

Publicat el 12-12-1999 a " Levante - EMV (Sup. Territorio y Vivienda)".

EL CAMINO - PASEO DE MESEGUER

Adolfo Herrero *

Valencia, ciudad de origen fluvial prudentemente retirada de la costa, apostó hace más de un siglo por convertirse en una ciudad marítima. Con la inteligencia de Casimiro Meseguer, trazó el "Camino-Paseo de Valencia al Mar" no sólo como un nuevo acceso al mar sino como un potente eje con vocación de estructurar su crecimiento a través de un nuevo ensanche. Por si esta estrategia fallaba, al mismo tiempo su ayuntamiento anexionó los Poblados Marítimos y llegó al mar por vía administrativa. Aún así no sería la voluntad de sus políticos ni siquiera la de sus urbanistas las que conseguirían el objetivo. Sería voluntad de la demografía, convenientemente ayudada por los promotores inmobiliarios, como motor de una expansión atropellada del núcleo central que antaño la configuraba y saltándose el guión en innumerables ocasiones, la que alcanzaría parcialmente la meta impuesta cien años atrás. El balance en estos momentos es ciertamente negativo.

Hoy puede afirmarse sin la menor duda, que el "Camino-Paseo de Valencia al Mar", iniciador del proceso, es el proyecto más traicionado en la historia de esta ciudad. Para demostrarlo y, de paso, deshacer equívocos o interpretaciones mejor o peor intencionadas recurriremos a las fuentes originales.

El ingeniero Casimiro Meseguer, intérprete del interés municipal relativo a la creación de una nueva vía de comunicación formalizado en un plan de caminos y paseos aprobado por el gobernador civil al inicio de 1883, proyecta un Paseo para acceder a las playas del norte de la ciudad que se concibe como alternativa al Camino del Grao (actual Avda. del Puerto), vía totalmente saturada durante el verano al agregarse la movilidad del ocio y recreo ofrecidos por aquellas al intenso tráfico generado por las actividades mercantiles del puerto.

Del mismo modo que el Paseo de la Alameda, del que adoptará análoga sección viaria, sus funciones adicionales serán las de acoger ferias, revistas militares y otras actividades festivas, aparte de las de paseo propiamente dicho.

Un objetivo tan importante como el anterior, enunciado en el mismo documento, será generar un nuevo ensanche de la ciudad *-el nuevo ensanche que podríamos llamar del Este,... que podrá distribuirse en manzanas rectangulares por medio de calles perpendiculares y paralelas a estas vías principales,* en palabras de Meseguer-; este propósito no sólo

constituye una anticipación a los planes generales que le sucedieron más tarde, supone una crítica, quizás, hacia la concepción radioconcéntrica del *Plan de Ensanche* de la ciudad recién aprobado en 1887 y que el segundo Ensanche tampoco consiguió en 1910.

Para respaldar económicamente el proyecto la propuesta se arropará con un modelo inspirado en las ideas de la *Ciudad Jardín* -permitiendo la edificación de viviendas a ambos lados-, ajustado a una traza recta que unía, en paralelo al Camino del Grao, los jardines del Real con el frente litoral. La sección del trazado quedará configurada por una franja de 300 metros de anchura, con una vía central de 100 m. repartidos entre calzada y andenes de paseo, y otros 200 m., 100 a cada lado, divididos en dos manzanas, separadas por una calle, donde edificar grandes villas en las de primera línea y chalets más modestos en las segundas.

Precisemos ahora su longitud, estableciendo, además, el origen y final de la misma. Del primero -los jardines del Real- no nos ocuparemos de momento; del final, la confusión o la ignorancia interesada es considerable. Meseguer se refiere a este punto a lo largo de la Memoria del proyecto técnico -el que hoy asimilaríamos a proyecto de ejecución- firmada y fechada en septiembre de 1895, en, al menos, cinco ocasiones.

