

M.<sup>a</sup> Almudena Frechilla Alonso

**URBANISMO CONTEMPORÁNEO  
DE ZAMORA  
(1864-1973)**

DOI: <https://doi.org/10.14201/0VI0448>

COLECCIÓN



**VÍTOR**

Ediciones Universidad  
**Salamanca**

**M.<sup>a</sup> ALMUDENA FRECHILLA ALONSO**

**URBANISMO CONTEMPORÁNEO  
DE ZAMORA (1864-1973)**



EDICIONES UNIVERSIDAD DE SALAMANCA



Ediciones Universidad de Salamanca  
y M.<sup>a</sup> Almudena Frechilla Alonso

1.<sup>a</sup> edición: octubre, 2021  
I.S.B.N.: 978-84-1311-556-6  
DOI: <https://doi.org/10.14201/0VI0448>

Ediciones Universidad de Salamanca  
Plaza San Benito s/n  
E-37002 Salamanca (España)  
<http://www.eusal.es>  
[eus@usal.es](mailto:eus@usal.es)

Hecho en UE-Made in EU

Realizado por:  
Cícero, S.L.U.  
Tel. +34 923 12 32 26  
37007 Salamanca (España)



Usted es libre de: Compartir — copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato Ediciones Universidad de Salamanca no revocará mientras cumpla con los términos:

- ⓘ Reconocimiento — Debe reconocer adecuadamente la autoría, proporcionar un enlace a la licencia e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo de cualquier manera razonable, pero no de una manera que sugiera que tiene el apoyo del licenciador o lo recibe por el uso que hace.
- Ⓒ NoComercial — No puede utilizar el material para una finalidad comercial.
- Ⓔ SinObraDerivada — Si remezcla, transforma o crea a partir del material, no puede difundir el material modificado.

Ediciones Universidad de Salamanca es miembro de la UNE  
Unión de Editoriales Universitarias Españolas [www.une.es](http://www.une.es)



Accesible en:  
<https://eusal.es/index.php/eusal/catalog/book/978-84-1311-184-1>



Catalogación de editor en ONIX disponible en <https://www.dilve.es/>

## RESUMEN:

La crisis económica de los últimos años ha forzado un cambio de paradigma en el urbanismo que, a día de hoy, apuesta por la recuperación del espacio consolidado tras el abandono y la degradación que sufrió como consecuencia del modelo expansionista previo. En esta coyuntura, plantear acciones de futuro sobre el tejido existente requiere un conocimiento profundo de la ciudad sobre la que se pretende intervenir.

En esta investigación abordamos el caso de Zamora pues presenta unas condiciones singularmente sensibles dentro de la comunidad de Castilla y León. La contemporaneidad supuso un punto de inflexión en el desarrollo de la capital –inerte desde la Baja Edad Media– y marca el inicio de este estudio que se prolonga hasta la crisis global de los años 70 del siglo XX. A lo largo de más de cien años, se evalúa la dinámica urbana de la localidad bajo una mirada holística que entrelaza las aportaciones procedentes de los diferentes campos que toman la ciudad como objeto de estudio.

La revisión y ampliación del relato histórico acerca de la formación y consolidación del tejido urbano contemporáneo de la localidad, ha permitido reconocer el papel esencial desarrollado por ciertos elementos emergentes en la formación de su estructura fundamental, conformada hasta los albores de los años 30 del pasado siglo. De igual modo, a través del análisis del planeamiento –que a partir del ecuador de la centuria se instauró como principal mecanismo de intervención sobre la ciudad–, así como de las políticas desarrolladas en materia de urbanismo y vivienda, se ha trazado el modelo de ciudad presente en diferentes momentos de su evolución.

## PALABRAS CLAVE:

Urbanismo, ciudad contemporánea, Zamora, planeamiento, siglos XIX y XX.



## ABSTRACT:

The economic crisis of recent years has forced a paradigm shift in urban planning that, nowadays, bets on the recovery of consolidated space after the abandonment and degradation it suffered as a consequence of the previous expansionist model.

In this research, we address the case of Zamora because it presents uniquely sensitive conditions within the community of Castilla & León. Contemporaneity was a turning point in the development of the capital –inert since the Late Middle Ages– and marks the beginning of this study that continues until the global crisis of the 70s of the 20th century. Over more than a hundred years, the urban dynamics of the town are evaluated under a holistic view that interweaves the contributions from the different fields that take the city as an object of study.

The revision and extension of the historical account about the formation and consolidation of the contemporary urban fabric of the Castilian capital, has allowed us to recognize the essential role played by certain emerging elements in the formation of its fundamental structure, shaped until the dawn of the 1930s. Likewise, through the analysis of planning –which was established as the main mechanism of intervention on the city from the middle of the century–, and the policies developed in urban planning and housing, the city model has been drawn up at different times in its evolution.

## KEY WORDS:

Town planning, contemporary city, Zamora, urban planning, 19th and 20th century.

## ÍNDICE:

AGRADECIMIENTOS .....	11
INTRODUCCIÓN .....	13
1. ESTADO DE LA CUESTIÓN Y OBJETIVOS .....	15
2. METODOLOGÍA Y FUENTES .....	19
PRIMERA PARTE. ANTECEDENTES DEL URBANISMO CONTEMPORÁNEO	
CAPÍTULO 1. LA CONFIGURACIÓN URBANA DE ZAMORA DURANTE LA BAJA EDAD MEDIA .....	27
1. LOS RECINTOS MEDIEVALES.....	28
2. LA CIUDAD EXTRAMUROS.....	29
CAPÍTULO 2. ACTUACIONES DE POLICÍA URBANA DURANTE LA EDAD MODERNA .....	33
1. ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE EL ORIGEN Y LA EVOLUCIÓN DE LA POLICÍA URBANA .....	33
2. ACTUACIONES DE POLICÍA DURANTE LOS SIGLOS XVI Y XVII .....	36
2.1. Intervenciones públicas sobre la ciudad .....	36
2.2. Las primeras ordenanzas municipales de policía urbana: la Ordenanza de los fieles de las calles de 1540 .....	39
3. LA POLICÍA URBANA DURANTE EL SETECIENTOS .....	40
3.1. El papel de Zamora en la estrategia ilustrada .....	40
3.2. Actuaciones de la junta de policía para el "acomodo" de la ciudad .....	42
3.3. Las Ordenanzas de Obrería de Zamora de 1784 .....	43
SEGUNDA PARTE. LA FORMACIÓN DE LA CIUDAD MODERNA	
CAPÍTULO 3. MARCO NORMATIVO DE LAS INTERVENCIONES TERRITORIALES Y URBANÍSTICAS .....	49
1. INTRODUCCIÓN.....	49
1.1. El asentamiento del liberalismo en España hasta el estallido de la Guerra Civil ...	49
1.2. Breves apuntes sobre la industrialización en el país.....	51
2. EL DESARROLLO DE LOS TRANSPORTES DURANTE EL SIGLO XIX .....	51
3. LA REFORMA INTERIOR DE LA CIUDAD CONSOLIDADA .....	55
3.1. El contenido de las ordenanzas decimonónicas.....	56
3.2. Las alineaciones y su legislación.....	56
3.2.1. La formación de planos generales de alineación para la adaptación funcional del espacio consolidado .....	56
3.2.2. Los instrumentos para la ejecución de las alineaciones .....	58
4. LA EXPANSIÓN EXTRAMUROS DE LAS CIUDADES .....	59
4.1. Los planos de ensanche y su legislación .....	59
4.2. La extensión de poblaciones y el estatuto municipal de 1924.....	61
5. EL URBANISMO DURANTE LA SEGUNDA REPÚBLICA.....	62
CAPÍTULO 4. EL LIMITADO ALCANCE DE LA INDUSTRIALIZACIÓN EN ZAMORA .....	65
1. ZAMORA DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX .....	65
2. EL DESPEGUE INDUSTRIAL A FINALES DEL OCHOCIENTOS .....	68
CAPÍTULO 5. HITOS URBANOS VINCULADOS A LAS NUEVAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE .....	75

1. LA CARRETERA DE PRIMER ORDEN ENTRE VILLACASTÍN Y VIGO Y LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE DE HIERRO .....	75
2. LA CARRETERA ENTRE ZAMORA Y VALLADOLID .....	79
3. LA LÍNEA DE FERROCARRIL ENTRE MEDINA DEL CAMPO Y ZAMORA Y SU PROYECCIÓN HACIA VIGO.....	82
4. EL SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL ENTRE PLASENCIA Y ASTORGA A SU PASO POR LA CAPITAL.....	85
CAPÍTULO 6. LA RECUPERACIÓN DE LA ACTIVIDAD DE LA POLICÍA URBANA .....	93
1. LA MEJORA Y MODERNIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS URBANAS .....	93
1.1. La renovación de la pavimentación: nuevos sistemas y materiales constructivos... 93	
1.2. La inauguración y expansión de la red de abastecimiento.....	95
1.3. Las infraestructuras sanitarias .....	97
1.4. El tendido de la red eléctrica y telefónica a finales del siglo XIX.....	101
1.5. La construcción del Mercado de Abastos.....	104
2. LAS ORDENANZAS MUNICIPALES DE 1890 .....	107
2.1. La formación de las ordenanzas decimonónicas .....	107
2.2. El contenido higiénico-sanitario.....	108
2.3. Las ordenanzas edificatorias .....	109
CAPÍTULO 7. LA ALINEACIÓN DE LAS PRINCIPALES CALLES DEL RECINTO MEDIEVAL 111	
1. LAS ALINEACIONES EN ZAMORA .....	111
2. LA REFORMA Y AMPLIACIÓN DE LA PLAZA MAYOR .....	112
3. LAS ALINEACIÓN DE LAS PRINCIPALES VÍAS DEL BURGO .....	115
3.1. La alineación de la calle Santa Clara.....	117
3.2. La alineación de la calle San Torcuato.....	123
3.3. La alineación de las calles San Andrés y San Pablo.....	128
CAPÍTULO 8. LA DEMOLICIÓN DE LA MURALLA Y DE SUS PRINCIPALES PUERTAS .....	131
1. EL DERRIBO DE LA PUERTA DE SANTA CLARA .....	132
2. LA DEMOLICIÓN DE LA PUERTA Y DEL CUBO DE SAN TORCUATO .....	133
3. LA DESAPARICIÓN DE LA PUERTA DE SAN PABLO .....	136
4. LAS DEMOLICIONES DURANTE EL SIGLO XX .....	137
CAPÍTULO 9. LOS ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL CRECIMIENTO EXTRAMUROS .. 141	
1. LA URBANIZACIÓN DE LA RONDA DE LA MURALLA .....	141
1.1. El tramo de ronda entre las puertas de San Pablo y Santa Clara .....	142
1.2. La alineación de la ronda entre Santa Clara y San Torcuato.....	144
2. LA PROLONGACIÓN DE LAS PRINCIPALES VÍAS DEL BURGO .....	145
2.1. La formación del paseo de las Glorietas.....	146
2.2. La carretera de la Estación y la avenida Tres Cruces .....	149
2.3. El paseo entre San Pablo y la ermita de la Peña de Francia .....	155
CAPÍTULO 10. PRIMERAS PROPUESTAS PARA LA ORDENACIÓN DEL ENSANCHE .....	157
1. INICIATIVAS PARA LA FORMACIÓN DE UN PLANEAMIENTO SOBRE EL ENSANCHE .....	157
2. LA ZONA DEL ENSANCHE A FINALES DE LA SEGUNDA DÉCADA DEL SIGLO XX .....	159
2.1. La avenida Víctor Gallego y el barrio Mirador de Pantoja.....	160
2.2. El sector central del ensanche entre las avenidas Tres Cruces y Requejo .....	163
3. EL PLANO GENERAL DE ALINEACIÓN DEL BARRIO CANDELARIA RUÍZ DEL ÁRBOL DE 1926.....	167
4. EL ANTEPROYECTO PARA EL PLAN GENERAL DEL ENSANCHE DE 1929 .....	171

