

UNIVERSIDAD DE SALAMANCA

FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA
Departamento de Historia del Arte y Bellas Artes



TESIS DOCTORAL

URBANISMO DE SALAMANCA
EN EL SIGLO XIX

AUTOR: ENRIQUE GARCÍA CATALÁN
DIRECTORA: Dra. MARÍA NIEVES RUPÉREZ ALMAJANO

Salamanca 2013

UNIVERSIDAD DE SALAMANCA

FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA
Departamento de Historia del Arte y Bellas Artes



TESIS DOCTORAL

URBANISMO DE SALAMANCA EN EL SIGLO XIX

VISTO BUENO

María Nieves Rupérez Almajano

A blue ink signature of María Nieves Rupérez Almajano, written in a cursive style.

Profesora titular y directora
de la presente Tesis Doctoral

Enrique García Catalán

A blue ink signature of Enrique García Catalán, written in a cursive style.

Autor

*A mi familia salmantina y canaria y, en especial,
a Dunia y a nuestra hija Daida,
que vino al mundo el mismo año que concluí esta tesis*

Agradecimientos

Queremos dedicar estas primeras líneas a ofrecer nuestro más sincero agradecimiento a aquellas personas que desinteresadamente nos brindaron todo su apoyo y nos ilustraron con su conocimiento para el desarrollo de este trabajo.

La doctora Nieves Rupérez Almajano no escatimó esfuerzos en orientar nuestra investigación. Siempre demostró el nivel de exigencia que le caracteriza, lo que sin duda ha contribuido a elevar la calidad del resultado final. Sus minuciosas correcciones son buen reflejo de su celo profesional y han llevado no sólo a mejorar el contenido o la redacción, también a profundizar en la interpretación de los hechos. Con ella realizamos nuestro Trabajo de Grado sobre el Monasterio de San Vicente, con ella hemos recorrido el camino de nuestra Tesis y con ella esperamos seguir colaborando en el futuro en otras investigaciones.

María Adelfa González merece todo nuestro agradecimiento por el material que nos ofreció desinteresadamente y pudimos utilizar como punto de partida. Ella había recopilado durante años información procedente de los archivos de la ciudad, con el objeto de abordar un estudio que nunca llegó a concluir. A partir de esta base documental obtenida por Adelfa González con años de esfuerzo, nuestro trabajo ha sido más fácil, por ejemplo orientándonos de manera anticipada sobre las noticias que ofrecían los cien volúmenes de actas municipales que hemos manejado.

También quiero agradecer la amabilidad que siempre demostró el personal del Archivo Histórico Provincial de Salamanca, los encargados del archivo y biblioteca de la Diputación Provincial de Salamanca y las responsables del Archivo Diocesano. Igualmente siempre han facilitado la consulta de la información solicitada los responsables de las distintas bibliotecas universitarias que hemos visitado. La experiencia ha sido especialmente gratificante en la General del edificio histórico universitario.

Los archivos ubicados fuera de Salamanca, con los que contactamos a través de la red o el teléfono, también han respondido con gran profesionalidad, especialmente el de Protocolos de Madrid o el Histórico Nacional.

No quería terminar sin una mención al entorno familiar más cercano, que ha "sufrido" la elaboración de este trabajo y especialmente a Dunia, por todas las horas que esta investigación nos robó.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

1. ESTADO DE LA CUESTIÓN Y OBJETIVOS	23
1.1. ESTADO DE LA CUESTIÓN	23
1.2. ESTADO DE LA CUESTIÓN EN EL ÁMBITO LOCAL SALMANTINO	28
1.3. OBJETIVOS	36
2. FUENTES Y METODOLOGÍA	37
2.1. FUENTES	37
2.2. METODOLOGÍA	48

CAPÍTULO I

CONTEXTO. EL LARGO SIGLO XIX

1. LOS VAIVENES POLÍTICOS DEL SIGLO XIX	55
1.1. DE LOS PACTOS CON LA FRANCIA NAPOLEÓNICA A LA RESTAURACIÓN	55
1.2. PERSPECTIVA LOCAL DE LOS HECHOS	60
2. CAMBIOS INTRODUCIDOS CON LOS NUEVOS GOBIERNOS	68
2.1. EL NUEVO SISTEMA ADMINISTRATIVO Y JUDICIAL	68
2.2. EL SISTEMA EDUCATIVO LIBERAL	70
3. TRANSFORMACIONES SOCIALES Y ECONÓMICAS	74
4. LA SOCIEDAD SALMANTINA DEL SIGLO XIX	79
5. LAS DESAMORTIZACIONES. INSTRUMENTO PARA LA CONFIGURACIÓN DE LA CIUDAD BURGUESA	83
6. LAS COMISIONES DE MONUMENTOS	95

CAPÍTULO II

LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN

1. LA RED DE CAMINOS	103
1.1. ANTECEDENTES DE LOS CAMINOS	103
1.2. LAS RUTAS DE COMUNICACIÓN EN EL SIGLO XIX	104
1.2.1. <i>Las rutas de comunicación al norte del Tormes</i>	104
1.2.2. <i>Las rutas de comunicación al sur del Tormes</i>	111
1.2.3. <i>Otros caminos de interés local</i>	118
2. EL MANTENIMIENTO DE LOS CAMINOS. UNA LABORIOSA EMPRESA	124
3. VIAJAR POR CAMINOS INCÓMODOS Y PELIGROSOS	126
4. LA MODERNIZACIÓN DE LA RED VIARIA SALMANTINA	128

4.1. LA CARRETERA ESTATAL DE MADRID A VIGO	129
4.2. OTRAS CARRETERAS MODERNAS PARA SALAMANCA	133
5. EL PANORAMA DE SALAMANCA DESDE LOS CAMINOS Y CARRETERAS	135
6. EL PUENTE MAYOR	137
6.1. EL PUENTE Y SU CONSERVACIÓN EN EL SIGLO XIX	137
6.2. EL PUENTE Y LA CARRETERA DE VILLACASTÍN A VIGO	143
6.2.1. <i>El puente se desnuda</i>	143
6.2.2. <i>El proyecto de ensanche</i>	145
7. EL FERROCARRIL	148
7.1. LA LÍNEA A MEDINA DEL CAMPO	150
7.1.1. <i>La definición del trazado</i>	150
7.1.2. <i>La construcción</i>	152
7.1.3. <i>La estación de ferrocarril de Salamanca</i>	166
7.1.4. <i>Bienvenida a la modernidad. Pompa, ornato y fiesta en la inauguración del ferrocarril por Alfonso XII</i>	173
7.2. OTRAS LÍNEAS	180
7.2.1. <i>Las líneas a la frontera portuguesa, Peñaranda-Ávila y Plasencia-Astorga</i>	180
7.3. CONSECUENCIAS URBANAS DEL FERROCARRIL. PASOS A NIVEL Y VIADUCTOS EN EL ENTORNO DE LA CIUDAD	183

CAPÍTULO III

LEGISLACIÓN URBANÍSTICA DEL SIGLO XIX

1. CUMPLIR Y HACER CUMPLIR LAS LEYES. COMPETENCIAS MUNICIPALES	197
1.1. ÚLTIMOS AÑOS DE EXISTENCIA DE LA JUNTA DE POLICÍA	197
1.2. LOS AYUNTAMIENTOS AL SERVICIO DE LA POLICÍA URBANA	200
2. LAS ORDENANZAS MUNICIPALES	203
3. EL REGLAMENTO DE ORNATO Y OTRAS DISPOSICIONES SOBRE CONSTRUCCIÓN CONTENIDAS EN LAS ORDENANZAS	211
3.1. EL REGLAMENTO DE ORNATO DE 1852	213
3.2. LAS NORMAS DE CONSTRUCCIÓN	219
3.3. EL NUEVO REGLAMENTO DE 1880 PARA LA RÚA	227
3.4. EL REGLAMENTO DE ORNATO DE 1909	230
3.5. LA INCIDENCIA DE LOS REGLAMENTOS DE ORNATO EN LOS EDIFICIOS MONUMENTALES	231
4. LOS ARQUITECTOS. PROTAGONISTAS DE LA EVOLUCIÓN URBANA	240
4.1. LOS ARQUITECTOS MUNICIPALES	240
4.2. ARQUITECTOS MUNICIPALES DE SALAMANCA EN EL SIGLO XIX	242
4.3. LOS ARQUITECTOS PROVINCIALES	252
4.4. LOS ARQUITECTOS DIOCESANOS	255

