

## Un hito en la historia de la construcción de Salamanca: la Gran Vía

Sara Núñez Izquierdo

A principios del siglo XX Salamanca era una ciudad de discreto desarrollo industrial donde predominaban los talleres artesanales de madera, cerámica y harinas. Este hecho determinó un modelo de crecimiento económico basado en su condición de capital de una provincia eminentemente agrícola.

El estallido de la Guerra Civil y sus funestas consecuencias apenas afectaron a la capital charra, ya que se adhirió tempranamente al Alzamiento y, además, desempeñó un papel relevante en el conflicto por su situación geográfica como epicentro del Nuevo Estado, de manera que sólo sufrió un bombardeo en enero de 1938 (Calle y Redero 2009, 427-428). De este modo, Salamanca se perfiló como una ciudad de servicios en la que el sector educativo experimentó un gran desarrollo gracias a la incidencia de la Universidad de Salamanca y la Pontificia de Salamanca, así como el sanitario, comercial y del ocio, carácter que ha prevalecido hasta la fecha actual.

Según la documentación manejada, en 1900 residían en nuestra ciudad 25.690 habitantes, mientras que en 1920 estaban registradas 32.414 personas. A partir de esta fecha la urbe se benefició del flujo constante de emigración proveniente del medio rural, que se convirtió en la clase obrera y mano de obra de otras clases más pudientes. Así, en 1930 vivían en Salamanca 46.867 habitantes y esta cifra se incrementó a 57.421 en 1935 como consecuencia del crecimiento vegetativo y el descenso de la mortalidad (García 1976). Diez años después, en 1940, moraban en esta ciudad 71.872 vecinos, lo que supuso

un aumento del cincuenta y tres por ciento con respecto a 1930. Desde la década de los cincuenta el incremento demográfico se ralentizó, ya que en 1950 había 80.239 personas censadas y en 1960 eran 90.498 los residentes en la capital (Izquierdo 2000, 52). Sin embargo, en 1970 Salamanca superó estas cifras al contabilizar en la capital a 125.220 personas. A partir de entonces el número de habitantes no ha sido constante, ya que en 1981 se registraron 167.131 habitantes, mientras que en 1990 descendieron a 162.037, aunque tan sólo un año después se cifró la cantidad más alta de la década, estimada en 186.322 residentes, que descendieron a 158.556 personas en el año 2000.

Este aumento demográfico supuso una transformación del paisaje urbano. El encarecimiento progresivo del suelo en la zona centro obligó a las clases obreras a fijar su residencia fuera de los límites del recinto amurallado dando lugar a su Ensanche. Desde el Ayuntamiento se trató de controlar este crecimiento de la ciudad, que en muchos casos se produjo de manera anárquica, mediante la redacción de planes de urbanismo. La primera tentativa databa del año 1925, fecha en la que el urbanista y arquitecto César Cort Botí presentó una propuesta en la que defendía una ambiciosa intervención urbanística en todo el término municipal en previsión de expansiones futuras (Senabre 2002, 51-52; Díez 2003, 229). Sin embargo, a pesar de lo acertado de sus aportaciones, este plan nunca se aplicó por desavenencias con algunos intereses particulares.

Trece años después, en 1938, el Ayuntamiento, alarmado por el descontrol urbanístico, solicitó la redacción de un Proyecto de Reforma Interior y Ensanche, labor que desempeñó el facultativo Víctor D'Ors Pérez-Peix (Miranda 1985, 47-65). La imprecisión y la contrariedad de los principios defendidos en este plan justificaron que en 1940 y 1941 el Consistorio confiase a los técnicos Francisco Moreno López y Eduardo Lozano Lardet la elaboración de las ordenanzas de la ciudad.

En 1944 el Ayuntamiento aprobó el Plan de Reforma Interior y Urbanización del Ensanche redactado por el ingeniero José Enrique Paz Maroto, quien normalizó los criterios de construcción en el recinto interior de Salamanca (Senabre 2002, 159). No obstante, una de las principales carencias fue la falta de planificación de áreas de expansión, lo que justificó su revisión en 1960 y la aprobación seis años después del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca a cargo de los arquitectos Fernando Población del Castillo y Francisco Pérez Arbués. En 1975 los facultativos Eduardo Mangada Samaín y Carlos Ferrán Alfaro lo reemplazaron al considerarlo poco adecuado a los intereses de la ciudad, que finalmente fue sustituido en 1984 por el Plan General de Ordenación Urbana, que fue modificado en 1995 en algunos aspectos que habían quedado obsoletos.

