



HAL
open science

Mal penser la ville : les espaces marginalisés par la planification dans les villes moyennes espagnoles du XIX^e siècle.

Philippe Lavastre

► **To cite this version:**

Philippe Lavastre. Mal penser la ville : les espaces marginalisés par la planification dans les villes moyennes espagnoles du XIX^e siècle.. Penser la ville – approches comparatives, Oct 2008, Khenchela, Algérie. pp.82. halshs-00380577

HAL Id: halshs-00380577

<https://shs.hal.science/halshs-00380577>

Submitted on 3 May 2009

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Mal penser la ville : les espaces marginalisés par la planification dans les villes moyennes espagnoles du XIXe siècle

Philippe Lavastre¹

Les villes espagnoles du XIXe siècle connaissent de profondes mutations qui touchent à la fois les périmètres urbains et la hauteur du bâti. Les facteurs explicatifs sont multiples. L'augmentation du nombre d'habitants n'est pas le plus important et reste un phénomène restreint à quelques grandes villes². En effet, beaucoup de localités moyennes voient leur population croître plutôt faiblement tout au long du siècle³. C'est surtout l'essor économique de certaines régions qui explique en grande partie les changements urbains. Ils s'appuient également sur la diffusion d'une pensée à caractère essentiellement hygiéniste, qui vise à étendre les villes pour combattre l'entassement dans les logements, facteur aggravant des mauvaises conditions de vie et de la forte mortalité⁴.

Pour encadrer les mutations, les projets de rationalisation de la trame urbaine se multiplient. Ils concernent les centres et leur extension hors des limites héritées des époques médiévale et moderne, souvent marquées par des murailles jusqu'aux années 1850. Ces projets s'appuient sur une législation qui se renforce et qui s'adapte tout au long du siècle⁵. Un rôle fort est donné au pouvoir local. C'est généralement l'architecte municipal qui dessine les aménagements tels que les ouvertures, les alignements et les extensions des rues ou des places existantes. Les projets de plus grande envergure sont plutôt confiés à des ingénieurs, comme Ildefonso Cerda qui est à l'origine de l'*ensanche* -le plan d'agrandissement- de la ville de Barcelone ou Carlos María de Castro pour celui de Madrid⁶.

Cependant, une fois le projet adopté et les formes définies par les pouvoirs publics locaux, la mise en œuvre leur échappe. Malgré l'appareil normatif qui se complexifie et qui

¹ UMR TELEMME (Aix-en-Provence)

² Les villes espagnoles ont fait l'objet de nombreuses études monographiques. Les synthèses sont rares, voir cependant : M. Guàrdia, F. J. Monclús Fraga et J. L. Oyón Bañales, *La Península Ibérica*, t. 1 d'Id., *Atlas histórico de ciudades europeas*, Barcelona, Salvat, 1994.

³ En 1900, moins de 15% de la population habite dans des villes de plus de 50.000 habitants. Voir : G. Tortella Casares, *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza Editorial, 2002, p. 222.

⁴ J. L. Pinol (dir.), *Histoire de l'Europe urbaine*, vol. II, *De l'Ancien Régime à nos jours*, Paris, Seuil, 2003, pp. 121-126 et 130-131.

⁵ M. Bassols Coma, *Génesis y evolución del derecho urbanístico español (1812-1956)*, Madrid, Montecorvo, 1973 et R. Anguita Cantero, *Ordenanza y policía urbana. Los orígenes de la reglamentación edificatoria en España (1750-1900)*, Grenade, Universidad de Granada, 1997.

⁶ L. Coudroy de Lille, *L'ensanche de población en Espagne. Invention d'une pratique d'aménagement urbain (1840-1900)*, thèse soutenue en 1994 à l'université Paris X (inédiée).

devient plus contraignant, le manque de moyens de l'État, des administrations et des différents niveaux de pouvoirs, empêche d'imposer des contraintes. Ce sont alors les acteurs privés qui se chargent des réalisations. Les propriétaires des terrains ou des immeubles concernés adaptent donc le cadre fixé et les modèles à leurs propres volontés.

