

TRANSFORMACIONES Y CRECIMIENTO DE LA CIUDAD DE SALAMANCA EN EL DECENIO FINISECULAR

JUAN IGNACIO PLAZA GUTIÉRREZ* Y JOSÉ LUIS SÁNCHEZ HERNÁNDEZ*

RESUMEN: Este trabajo ofrece un esquema general de las transformaciones espaciales y morfológicas que ha experimentado la ciudad de Salamanca en los últimos decenios. Los últimos años ochenta y toda la década de los noventa han representado para la capital salmantina un momento de intenso crecimiento físico de la ciudad donde, además de ocuparse y rellenarse algunas franjas y bordes periféricos más próximos, algunos otros se han transformado y reorientado funcionalmente y, en último término, se ha ido dibujando paulatinamente una aglomeración periurbana cada vez mejor definida. Tras hacer una referencia previa a la dedicación que se ha venido prestando a los estudios urbanos sobre la capital salmantina, se apuntan luego tanto los procesos generales y problemáticos más destacados que están presentes en el crecimiento de la ciudad y que generan una cierta demanda de análisis sobre este espacio urbano (tráfico, conexión de la ciudad con otras unidades, etc.), como los cambios más radicales que se manifiestan con la expansión física del espacio construido. Los otros dos centros de atención del trabajo son los referidos, por un lado, a los ejes, espacios y elementos más significados a través de los que se traduce el crecimiento de la ciudad y, por otro lado, a las nuevas pautas que rigen este proceso y lo singularizan, diferenciándolo, además, de etapas anteriores (morfologías, infraestructuras y equipamientos). Todo ello conduce a la elaboración de unas conclusiones en las que, entre muchos otros aspectos, se hace especial hincapié en la necesidad de una mayor atención y seguimiento científico y práctico (o gestor) de estos cambios y también en la oportunidad de replantear nuevas dimensiones y contextos para una adecuada planificación del crecimiento urbano de Salamanca.

ABSTRACT: This article shows a general overview on the spatial and morphological changes developed in the city of Salamanca along the last decade. The latest eighties and all the nineties are the witnesses of a major physical urban growth: some peripheral borders have been filled and built, others have changed their functional specialization and, definitely, a new urban agglomeration –including

* Departamento de Geografía. Universidad de Salamanca.

surrounding municipalities— is slowly emerging. After a short review of previous urban and geographical literature about the city, general processes and problems, many of them becoming matter of social debate (traffic, connections between Salamanca and other villages of the agglomeration), are analyzed in close relation to the consequences of the addition of new areas to the previous built spaces. The article also pays attention to the new urban axes and components and patterns of current growth, very different to the former growing periods in topics like morphologies, infrastructure, public facilities... Conclusions emphasize the strong need of more scientific and administrative efforts in order to know the logic of the new city and to develop and manage the new urban policies required.

PALABRAS CLAVE: Aglomeración urbana / Periurbano / Periferias / Expansión.

1. SALAMANCA Y SU AGLOMERACIÓN URBANA COMO OBJETO DE ANÁLISIS GEOGRÁFICO

Resultaría muy sencillo concitar la unanimidad de los habitantes de Salamanca en torno a la idea de que su ciudad ha registrado profundos y numerosos cambios durante la última docena de años. Procesos como la recuperación del casco histórico, la peatonalización de las calles más comerciales y concurridas, la dotación de nuevos espacios colectivos de ocio y esparcimiento, la construcción de nuevos barrios que ensanchan la tradicional trama de la ciudad y la palpable ampliación de sus límites residenciales y funcionales hacia los municipios colindantes que integran hoy una aglomeración urbana en proceso de consolidación, constituyen las manifestaciones físicas más relevantes de tales mutaciones. Sin incremento demográfico significativo durante los años noventa, la auténtica ciudad de Salamanca se extiende hoy más allá de los límites de su término municipal como consecuencia del trasvase de población y de ciertas actividades económicas hacia localidades como Santa Marta de Tormes, Carbajosa de la Sagrada, Villamayor, Cabrerizos o Villares de la Reina, por citar solamente las de mayor dimensión y las que han resultado más transformadas por las tendencias centrífugas dominantes en los últimos tiempos.

Sin embargo, con toda probabilidad, dicha unanimidad se quebraría a la hora de afirmar que la ciudad actual es mejor que la anterior Salamanca compacta y concentrada. La acusada carestía de la vivienda, la continua congestión del tráfico, el preocupante incremento de los niveles de ruido, la cotidiana presencia (material y acústica) de las obras en las vías públicas, la insuficiente calidad de los equipamientos colectivos en ciertos barrios, las deficientes conexiones entre los núcleos que integran la nueva aglomeración o el deterioro de la calidad de vida que se deriva, para muchos ciudadanos, de la reiteración de los desplazamientos pendulares entre su lugar de residencia y los centros de trabajo y ocio son también realidades indiscutibles que empañan la trayectoria reciente de la ciudad toda vez que,

a menudo, han surgido como consecuencia de las actuales fórmulas de crecimiento extensivo y falta de coordinación.

La investigación académica no ha permanecido del todo ajena a esta nueva realidad urbana, aunque ciertamente no le ha concedido prioridad en su quehacer, en su reflexión y en su producción bibliográfica. Junto a unos pocos esfuerzos pioneros de carácter más general (Cabo, 1981, 1986; Clemente, 1986), y quizá como reflejo inconsciente del arraigo de lo histórico en el imaginario colectivo de Salamanca, predominan los trabajos dedicados al proceso de rehabilitación y regeneración del casco antiguo. Junto a los de carácter más técnico, orientados a la planificación (Contreras, 1987, 1993), cabe mencionar otros elaborados desde una óptica geográfica (Senabre, 1993; Cabo, 1995; Villar y Alonso, 1996; Clemente, 1999b), sin olvidar los que se preocupan por dimensiones específicas del barrio catedralicio, como la medioambiental (Clemente, 1995). El crecimiento físico de la capital ha sido considerado en los trabajos de Villar y Burrieza (1995), Villar, Alonso y Sánchez (1995) y Senabre (1999a), donde se puede encontrar una buena panorámica del proceso de configuración de la Salamanca ajena al casco antiguo. La relación entre esta expansión material y las diferentes figuras de planeamiento vigentes a lo largo del siglo XX se ha puesto de manifiesto con acierto en los detallados estudios de Miranda (1985) y, más recientemente, Senabre (1999b, 1999c).

Sin embargo, el llamativo fenómeno de desconcentración del crecimiento urbano y de la paralela formación de una incipiente aglomeración urbana no ha sido objeto de un programa de investigación sistemático en su enfoque y sostenido en su desarrollo, de modo que solamente pueden mencionarse unos pocos textos (Ortega y otros, 1993; Villar, Hortelano y Ortega, 1995; Cabero –dir.–, 1998) cuya brevedad dista mucho de agotar el tratamiento de la rica complejidad de las tendencias en curso, cuando no se limitan a la interpretación de procesos de tipo sectorial, bien relativos a la industria (Alonso y otros, 1990; Alonso, Aparicio, Bustos y Sánchez, 1991) o bien a las infraestructuras viarias (Clemente, 1992).

El conjunto de trabajos que se presenta en este número de Salamanca. Revista de Estudios pretende ser una llamada de atención sobre el interés y oportunidad de profundizar en el conocimiento de la ciudad de **Salamanca entendida como aglomeración urbana**. Lejos de la inútil pretensión de abarcar todas las facetas sectoriales y territoriales del tema, se propone más bien un esquema-inventario de los cambios registrados en los últimos diez años, susceptible de ser desarrollado en ulteriores análisis monográficos por quienes se sientan atraídos por la interpretación geográfica de las radicales modificaciones en su marco de vida más inmediato.

- Este primer artículo se ciñe a los límites de la ciudad central, Salamanca. Ahora bien, dada la suficiente disponibilidad de referencias sobre el casco histórico, se ha preferido atender a las manifestaciones físicas más llamativas de la reciente expansión de sus bordes, márgenes y periferias urbanas (a partir del espacio construido en barrios ya conformados y que marcaban hasta hace poco el límite exterior de la ciudad: Pizarrales, Garrido Norte, San Isidro o Prosperidad, por ejemplo), recurriendo al trabajo de campo y la observación directa

como fuentes primordiales de información. En otras palabras, no se hace referencia ninguna al interior de la ronda definida por el Paseo de Canalejas, las avenidas de Mirat y Alemania y los paseos de Carmelitas, San Vicente, el Desengaño, Ronda entre Puentes y Rector Esperabé; es decir, la Salamanca que ya se había configurado a mediados del siglo XIX y dibujada por Coello (1858). Tampoco a los espacios urbanos consolidados e inmediatamente próximos a la ronda antes delimitada (San Bernardo, Oeste, Vidal, Salesas, Garrido, Labradores o La Alamedilla).

