

EL PLANO GEOMÉTRICO DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA DE MIGUEL PALACIOS (1865)

Resumen: La modernización de las ciudades españolas tuvo lugar en la segunda mitad del siglo XIX, bajo la tutela de un plan nacional de estudio e intervención regulado por la Real Orden de 25 de julio de 1846 y sucesivas. A la renovación de redes de infraestructura y a la creación de nuevos espacios públicos les siguió la sustitución de buena parte del caserío, según un modelo imaginario de ciudad moderna. El Estado intentó regular estos cambios mediante planes globales de intervención, instando a los ayuntamientos a la creación de Planos Geométricos donde poder analizar el trazado urbano en su conjunto. En 1865 Miguel Palacios realizó el de El Puerto, una rigurosa representación urbana que nos permite analizar en detalle la ciudad del momento.

Palabras clave: Urbanismo, Historia Urbana, Morfología urbana, legislación urbanística, Planimetría Histórica.

Summary: The modernization of the Spanish cities took place in the second half of the nineteenth century, under the care of the National Study and Intervention, regulated by the Real Orden, dated July 25th, 1846 and successive. The substitution of the good part of the house, according to the imaginary model of this modern city, continued to the renovation of infrastructure networks and to the creation of new public spaces. The State tried to regulate these changes by means of global plans of intervention, so the townhall will create the geometrical draughts, where the urban drawings could be analysed as a whole. In 1865, Miguel Palacios created the urban drawing of an accurate urban representation of El Puerto, which permits us to analyse in details the city in that date. (Trad. Lola Acale)

Key words: Town planning, Town history, Urban morphology, Municipal ordinances, Historical Planimetry

El Puerto, como la mayor parte de las ciudades españolas, se encontraba contenida en unos límites heredados y preservados por el tiempo, lo que contribuía a la existencia de una ciudad completamente viva. Una ciudad formada por numerosas ciudades superpuestas, capaces de sacrificar en cada momento parte de su arquitectura para dejar paso a nuevos tipos, enriqueciendo cada vez más su estructura. Durante el siglo XIX, la expresión globalizadora del concepto de ciudad decimonónica, daría lugar a la regularización de numerosos aspectos, produciéndose la superposición de una nueva capa de ciudad, definidora de unas trazas urbanas y arquitectónicas determinantes en la imagen de la ciudad actual.

* Colaborador de la Cátedra de Restauración Arquitectónica. Universidad de Granada
Fechas de recepción y aceptación del estudio: 12-I-2004 y 6-IV-2004

La ciudad cuenta con numerosos planos históricos realizados entre los s. XVIII y XIX que son fundamentales para el estudio de la evolución urbana. En 1865 Miguel Palacios Guillén realizó el “Plano Geométrico de la Muy Noble Muy Leal Ciudad y Gran Puerto de Santa María” dentro del plan nacional de estudio e intervención en las ciudades españolas dictado por la Real Orden de 25 de julio de 1846, por la que se instaba a los ayuntamientos de toda la nación a levantar los planos geométricos de sus poblaciones como base del trazado de las alteraciones y ampliaciones que del entramado viario debían efectuarse en el futuro.

Desde que en 1834 el arquitecto municipal Custodio Moreno realizara el Plano Topográfico de Madrid, serán numerosas las ciudades españolas que lleven a cabo los dictados de la normativa concerniente a los procedimientos de alineación de calles y plazas. Se trata de instaurar en la planificación de las ciudades españolas, los planes generales de alineación como instrumento más idóneo para lograr las transformaciones urbanas que la sociedad de la época demandaba, siguiendo el modelo utilizado en Francia.

Las condiciones socio-económicas de las ciudades andaluzas a mediados del siglo XIX imposibilitaban la implantación del modelo de ensanche poblacional ilimitado como forma natural del crecimiento urbano, aunque algunas experiencias aisladas tuvieron lugar en diferentes ciudades. Por el contrario, los ayuntamientos demandaban actuaciones puntuales interiores al perímetro de la ciudad, semejantes a las realizadas, bajo el nombre de “urbanismo quirúrgico” por el barón Georges- Eugène Haussmann en el Plan de París (1850- 1870).

La influencia del país vecino, ya no sólo en cuestiones urbanísticas, sino también sociales, explica la proliferación de encargos a arquitectos franceses en ciudades andaluzas, tales como el Recreo de las Cadenas de Jerez de Charles Garnier, autor de la Ópera de París, el Parque de María Luisa, de J. C. N. Forestier, o la copia de la Gran Vía granadina del edificio de la Compañía New-York en el Boulevard des Italiens en París, de M. Morin-Goustiaux. Manuales como el “*Traité élémentaire de construction appliquée a l'architecture civile*” de M. J. Borgnis (París, 1823), el “*Cours de construction*” de A. Demanet (París, 1871) o el “*Nouvelles constructions en matériaux variés: grès, faïence, briques, bronze*” de Thierry Lambert (París, 1900), eran habituales en los estudios de los arquitectos andaluces. Por todo ello no es de extrañar que prosperase el modelo urbano parisiense, frente al utilizado por Ildefonso Cerdá en Barcelona tras la demolición de las murallas (1859), operación mucho más costosa.

En la segunda mitad del XIX comienzan a producirse las primeras transformaciones en los tejidos de las ciudades andaluzas. En Málaga se crean las calles Molina Larios (1872) y calle Larios (1886); en Almería se llevan a cabo los proyectos de ensanche de Trinidad Cuartara; en Cádiz se abren las plazas de Mina (1836) y de la Libertad (1830); en Huelva se construye el nuevo puerto en 1876; en Jaén se configura la Plaza del Mercado (1842); en Granada se construye la calle Reyes Católicos sobre la bóveda del río Darro y se abre la Gran Vía de Colón en 1908; en Córdoba se abre la Calle Nueva Gran Capitán (1859); y en Sevilla se crean los paseos del Duque, el Salón de Cristina, los Jardines de las Delicias y el Parque de María Luisa.

Pero esta corriente de cambios no sólo afecta a las capitales de provincia, sino que la modernización alcanza también a la mayoría de los núcleos de población andaluces. El Puerto de Santa María será una de las ciudades afectadas por el desarrollismo decimonónico, surgiendo así los proyectos para encauzar la margen izquierda del río y la creación de parques y jardines, aunque también tuvo lugar una operación de ensanche sobre el territorio circundante al casco urbano consolidado: el Ensanche de Campo de Guía.

