanizar. Habrá que esperar a la celebración de la exposición hispano-francesa de 1908, para que se urbanicen los terrenos de la huerta del antiguo monasterio de Santa Engracia y será ya en la segunda mitad del siglo cuando, a partir de lo propuesto por el Plan de Reforma Interior de 1939, se urbanicen los terrenos de los conventos de Fecetas, Santa Lucía, Santa Inés y Encarnación y los del Hospicio y zonas adyacentes⁵⁹. Frente a esta lenta «colonización» interior, Zaragoza creció rápida y ampliamente hacia el sur en el siglo pasado, demostrando aparentemente con ello, cuan *mezquino* resultaba el ensanche de Yarza. Sin embargo, la construcción de los espacios interiores de la ciudad en la segunda mitad del siglo XIX, hubiera variado el desarrollo futuro de la ciudad y así quizá también, la actual valoración del plano geométrico de Yarza.

⁵⁹ YESTE NAVARRO, Isabel, «Zaragoza en el siglo XX. La ruptura de las barreras y la creación de una nueva imagen para la ciudad» en *Zaragoza, espacio histórico*. Ayuntamiento de Zaragoza, Centro de Historia de Zaragoza (en prensa).