Cette communication s'attache à analyser les distorsions qui existent donc entre les modèles proposés et les réalisations effectives sur le terrain, mais aussi à mettre en évidence les conséquences que cela peut avoir sur le devenir des villes⁷. Il s'agit d'étudier les décalages entre la ville planifiée et la ville vraiment fabriquée, entre la ville théorisée et la ville réelle. L'étude de ces décalages vise, plus largement, à définir des outils pour une meilleure connaissance des mutations et des dynamiques urbaines. Loin de la recherche de modèles, cette contribution cherche à montrer, dans le cadre de cette rencontre scientifique, que des exemples pris à d'autres époques et dans d'autres espaces peuvent donner des pistes de réflexion et des points de comparaison pour mieux appréhender certains phénomènes plus contemporains.

Deux exemples, Alicante et Valladolid servent d'illustration. Ces villes n'ont guère de points communs. Alicante, cité portuaire, commerçante et militaire des bords de la Méditerranée, voit la création d'un quartier, le Barrio Nuevo, dans la première moitié du XIXe siècle. Après l'impulsion initiale donnée par les militaires et la municipalité, la structuration de ce quartier est laissée ensuite à l'initiative privée jusqu'aux années 1880. Au XIXe siècle, Valladolid est le centre industriel de la Vieille-Castille⁸. Cette capitale régionale connaît une phase de décollage économique qui commence au tout début des années 1840. Les élites locales fourmillent alors de projets tous plus grandioses les uns que les autres pour affirmer leur nouvelle puissance. Parmi eux, la création d'un axe majeur, la rue Duque de la Victoria, prévu pour traverser le centre-ville. Débutés dans les années 1850, les travaux dans cette rue sont définitivement réalisés et achevés au début des années 1890.

La planification des transformations et la réalisation, qui mettent en évidence le rôle des différents acteurs sur le terrain, puis l'étude des conséquences des distorsions sont autant d'étapes qui doivent permettre de définir un type d'espaces urbains liés aux phénomènes décrits.

⁷ Cette communication entend participer d'une réflexion menée actuellement en Espagne autour de ce thème. Ce fut le cas notamment en mars 2008 à Grenade lors du colloque *Normas y prácticas en las ciudades españolas e hispanoamericanas (siglos XVIII-XXI)*, organisé par l'Universidad de Granada, l'Universidad Autónoma de México et la Casa de Velázquez.

⁸ P. Lavastre, *Valladolid et ses élites, les illusions d'une capitale régionale (1840-1900)*, Madrid, Casa de Velázquez, 2007.

Une planification par les acteurs publics

Les deux espaces étudiés répondent à une même logique même si les objectifs sont différents. Il s'agit de désengorger une partie du bâti par la création de nouveaux lieux de résidence. Dans le cas d'Alicante, au début du XIXe siècle, l'armée souhaite l'agrandissement des murailles entourant encore la cité, pour y intégrer un nouveau quartier susceptible d'accueillir les habitants d'un faubourg⁹. Le but est d'assurer une meilleure défense en détruisant ce faubourg, en raison des attaques répétées subies pendant la période de la guerre d'indépendance¹⁰. Le plan du quartier est dessiné en 1810 par l'architecte municipal¹¹. Il est particulièrement remarquable avec un tracé très rectiligne des rues et une disposition harmonieuse du bâti. Largement inspiré par les militaires, ce plan est en quelque sorte une synthèse entre des logiques de l'époque moderne, notamment celle des embellissements, et des logiques plus contemporaines, beaucoup plus fonctionnelles. Cependant, élaboré par des techniciens, le tracé du futur Barrio Nuevo est en fait éloigné des réalités. En effet, l'insertion dans le reste de l'espace urbain n'est pas vraiment une priorité. Les connexions avec les quartiers adjacents sont ignorées. Plusieurs rues ne débouchent sur rien. Ce projet, très académique, est plutôt un modèle idéal. À charge aux promoteurs de le matérialiser dans l'espace et donc de l'adapter.

A Valladolid, les préoccupations sont toutes autres. Au milieu du XIXe siècle, les élites locales sont très confiantes dans l'avenir, à un moment où de nombreuses activités se développent et les fortunes se consolident¹². Le percement de la rue Duque de la Victoria, vise avant tout à agrandir la ville vers le Sud mais, derrière l'aspect fonctionnel, se cache également une véritable opération d'urbanisme de prestige. Cette ouverture est planifiée sur des espaces encore faiblement urbanisés. L'architecte municipal prévoit donc de prolonger la rue existante avec une légère variation de direction pour déboucher en face de la gare alors en construction à une extrémité de la ville¹³. Là encore, ce plan s'insère dans la conjoncture urbanistique de l'époque. Il ne présente pas de particularités majeures par rapport aux

⁹ Voir figure 1. J. Calduch Cervera, *La ciudad nueva. La Construcción de la ciudad de Alacant en la primera mitad del siglo XIX*, 1990.