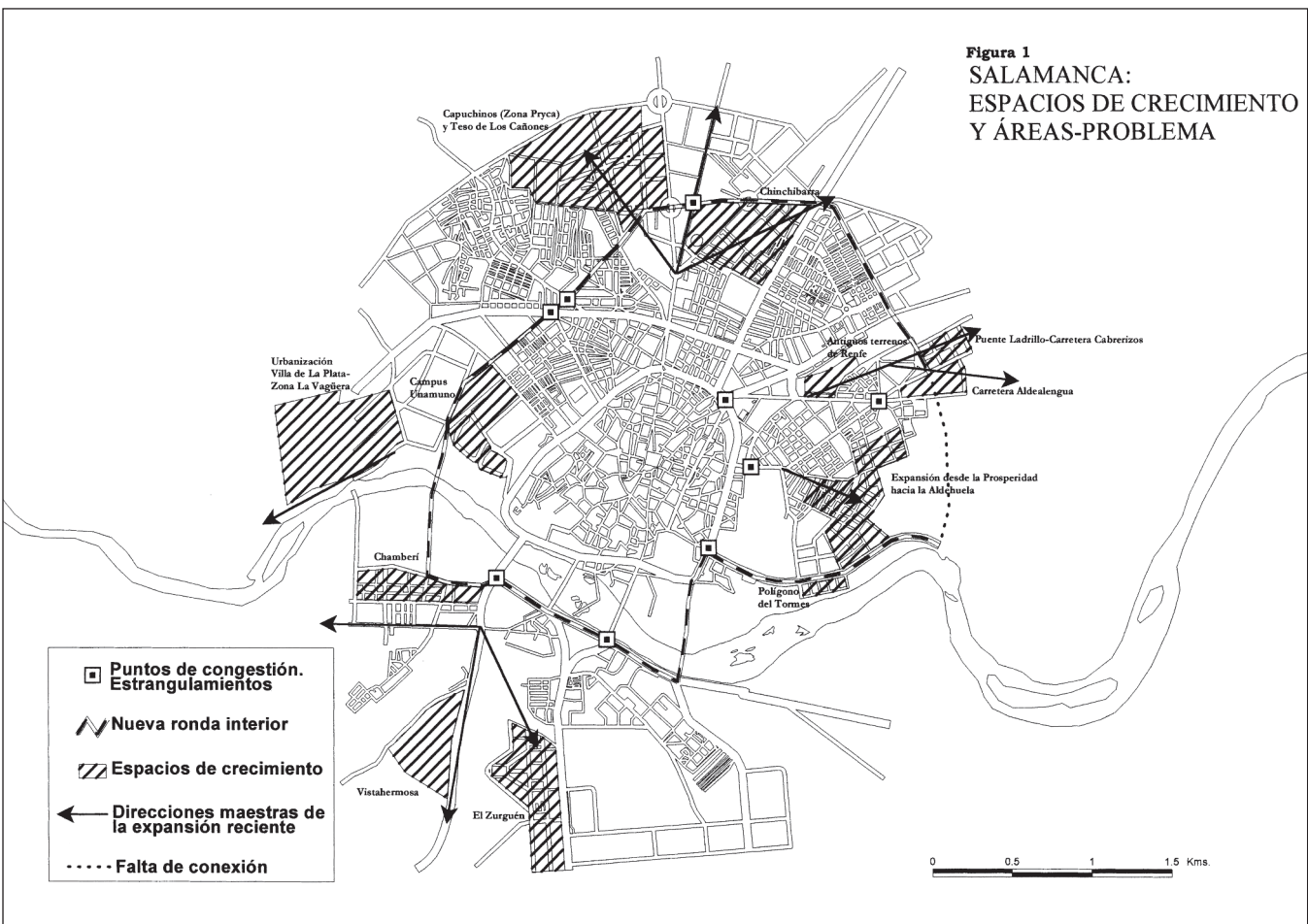
- La segunda aportación se dedica a la orla de municipios que integran la aglomeración, considerados en su conjunto y desde una perspectiva más sectorial. Aránzazu Martín, David Ramos, Jorge Sánchez y Alberto Torrens analizan la trayectoria demográfica, los cambios en la estructura de la población activa, las tendencias más recientes en las pautas de comportamiento espacial de las diferentes actividades económicas y, por último, la desacompañada evolución en las correspondientes dotaciones de equipamientos e infraestructuras. Este texto tiene su origen en diversos trabajos colectivos elaborados en la asignatura *Geografía Humana Aplicada*, que desde hace varios años orienta su carga práctica al estudio monográfico de los municipios que rodean a Salamanca. Gracias a este esfuerzo continuado se dispone en la actualidad de abundante documentación sobre Cabrerizos, Villamayor, Villares de la Reina (curso 1995-96), Aldeatejada, Doñinos de Salamanca (curso 1996-97), Pelabravo, Arapiles, Castellanos de Moriscos y Carbajosa de la Sagrada (curso 1997-98).
- Finalmente, Luis Alfonso Hortelano proporciona una visión de conjunto sobre los municipios ubicados en la margen meridional del río Tormes (la «Salamanca transtormesina»), donde la influencia de la ciudad central se hace patente con mayor intensidad debido a que fueron los primeros en incorporarse a la dinámica aglomerativa, tanto en su vertiente residencial como productiva (la primera fase del barrio de San José se comienza a construir en los años setenta).

Sin perder de vista este armazón común, el presente artículo identifica en primera instancia las principales áreas y ejes de crecimiento periférico de la ciudad de Salamanca y evalúa a continuación los resultados de estos procesos de expansión, para terminar con unas breves conclusiones y propuestas de intervención orientadas a la corrección de las deficiencias y disfunciones detectadas.

2. LOS NUEVOS ESPACIOS DE CRECIMIENTO FÍSICO DE LA CIUDAD DE SALAMANCA

Según se puede comprobar en la figura 1, el Este y el Norte de la ciudad constituyen los ámbitos expansivos de mayor extensión y relevancia durante los años noventa. La zona occidental ha experimentado menores transformaciones y la meridional, sobre todo al otro lado del Tormes, quedaría en una situación intermedia.

Figura 1
SALAMANCA:
ESPACIOS DE CRECIMIENTO
Y ÁREAS-PROBLEMA



Al **Este** del trazado férreo, entre el puente del Pradillo y las instalaciones de mantenimiento de maquinaria de RENFE, han surgido espacios residenciales y dotaciones colectivas de nueva planta, además de determinadas áreas de vocación productiva; asimismo se han desarrollado operaciones de sustitución de la trama urbana previa. La más destacada de estas últimas es la reconstrucción del **barrio de la Prosperidad**, cuyas viejas casas molineras han sido derribadas para construir en su lugar bloques de cuatro plantas sin mediar apenas modificaciones en el esquema viario, lo que ha dado lugar a una fuerte densificación edificatoria y demográfica y a la conformación de un entorno sombrío y de traza confusa que solamente la reciente intervención en el llamado *boulevard* (calles de la Unión y Logroño) ha aligerado levemente, dotando a la zona de un lugar de esparcimiento utilizado principalmente por la población infantil. El Camino de las Aguas articula este barrio en sentido WE y constituye su arteria principal de relación con el resto de la ciudad.

Muy diferente es la morfología del barrio contiguo por el este, extendido desde las calles Alonso del Castillo y Antonio Montesinos, que se convierten así en verdadero «frente de construcción» a partir del cual ha ido avanzando el crecimiento periférico de la ciudad, dando continuidad, de este modo, al tejido urbano desde la Prosperidad hacia el SE, si bien aquí la «cabeza de puente» de la ocupación urbana de esta periferia tuvo lugar ya en la segunda parte de los años ochenta, con la construcción de bloques de morfología más compacta y de fases de chalets adosados en torno a la Plaza de Castilla y León y a la calle Vela Zanetti. Dispone de abundantes espacios verdes, calles peatonales y tipología constructiva en bloques rectangulares dotados de amplios patios ajardinados en su interior y alturas que no sobrepasan el bajo y tres plantas.

El diseño de conjunto permite al viandante un contacto visual continuo con el río, que se convierte así en agradable telón de fondo de este espacio residencial de borde todavía sin rematar, dada la presencia de solares vacíos, algunos de ellos de propiedad municipal. La vivienda unifamiliar, con tipología de chalets adosados, no permanece ausente de esta periferia oriental, con diversas promociones privadas entre las calles Ponferrada, Pintor Vela Zanetti y Músico Antonio Baciero (justo al final o al fondo de ésta última –hacia el río–, perviven algunas villas del antiguo periurbano hortícola, como Villa Irene, por ejemplo), hasta enlazar con los bloques residenciales, más antiguos y masivos, que flanquean la salida hacia Aldealengua. Más informal y sin apenas ordenación, por ser quizá de las últimas operaciones de expansión y renovación acometidas sin obligación de previa urbanización de la zona, es el sector de Las Pajas, al sur de la calle Colombia, donde todavía hay parcelas sin urbanizar ni pavimentar y los bordes urbanos carecen de definición física, al igual que todo el espacio interior, que permanece vacío y sin ocupar.

Precisamente entre el tendido férreo, la avenida de Comuneros y su continuación longitudinal en la calle Jesús Arambarri se extiende otra zona sometida a profundas mutaciones. Aquí la operación de construcción y relleno de esta periferia ha seguido una pauta similar a la llevada a cabo en la Prosperidad.

Por una parte, en sus dos extremos, se ha procedido a la reedificación sobre la trama urbana antigua, respetando el trazado de las calles ya existentes. Es el caso del pequeño barrio de casas molineras comprendido entre la avenida de los Comuneros hasta el Alto del Rollo, la calle Peñaranda y el tendido férreo, donde son ya frecuentes los bloques en altura (tres o cuatro plantas) contruidos tras el derribo y agrupación de pequeñas parcelas antes ocupadas por humildes viviendas de planta baja (calle Badajoz, calle Ciudad Real, calle República Dominicana, calle Concordia, etc., hasta llegar a su segmento más oriental: las calles Costa Rica y Filipinas). Esta zona se ampliará hacia los terrenos enajenados por RENFE en 1998-99, sobre los cuales se han trazado viales de nueva creación que, en futuro próximo, se convertirán en un área residencial de precio medio-alto (ya se han edificado, sobre parte de estos terrenos, algunos «bloques-pantalla» que dan continuidad al compacto espacio construido de la avenida de Comuneros entre el puente del ferrocarril y el alto del Rollo: el llamado «Edificio Entreparkes»), dada su relativa centralidad y la mejora de accesibilidad que se deriva de la apertura, a finales de 1999, del túnel que conecta la avenida de los Comuneros con el paseo de la Estación.