## LOS ORÍGENES DE LA GRAN VÍA

Como avanzamos, durante los primeros años del siglo XX la ciudad comenzó a desbordarse de su recinto histórico y con él se inició el derribo y derrumbe de grandes lienzos de la muralla, hecho que favoreció la aparición del Ensanche y las rondas de la ciudad, caso de los paseos de Canalejas, San Vicente, Carmelitas y la avenida de Mirat.

En 1876 fue proyectada la estación de ferrocarril y en 1890 el parque de La Alamedilla, lo que supuso el desarrollo de la zona septentrional de Salamanca. Así, en 1902 el ingeniero de Obras Públicas Gumerindo Canals estudió la idea de proyectar un eje viario de un kilómetro de longitud que atravesase la capital charra de norte a sur para comunicar la estación de tren con el puente de Enrique Estevan y, a su vez, enlazar con las principales carreteras de circunvalación (Contrafuerte 1906: 1). No obstante, fue un año más tarde cuando el entonces técnico municipal, Pe-

dro Vidal Rodríguez Barba, volvió a proponer esta iniciativa. Fue así como nació la Gran Vía, término con el que este facultativo aludió al tramo comprendido entre el antiguo paseo de La Alamedilla, actual paseo de Canalejas, y la calle Caldereros (Diez 2003, 45).

Sin embargo, aquel esbozo inicial sufrió algunas modificaciones con el nombramiento de Santiago Madrigal Rodríguez como arquitecto municipal en 1904. Este técnico trazó en 1905 un nuevo plano en el que rebajó cinco metros la amplitud indicada por Vidal, fijada en 25 metros, para el espacio comprendido entre el citado paseo y la calle Asadería. A partir de esta última hasta el convento de San Esteban se limitaba a 19,50 metros. Posteriormente, en 1914, el entonces facultativo titular del Consistorio, Joaquín Secall Domingo, diseñó el plano del último tramo, que abarcaba desde este cenobio hasta la glorieta en la que desembocaba la avenida de los Reyes de España.

Los escollos que tuvieron que sortear durante estos años para materializar este proyecto, que se dilataron hasta la década de los años setenta, fueron la falta de liquidez para abonar las expropiaciones y el estrechamiento de la vía en el último tramo por la presencia del convento dominico de San Esteban. A esto se sumaron las críticas de algunas voces autorizadas con respecto a esta iniciativa, entre las que cabe señalar la de Miguel de Unamuno, quien se mostró contrario al considerar que con la Gran Vía se perdía «el carácter pintoresco de la ciudad al subordinarlo todo a la línea recta y a la uniformidad» («Conferencia...» 1906, 1).

En la década de los años veinte el proyecto fue relegado a un segundo plano en la agenda consistorial hasta principios de los años treinta. En 1932 el entonces arquitecto municipal, Ricardo Pérez Fernández, revisó la documentación relativa a la Gran Vía. En primera instancia, estipuló que esta arteria quedase dividida definitivamente en tres tramos con ejes descentrados. El primero abarcaba desde el parque de La Alamedilla hasta la plaza de San Julián y tenía una anchura de 19,50 metros; el segundo, con 15 metros, comprendía desde esta última hasta la calle San Justo, que era donde comenzaba el último, que abarcaba hasta el convento de San Esteban y quedó merchado en algunos intervalos a 12 y 10 metros. Con esta medida redujo el número inicial de expropiaciones previstas para trazar las alineaciones, que, a su

juicio, eran «muy costosas, sin que esté en relación la importancia de su volumen con el beneficio que esa calle ha de producir en esa zona de escasa circulación y no excesiva densidad de población», limitándolas a treinta y seis fincas rebajando la cantidad de 401.570 pesetas a 152.096 pesetas (A. M. S. 1932, 511-512; Díez 2003, 370).

Tres años después, en 1935, Ricardo Pérez Fernández volvió a plantear la modificación de las extensiones de los tramos iniciales con el objetivo de mejorar las condiciones de circulación y las perspectivas de la plaza de San Julián, «que es merecedora de una atención delicada» y de la Gran Vía en general, «dada la importancia que ha de tener esta avenida pública» (A. M. S. 1935, 590). El facultativo volvió a considerar pertinente que el primer tramo (desde el paseo de Canalejas hasta la plaza de San Julián) volviese a tener 19,50 metros y el segundo (desde esta última calle hasta la de San Justo) fuese de 15 metros, de manera que la transición de uno a otro se haría mediante un jardín que disimularía los cambios de alineación (Díez 2003, 371).

