

EL “PLANO DE POBLACIÓN” DE ÉCIJA (1895) DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO Y ESTADÍSTICO por Fernando Beviá

La historia de la cartografía es la historia de la descripción y representación del territorio, por tanto, se inicia con las primeras manifestaciones de comunicación dentro de un grupo humano, y se desarrolla y evoluciona aprovechando casi todos los conocimientos y tecnologías desarrolladas por la Humanidad.

La Cartografía constituye un capítulo notable dentro de la Historia, porque su relación con los descubrimientos, exploraciones, colonizaciones, guerras, y toda clase de movimientos y relaciones humanas es directa y determinante.

La representación de la realidad urbana es indispensable para comprender y pensar la ciudad, tanto en el momento que refleja su actualidad como para proyectarla hacia el futuro. Sirve para el control y gobierno de la ciudad heredada y para la definición de la ciudad proyectada.

Montero Vallejo, en su “Historia del Urbanismo en España I” (año 1996) relata que *Écija – frecuentemente considerada como el foco en el que mejor se conservan las líneas maestras del viejo casco islámico- poseía alto porcentaje de barreras y callejones en relación con la cifra total de vías: tal vez un tercio. Es de las ciudades que, aún hoy, puede perfectamente comprenderse el parangón establecido entre los agrupamientos urbanos árabes y el sistema nervioso humano; lamentablemente, desconocemos si también fueron frecuentes los corrales, lo que nos confirmaría estar ante un acabado ejemplo de mudejarismo. A fines del siglo XVI, su traza permanecería prácticamente intacta en lo referente al callejero”.*

En el S. XIX los planos que se fueron elaborando no fueron solo una mera representación, sino una herramienta necesaria para los procesos de reforma urbana. Surgieron instituciones o cuerpos de funcionarios especializados en elaborar planos geométricos y topográficos de poblaciones con métodos de levantamiento cada vez más exactos y susceptibles de producir una imagen urbana no solo descriptiva, sino también operativa.

En 1859, la Ley de Medición del Territorio fusionó las labores cartográficas con las estadísticas y las catastrales y, bajo el gobierno de O’Donell, se ampliaron las labores de la Comisión de Estadística General del Reino para incluir, además, las cartográficas.

En 1862, Francisco Coello presentó un Reglamento para el levantamiento de la topografía Catastral de España, que fue un proyecto impulsado por la Ley de 1859 que debía ser completado en los años siguientes en toda España. Este proyecto tenía un doble objetivo: por una parte, topográfico, ya que debía incluir el levantamiento del Mapa Topográfico de España; por otra parte, catastral, ya que habían de ser deslindadas y medidas todas las fincas del país. Este Reglamento incluía varias operaciones que debían ser completadas en orden consecutivo en los diferentes municipios y la elaboración de varios documentos. Entre ellos, los “planos de población”, que son mapas del núcleo urbano, en los que debían constar los edificios públicos, el nombre de calles y plazas y detalles de fincas urbana.

