

LA PLAZA DE ARMAS: EVOLUCIÓN DE UNA OCUPACIÓN EN EL PERÍMETRO EXTERIOR DE SEVILLA

POR JOSÉ MANUEL SUÁREZ GARMENDIA

Trata de la evolución y agregación al tejido urbano de la ciudad de unos terrenos periféricos a la misma comprendidos entre las Puertas de Triana y de Goles, que en el siglo XIX constituyen la primera ordenación y oferta de terreno extramuros por parte del Ayuntamiento.

In this paper we study the adding of some places in the town border, situated between the Triana and Goles gates. That is the first town planning of places out of the wall from the City Council to expand metropolitan area town.

Cuando la ciudad se extendió en el medievo por la zona que denominaríamos entre ríos, es decir, la isla que formaban los dos brazos denominados principal y secundario, se paró a una distancia prudente del cauce y los almorávides y almohades levantaron su muralla dejando un espacio de seguridad. Este espacio, formado por las deyecciones y los depósitos que dejaba el río anualmente, constituía un enorme arenal que abrazaba a la ciudad desde la plaza de Bibvarragel hasta la desembocadura del arroyo Tagarete y la envolvía por el levante. Las cotas de altura, apenas perceptibles solo por el nivel de las aguas en sus crecidas, son las que marcarán las líneas y el camino para levantar las murallas cerrando la ciudad y protegiéndola por su parte occidental. Este espacio, diáfano al principio, entre la muralla y el cauce, único ya, del río, se llenó de actividad. Una actividad desarrollada en función de las cotas inundables

Lógicamente la proximidad a las murallas eran las zonas más secas y por donde se iniciaron las primeras ocupaciones. A lo largo de los siguientes siglos vamos a ir viendo aparecer las atarazanas y otros edificios portuarios, los primeros procesos de antropización en lo que serían los embriones de los arrabales de la

Carretería, de la Cestería y de los Humeros y, por último, el desarrollo de toda una actividad portuaria de carácter oceánico.

Como Campo de Marte se conocía en Sevilla en el siglo XIX al vacío urbano existente entre las Puertas de Triana y de Goles, pero desde luego nada tenía que ver con las actividades guerreras de la edad ni tampoco con el pasado romano de la ciudad ubicada bastante lejos del lugar que nos ocupa. A nosotros nos interesa aquí la evolución de este espacio hoy plenamente integrado en la ciudad con una enorme actividad. Pero antaño no jugó el mismo papel que tuvieron otras zonas limítrofes, como los Humeros al norte y el Arenal al sur, quedando relegado a un uso secundario hasta mediados del siglo XIX. Las noticias documentales que tenemos de épocas anteriores de este predio y su entorno son escasas y están dispersas y, en cualquier caso, no nos aclaran mucho sobre los usos de estos terrenos. Es a través de las representaciones gráficas de la ciudad, en grabados, pinturas y otros documentos, a donde podemos acudir para tratar de compensar este vacío. La circunstancia de estar en el flanco de poniente y su situación ribereña hacen muy frecuente su representación en todas las vistas de la ciudad realizadas desde las estribaciones o bordes del Aljarafe y Tirana ya que éste es el lado más *fotogénico* y más conocido de la misma. Si acudimos a las primeras representaciones iconográficas de Sevilla, es decir, las del siglo XVI, hemos de convenir que su precisión topográfica no es demasiado aceptable, salvo las realizadas por Wingaerde, pero todas ellas participan de ciertos rasgos comunes que nos pueden servir como vía de autenticación descriptiva¹.