CAPÍTULO IV

CIUDAD AMURALLADA, CIUDAD ABIERTA

1. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA MURALLA HASTA EL SIGLO XIX	259
2. LA MURALLA EN EL SIGLO XIX	264
2.1. LA MURALLA COMO INSTRUMENTO FISCAL	264
2.2. LOS ÚLTIMOS PROYECTOS DE FORTIFICACIÓN	267
2.3. MURALLA Y VIDA COTIDIANA	272
3. EL LENTO PROCESO DE DESAPARICIÓN	275
3.1. LA REVUELTA DE 1854	276
3.2. EL RESTABLECIMIENTO DE LOS IMPUESTOS DE CONSUMO. DE CIUDAD AMURALLADA, A CIUDAD TAPIADA	278
3.3. LOS TRÁMITES PREVIOS AL PERMISO DE DEMOLICIÓN	279
3.4. EL RECINTO DE TAPIAS, CASCOTES Y ESCOMBROS	282
3.5. LA DEMOLICIÓN DE LA PUERTA DEL RÍO	291

CAPÍTULO V

INTERVENCIONES Y TRANSFORMACIONES EN LA TRAMA URBANA

1. LOS PLANOS GEOMÉTRICOS Y DE ALINEACIÓN	297
1.1. EL PLANO GEOMÉTRICO DEL INGENIERO FRANCISCO COELLO	299
1.2. EL PLANO GEOMÉTRICO DEL INGENIERO FRANCISCO GARCÍA SAN PEDRO ...	309
1.3. OTROS PLANOS GENERALES DE SALAMANCA	313
1.4. EL PLANO GENERAL DE ALINEACIONES QUE SALAMANCA NO TUVO	322
1.5. LOS PLANOS PARCIALES DE ALINEACIÓN	323
1.6. TRAZADO DE PLANOS PARA CALLES DE SALAMANCA	327
1.6.1. Planos de alineación de Salamanca en el siglo XIX (orden alfabético)	337
1.6.2. Planos de alineación de Salamanca en el siglo XIX (orden cronológico)	343
2. APLICACIÓN DE LOS PLANOS DE ALINEACIÓN Y OTRAS REFORMAS EN LA TRAMA URBANA	349
2.1. EJES MERIDIANOS DE COMUNICACIÓN	349
2.1.1. Vías principales al sur de la Plaza Mayor	349
2.1.1.1. Modificaciones de la calle San Pablo y pérdidas en el patrimonio	349
2.1.1.2. Alineación de la Rúa y calles inmediatas	358
2.1.1.3. Prolongación de la Rúa y ensanche de la plaza de Anaya	374
2.1.2. Vías principales al norte de la Plaza Mayor	398
2.1.2.1. La calle Zamora. Trazado más práctico y aspecto más burgués	398
2.1.2.2. La calle Toro. Camino hacia la modernidad del ferrocarril	402

2.1.2.3. <i>La calle Azafranal. Alternativa frustrada hacia el ferrocarril</i>	404
2.2. EL ENTORNO DE LAS ESCUELAS MAYORES	406
2.2.1. <i>La calle Libreros. Del recto sinuoso a la línea meridiana</i>	406
2.2.2. <i>La calle Serranos y el foso del Seminario</i>	407
2.2.3. <i>El edificio de las Escuelas Mayores. "Manzana" exenta y de mejor vista</i>	408
2.3. EL ENTORNO DEL CAMPO DE SAN FRANCISCO	409
2.4. EN BUSCA DE AIRE PARA LA RONDA	412
2.4.1. <i>Mejora de las comunicaciones en la Ronda del Corpus, la calle Pozo Hilera y la Ronda de Sancti Spíritus</i>	412
2.5. CALLES CERRADAS O CON TRÁFICO RESTRINGIDO	419
2.6. APERTURA, ENSANCHE Y CONFIGURACIÓN DE PLAZAS PÚBLICAS	427
2.6.1. <i>La plaza de la Libertad</i>	427
2.6.2. <i>La plaza de Santo Tomé (Bandos)</i>	435
2.6.3. <i>La plaza de los Menores (Colón)</i>	441
2.6.4. <i>Las plazas de San Justo y Santa Eulalia</i>	457
2.6.5. <i>La plaza de San Mateo y la iglesia de San Juan de Sahagún</i>	461
2.6.6. <i>Plazas y perspectivas monumentales</i>	468
2.6.6.1. <i>La plaza del Museo Provincial (Concilio de Trento)</i>	468
2.6.6.2. <i>El Patio Chico, la plazuela Episcopal y la plaza de Monterrey</i>	473
2.6.7. <i>Plazas y calles inmediatas vinculadas al comercio</i>	479
2.6.7.1. <i>Las plazas de la Verdura, del Ángel, San Julián y del Corrillo</i>	479
2.6.7.2. <i>Las calles San Justo, Varillas, Nevería y Pozo Amarillo</i>	492
2.6.8. <i>Reformas en otras plazas del sector oeste de la ciudad</i>	497
2.6.8.1. <i>Las plazas de Bretón, San Román, San Cristóbal y de los Basillos</i>	497
2.6.9. <i>Monumentos públicos, referentes visuales en algunas plazas</i>	502
2.6.9.1. <i>Monumento a fray Luis de León (Patio de Escuelas)</i>	503
2.6.9.2. <i>Monumento a la Batalla de los Arapiles (plaza de la Libertad)</i>	508
2.6.9.3. <i>Proyectos monumentales para la Plaza Mayor</i>	511
2.6.9.4. <i>Monumento a Cristóbal Colón (plaza de los Menores)</i>	514
2.7. LA HUELLA DE LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA. LOS CAÍDOS	517
2.7.1. <i>El cerro de San Vicente</i>	517
2.7.2. <i>El cerro de las catedrales</i>	525
2.7.2.1. <i>La destrucción del barrio</i>	525
2.7.2.2. <i>Inicio de los proyectos urbanísticos</i>	529
2.8. LOS ARRABALES	545
2.8.1. <i>Arrabal de la Puerta de Zamora: barrios de Labradores, Mínimos y Capuchinos</i>	547
2.8.2. <i>Arrabales de las puertas de Sancti Spíritus, Santo Tomás y San Pablo</i>	556
2.8.3. <i>Arrabales de la Ribera y del Puente</i>	567
2.8.4. <i>Arrabales de las puertas de San Bernardo y Villamayor</i>	575

3. EL CALLEJERO SALMANTINO EN EL SIGLO XIX	580
3.1. ROTULACIÓN DE CALLES Y NUMERACIÓN DE CASAS	580
3.1.1. <i>Primeros intentos por establecer rótulos y números</i>	580
3.1.2. <i>Intervención del Estado unificando criterios</i>	581
3.2. PÉRDIDA DE IDENTIDAD DEL CALLEJERO. EVOLUCIÓN DE LA NOMENCLATURA	586
3.2.1. <i>Cambios introducidos después de la Primera Guerra Carlista</i>	587
3.2.2. <i>Cambios introducidos durante la segunda mitad del siglo</i>	588
3.3. LOS CALLEJEROS. DEL SIGLO XVIII AL XIX (CUADRO COMPARATIVO)	601

CAPÍTULO VI

PASEOS, PLAZAS AJARDINADAS Y PARQUES

1. LA JARDINERÍA URBANA. DE LA ILUSTRACIÓN AL SIGLO XIX	623
2. PASEOS EXTRAMUROS	625
2.1. RECUPERACIÓN DE LOS PASEOS EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO	626
2.1.1. <i>Los paseos de la ronda</i>	626
2.1.2. <i>Los paseos radiales</i>	633
3. EL CAMPO DE SAN FRANCISCO	639
3.1 LA CONSTRUCCIÓN	639
3.2. EN BUSCA DE AGUA PARA EL MANTENIMEINTO	642
4. JARDINES DE LA PLAZA MAYOR	644
4.1. CONSTRUCCIÓN DE LOS PRIMEROS JARDINES ENTRE 1869 Y 1873	644
4.2. INTERVENCIONES POSTERIORES EN LOS JARDINES	650
5. EL PARQUE DE LA ALAMEDILLA	656
5.1. CONSTRUCCIÓN Y DOTACIÓN DEL PARQUE	657
6. EL MANTENIMIENTO DEL ARBOLADO PÚBLICO	663
6.1. CAUSAS DEL DETERIORO Y EMPLEADOS DE LA VIGILANCIA	663
6.2. EVOLUCIÓN DEL ARBOLADO. DE LA ESCASEZ A LA ABUNDANCIA	666