La geometría de la trama urbana como argumento para el crecimiento de las ciudades: los planos geométricos.

Una Real Orden de 25 de julio de 1846 instaba a los ayuntamientos de toda la nación a levantar a escala 1:1250 los planos geométricos de sus poblaciones de manera que sirvieran de base para trazar seguidamente sobre ellos las alteraciones que del entramado viario habrían de efectuarse en el futuro. Con esta medida se pretendía alcanzar un doble objetivo: por un lado registrar detalladamente la morfología de todas las ciudades españolas en una empresa cartográfica similar a las llevadas a cabo en el siglo XVI por Anton van den Wyngaerde y Juan Pérez de Castro, o por Tomás López en la segunda mitad del siglo XVIII; e incitar a los ayuntamientos al desarrollo urbanístico, algo que en España aún no se había tratado con el interés que la problemática merecía. Y el primer paso para poder analizar las necesidades de crecimiento que tenían las ciudades, en sus dos vertientes: reforma interior y ensanche poblacional, era la creación del plano geométrico como plano de base, sobre el que marcar el plan de alineación general de la ciudad.

Dicha real orden establecía el plazo de un año desde su promulgación, para el cumplimiento de su mandato. A la falta de tiempo se añadían otras dos razo-

nes que hicieron fracasar el proyecto y que llevaron al incumplimiento masivo de dicha norma. En primer lugar, era imprescindible un técnico, arquitecto o ingeniero, que confeccionase el plano, lo que no era posible en la mayoría de las poblaciones; y en segundo lugar, los gastos debían ser sufragados por los propios municipios, que carecían, en la mayoría de los casos, de fondos suficientes para ello.

Todos estos impedimentos llevaron a la inmediata revisión de la normativa, dando origen a una nueva real orden, el 20 de febrero de 1848, según la cual se restringía el marco de aplicación de la real orden de 1846 a las capitales de provincia y poblaciones de crecido vecindario, que contasen en su término o en los inmediatos, con algún arquitecto con título o ingeniero que pudiese levantar dichos planos. Dentro de este grupo se encontraba El Puerto que por estas fechas tenía una población próxima a los veinte mil habitantes.

Pero pasados los años sólo Granada y Valencia concluyeron los trabajos relativos a la elaboración del plano geométrico, sin que ninguna de ellas hubiera realizado el plano de alineación general ¹. Esta circunstancia llevó, el 19 de diciembre de 1859, a la publicación de una nueva real orden *sobre instrucción para la ejecución de las alineaciones de las calles* ², por la que se modificaba el modelo de planificación global de la ciudad por otro sectorial, afectando únicamente, en cuanto a levantamiento actual y de reforma se refiere, a aquellas calles o plazas en las que se llevara a cabo la reconstrucción de algunas de sus casas y sus fachadas no estuvieran correctamente alineadas. La real orden regulaba también la información que debían contener dichos levantamientos, en los que debían expresarse, bajo un patrón gráfico común, el parcelario antes de la reforma y el proyecto de la nueva calle.

La flexibilidad de este método contribuyó de forma determinante a su implantación en la mayoría de los ayuntamientos, que lejos de elaborar complejos planos de reforma interior, preferían resolver los problemas de forma puntual e intermitente, lo que posibilitaba asumir la reforma y modernización de las ciudades desde las precarias economías locales. En este sentido, el promotor adquiría un papel relevante frente a la pasividad inicial del ayuntamiento, ya que eran ellos, al proponer la construcción de un nuevo edificio en una calle, los que

1 “... es un hecho tan cierto como vergonzoso, que después de transcurrido 25 años, se halla España sumamente atrasada en el cumplimiento de dicha disposición, de modo que son en reducido número las poblaciones que tienen corriente y aprobado su plano oficial.” Real Orden de 19 de diciembre de 1859 sobre instrucción para la ejecución de las alineaciones de calles.

2 Anguita Cantero, Ricardo (1997). p. 274.

iniciaban el proceso de alineación ya no sólo de su parcela sino de toda la calle, delimitándose entonces una nueva línea de fachada de conjunto, que debería ser asumida en el futuro por todas las edificaciones que se construyesen en dicha calle, extinguiéndose así, con el paso de los años, los retranqueos, salientes y otras deformaciones de la trama, tan característicos en la forma de la ciudad durante los siglos anteriores.

En El Puerto, debido a su tamaño y a la geometría de su trama, se realizaron pocos proyectos de alineación de calles y plazas. No obstante, con el paso de los años y como ocurrió con la mayoría de las ciudades españolas, terminó elaborando el plano geométrico aunque sin llegar a resolver el plano general de alineaciones, que fue sustituido por una serie de planos parciales, que se realizarían con posterioridad al plano de Palacios de 1865 ³:

- Proyecto de alineación parcial de la plaza de San Francisco (1865) ⁴.
- Proyecto de alineación parcial para las fachadas posteriores de las casas de la calle Ribera comprendidas entre la callejuela del mismo nombre y la rampa del Puente de San Alejandro (1867) ⁵.
- Plano parcial de alineación de la calle de Jesús Nazareno (1869) ⁶.
- Proyecto de alineación parcial de la calle Cielo (1869) ⁷.
- Proyecto de alineación parcial de la calle de Palacios (1872) ⁸.
- Proyecto de alineación parcial de la calle Misericordia (1872) ⁹.

3 Servicio Geográfico del Ejército (En adelante SGE.) Arm. G TBLA. 9ª Carp. 4ª núm. 944. "Plano Geométrico de la M. Noble M. Leal Ciudad y Gran Puerto de Santa María". 1865. Autor: Palacios Guillén, Miguel.

4 Archivo Histórico Municipal de El Puerto de Santa María (En adelante AHMEPSM.) Policía Urbana, 1865. Expte. 31. "Plano geométrico de la plaza y calle de San Francisco de esta ciudad formado por el Arquitecto Provincial y remitido por el Sr. Gobernador".

5 Ibid. Policía Urbana, 1866. Expte. 4. "Proyecto de alineación parcial para las fachadas posteriores de las casas de la calle de la Rivera comprendidas entre la callejuela del mismo nombre y la rampa del puente de San Alejandro".