También en el extremo más oriental, de la calle Java hacia el Este, se ha registrado un proceso muy similar, aunque con matices. Pese a la conservación del entramado viario que articulaba internamente el poblamiento marginal de casas molineras y más periféricas (muchas ya en venta actualmente), situado en torno a las calles Nueva, Manantial, Las Dunas, El Arenal, Juan Manso, Sierra Nevada, Sierra de Gredos y Sierra de Gata, también hay morfologías edificatorias ligeramente diferentes, con menor densidad y predominio de la vivienda unifamiliar en bloques de un máximo de bajo y dos o tres plantas (algunos bloques son ligeramente más originales y atractivos, diseñados en torno a espacios centrales comunes, como es el caso del construido alrededor de la Plaza del Profesor Prieto Carrasco, la calle Fuenteguinaldo y la calle de Nuestra Señora de la Asunción; o el levantado entre ésta última y la calle Heliodoro Morales).

Por otro lado, entre ambos espacios, destaca con personalidad propia la construcción de un barrio de nueva creación (si bien su nombre se corresponde con un caserío tradicional y periférico preexistente), que es el que realmente marca por esta franja urbana parte del inicio del crecimiento de los años noventa: el de **Puente Ladrillo** (entre el ferrocarril –calle Nueva Guinea– y la carretera de Cabrerizos –calle Jesús Arambarri–, cuyo eje central e interior es la calle Borneo), de traza ortogonal y constituido por seis grandes manzanas rectangulares de cinco pisos de altura, cuya consolidación residencial se plasma en la notable ocupación comercial de los locales ubicados en las plantas bajas. La creación-construcción de este nuevo barrio ha hecho que las periferias más alejadas y con las que conecta (sector desde la calle Java hacia el Este) se hayan cosido, literalmente, a la ciudad, dando así continuidad física, sin interrupción, al espacio construido por el Este.

Entre las carreteras de Cabrerizos y Aldealengua se ha puesto en marcha muy recientemente otro plan parcial: al trazado del nuevo viario y la dotación de los servicios generales le comienzan a suceder las primeras edificaciones residenciales,

cuya morfología dominante viene definida por las hileras de viviendas unifamiliares que se asoman por el Este a la vega del Tormes, área –ésta última– de ocupación agrícola situada muy próxima al mercado urbano al que ha abastecido y de cuya función quedan aún restos a través del caserío tradicional integrado ahora, en las zonas de borde, dentro de todo este nuevo crecimiento del espacio edificado (calle Hortelanos, camino estrecho de la Aldehuela, calle Bella Vista, calle Ferroviarios, etc.).

A su vez, entre la glorieta del Rollo y el barrio de Puente Ladrillo, es decir, más cerca de las áreas consolidadas, se están ocupando recientemente los vacíos intersticiales que se correspondían con solares liberados por el derribo de antiguas fábricas abandonadas. Desde 1998, se comienzan a construir en estas áreas nuevos grupos residenciales (Residencial Las Brisas, Altos de Arambarri, Edificio América) que integran en sus extremos a las antiguas villas vinculadas al espacio agrario periurbano o «huertas periurbanas» (como las que se disponen en las márgenes de las carreteras de Aldealengua y de Cabrerizos, junto a los nuevos grupos de viviendas en construcción, ya en los límites del término municipal capitalino, y de las que hay sobrados ejemplos: Villa Isabel, Villa Amelia, Villa Socorro, La Bella Vista, Villa Sabina, El Picadero, etc.), hoy ya más abandonado por la presión edificatoria, en la trama urbana que ahora se consolida; junto a ellas también perviven restos de antiguas edificaciones con fines similares, como la Granja María del Carmen, al lado de las calles Sierra de Guadarrama y Sierra de Albarracín. Del mismo modo, algunos solares van siendo ocupados por equipamientos de carácter comercial, atraídos por el mercado que supone el notable incremento de población residente en la zona.

El **Norte** de la ciudad también ha sido testigo de la construcción de amplios espacios residenciales vinculados a las carreteras de Valladolid, Toro y Zamora. El más ligado a la trama urbana preexistente es el barrio nacido en torno al depósito de aguas de la **Chinchibarra**, infraestructura al servicio de la población que ha quedado correctamente integrada en el barrio, desde una perspectiva tanto estética como funcional, gracias al parque construido en sus bordes. Predominan los bloques de cinco plantas, algunos de ellos revestidos de piedra de Villamayor, como indicio inequívoco de la voluntad de distinción y, también, de un nivel de precios más elevado. La incardinación de esta zona en el populoso barrio de Garrido Norte, aprovechando el vacío que se perfilaba entre la avenida de Federico Anaya y la carretera de Valladolid, da lugar a un nuevo sector de crecimiento donde se combinan los usos residenciales con los dotacionales, puesto que la Chinchibarra cuenta con consultorio médico, conservatorio de música y biblioteca pública, edificios cuyo llamativo diseño arquitectónico contribuye a dar variedad a la trama urbana y a diversificar las características funcionales de una zona de la ciudad tradicionalmente carente de equipamientos colectivos.

La apertura del hipermercado Pryca a comienzos de los años noventa en la margen izquierda de la carretera de Zamora supuso el punto de partida para la expansión de Salamanca más allá de la plaza de toros, uno de sus tradicionales límites septentrionales. Los intersticios entre las tres carreteras citadas permanecían

hasta entonces ocupados casi en exclusiva por centros educativos privados regentados por diversas órdenes religiosas, aparte de algunas instalaciones industriales (LEDESA, Cárnicas Díaz) o similares (parque de maquinaria de la Junta de Castilla y León), mientras que la aislada Ciudad Jardín se distinguía como único enclave residencial, si bien con un carácter francamente marginal.

En la actualidad, el llamado **barrio de Capuchinos** puede ser considerado como una de las operaciones de mayor envergadura de la reciente historia de la ciudad, tanto por la superficie ocupada como por el número de viviendas y los efectos inducidos en los vecinos barrios de Vidal y Blanco-Pizarrales, cuyos accesos se han visto manifiestamente mejorados tras la construcción de este nuevo borde de la ciudad y donde se ha desatado una profunda fase contemporánea de renovación del caserío tradicional (entre la zona de Pryca y la del Teso de los Cañones, en las franjas limítrofes del viejo barrio de Pizarrales), cuyos restos de poblamiento más marginal y de casas molineras (que perviven en varias «bolsas» dispersas: en torno a las calles del Río Jalón, Río Tinto o Río Adaja, próximas a la nueva parroquia construida en el barrio de Capuchinos –Ntra. Sra. de Lourdes–; también en los bordes de las calles del Buen Pastor, de Santa Teresita del Niño Jesús, etc.; e igualmente en la zona de las calles Río Sil, Río Segura y Río Júcar) conviven con el levantamiento de nuevos bloques de morfologías muy dispares pero con un número de viviendas más bien reducido.

En esta zona de Capuchinos, la tipología de bloques masivos de cinco-seis pisos de altura en manzanas muy anchas y separadas entre sí mediante amplias avenidas y espacios ajardinados, combinada con el empleo de la piedra de Villamayor como revestimiento y seña de identidad del barrio, genera un espacio de notable calidad estética y tenues ambiciones monumentalistas. No obstante, la homogeneidad cromática de los paramentos de areniscas y la ausencia de movimiento y claroscuro en unas fachadas carentes por completo de balcones introducen ciertas notas de monotonía que dificultan la correcta lectura del espacio y pueden entorpecer o confundir la orientación.

Una vez consolidado este barrio de Capuchinos, se perfilaba un vacío entre la calle de la Babia (que comunica las carreteras de Zamora y Ledesma) y el extremo septentrional del barrio Blanco, en la trasera del **Teso de los Cañones**. Desde 1997 se ha comenzado a ocupar este sector con bloques de uso residencial pero a precios más asequibles, dado el recurso a materiales menos nobles, a la inferior dotación de espacios colectivos y al mayor alejamiento del centro de Salamanca. No obstante, se hace evidente el contraste o la disparidad existente, atendiendo a las nuevas morfologías de construcción, entre los grandes grupos residenciales, caso de los llamados «Edificio Mirasierra» y «Plaza de los Cañones», de mayor volumen, envergadura y número de viviendas, y los más recientemente edificados en el borde de la calle La Babia, más bajos, unifamiliares y con otra concepción.

Hacia el **Oeste**, entre la margen derecha del Tormes y el extremo de las avenidas de Portugal, Champagnat y Filiberto Villalobos, la ciudad ofrecía otra zona especializada en la función docente, con varios institutos de enseñanza secundaria

y otros centros de carácter privado-religioso. Esta vocación se ha visto considerablemente reforzada tras la construcción del **Campus Universitario Miguel de Unamuno**, convertido hoy día en principal punto de concentración de la actividad docente de la Universidad de Salamanca, toda vez que en sus facultades se encuentran matriculados unos 16.000 alumnos. Aularios, edificios departamentales, colegios mayores, comedores, biblioteca centralizada, aparcamiento e instalaciones deportivas componen este nuevo recinto universitario (también diferenciado por la arenisca de Villamayor) en cuyo entorno proliferan ya servicios como cafés, librerías, fotocopiadoras, restaurantes con menús económicos, bares de copas y alquiler de pisos.

Ahora bien, la nueva funcionalidad adquirida por esta periferia occidental y la apertura de la carretera del cementerio, parecen conjugarse para diversificar la referida vocación docente e incorporar también el uso residencial. En 1998-99 comienzan los trabajos de construcción de las nuevas promociones (Villa de la Plata) que, con tipología de chalets adosados, aprovechan la evidente mejora de los accesos y el papel que desempeña el Campus Unamuno.

