

JOSEP VICENT BOIRA MAIQUES*

ELS ORÍGENS DEL PASSEIG
DE VALÈNCIA AL MAR: EL PROJECTE
DE MANUEL SORNÍ DE 1865

*“En la imposibilidad de traer el mar a Valencia,
vamos a llevar a Valencia al mar”*

Manuel Sorní Grau, 23 de gener de 1865.

RESUMEN

Hasta ahora se pensaba que el origen de la idea de conectar Valencia con el mar había nacido con el proyecto de Casimir Meseguer de finales del siglo XIX y su Paseo de Valencia al Mar. El descubrimiento del proyecto de Manuel Sorní Grau de 1865 avanza más de dos décadas esta consideración. En la idea del arquitecto Sorní se produce, además, un intento de ensanche de la ciudad de Valencia en forma lineal, lo que adelanta también hasta cierto punto la idea de Arturo Soria para Madrid. En el proyecto del valenciano, como el posterior del madrileño, el transporte público juega un papel fundamental. El interés del proyecto analizado radica en dos consideraciones: es importante para la historia urbana de Valencia y también para la historia de las ideas propias del urbanismo contemporáneo.

SUMMARY

Up until now it were thought that the origin of the idea of connecting Valencia with the sea had been born with the project of Casimir Meseguer of ends of the century XIX and his avenue of Valencia to the Sea. The discovery of the project of Manuel Sorní Grau of 1865 advances more than two decades this consideration. In the idea of the architect Sorní is produced, furthermore, an attempt of broaden of the city of Valencia in linear form, what advances also the idea of Arturo Soria for Madrid. In the project of this valencian architect, as subsequent of the Madrid, public transportation plays a role fundamental. The interest of the analyzed project bases in two considerations: it is important for the urban history of Valencia and also for the history of the ideas of the contemporary town planning.

* Departament de Geografia. Universitat de València.

El naixement de la ciutat de València a uns quants quilòmetres de la mar ha condicionat, sense dubte, la seua relació amb ella. De bell antuvi, sense obstacles aparents, es va poder traçar un camí, a bastament rectilini, que enllaçara la ciutat amb la mar: era el camí del Grau. L'origen d'aquest camí el podem situar, si més no, al segle XIII, tot i que va ésser reformat en diferents ocasions, la més completa a finals del segle XVIII. Junt al camí, aparegueren cases i edificis, però sense configurar cap barri característic fins ben entrat el segle XX.

Fins avui, hom pensava que el primer intent de connectar la ciutat de València amb la mar mitjançant una via alternativa a la tradicional d'origen medieval no va produir-se fins al projecte de Casimir Meseguer, origen de l'actual Passeig de València al Mar (oficialment, avinguda de Blasco Ibáñez). Ara sabem que no hi fou el primer intent, ni tampoc l'origen de la idea, també atribuïda al mateix literat que li dona nom, Vicente Blasco Ibáñez. Doncs bé, ni ell, ni Meseguer en són els autors. El gener del 1865, Manuel Sorní Grau presentava un projecte d'unió de la ciutat amb el municipi de Poble Nou de la Mar —l'actual barri del Cabanyal-Canyamelar—, mitjançant una gran avinguda rectilínia amb tramvia central per la mateixa zona —les terres de la séquia de Mestalla—, que una vintena d'anys més tard Meseguer proposaria. Tot i que la idea de Sorní mai no es va fer, dubtem que Meseguer deconeguera aquell projecte, per la qual cosa, ben bé es pot dir que els orígens del somni d'enllaçar València amb la mar per un camí diferent al del camí de la Mar —l'actual avinguda del Port—, s'han de retrotraure als plànols i a les memòries de Manuel Sorní, presentats de forma simplificada en l'exposició dels cinc-cents anys de la Universitat de València, que tanta relació ha tingut i té amb el passeig de València al Mar (ROSSELLÓ i BOIRA, 2000).

El projecte de Manuel Sorní data de 23 de gener de 1865. En aquells dies, la ciutat de València encara no havia començat a enderrocar les velles muralles medievals de 1356, però mancaven poques setmanes per a fer-ho. L'autorització de la reina Isabel II fou del 19 de febrer de 1865 i a l'endemà s'iniciava l'enderroc. Fins aquell any, com assenyala Teixidor (1976: 300), les modificacions en l'estructura de la ciutat responien més a aspectes puntuals que no generals i a finalitzar mesures i operacions ja iniciades que no a innovacions pròpiament dites.

Com és ben conegut, els arquitectes Monleón, Calvo i Sancho havien projectat un primer projecte d'eixample per a la ciutat de València el 1857. Un d'ells, concretament Antonino Sancho estarà relacionat directament amb el projecte posterior de Sorní, com veurem. Tanmateix, aquest projecte mai no es va fer. Aquell primer pla d'eixample proposava circumdar la ciutat històrica —sense enderrocar les muralles—, amb una estructura urbana jerarquitzada amb avingudes, places i carrers subordinats i es basava en nou carrers de 16 metres d'amplària, els principals, que tancaven la ciutat per la marginal dreta i deixava sense urbanitzar la zona esquerra del Túria (TABERNER, 1987). A més, l'eixample comptaria amb carrers secundaris de 10 i 7 metres (TEIXIDOR, 1976). Un segon projecte, de Calvo, Ferreres i Arnau, datat el 1887, sí serà realitzat, essent la base, si fa no fa, de l'actual configuració urbana de la zona de les grans vies.

En l'any que Sorní signava el seu projecte, la ciutat encara discutia per on havia de progressar el seu espai urbà. Tothom acceptava, però, que calia enderrocar les muralles medievals i obrir la ciutat al seu entorn immediat, però caldria esperar uns anys per a l'eixample definitiu. En aquells anys, s'havia aprovat la primera llei d'eixamples a Espanya (1864), es procedia a iniciar l'enderroc de les muralles a València (1865), es començava a urbanitzar la ronda (1869), i s'aprovaven "bulevards" (com ara el de Sant Vicent-Russafa,

el 1871), alineacions (Picadero-Porta de la Mar el 1875 i Guillem de Castro el 1879). Al nostres efectes, la llei de 1864 sembla important (BIGADOR, 1987: 272 i OLIVERAS, 1992: 85) perquè fou la primera disposició general que oferia aspectes concrets relacionats amb l'eixample de les poblacions: la declaració d'utilitat pública de les obres d'eixample, la concessió d'auxilis als ajuntaments implicats, la creació d'una junta específica i els avantatges per als propietaris que volgueren construir en la zona subjecta a aquest tipus d'intervenció. És molt possible que Manuel Sorní es basara en aquestes normes a l'hora de presentar el seu projecte d'eixample lineal per a València.

En aquest context, va sorgir la idea d'unir València amb la façana marítima mitjançant una doble via de tramvia de tracció animal que fóra l'eix d'un eixample lineal a banda i banda. D'haver-se realitzat, aquell anònim observador de la ciutat, citat per Taberner (1987: 63), mai no haguera escrit el 1901:

“Consecuencia del derribo de las murallas fue la completa transformación de Valencia en todo su perímetro (...) Valencia necesitava ensanche (...) y las calles de Colón y de Guillén de Castro fueron los boulevares que reemplazaron las rondas de San Vicente y Cuarte (...) A la izquierda del Turia, el Ensanche no ha tomado tantas proporciones, pero han aumentado bastante los antiguos arrabales de las calles de Murviedro y Alboraya, y ha contribuido a embellecer esta parte de la ciudad la elegante barriada construida junto al Paseo de la Alameda y el pintoresco chalet de la Condesa de Ripalda”.