6 Ibid. Policía Urbana, 1869. Expte. 9. "Proyecto de acordelado de las fachadas de las casas calle de San Francisco la Nueva nº 6, Jesús Nazareno 1 y 3 y Palma nº 11, donde D. Tomás Osborne piensa construir una bodega de nueva planta".

7 Ibid. Policía Urbana, 1869. Expte. 52. "Proyecto de alineación parcial de la calle Cielos de la ciudad del Puerto de Santa María".

8 Ibid. Policía Urbana, 1872. Expte. 61 y 62. "Proyecto de alineación parcial de la calle Palacios de la ciudad del Puerto de Santa María".

9 Ibid. Policía Urbana, 1872. Expte. 61 y 62. "Proyecto de alineación parcial de la calle Misericordia de la ciudad del Puerto de Santa María".

El Puerto a mediados del siglo XIX: El Plano Geométrico de la Muy Noble Muy Leal Ciudad y Gran Puerto de Santa María de Miguel Palacios Guillén, 1865.

Dentro del catálogo de planos anteriores al de Miguel Palacios, destaca sobremanera el “Plan de la ville de Puerto de Santa María” de Andrés Rodolphe, realizado en 1812 ¹⁰ durante la estancia de las tropas francesas en la ciudad. Este plano representa a El Puerto antes de los importantes cambios llevados a cabo durante el siglo XIX, por lo que es de gran utilidad una descripción contrastada con el de Miguel Palacios.

La diferencia fundamental entre los dos planos, además de la calidad del dibujo, con un grafismo mucho más detallista y estilizado en el de Palacios, es el tratamiento que se da a las infraestructuras. En el plano de Andrés Rodolphe aparecen representados la carretera de acceso a la ciudad desde Jerez, el puente de barcas sobre el río, el embarcadero de la pescadería y la red de caminos que delimitaban la ciudad por el norte. La presencia del trazado del nuevo puente, caminos y embarcaderos en el plano de Miguel Palacios supone una evolución sobre el control del territorio, en clara correspondencia con la corriente de cambio y modernización que afectó a la ciudad, y por extensión a todas las ciudades españolas durante el siglo XIX, principalmente desde la instauración de los ayuntamientos constitucionales en 1836.

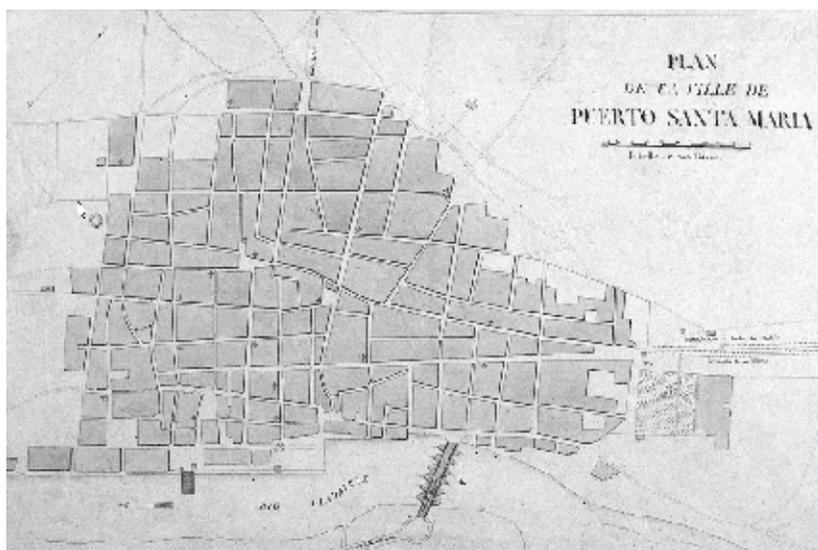
Dos reales decretos promulgados por la reina Isabel II, con fecha de 15 de octubre y 8 de diciembre de 1836, volvían a dar validez a los ayuntamientos constitucionales ideados en Cádiz en 1812. Una vez restituidos era primordial la creación de comisiones municipales al objeto de poder asumir la gestión en las múltiples competencias que les había otorgado el régimen político liberal ¹¹. Una de estas comisiones es la de Ornato Público, encargada de velar por el buen funcionamiento de la ciudad, gestionando todo tipo de actuaciones urbanísticas y edificatorias, dentro del ámbito urbano. Junto a las exigencias derivadas del concepto de ornato, la ciudad de mediados del ochocientos debía de acometer una serie de reformas que permitieran establecer el nuevo modelo de vida urbana. Se inicia así un plan para dotar a las ciudades de nuevas infraestructuras, especialmente en lo referente al saneamiento y abastecimiento de aguas, iluminación y establecimiento de pavimentos, y a la creación de paseos en el perímetro construido ¹², todo ello

10 SGE. Arm. G TBLA. 9ª Carp. 4ª núm. 943. “Plan de la ville de Puerto de Santa María”. 1812. Autor: Rodolphe, Andrés.

11 Anguita Cantero, Ricardo (1997). p. 249.

12 Acale Sánchez, Fernando (En prensa).

en pro de la consecución de una mayor comodidad urbana y un mejor aspecto público¹³. Si algo caracteriza a la nueva ciudad del XIX es la preocupación por la creación de nuevas y mejores infraestructuras que contribuyan a una mayor confortabilidad de sus habitantes, recuperando así un concepto esencial de la política del período preabsolutista: la Policía Urbana; a lo que se une ahora el proceso de renovación del caserío de la ciudad, suprimiendo parte de la arquitectura anterior por otros modelos basados en nuevas tipologías edificatorias, todo ello bajo el atento control de las Comisiones de Ornato.