El **Sur** de la ciudad, al otro lado del río Tormes, se distingue como espacio de notable complejidad por la mixtura de usos y morfologías. Los ya consolidados barrios del Arrabal, Tejares, La Vega y San José se ven hoy acompañados por nuevos espacios residenciales. Entre la carretera de Béjar, el Parador de Turismo, el tendido férreo hacia Portugal y el valle del Zurguén, en la zona del **Teso de la Feria**, se combinan las tipologías del chalet adosado con los bloques de tres pisos construidos tras el derribo de las casas molineras y los corrales y vaquerías que ocupaban esta eminencia del terreno. Inmediato por el Sur, al otro lado del ferrocarril, el **barrio del Zurguén**, de reciente promoción y ocupación, presenta una morfología semejante a la de Capuchinos, con dos salvedades relevantes: el empleo de materiales más sencillos y la mayor densidad edificatoria. En su sector occidental, abierto al valle del arroyo, los bloques son sustituidos con acierto por viviendas unifamiliares adosadas de dos plantas, a fin de preservar la memoria del perfil de las terrazas fluviales sobre las que montan estas promociones residenciales.

Frente a este barrio del Zurguén, pero al otro lado de este arroyo, se ha construido la urbanización **Vistahermosa**, compuesta por chalets individuales. Su emplazamiento sobre otro teso garantiza unas espléndidas vistas sobre el Tormes y la catedral lo que, unido a las amplias parcelas ajardinadas de que disponen las viviendas, ha constituido su principal reclamo en el mercado inmobiliario. Este relleno urbano termina por ocupar y compactar todo este ángulo sudoccidental periférico delimitado por las casas bajas que se alineaban en el borde de la carretera de Vecinos, por un lado, y el barrio de Chamberí-Los Alambres, por otro.

Más hacia el sureste, lo que se ha producido es una doble operación de relleno de bolsas de suelo periurbano vacío, por un lado, y de renovación o cierre de espacios residenciales ya consolidados desde antes, por otro. Del primer caso son buenos ejemplos las ocupaciones que, para diversos usos, han ido compactando el espacio funcionalmente mixto que se extiende **desde el antiguo complejo de Las**

Torres hacia el este: infraestructura hotelera (Hotel Melia Horus), suelo residencial (complejo Alameda del Tormes, junto al Hotel Melia Horus), equipamiento comercial (Centro Comercial El Tormes) y equipamiento sanitario (construcción del nuevo Hospital de Adeslas). Del segundo, el mejor exponente es la compacidad edificatoria que han ido alcanzando **el barrio de San José y el barrio de la Vega**, sobre todo en los solares del primero de ellos que miraban hacia el río y que en este último decenio se han ido ocupando con bloques de nuevas morfologías, muy diferentes a las de las primeras fases de todo este sector.

Por último, a lo largo del **trazado antiguo de la carretera de Portugal**, actual Avenida de Lasalle, se ha venido configurando un espacio de vocación residencial que está sustituyendo con lentitud a los usos industriales preexistentes (Laboratorios Coca), en unos casos, o levantándose sobre terrenos en desuso, en otros. Así, entre la citada avenida y la del Padre Ignacio Ellacuría, de reciente apertura, y hasta las inmediaciones del actual anejo de Tejares, se pueden encontrar bloques semejantes a los que se pueden encontrar a derecha e izquierda del tramo más bajo del Camino de las Aguas y, como en esta misma zona, también algunas promociones de chalets adosados en las calles más próximas al río, aunque faltan en esta ocasión las calles peatonales.

Esta variedad y extensión de las áreas expansivas localizadas en la periferia de la ciudad de Salamanca ha reclamado la remodelación y ampliación de las conexiones rodadas transversales, hasta el punto de que se perfila un segundo cinturón que comunica, todavía con dificultades, estos espacios de crecimiento. Se trata de la **nueva ronda de circunvalación interior** definida por las avenidas de los Cipreses y Salamanca, la calle Peña de Francia, la avenida Ramos del Manzano, el puente de la Universidad, la avenida Padre Ellacuría, el paseo del Progreso, la carretera de Madrid, el puente de San José y la avenida de la Aldehuela. Se trata de un itinerario inconcluso y de características funcionales desiguales, lo que da lugar a rupturas y discontinuidades que merman su capacidad para comunicar las nuevas periferias residenciales.

- El viaducto que comunica el barrio de Puente Ladrillo con la **avenida de los Cipreses (eje Este-Norte)**, largamente reclamado para comunicar dos zonas de la ciudad separadas por el tendido férreo, marca el inicio oriental de esta ronda exterior. Esta avenida dispone de dos calzadas con dos carriles en cada sentido, pero admite incorporaciones hacia y desde el barrio de Garrido, con la consiguiente disminución de la capacidad de evacuación de vehículos. Además, la concentración de viviendas y servicios (colegios, centros de ocio y recreo, supermercados) en su margen nororiental la van convirtiendo en una vía de carácter más urbano.
- La larguísima **avenida de Salamanca (eje Norte-Oeste)**, abierta en el primer quinquenio de los noventa, mantiene en todo su trazado características comunes, con dos calzadas y dos carriles en cada sentido, que se amplían a tres en algunos tramos para agilizar los giros hacia derecha e izquierda, sobre todo entre la glorieta de la Ruta de la Plata y la intersección con la carretera de

Ledesma. Su diseño inicial con escasos semáforos y pasos de cebra favorecía la rápida circulación, pero, al igual que en la avenida de los Cipreses, la consolidación residencial de los bordes más alejados ha obligado a imponer medidas restrictivas de la velocidad media de los desplazamientos rodados. También ha contribuido a este proceso el diseño y construcción de cinturones verdes y pequeños parques dispuestos de forma paralela a la avenida, que va perdiendo así su condición inicial de mero eje viario para convertirse poco a poco en un espacio ganado para el disfrute colectivo.

- Entre la carretera de Ledesma y el cruce con Filiberto Villalobos se extiende uno de los **cuellos de botella** de esta ronda. Las dos rotondas consecutivas que es preciso atravesar para llegar desde la avenida de Salamanca hasta la calle Peña de Francia o la avenida de Portugal representan un obstáculo (y un peligro) que llega a causar pequeños atascos en las horas de máxima afluencia de vehículos, debido sobre todo al diminuto diámetro de la primera de ellas, incapaz de evacuar los flujos que recibe. Tampoco la calle Peña de Francia, con un único carril en cada sentido, se encuentra preparada para ejercer la función articuladora a la que ha quedado destinada por la nueva configuración urbana. Esta incapacidad encuentra su traducción material en la deficiente solución articulada para la conexión entre esta calle y la avenida del Dr. Ramos del Manzano, acceso directo al nuevo puente de la Universidad.
- Este **tramo de la ronda (eje Oeste-Sur)**, de inauguración también muy reciente, recupera la anchura de la avenida de Salamanca y no atraviesa espacios residenciales, de modo que la circulación, todavía no muy densa, transita con fluidez hasta la avenida del Padre Ellacuría, donde reaparece la calzada única. Tras una nueva rotonda, se ingresa en el paseo del Progreso, de doble calzada y sin construcciones en sus márgenes. Con el diseño actual, el tráfico debe regresar a la ciudad por el puente de Enrique Estevan, tras atravesar la rotonda de la carretera de Béjar, pero en un futuro la **ronda meridional** quedará cerrada por el puente de San José.
- Por último, la **avenida de la Aldehuela (eje Sur-Este)** acusa en su primer sector (calle Jardines), las imposiciones del tejido urbano preexistente (cuartel de la Policía y bloques vecinos, así como el colegio de los Escolapios): la calzada única entorpece la conexión con el paseo de Canalejas hasta que la vía se ensancha en la plaza de la Justicia, junto a la fábrica de Mirat y el polígono, más comercial que industrial, construido sobre los terrenos de la antigua Metalúrgica del Tormes. Esta clara vocación industrial de la avenida se mantiene en el primer tramo, flanqueada como está por las instalaciones de la planta potabilizadora, el depósito regulador del gas natural y un centro de recogida de residuos sólidos. La avenida de la Aldehuela concluye, de forma un tanto indefinida, en los terrenos del parque de su mismo nombre, de modo que para enlazar de nuevo con la avenida de los Cipreses es preciso realizar un complicado recorrido callejero por el Camino de las Aguas y las calles Luis de Gónzora, Ponferrada, Orense, glorieta del Rollo, Jesús Arambarri y Jamaica. En este

sector, es preciso mencionar la apertura, en 1999, de la pasarela peatonal que facilita la conexión entre esta periferia suroriental (antigua cárcel, polígono del Tormes...) y la Serna, a través de la urbanización La Fontana.

Del mismo modo que el crecimiento de Salamanca ha generado estos nuevos corredores de conexión internos, ha sido preciso ampliar y remodelar también los **accesos exteriores**. En efecto, como se ha señalado ya, las carreteras que comunican a Salamanca con el resto del territorio provincial y nacional han actuado como ejes estructurantes del crecimiento del plano de la ciudad, de forma que al tráfico de tránsito y largo recorrido se ha añadido durante estos años el pendular, propio de quienes se trasladan a residir a las áreas descritas pero utilizan el coche particular para llegar al centro, bien por motivos laborales, comerciales o de ocio.

Un primer grupo de actuaciones en este terreno viene representado por la *apertura de nuevos viales*. El más reseñable es la circunvalación noroccidental, que parte de la Nacional 620 en el arranque exterior del polígono industrial de los Villares y conecta de nuevo con la ruta citada al oeste del barrio de Buenos Aires. Otras obras dignas de mención son, en primer lugar, la carretera que parte del cementerio y que prolonga la avenida de Portugal para desembocar precisamente en la circunvalación occidental y, en segundo término, la conexión entre las carreteras de Zamora y Ledesma, ciñendo por el Norte los barrios de Capuchinos y del Teso de los Cañones. A su vez, la avenida del Padre Ignacio Ellacuría, ya mencionada, permite acceder a la carretera de Portugal desde el centro de la ciudad sin atravesar toda la avenida de Lasalle.