Efectivament, el model de creixement elegit per la ciutat va deixar sense urbanitzar d'una forma global la riba esquerra del riu, on sols al voltant de l'Albereda i dels ravals dels carrers de Sagunt i d'Alboraià hi havia activitat constructora. El riu fou la frontera al progrés de la urbanització. Fins a la dècada dels cinquanta o dels seixanta del segle XX, la ciutat no va creuar-lo amb solidesa i decisió, no obstant els primerencs intents universitaris de fer-ho (ROSSELLÓ i BOIRA, 2000). Si el projecte de Sorní s'haguera aprovat i materialitzat, aquest salt s'hauria produït cent anys abans i la ciutat seria molt distinta a com avui la coneixem.

EL PROJECTE DE MANUEL SORNÍ

Manuel Sorní Grau era un arquitecte, tot i que ell signe el projecte que veurem com a enginyer, germà —cognoms i trajectòria personal ens ho fan pensar—, del diputat republicà Josep Cristòfol Sorní Grau, diputat, ministre d'Ultramar, republicà federal i membre actiu dels revolucionaris del 1868. Encara sabem poques coses de la vida de Manuel. La primera referència que tenim és de l'any 1839, quan va obtenir el premi particular d'arquitectura de l'Acadèmia de Sant Carles de València, on començava els seus estudis (BERCHEZ i CORELL, 1981: 404). El 1841, obtingué també el premi de primera classe del concurs general d'aquell any, amb una obra titulada *“Puerta para una Capital de Provincia”*, compartint el guardó amb l'arquitecte Vicente Constantino Marzo. Per fi, el 26 d'octubre de 1845 —en l'últim any en que l'Acadèmia va poder atorgar aquells títols—, aconseguí *“el aprobado de arquitecto”*. El 1855 ens apareix ja com arquitecte director de camins veïnals. El 1868 —l'any de la *“Gloriosa”*, la revolució encapçalada a València per Josep Peris i Valero i pel seu propi germà—, Manuel Sorní és arquitecte interí municipal de la capital valenciana (SIMÓ, 1973), la qual cosa reforça la idea de la relació amb Josep Cristòfol. De Manuel conservem alguns projectes datats entre el 1855 i el 1871, a més dels realitzats per a l'obtenció dels seus estudis. El més nomenat potser siga, a més del que ara estudiem, el pla per a l'obertura del carrer de la Pau, signat el 1869 juntament amb l'arquitecte Joan

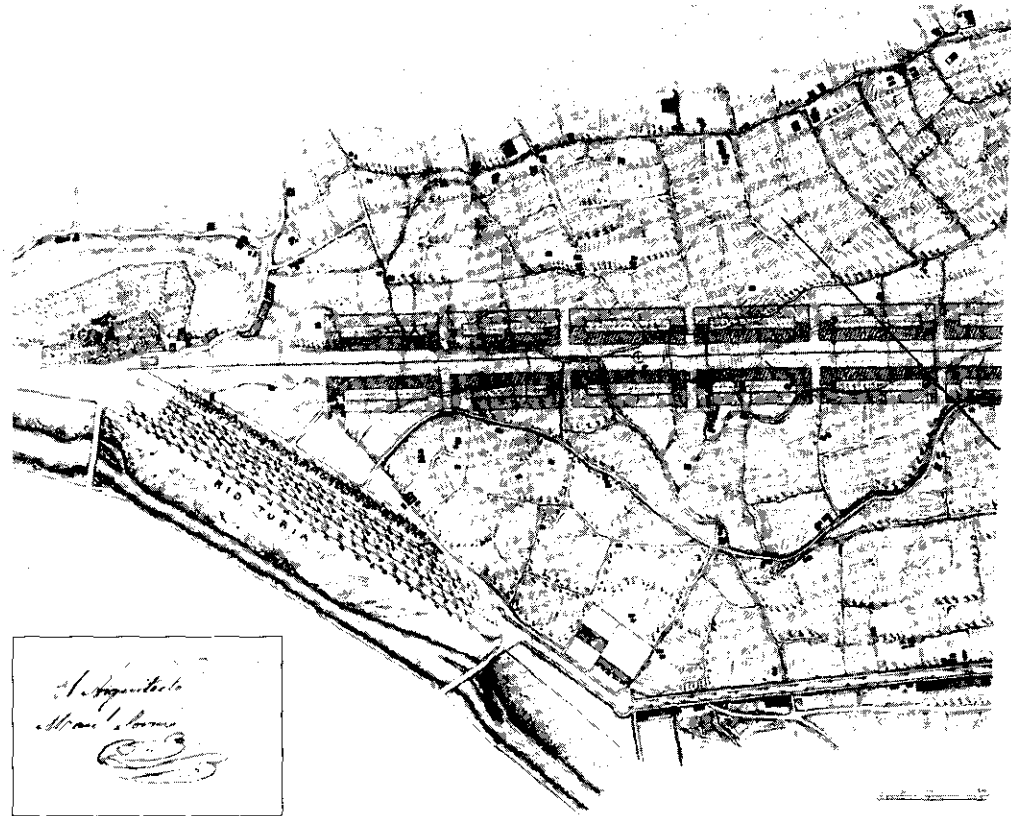
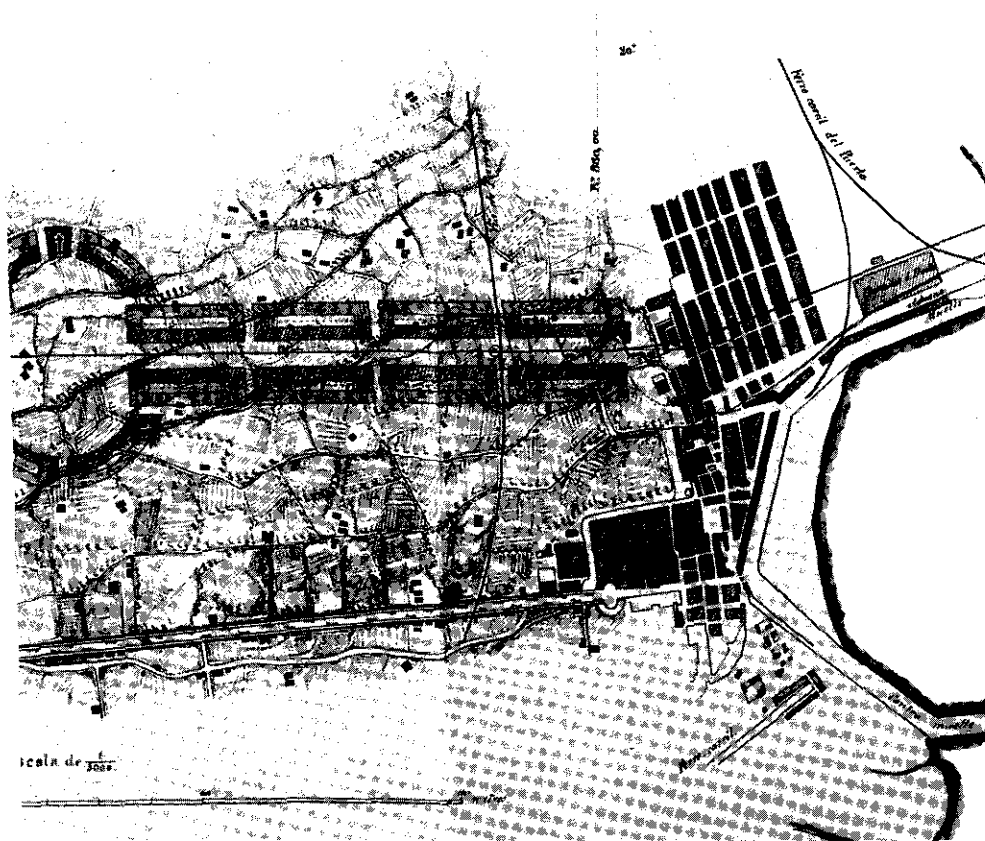