## TERCERA PARTE. EL PRIMER PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN: ELABORACIÓN, ALCANCE Y REVISIÓN

CAPÍTULO 11. EL AFIANZAMIENTO DE ZAMORA COMO CIUDAD DE SERVICIOS.....	181
1. ALGUNAS CUESTIONES PREVIAS SOBRE LA COYUNTURA NACIONAL ENTRE 1939 Y 1975.....	181
1.1. El urbanismo franquista.....	181
1.2. La construcción de viviendas a partir de 1950.....	184
2. ZAMORA ANTES Y DESPUÉS DE LA GUERRA CIVIL.....	186
3. LA TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO COLECTIVO.....	188
4. INICIATIVAS MUNICIPALES (FALLIDAS) PARA REVITALIZAR LA INDUSTRIALIZACIÓN DE LA CAPITAL.....	191
CAPÍTULO 12. LA PRIMERA ORDENACIÓN GLOBAL DE LA CIUDAD.....	197
1. AVANCE DE LAS ETAPAS DEL PROCESO DE FORMACIÓN Y APROBACIÓN.....	197
2. EL PLANO BASE DEL ENSANCHE DE 1942.....	202
3. LA ORDENACIÓN DE LA PRIMERA ZONA DEL ENSANCHE ENTRE 1942 Y 1943..	207
3.1. La zona central.....	209
3.2. El barrio de la Candelaria.....	214
3.3. El tramo final de la avenida Víctor Gallego y sus alrededores.....	218
3.4. Las modificaciones introducidas.....	220
3.5. Las bases para la redacción de las ordenanzas edificatorias del primer ensanche.....	222
4. EL PLAN DE REFORMA INTERIOR DE 1943.....	224
4.1. Análisis del tejido de la ciudad histórica.....	224
4.2. Las estrategias de actuación.....	226
5. EL PLAN DE ORDENACIÓN DE LOS BARRIOS SATÉLITES DE 1943.....	228
5.1. La evolución de los barrios de San Lázaro y la Feria.....	228
5.2. La ordenación de la edificación en los arrabales.....	230
6. LAS ORDENANZAS DE CONSTRUCCIÓN DE 1943.....	234
6.1. Estructura y contenido.....	234
6.2. Las ordenanzas generales.....	235
6.3. La zonificación.....	238
6.3.1. Las ordenanzas residenciales.....	238
6.3.2. Las ordenanzas de las zonas industriales.....	240
6.3.3. Las ordenanzas para los espacios libres.....	241
7. EL ACOPLAMIENTO DE LA SEGUNDA CORONA DEL ENSANCHE ENTRE 1942 Y 1949.....	241
7.1. La actividad edificatoria en el extremo oriental del ensanche durante la elaboración del planeamiento.....	241
7.2. La ordenación establecida.....	249
7.2.1. La organización sobre la explanada (sector Norte).....	251
7.2.2. La ampliación de la urbanización de los Cascajos (sector Sur).....	253
7.2.3. Las modificaciones introducidas hasta 1954.....	255
CAPÍTULO 13. EL DESARROLLO DEL PLANEAMIENTO GENERAL TRAS LA APROBACIÓN DE LA LEY DEL SUELO DE 1956.....	259
1. LA CIUDAD A MEDIADOS DE LOS 50.....	259
2. EL PLAN DE REFORMA INTERIOR COMPLEMENTARIO DE 1957.....	265
2.1. Elaboración y aprobación del documento.....	265
2.2. Las nuevas alineaciones.....	267
3. LA ORDENACIÓN DEL BARRIO DE SAN LÁZARO ENTRE 1956 Y 1958.....	273
3.1. Antecedentes.....	273

3.2. Elaboración y tramitación del expediente .....	276
3.3. La organización planteada.....	277
4. MEDIDAS PARA CONTROLAR LA EXPANSIÓN DEL ENSANCHE DURANTE LOS AÑOS 50.....	280
4.1. La modificación de las ordenanzas edificatorias de la segunda corona de 1957... 280	
4.2. El Plan Quinquenal del ensanche .....	282
5. LA ORDENACIÓN DEL POLÍGONO RESIDENCIAL DE LA CANDELARIA ENTRE 1961 Y 1964.....	286
5.1. Fases de la actuación .....	286
5.2. Contenido de los proyectos de delimitación y expropiación .....	287
5.3. El planeamiento parcial .....	290
6. EL PLAN PARCIAL DEL CENTRO COMERCIAL Y RESIDENCIAL DEL ENSANCHE DE 1967 .....	300
6.1. Diferentes propuestas para modificar la ordenación de la plaza del ensanche .....	301
6.2. Elaboración y aprobación del plan parcial .....	304
6.3. La organización propuesta.....	305
CAPÍTULO 14. LA REVISIÓN DE LA ORDENACIÓN GENERAL DEL MUNICIPIO .....	309
1. LA NECESIDAD DE UN NUEVO PLAN GENERAL .....	309
2. LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TRANSITORIOS .....	312
2.1. Las ordenanzas para la edificación en la ciudad de Zamora de 1968.....	312
2.2. La Reforma Interior de la ciudad histórica de 1969 y el Plan Especial de la Plaza Mayor de 1972 .....	316
3. LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE 1973.....	324
3.1. Etapas de su formación y aprobación.....	324
3.2. La estrategia de ordenación.....	326
3.2.1. La red viaria .....	328
3.2.2. Los usos .....	331
3.3. Las normas urbanísticas .....	334
3.3.1. Contenido general .....	334
3.3.2. La regulación de la edificación .....	336
CAPÍTULO 15. LA CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA PÚBLICA ENTRE 1940 Y 1973.....	341
1. LAS COLONIAS DE VIVIENDAS RURALES EN LOS ARRABALES.....	344
2. LA URBANIZACIÓN DE LOS CASCAJOS.....	354
2.1. La colonia de viviendas para funcionarios de la Diputación Provincial.....	355
2.2. Las residencias militares .....	358
2.3. Los grupos de viviendas de la Obra Sindical del Hogar.....	361
3. LOS GRUPOS RESIDENCIALES DE LA OSH EN EL ALTO DE SAN LÁZARO .....	377
4. LA ZONA SUDESTE DEL POLÍGONO DE LA CANDELARIA (SECTORES VII, IX Y X) .....	383
5. OTRAS ACTUACIONES AISLADAS DE VIVIENDA PÚBLICA .....	390
5.1. La zona de entrepuentes en Pinilla .....	390
5.2. Viviendas en el barrio de Pantoja.....	394
5.3. La casa-cuartel de la Guardia Civil .....	396
6. ACTUACIONES DE PROTECCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LAS VIVIENDAS DE PROMOCIÓN PÚBLICA.....	399
CONCLUSIONES.....	403
ABREVIATURAS .....	409
BIBLIOGRAFÍA.....	411

1. BIBLIOGRAFÍA GENERAL .....	411
2. BIBLIOGRAFÍA SOBRE ZAMORA .....	415
3. BIBLIOGRAFÍA SOBRE INFRAESTRUCTURAS .....	421
4. BIBLIOGRAFÍA SOBRE VIVIENDA SOCIAL .....	423
ANEXO DOCUMENTAL .....	425
DOCUMENTO 1 .....	425
DOCUMENTO 2 .....	425
DOCUMENTO 3 .....	426
DOCUMENTO 4 .....	428
DOCUMENTO 5 .....	428
DOCUMENTO 6 .....	429
DOCUMENTO 7 .....	430
DOCUMENTO 8 .....	431
DOCUMENTO 9 .....	432
DOCUMENTO 10 .....	432
DOCUMENTO 11 .....	434
DOCUMENTO 12 .....	435
DOCUMENTO 13 .....	437
DOCUMENTO 14 .....	439
DOCUMENTO 15 .....	439
DOCUMENTO 16 .....	440
DOCUMENTO 17 .....	441
DOCUMENTO 18 .....	441
DOCUMENTO 19 .....	442
DOCUMENTO 20 .....	443
DOCUMENTO 21 .....	445
DOCUMENTO 22 .....	446
DOCUMENTO 23 .....	447



## AGRADECIMIENTOS.

Quiero expresar mi más sincero agradecimiento a las personas e instituciones que han hecho posible la realización de esta Tesis Doctoral.

A mi directora, Dra. M<sup>a</sup> Nieves Rupérez Almajano, por su orientación, colaboración, apoyo y paciencia durante estos años.

A todos los organismos que han contribuido al desarrollo de la misma. En particular, quiero trasladar mi gratitud a todo el personal del Archivo Histórico Provincial de Zamora por el gran servicio que me han prestado. A su director Miguel Ángel Martínez Lozano, por su cooperación, y a José Andrés Casquero Fernández, por su inestimable ayuda. A M<sup>a</sup> José y Nieves, por su buena disposición –siempre con una sonrisa– y a mis compañeros de sala, Isauro y compañía que, con su amabilidad, han hecho que las largas jornadas de investigación hayan sido más llevaderas.

También a aquellos profesionales que han compartido material e información desinteresadamente. En especial quiero agradecer al estudio de arquitectos ZARCO su valiosa contribución.

A todos los compañeros y amigos que me han brindado ánimo y confianza.

A mi madre Ángela y a mi hermana Noelia, que han vivido y sufrido este proceso conmigo. Sin vuestro apoyo no lo habría conseguido.

Muchas gracias.





## INTRODUCCIÓN.

Así, dicho brevemente, descifrar los orígenes de las ciudades en el pasado y desentrañar sus procesos vitales en el presente no son solo investigaciones legítimas y atractivas, sino indispensables para todo estudioso del civismo, ya se dedique a visitar e interpretar ciudades mundiales o permanezca tranquilamente sentado en su hogar junto a la ventana<sup>1</sup>.

Tras décadas experimentando lo que sin duda podemos calificar como una desproporcionada ocupación del territorio –exacerbada a raíz del *boom* inmobiliario y la bonanza económica vivida en los primeros años del vigente siglo–, desde 2007 estamos asistiendo a un cambio de ciclo caracterizado por la tendencia hacia una planificación y unas políticas urbanas más sostenibles, que equilibren los factores económicos, medioambientales y sociales que definen y determinan la estructura y evolución de las poblaciones.

La crisis económica de los últimos años ha dejado al descubierto las perniciosas consecuencias que este modelo de crecimiento desfragmentado ha tenido a todos los niveles, afectando especialmente a los núcleos consolidados. En estos momentos, la inmensa mayoría de las ciudades españolas acusan, en mayor o menor medida, procesos de abandono y degradación del tejido urbano y del patrimonio edificado, lo que ha obligado a las administraciones a prever su recuperación.

No es la primera vez que la preocupación por contrarrestar las secuelas de una debacle financiera en nuestro país ha dado lugar a la promulgación de instrumentos normativos encaminados a imponer restricciones al crecimiento espacial<sup>2</sup>. Sin embargo, las actuaciones de rehabilitación edificatoria impulsadas a partir de 1983 tuvieron un carácter más anecdótico que sistemático, centrándose, fundamentalmente, en recuperar ámbitos históricos o tradicionales pero sin el alcance de una planificación globalizada. En cambio, el propósito comunitario de avanzar "hacia una Europa integradora, inteligente y sostenible de regiones diversas" ha logrado que, en la actualidad, España cuente con un marco legal específico con el que afrontar este cambio de rumbo<sup>3</sup>.

La Ley del Suelo de 2007 se promulgó para hacer frente al impacto territorial del modelo urbano expansionista fomentado por su antecesora, apostando por la intervención sobre la ciudad existente. Dentro de las competencias estatales en materia económica y social, en 2013 se publicó la Ley de Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbanas mediante la que se pretendió dar prioridad a estos tipos de intervenciones frente a los nuevos desarrollos, actuando sobre ámbitos donde concurren procesos de obsolescencia o degradación del patrimonio construido y del tejido urbano, o con amplios sectores en riesgo de exclusión por razón de desempleo, insuficiencia de ingresos, edad, discapacidad u otros factores de vulnerabilidad social.

En esta coyuntura, en la que se está produciendo un cambio de paradigma en el urbanismo actual, plantear acciones de futuro sobre el tejido consolidado requiere un conocimiento profundo de la ciudad sobre la que se pretende intervenir<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> GEDDES, Patrick. *Ciudades en evolución*. Oviedo: KRK Ediciones, 2009, p. 62.

<sup>2</sup> ORTIZ NUÑEZ, Sagrario. *Planeamiento y políticas de vivienda en el área metropolitana de Madrid durante la democracia (1975-2007)*. Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 2013, p. 4.