¹⁰ Cette guerre fait suite à l'invasion française, par les troupes de Napoléon, en 1808 et se termine en 1813.

¹¹ Voir figure 2.

¹² Voir figure 4. J. Moreno Lázaro, *Los empresarios harineros castellanos (1765-1913)*, Madrid, Fundación Empresa Pública, 1999. P. Lavastre, « Une grande percée urbaine dans une ville moyenne ? Réussites et échecs de l'urbanisme à Valladolid au XIXe siècle », *Histoire urbaine*, 12, 2005, pp. 5-21.

¹³ Voir figure 4.

ouvertures de rues en cours ailleurs¹⁴. Il s'agit de développer un urbanisme plutôt ostentatoire de manière très ponctuelle là où, faute de moyens, il est impossible de mettre en œuvre un grand réaménagement urbain. Contrairement au cas d'Alicante ce sont, là, les pouvoirs publics eux-mêmes qui doivent prendre à leur charge la réalisation du projet. Les propriétaires des terrains contigus en cèdent une partie et doivent, ensuite, se conformer à l'alignement pour construire les bâtiments.

Une fois les plans approuvés par les conseils municipaux respectifs, la mise en œuvre n'est pas immédiate. A Alicante, il faut attendre cinq ans, en 1815, avant que les terrains du Barrio Nuevo ne soient mis en vente par la municipalité. Une partie est acquise par des personnes qui étaient propriétaires dans le faubourg détruit, conformément aux objectifs initiaux. Une autre revient aux membres des élites du centre-ville, qui trouvent là une voie d'investissement. C'est à cet ensemble de nouveaux propriétaires qu'incombe désormais la construction du quartier. A Valladolid, la période d'attente est encore plus longue. L'élargissement de la partie primitive de la rue est officiellement voté en 1851. Il est ensuite réalisé lentement. Le prolongement est, lui, décidé et approuvé en 1860. Cependant, par son ampleur, sa réalisation demande du temps. De plus, en 1864, une grave crise financière éclate dans la ville et se propage ensuite à tout le pays¹⁵. Les difficultés économiques qui s'ensuivent retardent les travaux pendant vingt ans.

Le manque de ressources des pouvoirs publics est un élément fondamental pour comprendre les retards et les difficultés de l'urbanisme espagnol du XIXe siècle, surtout dans les villes moyennes. Les deux municipalités ne réagissent cependant pas de la même manière devant cette constante. Celle de Valladolid enterre le projet pendant une longue période. En revanche à Alicante, le volontarisme est de mise. Les nouveaux propriétaires de terrains sont incités à construire rapidement. Cependant, cette incitation n'est guère contraignante. Le *libro de actas* de la mairie mentionne par exemple une simple demande à un propriétaire pour édifier où vendre à un bon prix afin que le lieu ne reste pas dépeuplé¹⁶.

¹⁴ Voir, par exemple, un article déjà ancien pour le cas français : M. Darin, « Les grandes percées urbaines du XIXe siècle. Quatre villes de Provinces », *Annales ESC*, 43 (2), 1988, pp. 477-505.

¹⁵ G. Tortella Casares, *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*, Madrid, Tecnos, 1972.

¹⁶ Archives Municipales d'Alicante (AMA), *Libro de Actas de 1815*.

Une réalisation par les acteurs privés : l'adaptation des normes

A Alicante, l'absence de connexions avec le reste de la trame urbaine porte en germe les difficultés à venir¹⁷. Pour tenter de remédier au problème, le tracé du plan initial est par conséquent rapidement altéré sur le terrain. Le nombre de rues effectivement ouvertes est par exemple bien supérieur à ce qui est prévu. Si, au départ, la municipalité souhaite que s'édifie un quartier plutôt résidentiel, ce sont en fait des constructions architecturalement très pauvres qui sont d'abord bâties. La taille des parcelles étant donc réduite, les maisons sont petites. Elles sont également semblables les unes aux autres, sans étage, avec une décoration minimale de leur façade. Le réalisme des propriétaires prend le dessus sur les velléités municipales.