Figura 1. Plànol del projecte de Manuel Sorní Grau per a la connexió de València amb Poble Nou de Mar (Municipal de València).

Mercader. Però cal destacar també alguns altres, perquè Sorní apareix com l'autor d'un projecte d'un camí entre Benicalap i la carretera de València a Llíria (desembre de 1855), d'un projecte de planta baixa i seccions de part de l'edifici de l'Hospital Provincial (setembre del 1869), d'un plànol general de l'entrada de Nàquera (març del 1870), d'un projecte per a l'escala principal de la casa Hospici de la Mare de Déu de la Misericòrdia (juny del 1871), del plànol del barranc del Palmar "*respecto de Massarrochos y los puntos donde se verifican las inundaciones*" (agost de 1871), del barranc del Carraixet (agost de 1871), etc., tots ells conservats a l'arxiu de la Diputació de València.

Però sense dubte, per la transcendència urbana de la seua idea inicial, a més del projecte del carrer de la Pau, ja tractat en altres llocs, cal citar el de connexió de València amb la mar. El 27 de gener de 1865, Josep Galvany d'Urgell, director de la Societat col·lectiva "La Valenciana", adreçava una carta, signada a Madrid, al ministre de la Governació. En ella, demanava sol·licitud per a construir un tramvia entre València i Poble Nou de Mar. Aquesta carta no tindria tanta importància si no anara acompanyada d'un projecte general d'edificació. Fet i fet, el text de la sol·licitud és ben aclaridor:



la Mar mitjançant una gran avinguda amb tramvia de tracció animal pel mig, 1865 (Arxiu Històric

"Autorizado competentemente en virtud de Real Orden de 14 de octubre del año prosimo pasado por el ministerio de Fomento para verificar los estudios de un tram-way o sea ferrocarril movido por fuerza animal que ponga en comunicacion a Valencia con el nuevo Pueblo del Mar, cuyo proyecto remite con esta fecha a aquel centro administrativo, ha considerado como complemento a este trabajo el proyecto de edificacion que eleva a manos de V.E. formulado por el arquitecto de la Academia de San Carlos, Don Manuel Sorni"¹.

El 16 de juliol del 1864, el govern espanyol havia aprovat la Llei de Ferrocarrils servits per força animal i és molt possible que aquesta nova legislació esperonara Galvany a presentar un projecte que, en principi, havia d'ésser només ferroviari, però que havia esdevingut també urbanitzador, potser per la recent aprovació de la llei d'eixamples. El context de la ciutat i del projecte és evident per al director de la societat. València creixia i creixia cap a la mar, però calia ordenar aquest creixement.

¹ Copia de la solicitud de D. Jose Galvany de Urgell, Director de la Sociedad colectiva "La Valenciana" sobre construcción de un tram-via y caserío desde esta ciudad al Pueblo Nuevo del Mar, informe facultativo y dictamen de la Comisión. Any 1865. Arxiu Històric Municipal de València (AHMV), Policia Urbana, Caixa 102 bis. Varis. Expedient 308.

“Que hace tiempo ha llamado su atención el considerable número de de casas que sin orden ni plan determinado, se construyen en las inmediaciones de Valencia en direccion hacia el mar. Los excesivos alquileres que se pagan hoy en Valencia y la aglomeracion de gente que anda en todas epocas a disfrutar del clima de aquel hermoso lugar, manifiestan la necesidad de hacer nuevas y comodas edificaciones para mejorar en general el estado de todas las clases sociales. Esta sociedad que represento, al redactar el proyecto de tram-way pensó en las grandes ventajas que la ciudad de Valencia podria obtener con el aumento de manzanas de casas hacia el mar, a donde el vecindario manifiesta tendencia a vivir”

La societat “La Valenciana” es proposava construir les illes de cases del projecte de Sorní en un termini de deu a dotze anys, sense més ajuda del govern que la declaració d'utilitat pública del projecte, a fi que les expropiacions forçoses de les terres afectades fóra una tasca menys feixuga. A més, calia no oblidar un altre argument per a defensar el projecte: podria proporcionar ocupació a molts treballadors inactius, un problema sempre greu en la València de la segona meitat del segle XIX.

“Nuestro deseo es proporcionar la comodidad y baratura que reclama hoy Valencia poniendo en consonancia los intereses de la sociedad “La Valenciana” con los del público y dar a la vez ocupacion a bien gran numero de obreros que carecen de trabajo”.

El projecte de Sorní tenia una doble consideració. Per una part, abastava una gran línia de tramvia de tracció animal que havia d'unir València amb el Cabanyal-Canyamelar i, per altra, utilitzant aquesta via com a eix, dissenyava una gran avinguda amb illes d'edificis a ambdós costats. Una autèntica ciutat lineal. A l'arxiu de l'ajuntament de València hem localitzat la memòria completa de la primera part del projecte, aquella que fa referència al tramvia². Sembla que hi ha una altra que afecta la construcció. Tanmateix, a la còpia que hem treballat, també hi ha abundats referències i plànols sobre el projecte estrictament urbà.

Tot i que la importància del projecte de Manuel Sorní rau en reunir aquests dos extrems —transport i espai urbà—, en un mateix projecte, en una mateixa idea de ciutat, podem analitzar-los de forma separada.

Les consideracions relatives a la necessitat d'un tramvia de tracció animal entre València i Poble Nou de la Mar

El 1864, Carcaixent havia estat la primera ciutat valenciana en dotar-se d'un tramvia de tracció animal. A València, no es va inaugurar la primera línia fins el 1876, quan es va posar en servei el trajecte entre la capital i el Grau. Novament el projecte de Sorní haguera avançat uns anys la presència d'aquest medi de transport a la capital valenciana, tot i que per un itinerari més septentrional.

Manuel Sorní ens apareix com un coneixedor de l'enginyeria del transport, així com de la situació en que València es trobava des de l'any 1852, quan el ferrocarril a vapor havia unit, per primera vegada, els nuclis del Grau i de la capital. Tot i defensar la utilitat d'aquesta nova forma de transport (*“los ferro-carriles han proporcionado evidentemente un*

² *Provincia de Valencia. Proyecto de tram-way entre Valencia y el Pueblo Nuevo del Mar. Arquitecto Manuel Sorní. AHMV, Série Pueblo Nuevo del Mar, lligall 67.*

desarrollo inmenso en la solución económica del transporte á grandes distancias”), Sorní es mostra partidari de fer servir el transport de força animal per a trajectes curts, considerant-lo un sistema millor per ser “de no costosa construcción, adaptarse á las desigualdades del terreno y no exigir los constantes gastos que trae consigo las vías movidas por el vapor”. Sorní compara els sistemes de tracció de vapor i animal amb les carreteres de primer i segon ordre.