<sup>3</sup> RUBIO DEL VAL, Juan. "Rehabilitación urbana en España (1989-2010). Barreras actuales y sugerencias para su eliminación". *Informes de la Construcción*, 2011, 63 (extra), pp. 5-20.

<sup>4</sup> Ello justifica el interés creciente por los estudios encaminados a proporcionar una mayor comprensión de su realidad presente. Por poner algunos ejemplos: FERNÁNDEZ MAROTO, Miguel. *El Plan General de*

Al amparo de las disposiciones estatales en la materia, Castilla y León fue pionera al aprobar su propia Ley de Medidas sobre Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbana, y sobre Sostenibilidad, Coordinación y Simplificación en Materia de Urbanismo, en septiembre de 2014. En la exposición de motivos se reconoció la escasa atención prestada por los instrumentos de planeamiento al espacio consolidado y se denunció la realidad de los barrios más desfavorecidos donde, además del deterioro físico, funcional y ambiental, se añade la escasez económica de sus habitantes, "dramáticamente agravada en los últimos años". Los ámbitos de las ciudades castellanoleonesas que más se han visto afectadas por esta situación son, tanto los centros urbanos, como las barriadas formadas a partir de 1950, convertidas en espacios frágiles donde convergen problemas de raíz social y financiera.

Siendo así, la Administración se ha propuesto actuar de forma global "más allá de los aspectos estrictamente físicos identificables con la rehabilitación edificatoria", con objeto de lograr "la cohesión social, la sostenibilidad y la participación ciudadana"<sup>5</sup>.

Como primera herramienta de diagnóstico, la Comunidad ya cuenta con un "Fichero de Ciudades" –dentro del documento "Estrategias de Regeneración Urbana en Castilla y León"–, que refleja la diversidad urbana existente dentro del territorio y la potencial necesidad de intervención, en base a criterios cuantificables<sup>6</sup>. Según los resultados obtenidos mediante este análisis preliminar, Zamora presenta una situación sensible, pues registra un Índice de Regeneración Urbana –IRU– por encima del resto de otras capitales medias de la Autonomía como Ávila, Soria, Segovia, Palencia e incluso Burgos, lo que supone un nivel muy próximo a lo que el estudio considera un municipio vulnerable<sup>7</sup>.

Las áreas de la capital zamorana en las que se observa una mayor necesidad de regeneración se concentran al Norte del centro histórico y en torno a la avenida Tres Cruces y la Estación de Ferrocarril. También se han localizado áreas en riesgo en diversos barrios obreros vinculados a la Obra Sindical del Hogar –OSH–, como el surgido en torno a la urbanización de los Cascajos, y en el de San José Obrero. Además, aunque en menor medida, se advierten deficiencias en la parte meridional del barrio de la Candelaria, cuyo desarrollo comenzó hace ahora una centuria.

---

Valladolid de 1984. *En los orígenes de un nuevo modelo urbano*. Trabajo Fin de Master. Universidad de Valladolid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 2014; FERNÁNDEZ MAROTO, Miguel. *Modelo urbano y ciudad construida. Una aproximación a las inercias de la planificación urbanística reciente en España a través del caso de Valladolid (1979-2012)*. Tesis Doctoral. Universidad de Valladolid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 2019; *I Jornadas sobre urbanismo en el norte de España (2011)* <<https://dadun.unav.edu/stats?level=collection&type=access&page=down-series&object-id=a015625b-054e-42ed-b01e-ff05b8e1f369>> (12 mayo 2020); VALENZUELA RUBIO, Manuel (coord./ed.). *Las ciudades españolas en la encrucijada: entre el "boom" inmobiliario y la crisis económica*. Madrid: Real Sociedad Geográfica, Asociación de Geógrafos Españoles, 2013; BRAVO RODRÍGUEZ, Belén. *La ciudad doméstica. La construcción de la primera periferia al sur de Granada*. Tesis Doctoral. Universidad de Granada, 2018.

<sup>5</sup> "Ley 7/2014 de 12 de septiembre, de Medidas sobre Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbana, y sobre Sostenibilidad, Coordinación y Simplificación en Materia de Urbanismo". *BOE*, 2 de octubre de 2014, nº 239; *BOCyL*, 19 de septiembre de 2014, nº181 <<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-9961&p=20140919&tn=2>> (12 mayo 2020).

<sup>6</sup> El Índice de Necesidades de Regeneración –INR– atiende a la vulnerabilidad de los diferentes ámbitos por medio de la evaluación de diversos factores, entre ellos, la tasa de variación y envejecimiento de la población, el índice de desempleo y la antigüedad del parque de viviendas.

<sup>7</sup> El IRU de Zamora se ha establecido en 9, al igual que en Valladolid. Un índice 10 lleva implícito el reconocimiento de unas condiciones urbanas vulnerables, como sucede en Salamanca y Burgos. El resto de capitales medias a las que se alude se sitúan por debajo, con un 8 en el registro.

## 1. ESTADO DE LA CUESTIÓN Y OBJETIVOS.

La definición de un nuevo modelo sostenible basado en la recuperación del tejido consolidado –que, como hemos señalado, constituye en la actualidad el principal interés del urbanismo– requiere, para poder actuar con acierto, conocer las circunstancias particulares de cada localidad. Una aproximación al fenómeno urbano permite constatar la dificultad que ello conlleva pues la ciudad, como manifestación tangible de los diversos procesos culturales experimentados por la sociedad que la habita, admite enfoques tan diversos como diferentes son los aspectos que han moldeado su imagen a lo largo del tiempo. Resulta una utopía pretender abarcar un entendimiento completo de la misma sin entretener las aportaciones, directas o tangenciales, de los diferentes campos de conocimiento que han tomado la urbe como objeto de estudio: la Historia, el Arte, la Geografía, la Economía, la Sociología y la Arquitectura. En palabras de Chueca Goitia, "todo aquello que al hombre le afecta, afecta a la ciudad"<sup>8</sup>.

Es por ello que, como punto de partida de esta investigación acerca del urbanismo de Zamora, es imprescindible tener en cuenta el estado de la cuestión de los estudios relacionados con el tema. Para proporcionar mayor claridad los hemos agrupado en razón de la etapa histórica de la ciudad que ha sido objeto de atención, en una evolución que va desde la Edad Media hasta el siglo XX.

Respecto a la urbe antigua, las crónicas históricas, entre las que destaca la de Fernández Duro<sup>9</sup>, revelan el origen medieval del núcleo primitivo y nos hablan de la importancia económica y comercial que llegó a ostentar entre los siglos XII y XIII, lo que propició la primera gran expansión de la población hacia el Este. De esta etapa, a la que han dado en llamar "Primera Edad de Oro" –lo que anticipa la existencia de una segunda–, aún se conserva un importante legado románico, como pone de manifiesto la abundante bibliografía existente sobre el tema que aún en fechas recientes está siendo objeto de nuevas revisiones<sup>10</sup>.

El testimonio de la propia arquitectura, conjugado con el trabajo arqueológico realizado sobre los vestigios que aún se reconocen en la urdimbre tradicional y la investigación de otras fuentes históricas, han permitido componer, con un alto grado de certeza, la estructura urbana fundamental ceñida por sus tres murallas<sup>11</sup>. Aunque la producción académica ha sido escasa,

---

<sup>8</sup> CHUECA GOITIA, Fernando. *Breve historia del urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial, 1998, p. 15.

<sup>9</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias históricas de la ciudad de Zamora*. Madrid: Establecimiento tipográfico de los sucesores de Rivadeneyra, 1882.

<sup>10</sup> Como bibliografía específica cabe mencionar: RAMOS DE CASTRO, Guadalupe. *Arte románico en la provincia de Zamora*. Zamora: Diputación de Zamora, 1977; CRUZ Y MARTÍN, Ángel. *El románico zamorano*. Zamora: Monte Casino, 1981; RIVERA DE LAS HERAS, José Ángel. *Por la Catedral, iglesias y ermitas de la ciudad de Zamora*. León: Edilesa, 2001; RODRÍGUEZ MONTAÑÉS, José Manuel, GARCÍA GUINEA, Miguel Ángel y José María PÉREZ GONZÁLEZ (dir.). *Zamora. Enciclopedia del Románico en Castilla y León. Zamora*. Aguilar de Campoo: Fundación Santa María la Real, Centro de Estudios del Románico, 2002; RODA HERNÁNDEZ, Francisco. "Zamora: la ciudad del museo del románico". *Clío: Revista de Historia*, 2008, 83, pp. 66-73. Más reciente es la labor de investigación del patrimonio religioso de la localidad desarrollada entre 2010 y 2015 dentro del proyecto cultural "Zamora Románica", que ha producido, en palabras de sus autores, una "ingente documentación" para la interpretación de estos bienes [MARTÍN BAILÓN, Marco Antonio. "Apuntes para la historia de la restauración del patrimonio románico en Zamora". En: HERNÁNDEZ LUIS, José Luis (coord). *Sic vos non Vobis: colección de estudios en honor de Florián Ferrero*. Zamora: Ministerio de Educación y Ciencia, 2015, pp. 585-613].

<sup>11</sup> LARRÉN IZQUIERDO, Hortensia. "La evolución urbana de la ciudad de Zamora a través de los vestigios arqueológicos". *Codex aquilarensis. Cuadernos de investigación del Monasterio de Santa María la Real*, 1999, 15, pp. 91-118. Se han llevado a cabo numerosos trabajos arqueológicos sobre diferentes enclaves de los recintos medievales. La lista es larga por lo que nos limitaremos a señalar los relativos a los ámbitos o elementos

existen trabajos meritorios como el de Armando Represa<sup>12</sup>, acerca de la génesis y evolución de la ciudad medieval, o el de Florián Ferrero, sobre la configuración urbana zamorana durante la época románica<sup>13</sup>.

El paso a la Modernidad se produjo en Zamora con la construcción de la Casa Consistorial y la formación de la Plaza Mayor en la confluencia de los tres recintos amurallados<sup>14</sup>. Ramos de Castro abordó la construcción de la primera sede del Ayuntamiento, mientras que Florián Ferrero investigó el proceso de creación y primeras ampliaciones del nuevo espacio urbano que focalizó la actividad cotidiana de la localidad y condicionó la evolución pretérita del núcleo, tal y como desarrollaron José María Crespo, Vasallo Toranzo, Ávila de la Torre o López Bragado y Lafuente Sánchez, en fechas más cercanas<sup>15</sup>. Aunque ninguna intervención ulterior logró el alcance de esta operación, Casquero Fernández ha revisado las principales transformaciones que se produjeron en la ciudad a comienzos del siglo XVIII<sup>16</sup>. Asimismo, varios autores han abordado el estudio histórico y constructivo de numerosas edificaciones singulares a lo largo del periodo que favorecieron la transformación de su entorno más inmediato<sup>17</sup>.

---

más característicos de la población: AMOS FRAILE, Pilar y Raimundo MARTÍN DÍEZ. "Lectura de paramentos en un tramo del primer recinto amurallado de Zamora, sector El Carmen de San Isidoro". *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 2011, 28, pp. 39-58; SALVADOR VELASCO, Mónica *et al.* "Excavación arqueológica de dos tramos de muralla correspondientes al segundo recinto murado de la ciudad". *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 2005, 22, pp. 159-168; VIÑE ESCARTÍN, Ana Isabel y Mónica SALVADOR VELASCO. "Nuevas intervenciones arqueológicas en la Puebla del Valle. Zamora". *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 1998, 15, pp. 87-108.

<sup>12</sup> REPRESA, Armando. "Génesis y evolución urbana de la Zamora medieval". *Hispania: Revista española de historia*, 1972, 122, pp. 525-545.

<sup>13</sup> FERRERO FERRERO, Florián. "La configuración urbana de Zamora durante la época románica". *Studia Zamorensia, Segunda Etapa*, 2008, VIII, pp. 9-44.

<sup>14</sup> LADERO QUESADA, Manuel Fernando. "Aproximación al proceso de transformaciones urbanísticas en Zamora en el tránsito de la Edad Media a la Edad Moderna". En *I Congreso de Historia de Zamora. T.3. Medieval y Moderna*. Zamora: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 1991, pp. 563-577.