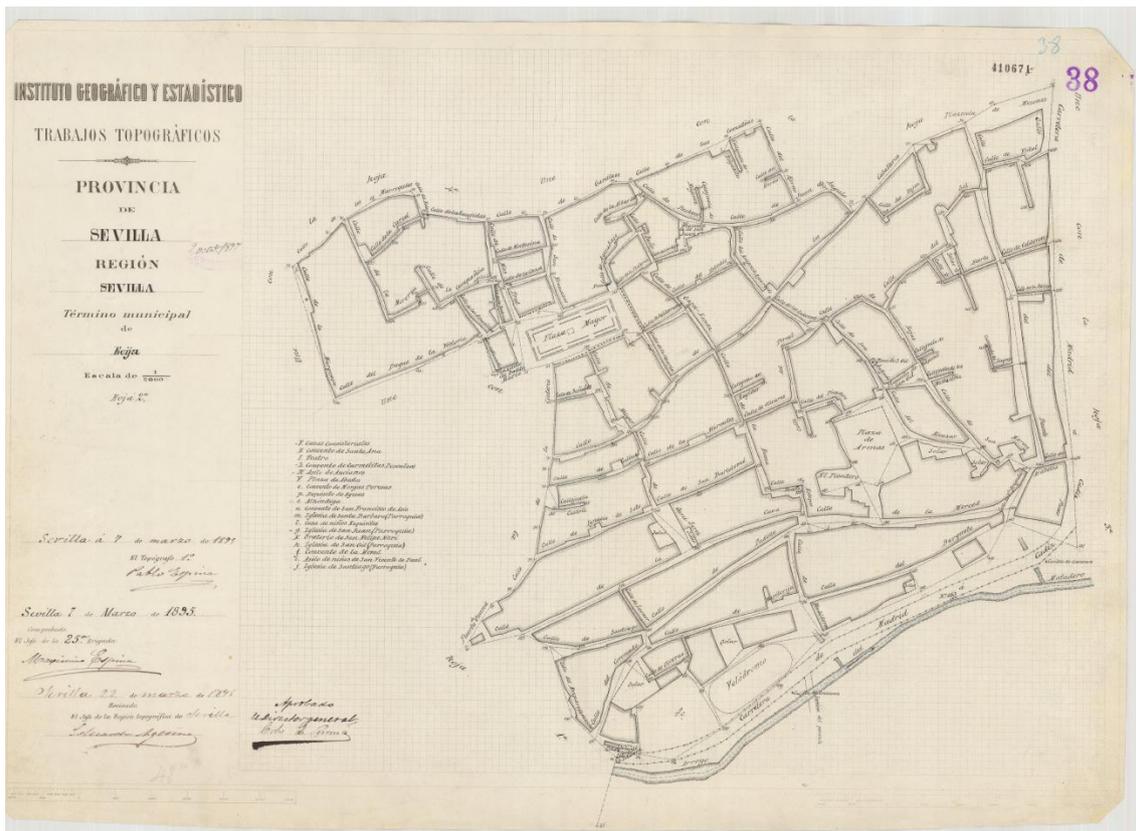
En el caso de Écija, se elabora una serie de diez hojas a escala 1:2.000 más una hoja a escala 1:5000 como índice del mismo, que forman parte de la serie básica que el Instituto Geográfico Nacional elaboró entre 1895 y 1896.

El Instituto Geográfico Nacional fue creado en 1870 dependiente ya del Ministerio de Fomento y cuyos trabajos se centraban en la cartografía, las triangulaciones geodésicas y los pesos y medidas. En 1900 pasó a depender del Ministerio de Instrucción Pública, integrándose la astronomía dentro de las competencias del Instituto al incorporarse al mismo el Observatorio Astronómico de Madrid en 1904. Al finalizar la guerra civil en 1939, como otros servicios considerados estratégicos, pasó a depender directamente de la Presidencia del Gobierno, hasta que en 1987 por acuerdo del Consejo de Ministros vuelve a depender del Ministerio de Obras Públicas, al tiempo que se crea el Centro Nacional de Información Geográfica. Entre 1939 y 1977 su denominación fue Instituto Geográfico y Catastral. Mantuvo hasta 1991 las competencias en materia de metrología, que en ese año pasaron al Instituto Nacional de Metrología. La actual estructura y funciones son, básicamente, fruto de las remodelaciones de 1995.

Las hojas de que consta el Plano de Población de Écija fueron realizados por los topógrafos Pablo Espina (hojas 1ª, 2ª y 6ª) y León Sánchez (hojas 3ª, 4ª, 5ª, 6ª, 7ª, 8ª, 9ª y 10ª), supervisados por Maximino Espina como jefe de la 25ª Brigada, y los firman en Sevilla el 7 de marzo de 1895. La revisión de la obra completa la llevó a cabo el 22 de marzo Eduardo Aquino, Jefe de la Brigada de Sevilla, siendo Cobo de Lerma el Director General.

Son planos en los que se incluyen un gran número de elementos que aumentan la información que hasta entonces ofrecía la planimetría disponible. Su publicación coincidió con la promulgación de la Ley de Saneamiento y Mejora Interior de las Grandes Poblaciones, considerada formalmente como la primera Ley de reforma interior que atendía a las demandas higienistas preponderantes en el momento pero, sobre todo, a la preocupación de dejar reguladas las expropiaciones necesarias para la alineación y ensanche de calles y espacios de la ciudad.

En cada una de las hojas aparece la leyenda que nombra los edificios públicos y religiosos correspondientes, señalizándolos con letra. Igualmente, aparecen marcados dentro de las manzanas los solares sin edificar, así como las parcelas periurbanas sin uso residencial. La garantía de haber sido elaborados por profesionales y dada la precisión de los datos representados, así como la información ofrecida, hizo que esta planimetría sirviera, a partir de entonces, de base a los técnicos municipales, a la hora de acometer los trabajos, tanto de reforma interior, como de ordenación de las zonas periurbanas.