No obstante, con el estallido de la Guerra Civil el plan languideció hasta el final de la contienda. De este modo, el período comprendido entre 1903 y 1939 constituye la primera etapa de la historia de la Gran Vía. Durante estos treinta y seis años el proyecto nunca pasó de los planos, ya que no se llevaron a cabo todas las obras de derribo previstas y, por lo tanto, se congelaron las de construcción al disuadir el interés de los promotores públicos y privados, todo lo contrario a lo que sucedió en la posguerra y años posteriores.

### LAS ORDENANZAS DE LA GRAN VÍA

A partir de 1939 la propuesta se convirtió en una realidad. Ese año, el arquitecto y urbanista Víctor D'Ors Pérez-Peix fue nombrado responsable de la redacción del Plan General de Urbanización de Salamanca. El facultativo catalán actuó condicionado por el carácter histórico de Salamanca, que trató de preservar por constituir «magníficos escenarios del pasado» y, por lo tanto, el *genius loci* de la ciudad (Díez 2003, 377). Alentado con esta idea, concibió la obra de alineación y expropiación de los terrenos sobre los que ordenaría la Gran Vía con la intención de modificar el tipo de sistema radial, centrado en la

Plaza Mayor, existente hasta entonces (D'Ors 1941, 63-65; Terán 1978, 158-161). De este modo, esta avenida fue diseñada con el propósito de convertirse en una vía de circulación rápida, que según las palabras del propio D'Ors «permitía enlazar directamente, evitando el empleo de la ronda o el paso por el mismo corazón de la ciudad, que es el preferido» (Senabre 2002, 177). Sin embargo, constituía un obstáculo el encajonamiento del último tramo por el puentecillo del convento de San Esteban, proponiendo el tracista como solución el desdoblamiento de su único arco (Díez 2003, 380). No obstante, este plan nunca se llegó a ejecutar, entre otros motivos, por la inviabilidad de algunas de sus propuestas.

Ante la ausencia de una normativa que regulase la actividad edilicia, el Ayuntamiento contrató en septiembre de 1940 a Francisco Moreno López para que redactase las ordenanzas específicas que afectaban al primer tramo de esta calle, comprendido entre las plazas del doctor Población, actualmente sin nombre, y la de San Julián, que fueron aprobadas en noviembre de ese mismo año (A. M. S. 1940, 108; Nieto 2001, 54-55).

Moreno López estipuló que la anchura de la calle fuese de 19,50 metros y la altura permitida en las fachadas desde el suelo hasta la cornisa de 17 metros, lo que correspondía a inmuebles de cinco pisos y estimó como solar mínimo edificable el que medía 110 metros cuadrados. Los materiales permitidos eran el granito en el zócalo, las impostas que separaban el bajo del entresuelo y la primera de la segunda planta, así como en los vierteaguas del segundo piso. El resto de la fachada sería de piedra franca. Los balcones debían tener suelo de pizarra y los del piso principal estar decorados con bolas de latón dispuestas sobre la barandilla. Las persianas eran obligatoriamente de madera y tenían que estar pintadas de verde oscuro (A. M. S. 1941, 432).

Esta normativa fue válida hasta el año 1944, fecha en la que fue aprobado el Plan de Reforma Interior y Urbanización del Ensanche redactado por Paz Maroto, que estuvo vigente hasta principios de la década de los sesenta. Dentro de esta documentación dedicó un capítulo a las nuevas ordenanzas de la Gran Vía. Entre las novedades de este texto cabe citar la prohibición de los áticos, pero la más interesante era la que contemplaba la presencia de soportales en «los bloques de las manzanas cuya fachada principal corresponde a poniente», que constituye el rasgo que

identifica esta vía con respecto a las restantes del callejero salmantino (Senabre 2002, 178). En lo relativo a la configuración de los frentes se oficializó la inspiración en la Plaza Mayor. En este sentido, a pesar del control férreo inicialmente previsto por el Consistorio, en 1945 aún no había fijado el prototipo al que hacía referencia la propia normativa, aunque se daba por hecho que se había establecido al dar el visto bueno en aquella fecha al diseño del teatro Gran Vía, firmado por el arquitecto Francisco Gil González. De hecho, así lo argumentaron los ediles al afirmar que con este inmueble «se fijó ya una forma estética de fachada» (A. M. S. Caja 6273. Expediente 185).

De este modo, el período comprendido entre 1939 y 1946 constituye la segunda etapa de la construcción de la Gran Vía, caracterizada por la aplicación de una normativa que determinó, en gran medida, el historicismo de esta avenida inspirado en el estilo barroco local.