<sup>15</sup> RAMOS DE CASTRO, Guadalupe. "El Ayuntamiento de Zamora". *Boletín del seminario de Estudios de Arte y Arqueología: BSAA*, 1978, 44, pp. 235-244; FERRERO FERRERO, Florián. *La Plaza Mayor de Zamora*. Zamora: Archivo Histórico Provincial, 1988, p. 15-19; CRESPO, José María. "Plaza Mayor de Zamora". *Arquitectura: Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (COAM)*, 1963, 57, pp. 3-5; VASALLO TORANZO, Luis. "Origen y desarrollo de la Plaza Mayor de Zamora y de su Casa Consistorial. Siglos XV y XVI". En: HERNÁNDEZ LUIS, José Luis (coord.). *Sic vos non Vobis: colección de estudios en honor a Florián Ferrero*. Zamora: Ministerio de Educación y Ciencia, 2015, pp. 375-406; ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. "La destrucción parcial de la Plaza Mayor de Zamora". En: *Actas del Congreso Internacional "La plaza euro-barroca"*. Salamanca: Ayuntamiento de Salamanca, 1999, pp. 171-176; LÓPEZ BRAGADO, Daniel y Víctor LAFUENTE SÁNCHEZ. "La transformación de la Plaza Mayor de Zamora en el siglo XX. Un espacio urbano son resolver". *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 2015, 30, pp. 199-223.

<sup>16</sup> CASQUERO FERNÁNDEZ, José Andrés. "Transformaciones urbanas en la Zamora de la primera mitad del siglo XVIII. El gobierno del conde de Croix". *Boletín de la Asociación Benito Pelletero*, 1996, 7, pp. 9-24.

<sup>17</sup> VASALLO TORANZO, Luis. "La alhóndiga mayor de Zamora. Estudio documental de su construcción". *Studia Zamorensia*, 2012, 11, pp. 205-236; RAMOS MONREAL, Amelia y José NAVARRO TALEGÓN. *La fundación de los Morán Pereira. El hospital de la Encarnación*. Zamora: Diputación de Zamora, 1990; SALVADOR VELASCO, Mónica *et al.* "El Palacio del Cordón de Zamora, excavación de un edificio civil de los siglos XV-XVI". *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 1993, 10, pp. 165-178; BERRIOCHOA SÁNCHEZ MORENO, Valentín. "Palacio de los Momos (Zamora). Dureza visual". *Restauración y rehabilitación*, 2002, 65, p. 60; SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, Roberto *et al.* "El palacio de los Momos (Zamora). Estudios previos al proyecto de restauración. I: Materiales de construcción". *Revista Digital del Cedex*, 114, p. 45; LÓPEZ BRAGADO, Daniel y Víctor LAFUENTE SÁNCHEZ. "Los proyectos del Cuartel de Infantería para la ciudad de Zamora en el primer tercio del siglo XVIII". *Studia Historica: Historia Moderna*, 2019, 1/ 41, pp. 407-433; LÓPEZ BRAGADO, Daniel y Víctor LAFUENTE SÁNCHEZ. "La construcción de edificios militares en el

Existe, además, otra cuestión primordial para evaluar el progreso urbano de esta etapa pues en ella se desarrolló la actuación de la Junta de Policía, encargada de mantener las condiciones de seguridad, higiene y ornato en la aglomeración. A este respecto, Rupérez Almajano ilustró las diversas intervenciones de mejora y modernización de los servicios municipales propiciadas por este organismo, así como el contenido de la primera regulación de las construcciones, aparecida en el siglo XVIII<sup>18</sup>.

La llegada de la industrialización, aunque muy limitada en la localidad, supuso el acicate necesario para superar, por primera vez, los límites amurallados, al tiempo que se promovió, por parte de la Administración local, una importante renovación de la configuración urbana tradicional, al compás de los nuevos tiempos. Es en este momento crucial cuando comienza a trazarse las bases de lo que es la ciudad en la actualidad.

La favorable coyuntura propiciada por la coincidencia en la localidad de varios técnicos de indudable talento, sumado al cambio de mentalidad en las costumbres de los habitantes de la mano de la naciente burguesía, determinaron la constitución de un amplio y excepcional conjunto arquitectónico –que ha dado en llamarse "Segunda Edad de Oro"– por el cual Zamora ha sido incorporada a la Ruta Europea del Modernismo<sup>19</sup>. Actualmente contamos con una amplia relación de publicaciones acerca del patrimonio edificado entre finales del siglo XIX y mediados del XX en la localidad –por ser el lapso de máxima producción inmobiliaria con interés estético–. Algunas de esas investigaciones han abordado también, con mayor o menor profusión, las condiciones urbanísticas de la etapa de estudio como apoyo al discurso cultural, artístico o técnico de las construcciones<sup>20</sup>.

El primer trabajo que supuso una aportación significativa al conocimiento de la ciudad contemporánea fue la tesis doctoral de Gago Vaquero, presentada en 1986, que versó sobre algunas obras domésticas "de evidente valor urbano" edificadas en el ensanche zamorano entre 1930 y 1950<sup>21</sup>. Aunque el marco temporal se circunscribió a esas dos décadas del siglo XX, el arquitecto elaboró, a modo de introducción, una hipótesis sobre la construcción de la capital castellana como base para el diseño del nuevo tejido.

En 2009 se publicó la tesis doctoral de Ávila de la Torre –defendida dos años antes en la Universidad de Salamanca– sobre la arquitectura y el urbanismo zamorano entre 1850 y

---

tercio central del siglo XVIII en la ciudad de Zamora". *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 2017, 32, pp. 279-318; ALMARAZ VÁZQUEZ, Mercedes y José A. BLANCO SÁNCHEZ. "La construcción de las Panaderías de Zamora y la intervención del arquitecto Manuel Martín Rodríguez". *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 2010, 27, pp. 191-218.

<sup>18</sup> RUPÉREZ ALMAJANO, M<sup>a</sup> Nieves. "Aspectos del urbanismo zamorano en el siglo XVIII. La junta de policía". En *I Congreso de Historia de Zamora .T. 4. Historia Moderna y Contemporánea*. Zamora: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 1993, pp. 175-194.

<sup>19</sup> El acto se formalizó el 28 de marzo de 2009.

<sup>20</sup> Muchas ciudades castellano leonesas cuentan con estudios similares: VIRGILI BLANQUET, María Antonia. *Desarrollo urbanístico y arquitectónico de Valladolid (1851-1936)*. Valladolid: Ayuntamiento de Valladolid, Servicio de Información y Publicaciones, 1979; VIRGILI BLANQUET, M<sup>a</sup> Antonia y Juan José MARTÍN GONZÁLEZ. *Arquitectura y urbanismo de Valladolid en el siglo XX*. Valladolid: Ateneo de Valladolid, 1988; PONGA MAYO, Juan Carlos. *El Ensanche de la ciudad de León. 1900-1950. Cincuenta años de Arquitectura*. León: Colegio Oficial de Arquitectos de León, 1997; CHAVES MARTÍN, Miguel Ángel. *Arquitectura y urbanismo en la ciudad de Segovia (1750-1950)*. Segovia: Cámara de la Propiedad Urbana de Segovia, 1998; Díez ELCUAZ, José Ignacio. *Arquitectura y Urbanismo en Salamanca (1890-1939)*. Salamanca: Colegio Oficial de Arquitectos de León, Delegación de Salamanca, 2003; CARRASCO GARCÍA, Montserrat. *Arquitectura y urbanismo en la ciudad de Soria (1876-1936)*. Soria: Diputación de Soria, 2004.

<sup>21</sup> La tesis se editó en formato de libro dos años después de su defensa [GAGO VAQUERO, José Luis. *La arquitectura y los arquitectos del ensanche. Zamora 1920-1950*. Zamora: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 1988].

1950<sup>22</sup>. De esta obra se ha destacado su "esquema coherente" que pone en valor a los autores, los clientes "y, sobre todo, inmuebles de indudable interés para el conjunto patrimonial de Zamora"<sup>23</sup>. Asimismo, resulta interesante la contribución realizada, desde el punto de vista del historiador del arte, al conocimiento de las iniciativas urbanísticas más relevantes surgidas al compás de la profunda transformación de los hábitos y del pensamiento de la sociedad zamorana durante esos cien años.

La aprobación del primer Plan General de Urbanización y Ensanche, en 1949, tras varios años de redacción y modificaciones, inauguró el proceso de sistematización del urbanismo en la localidad y estableció el modelo de ciudad previsto para la siguiente etapa. No obstante, dado que los estudios se interrumpen en el ecuador de la pasada centuria, no conocemos el desarrollo y el alcance que tuvo este instrumento hasta su revisión, en 1973. El periodo de vigencia del plan coincidió con el ciclo denominado Desarrollismo, en el que las ciudades experimentarían el mayor crecimiento cuantitativo vivido en su historia, al compás de la transformación económica del país. A pesar de la brevedad de este episodio, sus consecuencias afectaron, "de modo espectacular por su dimensión y rapidez", a todas las localidades de España, construyendo un tejido "acumulativo y desequilibrado, hecho de improvisaciones"<sup>24</sup> que, como hemos señalado en el caso de Zamora, a día de hoy presenta un alto grado de vulnerabilidad.

En estas circunstancias consideramos que es imprescindible la revisión y, sobre todo, la ampliación del relato histórico acerca de la formación y desarrollo del tejido urbano de la capital castellana que pretendemos llevar a cabo. El objetivo fundamental es proporcionar un análisis diacrónico que sirva de base conceptual para plantear futuras intervenciones sobre el ámbito consolidado. Con esta investigación aspiramos, asimismo, a complementar los estudios sobre la ciudad contemporánea realizados hasta la fecha –vinculados principalmente a la exploración del patrimonio edificado– aportando una óptica más amplia y especializada a través del examen de los instrumentos técnicos y jurídicos propios de la práctica urbanística.

El arranque del presente trabajo se establece en 1864, fecha en la que se inauguró la primera Estación de Ferrocarril en la localidad y que coincidió, en el ámbito nacional, con la promulgación de la primera Ley General del Ensanche de Poblaciones. Esta edificación, localizada a las afueras del núcleo tradicional, supuso la primera manifestación física de los profundos cambios que se sucedieron en la localidad a partir del último tercio del siglo XIX, y se ha identificado como el primer elemento propiamente urbano situado extramuros.

Por su parte nos hemos propuesto cerrar el periodo en 1973, fecha en la que se sancionó la revisión del primer plan de ordenación de Zamora. Ese mismo año se produjo la declaración del núcleo tradicional de la ciudad como Bien de Interés Histórico y Artístico, distinción que mantiene en la actualidad. En el contexto internacional estos acontecimientos coincidieron con el estallido de la crisis del petróleo que marcó un punto de inflexión en la, hasta entonces, ascendente economía mundial, cuyas consecuencias, a nivel urbano, se tradujeron en una drástica desaceleración del ritmo de crecimiento de la población. Dentro de este marco temporal, nos planteamos abordar tres cuestiones fundamentales.

En primer lugar, señalar y clasificar los hitos urbanos y las principales iniciativas que operaron la reforma de la ciudad antigua a partir del último tercio del siglo XIX. No se trata de

---

<sup>22</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura y urbanismo en Zamora (1850-1950)*. Zamora: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 2009.

<sup>23</sup> MUÑOZ PÉREZ, Laura. "Arquitectura y urbanismo en Zamora (1850-1950)". *De arte: revista de historia del arte*, 2010, 9, pp. 235-237.

<sup>24</sup> TERÁN TROYANO, Fernando de. *Historia del Urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*. Madrid: Cátedra, 1999, p. 11.

reiterar las cuestiones incluidas en los estudios precedentes, sino discriminar aquellos hechos determinantes que conformaron el substrato sobre el que se sustentó la elaboración de los instrumentos de ordenación posteriores. Ello implica incidir en algunas cuestiones que no han sido suficientemente tratadas, debido a las limitaciones de dichas investigaciones, pero que resultan de indudable valor para el propósito de la presente. En ese sentido, aunque el marco temporal se solape con otros ensayos, no pretendemos ser redundantes. Es más, consideramos que nuestro objetivo es complementario y necesario pues brinda la oportunidad de corroborar las teorías planteadas o, en su caso, realizar hallazgos con los que confrontar los juicios emitidos<sup>25</sup>.