El primer documento válido para nuestro intento es el grabado contenido en el *Libro de las grandezas y cosas memorables de España* de Pedro de Medina publicado en 1548. Este dibujo, que un principio nos puede parecer excesivamente esquemático para un análisis morfológico, tiene un valor conceptual enorme además del que le da el ser la primera de una serie de representaciones que perdurarán hasta el siglo XIX. Por otra parte, es la visión de un sevillano lo que no es usual hasta el siglo XVIII. Él es conocedor de los hitos gráficos y definitorios de la ciudad, no de oídas como lo hicieron decenas de dibujantes que ni siquiera se acercaron por Sevilla. Pedro de Medina crea un prototipo de vista con elementos tan concretos como el río, el castillo de Tirana, el puente de barcas y su arrecife, el Arenal, la Torre del Oro, las murallas con sus puertas, la desembocadura del Tagarete, el volumen de la catedral y su torre, un apretado caserío... elementos todos con referente real. Otros signos no son tan tangibles pero sí tan reales como los anteriores de manera que en ellos se puede leer el espíritu marinero y atlántico de una ciudad fluvial con la representación en el cauce del Guadalquivir de naves apropiadas para viajes oceánicos, mientras que, separadas por el puente, más al norte, se vislumbran embarcaciones

1. Es un proceder frecuente entre los estudiosos. Un análisis muy certero de esta fuente POZO Y BARAJAS, Alfonso del: *El arrabal de los Humeros. Arrabales de Sevilla morfogénesis y transformación*. Sevilla, 1996.

solo aptas para la navegación ribereña hacia Córdoba. De una forma sutil el autor nos habla de la dualidad de esta metrópoli como centro y capital de un amplio territorio por un lado y como conexión material y espiritual con el continente americano recién descubierto por otro. Su valor icónico es aceptable como lo atestigua la pervivencia del mismo vocabulario gráfico a lo largo de los siglos. A nosotros nos interesa particularmente el triángulo vacío al norte del puente de barcas (norte a la izquierda de la imagen), limitado por el río y la muralla en su confluencia en la Puerta Real y el arrecife que conduce hasta la Puerta de Tirana muy bien definido en la vista. Otras referencias gráficas, también del siglo XVI, que nos sirven para nuestro intento aportando elementos significativos son los dibujos y grabados de Hoefnagel, Wyngaerde y Brambila, todos con imprecisiones, errores y generalidades pero que nos ilustran con detalles válidos desde el punto de vista morfológico. Son dibujos más completos que los de Medina y su intención narrativa es mucho mayor, con leyendas valiosas que testimonian la veracidad de las representaciones a pesar de todo. Joris Hoefnagel en torno a 1565 realizó varios dibujos del natural que fueron publicados en la obra de Jorge Braun y Frans Hoegenberg² algunos de los cuales reelaboró posteriormente. Particularmente nos interesa el dibujo que está tomado desde la Enramadilla de Triana (Chapina), punto dominante de la cara externa del meandro, desde donde se abarca una visión máxima del río aguas arriba y hacia su desembocadura. El dibujante nos presenta la vista como lo haría una cámara fotográfica a través de un gran angular, incluso con la distorsión propia. El punto de vista es a nivel del ojo y en el plano medio vemos por primera vez la isla que se forma en el cauce frente a la Puerta Real que perdurará hasta el siglo XIX. Frente a ella el arrenal al norte del puente con un rótulo significativo, *Maderas del Segura*, en clara alusión al depósito en este lugar de las maderas que bajaban por el río en almadías o arrastradas por las riadas pero que forzosamente había que recoger aquí por imperativo del puente de barcas. Era una actividad económica exclusiva y estaba perfectamente reglamentada su explotación desde el medievo cuyos beneficios iban a parar a las arcas del rey. Por las mismas fechas que Hoefnagel nos visita otro dibujante, el flamenco Antón van der Wyngaerde, por encargo expreso del rey Felipe II, el cual realizó varios estudios preparatorios para un dibujo definitivo que no llegó a concluir³. Éstos son magníficos y más objetivos que los de Hoefnagel quien se dedicó a documentar también aspectos etnográficos. Wyngaerde nos muestra el vacío del arrenal norte como un espacio abarrancado limitado por las murallas vacías de construcciones y *Las Casa de Colonas*, donde también podemos apreciar las maderas apiladas y una construcción enigmática que luego se denominará *manzanas de la bachillera*. Cierra el siglo XVI el grabado de Ambrosio de Brambila, que a pesar de la importancia que tiene para la difusión de la imagen

2. *Civitatis orbis terrarium*. Tomo I. Colonia, 1572.