Plan de la ville de Puerto de Santa María de Andrés Rodolphe (1812)

En el plano de 1812 aparece representado el puente de barcas que en 1777 mandó construir el conde O'Reilly, entonces Capitán del Mar Océano. Su ubicación, elegida por D. Antonio Hurtado a las órdenes del Conde, resultaba bastante acertada ya que, de esta forma, la ciudad recibiría el tráfico exterior tangencialmente, postura que más tarde adoptaría también el ferrocarril, evitando la congestión de las zonas más céntricas. El que aparece recogido en el plano de Palacios es una nueva versión de este puente, desaparecido con anterioridad

13 "... debe establecerse en las Ciudades Capitales un Tribunal de Policía, que cuide de... limpieza del Pueblo, buena direccion de calles, vistoso empedrado, paseos públicos hermoseados con Arboles, bancos, y asientos, faroles para alumbrar las calles de noche, y otros diferentes ramos de Policía: Sobre todo los quales deben formarse Leyes y ordenanzas arregladas á las circunstancias del Estado, y Magistrados autorizados, que con rigor las hagan observar, y respetar". López de Oliver y Medrano, Antonio (1786). Cap. IV. De la Policía y sus Leyes, pp. 68- 69.



a 1839. Inaugurado el 18 de enero de 1846, fue realizado, junto a otro similar en el río San Pedro, por el francés Marcos Séguin. En esta ocasión se optó por una solución consistente en un tablero de madera de 376 pies de largo por 23 de ancho suspendido de cables que pendían de dos cilindros de fundición ¹⁴. El 16 de octubre de 1877, tras treinta y dos años de servicio, los cables terminaron por romperse, desplomándose el puente sobre el río, como consecuencia de un deterioro continuado, que se vio acusado con el incendio del tablero en 1858.

Otro elemento de gran interés representado por Miguel Palacios es la Estación del Ferrocarril, inaugurada en 1854. Su ubicación periférica, ocupando unos terrenos próximos al río entre la ciudad construida y el Monasterio de la Victoria, reforzaban el sentido de entrada que esta zona ya tenía con el camino Real a Jerez. Con frecuencia, la aparición del ferrocarril es uno de los factores decisivos en la posterior progresión de la ciudad sobre el territorio. La construcción de una estación ferroviaria introduce en la ciudad no sólo un elemento arquitectónico, paradigma de la civilización industrial, sino que también supone una dirección de crecimiento. Este efecto, en El Puerto no se aprecia con claridad ya que la presencia de las huertas del Monasterio de la Victoria impidió la urbanización de las inmediaciones de la Estación. A esto se añadía también el carácter industrial de este extremo de la población, que contribuyó al retraso en la ocupación de los terrenos situados tras el Monasterio, conformándose así el propio trazado del ferrocarril en una muralla frente a posibles expansiones extraperimetales.

La construcción de la Estación del Ferrocarril llevaba aparejada la edificación de dos puentes para salvar los ríos Guadalete y San Pedro. Estos fueron construidos con grandes vigas de hierro en celosía que servirían de modelo para la construcción del último de los puentes sobre el Guadalete, que aún conserva sus pilares emergentes. En su trazado, el ferrocarril pasaba tangencialmente a las traseras de las manzanas de la calle Pozos Dulces, zona que gozaba de una importante degradación por ser un lugar de poco tránsito. En 1865 era utilizado como muladar, acogiendo todo tipo de basuras y animales muertos ¹⁵, ofreciendo una empobrecida imagen a los viajeros, que segundos más tarde debían de quedar sorprendidos por la belleza de los tirantes del puente de San Alejandro y por la armonía del frente de soportales que recorría toda la margen derecha del río. En la otra orilla se ubicaba el Matadero Municipal: *“...obra fuerte capaz y aseada, con patio tan grande que en él se corren toros, con almacenes para guardar la carne, cuarto de repeso y otras oficinas precisas y habitaciones de mozos que asisten a él”* ¹⁶.

14 Pico Valimaña, Ramón (1995).

15 AHMEPSM. Policía Urbana 1866. Expte.4.

16 Ruiz de Cortázar, Anselmo José (1997). p. 410.

Frente a la imagen degradada que ofrecía la ribera del río por esta parte, al otro lado, en la calle Pozos Dulces, se situaban varios edificios industriales. En 1866 estaban allí situados: el molino de aceite de Vicuña, en Ribera nº 21; la fábrica de almidón de José Bela Nerini, en Espíritu Santo nº 23¹⁷; la fábrica de curtidos de San Antonio, de Pedro Iglesias, en Ribera 12 y 14¹⁸; y la fábrica de aguardientes de Ramón Jiménez, en Ribera 11, 13 y 15¹⁹.



Puente colgante sobre el Guadalete J. Laurent y Cía. Hacia 1886

El acceso al puente se realizaba a través de una rampa de forma semioctogonal, que sería reutilizada en el puente siguiente. Tenía sus bordes formados por un antepecho de sillares de piedra, desembarcando en la otra orilla en una pequeña plataforma circular, similar a la anterior, que enlazaba con la carretera a Cádiz. El acceso a la rampa se producía exclusivamente desde la calle Ribera, no existiendo por entonces el tramo del Parque Calderón, en el que, en 1914, José Romero construirá una escalinata de acceso como culminación del Paseo del Vergel²⁰. Este debió de ser un nudo circulatorio importante, ya que era la única forma de cruzar el río, siendo utilizado por todo tipo de vehículos y mer-

17 Ibidem.

18 AHMEPSM. Policía Urbana 1874. Leg. 1473. Expte. 3.

19 Ibid. Policía Urbana 1866. Expte. 4.

20 Ibid. Policía Urbana 1914. Leg. 1482. Expte. 39.

cancías. Lo cierto es que la carretera Madrid- Cádiz garantizaba la fluidez y la comodidad en el tránsito hasta la entrada a la ciudad. A partir de este punto la vía se estrechaba, discurriendo todo el tráfico por la calle Espíritu Santo hasta el Puente de San Alejandro.

El acceso a la ciudad desde Jerez venía acompañado por un paseo arbolado que culminaba en una pequeña rotonda. Junto a este paseo se ubicaba el Monasterio de la Victoria, cuyas huertas se conservaban en parte. En la banda colindante con la carretera se hallaba el recientemente remodelado Paseo de la Victoria ²¹ (1861), ordenado en torno a una serie de caminos confluyentes en una plaza central, que ofrecían en planta una imagen estrellada. Por el sur limitaba dicho paseo con una avenida de latitud considerable, arbolada en sus dos aceras, denominada Paseo de los Naranjos, que tenía como fondo de perspectiva la Estación del Ferrocarril.