Por otra parte, pretendemos estudiar los instrumentos de planeamiento desarrollados a partir de los años 40 y hasta el límite cronológico marcado. Partimos de la hipótesis de que durante el tercer cuarto del siglo XX se formularon nuevas ordenaciones que completaron y desarrollaron el primer plan general de la ciudad –cuya aprobación solo tuvo efecto sobre el ámbito del ensanche–, para regular la ingente actividad constructora favorecida por la política estatal en materia de vivienda. De confirmarse este extremo, nos planteamos identificar estas iniciativas y averiguar cuál fue su trascendencia. Además, deberemos aclarar de qué manera se adaptó este escenario de regulaciones urbanísticas múltiples y dispares, a la sistematización emanada de la Ley del Suelo promulgada en 1956.

Por último, se evaluará el alcance real de la actividad urbanística, reflejado en la fisonomía de la capital en diferentes etapas del proceso. Si bien el planeamiento fue el responsable de establecer el modelo urbano previsto para el futuro de la localidad, la materialización de las actuaciones dependió, fundamentalmente, de la práctica gestora de las administraciones condicionada, a su vez, por las políticas en materia de urbanismo y vivienda. La recopilación y descripción de estas "instantáneas" de la capital responde a la necesidad de registrar el progreso de la población y reconocer las directrices que, en la práctica, guiaron el avance del asentamiento en cada periodo, proporcionando una base previa adecuada sobre la que sustentar el análisis urbanístico en fases ulteriores.

## 2. METODOLOGÍA Y FUENTES.

La tesis se estructura en tres periodos históricos en los que las necesidades urbanas fueron abordadas con diferentes mecanismos de intervención, por lo que la exposición se vincula, estrechamente, con el proceso de codificación de la Urbanística.

El primero, a modo de introducción, establece los antecedentes de la disciplina contemporánea en Zamora mediante la exposición de las investigaciones publicadas acerca del origen del primer asentamiento –sobre el extremo occidental de la meseta en la que está instalada la ciudad–, y su dinámica a lo largo de la Modernidad. La narración de los acontecimientos que condicionaron la evolución formal de la capital se relaciona con el desarrollo de las primitivas herramientas de la disciplina urbanística, en concreto con aquellas ordenanzas municipales cuyo contenido puede enmarcarse dentro de la labor ejercida por la policía urbana.

---

<sup>25</sup> En el caso de Salamanca, García Catalán señaló el carácter complementario de los estudios urbanos de Díez Elcuaz –centrado en la arquitectura – y el de Senabre –que otorgó mayor peso al planeamiento urbanístico–, a pesar del solape parcial del periodo contemplado [GARCÍA CATALÁN, Enrique. *Urbanismo de Salamanca en el siglo XIX*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 2015, p. 24; DÍEZ ELCUAZ, José Ignacio. *Arquitectura...*, ob. cit.; SENABRE LÓPEZ, David. *Desarrollo urbanístico de Salamanca en el siglo XX. Planes y proyectos en la organización de la ciudad*. Salamanca: Junta de Castilla y León (Consejería de Fomento), 2002].



La segunda parte abarca el periodo comprendido entre el último tercio del siglo XIX y las primeras décadas del XX. Conocemos, por estudios previos, que los cambios a los que fue sometida la urbe durante esta etapa procedieron de intervenciones puntuales de diversa naturaleza, sin que se lograra articular un planeamiento global antes del estallido de la Guerra Civil. Siendo así, el relato acerca de su transformación se conforma mediante la suma de diferentes aportaciones, derivadas tanto de la actividad local como de iniciativas procedentes del ámbito estatal.

Como punto de partida se examina el papel desempeñado por las infraestructuras de transporte en la organización de la nueva trama, estableciendo en qué casos estas construcciones actuaron como catalizadores de la expansión y en qué otros supusieron un obstáculo para su desarrollo.

Asimismo, se subraya el papel trascendental que tuvo la arquitectura del periodo en la caracterización del espacio colectivo, cuestión que ha sido ampliamente abordada en las publicaciones de referencia. Apoyándonos en el conocimiento proporcionado por estas investigaciones, el presente trabajo se centra, fundamentalmente, en evaluar la actividad gestora llevada a cabo por la administración municipal para adaptar las antiguas estructuras a las nuevas necesidades urbanas. Ello incluye las primeras actuaciones de urbanización exteriores al perímetro histórico.

También se reseñan diferentes episodios que llevaron a la desaparición de un buen número de monumentos históricos de la ciudad en pro del progreso ciudadano, dedicando especial atención al derribo de la muralla medieval. El relato concreto de Zamora se suma a los ya conocidos e invita a reflexionar acerca de la eficacia de los mecanismos de protección de los bienes históricos y artísticos en este momento coyuntural.

Para concluir el apartado y proporcionar una adecuada transición hacia la siguiente fase del estudio, hemos identificado aquellas iniciativas consideradas antecedentes directos de la primera ordenación general sobre la ciudad.

La última sección abarca la formación, desarrollo y eficacia de los planes urbanísticos municipales, desde el final del conflicto civil hasta 1973. El análisis de los documentos permite perfilar el modelo urbanístico previsto inicialmente y su paulatino ajuste a las necesidades de la localidad y a las exigencias de la legislación estatal en la materia. Como apoyo a las explicaciones, se han incluido diversos esquemas y gráficos, realizados a partir de los propios instrumentos técnicos, con objeto de clarificar el alcance de sus determinaciones.

Asimismo, se lleva a cabo el examen de los conjuntos residenciales homogéneos, resultantes de los programas de vivienda promovidos durante la dictadura de Franco, por cuanto constituyen una parte significativa del tejido urbano generado hasta comienzos de los años 70. El estudio atiende a cuestiones sociales –la dignidad de los alojamientos–, económicas –los costes y el empleo de mano de obra–, urbanísticas –localizaciones y modos de ocupación– y arquitectónicas –composición y construcción–.

La fuente de información más inmediata para proceder a una primera aproximación ha sido la propia ciudad objeto de examen. El trabajo de campo ha consistido, fundamentalmente, en la observación directa del entorno urbano y del patrimonio edificado, la conversación espontánea con los residentes y la elaboración de un registro fotográfico de la realidad construida.

En cualquier caso, dado el enfoque histórico del trabajo de investigación, el principal recurso recopilatorio ha sido el vaciado de fondos archivísticos. En primera instancia, hemos

acudido a las fuentes municipales, dado el tradicional carácter local del urbanismo. La mayoría de los expedientes y legajos relacionados con el tema de nuestra tesis se encuentran en el Archivo Histórico Provincial de Zamora, donde fueron transferidos hace algunos años desde las dependencias del Ayuntamiento. Antes de nuestra inmersión, parte de estos documentos ya habían sido examinados por otros historiadores, si bien en esta ocasión se han evaluado desde una óptica diferente. Además, se ha localizado una cantidad nada desdeñable de material inédito con el que complementar los estudios realizados.

Uno de los principales recursos municipales lo constituyen los libros de actas del Pleno Municipal, producidos durante los más de cien años que abarca la presente investigación. En estas páginas quedaron reflejadas las decisiones tomadas por los diversos gobiernos locales encargados de la gestión municipal, así como las discusiones que suscitaron los asuntos urbanísticos, dada la trascendencia colectiva de estas intervenciones. En varias ocasiones su lectura ha sido de utilidad para verificar la existencia de propuestas cuya documentación no ha llegado a nuestros días o de iniciativas que no tuvieron recorrido pero que permiten una mayor comprensión de la dinámica del periodo.

Asimismo, la información recopilada a través de este medio ha servido de guía para inspeccionar los proyectos incluidos bajo la denominación "Obras y Urbanismo". Hemos localizado los dosieres relativos a las intervenciones más trascendentales que operaron la transformación física de la ciudad desde finales del siglo XIX. Entre los principales hallazgos se encuentran los proyectos arquitectónicos de muchas de las edificaciones que han sido señaladas en la investigación por su marcado carácter urbano. Por su parte, hemos comprobado la ingente cantidad de planos parciales de alineación redactados hasta los pasados años 30 que aún se conservan. Para el objeto de nuestro trabajo, hemos revisado con especial detenimiento aquellos previstos sobre los principales espacios públicos y calles del recinto histórico, así como sus posteriores rectificaciones, muchos de los cuales no habían sido incluidas en los trabajos de investigación realizados con anterioridad. De igual modo ha resultado esclarecedor poder conocer de primera mano los expedientes de las primitivas actuaciones parciales previstas sobre la explanada adyacente a la ciudad histórica, en especial aquellos que incluyen, no solo el proyecto urbanístico, sino también algunos borradores anteriores a la propuesta definitiva.

Aunque esta sección guarda registros hasta los años 60 del siglo XX, la documentación que se conserva más allá de los 40 es bastante escasa, lo que supuso un revés dado el alcance previsto en la tesis. Siguiendo la sugerencia del responsable de la institución, preguntamos en el repositorio del propio Ayuntamiento –donde aún se conservan los expedientes más actuales– acerca de la localización de los planes y proyectos urbanísticos redactados en Zamora durante el tercer cuarto de la pasada centuria. En respuesta, el funcionario municipal nos informó que no tenía constancia de la existencia de dichos documentos y que, en todo caso, la mayor parte de los expedientes de ese periodo habían sido destruidos tras su traslado a la nueva sede de la Casa Consistorial, inaugurada en los años 40. Ante esta situación, continuamos la búsqueda de fondos en otros archivos de la localidad, como el de la Diputación o el de la sede en Zamora del Colegio Oficial de Arquitectos de León, sin obtener resultados favorables.

Siendo así ampliamos la exploración al ámbito nacional. El primer archivo consultado fue el General de la Administración, ubicado en Alcalá de Henares, donde únicamente encontramos registros relativos a los grupos de vivienda social proyectados en la localidad. Finalmente logramos localizar la mayor parte de los documentos urbanísticos del periodo franquista en el Archivo General del Ministerio de Fomento. Pudimos consultar y reproducir los expedientes de numerosos planes e instrumentos urbanísticos de todo tipo, incluidas varias ordenanzas edificatorias que se redactaron para Zamora durante la Dictadura. Parte de la documentación se encontraba completa y en buen estado, sin embargo, alguna otra, en particular

la relativa al primer plan de ordenación de la ciudad, solo se conservaba parcialmente y en carpetas con referencias equivocadas, lo que complicó su clasificación. Por lo demás fue una experiencia positiva pues nos permitió retomar el avance de la tesis tras un periodo de infructuosas pesquisas.

Para complementar algunos huecos que aún quedaban vacíos en relación a los expedientes de ordenación urbanística, consultamos a varios arquitectos locales. La cooperativa de arquitectos zamorana ZARCO fue especialmente colaboradora pues nos cedió documentación técnica original elaborada por uno de sus socios, Lucas Espinosa Navarro, durante la pasada década de los 60.

Además de los expedientes municipales, hemos explorado otros recursos catalogados en el Archivo Histórico Provincial de Zamora. En relación a la arquitectura realizada a partir de la Posguerra, se conservan los fondos prácticamente completos de la "Delegación Provincial de la Vivienda", compuestos por más de cuatrocientas cajas que contienen copias, a veces duplicadas, de la mayor parte de los proyectos de obras elaborados a partir de los años 40, tanto de carácter público como privado. Para cubrir el periodo delimitado en nuestra investigación ha sido necesario revisar algo más de doscientas cajas. Entre los expedientes consultados se encuentran los relativos a las numerosas sedes gubernamentales construidas en la capital durante esos años y los grupos de viviendas para obreros y funcionarios promovidos por la Administración central a lo largo del periodo que nos ocupa. Siendo así, no ha sido necesario recurrir a los fondos custodiados en el Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares.

Junto con los planos y dibujos incluidos en los expedientes mencionados y los esquemas de elaboración propia incorporados a la exposición, se expone cartografía de diferente procedencia que ha sido de gran ayuda para interpretar correctamente el alcance de los procesos urbanos ocurridos en la ciudad a lo largo del periodo examinado. El plano más antiguo dentro del marco cronológico examinado, data de 1851. Junto con el elaborado por Coello en 1863, constituyen un excelente punto de partida para la investigación, pues representan el estado de la ciudad previo a su transformación contemporánea. A través del Instituto Geográfico Nacional hemos obtenido nuevas representaciones de la localidad durante las dos primeras décadas del siglo XX. A partir de los años 40 las imágenes aéreas sustituyeron los levantamientos topográficos, proporcionando una aproximación más realista a la fisonomía de la capital. Los fotogramas correspondientes al vuelo realizado por la armada estadounidense en la década de los 50 pueden descargarse a través de la página web de la Junta de Castilla y León. Asimismo hemos obtenido los correspondientes al realizado por la CEFTA –Compañía Española de Vuelos Fotogramétricos Aéreos– por encargo del Ministerio de Hacienda en julio de 1965, que también se guarda en el Archivo Histórico Provincial.