A partir de 1946 se sucedieron una serie de modificaciones en las ordenanzas estudiadas, que supusieron la paulatina desornamentación de esta avenida. En abril de aquel año se organizaron varias reuniones en el Consistorio en las que aprobaron una relativa libertad en la configuración de las fachadas de los edificios que acogían las sedes de las entidades oficiales con el objeto de evitar la monotonía en esta arteria. Se vio con buenos ojos cierta alteración en la composición de los alzados, siempre que se respetasen las alturas, así como la alineación de los ejes de huecos y su molduración, que claramente tendió a simplificarse con el paso del tiempo y a no ser fiel a las formas de la Plaza Mayor.

Tres años después, en 1949, Fernando Población del Castillo, a la sazón arquitecto interino del Ayuntamiento, redactó el denominado Proyecto de Modificación de Alineaciones y Ordenación constructiva de las edificaciones del segundo y tercer tramo de la Gran Vía. Mediante este documento fijó definitivamente la anchura de estos sectores en 19,50 metros, en vez de los 15 metros que hasta la fecha estaban estipulados («Ayuntamiento...» 1949, 2).

En marzo de 1951 Lorenzo González Iglesias, el entonces facultativo de la sección de Urbanismo del Consistorio, redactó el Anteproyecto de Ordenación General del segundo tramo de la Gran Vía, que comprendía desde la plaza de San Julián hasta la desembocadura de la calle de San Justo. El arquitecto ad-

virtió que esta labor sería indudablemente lenta por la «complejidad del reajuste de medidas que resulten como consecuencia de las expropiaciones de edificios y construcciones afectados por este segundo trazo» (A. M. S. Caja 6396/1. Expediente 22). Su principal aportación se centró en el tratamiento de las arcadas de los soportales de este tramo, que a su juicio debían tener la máxima sencillez y no pecar de molduras y decoraciones excesivas, síntoma inequívoco de cierta adecuación a planteamientos más modernos y consecuencia de la fecha relativamente avanzada de su propuesta.

Así las cosas, en la segunda mitad del siglo XX estaban aún sin edificar gran parte del segundo y tercer tramo de esta avenida, de manera que el Ayuntamiento aprobó una nueva modificación de las ordenanzas en febrero de 1959. Esta normativa introdujo interesantes novedades que afectaban sobre todo al segundo segmento de esta vía, ya que permitían la proyección de inmuebles de seis plantas como solución a la pronunciada diferencia de cotas con respecto a la rasante de ese intervalo, a lo que se añadió una mayor libertad en la configuración de los frentes de los edificios que a partir de entonces se levantasen en esa calle (Senabre 2002, 283).

El discurrir de los acontecimientos permite acotar la tercera fase de la construcción de la Gran Vía entre 1946 y 1959, período en el que se sucedieron los cambios de normativa con el fin de incentivar su actividad constructiva. Para finalizar, la última etapa de la historia de esta avenida se prolonga desde 1961 hasta 1974, años en los que los miembros de la Corporación municipal se centraron en culminar este proyecto con la apertura del último segmento, que comprendía desde la calle San Justo hasta la actual plaza del Concilio de Trento.

Así, a partir de 1961 los intereses municipales se volcaron en alinear el tercer y último tramo, lo que implicaba solucionar el pie forzado del emplazamiento del convento de San Esteban que impedía comunicar la Gran Vía con la ronda sur de circunvalación.

La dificultad para solventar este dilema llevó a los miembros de la Corporación municipal a solicitar ayuda a las direcciones generales de Arquitectura, Urbanismo y Bellas Artes (Gombau 1961: 16). De este modo, en mayo de 1962 convocaron un concurso de ideas a nivel nacional, que denominaron Concurso Salamanca, para resolver la ordenación del sector de Santo Domingo, la plaza de Anaya y el in-

tervalo final de la Gran Vía. De las diez iniciativas presentadas fue distinguida con el primer premio la firmada por los arquitectos Javier Barroso Ladrón de Guevara y Ángel Orbe Cano. La solución ganadora resolvía «las salidas de la Gran Vía hacia San Pablo y paseo de Canalejas para vehículos, reservando el enlace bajo el puente de Santo Domingo para peatones y circulación restringida de vehículos. Se crea una nueva calle contigua a la plaza de Colón, que enlaza San Pablo y Gran Vía, que constituye la salida fundamental hacia la puerta de San Pablo» (Casado 1963: 4-5; «Concurso...» 1963: 4; Senabre 2002: 299-300).