La *reforma de viales e infraestructuras ya existentes* constituye el segundo bloque de intervenciones. La reforma del acceso a la carretera de Béjar mediante una gran glorieta se ha reiterado en la confluencia de las tres principales carreteras septentrionales (Valladolid, Toro y Zamora) en el paseo de Torres Villarroel, resuelta con otra rotonda que ha zanjado el caos circulatorio habitual en este punto tan transitado. La urbanización de los márgenes de estas carreteras las ha convertido en lugar habitual de paseo y ha contribuido a integrarlas en el espacio vivido de la ciudad, poniendo fin a su anterior condición marginal y peligrosa por el tráfico. La reciente reordenación de la próxima plaza de Madrid y la calle Alfonso VI pretende comunicar este sector con el barrio de Garrido Norte y la estación ferroviaria a través del eje Doña Urraca-Alfonso IX-El Greco-Paseo de los Madroños, articulando así una alternativa parcial a la ronda más exterior analizada con anterioridad. En este mismo sentido cabe interpretar la apertura de la avenida de París, que durante largo tiempo aisló la zona de la plaza de Barcelona del paseo de la Estación.

3. SÍNTESIS Y EVALUACIÓN DE LAS INTERVENCIONES REALIZADAS EN LAS NUEVAS ÁREAS DE CRECIMIENTO URBANO

Descrito en el punto anterior el esquema que han seguido las principales transformaciones y direcciones del crecimiento periférico de la ciudad de Salamanca, se abordan ahora, en último término, las intervenciones y actuaciones públicas más

destacadas que se han desarrollado sobre estos nuevos espacios de crecimiento, pues la expansión del espacio residencial ha ido acompañada, en desigual medida y con distintos aciertos, de una progresiva política de dotación de equipamientos y servicios públicos y de creación de condiciones de accesibilidad y habitabilidad de las nuevas áreas construidas.

3.1. LOS EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS

El nivel de dotación de los distintos equipamientos colectivos en las áreas periféricas del crecimiento capitalino se ha ajustado en buena medida al desigual grado de ocupación demográfica de estos nuevos barrios y sectores por los que se ha expandido la ciudad. Se explica, así, que sean sobre todo la zona oriental (al Este de la línea del ferrocarril) y la zona septentrional (en torno a las carreteras de Toro, Zamora y Valladolid, así como alrededor de Pryca), las más favorecidas. Por otro lado, el relleno de parte de la periferia norte en torno a la Chinchibarra, ha servido para concentrar aquí nuevas dotaciones al servicio de un área densamente poblada y ya consolidada con anterioridad, como son los barrios de Garrido y Salesas.

La **periferia oriental** de la ciudad partía ya con un aceptable nivel previo de dotaciones de espacios verdes. Valgan como ejemplo el parque de Picasso o la Huerta de los Jesuitas (de los años ochenta) así como el recinto de la Aldehuela, remodelado luego en los años noventa para dar lugar a una extensa área deportiva y de recreo. A estos espacios se han venido a añadir actuaciones de menor envergadura y más dispersas, vinculadas al nuevo espacio construido. Es el caso de los bulevares que cubren el soterramiento del ferrocarril a la entrada del paseo de San Antonio (calles de San Francisco Javier y de La Marina) o de los que atraviesan el Camino de las Aguas (calles de La Unión y Antonio Montesinos). De forma más reducida y puntual, aparecen pequeños parques y zonas ajardinadas junto a la avenida de la Aldehuela (Parque de Nuestro Padre Jesús del Perdón, situado frente a la Central Potabilizadora Municipal –Seragua–), en la calle Ponferrada o junto a la calle Java (parque dedicado a la figura del músico Bretón), separando las zonas nueva y vieja del barrio del Puente Ladrillo. Algunas plazas, finalmente, de reciente construcción han acogido asimismo zonas ajardinadas y de parque, como es el caso de la Plaza de Castilla y León, al sur de la calle Colombia.

También en este sector, el resto de equipamientos contaba con una dotación inicial a la que se han ido incorporando nuevas realizaciones al servicio de la creciente población. Destaca la ampliación de la oferta educativa (ya existían con anterioridad Institutos Públicos como el Fernando de Rojas y el García Bernalt, así como centros privados –Esclavas, Jesuitas, etc.–) que se ha llevado a cabo en este último decenio con la apertura del Colegio de La Asunción, del Instituto Venancio Blanco y del colegio concertado Antonio Machado. A estos equipamientos educativos ha de añadirse, además, la apertura del Centro Cultural y Cívico «Miraltormes» (calle Lugo); también se ha dotado a este barrio de sus centros para servicios religiosos (construcción de la parroquia de San Francisco y Santa Clara). En último tér-

mino, ha de destacarse la instalación, en este sector, del primer Punto R de la ciudad, situado en la avenida de la Aldehuela.

El abanico de áreas periféricas que protagonizan la expansión por el **Norte de la ciudad**, aquéllas que se ubican entre el tramo final de la avenida Federico Anaya y el Teso de los Cañones, partían ya con una clara especialización funcional de carácter educativo que se plasmaba en las extensas propiedades de centros privados (religiosos), jalonando las carreteras de Valladolid, Toro y Zamora. Ello explica que en los años noventa, de forma paralela a la expansión y crecimiento urbanos, apenas haya existido incremento significativo alguno de estas dotaciones. Únicamente cabe reseñar la apertura de la Biblioteca Pública Municipal Torrente Ballester y el Conservatorio Superior de Música, ubicados ambos en las inmediaciones del depósito de aguas de la Chinchibarra. Como consecuencia de esta previa implantación de centros educativos, la zona ya presentaba una relativa abundancia de espacios abiertos, arbolados y ajardinados, que propiciaban una cierta imagen más «esponjada» del espacio construido, lejos de la alta densidad edificatoria de otras zonas inmediatas.

De ahí se desprende, asimismo, que tras la construcción del Parque de Würzburg y de las piscinas de Garrido, las pocas zonas verdes que se han abierto adopten o bien una morfología de plazas ajardinadas (plaza de Burgos, plaza de Castrotorafe, equipadas además las dos para juegos y ocio y cuya calidad de diseño y mantenimiento contrastan mucho con la más recientemente abierta junto al nuevo Edificio Plaza de los Cañones, más al oeste) que desahogan los bloques de viviendas con los cuales se vinculan, o bien un trazado longitudinal que flanquea ejes viarios, tales como la avenida de Salamanca o el arranque de la avenida de la Merced, junto a la plaza de toros. Una tercera variante de estos espacios verdes estaría representada por el parque que rodea el depósito de aguas de la Chinchibarra.

De los restantes equipamientos de esta periferia destaca, por un lado, la ubicación del hipermercado Pryca junto a la carretera de Zamora, verdadero factor de atracción y punto de arranque del proceso de ocupación de este borde septentrional en los noventa. Por otra parte, los servicios públicos asistenciales encuentran en los Punto R de Capuchinos y de la Avenida de Salamanca, en los centros sanitarios de Cruz Roja (junto a la glorieta de Bomberos) y «Sisinio de Castro» (centro de salud de Garrido Norte, en la zona de la Chinchibarra), así como en la nueva ubicación del Parque de Bomberos, sus realizaciones de mayor relieve.

Menor incidencia, en conjunto, han tenido las intervenciones realizadas en los sectores periféricos occidental y meridional. En la **zona Oeste** la actuación fundamental ha sido la ya referida construcción del Campus Universitario Miguel de Unamuno. Éste se empieza a construir, realmente, a finales de los años ochenta (Facultad de Farmacia y Facultad de Medicina), pero será en los años noventa cuando conozca un impulso más vigoroso y continuado. Representa una nueva concepción en la configuración espacial de la actividad universitaria, incorporando una nueva trama y con un diseño que sustituye a la tradicional dispersión de las dependencias universitarias por su concentración en un recinto de amplias dimensiones,

acompañado de servicios complementarios y dedicado exclusivamente a esta función universitaria. En definitiva, su consolidación ha representado, por un lado, el desplazamiento del «centro de gravedad» de la actividad universitaria más cotidiana desde el barrio catedralicio hacia la periferia y, por otro, el factor de despegue de la expansión urbana por este borde de la ciudad.

En contraste con las dimensiones que alcanza esta operación, las restantes intervenciones resultan de menor envergadura, puesto que solamente cabe mencionar la construcción de la Escuela Oficial de Idiomas, el nuevo Centro de Salud de la calle Arapiles y, por último, la amplia remodelación del Parque Villar y Macías, que llena una evidente carencia de este tipo de dotaciones (espacios verdes) en todo este sector, reforzando así, dada su cercanía, el «cinturón verde» que acompaña a la avenida de Salamanca.

Finalmente, en el **Suroeste** de la ciudad –que es objeto de atención más detallada en el trabajo que presenta Luis Alfonso Hortelano en este mismo número– es donde el déficit de dotaciones parece más evidente. Sólo pueden reseñarse de forma especial el acondicionamiento de los bordes de la Urbanización Vistahermosa y del nuevo barrio del Zurguén, asomándose estos ajardinamientos a las dos carreteras (pues se localizan en las laderas de esta zona alta) que delimitan este sector, así como el trazado de una pequeña zona de parque que acompaña a los nuevos bloques construidos en la avenida de Lasalle y la construcción del Centro de Salud de Tejares. Más recientemente se ha inaugurado un nuevo Punto R o Punto Limpio, el cuarto en toda la ciudad en el barrio del Zurguén.

3.2. EXIGENCIAS VINCULADAS AL NUEVO MODELO DE CIUDAD

La definición de un nuevo modelo de ciudad para el siglo XXI en Salamanca se encuentra impulsada, en su dimensión espacial, fundamentalmente por dos factores. Por una parte, la cada vez más clara **funcionalidad turística y cultural** que va adquiriendo la capital salmantina, que ha ido generando flujos de atracción de visitantes cada vez más voluminosos y que ha inducido en los seis o siete últimos años una verdadera dinámica de renovación de parte del tejido urbano y de creación de una nueva infraestructura hostelera y de restauración al servicio de las nuevas demandas turísticas que se han venido concentrando en la ciudad. Por otra parte, la **expansión a partir de las periferias y hacia los municipios de la aglomeración urbana que se ha ido definiendo en torno a Salamanca**, se ha traducido en una paulatina concentración de población en estos nuevos espacios de crecimiento de la ciudad y en un incremento espectacular de los movimientos pendulares, pues mientras los centros de trabajo apenas han variado en sus pautas de localización sí lo han hecho, por el contrario, los lugares de residencia.