Es en la tercera donde describe el trazado definitivamente adoptado y grafiado en el plano, (...) **una alineación recta y paralela al camino del Grao de una longitud de 3.282,40 metros; que parte del jardín del Real y desemboca en el Cabañal a cuya playa no es de esperar se extienda la nueva dársena ni otras obras (...)** Y en la cuarta, insinúa claramente que el acceso a la playa queda fuera del ámbito que se proyecta (...) **La alineación recta principia en la explanada circular contigua al jardín del Real y termina en el caserío de Pueblo Nuevo del Mar, con una longitud de 3.282,40 metros; y atravesando dicho caserío, se encuentra ya la playa.(...)**

Es decir, la aspiración municipal plasmada en el plan de caminos se verá necesariamente adaptada por Meseguer al marco jurídico recién constituido para hacer posible el proyecto (las Cortes habían aprobado con fecha 1/8/1893 la propuesta de ley del Ayuntamiento declarando "*de utilidad pública el camino-paseo de Valencia al Mar, que partiendo de la plaza del Jardín del Real de dicha capital, termina en Pueblo Nuevo del Mar*"[art.1º]). Además, "*gozarán de los beneficios de la Ley y Reglamentos vigentes de expropiación forzosa, dos zonas laterales de anchura, igual a la proyectada para el referido camino-paseo*" [art.2º]), a la realidad física del territorio (núcleo urbano consolidado del Cabanyal-Canyamelar) y a la realidad administrativa (Pueblo Nuevo del Mar, denominación que acogía a ambos lugares, constituido en municipio independiente hasta su anexión en 1897 por la ciudad de Valencia).

Cualquiera que observe con atención y mida correctamente sobre un plano actual la longitud que establece Meseguer, 3.282,40 metros, entre origen y destino podrá comprobar que el eje del Paseo acaba en el linde entre los términos municipales de Valencia y Pueblo Nuevo del Mar, coincidente con

las tapias traseras que cierran las casas situadas en la fachada oeste de la calle de San Pedro.

Queda claro, por tanto, que la pretensión municipal de llegar al mar muere desde el mismo momento en que se redacta el proyecto que debía hacerlo posible.

J.M.Cortina, arquitecto municipal, recoge en el plano de la ciudad, fechado en junio de 1899, el proyecto de Meseguer como **Paseo de Valencia al Cabañal, aprobado por Ley el 1º de Agosto de 1893.**

En octubre de 1899, el ayuntamiento convocaría concurso público para su ejecución mediante concesión. Ante su fracaso por falta de concurrencia -la burguesía veía con terror el salto a la margen izquierda del río-, comenzó a desentenderse del Paseo.

Pronto se iniciaron alteraciones que pondrían de manifiesto la escasa convicción municipal en el proyecto. Primero fue la construcción del ferrocarril de Aragón (1902), barrera que ha permanecido durante setenta y dos años; más tarde las Facultades de Ciencias y Medicina (1910-14); después la implantación de la Feria de Muestras (1922).

En 1926, el ayuntamiento tras solicitar la modificación de la ley de 1893, se produce la primera gran transformación que quedaría materializada en el **Proyecto de Ciudad Jardín en el Paseo de Valencia al Mar** redactado por el arquitecto municipal José Pedrós. Aprobado en 1931, entre otras modificaciones, reserva sobre la plataforma central una franja de 40 metros -la que, aproximadamente, hoy conocemos ajardinada- para viviendas unifamiliares de las clases acomodadas; las franjas laterales del antiguo proyecto de Meseguer acogen dos manzanas a cada lado con viviendas unifamiliares más modestas. Los chalets conocidos como de los periodistas, levantados en 1933 al inicio de Paseo, son el único vestigio construido de esta modificación.

Pero más importante quizás que la ocupación del espacio central es la solución adoptada para resolver la conexión entre el trazado de su Ciudad Jardín y el barrio marítimo. De hecho, **Pedrós es quien aborda y resuelve el problema del acceso al mar planteado en el antiguo Plan de Caminos.** Sobre la planta del Paseo y a la altura de lo que hoy es la calle de José María de Haro, la intersección de una vía semicircular de gran radio y 50 m. de anchura conducirá por su rama norte a la playa de la Malvarrosa y por la sur hacia el puerto. Un segundo arco de radio menor, que arrancará una vez sobrepasada la estación del *Cabanyal*, dibujará una traza con planta de herradura cuyos brazos coincidirán con dos de las Travesías del poblado, ensanchadas en el "Proyecto..." hasta 22 metros, y que desembocan ya en la playa. Previamente, al eje del Paseo se le impone una leve corrección hacia el norte, a partir de la estación, para reorientar, conforme a la malla viaria del *Cabanyal*, el tramo del que partirán los dos brazos de la herradura.