Además han sido de gran interés las colecciones fotográficas editadas por el periódico local *La Opinión-El Correo de Zamora* y los libros publicados por José Manuel García Rubio con abundantes imágenes históricas de la ciudad<sup>26</sup>.

Esta gran cantidad de datos ha sido contextualizada a través de otras fuentes. La principal procede de los artículos y noticias contenidos en diferentes periódicos y diarios que proliferaron a finales del siglo XIX. Algunos de las más destacados fueron *Zamora Ilustrada*, inaugurado en 1881, *El Heraldo de Zamora*, de inclinación liberal, que fue publicado entre

---

<sup>26</sup> GARCÍA RUBIO, José Manuel. *Zamora "añoranzas"*. Zamora: Monte Casino, 1982; GARCÍA RUBIO, José Manuel. *Recuerdos zamoranos*. Zamora: Monte Casino, 1987; GARCÍA RUBIO, José Manuel. *La Zamora del pasado siglo / fotografías de García-Rubio*. Zamora: La Opinión-El Correo de Zamora, 2004.

1896 y 1942 y *El Correo de Zamora*, con un ideario político tradicionalista, que sustituyó a *El Eco de Viriato* a partir de 1897.

Asimismo han sido de utilidad otro tipo de publicaciones periódicas especializadas como la *Revista de Obras Públicas, Ferrocarriles y Tranvías*, la *Revista Nacional de Arquitectura, Hogar y Arquitectura* –plataforma a partir de la cual se dio a conocer la labor realizada por la Obra Sindical del Hogar– o *Informes de la Construcción*, entre otras. En el ámbito más local *Studia Zamorensia* y el *Anuario de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo* abordan asuntos diversos del contexto zamorano.

Para complementar la recogida de datos, se ha accedido a varios portales virtuales con información en abierto, entre ellos el del Archivo Histórico Ferroviario de Madrid, la Biblioteca Cervantes y la de Castilla y León, en los que se han localizado legajos históricos digitalizados muy interesantes para el propósito de nuestra tesis. También a través de la web ha sido posible consultar diferentes números del Boletín Oficial de la Provincia y del Estado, este último publicado en *La Gaceta de Madrid* hasta 1959.

Además se han localizado y consultado publicaciones y artículos científicos a través de diversos repositorios, catálogos bibliográficos y bases de datos como Dialnet, Google Académico, SCielo, Digital.CSIC, Hispania o Recolecta, entre otras, con objeto de completar y contrastar las teorías planteadas.

Todo este trabajo recopilatorio se ha ampliado mediante la bibliografía general y específica que pudiera resultar de interés para abordar el tema planteado. Acerca de cuestiones generales, tanto relativas al contexto historiográfico como a cuestiones de índole urbanístico, se ha acudido a manuales de referencia. En particular, para esclarecer la evolución de la disciplina contemporánea han sido especialmente aclaratorias la obra Anguita Cantero<sup>27</sup>, acerca de la labor de la policía urbana, las de Fernando de Terán<sup>28</sup>, sobre el perfeccionamiento de los instrumentos de planeamiento, la de Martín Bassols<sup>29</sup>, acerca de las primeras herramientas jurídicas de la Urbanística o las de Sambricio, sobre las políticas de urbanismo y vivienda<sup>30</sup>. En asuntos más locales, se ha recurrido a historiadores de la tierra, destacado las crónicas elaboradas por Fernández Duro, Ursicinio Álvarez<sup>31</sup>, o las más recientes de Miguel Ángel Mateos<sup>32</sup>, entre otras.

---

<sup>27</sup> ANGUITA CANTERO, Ricardo. *Ordenanzas y policía urbana. Los orígenes de la reglamentación edificatoria en España (1750-1900)*. Granada: Universidad de Granada, 1997.

<sup>28</sup> TERÁN TROYANO, Fernando de. *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900/1980)*. Madrid: Alianza Editorial, 1982; TERÁN TROYANO, Fernando. "Evolución del Planeamiento urbanístico (1846-1996)". *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 1996, XXVIII, 107-108, pp. 167-184.

<sup>29</sup> BASSOLS COMA, Martín. *Génesis y evolución del Derecho Urbanístico español (1812-1956)*. Madrid: Montecorvo, 1973.

<sup>30</sup> SAMBRICIO, Carlos. "La política urbana de Primo de Rivera. Del Plan Regional a la política de Casas Baratas". *Ciudad y Territorio*, 1982, 54, pp. 33-54; SAMBRICIO, Carlos. *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*. Madrid: MOPT, 1991; SAMBRICIO, Carlos. "Punto de inflexión 1946-1956: viviendas sociales para la clase media". *Ciudad y Territorio: Estudios territoriales*, 2009, 161-162, pp. 521-528; SAMBRICIO, Carlos. "La vivienda protegida: Historia de una necesidad". *Summa +*, 2010, 107, pp. 68-77.

<sup>31</sup> ÁLVAREZ MARTÍNEZ, Ursicinio. *Historia general, civil y eclesiástica de la provincia de Zamora*. Madrid: Editorial Revista de Derecho Privado, 1965.

<sup>32</sup> Solo por mencionar algunas de las obras revisadas del autor: MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)". En ALBA LÓPEZ, Juan Carlos (coord.). *Historia de Zamora*. Zamora: Diputación de Zamora, Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 1995, vol. 3, pp. 493-590; MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Zamora de los años 30: II República y Guerra Civil" En: *Segundo Congreso de Historia de Zamora*. Zamora: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, Diputación de Zamora, UNED, 2008, vol. 3, pp. 99-115; MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Era de Franco". En: ALBA LÓPEZ, Juan Carlos (coord.). *Historia de Zamora*. Zamora: Diputación de Zamora, Instituto de Estudios

Además hemos acudido frecuentemente a diversas obras sobre el patrimonio arquitectónico de la ciudad al tratar el valor urbanístico de algunas arquitecturas singulares en la formación de la trama<sup>33</sup>, así como a otras publicaciones, que recogemos en la bibliografía, relativas a diferentes ciudades que han servido de referencia, pero también de contrapunto a la investigación.

---

Zamoranos Florián de Ocampo, Caja España, 1995, t. 3, pp. 653-790; MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Restauración de los Borbones. Alfonso XII y los orígenes de la regencia, 1874-1890". En: ALBA LÓPEZ, Juan Carlos (coord.). *Historia de Zamora*. Zamora: Diputación de Zamora, Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 1995, t. 3, pp. 384-385.

<sup>33</sup> Además de las mencionadas con anterioridades señalaremos algunas otras: RODRÍGUEZ ESTÉBAN, M<sup>a</sup> Ascensión. *La arquitectura de ladrillo y su construcción en la ciudad de Zamora (1888-1931)*. Zamora: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 2012; VILORIA, Antonio. *Segundo Vitoria (1855-1923). Un arquitecto zamorano*. Zamora: Diputación de Zamora, Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, Centro de Estudios Benaventanos Ledo del Pozo, Colegio Oficial de Arquitectos de León, Delegación de Zamora, Funcoal, 2007; HERNÁNDEZ MARTÍN, Joaquín. *Guía de arquitectura de Zamora. Desde los orígenes al siglo XXI*. Zamora: Colegio Oficial de Arquitectos de León, Delegación de Zamora, 2004; GARCÍA LOZANO, Rafael Ángel. *La arquitectura religiosa en Zamora (1936-1975)*. Tesis Doctoral. Universidad de Valladolid, 2016; GAGO VAQUERO, José Luis. *Enrique Crespo y la Modernidad en Zamora en el siglo XX*. Zamora: Junta de Castilla y León, 1997.

# [ PRIMERA PARTE ]

Antecedentes del Urbanismo Contemporáneo



## Capítulo 1. LA CONFIGURACIÓN URBANA DE ZAMORA DURANTE LA BAJA EDAD MEDIA.

La mirada retrospectiva resulta fundamental para el estudio de la realidad actual de nuestras ciudades. Rastrear el origen del urbanismo, desde la concepción contemporánea de la disciplina, requiere remontarse a la Revolución Industrial, cuyas secuelas establecen el panorama en el que comenzaron a fraguarse los primeros intentos de actuación de la administración pública centrados en dirigir el crecimiento de las ciudades y en institucionalizar el problema de la vivienda de forma globalizada<sup>34</sup>.

La trascendencia de este escenario no debe hacernos olvidar, sin embargo, que si bien el fenómeno de la concentración urbana y, consiguientemente, el planteamiento en intensidad de la problemática urbanística es una manifestación característica del siglo XIX, no cabe desconocer que en etapas anteriores existieron normas específicas para encauzar las cuestiones de esta naturaleza que se suscitaban en los asentamientos de poblaciones preindustriales<sup>35</sup>.

En el caso de Zamora, al igual que en otras ciudades de la meseta, indagar sobre los orígenes de la problemática ciudadana nos remite al inicio del periodo bajomedieval, en el que se produjo la recuperación del modo de vida urbano y la reorganización de la política a través de los concejos municipales, una vez superada la ruralización a la que estuvo sometido el territorio bajo el régimen feudal<sup>36</sup>. Fue Fernando I (1016-1065) quien otorgó el primer estatuto jurídico por el que hubo de regirse la vida de la capital zamorana como parte esencial de su plan de restauración<sup>37</sup>. "El otorgamiento de un fuero, como medio de atracción de inmigrantes, representó la base de un derecho local, más tarde modificado y ampliado, y el comienzo de un incipiente régimen institucional"<sup>38</sup>.

---

<sup>34</sup> "El título de la obra refleja lógicamente el hecho de que la gran mayoría de lugares urbanos considerados nunca fueron 'proyectados' y que escribir acerca de la historia del 'planeamiento urbano' o del 'urbanismo' hubiera sido inexacto, si no erróneo" [MORRIS, A.E.J. *Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A., Colección Arquitectura/Perspectivas, 1984, pp. 11-12]; "La ciudad preindustrial –es decir, la antigua y la medieval, la renacentista y la barroca, anteriores a la revolución industrial– se entendían fundamentalmente en términos arquitectónicos. De hecho, se caracterizaba por reunirse en torno a algo –ya fiera un lugar natural característico o un edificio de celebraciones de carácter religioso o civil– y por la presencia de evidentes emergencias monumentales. (...) la descripción de este tipo de ciudad se efectúa siempre por medio de estos elementos emergentes, así como de sus puntos de mayor concentración espacial y de significado". (...). "El planeamiento urbano se concibe como una estrategia global de intervención sobre la ciudad, en contraposición a las actuaciones parciales y, en numerosas ocasiones, sin programación que caracterizaron el mayor o menor crecimiento y progreso de las ciudades en periodos anteriores" [JEREZ MIR, Carlos. *¿Qué es el urbanismo?* Granada: Universidad de Granada, 2011, p. 36 y p.45].

<sup>35</sup> BASSOLS COMA, Martín. *Génesis...*, ob. cit., p. 75.

<sup>36</sup> "Es a partir del siglo XI, primero con la celebración de Cortes en León en el año 1020 (...), y sobre todo (...) con la conquista de Toledo en 1085 y el florecimiento en la franja territorial comprendida entre los ríos Duero y Tajo de una serie de ciudades como Salamanca, Ávila, Segovia y Madrid, cuando se constituye dentro de la España de la reconquista las primeras instituciones políticas locales responsables de administrar y regular las actividades sociales y económicas generadas en el espacio perteneciente a su alfoz, en un proceso en clara consonancia al producido en el resto de ciudades medievales europeas" [ANGUITA CANTERO, Ricardo. *Ordenanzas...*, ob. cit., p. 41].