Dos años después de pronunciarse el fallo, Barroso Ladrón de Guevara y Orbe Cano presentaron el Anteproyecto de Ordenación de la zona objeto de estudio, que fue aprobado como Plan Parcial de Urbanización, en el que incluyeron las recomendaciones señaladas por los miembros del jurado («El plan...» 1965: 1; «El pleno...» 1965: 4). El veinticuatro de enero de 1964 los técnicos entregaron la documentación definitiva en la que admitieron que «la necesidad de adaptar una Gran Vía de tipo comercial y representativo que pretende ser la columna vertebral del conjunto urbano, impone serias dificultades en ciudades que como Salamanca poseen un carácter especial» (Senabre 2002, 301).

Finalmente, en mayo de 1966 fue aprobado por el ministro de la Vivienda el proyecto del Plan Parcial, aunque las expropiaciones necesarias para llevar a cabo la nueva alineación retrasaron hasta octubre de 1973 la inauguración de la Gran Vía en toda su longitud («Inauguración...» 1974:5).

## LOS INMUEBLES DE LA GRAN VÍA

Como queda dicho, los edificios que se erigieron en la Gran Vía durante estos años fueron de dos tipos: casas de vecindad y sedes de organismos oficiales. En relación a las primeras, las noticias más antiguas datan del año 1913, fecha en la que el arquitecto Joaquín de Vargas Aguirre diseñó en el segundo tramo cuatro inmuebles pareados de estilo ecléctico, que no han llegado hasta nuestros días (A. M. S. Caja 1697. Expediente 67).

Por el contrario, sí que se conservan otros dos edificios de estilo ecléctico proyectados por Santiago Madrigal Rodríguez en 1915 y 1922, que se sitúan en

el último tramo y son contiguos (Díez 2003, 138; A. M. S. Caja 1726. Expediente 213). De la relevancia que iba adquiriendo esta avenida en el entramado urbano dan muestra los numerosos expedientes de obras tramitados a partir de mediados de la década de los años veinte, relativos a las reformas e instalación de miradores en las fachadas de las casas de vecindad que allí existían (A. M. S. Caja 1697. Expediente 124).

Tal como hemos anticipado, la materialización de la Gran Vía se prolongó setenta años. En este período se sucedieron los derribos de las casas de vecindad que hasta entonces se conservaban de las que apenas tenemos constancia, pero que todo hace pensar que eran relativamente modestas a excepción del palacio del siglo XVIII, propiedad de la marquesa de Almarza, que desapareció en 1967, que constituía un ejemplo de indudable interés arquitectónico.

A partir de 1930 se levantaron inmuebles de nueva planta en la Gran Vía, algunos de los cuales persisten en nuestros días. Por méritos propios, debemos citar el que mandó edificar la industrial Ana Mirat en 1934 en el primer tramo de la Gran Vía con vuelta al paseo de Canalejas (A. M. S. Caja 1741. Expediente 98; Nieto 2001, 134-135; Núñez, Redero y García 2001, 166-167; Díez 2003, 417-419). Eduardo Lozano Lardet fue el artífice de este edificio racionalista, que, sin embargo, no es un ejemplo plenamente purista. A pesar del empleo de la carpintería de tubo en los antepechos y las formas redondeadas predominantes en las fachadas, el facultativo en este caso renunció a los huecos apaisados e incluyó decoración vegetal de estética déco en la puerta del portal y en las jambas de las ventanas.

También debemos reseñar la casa de vecindad racionalista de Carlos Miguel Grados (1936) en la calle Asadería, proyectada por Lorenzo González Iglesias, que actualmente no se conserva (A. M. S. Caja 1755. Expediente 212).

Dos años después, en 1938, Ricardo Pérez Fernández, diseñó el inmueble de Dimas Ledesma Martín, situado en el primer tramo de la Gran Vía (A. M. S. Caja 1814. Expediente 248) (Díez 2003, 428). Su interés reside en la organización de la fachada con un mirador en la calle central, flanqueado por balcones con antepechos con carpintería de tubo, con un gran equilibrio de líneas, subrayadas por bandas de ladrillo visto dentro del típico ladrillismo del racionalismo español.

Estos tres edificios constituyen casos aislados de la presencia del citado estilo desornamentado en la Gran Vía, avenida en la que a partir de 1944 sólo fue admitido el historicismo por su carácter representativo, condición que fue normalizada en las ordenanzas específicas. Así, los proyectos concebidos a partir de 1945 se inspiraron en la fachada del teatro Gran Vía, constituyendo lo que hemos dado en llamar el estilo Gran Vía. Los ejemplos más claros de esta tendencia son la casa de vecindad de Luis Nodal Navarro (1949), firmada por el citado Ricardo Pérez, lindante con el citado edificio (A. M. S. Caja 6367. Expediente 136); el inmueble de Esteban Lucas Corral (1949), emplazada en la confluencia de esta avenida con la plaza de la Constitución, según las trazas de Lorenzo González Iglesias (A. M. S. Caja 6367. Expediente 138) y la casa de vecindad de Carmen del Castillo Montero (1950), situada en el primer tramo de la Gran Vía con vuelta a la calle Azafranal, diseñada por su hijo el arquitecto Fernando Población del Castillo (A. M. S. Caja 6390. Exp. 141).