Siguiendo el recorrido junto al río, a continuación del Puente de San Alejandro, la ribera se hallaba sin ningún tipo de consolidación, lo que favorecía el anegamiento de la zona con la subida de las mareas. El paseo existente comenzaba en la Plaza de las Galeras o del Muelle y finalizaba a la altura de la Plaza de la Herrería, siendo esta parte la única que gozaba de un desnivel respecto al río. La ausencia de pretiles hacía que el río, entre la finalización del paseo y la plataforma de acceso al puente, dilatara su cauce, llegando el agua hasta los soportales. Posteriormente, en 1870, el Paseo del Vergel sería remodelado, según un proyecto del arquitecto provincial Juan de la Vega ²², sufriendo la ampliación definitiva hasta el puente de San Alejandro entre 1894 y 1896 de la mano del propio Miguel Palacios, siendo alcalde Severiano Ruiz Calderón ²³.

El Paseo del Vergel se disponía según tres tramos en T de sección diferente. El principal de ellos, peatonal, era el de mayores dimensiones. Estaba conformado por un paseo central y una triple hilera de árboles a cada lado. El punto de unión de las tres partes actuaba de rótula y se ubicaba ligeramente descentrado respecto al eje de la calle Luna. Desde esta rotonda partían los otros dos tramos según direcciones perpendiculares, uno de los cuales proseguía en la misma dirección del anterior hasta llegar a la desembocadura de la calle Palacios, y el otro discurría perpendicularmente al río, con una hilera de árboles a cada lado, desembocando en uno de los dos embarcaderos de vapores que tenía la ciudad, junto a la Fuente de las Galeras.

21 Ibid. Policía Urbana 1861. Exptes. 1 y 2.

22 Ibid. Paseos y jardines 1870. Leg. 1781. Expte. 3.

23 Ibid. Policía Urbana 1894. Leg. 1477. Expte. 54.



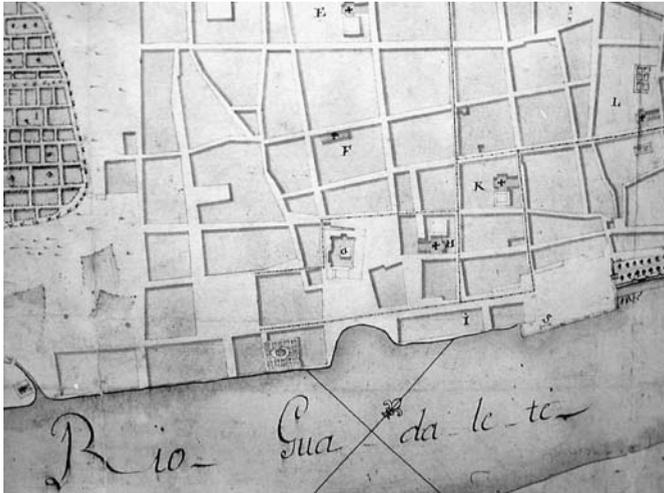
Vista parcial del muelle. (Centro Municipal de Patrimonio Histórico.)

La Plaza de la Pescadería era el centro de la colectividad portuense, entendido como el espacio económico y social más importante en todos los sentidos. Este espacio diáfano, existente en la ciudad desde los primeros asentamientos, pronto adquiriría una condición esencialmente comercial. En primer lugar albergaba el embarcadero principal de la ciudad, lo que garantizaba el tránsito continuo tanto de personas como de mercancías. Dos edificios de elegante arquitectura completaban la escenografía de la plaza: la Lonja del Pescado y la Aduana. En un segundo plano, por detrás de la lonja, asomaban las atalayas del Castillo de San Marcos y la torre del Convento de San Agustín. En el centro una fuente rodeada de árboles le confería un carácter estancial que debía de resultarle ajeno a tanto alboroto.

Hacia el suroeste se sitúa la Plaza del Polvorista, de planta cuadrada y escalera generosa, rodeada por algunos de los palacios más interesantes de la ciudad.

“Es cuadrada y cercada de suntuosos edificios, con muchas portadas, ventanas y balcones que dan vista a ella, destinada para la fiesta de los toros. Ha aumentado la hermosa vista de esta plaza la fábrica de dos cuarteles de Infantería y Caballería, comenzadas a principio de noviembre del año pasado de 1763” ²⁴.

24 Ruiz de Cortázar, Anselmo José (1997). p. 407.



Detalle de un plano de El Puerto de Santa María. Anónimo. 1730.

Los cuarteles fueron construidos entre 1763 y 1766, por los ingenieros militares, utilizando para ello un edificio preexistente, una casa-almacén del s. XVI propiedad de Juan de las Heras. Estando en 1747 buena parte de esta edificación sin utilizar, el ingeniero militar D. Joseph Petis de la Croix realizó un proyecto para habilitar una parte de la misma, con el fin de dar alojamiento a un destacamento de soldados. Con el tiempo el edificio fue comprado por el Estado, convirtiéndolo en dos amplios cuarteles, uno para la Infantería y otro para la Caballería, con capacidad para mil hombres y quinientos caballos ²⁵.



Plaza del Polvorista y Cuartel. L. Roisin. (CMPH.)

²⁵ Acale Sánchez, Fernando (Inédito).

La presencia de los cuarteles condicionaba considerablemente el uso y disfrute de la plaza, siendo muy habitual la existencia de tropas, como si de una plaza de armas se tratara. Miguel Palacios la representa como un espacio baldío, diáfano y sin urbanizar, tan sólo limitada por una hilera de árboles recorriendo su perímetro.

Desde aquí y en dirección noroeste, la calle San Francisco, conformada por un gran número de bodegas²⁶, comunicaba esta plaza con el Egido donde años más tarde se construiría la Plaza de Toros. Este conjunto de bodegas, junto al de la calle Valdés, constituyó entre 1828 y 1838 la expansión bodeguera más importante de la ciudad: el Ensanche del Campo de Guía²⁷.

El Convento de San Francisco marcaba el límite de la ciudad por el noroeste. Cuando Miguel Palacios realiza el Plano Geométrico el edificio se hallaba en obras, ya que en junio de ese mismo año comenzó a construirse, según proyecto de Balbino Marrón y Ranero, el nuevo Colegio de la Compañía de Jesús, inaugurándose dos años más tarde, en septiembre de 1867.