3. HAVERKAMP BEGEMANN, E.: *Las vistas de Antón van Wingaerde. Ciudades del Siglo de Oro*. Madrid, 1986.

de la ciudad, a nosotros nos aporta poco al presentar el arenal norte como un vacío pero sí nos interesa por la visión limpia de la muralla con solo unas casas adosadas a la salida de la Puerta de Triana así como la representación de la Puerta Real y la Casa de Colón.

Durante el siglo XVII las imágenes de Sevilla son numerosas pero casi todas deudoras de las realizadas en el siglo anterior. Solo vamos a detenernos en aquellas que insistan en los elementos icónicos ya señalados o en las que ofrezcan alguna novedad. La primera y más interesante es la vista grabada por J. Jansonius en 1617, una espléndida estampa por muchos conceptos pero con ciertos lapsus en el sector que nos interesa. No obstante nos lo muestra lleno de actividades y referencias que van a perdurar a lo largo de siglos. Destacaremos como interesantes la primera representación iconográfica de la Puerta de Triana reformada y algunas construcciones aisladas ya reseñadas en vistas anteriores como las de Wyngaerde. En toda la estampa se vislumbra la actividad propia de una ciudad pero está particularmente analizada la que se realiza en el borde ribereño. Se describen los quehaceres propios de un puerto comercial en un marco que se corresponde con el de Sevilla. Al norte del puente esta actividad se centra en aspectos diferentes aunque también relacionados tradicionalmente con el lugar: unos carpinteros de ribera *sacan de plan* embarcaciones menores, algunos jinetes abreban y bañan los caballos y más allá, frente a la isla, otros se dedican a vigilar los secaderos de pescado. Esta última actividad va a quedar vinculada a este lugar en el que, junto a los almacenes de madera, existía una lonja del bacalao pues en el siglo XIX se construye la pescadería y el Mercado del Barranco. También vemos las pilas de Maderas del Segura junto a la muralla. Pier María Baldi en su viaje como acompañante de Cosme de Medicis en 1668- 1669 nos deja una vista desde la Enramadilla de Triana algo más alejada que la de Hoefnagel y con las mismas deformaciones. Nos interesa porque describe el paraje al norte del puente como una ribera con barrancos, característica que veremos confirmadas en las vistas de Louis Mounier y otros. También en el óleo anónimo de 1726, conservado en el Ayuntamiento, a pesar de ciertas equivocaciones, se enfatiza mucho este aspecto de ribera en barranca. En su leyenda señala con el número 44 una pequeña construcción que denomina *los madereros*.

Quizás la vista más novedosa del siglo XVIII sea la que, atribuida a Pedro de Tortolero y fechada en 1738, nos da una visión muy comprimida del arenal. Insiste en el perfil muy ondulado de la ribera pero con el añadido, perfectamente identificable, del edificio barroco de los almacenes del rey o de Maderas del Segura, construido tres años antes. Cerramos el siglo XVIII haciendo alusión al primer levantamiento topográfico de la ciudad sin las deformaciones propias de la visión perspectivística. El plano, mandado levantar por el asistente Pablo de Olavide en 1771, nos presenta el lugar como un amplio vacío donde perviven en planta aquellos elementos configuradores ya señalados entre las Puertas de Triana y Real.

Durante los primeros años del siglo XIX estos terrenos, situados fuera de la ciudad, en la periferia inmediata, son poco apreciados a pesar de su amplitud y

de mantener una cota difícilmente inundable. Seguían manteniendo las mismas *actividades* tradicionales relacionadas con el almacenamiento de las Maderas del Segura, la construcción de pequeñas embarcaciones, los secaderos del pescado y alguna explotación agropecuaria como el mercado de cerdos y el aprovechamiento de los pastos de la isla frontera. Por el contrario, el arenal portuario había sido objeto de importantes mejoras durante la asistencia de Pedro López de Lerena, realizando y fijando los bordes ribereños, plantando arboledas y construyendo un recio malecón que se extendía desde los almacenes hasta la Torre del Oro⁴.