Tras solicitar los planos al Instituto Geográfico Nacional del Ministerio de Fomento (<http://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/buscadorCatalogo.do?codFamilia=PLPOB>) Rafael Alhama ha procedido a montar las hojas en un solo plano y georreferenciar el plano resultante, lo cual nos permitirá superponerlo mediante técnicas de Sistemas de Información Geográfica a otros planos y ortofotografías.

El montaje del plano completo se puede descargar en <http://fernandobevia.com/wp-content/uploads/Plano-de-Poblaci%C3%B3n-1895.pdf>.

Podríamos llenar páginas acerca de lo que se observa en este plano, y será objeto de un estudio más minucioso. Destacaremos algunos detalles y curiosidades.

LOS LÍMITES DE LA CIUDAD

Su límite norte es el cementerio nuevo (en lo que hoy es la Doma aparece marcado el "Cementerio Viejo"). El límite sur es la calle Cambroneras (hoy Avda. Cristo de Confalón) y el Arroyo del Matadero, cuyo cauce abierto discurre por el núcleo urbano. El borde oeste está marcado por el trazado ferroviario y el oeste es el río Genil, cuyo trazado está bordeado de multitud de norias y bordea dos islas. El meandro atraviesa por el centro de lo que hoy es el Polideportivo Municipal y por el Polígono El Limero.

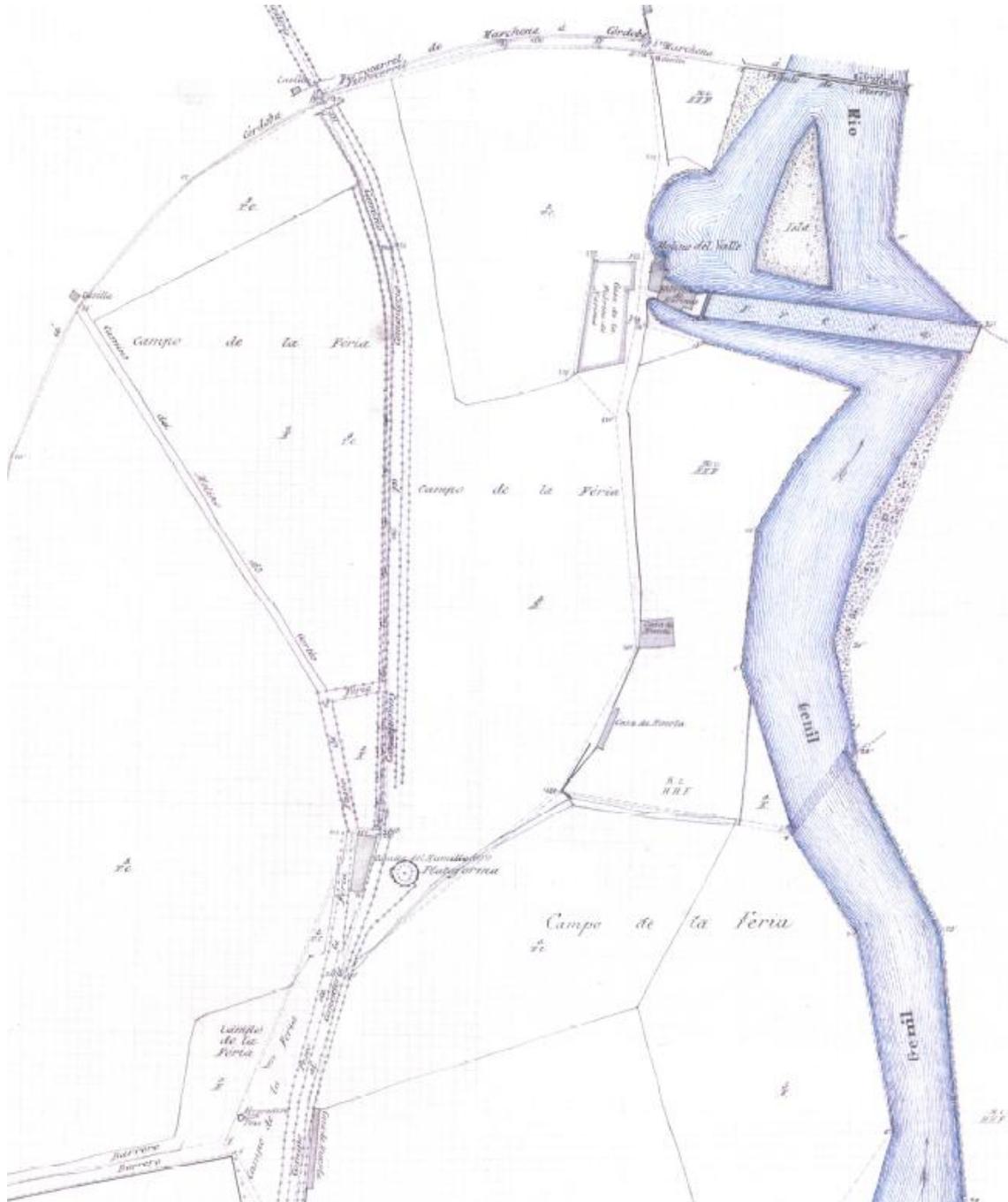
Al otro lado del río se representa el Paseo de las Peñuelas que, en el momento de realizar el plano se encontraba en muy mal estado, a pesar de haber sido apenas unos años antes uno de los lugares más apreciados por la población, considerado como paseo de invierno. También se encuentran aquí los "Viveros del Estado". A finales de la década de 1870 el Ministerio de