La réduction des ambitions initiales se lit dans les catégories socioprofessionnelles des habitants. Les chefs de famille de quatre rues ont été étudiés dans le recensement de 1840¹⁸, 88% appartiennent à des catégories défavorisées. Seulement 12% font partie de groupes plus fortunés parmi lesquels nous avons tout de même comptabilisé les petits artisans et tous les types de commerçants. Les plus riches de ce groupe, avec parmi eux quelques professions libérales, s'installent aux marges du quartier.

La faiblesse économique de la population ralentit donc la structuration du Barrio Nuevo. Trente-cinq ans après sa fondation, il est loin d'être terminé. En 1850, la grande place prévue en son centre n'est pas achevée, les constructions en bordure ne sont pas toutes terminées. Dans les rues intérieures, une partie seulement des maisons est construite et les jonctions avec les autres parties de la ville tardent à se matérialiser. La municipalité n'a pas les moyens d'exproprier pour percer des rues à travers le tissu urbain préexistant et elle n'a pas non plus le pouvoir de tout contrôler en matière d'alignement.

La première ouverture directe vers le centre-ville n'est réalisée que dans les années 1840, vers l'Est. La nouvelle rue débouche sur un *paseo salon*, une promenade construite sur le tracé de l'ancienne muraille, à l'image de ce qui existe dans les villes européennes du XVIIIe siècle. En 1850, les habitants du Barrio Nuevo écrivent une lettre à la mairie d'Alicante expliquant que cette ouverture a permis l'édification de nouveaux terrains et qu'ils espèrent toujours que le quartier devienne la meilleure partie de la ville. Cependant, la croissance est lente. Cette rue vers l'Est reste le seul débouché pendant encore dix ans, avant

¹⁷ Voir figure 1.

¹⁸ AMA, *padrón* –recensement- de 1844.

qu'une seconde soit percée. Il faut attendre la fin du XIXe siècle pour que toutes les rues dans cette direction soient définitivement prolongées.

L'autre direction vers laquelle le Barrio Nuevo est mal connecté est le Sud où se dresse le quartier de San Francisco. Il est peuplé en partie de pêcheurs et se caractérise par des rues longues et droites et de vastes parcelles¹⁹. Les ajustements ne sont pas non plus prévus dans le plan de 1810. Ce sont les propriétaires qui parviennent, tant bien que mal, à les réaliser lors de la construction de leurs maisons. Cependant, afin de tirer un maximum de profit de leurs espaces à bâtir, certains résistent et ne se plient pas à la volonté générale. C'est le cas de Juana Lafora. Cette veuve est propriétaire d'une maison au début de la rue Castaños, la seule qui doit réellement se connecter au quartier mitoyen grâce à un petit alignement de façade. Elle tente, par tous les moyens, de ne pas respecter cet alignement pour ne pas avoir à rogner la superficie de son logement et surtout ne pas payer les coûteux travaux de déplacement de sa façade. A chaque injonction du pouvoir local, aidée de son fils, elle utilise toutes les voies de recours possibles. Le dossier remonte même jusqu'à la prestigieuse Academia de Bellas Artes²⁰, institution nationale chargée d'émettre des avis sur les grands projets d'aménagement et sur les litiges les plus importants. Cette résistance est couronnée de succès car la rue n'est pas alignée durant tout le XIXe siècle ce qui freine fortement les flux de circulation.

La question des connexions du Barrio Nuevo avec le reste de l'espace urbain pose le problème de l'urbanisme ordinaire en Espagne dans les villes moyennes du XIXe siècle, très loin des *ensanches* qui eux concernent la réorganisation de villes entières. L'intégration des projets à l'espace existant est souvent difficile, surtout lorsque la possibilité d'action des pouvoirs publics est réduite.

Le cas de Valladolid comporte de nombreuses similarités. Pourtant, au départ, le projet ne concerne pas directement les constructions privées puisqu'il s'agit de l'ouverture d'une rue. Cependant, l'implication d'un cacique local, José María Semprún, bouleverse la situation. Il est un personnage important de la vie locale, à la tête du plus grand établissement industriel de la ville, une filature, et de nombreuses fois conseiller municipal. Il est propriétaire d'une partie des terrains proches de la rue à aménager. L'ampleur de ses réseaux lui a même permis d'en acquérir une partie alors que le projet n'était pas encore formalisé²¹. Devant l'inaction municipale, il prend les devants. En 1871, onze ans après le vote du projet, il propose son

¹⁹ Voir figure 1.