A lo largo de la primera mitad del siglo XIX las cosas van a cambiar para este sector pasando a ser el lugar por donde la ciudad va a ofertar su primera actuación urbanística fuera de las murallas en un intento de expansión que, a la postre, no responderá a las expectativas y resultados que estaban obteniendo en otras ciudades. Una primera intervención del asistente José Manuel de Arjona permitió que la zona central y más amplia del espacio entre las puertas quedara en manos del ejército gratuitamente quién luego reivindicó cuando le convino unos derechos que no tenía. En el año 1833, nos relata Velázquez Sánchez, que *carecía esta ciudad de un espacio a propósito para evoluciones militares en orden cerrado, cerca del recinto mural y propio para escuela de guías, enseñanza de reclutas, revistas, paradas y ejercicios que no exigieran extensión tal como la dehesa de Tablada ordinariamente escogida para los simulacros y maniobras tácticas de orden abierto. De acuerdo con el general Quesada en este particular el asistente eligió un terreno yermo situado entre el río y la acera de casas en que se encuentra el cuartel de milicias provinciales haciéndole terraplenar cuidadosamente y cuadrando aquella Plaza de Armas con rejas de madera entre robustos pilares, en cuyas cimas se colocaron bombas de hierro fundido, construyendo avenidas con arrecifes y arbolado y retirando los depósitos de la pinada de Segura hacia la margen del río y costado del Perneo. Este sitio fue denominado Campo de Marte...*⁵.

Evidentemente desde el punto de vista urbano el sector no se había modificado. Arjona buscó un *terreno yermo* que tenía muy próximo el cuartel de las milicias (Canalejas/ Julio César), pero la funcionalidad no era ni parecida pues hubo necesidad de reubicar las maderas, el Perneo...y ceñirse al exterior de las verjas de madera en un espacio rectangular de uso exclusivo que ocupaba 340 metros por 120. Aquel era un lugar fuera de las murallas lo que entonces minimizaba su valor. Hemos de tener en cuenta que las puertas de la ciudad aun se cerraban y todavía ejercían funciones fiscales. No obstante estamos muy próximos a subvertir este concepto. En 1830 se había derribado el trozo de muralla que unía la Torre del Oro con la Torre de la Plata, hecho considerado por muchos como el primer asalto a la cerca aunque es cierto que la eliminación de este paño no cam-

4. Resumen contenido en la leyenda del plano dedicado al asistente en 1789.

5. VELÁZQUEZ SÁNCHEZ, José: *Anales de Sevilla*, pág. 404. GUICHOT, Joaquín: *Historia del Ayuntamiento de Sevilla*, tomo IV, pág. 275.

biaba para nada la idea de ciudad abierta o ciudad cerrada pues el circuito mural permanecía intacto. No obstante la semilla estaba echada y los pocos empresarios que había en la ciudad habían puesto su mirada en este lugar que reunía condiciones muy favorables para el asentamiento de sus factorías. En la década de los cuarenta las empresas emergentes en la ciudad eran la fábrica de loza La Cartuja, la fundición de hierros de San Antonio, la fábrica de gas y, algo más tarde, la fundición y fábrica de maquinaria de los hermanos Portilla. Las dos primeras se establecieron en un entorno muy próximo a la Plaza de Armas y lo hicieron porque aprovecharon la coyuntura desamortizadora y compraron los conventos de San Antonio y la Cartuja a un precio seguramente de saldo, pero las otras dos empresas se establecieron justamente en el área que quedaba entre la Plaza de Armas y el río. Si a esto unimos que aquí también estaba el edificio de los almacenes de Maderas del Segura, la lonja del bacalao, la fundición de Manuel Grosso y, por último, el mercado de pescados hemos de convenir que más que una zona urbana estamos hablando de lo que hoy denominaríamos polígono industrial. Eran unas perspectivas de lo más prometedoras en cuanto a logística se refiere, hablando en términos actuales, pues, además de la proximidad física del puerto comercial, en estos terrenos se va a establecer también la estación del ferrocarril y una línea férrea que bordeaba el río hasta llegar a los cargaderos de sal. También existía un muelle particular al servicio de la fábrica de los Portilla a espaldas de su factoría. Por último se construyó el puente de Isabel II consolidando con una instalación definitiva el camino de Huelva y Extremadura lo que propició el arreglo de los arrecifes que conducían hasta el puente desde la salida de la ciudad (Puerta de Tirana y prolongación de San Pablo). En fin, estamos en las vísperas de lo que va a ser una gran transformación de todo este vacío entre las Puertas de Tirana y Real. El estado previo es el que nos presenta Joaquín Guichot en una bella litografía que forma parte del *Album sevillano* de Carlos Santicosa fechado en torno de 1850. Aunque es el tema principal, el puente se mantiene en un discreto plano medio mientras que la Plaza de Armas se vislumbra con sus edificios bien detallados a través del hueco que, más tarde tapaná la fundición de Portilla White. La elección de este punto de vista desde Chapina nos induce a pensar que Guichot ya atisbaba la importancia de estos terrenos. Esta litografía, de alguna manera, podemos considerarla como el alzado de los edificios que presenta en planta el plano conocido como de Sartorius de 1848 que, aunque no es muy riguroso pues deriva directamente del levantado en 1771, sí podemos considerarlo como una puesta al día de las modificaciones urbanas desde esa fecha. Aquí se refleja el estado de ese gran vacío que venimos comentando. Próximas a la Puerta Real, como prolongación de los Humeros, están unas manzanas aisladas que van a quedar absorbidas por las instalaciones del ferrocarril; más al sur la Plaza de Armas bien delimitada por las arboledas; al oeste la fábrica de gas instalada aquí en 1846; junto a la muralla las edificaciones a ella adosadas por el exterior entre las que se encontraba el cuartel de las milicias a la altura de lo que más tarde será la