En junio de 1880 se inauguró la nueva Plaza de Toros que venía a sustituir a la antigua plaza, de menores dimensiones, construida por Nicolás Lupo en 1769 en los terrenos que hoy ocupan las Escuelas Profesionales de la Sagrada Familia. El nuevo edificio, proyectado por Mariano Carderera y Manuel Pardo, ganador del concurso convocado por la “Compañía de la Plaza de Toros”, se situaría ligeramente desplazado respecto al emplazamiento del coso anterior. Posteriormente, en 1893, junto a la Plaza, las Hermanitas de los Pobres construirían su nueva residencia, abandonando la casa que Julio Laffitte y Castro les había cedido en la calle Larga como residencia provisional tres años antes²⁸.

El desarrollo de la ciudad por esta parte apuntaba una nueva dirección de crecimiento, que no será utilizada hasta los años del desarrollismo en que se crea la avenida del Ejército y barriadas anexas. Mientras tanto, la plaza de San Francisco, en el borde de la ciudad construida, con grandes arboledas colindantes, se constituye en antesala de uno de los edificios más interesantes de la ciudad en este tiempo, el Colegio de los Jesuitas, que por estar en construcción, Miguel Palacios representa a la plaza sin urbanizar, a la espera de la finalización de las obras.

26 AHMEPSM. Policía Urbana 1869. Leg. 1470. Expte. 9.

27 Sánchez González, Rafael (1986).

28 Acale Sánchez, Fernando (En prensa a).

Próximo a este lugar sobresale la traza del palacio de Agustín Ortuño Ramírez, Marqués de Villarreal de Purullena, que disponía de extensos jardines por su parte trasera²⁹, llegando hasta la calle de Santa Fe, límite de la ciudad por este lado. En el camino perimetral que bordeaba la finca, y que contenía a la ciudad, se encontraban varias ermitas que acompañaban al viajero en su camino hacia Sanlúcar: la Ermita de San Sebastián, la de Santa Clara y la desaparecida de San Juan de Letrán, en la parte más alta de la calle San Juan. En mitad del recorrido se emplazaba el cementerio, a la altura de la calle Santa Clara. A través de este camino de ronda se llegaba al Paseo de la Victoria y por consiguiente a la carretera que conducía a Jerez.

En el interior de la ciudad destaca la presencia en el plano del desaparecido Teatro Principal, situado en la esquina de las calles Luna y San Bartolomé. En sus proximidades aparece representada la plaza de la Carnicería, donde se encontraba el mercado de abastos, consistente en seis puestos edificados.

*“(...) antiguamente se hacían festejos de toros, como indica el balcón de la ciudad que está en ella. El día de hoy se ha estrechado con diferentes edificios públicos que se han hecho para mayor comodidad de los que vienen a vender comestibles a esta plaza. Hállanse en ella la Carnicería (...) de 1692, la Panadería (...) de dos naves grandes con poyos, dos puertas y ocho arcos de cantería labrada cuyos claros cierran rejas de hierro por donde se vende en tiempo de carestía cerradas las puertas. Hízose esta obra en el año de 1708. (...) Para conveniencia de los vendedores de hortalizas y frutas se hicieron en el año pasado de 1735, sesenta y cuatro puestos, de dos varas de frente por la parte de afuera. (...)”*³⁰.

Históricamente la ciudad carecía de un único espacio donde se desarrollasen las actividades comerciales. Más bien se trataba de un modelo semejante al del zoco, donde la actividad comercial estaba unida necesariamente al recorrido de calles donde se disponían los comercios. En El Puerto este modelo se hizo extensivo a casi toda la ciudad, concentrándose las tiendas, almacenes, coloniales y tabernas en los lugares más concurridos, ya fueran calles o plazas. La evolución de este sistema fue lento, permaneciendo a lo largo del tiempo la disper-

29 *“Tiene en sus jardines una fuente de mármol de primorosa hechura con su cuadro de bojes con varias figuras, con muchas plantas de flores comunes y exquisitas y más de cien árboles frutales traídos de Italia”*. Ruiz de Cortázar, Anselmo José (1997). p. 415.

30 *Ibid.* pp. 408 y 409.

sión de la actividad comercial, a pesar de existir zonas de un marcado carácter productivo, como es el caso de las plazas de la Pescadería y la Carnicería, y la Placilla, donde se ubicaban los puestos de fruta.

El empleo de nuevos materiales en la construcción de edificios durante la segunda mitad del siglo XIX, sobre todo a partir de la construcción de edificios emblemáticos como el Palacio de Cristal de Londres, de Paxton, Fox y Henderson (1851), puso en marcha una nueva forma de construir los mercados en España. La Compañía General de Mercados públicos en España adoptará la arquitectura del hierro y cristal como símbolo de la modernidad, a la vez que por su funcionalidad, ya que, gracias a su empleo, se conseguían naves de mayores luces entre pilares, al mismo tiempo que se optimizaba la iluminación interior. Tres mercados españoles del siglo XIX y principios del siglo XX permiten apreciar claramente la evolución de esta tipología arquitectónica, estandarte de la ciudad decimonónica: el Mercado del Este en Santander, obra de Antonio de Zabaleta (1840- 41), el Mercado del Borne en Barcelona, obra de Josep Fontserè i Mestre y Josep M. Cornet (1875) y el Mercado de San Miguel en Madrid, obra del arquitecto Alfonso Dubé y Díez (1912- 1916), donde se aprecia una progresiva utilización del hierro, como elemento estructural y ornamental.

En El Puerto, el abandono definitivo de las casillas de madera no se hizo hasta la década de los setenta, coincidiendo con la demolición del convento de los Descalzos. El Mercado de la Concepción fue construido en 1873-74, según proyecto del propio Miguel Palacios y bajo la supervisión del arquitecto provincial Juan de la Vega ³¹, a partir de los materiales de derribo del antiguo convento, reutilizándose los sillares de su fábrica para levantar los muros del mercado. Por otro lado la arquitectura de hierro en la ciudad tuvo escasas consideraciones como material visto, limitándose a unos pocos edificios, como el merendero del Paseo del Vergel (1860) ³², obra de Manuel García del Amo, las nuevas Pescaderías (1876) ³³, de Adolfo del Castillo o la Plaza de Toros ³⁴.