Asimismo, poco a poco se hizo evidente el deseo de huir de una uniformidad absoluta establecida en la repetición impuesta por la oficialidad. Conscientes de este hecho, a partir de 1946 el Ayuntamiento modificó en reiteradas ocasiones las ordenanzas permitiendo una cierta libertad en la configuración de los alzados.

En este grupo estaban, por un lado, las edificaciones que se levantaron en el primer tramo de la Gran Vía. Como ya hemos señalado, aquí existían dos edificios racionalista construidos en 1934 y 1938, que impidieron cumplir con lo previsto por la normativa, de manera que los técnicos que intervinieron en la década de los cuarenta consideraron apropiado incluir dos inmuebles con frentes prácticamente desornamentados. De las dos casas de vecindad construidas en estas circunstancias destaca la que rubricó Eduardo Lozano Lardet en marzo de 1946 para Ricardo González Ubierna, Julio Pérez Álvarez y Evaristo Marcos Marcos (A. M. S. Caja 6287. Expedientes 130 y 131). El técnico configuró una fachada que destaca por su sobriedad, en la que empleó piedra arenisca, que estaba inspirada en formas clásicas, algo patente en la inclusión de los frontones quebrados que rematan los huecos de los extremos de la planta principal. Además, singularizó el último piso con dos hornacinas con esculturas alegóricas de la Arquitectura, probablemente labradas por el escultor salmantino Damián Villar.

Por otro lado, estaban los inmuebles que fueron diseñados con la voluntad de diferenciarse con los principios establecidos en las ordenanzas. Uno de los primeros casos data de noviembre de 1947, fecha en la que el constructor Juan José Sánchez Redondo solicitó al arquitecto Francisco Gil que proyectase una casa de vecindad en esta vía en el tramo situado entre la actual plaza de la Constitución y la calle Correhuela. En julio de 1948 Ricardo Pérez, en calidad de técnico municipal, examinó el proyecto y concluyó que en su propuesta existían «motivos ornamentales que modifican considerablemente aquellas normas especiales» (A. M. S. Caja 6352. Expediente 180), caso de las pilastras de orden gigante dispuestas en el cuerpo central del segundo nivel y los antepechos que eran de piedra, en vez de hierro, en algunos vanos de la tercera altura. Francisco Gil argumentó que con esta configuración buscaba precisamente la ruptura de «la uniformidad del conjunto de las fachadas, en la que aparece un cuerpo central remetido de la línea oficial 3 centímetros para quitar monotonía al conjunto, buscando una líneas de sombra que permitan variación en la composición del cuerpo central y de los laterales, tanto en conjunto como en molduración de huecos» (A. M. S. Caja 6352. Expediente 180). Finalmente, el Consistorio aprobó el proyecto de Gil, que corresponde al que se conserva en la actualidad.

El segundo ejemplo estaba firmado por Francisco Moreno López, arquitecto redactor de las primeras ordenanzas especiales de la Gran Vía, quien en agosto de 1949 diseñó la casa de vecindad de José Alonso-Bartol Mazpule (A. M. S. Caja 6383. Expediente 378). Éste promovió un inmueble situado en el tercer segmento de la Gran Vía con vuelta a la plaza de Santo Domingo. Como buen conocedor de las cuestiones estéticas y técnicas relativas a esta avenida, el tracista consideró que, por su emplazamiento, el alzado no debía seguir los criterios marcados para aquellos del primer tramo. En base a esto, diseñó una fachada de huecos adintelados con escuetos recercos animados con frontones y vierteaguas que nada tienen que ver con los de la Plaza Mayor. De este modo, el tratamiento de esta fachada acabó condicionando la configuración del inmueble contiguo, la casa de vecindad para jefes y oficiales del Ejército del Aire (1956), diseñada por Jorge Fernández de Cuevas, situada en la Gran Vía con vuelta a la calle del Rosario (A. M. S. Caja 6335/3. Expediente 17).