CAPÍTULO VII

INFRAESTRUCTURA URBANA

1. ACERAS Y PAVIMENTACIÓN DE CALLES	671
1.1. LA PAVIMENTACIÓN DE LAS CALLES	671
1.1.1. <i>Evolución del pavimento en las calles</i>	671
1.1.2. <i>Sistemas de pavimentación y su financiación</i>	673
1.2. LA PAVIMENTACIÓN EN LA PLAZA MAYOR	676

1.2.1. <i>El pavimento del espacio abierto</i>	676
1.2.2. <i>El pavimento de los portales</i>	678
1.3. LAS ACERAS	682
1.3.1. <i>Evolución de las aceras por las calles de la ciudad</i>	682
1.3.2. <i>Método de construcción</i>	688
1.3.3. <i>Medios de financiación</i>	689
2. EL ABASTECIMIENTO DE AGUA. PROYECTOS CONTRA LA ESCASEZ	692
2.1. EL SISTEMA TRADICIONAL DE ABASTECIMIENTO. CAÑERÍAS, POZOS, FUENTES Y AGUADORES	694
2.2. EL PESO DE LA TRADICIÓN. INTENTOS POR RECUPERAR LA CAÑERÍA	704
2.3. EN BUSCA DE SOLUCIONES. ALGUNAS ALTERNATIVAS AL SISTEMA	709
2.3.1. <i>La traída de agua desde las Cadenas</i>	709
2.3.2. <i>Los pozos tubulares americanos</i>	715
2.3.3. <i>Los canales de derivación de las aguas del Tormes</i>	716
2.4. EL MÉTODO DEFINITIVO. ELEVACIÓN DE AGUA DEL RÍO	726
2.4.1. <i>Los proyectos de Teodoro Rouault y José Secall</i>	726
2.4.2. <i>Fuentes y tuberías. El sistema de distribución</i>	742
2.4.3. <i>Ilusiones rotas. Un sistema de elevación con graves deficiencias</i>	746
2.4.4. <i>De nuevo fuentes y tuberías. Planteamiento definitivo de la distribución</i>	764
2.4.5. <i>El suministro a viviendas, establecimientos públicos e industriales</i>	768
2.5. A MODO DE CONCLUSIÓN	774
3. EL LEJANO HORIZONTE DE LA HIGIENE	776
3.1. LOS MALOS HÁBITOS	776
3.2. EL SERVICIO MUNICIPAL DE LIMPIEZA	783
3.3. LA RED DE SANEAMIENTO	789
3.3.1. <i>Desarrollo de la red de cloacas</i>	789
3.3.2. <i>Soterramiento de esguebas y albercas</i>	792
3.3.3. <i>El proyecto de Mariano Belmás</i>	804
4. EL ALUMBRADO PÚBLICO	807
4.1. EL SISTEMA TRADICIONAL. ACEITE, REVERBEROS Y LUCILINA	808
4.2. SERVICIO DE MANTENIMIENTO (CONTRATISTAS Y SERENOS) Y CALENDARIO DE FUNCIONAMIENTO	811
4.2.1. <i>Contratistas</i>	811
4.2.2. <i>Serenos, calendario y franjas horarias de funcionamiento</i>	815
4.3. EVOLUCIÓN DE LOS FAROLES POR LAS CALLES	818
4.3.1. <i>El proyecto de 1833</i>	819
4.3.2. <i>El proyecto de 1841</i>	821
4.3.3. <i>La segunda mitad del siglo</i>	822
4.3.4. <i>La distribución. Luz y penumbra</i>	823
4.3.5. <i>Las farolas como soporte</i>	825

4.4. ALTERNATIVAS AL ALUMBRADO TRADICIONAL. GAS Y ELECTRICIDAD	828
4.4.1. El alumbrado de gas. Proyectos frustrados	828
4.4.2. La luz eléctrica	833

CAPÍTULO VIII

SERVICIOS Y DOTACIONES

1. MERCADOS	850
1.1. EL MERCADO TRADICIONAL	850
1.1.1. Lugares de venta y distribución de los puestos de mercado en el siglo XIX	851
1.1.2. Sistema de explotación y horario de los puestos de mercado	856
1.1.3. Configuración de los puestos y tránsito en el mercado	858
1.1.4. La higiene y policía sanitaria del mercado	860
1.2. PROYECTOS PARA EL MERCADO DE ABASTOS	863
1.2.1. Los primeros proyectos. 1867-1891	863
1.2.2. El proyecto definitivo de 1898	871
2. MATADEROS	884
2.1. LOS MATADEROS HASTA 1891	884
2.1.1. Recintos dedicados al sacrificio	884
2.1.2. La tradición de matar los cerdos en la calle	886
2.2. EL NUEVO MATADERO	888
2.2.1. El proceso de construcción	888
2.2.2. Las instalaciones	892
2.2.3. El reglamento	896
3. CEMENTERIO	898
3.1. DE LOS TEMPLOS AL CEMENTERIO PÚBLICO DE VILLASANDÍN	898
3.2. POLÉMICAS CON LA ADMINISTRACIÓN DEL CEMENTERIO	904
3.3. LA HIGIENE Y POLICÍA DEL CAMPOSANTO	906
3.4. EL PROCESO CONSTRUCTIVO DEL CEMENTERIO DE VILLASANDÍN	908
4. EDIFICIOS ASISTENCIALES	914
4.1. EL HOSPITAL GENERAL	916
4.2. EL HOSPITAL DE DEMENTES	918
4.3. EL HOSPICIO	920
5. INFRAESTRUCTURA CASTRENSE. CUARTELES Y HOSPITALES MILITARES	924
5.1. TRÁNSITO DE TROPAS EN UNA CIUDAD SIN CUARTELES. DE LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA A LA PRIMERA GUERRA CARLISTA	924
5.2. CUARTELES PERMANENTES DESPUÉS DE LA DESAMORTIZACIÓN	931
5.2.1. El cuartel de San Esteban (1835-1842 / 1854-1880)	932
5.2.2. El cuartel de la Trinidad Descalza	935
5.2.3. El cuartel del Trilingüe (1880 / 1900)	936

5.2.4. <i>El cuartel militar del Rey (1834-1836 / 1844-1898) y el Parque</i>	
<i>Administrativo de Campaña</i>	944
5.2.5. <i>El cuartel deseado. El colegio de Calatrava</i>	954
5.2.6. <i>El itinerante cuartel de la Guardia Civil (Trinidad Descalza,</i>	
<i>colegio de Calatrava y casa Maldonado)</i>	955
5.2.7. <i>El cuartel de Carabineros (Trinidad Descalza)</i>	957
5.3. HOSPITALES MILITARES.....	958
6. EDIFICIOS DE LA ADMINISTRACIÓN	960
6.1. EL AYUNTAMIENTO (EDIFICIO DE LA LONJA Y CASA DE LA PLAZA MAYOR) ..	961
6.1.1. <i>El traslado de la Lonja a la Plaza Mayor</i>	961
6.1.2. <i>La fachada de la Casa Consistorial hacia la Plaza Mayor</i>	965
6.1.3. <i>La fachada de la Casa Consistorial hacia la calle Zamora</i>	970
6.2. DIPUTACIÓN PROVINCIAL (EDIFICIO DE LA LONJA Y PALACIO	
DE LA SALINA)	974
6.3. EL GOBIERNO CIVIL (COLEGIO DE SAN BARTOLOMÉ)	977
6.4. LOS JUZGADOS Y LA AUDIENCIA (EDIFICIO DE LA LONJA)	980
6.5. LA CÁRCEL DE SANCTI SPÍRITUS	983
7. EDIFICIOS PARA LA EDUCACIÓN Y LA CULTURA	989
7.1. LA ENSEÑANZA PRIMARIA Y SECUNDARIA	989
7.2. LAS ENSEÑANZAS SUPERIORES	994
7.3. EL MUSEO PROVINCIAL	1000
8. ESPACIOS PARA LA INDUSTRIA Y EL COMERCIO	1007
8.1. ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES EN LOS ARRABALES	1007
8.1.1. <i>Las fábricas instaladas en el colegio de Guadalupe</i>	1007
8.1.2. <i>El monasterio de Nuestra Señora de la Victoria y la fábrica de Mirat</i>	1009
8.1.3. <i>Usos industriales de los conventos de San Bernardo y Premostratenses</i>	1014
8.2. ESTABLECIMIENTOS DENTRO DEL CASCO URBANO	1011
8.2.1. <i>La atracción de los industriales por el convento de San Francisco</i>	1011
8.2.2. <i>El convento de San Pedro de la Paz. Del textil al despacho de cervezas</i>	1020
9. ESPACIOS PARA OCIO Y ESPECTÁCULOS. PLAZAS DE TOROS Y TEATROS	1023
9.1. PLAZAS DE TOROS	1023
9.1.1. <i>La plaza de toros del Campo de San Francisco</i>	1025
9.1.2. <i>La plaza de toros de los Mínimos</i>	1034
9.1.3. <i>La plaza de toros de la Glorieta</i>	1037
9.2. TEATROS	1042
9.2.1. <i>El Teatro del Hospital</i>	1042
9.2.2. <i>El Teatro Liceo</i>	1048

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES 1059

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA 1079

FUENTES DOCUMENTALES Y ABREVIATURAS 1079

FUENTES IMPRESAS 1079

BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA DE SALAMANCA 1082

BIBLIOGRAFÍA 1096

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

Después de realizar nuestra investigación, y teniendo en cuenta los datos obtenidos y los objetivos que nos propusimos al comienzo, podemos ofrecer unas conclusiones.