El mercado quedaba así situado en la confluencia de las calles Ganado y Cielos, tensando estas dos calles en una secuencia urbana que, partiendo de la Bodega de D. Juan Guillermo Berdell, junto al Paseo de la Victoria, desembocaba en la plaza de la Iglesia, “*grande y hermosa, adornada con el prospecto del*

31 AHMEPSM. Policía Urbana 1864. Expte. 56/ 1869. Expte. 22/ 1873. Expte. 37.

32 Ibid. Parques y Jardines 1860. Expte. 1.

33 Ibid. Policía Urbana 1874. Expte. 38.

34 Ibid. Policía Urbana 1878. Expte. 36.

*Templo y su portada de la Iglesia, Casas Capitulares y otros edificios de fábrica nueva”*³⁵.

Pero quizás la mayor operación urbanística llevada a cabo en la segunda mitad del siglo XIX en el interior de la población fue la demolición del Convento de San Antonio de los Descalzos y la construcción en su solar del Palacio Municipal y la plaza de la Libertad, posteriormente de Isaac Peral³⁶. La revolución de 1868 tuvo consecuencias fatales para el convento. El 21 de septiembre la Junta Revolucionaria acordó el desalojo³⁷ de los religiosos de la orden Misioneros de Asia que ocupaban el edificio desde 1835, tras la excomunión de los frailes Descalzos, ordenándose el inmediato derribo del inmueble arguyendo la carencia de espacios públicos que tenía el centro de la ciudad³⁸.

El derribo se concluyó en noviembre de 1868, pero la mayor parte de los escombros no reutilizables permanecieron en el solar sin subastar hasta 1874³⁹. A esto se unía la demora de la Junta de Bienes en conceder el solar al Ayuntamiento para uso público y la prioridad que el cabildo daba a las obras del mercado, en construcción por entonces. Durante los tres años siguientes el lugar quedó configurado como un terrizo apenas arbolado que no llegará a consolidarse hasta principios de la década de los noventa. Será a partir de entonces cuando se abra el tramo de la calle Nevería hasta la propia plaza y se circunde esta con una serie de vías, dejando en el centro un nuevo espacio para la ciudad, lugar preferente en el divertimento de los portuenses en años posteriores. En uno de los frentes de la nueva plaza se construyó un interesante edificio destinado en primer lugar a Juzgados y Escuela Superior de Niños y posteriormente a Ayuntamiento, según proyecto del arquitecto gaditano Adolfo del Castillo que empleó en la construcción algunos materiales procedentes del convento.

35 Ruiz de Cortázar, Anselmo José (1997). p. 408.

36 AHMEPSM. Policía Urbana 1890. Expte. 16.

37 “*Con el fin de evitar un conflicto en la población, la Junta acordó se invite a los frailes de la Orden de San Francisco que ocupan el edificio ex Convento de los Descalzos, se ausenten lo más pronto posible de esta ciudad*”. AHMEPSM. Actas Capitulares 1868. Cab. 21 de septiembre, f. 5 v. Recogido por AAVV. (1997) p. 29.

38 “Haciéndose sentir notablemente en esta ciudad la falta de un paseo de invierno en el centro de la población, pues todos los que existen están a las afueras de ella, la Junta por unanimidad acordó que para formar uno en sitio adecuado y con las circunstancias que exige la categoría y cultura de esta Ciudad, se proceda al derribo del Exconvento e Iglesia de los Descalzos, a cuyo fin se oficiará al Sr. Arcipreste para que disponga que en el término de 48 horas proceda con el mayor decoro y decencia a trasladar al sitio que estime conveniente las Imágenes, vasos sagrados, ornamentos y todo lo demás que existe en dicha Iglesia correspondiente al culto...” AHMEPSM. Actas Capitulares 1868. Cab. 1 de octubre, ff. 45 v.- 46 r. Recogido por AAVV. (1997). pp. 29- 30.

39 AAVV. (1997). p. 33.

Para la ordenación de la plaza, Adolfo del Castillo barajó varias propuestas, realizándose finalmente el proyecto presentado años más tarde por el propio Miguel Palacios, consistente en un espacio estilizado y con entidad propia, organizado en torno a una plaza circular central con fuente en el encuentro de dos caminos perpendiculares. El conjunto se completaba con una red de caminos secundarios y una serie de parterres con flores, palmeras y araucarias.

Pese a la precariedad de las arcas municipales, resulta admirable comprobar que en ningún momento se descuidaban las obras para el embellecimiento de la ciudad. Esta insuficiencia económica se hacía patente en todos los proyectos como muestra el expediente sobre el Ensanche Poblacional del año 1878⁴⁰, en el que se alude directamente a las dificultades para el mantenimiento y acondicionamiento de la plaza de San Francisco. La plaza de los Descalzos también gravó considerablemente las arcas municipales a causa, principalmente, de su mantenimiento, consumiendo anualmente importantes sumas del presupuesto municipal.

Evidentemente Miguel Palacios no representa muchas otras cosas que servirían para comprender la morfología de la ciudad y cómo era la sociedad que la habitaba. Quizás falten en este plano silencioso el bullicio de las numerosas tabernas que salpicaban la ciudad y que constituían los verdaderos lugares de esparcimiento y negocio de una población cercana a los veinte mil habitantes.

Conclusiones

Durante la segunda mitad del s. XIX se realizaron suficientes transformaciones urbanas como para haber realizado, a partir del Plano Geométrico de Palacios, el Plano General de Alineaciones, pero la situación económica y cultural del Ayuntamiento, como ocurría en la mayoría de las ciudades del país, imposibilitó llevar a la práctica los mandatos de las reales órdenes de 25 de julio de 1846 y 20 de febrero de 1848, siendo necesaria una nueva normativa, de 19 de diciembre de 1859, que regularizase de una manera más coherente con la situación nacional las reformas necesarias para la modernización de las ciudades españolas.

El Plano Geométrico estuvo vigente hasta mediados del siglo XX, siendo reinterpretado por numerosos autores, que realizaron levantamientos específicos

40 AHMEPSM. Policía Urbana 1878. Expte. 35.

de la ciudad utilizando para ello como base el plano de Miguel Palacios. Algunos de estos planos son:

- Trazado del trayecto de transporte público desde el ferrocarril hasta la playa (1871) ⁴¹, promovido por José J. Muñoz y Pedro Seca.
- Plano de ubicación de la Fábrica de Gas (1871) ⁴², del ingeniero Terrell.
- Croquis de la Ciudad de El Puerto de Santa María (1921) ⁴³, del Teniente Coronel de Ingenieros Manuel Díaz Escribano.
- Plano General de la Ciudad (1921) ⁴⁴, de Joaquín Otamendi Machimbarrena ⁴⁵.
- Plano del Puerto de Santa María. Edificios públicos. Iglesias y Conventos (1921) ⁴⁶, de Félix Sancho Peñasco ⁴⁷.