desembocadura de la calle Canalejas que desde San Eloy rompe el huerto del convento de San Pablo; por último los almacenes de Maderas del Segura y la lonja del bacalao limitando con el primer tramo de la calle Trastamara y al otro lado una manzana que suponemos es donde estaba la fundición del ingeniero Manuel Grosso. En el río vemos el puente nuevo que aún no está terminado, se inaugura en 1852, pero del que se tienen muchas referencias y aguas abajo, frente a Santa Ana, allí desplazado pero en activo está el viejo puente de barcas que da servicio mientras se termina el de hierro como se representa en las fotografías de Vigier.

Pocos años después en estos terrenos Balbino Marrón planificará una de las pocas ofertas de suelo para la construcción de viviendas que se hacen en el siglo para lo cual hubo que alinear y disponer las manzanas del área comprendida entre la Plaza de Toros y el espacio reservado para la estación del ferrocarril. Este proyecto, tras varias rectificaciones⁶, va a ser el inicio de la colmatación de todo ese vacío ribereño que se convertirá, pasados unos años, en el sector más codiciado por la clase adinerada y por las sociedades inversoras una vez superadas ciertas barreras que ponían algunas sombras sobre su destino. Efectivamente en 1856 ya se había resuelto el contencioso con el *ramo de la guerra* sobre la propiedad de la Plaza de Armas. El asunto quedó zanjado cuando, por los terrenos cedidos por Arjona, el ayuntamiento pagó el 50 por ciento de su valor al ejército y otro 20 por ciento más a los Bienes Nacionales. Todo un negocio desgraciado pero que fue necesario para desbloquear los impedimentos y las pretensiones del ejército. A partir de aquí se negocia con el ferrocarril el solar que la ciudad tenía que ceder a la compañía para establecer la terminal actuando por parte de ésta el ingeniero de la línea M. Lionel y por parte del Ayuntamiento los arquitectos municipales José de la Coba y Balbino Marrón los cuales firman el acuerdo el mismo 1856. Ahora, Balbino Marrón ya sabe a qué atenerse y puede redactar el proyecto de ordenación de las afueras de Puerta de Tirana que tomará su versión definitiva, tras realizar algunas modificaciones, en 1859⁷. Las principales vías quedan establecidas ahora, a la izquierda del arrecife que une la Puerta de Tirana con el puente (Reyes Católicos) define la calle Adriano y rodea el convento del Pópulo, convertido en presidio y gran condicionante del trazado, con tres nuevas manzanas irregulares que originan las calles Arenal, Almansa y Genil. Para el resto del barrio de la Cestería propone nuevas líneas de fachada limando entrantes y salientes que, como ocurre en estos casos, nunca llegarán a atirantar las calles de la forma prevista. A la derecha del arrecife, generalmente conocido como *Afueras de la Puerta de Triana*, los condicionantes para el trazado son varios. En primer lugar las construcciones existentes adosadas a los almacenes de maderas, las fábricas ya establecidas y algunos recorridos que podemos considerar matrices como son el camino ribereño o el que discurre

6. MORALES, Alfredo José: "El proyecto de Balbino Marrón para urbanizar el sector de la Puerta de Triana". *Revista de arte sevillano*, nº 2, págs. 43- 50.