<sup>37</sup> Fernando I empezó a reconstruir su principal baluarte contra la amenaza morisca en Zamora, llamando pobladores que en principio se establecieron en un llano llamado de santa Cristina, a dos kilómetros de distancia, con fuero especial firmado a su favor en el año 1063. El rey fijó allí su cuartel general y dio al pueblo fueron y privilegio en los que, a pesar de haber perdido el documento, se sabe que acordó "derechos é inmunidades á los hebreos, restaurando por tanto la Aljama, que ellos suponen contemporánea de Nabucodonosor" [FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, t. I, ob. cit., pp. 231-232].

<sup>38</sup> REPRESA, Armando. "Génesis...", ob. cit., p. 527.



## 1. LOS RECINTOS MEDIEVALES.

A partir del primer asentamiento medieval, en la altiplanicie rocosa situada a orillas del Duero, el espacio urbano de la ciudad fue poblándose gradualmente hasta que, durante el siglo XII y hasta finales del XIII, la capital castellana alcanzó el mayor crecimiento humano, constructivo y económico de su historia, una vez cedida su importancia estratégica en favor del desarrollo industrial y artesanal<sup>39</sup>. Al término de este periodo expansionista, el núcleo quedó definido por sus tres recintos medievales<sup>40</sup>.

La denominada "ciudad vieja" estuvo limitada por el primer cerco románico de la ciudad, ordenado construir por Fernando I para fortalecer las defensas contra las fuerzas musulmanas y proteger los intereses y las gentes del reino de León. Este ámbito, coincidente con los bordes de la meseta, ocupó una extensión de veinticinco hectáreas de terreno colonizadas por los primeros ciudadanos atraídos por la política del monarca. El recinto aparecía dividido en toda su longitud por una arteria de comunicación fundamental, el Carral Maior, enlazando el conjunto catedralicio, situado en el extremo oeste, con la Puerta Nueva, localizada en el borde del foso<sup>41</sup>.

En el hemisferio más alejado del río se concentró la vida económica local alrededor de la Rúa del Mercadillo, cuyo desarrollo corrió en paralelo a la calle principal aunque con un trazado algo más accidentado. En la otra mitad se localizó el primitivo núcleo hebreo en las proximidades de las colaciones de San Pedro, San Cebrián y San Simón. El resto de la estructura viaria estuvo compuesta por calles transversales de menor importancia que unían entre sí las numerosas iglesias del entorno y estas con las puertas del perímetro –ocho en total a lo largo de sus casi dos mil quinientos metros de longitud, además de portillos auxiliares– configurando un esquema tortuoso que habitualmente se ha asociado a razones de tipo estratégico.

Alfonso IX (1171-1230) inició en su último año de reinado la construcción de la segunda muralla medieval alrededor del área denominada el Burgo<sup>42</sup>, entorno urbano que ya por entonces albergaba una alta densidad de población, fruto de la eclosión repobladora experimentada durante los siglos XII y XIII. Armando Represa apuntó hacia la influencia de las órdenes religiosas, los monasterios y las iglesias como causas de esta aglomeración, restando importancia a la acción del Concejo, lo que podría justificar que la forma de estos asentamientos se aproximase al de las aldeas, con grupos de población alrededor de la iglesia desligada, en ocasiones, de la ciudad<sup>43</sup>. Formaron parte de este entorno las colaciones de San Vicente Mártir y Santa Olaya, originarias de los siglos X y XI, la puebla de San Martín, también del XI, y las

---

<sup>39</sup> La cota de población alcanzada durante este periodo no será igualada hasta mediados del siglo XX [CABAÑAS VÁZQUEZ, Carlos. *Las huellas del tiempo en el plano de Zamora*. Zamora: Ayuntamiento de Zamora, 2002, p. 66].

<sup>40</sup> RAMOS DE CASTRO, Guadalupe. *Las murallas de Zamora*. Zamora: Servicio de publicaciones de la Delegación provincial del Ministerio de Cultura, 1978, pp. 12-13; RODRIGUEZ MÉNDEZ, Francisco Javier. "Plan Director de las Murallas de Zamora: Algunas aportaciones al conocimiento del monumento". En RIVERA BLANCO, Javier (coord.). *Actas del IV Congreso Internacional "Restaurar la Memoria"*. Valladolid: Junta de Castilla y León, 2010, pp. 557-570.

<sup>41</sup> Existen diferentes opiniones sobre la conformación de esta vía principal. Mientras que Ramos de Castro señala que el eje estaba claramente dividido en dos partes –la Rúa entre la puerta Óptima y la del Mercadillo, y el Carral Maior, entre esta y Puerta Nueva–, Represa apunta hacia una configuración regular en toda su longitud, sobre el trazado de la antigua Vía Augusta.

<sup>42</sup> Existen referencias escritas que refrendan la existencia de la cerca de tapial alrededor del Burgo ya en el siglo XII, sobre la que Alfonso VII construyó el cerco de piedra [FERRERO FERRERO, Florián. "La configuración...", ob. cit., p. 12]; La segunda muralla fue concluida durante el reinado de Alfonso IX [CABAÑAS VÁZQUEZ, Carlos. *Las huellas...*, ob. cit., p. 68].

<sup>43</sup> REPRESA, Armando. "Génesis...", ob. cit., p. 534.

de San Torcaz, San Salvador de Vid, San Gil, San Esteban y San Pablo seguramente del siglo XII. La última puebla que se incorporó fue la organizada en torno a Santo Tomás Cantuariense, a finales de la misma centuria. No obstante algunos templos, como el de Santiago, San Andrés, Santa Marina y San Miguel del Burgo, no formaron colación ni puebla por motivos diversos<sup>44</sup>.

La unión de la estructura viaria de este nuevo sector urbano con el contorno primitivo se produjo en la desembocadura del Carral Maior por Puerta Nueva, enclave estratégico del cual partió el tridente de rutas de la nueva organización urbana. En el centro se abrió la calle Renova, prolongándose a través de la Rúa de los Francos –hoy en día denominada San Torcuato– que configuró el eje comercial de la nueva ciudad, y por la actual calle Santa Clara, que se extendió hasta la Puerta de San Miguel. Al Sur se abrió la calle de Los Leones –actualmente calles de San Andrés y San Pablo–, denominación original que procedió de la nobleza leonesa asentada en su entorno. De nuevo citamos a Armando Represa quien opinó que, frente a la anarquía que caracterizó las organizaciones urbanas medievales, esta coyuntura resulta tan adecuada que no parece descabellado pensar en una ordenación intencionada<sup>45</sup>.

No se abrieron calles transversales de parte a parte del recinto, pero sí vías que unieron las iglesias con las siete puertas ubicadas a lo largo de su perímetro<sup>46</sup>. En los intersticios de esta trama, donde se localizaban las pueblas y colaciones en torno a los templos, existió un importante número de espacios vacíos, a modo de plazas, que posteriormente fueron aprovechadas para el comercio: del Carbón, del Mercado de Trigo, de Hortalizas en la actual plaza Zorrilla, la plaza del Fresco donde se vendía pescado, etc<sup>47</sup>.

El último recinto medieval se desarrolló alrededor de la puebla del Valle, asentamiento urbano del que se tienen noticias desde 1094, cuando la colonia judía instalada en la ciudad vieja extendió su establecimiento a lo largo de la cuesta de Pizarro<sup>48</sup>. La inclusión de este reducto dentro de la fortaleza urbana tuvo como objetivo estratégico la unión de los cercos primitivos con el puente nuevo, construido ya en el siglo XII. Por ello, la estructura de este ámbito, donde se instaló el nuevo mercado de San Julián, se organizó mediante un eje longitudinal, entre el puente románico y el portillo denominado Puerta Nueva, y la empinada calle de Balborraz, perpendicular a la anterior, que desembocaba en la confluencia de los otros dos recintos.

## 2. LA CIUDAD EXTRAMUROS.

En torno al núcleo medieval hubo un importante desarrollo extramuros, con pueblas exteriores que proliferaron alrededor de los caminos de acceso a las puertas de los recintos. Algunas de ellas surgieron en el siglo X, con los primeros pobladores, aunque la gran mayoría se desarrollaron durante los siglos XII y XIII, teniendo todas ellas como características comunes el aislamiento, pues crecieron sin conexión entre sí, y un ambiente profundamente rural, máxime en los suburbios localizados al otro lado del Duero.

---

<sup>44</sup> CABAÑAS VÁZQUEZ, Carlos. *Las huellas...*, ob. cit., p. 69.

<sup>45</sup> REPRESA, Armando. "Génesis...", ob. cit., p. 534.

<sup>46</sup> Las puertas del segundo recinto son: la Feria, Santa Ana, San Torcuato, San Miguel o Santa Clara, San Pablo, San Andrés y Balborraz. Actualmente sólo quedan restos de la de San Andrés [FERRERO FERRERO, Florián. "La configuración...", ob. cit., p. 20].

<sup>47</sup> CABAÑAS VÁZQUEZ, Carlos. *Las huellas...*, ob. cit., p. 69.

<sup>48</sup> A finales del siglo XI fue también lugar de establecimiento de los nuevos pobladores traídos por Raimundo de Borgoña, instalándose entre el templo de San Leonardo y el monasterio de Santo Tomé. En ese mismo entorno se fundó la iglesia de la Horta por los cruzados del Hospital de San Juan de Jerusalén, convirtiéndose en la matriz de la Orden en la Península. [*Ibidem*, pp. 69-70].

Así, entre las más antiguas se situaron las pueblas de Olivares y de las Eras, en el contorno exterior del recinto prerromano. Del primero se tienen pocas noticias, salvo la alusión a unas tenerías junto al puente viejo, indicativo del tipo de pobladores asentados. Del segundo se conoce que su desarrollo correspondió a la segunda mitad del siglo XII, al ser donado el barrio a la Catedral por doña Sancha.

A partir de la iglesia del hospital del Espíritu Santo creció la puebla homónima, fundada a finales del XII o principios del XIII en el área existente entre el arroyo de Valorio y la cima de la colina de la Lágrima. En el mismo enclave surgió el suburbio de la Vega, llamado así por su emplazamiento en el borde del arroyo. Aunque en origen se pobló alrededor de la iglesia de Santa María de la Vega, en el siglo XIII se hablaba ya de calles y de un barrio de alfareros.

El arrabal de San Lázaro, que con el paso de los siglos se convertirá en el más importante de la ciudad, surgió, posiblemente, al compás de la repoblación del Burgo, en el lugar donde se celebraban las ferias de la ciudad. La orden de Santiago contribuyó a la densificación de este ámbito y edificó, bajo la advocación de Santa Susana, un teso próximo, dando lugar a otra puebla en ese mismo entorno, que ostentó dicho nombre. El barrio de la Feria se desarrolló longitudinalmente entre la puerta del recinto romano y la iglesia de San Lázaro, y la de Santa María del Camino, agrupada desde principios del siglo XIII en torno al templo del mismo nombre, se situó frente a la puerta de San Torcuato. Otros pequeños arrabales debieron ser los de San Lorenzo y San Román.

Al otro lado del puente destacaron las pueblas de San Frontis y Cabañales, cuyo origen se debió a la instalación de diversas órdenes religiosas –franciscanos, dominicas y agustinas– durante el siglo XIII. Al Sur de esta última, los templarios instalaron un convento bajo la advocación del Santo Sepulcro, estando configurada la puebla en el siglo XIII. Por último el arrabal de Pinilla surgió a comienzos del siglo XIII con pobladores dedicados a la explotación de leña. A lo largo del mismo siglo se fundó un monasterio dedicado a San Francisco y poco después el de Santa Isabel, seguramente en el lugar ocupado por el actual convento de las Dueñas (Figura 1).

Durante los siguientes años la ciudad no experimentó cambios sustanciales salvo el crecimiento de los barrios exteriores y la colmatación de parte de los intersticios dentro del cerco amurallado. No se llevaron a cabo, hasta el final del periodo, obras de remodelación ni de mejora, ni se construyeron grandes templos, salvo algunos modestos como la Samaritana en la actual plaza del Maestro, San Sebastián en el barrio de la Lana o la Trinidad frente al arco de Doña Urraca, según el canon tardo románico.