“Las empresas que se dedican á construir esta clase económica de caminos que son, con relacion á los ferro-carriles, lo que las carreteras secundarias respecto a la general de primer orden, cumplen con la misión de acercar los productos agrícolas é industriales á los centros de consumo y llenan una exigencia de todos sentida y hasta ahora apenas iniciada. Tal vez contribuye á esta indiferencia que se observa, la manera comun y modesta con que se explota un tram-way, si se le compara con el ruido de la locomotra y el sequito de personal que necesita el ferro-carril movido por vapor”.

Sorní se’ns mostra també com coneixedor de l’experiència d’altres països. Anglaterra i els Estats Units de Nord-Amèrica són els exemples que ell fa servir en el seu memorial. El primer país és citat per a demostrar el fracàs dels ferrocarrils de vapor per a curtes distàncies i el segon, per a defensar el sistema de tracció animal.

Respecte Anglaterra diu:

“Á esto añadiremos que el dispendioso medio de las locomotoras empleado en varias lineas cortas de Inglaterra ha dado muy malos resultados, demostrando que en esta clase de ramificaciones ó hijuelas, el aumento de la velocidad no compensa en ninguna manera los costes de construcción y explotación”.

Pel que fa als Estats Units, assenyala:

“La fuerza animal aplicada á las vías ferreas en los tram-ways ó caminos de hierro de los Estados Unidos, conocidos con el nombre de Sistema Americano, han producido y están produciendo muy grandes beneficios. En la estadística de los Street Railways de Nueva-York se cita alguno que ha rendido á los accionistas el 17 % del capital; pero entre los muchos kilómetros que se hallan en circulación varias lineas producen el rendimiento anual de 10 á 12 % del capital empleado. Estas ventajas considerables se han obtenido también en otros países, en donde se usa este modo de locomoción, convenientemente aplicado á las necesidades materiales que está llamado á desempeñar”.

A més, Sorní utilitza altres arguments de caire més tècnic. Per a ell, el sistema de tracció animal és més segur, ràpid, còmode i econòmic per al transport. Assenyala els avantatges d’un animal estirant d’un vehicle sobre eixos. Així, assenyala que un cavall podia arrossegar “en un tram-way” de sis a vuit vegades més càrrega que la que condueix per un camí de terra, per un camí ordinari, amb una velocitat de 15 a 20 quilòmetres per hora. Fet i fet, calculant l’esforç de tracció d’un cavall de 700 a 800 quilograms amb velocitat de 3,33 metres per segon, en una extensió de 25 quilòmetres (el tir ordinari de la diligència), hom compren la superioritat del “tram-way” perquè aquest, per terme mitjà i per a cada cavall, permetia l’arrossegament d’un pes de 5,5 tones amb una velocitat de cinc metres per segon.

Un altre grup d’observacions tracten de l’escassa comoditat que la línia de vapor València-el Grau donava als seus usuaris. Per al comerciant, la ubicació de l’estació junt a la plaça de bous (“en la parte retirada de la ciudad”), significa haver de llogar i carregar un carruatge fins allà, trencar la càrrega —en una expressió feliç que després s’ha fet general en els estudis sobre transport—, és a dir, canviar de mitjà de transport i en arribar a

l'estació del Grau ("que está distante del verdadero puerto y en un sitio donde no habrá nunca atraque de buques"), tornar a llogar un altre transport fins a la Duana. A l'inrevés també passava això: "En sentido contrario para ir las mercancías desde el puerto á Valencia hay el mismo número de operaciones. Descargar el buque y llevar los efectos á la Aduana, conducirlos en carros hasta la estación, transporte á la de Valencia y trasbordo en carros para dejarlos en el Almacén del comerciante". També per als passatgers, el ferrocarril de vapor no era còmode, doncs:

"El que quiere trasladarse de Valencia á la Aduana ó en la temporada de baños al Cañamelar ó Cabañal se dirige á la estación y llega en seguida á la del Grao, teniendo despues que atravesar mas de un cuarto de legua de arenal con el sol abrasador que se siente en aquellas playas, para ir á cualquiera de los dos sitios".

Per últim, les argumentacions a favor d'un nou sistema de transport que unira València i la mar passaven per una anàlisi detallada de les dades estadístiques de la nova línia de vapor, inaugurada el 1854. La conseqüència és que el ferrocarril no oferia el servei que la ciutat necessitava i que encara hi havia una bona oportunitat per a un sistema més àgil i econòmic que el de vapor. La memòria ens il·lustra sobre algunes dades interessants de les connexions de València i el Grau.

"Existen matriculados en Valencia unos 3.000 vehículos de todo género, de los que 1.000, en general tartanas y carritos, se dedican al transporte de viajeros entre la Ciudad y el Cabañal y vice-versa. Durante los meses de Mayo á Setiembre suponemos que cada carruaje lleve término medio 6 asientos y efectue 4 viajes redondos (como suele decirse) al día, que á razón de 6 cuartos por persona hacen 34 reales diarios y en los meses espresados los 1.000 carritos y tartanas habrán producido un movimiento representado por 5.100.000 reales. Segun noticias en todo el año de 1863 por el ferro-carril del Grao transitaron 280.000 personas y produjeron un rendimiento ó ingreso de 330.000 reales (...) Siendo pues cerca de 5.500.000 reales el valor del movimiento general de viajeros resulta que durante doce meses utiliza 330.000 rs. el ferro-carril y los 5.100.000 rs. pertenecen al tránsito ordinario durante cinco meses (...) Esto demuestra claramente que el ferro-carril no satisface las necesidades del vecindario en esta clase de transporte"

Però no sols passava això amb el transport de viatgers, també amb les mercaderies, Sorní considerava insuficient el transport de vapor. Fet i fet, ho argumentava amb la diferència de càrrega del ferrocarril entre València i el Grau (i viceversa) —que ell xifra en 3.184.660 quilos, amb un valor de 4.877,17 reals de billó per a 1863 i en 4.956.620 quilos, amb un valor de 7.435, 29 reals de billó per al 1864—, i el moviment del port de València, que reproduïm, pel seu possible interès, en la següent taula:

Entrada i eixida de vaixells carregats 1862

	Bandera espanyola				Bandera estrangera			
	Naus	Arqueig	Càrrega	Tripulació	Naus	Arqueig	Càrrega	Tripulació
Entrada	239	43.670	11.617	5.112	235	72.202	58.132	4.060
Eixida	150	32.602	4.016	3.327	104	38.478	4.868	3.720
Total	389	76.272	15.633	8.439	339	110.680	63.000	7.780

A partir d'aquesta taula, el total de transport de mercaderies pel port de València en l'any 1862 fou el següent:

	Naus	Tones		
		Arqueig	Càrrega	Tripulació
Entrada	474	115.872	69.749	9.172
Eixida	254	71.080	8.884	7.047
Total	728	186.952	78.633	16.219

De la senzilla comparació entre les 78.633 tones entrades i eixides pel port de València el 1862 i les transportades el 1863 i 1864 pel ferrocarril —3.184 i 4.956 tones, respectivament—, Sorní dedueix que:

“la enorme diferencia que aparece entre el número de toneladas antes espresado y las transportadas por el ferro-carril se reparte indudablemente entre los vehículos de todo género que existen en Valencia para este servicio. La esplicacion de este hecho es la demostracion de la falta de comodida con que el ferrocarril satisface los intereses del comercio”.