Como consecuencia de estos procesos, Salamanca sufre dos tipos de **presiones** que afectan a su trama viaria y a sus dotaciones y equipamientos colectivos. En primera instancia, las derivadas de los desplazamientos desde los municipios de la periferia hacia la ciudad central, que se suman a las que, en segundo lugar, par-

ten de las nuevas periferias urbanas en dirección al centro de la misma (interior y entorno inmediato de la ronda Mirat-Alemania-San Vicente-Rector Esperabé-Canalejas), que conserva casi intacto su carácter de referente para toda la aglomeración salmantina en los terrenos administrativo, educativo, laboral, sanitario, cultural, comercial y de ocio. Una de las consecuencias más tangibles de estas presiones es la del incremento del tráfico rodado, como expresión de los flujos que cohesionan la expansión periférica y suburbana de la ciudad.

Estas presiones están generando a su vez **problemas o conflictos y procesos relativamente complejos** que afectan a espacios, colectivos e instituciones de muy diversa naturaleza. De entre todas estas tensiones y acciones hemos considerado oportuno seleccionar algunas de las que revisten un carácter más físico o perceptible en la configuración espacial de la ciudad y que han generado más debate social en cuanto a su resolución.

A) La primera de ellas hace referencia al *problema de los accesos a Salamanca*, con frecuencia congestionados porque su diseño inicial no contemplaba la función que deben prestar en la actualidad, al haberse extendido la ciudad más allá de las capacidades con las que contaba. Si bien es innegable el progreso registrado en este terreno, como se ha reflejado con anterioridad, no es menos cierto que se detectan estrangulamientos y carencias en el entramado viario tanto en la escala de la aglomeración urbana como en la de la ciudad central.

La más evidente de todas ellas, a nuestro entender, es la referida al *cierre del segundo cinturón de ronda entre la avenida de la Aldebuena y la avenida de los Cipreses*. Más allá de las discontinuidades interiores en su trazado, ya expuestas anteriormente, parece imperiosa la necesidad de dar continuidad a este itinerario llamado a articular de manera concéntrica la expansión más reciente de la ciudad. En este sentido la solución propuesta con la construcción de un puente desde las proximidades de la Urbanización de La Fontana (Santa Marta de Tormes) con salida al Camino de las Aguas no parece la más acertada, toda vez que incrementará el tráfico en un eje ya saturado (Camino de las Aguas-Paseo de San Antonio), traduciendo mayor presión todavía a la ronda interior (Paseo de Canalejas). Parecería más idóneo un trazado nuevo que conectara con la avenida de los Cipreses a través de la calle Jamaica bordeando el límite del actual espacio ocupado y accediendo a la ronda exterior. Además esta solución evitaría la sobrecarga del nuevo puente de San José (o Príncipe de Asturias) y el Paseo de Canalejas, puesto que permitiría el acceso directo desde los municipios surorientales de la aglomeración (Santa Marta alcanza un gran tamaño) hacia el este y norte de la ciudad y hacia otras localidades próximas.

Asimismo se pueden identificar o detectar otros puntos de acceso que aparecen hoy congestionados y que son incapaces de canalizar los flujos generados por los espacios residenciales construidos en los últimos años:

- *La Glorieta del Rollo*, construida en un momento en que la ciudad alcanzaba casi allí mismo su límite exterior, es hoy un auténtico tapón para el voluminoso

tráfico que desde Cabrerizos, Aldealengua y los barrios del Puente Ladrillo y Las Pajas se dirige cotidianamente a la ciudad central. Es, además, un espacio llamado a ser configurado como plaza de toda esta zona urbana consolidada pero a la que no se la ha dado una solución decidida en cuanto a su diseño, su posible ensanchamiento, etc.

- *El acceso a la ciudad por la carretera de Vecinos* es un segundo ejemplo muy similar al anterior, pues confluyen aquí importantes flujos de población procedentes de Aldeatejada, Vistahermosa, Tejares, etc. Se requiere, en este caso, una solución acertada que elimine el estrangulamiento que representa el puente bajo el ferrocarril, con un notorio estrechamiento de la calzada.
- *La salida de la ciudad por el norte, desde la glorieta situada junto a Pryca y hasta el estadio Helmántico*, se caracteriza por ser un espacio que, sin alcanzar una densidad edificatoria elevada, sí reúne una mezcla de espacios de almacenamiento e industriales, establecimientos hoteleros y de restauración así como áreas residenciales próximas (salida del barrio de Capuchinos, salida de la Urbanización El Viso), lo que genera también importantes flujos de desplazamientos cotidianos que se superponen al ya denso tráfico de salida de la ciudad por la Ruta de la Plata hacia Zamora y León. La configuración de este eje, sin embargo, no se adecúa a tal densidad de movimientos de tráfico rodado, pues además de no estar desdoblado para canalizar estos desplazamientos, no facilita los accesos laterales y desvíos.
- Estas disfunciones señaladas para los tres ejemplos anteriores repercuten, a su vez, en los *accesos a la ronda interior de la ciudad*. Es el caso de la intersección de la avenida de la Aldehuela con el Paseo de Canalejas, de la avenida de Champagnat con el Paseo de San Vicente o del ya conocido nudo de la Plaza de España, donde tan sólo se han realizado actuaciones que podríamos denominar de «maquillaje» y rediseño pero no se ha resuelto el problema real de congestión.

B) Un segundo problema que puede destacarse es el que tiene que ver con *los aparcamientos y la política desarrollada al efecto*. Es quizá en este caso donde actúan con mayor incidencia los dos factores señalados al principio como impulsores de las pautas que sigue la construcción del nuevo modelo de ciudad, pues son las presiones vinculadas al intenso tráfico rodado (originado tanto por la población residente en la periferia más inmediata y en los municipios de la aglomeración urbana capitalina que acude cotidianamente a la ciudad central, como por la creciente afluencia de visitantes que está conociendo Salamanca como ciudad de turismo cultural que cada vez atrae a más gente) las que demandan actuaciones más efectivas en este sentido. A pesar de seguir siendo una ciudad que podríamos considerar muy «a escala» del ciudadano, del viandante (dadas sus dimensiones medias) y de existir una red de transporte público intraurbano aceptable –no se puede decir lo mismo de las comunicaciones entre la ciudad central y los municipios de la aglomeración urbana–, los problemas de aparcamiento siguen existiendo.

Estas nuevas demandas ciudadanas se producen por cuanto que junto a las pautas que ha seguido la configuración de la nueva ciudad en estos últimos años (peatonalización, eliminación de plazas de aparcamiento por remodelación de calles y aceras, proliferación de vados, etc.) no ha existido una paralela construcción de aparcamientos de vehículos, siendo conscientes además del notorio incremento de la densidad del tráfico rodado y de la existencia de ejes y puntos de marcada congestión, presiones que han incidido con intensidad sobre el proceso de expansión urbana. El problema se ha manifestado de dos maneras fundamentalmente. Por un lado, la dotación de aparcamientos en la ciudad, pese a su ligero incremento más reciente, ha sido insuficiente; por otro lado, la ubicación de los pocos que hay congestiona el centro. Respecto a la primera de las manifestaciones, parece evidente que ha existido un marcado desajuste entre la creciente demanda y la escasísima oferta. A los aparcamientos de la plaza de Santa Eulalia y el situado entre la calle Peña Primera y la plaza de los Bandos (éste último más reducido y privado), sólo se han añadido recientemente el aparcamiento Colón, en una esquina de la plaza homónima, el de la zona del antiguo Botánico, junto a la Facultad de Ciencias y la Vaguada de la Palma y el aparcamiento situado entre el Hospital Clínico y la Escuela de Enfermería y Fisioterapia. Ello ha diversificado algo más la oferta y ha ampliado los espacios para esta función.

En lo que hace referencia a la ubicación de los existentes y otras actuaciones dirigidas en esta misma línea, pueden hacerse varias observaciones. Por una parte, los aparcamientos que se han señalado son todos ellos cerrados y subterráneos; además, a excepción del último, los otros se sitúan todos dentro de la ronda más interior de la ciudad, en el centro. En su momento, la necesidad de incrementar esta dotación llevó al equipo de gobierno municipal a proponer la construcción de un aparcamiento subterráneo en la plaza de los Bandos, proyecto que fue finalmente abandonado dada la masiva contestación ciudadana que abogó por el mantenimiento de este espacio público abierto e interior y rechazaba los riesgos de congestión por su proximidad al centro neurálgico de la ciudad (la Plaza Mayor). En la actualidad se está llevando a cabo la construcción de un aparcamiento subterráneo en otro punto del centro urbano, en la plaza del Campillo.

Por otra parte, no ha existido en ningún momento un proyecto que diseñara la construcción de aparcamientos «disuasorios» fuera de esa primera ronda interior de la ciudad –aunque próximos a ella para facilitar un acceso peatonal rápido a la misma– e incrementar así la dotación de un equipamiento insuficiente y, al tiempo, no introducir más presión al tejido urbano central. En este sentido es necesario constatar que sí se han ido diseñando progresivamente zonas abiertas con plazas de aparcamiento en superficie y señalizadas pero vinculadas a centros comerciales, sanitarios, educativos o deportivos y casi todas ellas –excepción hecha de las del Campus Unamuno, las del Clínico y las que jalonan gran parte de la ronda entre puentes, si bien ésta última no va unida a ningún centro o edificio– se sitúan en bordes alejados que no propician un acceso rápido a pie al centro urbano (antiguo

Merca 80 –hoy en renovación, construyéndose el Centro Comercial Los Cipreses–, Pabellón de Würzburg, Hipermercado Pryca, Supermercado Caprabo).