La ciudad de Salamanca no pasó de un estado preindustrial a lo largo del siglo XIX, era principalmente agrícola y lo siguió siendo hasta finalizar la centuria. Tuvo una marcada decadencia con respecto a otras ciudades españolas más industrializadas. Además, la Universidad, principal motor económico y social en el Antiguo Régimen, atravesó una época de crisis profunda y tuvo una existencia precaria. En los años finales del siglo seguía estando a la cola de las universidades españolas, cuando hasta el siglo XVIII había mantenido la supremacía en el país.

A comienzos del XIX la capital salmantina contaba con un número aproximado de 15.000 habitantes, cifra bastante reducida si se compara con los 25.000 que llegó a tener en la época dorada del siglo XVI. El censo de 1900 recoge una población que rondaba los 26.000 habitantes, un saldo bastante pobre en comparación con otras ciudades. En consecuencia mantuvo una extensión similar a la que ya tenía en el siglo XVI, con el núcleo urbano delimitado por la muralla medieval y unos pocos arrabales a las afueras. Sólo en las décadas finales experimentó un incipiente proceso de ensanche hacia el norte.

Con un desarrollo económico y social débil, las transformaciones urbanísticas en Salamanca durante el siglo XIX siguieron un curso lento. Esta realidad salta más a la vista si se compara con las grandes ciudades del país, como Madrid o Barcelona, en las que fue más apremiante satisfacer las exigencias derivadas del desarrollo industrial y en las que los gobiernos gastaron esfuerzos por conseguir que ofrecieran una imagen de modernidad. En cualquier caso, hemos podido constatar que los gobiernos liberales establecidos tras el ascenso al trono de Isabel II (1833) no pudieron afrontar iniciativas importantes en materia urbanística hasta que no se liquidó la Primera Guerra Carlista y se consiguió mayor estabilidad social.

La situación geográfica de Salamanca, apartada en el oeste peninsular, retrasó la modernización de la red viaria. La ciudad y su provincia quedaron marginadas por la política de carreteras radiales desarrollada por el Estado, y los antiguos caminos carreteros y de herradura fueron durante la primera mitad del siglo la única alternativa para las comunicaciones. A partir de los años cincuenta comenzó a cambiar la situación

de atraso y abandono. La nueva carretera de Villacastín a Vigo (1843-1854) fue el punto de inflexión y representa la entrada oficial de Salamanca en los itinerarios de la red moderna de carreteras nacionales. El saldo al finalizar el siglo fue bastante positivo. Entonces, ya se habían trazado y construido las carreteras que se dirigían hacia los puntos de mayor interés económico para la población (Madrid y Zamora 1843-1854, Valladolid 1853-1855, Béjar 1853, La Fregeneda, de la que se inauguró un tramo en 1853, y las de Alba de Tormes, Ledesma y Medina, terminadas antes de 1884). Como única excepción figuran los pueblos de la Sierra de Francia al sur de la Provincia, a los que hubo que seguir trasladándose a través de los antiguos caminos. También fue un atraso reseñable la permanencia del puente Mayor como única vía para canalizar las comunicaciones entre los territorios del norte y sur de la capital. Con el objeto de no perjudicar el incesante tráfico que soportaba, se hicieron drásticas intervenciones que afectaron al monumento.

Sin duda, la llegada del ferrocarril fue el avance más notable para las comunicaciones. Al igual que ocurrió con las carreteras, la política Estatal de líneas radiales marginó a Salamanca. Pero hay también otros motivos que retrasaron su llegada con respecto a otras ciudades cercanas, como Valladolid o Zamora. Por un lado, la falta de acuerdo entre los políticos salmantinos para decidir el trayecto de la primera línea. Por otro lado, los problemas financieros de las compañías concesionarias encargadas de la construcción. A pesar de todo, tras la primera experiencia de la línea a Medina del Campo (1877), en las dos últimas décadas del siglo se aceleraron las gestiones para ampliar la red ferroviaria con las líneas a la frontera portuguesa, Plasencia-Astorga y Peñaranda-Ávila.

Con todo el beneficio que aportó la llegada del ferrocarril, hemos comprobado que las vías se convirtieron en un obstáculo para la movilidad entre el casco urbano y los arrabales, a pesar de los pasos a nivel y viaductos que se construyeron.

Centrándonos ahora en las competencias urbanísticas dentro del casco urbano, hemos podido comprobar que se produjo un cambio importante derivado de la nueva política impuesta por los gobiernos liberales. Hasta la tercera década del siglo se ocupó de estos asuntos una Junta de Policía independiente del Ayuntamiento y presidida por el jefe político o gobernador civil. La falta de recursos económicos fue un obstáculo para que este organismo pudiera hacer frente a una avalancha de propósitos, que van desde la mejora del aspecto de las viviendas y trazado de las calles, hasta la inversión en proyectos de infraestructura urbana, como el abastecimiento de agua, el saneamiento o

el alumbrado. Por orden gubernamental, en 1835 las Juntas de Policía fueron disueltas y sus competencias pasaron a depender directamente de los Ayuntamientos. Era una idea que ya había sido recogida por la constitución de Cádiz en 1812 y otras leyes posteriores, sancionadas cuando el liberalismo tuvo presencia en el poder, especialmente durante el Trienio Liberal (1820-1823).

La labor de los Ayuntamientos en materia urbanística fue a partir de entonces tutelada por el gobierno central a través de los Gobernadores Civiles. Estos se encargaban de supervisar las propuestas de las distintas comisiones municipales creadas al efecto (*Obras Públicas y Ornato, Deslindes, Empedrados, Arbolado y Aguas, Alumbrado, Hacienda, Pósito, Gobierno Interior*, etc.). Aunque todas estas comisiones han aparecido a lo largo de nuestro estudio, hemos comprobado que la de Obras Públicas y Ornato tuvo una mayor influencia en el desarrollo urbano de la ciudad, asumiendo asuntos tan destacados como la alineación de calles, autorización de derribos, concesión de permisos de construcción a particulares, supervisión de las obras públicas, etc.

Toda la normativa referente al urbanismo estaba recogida en dos documentos básicos, las ordenanzas municipales y el reglamento de ornato. En cuanto a las primeras, Salamanca las estrenó en 1863, aunque la evolución de la ciudad, lenta pero progresiva, obligó a ir actualizándolas hasta la redacción definitiva de otras nuevas en 1897. La diversificación de las infraestructuras y el aumento de las dotaciones y servicios con el paso del tiempo, hizo que estas últimas ordenanzas fueran más extensas en su articulado y mostraran una redacción más precisa. Sin embargo, hemos podido comprobar que la reglamentación municipal no siempre fue contemplada por los ciudadanos y lo normal era que se infringieran muchas normas.

El otro referente de la legislación local era el reglamento de ornato, que se ocupaba del aspecto exterior de los edificios señalando unas normas de construcción tendentes a regularizar las fachadas. El de Salamanca se redactó en 1852, convirtiéndose a partir de entonces en una referencia constante para cualquier obra que se pretendiera hacer o en referente legal para denunciar cualquier construcción en estado de ruina. Hemos podido comprobar que este recurso fue utilizado frecuentemente por el Ayuntamiento para hacer desaparecer todo lo que obstaculizaba sus proyectos de ensanche urbano, sin tener en cuenta, en la mayoría de las ocasiones, el valor histórico o artístico de lo que se pretendía demoler.