Fomento estableció un vivero para la plantación de árboles con destino a las carreteras públicas por la importancia que tomó en dicha fecha la carretera Madrid-Cádiz.

LA FERIA EN LOS “LLANOS DEL VALLE”

En la zona norte, entre el puente de hierro y la fábrica de harinas se ve la amplitud del “Campo de la Feria”, con una plataforma frente a la Ermita del Humilladero del Valle. Muy cercano tanto a la antigua como a la nueva necrópolis, se mantuvo la afamada feria de ganados. En el último tercio de la centuria decimonónica se reordenaron los caminos que la conectaban con el casco urbano, adecentándose su imagen y convirtiéndolos en verdaderos paseos arbolados. Sin embargo, a la vez que se potenciaba el lugar como feria de ganados, se pensaba en trasladar la celebración festiva para la población a un lugar diferente.

El espacio destinado a la celebración de la feria anual se encontraba situado al norte del casco urbano en los denominados Llanos del Valle. El acceso se realizaba a través de la prolongación de la calle Mayor, tras pasar el hospital de San Sebastián y cruzar la puentezuela del arroyo de Cabrera.



Entre la ermita del Humilladero y el Genil se abría una extensa superficie que acogía anualmente la celebración de la feria de ganados en la última quincena de septiembre. Los límites del recinto estaban establecidos al sur por el arroyo de Cabrera, al norte y este por huertas privadas, y al Oeste por el camino del Valle.

En el plano se observa la plataforma frente a la ermita que también vemos en la siguiente fotografía del año 1900 realizada por Juan Díaz Custodio.



También la vemos en una postal, en torno a 1910:



LOS RESTOS DEL MONASTERIO DE LOS JERÓNIMOS

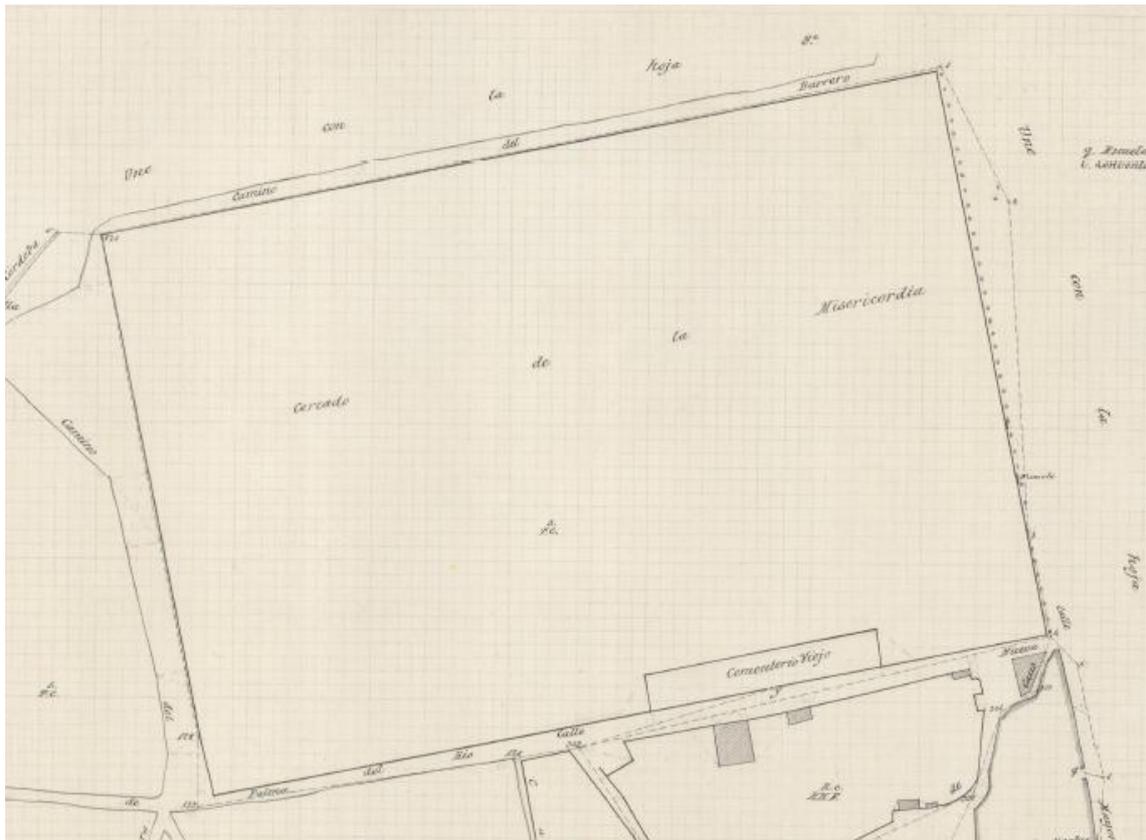
Aún subsisten al norte del Puente de Hierro las “Ruinas de la Virgen del Valle”, constituidas por los restos de lo que fue el Monasterio de los Jerónimos del Valle. El monasterio jerónimo de Santa María del Valle no logró sobrevivir a la desamortización de Mendizábal. El monasterio era el establecimiento religioso más septentrional de la ciudad, y el más alejado del casco urbano. La subasta del mismo sobrepasó los periodos desamortizadores de Mendizábal y Madoz, situación de la que fácilmente se deduce que los distintos edificios que componían el monasterio se encontraban a la fecha de la misma totalmente arruinados. Pero antes de llegar a su venta, conviene recordar que fueron varios los intentos para efectuar la salida a subasta

del monasterio, incluidas la iglesia y sacristía. En febrero de 1849 desde la administración municipal se reclamó al Intendente de rentas de la provincia, el inicio de la subasta del recinto que había sido prevista para el día siete de dicho mes; aunque se solicitaba, con el apoyo de los capellanes y devotos de Nuestra Señora del Valle, que tanto la iglesia y sacristía, dado el valor histórico que representaban para la ciudad y acogiéndose al artículo segundo del Real Decreto de 19 de febrero de 1836, se viesen exentos de su venta y continuasen abiertos. Sin embargo, la subasta sería pospuesta durante años. Así, en 1865 se inició nuevamente el proceso obteniéndose igual resultado. Al no celebrarse la subasta, el Ayuntamiento solicitaría al Gobierno, antes de que nuevamente se sacara a licitación, el terreno del monasterio para uso municipal. La falta de espacio en el cementerio existente, la localización del recinto monacal y la existencia de iglesia y sacristía, fue lo que llevó a que las autoridades municipales pidieran el terreno para la construcción de un nuevo cementerio. Al no obtenerse ningún tipo de respuesta, a la Corporación no le quedó otra solución que participar en la subasta como un licitador más, obteniendo dos años después la propiedad del solar del convento. Dado el progresivo deterioro que venían sufriendo los edificios que componían el monasterio, acabó arruinándose y sus materiales vendiéndose en pública subasta.