De igual modo también es necesario resaltar el hecho de que existen dos aparcamientos subterráneos pero reservados únicamente a residentes, no abiertos pues al público en general, cuya rentabilidad y grado de ocupación son hoy, cuando menos, discutibles: son los de la plaza Julián Sánchez el Charro (en pleno centro del barrio de Labradores) y la plaza de las Carmelitas (entre la calle Muñoz Torrero y el paseo de Carmelitas). Parece más adecuado que, previamente a que se apoye de forma decidida la realización de un aparcamiento subterráneo bajo el jardín del Hospital de la Santísima Trinidad –extensa área verde que rompe con la densidad circulatoria y de espacio construido en las proximidades del centro de la ciudad–, se explotaran las posibilidades que ofrecen estos dos aparcamientos.

C) Finalmente se ha de hacer especial mención de las *intervenciones realizadas en lo que pueden llamarse «espacios-problema» o «áreas-barrera»*. Con tal concepto se quiere hacer referencia a zonas muy determinadas y con localización precisa que han condicionado tradicionalmente la expansión urbana de Salamanca, convirtiéndose en algún caso en verdadera barrera opuesta al proceso de crecimiento y, en muchos otros, en obstáculo psicológico para parte de la población: el río Tormes, por un lado, y la vía del ferrocarril por otro.

Respecto al primero de ellos, ya poco a poco ha ido siendo superado como límite, habiéndose compactado bastante el espacio urbano por esta periferia meridional (la «Salamanca transtormesina») y alcanzando una extensión continua desde Tejares hasta el mismo término de Carbajosa de la Sagrada. Las intervenciones desarrolladas en el entorno del río son diversas:

- Por una parte, toda esta «banda verde» que ciñe por el sur a la ciudad de Salamanca ha ido siendo paulatinamente ganada para el disfrute y ocio de la población capitalina y se ha ido transformando morfológicamente con equipamientos deportivos como el complejo universitario de Salas Bajas; o el acondicionamiento para recreo y prácticas deportivas como las que están creándose entre el Puente Romano y el Puente Sánchez Fabrés, en el paseo del Progreso; o el acondicionamiento de los paseos en las márgenes del Tormes en el tramo que media entre la Puerta de San Pablo y la glorieta de entrada a la Vaguada de la Palma, así como de la margen izquierda entre el arranque del nuevo Puente de San José y la entrada al Puente Enrique Estevan. A todas estas intervenciones realizadas en el último decenio han de añadirse, además, las reformas de otras tales como las desarrolladas en el Paseo o Parque Fluvial o las que han reacondicionado el área que se extiende en forma de triángulo entre el Puente Romano, el Puente Enrique Estevan y la remodelada glorieta o rotonda en la que se enlaza con la carretera de Béjar y Cáceres.
- Por otro lado, la conexión de la Salamanca transtormesina con la ciudad central también ha ido flanqueando la barrera fluvial de forma paulatina; con la construcción de la pasarela peatonal desde el Polígono del Tormes hasta los

terrenos de la urbanización La Fontana, ya vadeado el río; con la construcción del Puente de San José o Príncipe de Asturias a través de los antiguos terrenos de la fundación Rodríguez Fabrés; y, finalmente, con la apertura en el extremo suroeste de la ciudad del Puente Nuevo tendido desde el Campus Unamuno hasta la expansión reciente del barrio de Chamberí (c/ Padre Ignacio Ellacuría). Si a ellos se le añade el nuevo puente que la Diputación Provincial se ha comprometido a financiar y cuyo arranque se situaría en el término de Santa Marta de Tormes para enlazar –desafortunadamente creemos– con el Camino de las Aguas, bien puede afirmarse que el espacio ribereño del Tormes ha dejado de ser barrera para la ciudad de Salamanca.

Por su parte, a lo largo del tendido férreo en su sector más propiamente urbano (a partir del corredor situado entre el Parque de los Jesuitas y el colegio de los Escolapios y hasta el barrio del Puente Ladrillo) son diversas también las intervenciones que se han llevado a efecto con el propósito general de integrar este viejo «área-obstáculo» en el tejido urbano. En primer lugar hay que destacar las actuaciones orientadas a la conexión de los espacios hasta entonces separados por el ferrocarril: es el caso de las pasarelas peatonales recientemente abiertas entre el sector del barrio Puente Ladrillo situado al norte del Alto del Rollo (calle Badajoz) y la propia estación ferroviaria, así como entre el borde más oriental y periférico del mismo barrio (más allá de los talleres-naves de Renfe, desde la calle Manantial) y la prolongación de la Calzada de Medina; también responde a este objetivo la construcción y apertura del paso subterráneo que comunica el paseo de la Estación con la avenida de los Comuneros.

En buena medida estas operaciones se encuentran estrechamente vinculadas a todo un proyecto de reordenación urbanística de los terrenos ferroviarios, dentro del cual el acondicionamiento de los mismos para la apertura de nuevos viales puede considerarse como elemento aglutinador. Así debe entenderse el trazado de las dos calles nuevas que discurren de forma paralela a las vías y que delimitan el que está llamado a convertirse en un nuevo espacio residencial, donde ya se han construido las primeras edificaciones con morfología de «bloques-pantalla» (que alcanzan mayores dimensiones y compacidad en los que ocupan los antiguos terrenos de las naveas de Paquexpress rematándose en curva, a modo de chaflán, en el extremo del nuevo puente de la avenida de los Cipreses).

En realidad, la operación más primigenia de todo este proceso de integración urbana del tendido férreo fue la construcción, a primeros de la década de los noventa, del boulevard ajardinado que cruza el paseo de San Antonio, entre las calles San Francisco Javier, Domingo de Soto y La Marina, hasta conectar con la Huerta de los Jesuitas, dando así continuidad a una amplia zona verde y de recreo. En esta línea de ganar los terrenos ferroviarios para el disfrute colectivo parece inscribirse la reciente construcción de un centro comercial y de ocio (Vialia) en el paseo de la Estación, junto al mismo edificio de la estación del ferrocarril.

4. ALGUNAS CONCLUSIONES SOBRE LOS NUEVOS PROCESOS Y ORIENTACIONES DEL CRECIMIENTO EN LA CIUDAD DE SALAMANCA

De todo este breve esquema desarrollado parecen desprenderse algunos aspectos más concluyentes y significativos. La ciudad ha crecido físicamente y su espacio residencial construido se ha ampliado de forma notable, aunque no originado precisamente por un paralelo crecimiento de la población. Podríamos decir, más bien, que ésta se ha redistribuido en los últimos años entre las distintas zonas que han ido apareciendo, fundamentalmente por los bordes de la ciudad. Un factor de reclamo y atracción es el que ha ido unido a la *creación de una imagen de marca asociada a las viviendas construidas* (hecho que ya en la pasada década de los ochenta, aunque de modo más ocasional, empezó a manifestarse: La Villa, Residencial Las Fuentes o Edificio El Palacio son algunos ejemplos elocuentes), que cada vez con más frecuencia reciben una denominación identificativa de sus características y cualidades. Es así como se entiende la aparición de grupos residenciales con nombres específicos, quizá como estrategia de mercado desarrollada por los promotores inmobiliarios: Complejo Residencial Vega de Salamanca, Parque de las Avenidas, Residencial Vistahermosa, Altos de Arambarri, Plaza de los Cañones, Residencial Las Brisas, Edificio América, Edificio Mirasierra, Residencial Europa, Residencial La Vagüera, La Pérgola, Residencial Alameda del Tormes, Edificio Entreparkes, Residencial Parque de La Plata, Mozart Residencial, Edificio San Agustín, Edificio La Glorieta, Edificio Los Olivos, Edificio Avenidas, Edificio Europa, Residencial Acrópolis o las distintas fases de un mismo polígono, como sucede con los distintos bloques del nuevo barrio de Capuchinos (Edificio Riaño –I y II–, Edificio Las Galanas, Edificio Casablanca y Edificio Media Luna) o con el Polígono Residencial Villa de la Plata (que incluye La Floresta –I y II– y La Latina).

También asociado a esta imagen o marca va unido un *diseño nuevo en la concepción de los espacios colectivos* para ocio y disfrute de la comunidad de los nuevos grupos residenciales que ahora se construyen y de acceso sólo para los vecinos de los mismos: el elemento identificativo de esta configuración son los patios-plaza de distinta amplitud en el interior de los bloques (ya comentados antes para distintas zonas), acompañados de espacios verdes con un ajardinamiento de desigual concepción y calidad y también completados –aunque no en todos los casos– con zona de juegos infantiles e incluso, ya de forma más reducida, con piscina.

Este crecimiento ha tenido una componente claramente periférica, sobre todo en las direcciones Este y Norte, configurándose una segunda franja –aunque de dimensiones internamente desiguales– cosida al tejido urbano ya consolidado. Esta transición entre la antigua y la nueva ciudad no siempre se ha resuelto espacialmente en su totalidad. De hecho, son muchas las zonas donde aún permanecen auténticas «bolsas» o «vacíos» informales, sin ocupación definida y, en ocasiones, en estado de marcado abandono, lo que, con frecuencia, tiene repercusiones negativas, pues confiere a las nuevas áreas residenciales la impresión de una aparente marginalidad y alejamiento.

Todo este proceso ha ido acompañado de un notable incremento de las dotaciones y equipamientos públicos de carácter sanitario, educativo, asistencial y de recreo. Se observa, sin embargo, un marcado desequilibrio favorable a las zonas oriental y septentrional, donde se ha concentrado mayoritariamente la población, en detrimento de áreas como Tejares, Pizarrales y otras próximas, ya más consolidadas (y que actualmente están experimentando un intenso proceso de renovación urbanística) pero con menor nivel de dotación.