7. IBÍDEM.

junto a la muralla. Pero el más importante por su extensión y por su problemática es el vacío de la Plaza de Armas que el ejército había reclamado como suyo ante futuro tan prometedor. Balbino Marrón, en una operación de reordenación, de geometrización, de relleno y de respeto, traza las vías principales que ahora se denominan: Julio César, Marqués de Paradas, Segura, Trastamara y Arjona. Deja para mejor ocasión la Plaza de Armas que se convierte de un plumazo en *Plaza de la Estación* que de haber continuado con la amplitud del proyecto hoy lo hubiéramos agradecido infinitamente. Así mismo se prevén tres roturas en la muralla con las comunicaciones correspondientes para dar más fluidez al tránsito previsto entre la ciudad y la nueva estación ya que solo la puerta de Tirana era incapaz de establecer una comunicación eficaz. Las previsiones acabaron fracasando pues no podían funcionar ya que los rompimientos terminaban en la calle Gravina como fondo de saco. Los intereses de los propietarios de los terrenos subastados en las afueras inician ahora una corriente de opinión contra las limitaciones de la Puerta de Triana que desgraciadamente concluirá en septiembre de 1868 con sus sillares rodando por los suelos.

A pesar de todas las posibilidades que prometía el sector costaron mucho tiempo, rectificaciones, permutas y nuevas subastas para liquidar todos los lotes del planteamiento que Balbino Marrón iniciara en 1857 de tal manera que en el año 1859 aun se mantenía intacto el espacio reservado como Plaza de la Estación presentando una imagen de la ciudad a los viajeros que a ella llegaban de modernidad y amplitud al desembocar en una plaza verdaderamente grandiosa.

Todo cambió a raíz de la revolución de 1868 cuando tocó el turno de la revancha. La Plaza de la Estación se convirtió en solar edificable en un acto de presdigidación verdaderamente torpe como casi todo lo que hizo el espíritu revolucionario. Por supuesto también se cambió de nombre para pasar a ser Plaza de los Mártires de la Libertad. No se sabía muy bien que hacer pero estaba claro que había que cambiarlo y con indecisión y lentitud, sin más proyecto que unos croquis, se fue colmatando en una sucesión de subastas que se iniciaron en 1874. En este año se adjudicaron los lotes número 1 de 1.407'85 m² a Don Francisco Fuentes Cantillana a razón de siete pesetas metro cuadrado y el número 2 de 1.444'25 m² a razón de doce pesetas. Estos dos lotes forman las manzanas limitadas por las calles Sánchez Barcaitegui y Marqués del Duero separadas por la prolongación del primer tramo de la calle Trastamara. En el año 1876 se señalan para subastar otros tres lotes que están entre las calles de Marques del Duero y Luis de Vargas divididos por las prolongaciones de la calle Trastamara. El lote número 1, con 1.351 metros, a razón de trece pesetas metro cuadrado y el número 2, de 836 metros, al mismo precio, se adjudican a Francisco de Paula Adriaensens para la Sociedad Catalana de Alumbrado. En 1878 de nuevo se señalan el resto de los lotes, nueve en total, designados con las letras correspondientes y una ocupación de 4.661 metros a razón de 13.90 pesetas el metro cuadrado. En total se pagaron 125.860 pesetas por el solar que hoy ocupa el rectángulo que va desde la

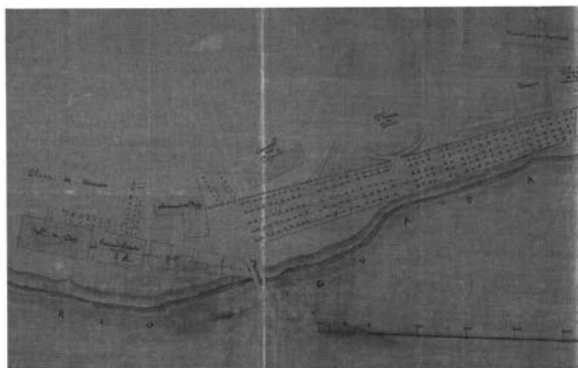
calle Sánchez Barcailtegui hasta la Plaza de la Legión, entre Arjona y Marqués de Paradas⁸.