Aunque la Comisión de Monumentos fue creada con el objetivo de velar por la conservación de los edificios con un valor reconocido, sirvió para muy poco en la mayoría de las ocasiones. Incluso hemos detectado comportamientos poco éticos en algunos de sus dirigentes que, movidos por intereses personales, lejos de velar por la conservación, favorecieron la destrucción. Dentro de este contexto las autoridades locales y los dueños de los inmuebles pudieron proceder a practicar demoliciones impunemente, con el único objetivo de abrir calles o usar la piedra en obras públicas y otras construcciones.

Además del reglamento de ornato original, se redactó otro cuando se alineó la Rúa (1880), que obligó a emplear materiales nobles y restringió el uso de otros más pobres, como la madera. Se trataba de dar un aspecto más lujoso a las fachadas de las casas ubicadas en un lugar muy céntrico.

Las ordenanzas municipales de 1863 recogieron las mismas disposiciones que ya señalaba el reglamento de ornato de 1852 y sirvieron para regular definitivamente el proceso de solicitud para las licencias de obra, algo que se volvió a regular, añadiendo pequeños matices, en las de 1897. En cualquier caso el interesado tenía que presentar un plano de la obra, que el Ayuntamiento archivaba, lo que nos permite conocer con detalle todos estos procesos.

Para ejecutar la normativa los Ayuntamientos contaban con los servicios de un arquitecto, que mantenían con el erario municipal. A lo largo de nuestro trabajo hemos podido constatar que estos profesionales son verdaderos protagonistas de la evolución urbana. Sin embargo, su labor no estuvo exenta de polémica, porque mantuvieron una pugna con los ingenieros a la hora de marcar las atribuciones y competencias que les correspondían. En el ámbito salmantino fue sin duda el arquitecto José Secall el que más comprometido estuvo con la defensa de su profesión, lo que le llevó a pleitear en diversas ocasiones.

El cargo de arquitecto municipal era cotizado entre los colegas del gremio, por lo que nunca faltaron candidatos a ocuparlo. Se exigía titulación académica; sin embargo, las retribuciones eran bastante ajustadas. En consecuencia es normal que los seleccionados tuvieran que compatibilizar su labor al frente del municipio con otros encargos particulares. Tampoco resulta extraño que una oferta de trabajo más atractiva les llevara a abandonar el cargo de manera precipitada. La documentación ha puesto de manifiesto que en Salamanca los arquitectos tuvieron poca permanencia. A lo largo de la centuria pasaron más de quince por la oficina técnica municipal. Es, sin duda, una

circunstancia que dificultó el desarrollo de algunos proyectos que quedaron huérfanos al poco de iniciarse. Con todo, existen excepciones; destaca la labor de Tomás Francisco Cafranga, que fue el que más años permaneció en el cargo, veintiocho, le siguen Blas de Vegas con dieciséis, José Secall con once y Pedro Vidal con catorce, ya sobrepasando la centuria cuatro años.

Además de los arquitectos municipales, tuvieron protagonismo los que trabajaron al servicio de la Diputación. Sus competencias se extendían a todo el ámbito provincial y su presencia también fue notable en la capital, dirigiendo obras financiadas por la misma Diputación o el Estado. Generalmente, fueron los mismos arquitectos municipales los que ocuparon este cargo, incluso de manera simultánea. La dilatada permanencia de José Secall le permitió realizar un trabajo *fecundo e importante*. Le sucedió Joaquín de Vargas y Aguirre, que llegó a ser uno de los arquitectos más carismáticos de Salamanca ya en los años finales del siglo XIX y principios del XX.

Cuando se trata de analizar las reformas urbanas que experimentó Salamanca en el siglo XIX, sin duda merece una mención especial la desaparición del recinto amurallado y sus puertas, que era uno de los rasgos más destacados de la ciudad del Antiguo Régimen. Durante la primera mitad del siglo la muralla se mantuvo como instrumento fiscal, para cobrar los impuestos por los productos de consumo, y defensivo, durante la Guerra de la Independencia (1808-1813) y al comienzo de la Primera Guerra Carlista (1832). Sin embargo, hemos podido comprobar que ni el Ministerio de Hacienda ni el Ayuntamiento mostraron interés por conservarla. No resulta extraño que, en cuanto las circunstancias lo permitieron, trataran de buscar alternativas para poder deshacerse de un muro que solo generaba gastos.

Las demoliciones se vieron favorecidas por el descontrol reinante en épocas de revueltas populares y por los criterios de ornato e higiene pública. Siempre se concentraron en las puertas o fragmentos de los que se podía obtener piedra de mejor calidad. En 1854 se derribaron las puertas de San Bernardo y Zamora. Después, en 1868 las de Santo Tomás, Sancti Spíritus, Villamayor, San Vicente, los Milagros y San Pablo, permaneciendo solo la del Río. Sin embargo, el Ayuntamiento no tuvo los recursos técnicos ni económicos para eliminar por completo el recinto, por lo que permanecieron fragmentos arruinados rodeando el casco urbano, que afearon aún más el aspecto de las calles y dificultaron el tránsito de carruajes y peatones en determinados barrios. Parece evidente que hubo falta de criterio y planificación en los equipos consistoriales. Siempre estuvieron guiados por intereses particulares y no mostraron

sensibilidad alguna por el valor histórico- artístico que indudablemente tenían algunas de las puertas, derribadas sin ningún tipo de contemplación.

Además de la muralla, las reformas urbanas afectaron al interior del casco urbano de manera notable. Se trataba de mejorar la ventilación de los barrios y ofrecer espacios de esparcimiento a la ciudadanía. Pero también hubo motivación estética, encaminada a mejorar las perspectivas visuales de algunos monumentos encerrados entre una maraña de callejuelas y a transformar el aspecto provinciano de algunos lugares céntricos.

Durante la segunda mitad del siglo estas reformas fueron guiadas por los planos de alineación, que han sido considerados como los primeros sistemas de planificación urbana de nuestra historia. Aunque un Real Decreto del 25 de julio de 1846 instó a los Ayuntamientos a que realizaran un plano geométrico de la población y sobre este las alineaciones previstas para las calles, fueron muy pocas las ciudades que cumplieron con este doble cometido. La mayoría se quedó a medias y no pudo levantar el plano general de alineaciones; Salamanca está entre ellas.

El plano geométrico de Salamanca lo trazó el ingeniero militar y cartógrafo Francisco Coello de Portugal y Quesada en 1858. En 1864 el ingeniero Francisco García San Pedro trazó otro que incluyó los arrabales, algo que no hizo Coello. Estos dos planos han servido de referencia constante a lo largo de nuestro trabajo. Además, existen otros de la ciudad en el siglo XIX. El de Juan Marcelino de Sagarvinaga (1804) es útil para la localización de caminos y lugares del entorno, que no reflejan los anteriores. También tiene un interés destacado el del ingeniero Rafael Flores (1890), porque, aunque inspirado en el de San Pedro, el paso de los años permite observar la evolución de la morfología de la ciudad. Otros planos sirven de complemento, entre ellos el de Thomas Livingstone Mitchell (1812), Antonio Rodríguez Cabracán (1854) y Deogracias Hevia (1860).

Ante la falta de un plano general de alineaciones, la alternativa fueron los planos parciales según las zonas en las que se deseaba intervenir. Fueron regulados por la ley del 19 de diciembre de 1859. Sin embargo, esta solución no fue todo lo apropiada que se esperaba. Por un lado, puso en pugna los criterios de los arquitectos y los del Consistorio. Algo que no resulta extraño si se tienen en cuenta los intereses particulares que podía haber por medio a la hora de expropiar viviendas o conceder terreno de la vía pública. Ya hemos señalado que generalmente los edificios monumentales no fueron muy considerados, pero en ocasiones su conservación o no también fue motivo de

polémicas entre algunos profesionales de la arquitectura y los políticos locales. Además, con los planos parciales surgió el problema de las duplicidades, ya que distintos arquitectos municipales trazaron planos para la misma calle o zona, provocando pleitos con los vecinos que habían reformado su casa en virtud de documentos anteriores.

El plano parcial de la calle San Pablo es el primero del que tenemos noticia para Salamanca; lo trazó en 1860 el arquitecto municipal Francisco Nieto. Después continuaron con otras calles del centro José Secall y José González Altés, este corrigiendo los errores de Secall y elaborando una lista de los monumentos que merecían ser respetados. Una iniciativa que puede ser interpretada como un primer plan de protección de los monumentos salmantinos afectados por los planos de alineación, aunque lejos de una consideración de la ciudad como conjunto histórico. A finales de 1890 el arquitecto municipal Pedro Vidal se convirtió en el protagonista de los planos de alineación, con una labor ingente que supera en cantidad a la de sus predecesores.