El proyecto de Pedrós, mantuvo su vigencia hasta 1946, fecha en que se aprobaría el primer "Plan General de la Valencia y su Cintura". De él restan algunas huellas impresas para siempre en el plano de la ciudad: el andén

central ajardinado del Paseo, que sustituye a la sección proyectada por Meseguer, y el ábside norte de la gran rotonda prevista a mitad del trazado que daría lugar al barrio de San José en 1945. Este conjunto es el producto del primer intento de corrección del eje del Paseo -recogido en el plano de la ciudad de ese mismo año- en dirección a lo que hoy se prevé como final de la Avda. de los Naranjos entre el *Cap de França* y la Malvarrosa. Y en lo que respecta al *Cabanyal*, el ensanche, por retiro a partir de la alineación norte, de la calle del Mediterráneo, consumado hoy en casi toda su longitud.

El desarrollo del Plan General a partir de 1946 sería el origen de nuevos conflictos, tanto en el área del *Cabanyal* como en la de *Ciutat Vella*, centrados en la discusión entre "nuevos" trazados y respeto a la ciudad preexistente para entonces ya felizmente superados en toda Europa; en la primera será el Paseo al Mar y en la segunda la Avenida del Oeste.

Así, el Plan recoge el Paseo entre el *Camí de Trànsits* y el barrio de Beteró, al oeste del *Cabanyal*, con la calificación de *ciudad jardín* -estrenábamos el *zoning* por primera vez-, desviando su traza hacia el norte, hasta hacer coincidir su eje con el del Camí del Cabanyal a la altura de la plaza de los Ángeles. En el resto, la sección inicial del paseo, la zonificación se divide entre *verde* y *ciudad jardín*. Lo más sorprendente es la anchura -150 metros- que asigna al conjunto de la banda zonificada con dicha denominación, dividida en dos franjas de 60 m. a uno y otro lado de una vía central de 30 m. de anchura -la misma que el Camino de Tránsitos o la Avda. del Puerto- y cuya longitud se prolongará hacia el oeste, atravesando los jardines del Real, hasta la estación del *Pont de Fusta*. Una *ciudad jardín* que discurre entre la huerta, al norte, y un gran parque, al sur, de 73,2 hectáreas misteriosamente desaparecido en el desarrollo del Plan.

Su definición pormenorizada supondrá uno de los primeros encontronazos, a principios de los años 50, entre Ayuntamiento y Gran Valencia -organismo tutelar del Plan General recién aprobado en 1946-, enzarzados por causa de la tozudez del Ayuntamiento a favor de la prolongación con cien metros de anchura frente a la de cuarenta, convenientemente desviada hacia el norte, contemplada por el Plan y que evitaba así la amenaza del Paseo a través del *Cabanyal*. El conflicto, tras crearse expresamente una comisión municipal encargada de formular alternativas, se resolvería de forma inevitable a favor municipal. La anchura de 100 m. se graficaría una y otra vez, en adelante, en los planos de las múltiples y sucesivas ordenaciones del plan parcial del área, aunque sin llegar ninguna a la aprobación definitiva hasta años más tarde.

Después vendrían el concurso del "Polígono Valencia al Mar", redactado por Moreno Barberá en 1959, el "Plan Sur" y la "Red Arterial de Valencia", la autopista por la costa y la adaptación del Plan General en 1966. Su desarrollo en el área del *Cabanyal-Canyamelar*, el plan parcial 13, no se aprobaría hasta noviembre de 1975. En enero de 1982 el Tribunal Supremo lo suspendería tras prosperar diversos recursos no relacionados con el Paseo.

El resto ya es conocido: la "Modificación del Plan General en el Sector Litoral" y el reconocimiento del barrio como parte del "Conjunto Histórico

de Valencia"; después, el nuevo Plan General de 1988 y el aplazamiento por diez años más de una solución razonable a un falso problema.

* Arquitecte

Fitxer baixat de **<http://www.terracritica.org>**