²⁰ R. Anguita Cantero, *Ordenanza y policía urbana ... op. cit.*

²¹ Archivo Histórico Provincial de Valladolid, série *Protocolos, legajo 15.929.*

propre tracé. Celui-ci doit passer devant sa filature, où il prévoit l'aménagement d'une grande place. Pour débloquer la situation, il commence même à viabiliser les terrains à ses frais.

Après quelques années, en 1880, l'architecte municipal, ne pouvant ignorer cette initiative, propose la réalisation des deux tracés. Celui planifié vingt ans plus tôt par son prédécesseur et celui de José María Semprún, devenu entre-temps sénateur du royaume. Le projet municipal reste le plus important avec une plus grande largeur de rue, de dix-sept mètres contre douze. En 1884, le double percement est déclaré d'utilité publique. Le coût reste élevé, plus de 6% du budget municipal annuel, et, même si les finances locales sont meilleures, la réalisation tarde encore quelques années. Finalement l'ouverture de ces deux rues illustre les distorsions provoquées par la faiblesse du pouvoir municipal face aux acteurs privés.

Un résultat : des quartiers délaissés par les dynamiques urbaines

La description de la formation des deux espaces étudiés montre un écart fort entre les formes initialement prévues et les réalisations finales. Après tant d'années, et au vu de la diversité des intervenants, il paraît logique que les différences soient grandes. Au-delà de ce phénomène relativement banal, c'est l'insertion de ces aménagements dans l'évolution générale des villes en question qui est un enjeu important. Les projets sont à chaque fois pensés à un moment précis mais définitivement achevés dans un autre contexte. Comment l'aménagement lent de ces espaces s'adapte-t-il aux autres modifications et à l'évolution de la ville elle-même ?

Le cas d'Alicante est très révélateur de ces décalages qui existent également dans de nombreuses villes. Le Barrio Nuevo n'est définitivement construit, viabilisé et totalement ouvert vers l'extérieur que dans les années 1880. Or, il est immédiatement obsolète car le grand projet d'*ensanche* de la ville est dessiné en 1884. Il s'agit d'étendre largement le tissu urbain vers le Nord et l'Ouest par un plan régulier²². Les deux rues principales de cet *ensanche* longent le Barrio Nuevo mais sans faciliter réellement les communications avec lui. La lenteur de sa construction, sa composition sociale plutôt défavorisée et la recherche inaboutie d'une place privilégiée dans l'organisation urbaine concourent à l'éloigner des priorités des pouvoirs publics et des grands projets d'aménagement²³. Ce quartier, dont le démarrage a été relativement lent, qui n'est jamais devenu un des plus beaux de la ville, comme le souhaitaient ses promoteurs, se trouve donc délaissé par les dynamiques urbaines.

Le résultat est le même pour une des deux ouvertes à Valladolid, celle de José María Semprún. Les distorsions sont telles, par rapport à la proposition initiale, que la logique et la circulation urbaine s'en trouvent altérées. En effet, le double percement engendre une forte inégalité. La rue proposée par la municipalité, qui est aussi la plus pratique et la plus large, capte l'ensemble de la circulation Nord-Sud dans cette zone. L'autre, en revanche, se trouve totalement à l'écart. Sa forme de ligne brisée ne lui permet pas non plus d'attirer la circulation vers d'autres espaces. Cette portion de voirie devient donc presque inutile et les rues secondaires autour, qui sont aménagées en même temps, ne profitent en rien de la dynamique créée par la rue Duque de la Victoria. La zone que José María Semprún avait commencé à viabiliser en 1871 devient également un quartier délaissé par la modernité urbaine.

²² Voir figure 3.

²³ J. Guardiola Pico, *Reformas en Alicante para el siglo XX, 3a parte*, 1908.