Hemos podido constatar que en la práctica fueron pocas las ocasiones en que se pudo alinear una calle completa, procedimiento reservado solo para vías muy principales. Las actuaciones más destacadas se concentraron en las calles que constituían los ejes principales de comunicación, como eran las calles San Pablo y Rúa, que confluían en la Plaza Mayor desde el sur y por el norte las calles Zamora y Toro, que permitían abandonar la ciudad hacia la estación del ferrocarril y las carreteras que se dirigían a Zamora, Toro, Medina o Valladolid.

Entre las reformas de la trama urbana heredada también destaca la apertura de nuevas plazas a costa de la destrucción de edificios que anteriormente ocupaban su espacio, como los conventos de Clérigos Menores, San Pedro de la Paz y huerta del Carmen Descalzo y las iglesias de San Adrián, San Justo, Santa Eulalia y Santo Tomás. En este proceso tuvieron una importancia notable los decretos desamortizadores. Además, algunas de estas plazas sirvieron para acoger monumentos públicos como homenaje a hechos o personajes ligados a la historia local, una tendencia muy extendida en el resto del país durante el siglo XIX. Así ocurrió en las plazas de los Menores (Colón), la Libertad (Batalla de los Arapiles), Patio de Escuelas (fray Luis de León) y Plaza Mayor (distintos proyectos frustrados)

Las guerras tuvieron una incidencia directa en la evolución urbanística de la ciudad. La cercanía de la frontera portuguesa convirtió en no pocas ocasiones a la capital en lugar estratégico militar. Sin duda, la Guerra de la Independencia fue el acontecimiento que más le afectó, siendo mucho menor el impacto de las guerras civiles

posteriores. En el sector suroeste de la ciudad la Guerra de la Independencia tuvo unas consecuencias graves, dejando barrios enteros muy deteriorados. Pasaron de ser concurridos, con la presencia de cientos de colegiales religiosos y laicos, a ser lugares solitarios y llenos de ruinas. Fue el lugar en el que el urbanismo reflejó de manera más drástica el cambio del Antiguo al Nuevo Régimen, con la guerra, pero sobre todo con la desamortización, que expulsó a los que durante siglos habían sido protagonistas en el trasiego de estas calles. El suelo en la zona suroeste se depreció y los barrios quedaron como reflejo de un antiguo esplendor perdido por los avatares de la historia. Además, la Universidad, en estado de letargo y casi rozando la desaparición, no tuvo el empuje suficiente para reimpulsar el desarrollo.

El cerro de San Vicente permaneció durante muchos años como *terreno inculto y lleno de escombros* y el Ayuntamiento se desentendió por completo hasta bien entrada la segunda mitad de siglo, cuando ya surgió el interés por urbanizarlo. Finalmente, la repoblación del campo de San Vicente fue una realidad, pero convertido en un barrio marginal, con casas hechas de escombros y sin infraestructuras básicas como el alumbrado o la red de saneamiento.

En el cerro de las Catedrales los edificios y ruinas intervenidos por el Estado fueron subastados con un destino dispar, lo que hizo imposible la conservación de la mayoría y por lo tanto del entramado urbano de la zona. El Ayuntamiento se enfrentó a un problema urbanístico de gran magnitud, ya que después de los derribos y las ventas a particulares reinaba un caos absoluto. Se trataba de reconstruir un barrio entero. El hallazgo de los restos del célebre maestro fray Luis de León en el solar del convento de San Agustín, durante una excavación arqueológica promovida por la Comisión de Monumentos en 1856, tuvo una gran repercusión en la ciudad y por fin despertó el interés de las autoridades por urbanizar este campo de ruinas.

Las intervenciones llevadas a cabo en los Caídos consiguieron cambiar el carácter eminentemente universitario que había tenido el barrio en el Antiguo Régimen. Las casas de la calle de la Oliva lo convirtieron en zona residencial, pero tampoco perdió la función militar que le dieron los franceses durante la guerra, con el cuartel ubicado en los restos del colegio del Rey y el del Trilingüe.

Se ha dicho que *el paisaje urbano de Salamanca apenas se modificó durante la segunda mitad del siglo XIX*¹. Sin embargo, creemos que los cambios reseñados en

¹ LÓPEZ SANTAMARÍA, J. L.: 1986. Pp. 103-106.

nuestro estudio van más allá del simple matiz. También es cierto que al finalizar el siglo permanecían pendientes otras muchas reformas proyectadas, como la prolongación de la calle Azafranal hasta la Alamedilla, la de la calle Pozo Amarillo hasta la plaza de Santa Eulalia o la de la Ronda del Corpus hasta la Puerta de Villamayor.

La llegada de los planos de alineación al espacio extramuros fue en general bastante tardía, debido al escaso desarrollo que tuvieron estos núcleos de población. Sin embargo, el Ayuntamiento también contó con más libertad para aplicarlos, excepto cuando implicaron la transformación de las márgenes de las carreteras, en cuyo caso debían escuchar el parecer de los ingenieros responsables. Al comenzar el siglo XIX los pequeños arrabales eran núcleos muy poco desarrollados, salvo los de la Puerta de Zamora, la Ribera del Río y el Arrabal del Puente. La construcción de nuevas carreteras a partir de la segunda mitad del siglo favoreció el desarrollo de algunos barrios en estos arrabales, sobre todo en el de la Puerta de Zamora. En otros casos existieron iniciativas de carácter más puntual, como a las afueras de la Puerta de Villamayor, donde se estableció la nueva sede del Hospital de la Santísima Trinidad, con todo lo que esto supone en cuanto a la reorganización del antiguo parcelario y los caminos del entorno.

La estación del ferrocarril fue un foco de atracción para el tráfico generado por los transportes y todos los negocios relacionados con su servicio y mantenimiento. La actividad constructiva en los paseos de la Estación y del Rollo, aunque todavía bastante escasa en el siglo XIX, fue la base para el crecimiento posterior del siglo XX. En otros arrabales, como los de las afueras de las puertas de Sancti Spíritus, Santo Tomás, San Pablo o San Bernardo, las transformaciones más notables tuvieron que ver con la desaparición de los edificios monumentales que habían sido referencia visual durante siglos.

La evolución de la ciudad en materia urbanística también se dejó notar en la rotulación de los nombres de las calles, la numeración de las casas y la revisión del nomenclátor. Son acciones encaminadas a establecer un orden y mejor control de la ciudadanía en tiempos de inestabilidad política y facilitar el cobro de contribuciones derivadas de los nuevos servicios públicos como el alumbrado, abastecimiento de agua, limpieza, etc. La identificación con rótulos y números comenzó durante la Guerra de la Independencia (1808-1813) y el Trienio Liberal (1820-1823), aunque no se estableció por completo hasta el fin de la Primera Guerra Carlista (1842-1843). Se utilizaron azulejos o ladrillos, más baratos, pero hubo muchas dificultades para conseguir poner orden y coherencia en todo lo que se hacía. Los cambios en la normativa impuesta por

el Gobierno obligaron a introducir reformas en breves espacios de tiempo. Además, todo lo que se hacía tenía que ser necesariamente provisional pues, al no existir un plano general de alineaciones, todo estaba expuesto a sufrir variaciones. También hay que reseñar la escasa permanencia de lo que se iba estableciendo por culpa del comportamiento vandálico de algunos ciudadanos.

Para establecer los rótulos de las calles antes había que darles un nombre oficial o fijar uno para las que no lo tenían. En general, hubo una tendencia a eliminar los que permanecían desde el Antiguo Régimen y eran malsonantes o no se entendía su significado. Para sustituirlos se utilizaron los de personajes o acontecimientos contemporáneos o históricos. Valgan como ejemplo la calle Nevería, que tomó el nombre del jurisconsulto Sánchez Barbero, o la de Sordolodo, que pasó a perpetuar al poeta Meléndez. Los cambios también estuvieron inspirados por los distintos regímenes, de lo que es una buena muestra los vaivenes en la nomenclatura de la Plaza Mayor (Plaza Real, de Isabel II, de la Constitución y de la República Federal). Hemos podido constatar que hubo una primera iniciativa para cambiar los nombres entre 1842 y 1843, coincidiendo con la puesta en marcha del rotulado de las calles, pero no se terminó de establecer oficialmente hasta 1859. Después, el ingeniero Francisco García San Pedro elaboró un nomenclátor en 1864, para estampar en su plano de Salamanca, y más tarde Fernando Araújo publicó otro en su obra dedicada a la ciudad. En general, los nombres que propusieron para algunas calles que no lo tenían nunca llegaron a oficializarse.