La planificación de las ciudades es compleja y esa aleatoriedad con que aparentemente se modifican las cosas es totalmente incierta. La normativa del momento intentaba regularizar una situación de desorden absoluto existente en el crecimiento de las ciudades. La elaboración de un plano geométrico era la mejor manera para poner en marcha los complejos mecanismos que la ordenación del territorio precisaba. El plano de Palacios sirve de plataforma para comprender el urbanismo portuense en los últimos ciento cincuenta años, permitiendo abordar la mayor parte de los proyectos urbanos, desde unas trazas cuidadas, espejo de la realidad urbana.

La obra de los técnicos, ya fueran maestros de obras o arquitectos, en parte aún permanece en las calles. Diego Filguera, Ángel Pinto, Miguel Palacios, Carlos Gazzolo, Juan de la Vega, Adolfo del Castillo, etc, dejaron una herencia valiosa que ha de ser cuidada, pues a parte de las intervenciones en el espacio urbano aquí enumeradas, sus proyectos arquitectónicos son lo único que permanece de esa ciudad un tanto fantástica que con pocos recursos fueron capaces de levantar, supeditados a unas leyes que no siempre conseguían imponerse y sujetos a unas modas compositivas que, aunque no estaban recogidas en las ordenanzas, como ritmos de huecos o dimensiones de los mismos, eran aceptados de

41 Ibid. Policía Urbana 1871. Expte. 4.

42 Ibid. Policía Urbana 1870. Expte. 27.

43 Archivo General Militar de Segovia. Sección 3ª. Ingenieros.

44 AHMEPSM. Policía Urbana 1921. Leg. 1482. Expte. 28.

45 Véase Acale Sánchez, Fernando (2002). p. 52, nota 35.

46 AHMEPSM. Policía Urbana 1921. Leg. 1482. Expte. 14.

47 Véase Acale Sánchez, Fernando (En prensa a). Cap. 8, nota 310.

común acuerdo en una especie de plan imaginario de la ciudad, nunca plasmado en un papel y que reflejaba las aspiraciones por conseguir una escenografía urbana en la que se desarrollase un poco mejor la vida de la ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

- AAVV. (1997): *Aportaciones al proceso histórico de la ciudad de El Puerto de Santa María*. Ed. Juan José López Amador, El Puerto de Santa María.
- ACALE SÁNCHEZ, Fernando (2002): “Joaquín Otamendi en El Puerto de Santa María. El proyecto de reforma de la calle Luja”, en *Revista de Historia de El Puerto* nº 28. pp. 37- 74.
- ACALE SÁNCHEZ, Fernando (En prensa): *Plazas y Paseos de Granada. De la remodelación cristiana de los espacios musulmanes a los proyectos de jardines en el ochocientos*. Granada, Universidad.
- ACALE SÁNCHEZ, Fernando (En prensa a): *La transformación de edificios históricos: el Colegio del Sagrado Corazón de Jesús en El Puerto de Santa María*. El Puerto de Santa María, Ayuntamiento.
- ACALE SÁNCHEZ, Fernando (Inédito): “La transformación de edificios por el cambio de uso: los cuarteles de Infantería y Caballería de El Puerto de Santa María”.
- ANGUITA CANTERO, Ricardo (1997): *Ordenanza y Policía Urbana. Los orígenes de la reglamentación edificatoria en España (1750- 1900)*. Granada, Universidad.
- BARROS CANEDA, Juan Ramón (2002): *El Puerto de Santa María. La Ciudad Renovada*. El Puerto de Santa María, Grupo Publicaciones del Sur, S.A.
- BENÉVOLO, Leonardo (1994): *Historia de la arquitectura moderna*. Barcelona, Gustavo Gili.
- BUHIGAS CABRERA, José Ignacio (1997): “Catálogo de planos de la Sección Policía Urbana del Archivo Municipal de El Puerto de Santa María”, en *Revista de Historia de El Puerto* (I) nº 18, pp. 101- 131 y (II) nº 19, pp. 75- 102.
- CIRICI NARVÁEZ, Juan Ramón (1994): “Aproximación a la arquitectura y urbanismo portuenses: la transición al siglo XX”, en *Revista de Historia de El Puerto* nº 13. pp. 69- 90.

- LÓPEZ DE OLIVER Y MEDRANO, Antonio (1786): *Verdadera idea de un Príncipe formada de las Leyes del Reyno que tienen relación al Derecho Público, en que se trata del sumo imperante; de los Derechos Supremos de Regalía, ó Mayestáticos; y de la Política y Gobierno de un Estado, así en la Paz, como en la Guerra*. Valladolid, Imp. de don Francisco Antonio Garrido.
- LOZANO CID, Olga y GARCÍA PAZOS, Mercedes (1983): *Guía Histórico-Artística de El Puerto de Santa María*. El Puerto de Santa María, Ayuntamiento.
- PÉREZ FERNÁNDEZ, Enrique (2001): *El Vergel del Conde y el Parque Calderón. Historia de dos paseos de El Puerto de Santa María*. El Puerto de Santa María, Ayuntamiento.
- PICO VALIMAÑA, RAMÓN (1995): “Puente de San Alejandro”, en *Diario de Cádiz*, 15 de enero.
- RUIZ DE CORTÁZAR, Anselmo José (1997): *Puerto de Santa María Ilustrado y Compendio Historial de sus Antigüedades (1764)*. Ed. y Est. PACHECO ALBALATE, Manuel y PÉREZ FERNÁNDEZ, Enrique. El Puerto de Santa María, Ayuntamiento.
- SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Rafael (1986): *Introducción al estudio del urbanismo portuense: el Ensanche del Campo de Guía (1828- 1838)*. Ed. Caja de Ahorros de Cádiz. Cádiz, 1986.
- TRILLO DE LEYVA, Manuel (1996): “Las ciudades andaluzas del s. XIX”. En *Catálogo de la Exposición “Cerdá. Ciudad y Territorio” en Andalucía*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, pp. 9- 30.