El resultat de tota aquesta detallada argumentació era clara: feia falta un altre tipus de transport per a València, de tracció animal i més a prop de les necessitats dels habitants i comerciants del cap i casal. Per això, Sorní proposava una nova línia, amb doble via, que havia de naixer a l'Albereda, a l'eixida del pont del Real, i finalitzava a la Duana, junt al moll de Llevant del port de València. Entre aquest dos extrems, hom proposa una *“traza horizontal en una sola linea recta que atraviesa los pintorescos sitios y huertas que circuyen la Ciudad con hermosas vistas a sus amenos jardines y a las variadas alquerías y barracas, antiguas construcciones del Reino de Valencia”*. Per dins de la ciutat, Sorní pensava en una continuació del tramvia —sols durant l'estació estiuenca—, fins a la plaça de Sant Domingo. Junt a les dues estacions, a l'extrem de l'Albereda i a la Duana, Sorní volia construir sengles dipòsits coberts per a emmagatzemar les mercaderies. El del port era un edifici notable, uns autèntics *docks* —així apareix a l'informe original—, de 130 metres de façana per 75 m de fons, amb un cos central de 50 metres de llum i dos laterals de 20 m cadascun.

Les característiques urbanes del projecte

Però junt a aquestes consideracions relatives al transport, el projecte de Sorní destaca pel seus comentaris sobre la construcció d'un eixample de València lineal i que havia d'unir els espais urbans de la capital, encara tancada per les muralles medievals, i el poble del Cabanyal-Canyamelar.

Manuel Sorní no sols defensava la necessitat de millorar la connexió ferroviària de la capital amb la façana marítima. També intuïa els beneficis d'acompanyar aquest traçat amb una *“gran barriada de casas con mercado y plaza de desahogo que enlazara a Valencia con el mar”*. Per aquelles dades, la idea que el progrés de la ciutat havia de venir per la mar començava a triomfar. El que la geografia havia impedit, ho havia de remeiar l'actuació dels homes.

“Es inutil que insistamos en demostrar las considerables ventajas que obtendrá esta hermosa Ciudad si se hallase edificada al lado del mar (...). En la imposibilidad de traer el mar á Valencia vamos á llevar á Valencia al mar”.

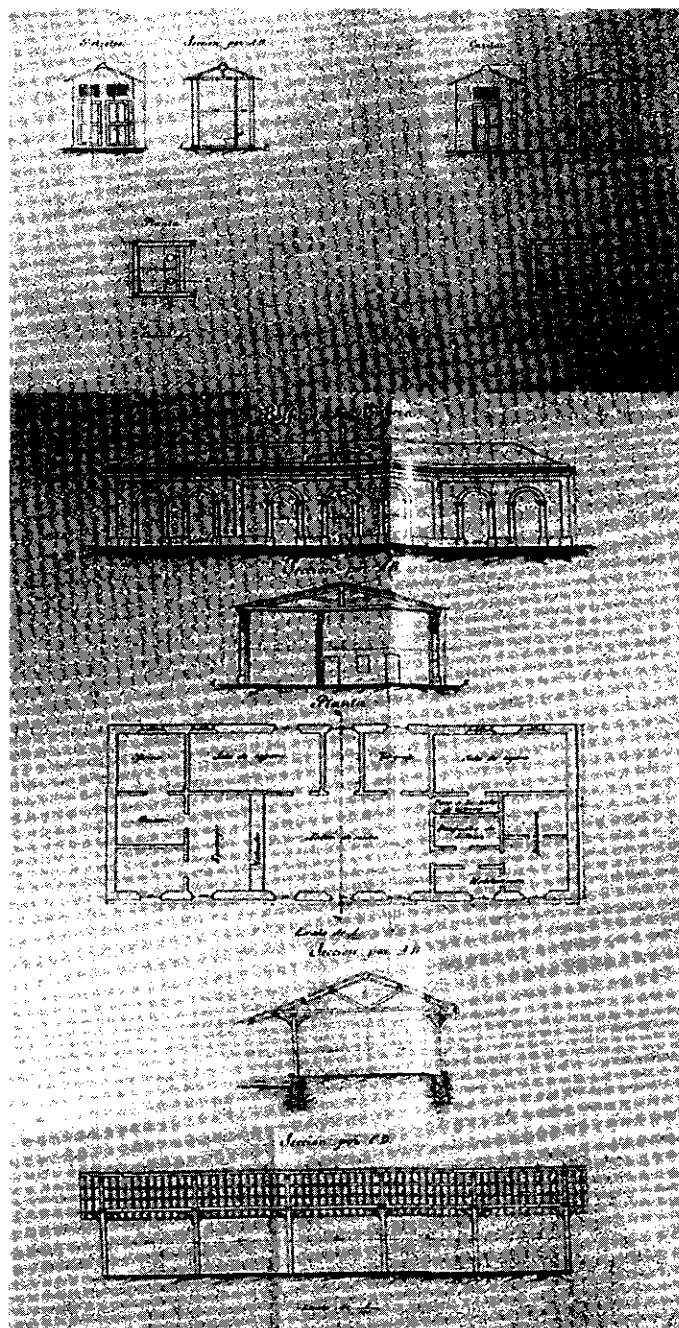


Figura 2. Estacions i construccions lligades a la línia de tramvia que havia de recórrer l'avinguda (Arxiu Històric Municipal de València).

Fet i fet, aquest acostar València al mar passava per construir un gran eixample lineal que naixent de la intersecció de l'Albereda i els Jardins del Reial arribara fins al Cabanyal-Canyamelar. No era, doncs, una senzilla operació ferroviària la que es proposava. Calia parlar d'un autèntic eixample, però a diferència del signat, entre altres, per Antonino Sancho uns anys abans, aquest no circumdava la ciutat, sinó que naixia d'ella. No era tampoc un eixample burgés, sinó que Manuel Sorní, pot ser d'acord amb els ideals progressistes familiars, el pensava com un barri de cases de lloguer.

“Estas casas tienen por objeto conciliar la comodidad del público, con la baratura de los alquileres e imprimir á la idea del ensanche de la población el movimiento que debe realmente tener. La multitud de alquerías, casas, barracas y otros edificios construidos en el transcurso de estos últimos años son las pruebas irrecusables de la necesidad de romper los antiguos muros y la demostración práctica de hácia donde prefiere el vecindario el emplazamiento de la moderna población”.

Com hem dit, el memorial de Manuel Sorní consultat especifica que tracta molt més del ferrocarril que no de l'espai urbà que hi dissenya. Tot i això, coneixem alguns trets de l'eixample proposat gràcies als plànols traçats i a alguns altres documents relacionats amb la discussió pública.