EL CEMENTERIO

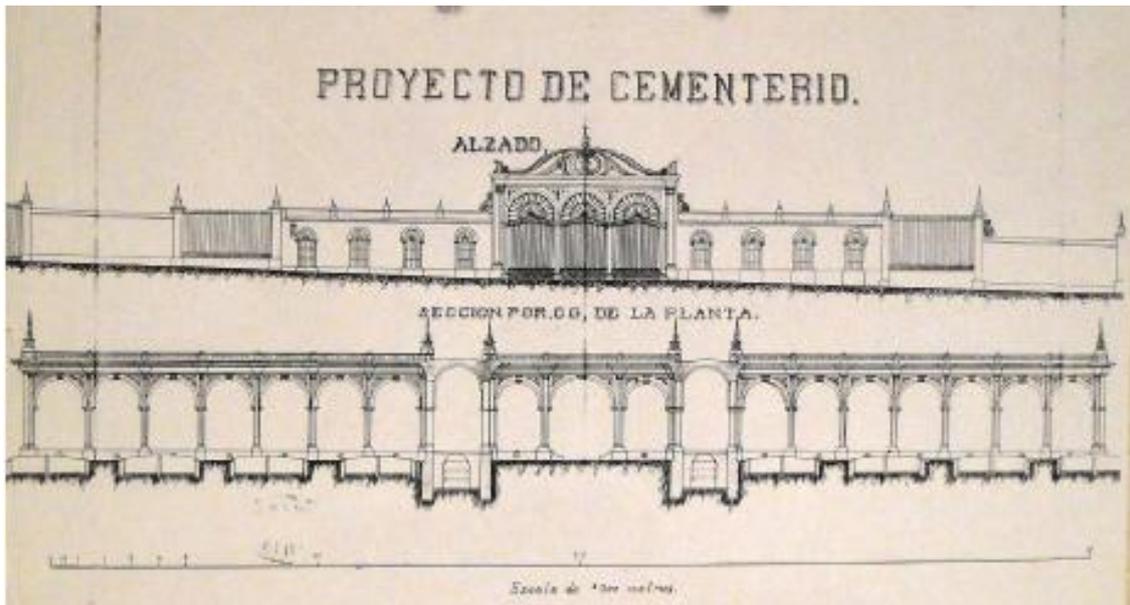
La fatídica epidemia de fiebre amarilla que se propagó por Andalucía entre 1803 y 1804 provocó que en este último año se produjese un aumento importante de la mortandad en la ciudad.

La Real Orden prohibía los enterramientos en las ciudades, pretendiendo generalizar su ubicación en nuevas necrópolis alejadas de los cascos urbanos, para así evitar los posibles contagios. Sin embargo, la urgencia hizo que se eligiera una parte del solar extramuros que estaba destinado a Casa de Misericordia



No conscientes de la falta de proporciones y condiciones para ser considerado necrópolis, desde su inicio estuvo presente su carácter interino. A pesar de ello, nos encontramos con el origen del primer cementerio municipal costado con fondos propios, por lo que el Consistorio se anticipó al Real Decreto de 8 de abril de 1833 que ordenaría expresamente dicho modelo de financiación.

Una vez constatada la necesidad de construir un nuevo cementerio, la nueva ubicación debía ocupar zonas periféricas, extramuros y lo suficientemente alejadas para no incidir en el bienestar de los ciudadanos. Como propuesta para la instalación de la nueva necrópolis, se eligió el lugar que parecía reunir las mejores condiciones topográficas y urbanísticas de la ciudad, teniendo en cuenta la situación geográfica de esta. Se trataba de unos terrenos cercanos al extinguido convento de San Agustín, de los cuales podrían dedicarse dos fanegas para el camposanto, además de poder utilizar la iglesia que aún estaba en pie, y otras dependencias como habitaciones y despachos para los empleados. En junio de 1878 se compró el terreno denominado Haza del Robledano, ubicado en el ruedo del Valle, entre los caminos del Valle o Cortés y Barrancas del Molinillo.



CALLE DEL MORAL (HOY AVENIDA MARÍA AUXILIADORA)

La avenida de María Auxiliadora fue creada a partir del ensanche de la antigua calle del Moral, con objeto de conectar el suroeste del casco urbano con la estación del ferrocarril. El establecimiento ferroviario fue en las dos últimas décadas del siglo XIX el motor de los cambios urbanísticos producidos en el perímetro occidental de la ciudad, siendo la avenida en cuestión una de las realizaciones de mayor importancia para la expansión de la ciudad. Desde su creación en 1886 hasta el final de la Guerra Civil, la avenida sirvió como paseo arbolado integrado en el camino de ronda muy apreciado en época invernal. Las construcciones existentes se ubicaban en su mitad sur, mientras que las parcelas más cercanas a la avenida de los Emigrantes se encontraban prácticamente sin edificar. A comienzos de la década de 1940 la vía se encontraba completamente terminada y dotada de la infraestructura urbanística necesaria para la edificación de los solares libres.