Conclusion

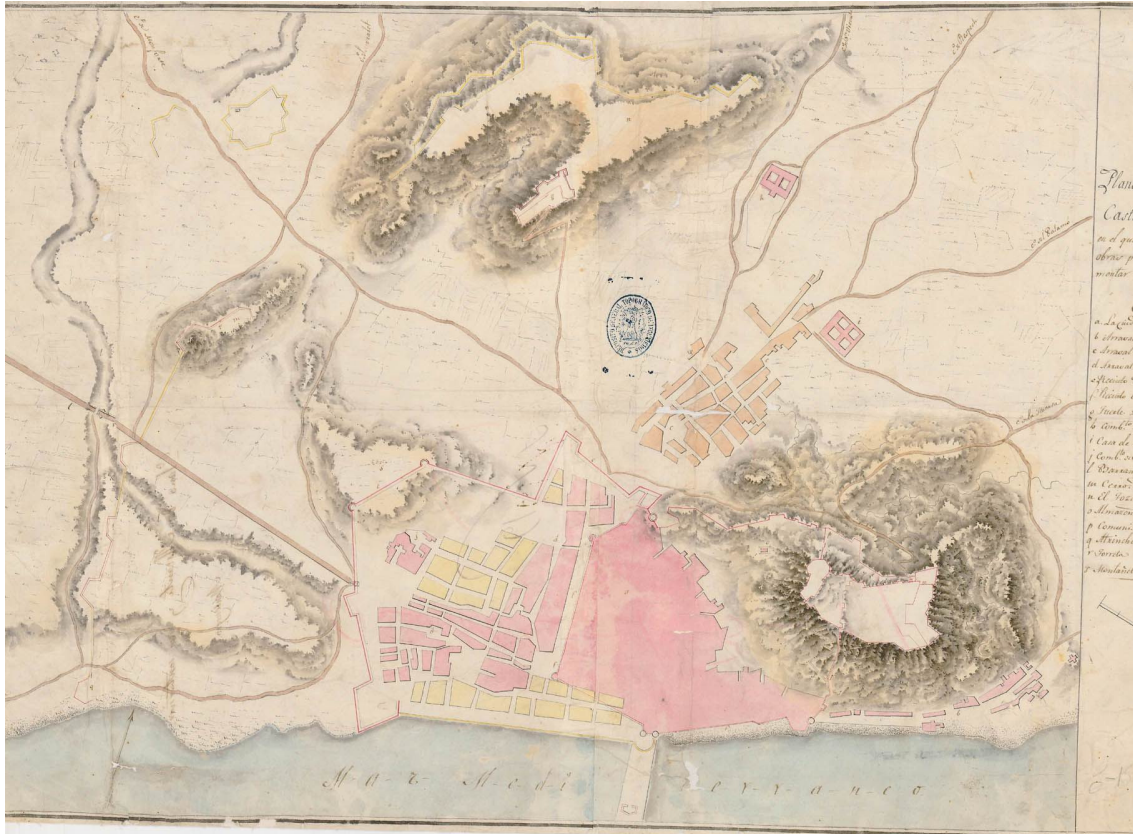
Ce phénomène de délaissement de zones urbaines engendre des dysfonctionnements pérennes encore visibles un siècle plus tard. Aujourd'hui, le Barrio Nuevo d'Alicante, qui a depuis perdu sa dénomination d'origine, reste un espace marginalisé à la fois par sa composition sociale, par sa faible activité commerciale, par sa position hors des zones fréquentées par les touristes et par une circulation qui s'effectue toujours par des rues étroites. Cette marginalisation trouve ses racines dans la genèse du quartier. Le modèle de plan imposé dans les années 1810, sans véritable pensée prospective, échoue sur le long terme. Les acteurs privés tiennent une part de responsabilité. Par la faiblesse des premières constructions, par les résistances de quelques-uns face aux normes que tentent d'imposer les pouvoirs publics, par les libertés prises par rapport au plan initial, ils contribuent au délaissement progressif de cet espace par la municipalité, qui manque en plus de moyens pour l'aménager correctement le conduisant un peu plus dans une spirale d'échec. A Valladolid, les dysfonctionnements urbains se lisent également sur le plan de la ville actuelle. L'entrelacs de rues créées par le double percement pose encore problème, notamment pour la circulation.