El projecte urbà es materialitzava en una sèrie d'illes a banda i banda d'una gran avinguda de quatre quilòmetres de llargària, l'eix de la qual eren les vies del tramvia de tracció animal. L'avinguda naixia del final de l'Albereda i moria, com a tal, a les portes del Cabanyal-Canyamelar. L'avinguda —que rebia el nom de *boulevard* en el mateix informe de Sorní—, tenia un disseny innovador. Ja vam veure que el projecte de Monleón, Calvo i Sancho proposava uns carrers per a l'eixample de 16 metres d'amplària. Sorní hi pensava en una gran avinguda de 50 metres d'ampla, creuada per nou carrers de 16 metres, amb una gran rotonda al centre d'un diàmetre de 300 metres, amb jardins, església i mercat. Vint-i-dos illes de cases —de les quals malauradament no res podem dir del seu aspecte i organització—, de 150 metres de llargària per uns 70 metres d'amplària ordenaven l'avinguda a banda i banda del tramvia.

Per ara, res no sabem de com eren els edificis projectats, però un informe de Carlos Spain, arquitecte municipal de València el 1865, elogiava les seues condicions:

“El pensamiento en general es pues aceptable por redundar en beneficio notorio de las familias que hayan de ocupar aquellas localidades sugetas a los preceptos higiénicos para las construcciones, conteniendo además la memoria descriptiva todos los datos necesarios (...), marcada también la latitud y disposición de las calles y andenes en los diferentes órdenes, así como la altura de los edificios, limitando el número de pisos y habiéndose adoptado para la distribución de las manzanas aisladas, reglas que sirvan de garantía a la salubridad de las habitaciones, asegurándolas los beneficios del sol, de la luz y de la fácil ventilación de ayre; habiéndose además fijado con oportunidad la colocación de una gran plaza con cuatro mercados, una Iglesia y jardines de embellecimiento en la parte central”.

LA TRAMITACIÓ DEL PROJECTE DE SORNÍ

La instància de Josep Galvany de 27 de gener de 1865 demanant la declaració d'utilitat pública del projecte va moure el ministeri de la Governació a sol·licitar, el 3 de febrer de 1865, informes a les instàncies administratives locals sobre aquesta possibilitat. Les autoritats consultades foren, pel que sembla, quatre: el govern de la província, el Consell Provincial de València, l'ajuntament de València i l'ajuntament de Poble Nou de la Mar. Es conserven alguns dels informes, que tot seguit resumim.

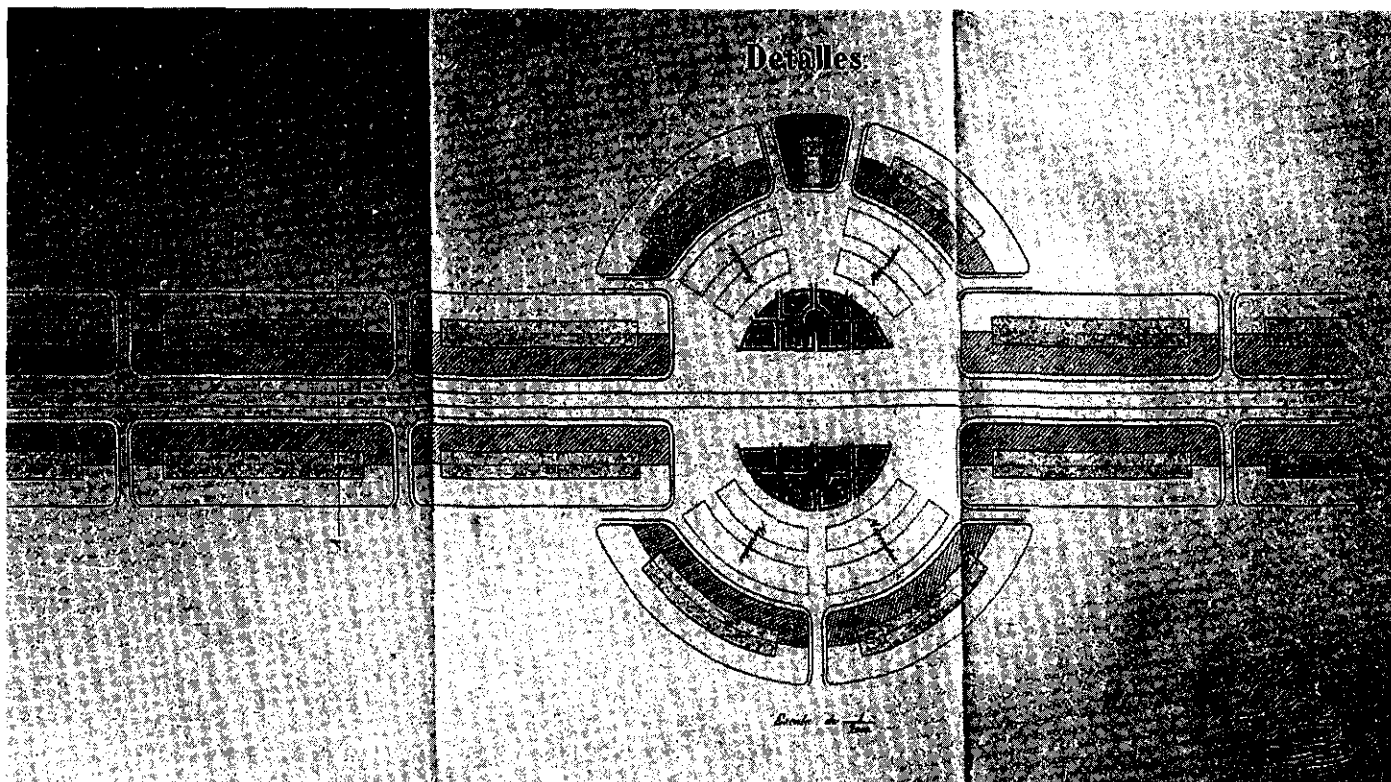


Figura 3. Gran rotonda central de l'avinguda amb les illes de cases i les dotacions previstes: església, mercat i jardins (Arxiu Històric Municipal de València).

L'arquitecte provincial, Antonino Sancho, va emetre el 16 de febrer de 1865 un informe en el qual no es pronunciava sobre el particular. La carta és explícita: "*Deseoso de complacer al Sr Gobernador y para no perder tiempo me he apresurado a despachar el proyecto de Sorní que debuelbo sin mi informe*". Les raons sembla que són especificades en un ofici que no hem pogut trobar, però podem suposar que Sancho no volia jutjar un projecte d'eixample de València que xocava frontalment amb la seua pròpia visió del futur de la ciutat. Fet i fet, com hem vist, Sancho havia presentat el 1858, junt a Monleón i Calvo, un projecte d'eixample per a València —mai no realitzat—, ben diferent al proposat per Sorní. Ben que s'encarrega d'advertir que si no informava no era per desobeir l'autoritat:

*"Hagame Vd. pues el obsequio de hacerselo presente al Sr.D.Cirilo para que se persuada de cual es la única y verdadera causa de mi retraimiento en informar, desde luego teniendo unicamente que concretarme a tales condiciones especiales del proyecto y en la imposibilidad de poder hacerme cargo de las razones con que tal vez sea combatido o que piden justificar su utilidad"*³.