LA CARRETERA DE MADRID A CÁDIZ

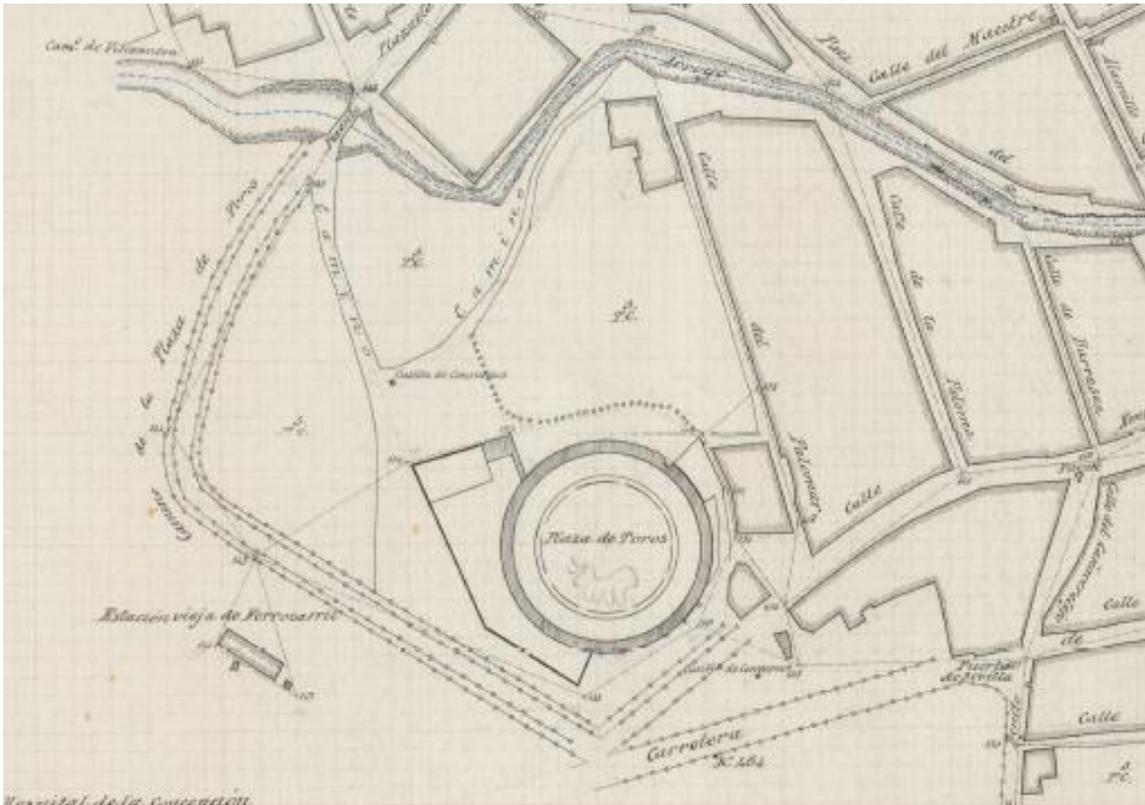
Discurre por las actuales avenidas de la Victoria, de Andalucía, Doctor Fleming y de la Guardia Civil.

EL CAMINO DE RONDA Y LOS ACCESOS A LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL

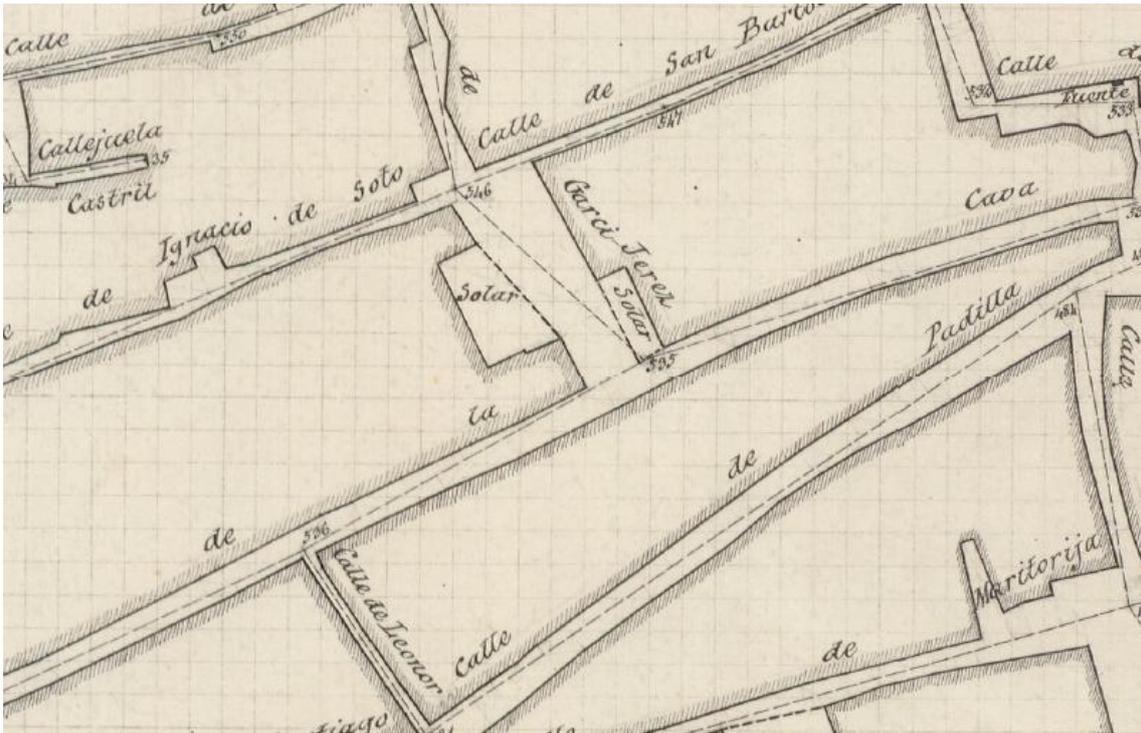
La ubicación de los servicios que el tren requería con la estación y su entorno, contribuyeron a la urbanización, a comienzos de la década de los setenta del S. XIX, de la zona este y noroeste de la población. La estación fijaría su emplazamiento al Noroeste, en el lugar denominado "Ruedo de San Agustín" fuera del casco urbano y a unos trescientos metros de los primeros edificios. La inexistencia de un nexo de unión con la población que posibilitara la comunicación y traslado desde la misma al ferrocarril y viceversa fue uno de los objetivos prioritarios que marcaron las autoridades ecijanas.

La Compañía Andaluza de Ferrocarriles, adjudicataria, constructora y propietaria de la línea Marchena-Écija se hizo cargo de la construcción del camino de acceso a la estación, aunque se trató solamente de su apertura, ya que el resto de la infraestructura y embellecimiento corrió a cargo de la administración municipal. Este debía convertirse en un bello y cómodo paseo que a su vez sirviese de recreo a la ciudadanía.

A lo largo de la década de los ochenta se fueron abriendo y acondicionando una serie de calles y avenidas que irían logrando conectar el ferrocarril con el resto de barrios de la ciudad. Los primeros pasos se iniciaron con la construcción de una primera estación situada equidistante entre la plaza del Matadero y la carretera general. La ubicación de la estación, conocida hasta su desaparición como "de Pinichi", aparece en este plano, además de los nuevos paseos arbolados del camino de ronda o de la Plaza de Toros.



Con la prolongación de la línea férrea para enlazarla con Córdoba, la Compañía de ferrocarriles consideró necesario llevar a cabo el traslado de la estación hacia un lugar más al Noroeste donde ubicar un edificio mucho más amplio. Sin embargo, este nuevo emplazamiento comportaba la necesidad de remodelar el viario abriendo una o varias calles para poner en comunicación la nueva estación con el casco urbano. Tras el correspondiente estudio se optó por abrir una calle de gran anchura que iría desde la plaza de Puerta Cerrada ensanchando si fuese necesario la calle Cruz-verde (avda. de los Emigrantes). Mientras se planificaba el nuevo acceso, la nueva estación estaba prácticamente terminada a comienzos de 1884, inaugurándose la misma un año más tarde.



CERRO DE LA PÓLVORA

La fábrica fue demolida, y los terrenos pasaron a quedar libres de edificación alguna. A finales del XIX se llevó a cabo la construcción de un velódromo al este de estos terrenos, aunque la mayor parte de la manzana colindante con la carretera general quedó sin urbanizar. En esta zona se pensaba en estos momentos instalar la feria.