Por otro lado, el crecimiento periférico ha dado lugar a la conformación de la ya citada «nueva ronda interior» que nace con la vocación de conectar, de forma transversal, las nuevas áreas residenciales. Dado que no es el resultado de un diseño previo y planificado, sino de la mera adición de tramos y ejes parciales, aparecen diversas discontinuidades y rupturas en su trazado y características que restan lógica a su trazado y funcionalidad a sus condiciones como vía de «circunvalación interna». Así, por ejemplo, destaca la ausencia de conexión desde la carretera de Aldealengua hasta el río y, por otra parte, tampoco presenta mucha coherencia el obligado salto del río para ceñir este cinturón mucho más estrechamente al espacio urbano por el sureste, en la zona del Puente de San José y la avenida de la Aldehuela.

Finalmente, habría que insistir en dos dimensiones absolutamente necesarias para el nuevo modelo urbano que la ciudad de Salamanca, como futura capital cultural y como centro de turismo cultural e interior cada vez más relevante y consolidado, debe de asumir con decisión y prontitud. La primera de ellas es la ya mencionada *necesidad de articular un sistema de aparcamientos*, capaz de absorber y canalizar las nuevas y crecientes demandas tanto turísticas como ligadas a los movimientos cotidianos de la población desde la periferia hasta el centro. La segunda, muy ligada a la anterior, tiene que ver con la *coordinación que creemos debe existir entre el crecimiento de Salamanca y la aglomeración periurbana* que le sirve de contexto. En este sentido, parece imponerse cada vez más la existencia de un planeamiento y una gestión más acordes con la escala comarcal, escenario de los nuevos procesos de transformación, de los nuevos problemas y, por tanto, nuevo ámbito de decisión e intervención. La fracasada experiencia del Plan Comarcal de 1979 debería ser retomada, con las necesarias reorientaciones y modificaciones, para guiar y coordinar las nuevas lógicas espaciales y urbanas que va adoptando la aglomeración salmantina.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO SANTOS, José Luis y otros (1990): «Industria y espacio industrial en la ciudad de Salamanca», en *Salamanca. Revista Provincial de Estudios*, Diputación Provincial de Salamanca; nº 26; pp. 11-41.
- ALONSO SANTOS, José Luis; APARICIO AMADOR, Javier; BUSTOS GISBERT, M^a Luisa y SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, José Luis (1991): «El espacio industrial en Salamanca: situación y tendencias actuales», en Méndez, R. (Coord.): *Reestructuración industrial en los espa-*

- cios urbanos*; Grupo de Geografía Industrial (Asociación de Geógrafos Españoles), Serie Documentos de Trabajo-nº 1; Madrid; pp. 151-170.
- AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA (1994): *Avance del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Salamanca. Revisión-Adaptación. Memoria*. 2 vols.; Oficina Técnica Municipal (OTM) y Área de Ordenación.
- CABERO DIÉGUEZ, Valentín (Coord.-Dir.) (1998): *Salamanca en el umbral del siglo XXI en el marco de la Unión Europea. Estudios y debates para el desarrollo de la provincia de Salamanca*; Grupo Parlamentario del Partido de los Socialistas Europeos, PSCL-PSOE de Salamanca; Salamanca; 245 pp.
- CABO ALONSO, Ángel (1981): *Salamanca. Personalidad geográfica de una ciudad*; Ed. Universidad de Salamanca; 49 pp.
- (1986): «Emplazamiento, primer desarrollo de la ciudad y bases de la ciudad actual», en *Salamanca. Geografía, Historia, Arte, Cultura*; Ayuntamiento de Salamanca; pp. 19-63.
- (1995): «Salamanca: la ciudad histórica», en Cabero Diéguez, V. y Llorente Pinto, J.M. (Dir. y Coord.): *Salamanca y sus comarcas*; Agedime, S.L. –Editorial Mediterráneo y Publicaciones Regionales, S.A.– El Adelanto; Salamanca; pp. 321-328.
- CLEMENTE CUBILLAS, Enrique (1986): «El crecimiento urbano en los últimos decenios», en *Salamanca. Geografía, Historia, Arte, Cultura*; Ayuntamiento de Salamanca; pp. 85-106.
- (1992): «Urbanismo, Medio Ambiente y Red Viaria en Salamanca», en *Jornadas de Urbanismo*; Asociación de Empresarios de la Construcción (AESCON); Salamanca; pp. 147-156.
- (1995): «La recuperación ambiental del centro histórico de Salamanca», en *Actas de las II Jornadas de Geografía Urbana*; Universidad de Alicante; Alicante; pp. 83-88.
- (1999a): «Salamanca: ciudad cultural del siglo XXI», en *Comercio, turismo y cambios funcionales en las ciudades españolas Patrimonio de la Humanidad*; Cámara Oficial de Comercio e Industria de Cáceres; Cáceres; pp. 197-220.
- (1999b): «Proyecto y realidad en la recuperación urbana del Barrio Antiguo de Salamanca», en *Actas del XVI Congreso de Geógrafos Españoles. El Territorio y su Imagen*; Asociación de Geógrafos Españoles y Departamento de Geografía de la Universidad de Málaga; Málaga; volumen II; pp. 987-996.
- CONTRERAS GAYOSO, Fernando (1987): *Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Recinto Universitario y Zona Histórico-Artística*; Instituto de Territorio y Urbanismo (ITUR), Centro de Publicaciones del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU).
- (1993): «Recuperación del casco histórico de Salamanca», en *Actas del Congreso Internacional de Urbanismo y Conservación de Ciudades Patrimonio de la Humanidad* (Cáceres 1992); Colegio Oficial de Arquitectos de Extremadura y Asamblea de Extremadura; Mérida; pp. 133-146.
- GARCÍA MERINO, Luis Vicente (1986): «Las ciudades de Castilla y León», en *Jornadas de Geografía y Urbanismo*; Junta de Castilla y León, Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio (COPOT); Valladolid; pp. 225-236.
- GARCÍA ZARZA, Eugenio (1998): *Aspectos geográficos del ruido en las ciudades medias. El caso de Salamanca*; Centro de Estudios Salmantinos; Salamanca; 136 pp.
- LÓPEZ TRIGAL, Lorenzo (1998): «Áreas urbanas y ciudades medias en Castilla y León. Rasgos, problemas y políticas», en *Rev. Medio Ambiente en Castilla y León*; año V; nº 9; Junta de Castilla y León, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio; Valladolid; pp. 44-49.
- MIRANDA REGOJO, Fátima (1985): *Desarrollo urbanístico de postguerra en Salamanca*; Colegio Oficial de Arquitectos de León, Delegación de Salamanca; Salamanca.

- ORTEGA LACALLE, Víctor Manuel y otros (1993): «Aproximación al estudio de las áreas metropolitanas en Castilla y León», en *Integración y Revitalización Regional. XIX Reunión de Estudios Regionales. Comunicaciones*; Asociación Castellano-Leonesa de Ciencia Regional; Salamanca; pp. 436-458.
- SENABRE LÓPEZ, David (1993): «El efecto de la actividad rehabilitadora en Salamanca», en *Actas del Congreso Internacional de Urbanismo y Conservación de Ciudades Patrimonio de la Humanidad (Cáceres 1992)*; Colegio Oficial de Arquitectos de Extremadura y Asamblea de Extremadura; Mérida; pp. 325-334.
- (1999a): «Las incoherencias del desarrollo urbano de la ciudad de Salamanca en el umbral del siglo XXI», en *Comercio, turismo y cambios funcionales en las ciudades españolas Patrimonio de la Humanidad*; Cámara Oficial de Comercio e Industria de Cáceres; Cáceres; pp. 261-274.
- (1999b): «Salamanca fin de siglo. Cambios en el modelo histórico espacial de la ciudad», en *Actas del XVI Congreso de Geógrafos Españoles. El Territorio y su Imagen*; Asociación de Geógrafos Españoles y Departamento de Geografía de la Universidad de Málaga; Málaga; volumen II; pp. 1.133-1.142.
- (1999c): *Desarrollo urbanístico de Salamanca en el siglo XX. Planes y proyectos en la organización de la ciudad*; Tesis Doctoral (inérita); Departamento de Geografía; Universidad de Salamanca; Salamanca; 4 vols.
- VILLAR CASTRO, Julio y BURRIEZA MORO, Brígida (1995): «Salamanca: la consolidación como capital de provincia», en Cabero Diéguez, V. y Llorente Pinto, J.M. (Dir. y Coord.): *Salamanca y sus comarcas*; Agedime, S.L.-Editorial Mediterráneo y Publicaciones Regionales, S.A.-El Adelanto; Salamanca; pp. 329-336.
- VILLAR CASTRO, Julio; ALONSO SANTOS, José Luis y SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, José Luis (1995): «Salamanca: la etapa del gran crecimiento», en Cabero Diéguez, V. y Llorente Pinto, J.M. (Dir. y Coord.): *Salamanca y sus comarcas*; Agedime, S.L.-Editorial Mediterráneo y Publicaciones Regionales, S.A.-El Adelanto; Salamanca; pp. 337-344.
- VILLAR CASTRO, Julio; HORTELANO MÍNGUEZ, Luis Alfonso y ORTEGA LACALLE, Víctor Manuel (1995): «Salamanca: la ciudad actual y la expansión hacia la periferia», en Cabero Diéguez, V. y Llorente Pinto, J.M. (Dir. y Coord.): *Salamanca y sus comarcas*; Agedime, S.L.-Editorial Mediterráneo y Publicaciones Regionales, S.A.-El Adelanto; Salamanca; pp. 345-352.
- VILLAR CASTRO, Julio y ALONSO SANTOS, José Luis (1996): «La planificación en una ciudad cultural: el ejemplo de Salamanca», en *Cuadernos de Geografía* (Número especial con Actas do I Colóquio de Geografia de Coimbra); Coimbra (Portugal); pp. 89-101.
- VV.AA. (1989): *Geografía de Castilla y León. Tomo 6: Las Ciudades*; Ámbito Ed.; Valladolid; 182 pp.