L'informe de l'ajuntament de Poble Nou de la Mar, tot i que no el coneixem, sabem que fou molt positiu per comentaris indirectes en diferents documents. També favorable fou l'informe de l'arquitecte municipal de València Carlos Spain Pérez, elevat a la comissió de Policia Urbana de l'ajuntament de València. Aquest paràgraf n'és bona mostra:

*"Es fuerza de estas consideraciones, entiende el que suscribe, que la egecucion del proyecto de que se trata reportaria utilidad y conveniencia a la generalidad de la poblacion, proporcionando viviendas sanas y acomodadas a las diferentes fortunas, como igualmente mayor embellecimiento en las afueras de esta Capital, sin hazer mérito de las notorias ventajas del tram-via y en tal concepto seria de dese- ar se llevase a cabo cuanto antes en los términos en que se halla concebido..."*⁴.

Positiu fou també l'informe del Consell Provincial de València, una instància que va acollir amb entusiasme el projecte.

"El Consejo ha examinado el proyecto de nueva edificación entre Valencia y Pueblo Nuevo del Mar que, uniendo ambas poblaciones por medio de un doble tramway, dos caminos de arrecife y dos paseos públicos va a unir ambas poblaciones con ventajas para ambas y especialmente para Valencia, que en la realización de esta mejora será comenzado a realizarse el deseado ensanche de la capital hacia el mar, en cuyo Puerto ha de encontrar progresivamente el principal elemento de su riqueza. Por otra parte la construccion de una gran barriada a un lado y otro de el tramway que se proyecta proporcionará viviendas baratas para la clase jornalera que no tengan necesidad de vivir en la capital y constituirá una población nueva dentro de una extensión de terrenos que hoy es solo tierra de regadío".

Negatiu va ésser, en canvi, i potser actuara de forma decisiva per a que el projecte no es materialitzara, l'informe de la comissió de Policia Urbana de l'ajuntament de València, malgrat l'opinió tècnica positiva de l'arquitecte Spain. L'informe final és aclaridor en reconèixer els beneficis del projecte, però també en negar-li aquell caràcter d'utilitat pública. Per sintetitzar, podem dir que la comissió de Policia Urbana rebutjava aquella declaració pels següents arguments:

³ Expedient pel qual es declara d'utilitat pública el projecte d'edificació d'habitatges entre València capital i Poble Nou de la Mar. Arxiu Històric de la Diputació Provincial de València (AHDPV), 14.2, Caixa 77, expedient 2041.

⁴ AHMV, Policia Urbana, Caixa 102 bis. Expedients Varis, Expedient 308.

1. No restaven demostrats els beneficis generals per a totes les classes de la societat de la València de l'època.
2. Dubtaven sobre la possibilitat de construir en el termini fixat (10-12 anys), l'eixample proposat.
3. Discussien la conveniència *"de alejar del casco a los moradores, mientras puedan buscar su morada en puntos más inmediatos a la Ciudad"*. Fet i fet, la comissió no considerava oportú un eixample lineal, convençuts els seues membres que els beneficis per a la ciutat es notarien sols en les edificacions més pròximes. Cal dir que fins aquell moment, l'únic projecte d'eixample real, el de Monleón, Calvo i Sancho, cercava justament no allunyar-se del centre històric de València, envoltant-lo per tot la seua extensió de la marge dreta del Túria. En aquest sentit, tot i que aquell projecte no havia fructificat, potser els semblara massa agosarat pensar un eixample distint al proposat.
4. Que la declaració d'utilitat, beneficiaria excessivament la societat constructora, en poder expropiar les terres afectades com agrícoles i ésser declarades després edificables.
5. Que caldria permetre als propietaris de les terres situades a totes dues bandes del futur tramvia, aixecar els edificis i sols després d'un període sense fer-ho, procedir a l'expropiació.
6. Que l'experiència de l'avinguda del Port —que la comissió considera semblant en molts aspectes a la proposada—, no donava suport a la idea de Sorní: *"cuya idea viene a confirmar el hecho de no ver que en el camino del Grao hoy existente, en que concurren tantas de las circunstancias recomendables para el autor del proyecto de que se trata, se hayan justo al comienzo levantado muchos edificios donde habitan vecinos de Valencia"*.
7. I, per últim, heus ací un motiu decisiu al nostre entendre:

"Que cualquiera que sea la conveniencia privada de algunos particulares que puedan envolver la construcción de algunos edificios, entiende el Ayuntamiento que nunca llevaría ventaja el proyecto presentado al que por objeto analogo tiene el municipio y sobre el cual hay incoado un expediente para construir edificios al lado del camino del Grao hoy existente, donde ya tiene levantados algunos; que es mucho mas ventajoso realizarlo en este punto que en el que se proyecta, por manera que en el animo del Ayuntamiento está el que nunca pueda este considerarse de utilidad pública".

Ensems, no cladria perdre de vista arguments de tipus polític, atenent que els tècnics municipals (Carlos Sapin), n'eren favorables. Malgrat tot, sabem que el 20 de maig de 1865, el projecte apareixia anunciat en el Butlletí Oficial de la Província i que després de vint dies d'exposició pública, no va arribar cap reclamació. Fóra del termini, el 17 de juny, habitants de Poble Nou de la Mar reclamaven contra els perjudicis que els causava el projecte i demanaven fóra reconsiderat:

"17 de junio. Vicente Peris y Rams y otros vecinos y propietarios de Pueblo Nuevo del Mar reclaman contra los perjuicios que les arrojará el proyecto y piden que admitida esta reclamacion y en virtud de lo que se expone, se desestime el proyecto o que se reforme de modo que no lastime los intereses de la poblacion que hasta ahora sería la primera que atravesara una linea ferrea"

Efectivament. El projecte de Manuel Sorní, tot i que no penetrava en el poble del Cabanyal-Canyamelar, sí necessitava l'expropiació d'alguns edificis per a deixar pas lliure al tramvia —de doble via—, proposat. Fet i fet, l'autor especificava les repercussions del seu pla sobre Poble Nou de la Mar i el cost de les expropiacions, mig milió de reals, repartits de la següent forma:

	Categoria	Hectàrees i cases afectades	Preu unitari per ha o casa (en reals)	Cost total
Terres d'horta	Primera classe	1,2 has	48.000 rs	57.600 rs
	Segona classe	1,25 has	36.000 rs	45.000 rs
	Tercera classe	1,51 has	24.000 rs	36.240 rs
<i>Playa de mar</i>		0,48 has	24.000 rs	11.520 rs
<i>Chozas de labranza</i>	Primera classe	6	4.0000 rs	24.000 rs
	Segona classe	5	3.500 rs	17.500 rs
	Tercera classe	4	3.000 rs	12.000 rs
Alqueries o cases	Al Cabanyal	18	16.000 rs	288.000 rs
	A l'horta	1	12.000 rs	12.000 rs

De qualsevol forma, sembla que el projecte de Sorní mai no va ser declarat d'utilitat pública, la principal i única sol·licitud de la societat "La Valenciana". Això significava que no es podrien expropiar les terres amb les quantitats de diners previstes i molt possiblement fóra la causa de que s'haguera d'esperar més de vint anys per a que la idea d'enllaçar València amb la mar tornara a revifar.