L'échec partiel qui caractérise ces deux réalisations met en lumière les difficultés des acteurs à penser la ville dans sa globalité et son évolution. Dans les villes moyennes, les enjeux locaux et ponctuels, le manque de moyens, malgré les ambitions, qui est le plus souvent le résultat de l'inadéquation des projets par rapport à la taille de la ville, ou plutôt à ses potentialités, sont autant de freins. L'histoire de l'urbanisme est remplie de tels exemples de projets inaboutis ou inachevés. Ce qui est remarquable, dans les deux cas étudiés, ce sont les dysfonctionnements qui apparaissent à long terme. Ils engendrent des dérives impossibles à maîtriser ou à redresser. Ils résultent de l'absence de ligne directrice sur le long terme.

Il est difficile, faute d'études transversales, de généraliser les cas abordés ici. Cependant, ils semblent bien être le lot des villes moyennes. Dans les grandes villes espagnoles, les réussites, notamment celles de l'urbanisme de prestige, masquent aussi des échecs ponctuels, des aménagements ratés. Ces phénomènes peu brillants n'ont guère attiré les chercheurs. Il s'agit pourtant là d'un champ qui permettrait de mieux comprendre les logiques urbaines. A travers l'évolution de la morphologie spatiale c'est une partie des jeux sociaux des acteurs urbains qui peuvent être analysés.