Todo ello estaba en consonancia con los nuevos vientos que regían la arquitectura española de la época y su apuesta por la desnudez ornamental, entendida también como una forma de abrazar la modernidad, que resulta más patente en los proyectos firmados en la década de los setenta. Dentro de este grupo cabe citar el que firmó Ricardo Pérez Rodríguez-Navas en 1970 para Adeorato Moro Matilla y Salvador García García en la Gran Vía esquina con Juan de Almeida (A. M. S. Caja 6943. Expediente 258) y el que diseñó Miguel Ángel Leal Echevarría en 1972, con vuelta a la plaza de San Julián propiedad de Antonio Fernández Bassa (A. M. S. Caja 7079. Expediente 263).

Igualmente, dio mucho carácter a la Gran Vía la erección de las principales delegaciones oficiales, en las que los técnicos optaron por una arquitectura clasicista, inspirada en el renacimiento dentro de un concepto monumental muy afín con lo preconizado en materia de arquitectura por el régimen franquista. El arco temporal en el que se levantaron comprende desde 1946 hasta 1968, y, como queda dicho, por su obligada representatividad mantuvieron el carácter historicista en sus frentes a pesar de construirse en fechas avanzadas en las que esa corriente ya no se contemplaba en los debates de la arquitectura española.

Cronológicamente, la primera sede que se levantó en esta vía fue la del Gobierno Civil en 1946, aunque las obras finalizaron en 1956. El autor del proyecto fue el arquitecto Fernando Ramírez Dampierre Sánchez, aunque la dirección de las obras correspondió a Francisco Gil González (A. M. S. Caja 6322. Expediente 58). La singularidad del alzado residía en la primera planta, donde destacan los huecos recercados y decorados con frontones semicirculares y en la decoración geométrica simplificada de los huecos de las dos últimas plantas.

El segundo edificio data de 1948, fecha en la que Fernando Población del Castillo redactó la memoria de la delegación provincial de Sindicatos (A. M. S., Caja 6382. Expediente 377). Se trata de un edificio de cinco plantas de gran sobriedad, ya que las molduras de los huecos son extremadamente sencillas, en el que los únicos elementos decorativos son los balaustres de hierro del balcón corrido de la primera planta y las molduras de los huecos de ecos renacentistas.

Posteriormente, entre 1953 y 1956, se construyó el Palacio de Justicia, diseñado por Francisco Javier

Barroso Sánchez-Guerra y Ricardo Pérez Fernández («El Palacio...» 1953: 4; «El nuevo...» 1956: 4-5), quienes apostaron por un estilo clasicista al que incorporaron una galería de arcos de medio punto en el último piso inspirada en la del salmantino Palacio de Monterrey.

Dos años más tarde, en 1955, Población del Castillo diseñó la Casa de la Falange, actual delegación de la Junta de Castilla y León, del que cabe señalar que la fachada principal está retranqueada con respecto a la alineación del resto de inmuebles de la Gran Vía (A. M. S., Caja 6257/4. Expediente 7). Este espacio fue concebido para la celebración de actos públicos, tal como se reconocía en la memoria. El edificio consta de cuatro plantas de las cuales, la primera se ordena la galería porticada habitual de esta calle. Sobre ella se encuentra en el eje central la tribuna, de la que destaca el antepecho con motivos decorativos inspirados en los platerescos, flanqueada por semicolumnas, que en conjunto recuerdan a soluciones habituales de algunos palacios salmantinos como el de la Salina.

El último edificio oficial en incorporarse a la Gran Vía fue la sucursal de Correos y Telégrafos, que se levantó en el primer tramo de la Gran Vía, colindante con el Gobierno Civil, lo que sin duda condicionó la configuración del inmueble (A. M. S., Caja 6855. Expediente 384). Los responsables de su diseño fueron los arquitectos Carlos Sidro de la Puerta y Manuel Valdés Gámir, quienes redujeron la ornamentación de los huecos, pero mantuvieron los detalles institucionales como el escudo de España incorporado en el segundo piso y los medallones de reducidas proporciones con símbolos de la entidad, situados bajo la piedra armera y en las enjutas de los arcos de los extremos.

El proyecto de la Gran Vía tardó setenta años en convertirse en una realidad, pero cumplió con el cometido con el que fue diseñada, es decir, la mejora de la circulación rodada, el establecimiento de las clases medias y altas en el corazón de la ciudad, además de los organismos oficiales quienes fijaron esta vía como un lugar de referencia, generando un cambio social y funcional de la zona en cuestión. A su vez, como ha quedado reflejado en estas páginas, arquitectónicamente hablando prácticamente todos los edificios de esta calle datan del período franquista y en ellos se ve la evolución de la arquitectura española de esos años desde los planteamientos historicistas

de la primera época hasta las propuestas más modernas de los años sesenta y setenta.