En esta situación termina un pensamiento del municipio planteado como un ensanche de la ciudad, tratando de tener algún paralelo con los que en este momento se realizaban en Madrid o Barcelona. Craso error; Sevilla no tenía necesidad aún de ampliación y evidentemente tampoco el sitio era el apropiado pues el ferrocarril asumió gran parte del terreno. Por otra parte las desamortizaciones y un ajuste de solares interiores bastaban por el momento para absorber las necesidades de espacio de una población cuyo crecimiento demográfico era muy lento. El problema entonces era de calidad y no de cantidad.

8. Archivo Municipal de Sevilla. Sección Obras Públicas. Carpeta inventario 3-8-89. documentos 1-124, nº 36. Citado también por GONZÁLEZ CORDÓN, Antonio: *Vivienda y ciudad Sevilla 1849-1929*. Sevilla, 1985.



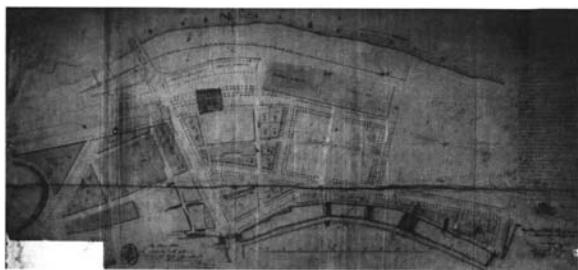
Litografía del "Album Sevillano" de Carlos Santicosa. Hacia 1850



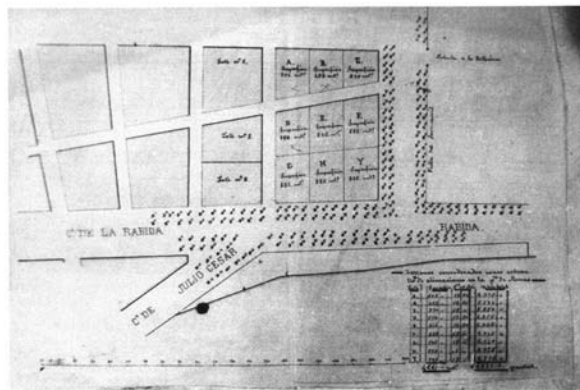
Croquis del terreno "a orillas del río". Aquí se limitan los solares de la fábrica de Gas, Fundición Portilla y Mercado del Barranco. Balbiano Marrón.



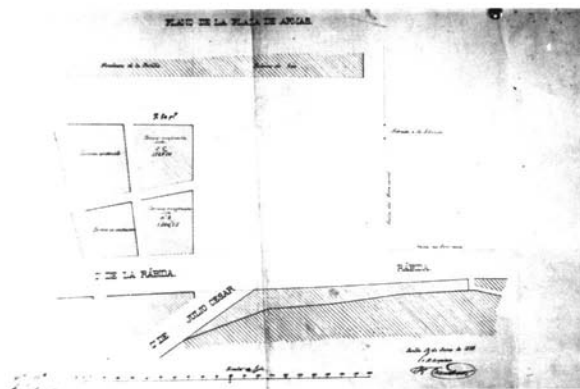
Terrenos elegidos para el establecimiento de la Estación del ferrocarril. Firmado por el ingeniero M. Lionel y los arquitectos José de la Coba y Balbino Marrón. 1856.



Proyecto de Balbino Marrón para urbanizar el sector de "Afueras de la Puerta de Triana". 1859.



Loteo para la subasta de la Plaza de Armas. 1878



Loteo para la subasta de la Plaza de Armas. 1874