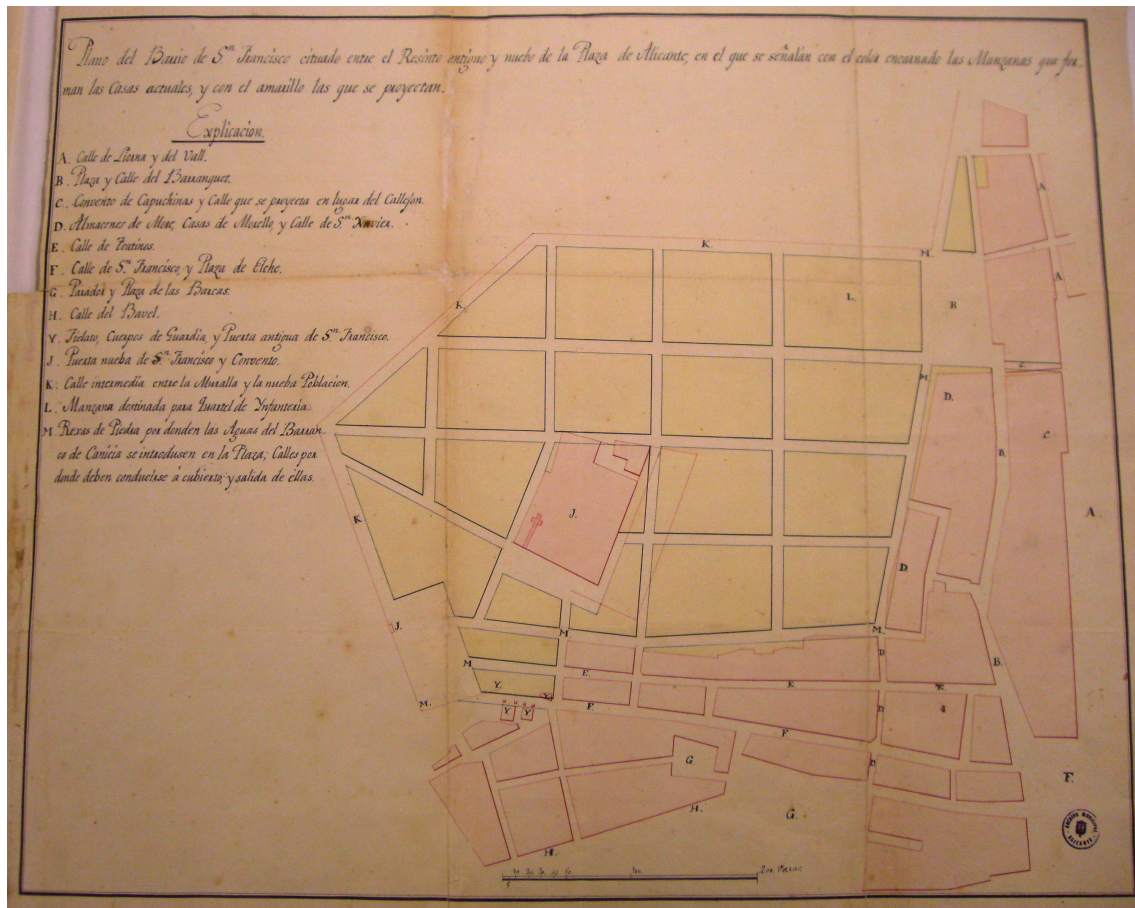
ANNEXES

Figure 1



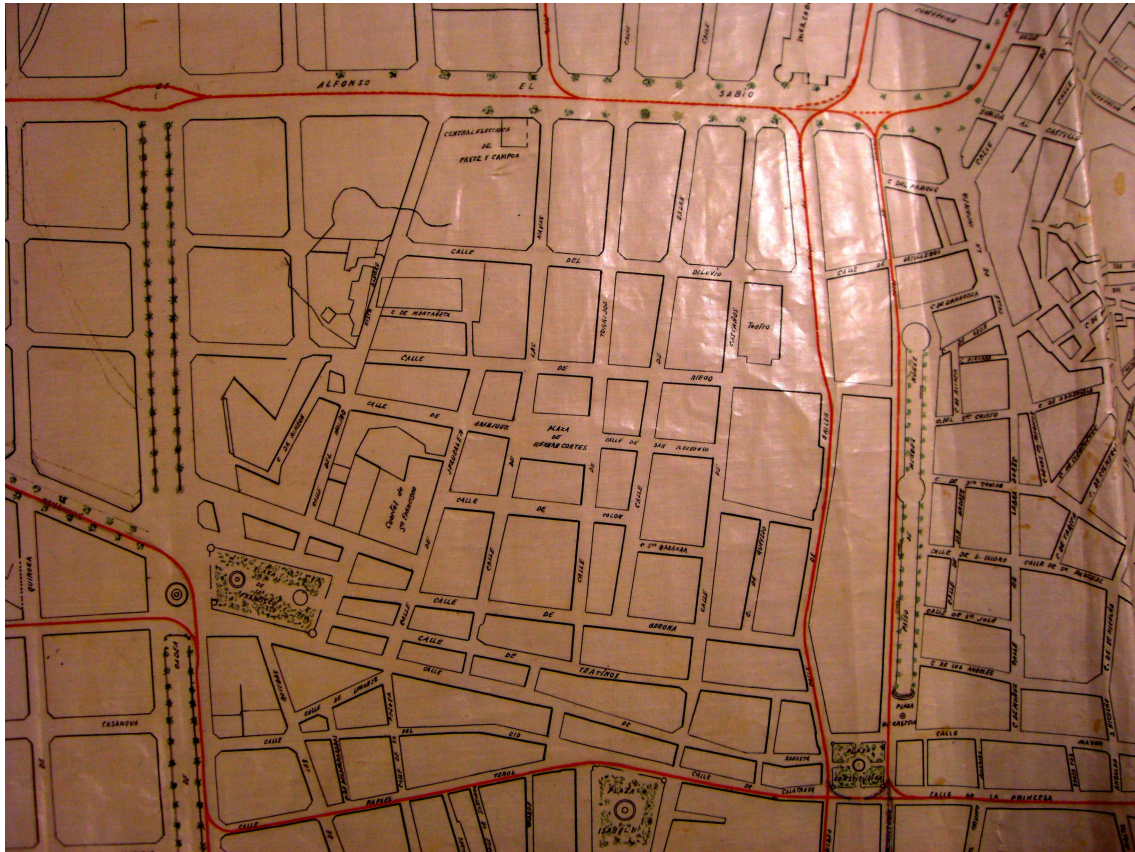
Source : *Plano de la Plaza y castillo de Alicante*, 1847 (A02-01, servicio Geográfico Militar, Madrid). Le Barrio Nuevo est ici en jaune, au Nord-Ouest du centre-ville. Le tissu urbain existant apparaît en rose. En orange est figuré le faubourg dont la destruction est prévue au début du XIXe siècle. Il commence à être reconstruit à partir de la fin des années 1830.

Figure 2



Source : Plan du Barrio Nuevo, 1810 (AMA), série *planos*. L'absence d'ajustement des rues avec celles des quartiers existants est visible.

Figure 3



Source : Détail du *Plano de ensanche de la ciudad de Alicante* ; 1884, AMA, série *planos*.
Les deux rues principales de l'*ensanche* sont visibles au Nord et à l'Ouest du Barrio Nuevo.
Elles constituent les deux nouveaux axes majeurs de circulation dans la ville.