Otro de los aspectos que contribuyó a transformar la ciudad fue la tendencia a construir nuevos espacios verdes o a recuperar los que ya existían desde la época ilustrada. A pesar de los esfuerzos del Ayuntamiento por acondicionar los paseos extramuros, estos carecieron de una mínima infraestructura si los comparamos con los que se construyeron en Madrid (paseos del Prado, Recoletos y la Castellana) y otras ciudades más desarrolladas, que contaban con fuentes, monumentos, canalizaciones de arroyos, plantaciones variadas y paseos de carruajes.

Además de los paseos, durante el siglo XIX hubo algunos jardines ubicados en las plazas de reciente creación o nuevamente configuradas, como la de Anaya, la Libertad, Santo Tomé (Bandos) y los Menores (Colón), pero sin duda destacaron tres zonas verdes para el esparcimiento de los ciudadanos; el Campo de San Francisco, la Plaza Mayor y la Alamedilla. El Campo de San Francisco pudo convertirse en un lugar de recreo para la población, adornado con plantaciones, en los años veinte del siglo

XIX. Sin embargo, los jardines y paseos de la Plaza Mayor tuvieron más desarrollo porque debido a su posición central dentro del casco urbano, fue visto por el Ayuntamiento como el lugar idóneo donde podrían estrechar *sus relaciones todos los vecinos*. En 1869 José Secall se ocupó del diseño, en el que destacaba una fuente central. Después no dejaron de introducirse reformas en el espacio ajardinado de la Plaza hasta finalizar el siglo, existiendo una tendencia a reducir la presencia del arbolado para mejorar la vista y sustituyendo en 1893 la fuente por un kiosco de hierro fundido para la banda de música.

Sin duda, la gran novedad del siglo fue la construcción de un parque moderno a las afueras de la Puerta de Toro, en dirección al ensanche natural de la ciudad y junto al camino del ferrocarril. La Alamedilla se empezó a gestar en 1880 con la compra de terrenos particulares y se inauguró con una exposición agrícola e industrial en 1883, siguiendo la moda de otras ciudades europeas. A partir de entonces se convirtió en referencia para el recreo de la población, suplantando incluso a la Plaza Mayor.

En cuanto a las infraestructuras urbanas, hemos comprobado que se les prestó una atención especial a lo largo del siglo. Se centraron los máximos esfuerzos en mejorar aspectos básicos como la pavimentación y construcción de aceras en las calles (novedad introducida en el siglo XIX), el abastecimiento de agua potable, el saneamiento o el alumbrado público. Eran premisas obligadas para conseguir el modelo de ciudad defendida por la burguesía y el liberalismo, más segura, práctica, limpia y habitable.

Hemos observado que, en general, las infraestructuras no pudieron mejorarse hasta la segunda mitad del siglo y tuvieron un desarrollo radiocéntrico, de manera que primero se intentó cubrir la zona en torno a la Plaza Mayor, más tarde los barrios algo alejados y por último los arrabales, cuyos vecinos no llegaron a tener cubiertas sus necesidades hasta casi finalizar el siglo.

Las infraestructuras de Salamanca contaron con proyectos de profesionales destacados en diferentes campos y de los ingenieros que llegaron a la ciudad ligados al desarrollo del ferrocarril. Cabe destacar en el campo de la higiene el proyecto de saneamiento de Mariano Belmás (1890), que dio a Salamanca el protagonismo de ser la primera capital del país en interesarse por instalar un sistema moderno e integral para evacuar aguas sucias y pluviales. En la ingeniería hidráulica destacó el “faraónico” acueducto de Francisco García San Pedro (1864) o el proyecto de elevación por tracción mecánica del ingeniero Teodoro Rouault (1865), y en el alumbrado las sucesivas

propuestas de la industria local Moneo e Hijo y C^a y los empresarios Tomás Rosser (1874) y Carlos Luna Beovide (1889). Sin embargo, la mayoría de estas iniciativas estuvieron condicionadas por los problemas de financiación derivados de la escasez de los fondos municipales y la casi nula colaboración de los vecinos. Tampoco fue favorable la carencia de medios humanos y materiales en el ámbito local. Siempre escasearon los técnicos y los que había no contaban con experiencia suficiente. Algunos materiales necesarios, como el metal, había que traerlo de fuera y aunque sí existían canteras de piedra dura de granito, más apropiada que la de Villamayor para los usos en infraestructuras, la falta de recursos obligó a usar no pocas veces losas y bloques extraídos de las ruinas o directamente arrancados de construcciones en uso, como el puente Mayor. Generalmente, estas reformas se hicieron con poco capital, como consecuencia del contexto decadente.

En consecuencia, no se dieron las condiciones apropiadas para establecer redes y sistemas eficientes y duraderos. En los años finales del siglo las calles seguían pavimentándose con guijarros, mientras que otros firmes más capaces y duraderos, como el macadán o el adoquín de granito, tuvieron una presencia solo experimental.

Para abastecer con agua potable las fuentes públicas, ya mermadas por la escasa capacidad de los manantiales que se usaban desde antiguo, y dotar a las viviendas y demás establecimientos del comercio y la industria, se instalaron máquinas de vapor para elevarla desde el río, pero sin unos resultados convincentes.

La red de alcantarillado comenzó a extenderse de manera más notable a partir de 1875, después de la instalación de las máquinas que elevaron el agua del río, y como novedad se trató de convertir las esguebas en grandes colectores subterráneos, lo que no llegó a ser un remedio efectivo para los problemas de saneamiento porque los malos olores, la contaminación y la elevada tasa de mortalidad no se consiguieron erradicar.

Hasta 1835, fecha ciertamente tardía, no se dieron a conocer en Salamanca los reverberos para el alumbrado público. A partir del año 1862 se fue introduciendo la lucilina o petróleo como materia prima para la combustión. Sin embargo, la iluminación tradicional adoleció de carencias técnicas y los documentos analizados ponen de manifiesto que planteó serios problemas a los responsables. Se hicieron algunas pruebas con gas, como en la mayoría de las ciudades españolas, pero no llegó a establecerse el alumbrado con este revolucionario elemento. Los faroles de aceite y petróleo dieron paso directamente al alumbrado eléctrico en el año 1889. Cabe destacar la rapidez y decisión del Ayuntamiento para instalar este último tipo de alumbrado, una actitud que

se sale de lo normal si tenemos en cuenta las vicisitudes ocurridas para la puesta en marcha de otros proyectos. Se puede concluir que al terminar el siglo XIX Salamanca seguía teniendo carencias de todo tipo en sus infraestructuras, y tuvieron que ser resueltas en el siglo XX.

A lo largo de la centuria Salamanca vio mejorar de manera notable sus servicios y dotaciones, aunque igual que ocurrió con otros aspectos del urbanismo, hay que esperar hasta la segunda mitad de siglo. Es una de las parcelas en las que más se nota la modernización de la ciudad y en parte se debe al protagonismo que, además de la inversión de los gobiernos, tuvo la iniciativa privada. Tenemos que destacar la importancia que tuvo la desamortización en esta parcela, porque muchos de estos nuevos servicios aprovecharon los edificios, ruinas o solares que intervino el Estado a los religiosos y después vendió o reservó para destinarlos a un fin predeterminado.

La variedad de establecimientos es importante, como corresponde a una época de avalancha de reformas administrativas y avances técnicos y sociales en el país. Podemos concluir que en Salamanca hubo tres métodos para dar respuesta a las nuevas necesidades. Algunos servicios que ya venían ofreciéndose, independientemente de su naturaleza, pudieron mejorarse con instalaciones construidas de nueva planta. Destacan el edificio del mercado (Joaquín de Vargas y Aguirre 1898), cuya construcción ya fue propuesta por el empresario Anselmo Pérez Moneo en 1867, fecha muy temprana, por lo que de haber prosperado entonces el proyecto, Salamanca se hubiera convertido en una de las ciudades pioneras en establecer este tipo de edificio. La construcción no comenzó hasta 1898 y tuvo una influencia muy marcada en el urbanismo, al ocupar el espacio central de la plaza de la Verdura y exigir expropiaciones que generaron grandes pleitos. En nuestra opinión la ubicación fue poco acertada, aunque también hay que reconocer que allí siempre había estado el mercado tradicional.

El Teatro Liceo (Tomás Francisco Cafranga 1862) surgió de una iniciativa privada y vino a mejorar la oferta que ofrecía el antiguo Teatro del Hospital. Se buscó un lugar céntrico para su ubicación, en el claustro del convento de San Antonio el Real, y su construcción implicó el derribo de la iglesia del monasterio de los Jerónimos con el objeto de proporcionar piedra para la obra.