LA TRANSCENDÈNCIA URBANA DEL PROJECTE DE MANUEL SORNÍ:
D'ARTURO SORIA A CASIMIR MESEGUER

El projecte de Manuel Sorní naix gairebé a la meitat del període de temps que hi ha entre la reforma del camí del Grau de finals dels últims anys del segle XVIII i el projecte de Casimir Meseguer per al Passeig de València al Mar de finals del XIX. Però no sols s'allunya temporalment d'un i d'altre, perquè del primer, el distància les consideracions urbanes i del segon, les viàries.

Precisament, la conjunció d'aspectes estrictament urbans i de transport, de tal forma que no s'entenen uns sense els altres, és la gran novetat que Sorní aporta a l'urbanisme valencià i espanyol de la segona meitat del segle XIX. Sense el tramvia, era impossible l'avinguda, però sense aquesta, el tramvia seria una anècdota, interessant i premonitòria això sí, del futur urbà d'una València marítima. Un tema a investigar encara és l'origen d'aquestes idees en un arquitecte format a l'Acadèmia de Sant Carles de València. L'ús d'arguments per part de Sorní assentats sobre les realitats urbanes i ferroviàries d'Anglaterra i dels Estats Units de Nordamèrica ens podria fer pensar en un hipotètic coneixement de primera mà d'aquells països. Venia també d'Anglaterra el seu interès per aquesta ciutat lineal social i progressista?

Perquè Manuel Sorní dissenya, al remat, una autèntica ciutat lineal molt abans d'Arturo Soria y Mata per a Madrid. Si s'ha dit que el projecte de Casimir Meseguer per al seu Passeig de València al Mar s'inscriu en la tradició de la Ciutat Jardí, caldria dir que el de Manuel Sorní ens recorda, en certa mesura, l'obra posterior de Soria descrita al diari madrileny "El Progreso" el 1882. Fet i fet, molts dels trets propis de la *Ciudad Lineal* del madrileny ja estan presents al plànol del valencià. Sense fer un paral·lelisme exhaustiu ni tampoc automàtic, sí que podem reconèixer alguns trets, ni que foren aproximats, entre les dues idees.

Arturo Soria construeix una ciutat suburbana, lligada indissolublement al ferrocarril. Com ha dit Navascués (1973: 325), "el punto de partida de todo el pensamiento urbanístico de

Soria radica en la locomoción". Aquest i no altre és també el del projecte de Sorní. El fet d'unir dos nuclis urbans per mitjà d'una artèria central lineal, l'ús del ferrocarril-tramvia de tracció animal com a eix central, els 40 metres d'amplària del carrer central, els carrers transversals de 20 metres, l'existència de serveis de tot tipus (esglésies, jardins, mercats)... Totes aquestes característiques de la idea d'Arturo Soria, materialitzades en el seu projecte de finals del segle XIX, apareixen, quasi fil per randa, en les propostes de Sorní. És clar que el model de parcel·lació i d'edificació és prou diferent, que les zones verdes no són definides de la mateixa zona en Sorní que en Soria i que els 48 quilòmetres somniats pel madrileny no són els quatre del valencià. Però no debades, entre el pla de Sorní per a València i el de Soria per a Madrid havien passat gairebé quaranta anys. Cal dir que Sorní sembla viure en la idea d'una ciutat lineal col·lectiva, semblant en alguns aspectes als projectes il·lustrats —mai no realitzats—, de finals de segle XVIII per a la façana marítima de València després dels incendis del 1796 (BOIRA i SERRA, 1994: 87): amples i llargues illes de cases ordenades de forma racional i geomètrica, destinades a població de tot tipus de recursos. Soria és, en aquest sentit, més "modern", amb parcel·les més petites, individuals i envoltades de verd.

Per últim, com li va passar a Sorní el 1865, la Ciutat Lineal de Soria no va poder avançar més degut a que no fou declarada d'utilitat pública. Es van realitzar sols poc més de cinc quilòmetres entre Chamartín i el poblat de la Concepción (SICA, 1981: 355), tot i inaugurar un teatre el 1906. Els cavalls del tramvia interior foren substituïts el 1905 pels vehicles de vapor i el 1909 pels moguts per l'electricitat.

Va conèixer Arturo Soria les idees de Sorní? Ben curiosament, el projecte de Manuel Sorní i Grau va ésser signat un 23 de gener de 1865 a la ciutat de Madrid, quan Arturo Soria tenia vint-i-un anys. Aquesta és una altra incògnita a aclarir i claudria també aprofundir en el context urbanístic de l'època, de les seues obres i de les escoles d'arquitectura.

Més fàcil és suposar que Casimir Meseguer coneguera el projecte de Sorní. Mai no s'ha comentat res al respecte, però sembla difícil de creure que, un pla que va ésser exposat al coneixement públic mitjançant el Butlletí Oficial de la Província, que va rebre al·legacions per part dels veïns afectats, que va moure informes de tot tipus pels arquitectes del moment i que va transcendir els despatxos oficials per a ésser debatut en instàncies polítiques, fóra desconegut per Casimir Meseguer, que, recordem, fou director facultatiu de la secció de camins de l'Ajuntament de València. Les característiques urbanes del projecte, especialment pel que fa a les dimensions, les parcel·les i els edificis i, fins i tot, a la mateixa essència de l'avinguda —d'un eix urbà on el tramvia és fonamental a un *salón* per a actes oficials i passejos burgesos—, són, és ver, distints entre Sorní i Meseguer, però la idea d'ultrapassar per primera vegada la frontera del Túria per a endinsar-se i urbanitzar la marge esquerra, de connectar per una via alternativa la ciutat amb la mar, d'ocupar i urbanitzar les terres de la séquia de Mestalla mitjançant una gran artèria són de Manuel Sorní i a ell caldrà reconèixer, doncs, el mèrit de la idea originària.

BIBLIOGRAFIA CITADA

- BERCHEZ, J. i CORELL, V. (1981): *Catálogo de diseños de arquitectura de la Real Academia de BB.AA. de San Carlos de Valencia, 1768-1846*. Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia y Murcia-Xarait Ediciones, Valencia, 430 pp.
- BIDAGOR, P. (1987): *El siglo XIX. Resumen histórico del urbanismo en España*, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 289 pp.

- BOIRA, J.V. i SERRA, A. (1994): *El Grau de València. La construcció d'un espai urbà*. Edicions Alfons el Magnànim. Generalitat Valenciana, València, 164 pp.
- NAVASCUÉS, P. (1973): *Arquitectura y arquitectos madrileños del siglo XIX*. Instituto de Estudios Madrileños, Madrid, 392 pp.
- OLIVERAS, J. (1992): Poder municipal y urbanismo en el siglo XIX. *Ciudad y Territorio*, n. 94, Madrid.
- ROSSELLÓ, V.M^a i BOIRA, J.V. (2000): La Universitat i l'expansió urbana. *Cinc Segles i Un Dia*. Universitat de València, València, 223 pp.
- SICA, P. (1981): *Historia del urbanismo. El siglo XIX*. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 622 pp.
- SIMÓ, T. (1973): *La arquitectura de la renovación urbana en Valencia*. Albatros Ediciones, València, 272 pp.
- TABERNER, F. (1987): *Valencia entre el ensanche y la reforma interior*. Edicions Alfons el Magnànim. Generalitat Valenciana, València, 154 pp.
- TEIXIDOR, M^a J. (1976): *Funciones y desarrollo urbano de Valencia*. Institución Alfonso el Magnánimo. Diputación Provincial de Valencia, 414 pp.