#### LISTA DE REFERENCIAS

- A. M. S. (Archivo Municipal de Salamanca). *Actas del Pleno del Ayuntamiento*. Septiembre 26, 1932.
- A. M. S. *Actas del Pleno del Ayuntamiento*. Noviembre 6, 1935.
- A. M. S. *Actas del Pleno del Ayuntamiento*. Noviembre 26, 1940.
- A. M. S. *Actas del Pleno del Ayuntamiento*. Septiembre 30, 1941.
- A. M. S. Caja 6273. Expediente 185.
- A. M. S. Caja 6396/1. Expediente 22.
- A. M. S. Caja 1697. Expediente 67.
- A. M. S. Caja 1697. Expediente 124.
- A. M. S. Caja 1741. Expediente 98.
- A. M. S. Caja 1755. Expediente 212.
- A. M. S. Caja 1814. Expediente 248.
- A. M. S. Caja 6367. Expediente 136.
- A. M. S. Caja 6367. Expediente 138.
- A. M. S. Caja 6390. Expediente 141.
- A. M. S. Caja 6287. Expedientes 130 y 131.
- A. M. S. Caja 6352. Expediente 180.
- A. M. S. Caja 6383. Expediente 378.
- A. M. S. Caja 6335/3. Expediente 17.
- A. M. S. Caja 6943. Expediente 258.
- A. M. S. Caja 7079. Expediente 263.
- A. M. S. Caja 6322. Expediente 58.
- A. M. S. Caja 6382. Expediente 377.
- A. M. S. Caja 6257/4. Expediente 7.
- A. M. S. Caja 6855. Expediente 384.
- «Ayuntamiento de Salamanca: anuncio», *Boletín Oficial de la Provincia*, Junio 20, 1949.
- Calle, María Dolores de la y Redero, Manuel. 2009. *Castilla y León en la historia contemporánea*. Salamanca: Aquilafuente.
- Casado, Pedro, «El concurso de ideas para la solución urbanística de la zona de la Gran Vía», *El Adelanto*, Marzo 9, 1963.
- «Concurso de ideas para la solución urbanística de la zona de Santo Domingo, Gran Vía y Catedrales», *La Gaceta Regional*, Marzo 9, 1963.
- «Conferencia del Sr. Unamuno: Salamanca artística», *El Lábaro*, Marzo 21, 1906.
- Contrafuerte, «La Gran Vía», *El Lábaro*, Mayo 12, 1906.
- Díez, José Ignacio. 2003. *Arquitectura y urbanismo en Salamanca (1890-1939)*. Salamanca: Colegio Oficial de Arquitectos de León.
- D' Ors, Víctor. «Sobre el Plan de urbanización de Salamanca». *Revista Nacional de Arquitectura* 1 (1941): 63-65.
- «El nuevo Palacio de Justicia de Salamanca», *La Gaceta Regional*, Septiembre 29, 1956.
- «El Palacio de Justicia será así», *El Adelanto*, Febrero 22, 1953.
- «El plan de ordenación urbana en la desembocadura de la Gran Vía», *El Adelanto*, Mayo 1, 1965.
- «El pleno municipal aprobó ayer el plan parcial de la zona de la Gran Vía en su desembocadura frente a San Esteban», *La Gaceta Regional*, Mayo 30, 1965.
- García, Eugenio. 1976. *Evolución, estructura, forma de doblamiento y otros aspectos demográficos (1900-1970)*. Salamanca: Universidad de Salamanca.
- Gombau, Guzmán, «La desembocadura del final de la Gran Vía no es sólo problema de tráfico, sino urbanístico monumental», *El Adelanto*, Noviembre 26, 1961.
- «Inauguración de la urbanización de la Gran Vía», *La Gaceta Regional*, Diciembre 24, 1974.
- Izquierdo, Oliver. 2000. *Salamanca, tierra de emigrantes: 1950-1988*. Salamanca: Centro de Estudios Salmantinos.
- Miranda, Fátima. 1985. *Desarrollo urbanístico de posguerra en Salamanca*. Salamanca: Colegio Oficial de Arquitectos de León.
- Nieto, José Ramón. dir. 2001. *El Taller del Arquitecto. Dibujos e instrumentos. Salamanca 1871-1948*. Salamanca: Caja Duero.
- Núñez, Pablo; Redero, Pablo y Juan Vicente. 2001. *Salamanca. Guía de Arquitectura*. Salamanca: Colegio Oficial de Arquitectos de León.
- Senabre, David. 2002. *Desarrollo urbanístico de Salamanca en el siglo XX. Planes y proyectos en la organización de la ciudad*. Valladolid: Junta de Castilla y León.