La construcción de recintos para celebrar espectáculos taurinos tiene un protagonismo destacado en el urbanismo salmantino; esta circunstancia responde a un doble motivo. Por un lado, el interés de algunos empresarios y comerciantes por obtener ganancias de manera directa, construyendo el recinto y arrendándolo, o indirecta,

estimulando la presencia de visitantes en la ciudad, sobre todo durante las ferias, que podían ser clientes de sus negocios. Por otro lado, está la importancia de la recaudación destinada a sustentar la beneficencia, e incluso algunas iniciativas urbanísticas en la época en que estuvo activa la Junta de Policía. Por tanto, no debe resultar extraño que, aunque detrás de la construcción de las plazas de toros hubo intereses privados, la corporación local y el gobierno provincial colaboraran también. Los solares elegidos para levantar los tres recintos taurinos que se sucedieron, siguieron una trayectoria en dirección norte, hacia donde había comenzado a desarrollarse la población. Las plazas del Campo de San Francisco (Tomás Francisco Cafranga 1840) y las eras de Juanelas o Mínimos (José Secall 1864), adolecieron de una buena calidad constructiva y la economía de medios llevó al uso de mampostería procedente de otros edificios arruinados, principalmente conventos. La de la Glorieta (Mariano Cardera 1893), bastante alejada del casco histórico con respecto a su antecesora, fue un proyecto mucho más ambicioso, que sorprendentemente se hizo realidad en muy corto plazo de tiempo y dio como resultado una plaza de estética personal e innovadora, que destacó por el uso del hierro y vino a completar la famosa trilogía de arquitecturas de este material en la capital (mercado de abastos, Casa Lis y plaza de toros).

El obispado también contó con una nueva sede para la administración de la diócesis. Un palacio levantado de nueva planta sobre el solar del antiguo (José Secall 1885). El edificio se convirtió en elemento revitalizador del barrio de la catedral, con una fachada monumental en forma de “H” abierta hacia la plazuela Episcopal.

Fuera del casco urbano también destaca la construcción de un nuevo matadero (José Secall 1888-1891), que ocupó unos terrenos muy próximos a los del antiguo recinto, junto a la carretera de Madrid. El cementerio (Tomás Francisco Cafranga 1832, José Secall 1867-1874) también se ubicó a las afueras por motivos evidentes y, aunque hubo la tentativa de establecerlo en el convento del Calvario, al oeste, definitivamente se optó, a partir de 1832, por la cercana huerta de Villasandín. Con los años se pudo ir mejorando el recinto y adaptándolo para acoger enterramientos más suntuosos que los simples nichos o fosas. Los años setenta y ochenta fueron prolivos en la construcción de panteones, entre los que destacó el de Teresa de Zúñiga (1888), del arquitecto José Asensio Berdaguer.

Para el Hospital de la Santísima Trinidad (Joaquín de la Concha y Pedro Vidal 1895-1899) también se buscó un solar a las afueras. Se trataba de encontrar un lugar que respondiera a las exigencias modernas de la higiene, que estuviera algo elevado con

respecto a la población y bien ventilado. Se empezó a construir en 1895 junto a la Puerta de Villamayor y tuvo un impacto notable en la parcelación de este arrabal y en la redistribución de los antiguos caminos, entre otros uno de los que se dirigía al cementerio.

Para otros servicios el presupuesto solo alcanzó a buscar inmuebles que, reformados, fueran más capaces para poder desarrollar unas funciones renovadas y ampliadas por la nueva legislación. Aquí encontramos el Ayuntamiento, que buscó más espacio y comodidad en la Casa Consistorial de la Plaza Mayor (1848), que nunca antes había utilizado como sede. En consecuencia, se hicieron obras en la fachada monumental de la Plaza, construyendo la espadaña del reloj (Tomás Francisco Cafranga 1852), y se reformó la fachada de la calle Zamora (Tomás Francisco Cafranga 1859) para darle un aspecto acorde con el reglamento de ornato. Las dependencias del convento de Sancti Spíritus se remodelaron (Tomás Francisco Cafranga 1843) para establecer la cárcel, y aunque por su relativa modernidad el edificio se encontraba en buenas condiciones, no era el más adecuado para este fin por estar dentro de la población. Para los tribunales de justicia no se encontró una solución convincente y tuvieron que prestar servicio en el “destartalado” edificio de la Lonja.

Otra opción para mejorar los servicios fue ampliar las dependencias que venían ocupando tradicionalmente, como ocurrió con las Escuelas Mayores de la Universidad, donde se añadió un segundo piso a las crujías norte y oeste y se configuró la fachada abierta hacia la plaza de Anaya (José Secall 1875-1879). Algo parecido se hizo en el edificio del hospicio, que para dar asistencia a mayor número de personas se amplió su capacidad recreciendo en altura la crujía este (José Secall 1864-1880).

En un grupo aparte tendríamos que situar todos aquellos servicios o actividades que surgieron como novedad en el siglo XIX y también hubo que buscarles acomodo, en este caso principalmente en palacios privados y conventos y colegios desamortizados. Para ocuparse de la administración provincial y demás asuntos de su competencia, la Diputación compartió el edificio de la Lonja hasta que pudo adquirir el lujoso palacio de la Salina, que restauró acertadamente para su nuevo destino (José Secall 1883-1884). El Gobierno Civil encontró acomodo en el colegio Viejo desde 1851. Para cumplir lo que prescribían las leyes de educación se buscaron locales dispersos por la ciudad para las escuelas primarias, la de atención especial a sordomudos y ciegos se ubicó desde 1863 en la hospedería del colegio de Anaya, el Instituto de Segunda Enseñanza se estableció en las antiguas Escuelas Menores de la

Universidad en 1845 y la Escuela Normal de Maestros funcionó en la hospedería de Anaya desde 1842.

También hizo falta un edificio con salas amplias para acoger el Museo Provincial, que encontró acomodo definitivo en las dependencias restauradas del convento de San Esteban (Tomás Francisco Cafranga 1861, Andrés Hernández Callejo 1862, José Secall 1864). Por otro lado, hubo que buscar un edificio para establecer el centro de asistencia a dementes, que fueron acogidos en el antiguo colegio de los Huérfanos (1851).

Por último, también tuvieron una presencia destacada los cuarteles militares destinados a albergar por vez primera una guarnición permanente en la Ciudad, además de la Guardia Civil, como nuevo cuerpo de seguridad al servicio del Estado. Igual que en los demás servicios y dotaciones que venimos destacando, en estos casos tampoco se construyeron sedes de nueva planta, limitándose a reformar edificios preexistentes. En estas operaciones participaron ingenieros militares, pero contaron con la colaboración de los arquitectos municipales, debido al interés del Ayuntamiento por mantener las guarniciones en la ciudad. Destacaron los cuarteles militares de San Esteban (1835-1842 / 1854-1880), el Trilingüe (1880-1900) y el del colegio del Rey (1834-1836 / 1844-1898), mientras que el cuartel de la Guardia Civil fue pasando por diferentes establecimientos (Convento de la Trinidad y colegio Calatrava 1845-1853 y Casa de Maldonado 1853) hasta quedar ubicado en el edificio de la Trinidad de la plaza de los Menores.

Los industriales que trabajaron en la ciudad optaron por adquirir propiedades en los antiguos conventos desamortizados y aprovechar las ruinas, antes que construir factorías de nueva planta. La fábrica de cerámica salmantina estuvo instalada en el convento de los Bernardos, la de abonos Mirat se ubicó en los restos del monasterio de los Jerónimos, y la de velas esteáricas de Anselmo Pérez Moneo en el cercano colegio de Guadalupe. El mismo Moneo instaló sus talleres de fundición dentro del casco urbano, en las ruinas del convento de San Francisco. Lo mismo hizo la fundición de Maculet y otros empresarios que tuvieron predilección por este convento, debido a su cercanía al centro. Dentro del casco también funcionaron fábricas de tejidos y cervezas en el antiguo convento de San Pedro de la Paz y una imprenta, germen del periódico *El Adelanto*, en el de Santa Rita.

A la vista de las conclusiones expuestas, creemos habernos aproximado lo suficiente al objetivo que nos propusimos inicialmente. El contenido de nuestro estudio

podrá contribuir a conocer mejor la evolución del urbanismo salmantino “llenando” el vacío que existía entre 1815 y 1890, entre los estudios de Rupérez, Elcuaz y Senabre, que obtuvieron unos resultados difícilmente mejorables y que desde un principio nos inspiraron y nos animaron a iniciar esta investigación.