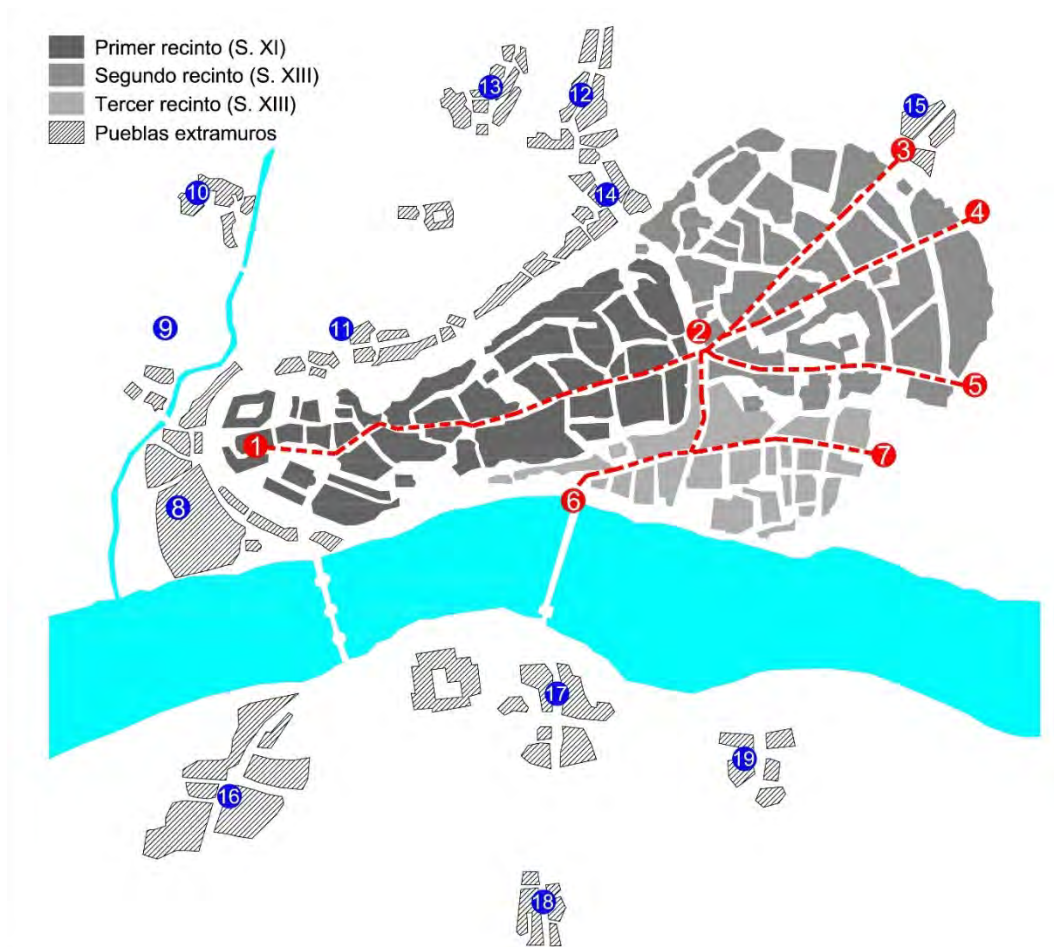


Figura 1. Zamora a finales del siglo XIII.

El número 1 marca la plaza de la Catedral; El número 2 corresponde a Puerta Nueva, en la confluencia de los recintos; Los números 3, 4 y 5, señalan, respectivamente, las puertas de San Torcuato, San Miguel –después denominada Santa Clara– y San Pablo; El número 5 indica la situación de la puerta del Puente, y el 7, el portillo conocido como Puerta Nueva. Los números del 8 al 15 señalan la ubicación de los suburbios al Norte del núcleo: Olivares, las Eras, Espíritu Santo, la Vega, San Lázaro, Santa Susana, la Feria y Santa María del Camino. Los números del 16 al 19 indican el emplazamiento de los arrabales del Sur: San Frontis, Cabañales, Santo Sepulcro y Pinilla.

Elaboración propia en base al plano de REPRESA, Armando. "Génesis...", ob. cit., p. 530.



## Capítulo 2. ACTUACIONES DE POLICÍA URBANA DURANTE LA EDAD MODERNA.

### 1. ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE EL ORIGEN Y LA EVOLUCIÓN DE LA POLICÍA URBANA.

En Zamora, tal y como ocurrió de manera generalizada en las poblaciones castellanas, la aglomeración concentrada dentro de los límites urbanos durante el periodo bajomedieval hizo necesario regular los aspectos relativos a la convivencia en el núcleo, siendo los concejos abiertos quienes asumieron las atribuciones históricamente identificadas con el término "policía", es decir, aquellas cuyo objetivo contemplaba la búsqueda del bienestar de la población a través del mantenimiento del buen orden<sup>49</sup>.

Mediante el dictado de ordenanzas, herederas de los fueros y privilegios confirmados por los monarcas durante la Reconquista<sup>50</sup>, los diferentes gobiernos locales reglaron los amplios cometidos enmarcados bajo esta denominación, incluyendo aquellos aspectos urbanísticos relacionados con la comodidad y habitabilidad de los lugares comunales, e incorporando también dentro de sus disposiciones cuestiones relativas a abastos, mercados, limpieza de calles, beneficencia, etc., conforme la ciudad creció en población y espacio<sup>51</sup>. Como bien ha señalado Anguita:

El papel otorgado a la Ordenanza en el final de la Edad Media como principal figura normativa dedicada a reglamentar las competencias otorgadas al gobierno de la ciudad, será una constante que no habrá de abandonar jamás, por lo que su presencia e importancia no sólo será constatable durante todo el Antiguo Régimen, sino que incluso alcanzará también al municipio burgués del siglo XIX<sup>52</sup>.

A pesar de la existencia de estos antecedentes, no fue hasta la Edad Moderna cuando hizo su aparición la institución denominada policía, ligada indisolublemente al aparato ideológico del modelo de gobierno absolutista. Según Anguita, fue precisamente esta organización la que justificó e hizo posible tal grado de concentración de poder durante el Antiguo Régimen<sup>53</sup>.

Siguiendo la misma línea argumental, Nieto justificó la institucionalización de la policía por el significado cultural atribuido originariamente al concepto de "orden público",

---

<sup>49</sup> "Desde la definición aristotélica de *politeia* como concierto u orden establecido entre aquellos que habitan la polis, el concepto de policía y, más concretamente, su acepción de policía urbana se ha identificado históricamente con el conjunto de medidas tendentes a mantener el orden en el espacio de la ciudad (...). Su misión principal ha consistido en fijar un marco de conducta para el comportamiento ciudadano a través de la elaboración de reglas que condicionen la acción del hombre dentro de su entorno urbano" [ANGUITA CANTERO, Ricardo. *Ordenanza...*, ob. cit., pp. 27 y 47].

<sup>50</sup> Se han acotado en Castilla y León diferentes periodos en los que la reglamentación local adquirió diferente formulación. En una primera etapa, comprendida entre finales del siglo XI y la primera mitad del XIII, era común que la Corona dictara un fuero acompañado, generalmente, por algún tipo de privilegio en el momento de repoblación y de organización del núcleo y su alfoz. En un segundo periodo, entre los siglos XIII al XVIII, la insuficiencia o inadecuación de los fueros y privilegios fue suplida paulatinamente por la promulgación de ordenamientos relativos a la población concreta donde iban a tener vigencia [LADERO QUESADA, Miguel Ángel e Isabel GALÁN PARRA. "Las ordenanzas locales en la Corona de Castilla como fuente histórica y tema de investigación (siglos XIII al XVIII)". *Revista de Estudios de la Vida Local*, 1983, CCXVII, pp. 85-108].

<sup>51</sup> CORRAL GARCÍA, Esteban. *Ordenanzas de los concejos castellanos. Formación, contenido y manifestaciones (s. XIII-XVIII)*. Burgos: Taller Gráfico Diario de Burgos, 1988, p. 72.

<sup>52</sup> Asimismo, las ordenanzas fueron el primer documento que normalizó la actividad transformadora de la ciudad durante el siglo XIX [BASSOLS COMA, Martín. *Génesis...*, ob. cit., pp. 86-87].

<sup>53</sup> ANGUITA CANTERO, Ricardo. *Ordenanza...*, ob. cit., pp. 102-107.

identificando la idea del interés comunal con el nuevo régimen, en oposición frontal al individualismo imperante durante el periodo feudal. Una vez alcanzado este objetivo, el monarca continuó sirviéndose del concepto de policía para respaldar su poder absoluto, bajo la premisa de que, a través de este proteccionismo, se perseguía la felicidad de sus súbditos<sup>54</sup>.

Esta trama, urdida para consolidar la autoridad regia frente al estamento noble, justificó la constante injerencia ejercida por la monarquía sobre las cuestiones relativas al mantenimiento del orden en las comunidades y sobre su reglamentación que, tal y como ya apuntamos, inicialmente formaban parte de las atribuciones del concejo abierto<sup>55</sup>. Según González Alonso, durante la Baja Edad Media se dieron los primeros pasos encaminados hacia el ascenso del poder real en el seno del gobierno municipal, ya que la Corona poseía "el instrumental teórico necesario para emprender una política de signo intervencionista" que se materializará con especial intensidad y constancia en el sector jurisdiccional<sup>56</sup>.

Así pues, ya durante el reinado de Alfonso X (1221-1284), se generalizó el envío a las ciudades de jueces, oficiales regios encargados de contribuir simultáneamente al cumplimiento de las leyes y al mantenimiento del orden público<sup>57</sup>. La política de Alfonso XI (1311-1350) incidió más profundamente en el proceso centralización e intervencionismo en el gobierno de las ciudades castellanas, al respaldar la instauración del ayuntamiento cerrado –compuesto por uno o varios jueces o alcaldes y un reducido número de regidores designados por el monarca– en sustitución de la asamblea vecinal que hasta entonces había tenido poder decisorio sobre las cuestiones locales<sup>58</sup>. Zamora, como otros municipios, quedó así en manos de una oligarquía acaparadora de poder, cuya arbitrariedad provocó no pocas quejas al monarca pero que, sin embargo, fue tolerada pues, tal y como apuntó Manuel Ladero Quesada, permitir la presencia de elementos ajenos al Regimiento para evitar estos abusos hubiese sido incongruente con la táctica ideada por la Corona<sup>59</sup>.

También durante el reinado de Alfonso XI apareció por primera vez mencionada la figura del corregidor, quien se convertirá durante la modernidad en el "representante por antonomasia de la autoridad y del poder regio en la esfera local", asumiendo las competencias relativas a la administración de justicia y al mantenimiento del orden público, en su más amplio significado, así como aquellas otras atribuciones no regladas derivadas de su papel como agentes políticos de la Monarquía<sup>60</sup>. Mediante la promulgación de la Pragmática del 9 de Julio

---

<sup>54</sup> NIETO, Alejandro. "Algunas precisiones sobre el concepto de policía". *Revista de administración pública*, 1976, 81, pp. 35-75 (36-37).

<sup>55</sup> A pesar de que ya desde el siglo XIII la competencia para emitir ordenanzas recaía tanto en el gobierno municipal como en la Corona, prevaleciendo la potestad de esta última en caso de concurrencia, no era habitual que esto ocurriera, ya que la Monarquía emitió escasas cartas y provisiones después del siglo XVI, cuando las ordenanzas aún no eran habituales [LADERO QUESADA, Miguel Ángel e Isabel GALÁN PARRA. "Las ordenanzas...", ob. cit., p. 222].

<sup>56</sup> GONZÁLEZ ALONSO, Benjamín. *El corregidor castellano (1348-1808)*. Madrid: Instituto de Estudios Administrativos, 1970, pp. 24 y 63.

<sup>57</sup> El concepto de justicia en la Edad Media era considerablemente más amplio que el de la actividad juez, e incluían los aspectos del acontecer social cuya regulación quedaría hoy en día bajo la denominación de "orden público". Por ello, la acción administrativa de velar por el cumplimiento del Derecho mediante la gestión policial quedó dentro del quehacer de los jueces, con la importancia que tendrá en la posterior aparición de la figura del corregidor [GONZÁLEZ ALONSO, Benjamín. *El corregidor...*, ob. cit., pp. 24-25 y 63].

<sup>58</sup> MONSALVO ANTÓN, José M<sup>a</sup>. "La sociedad política en los concejos castellanos de la meseta durante la época del Regimiento medieval. La distribución social del poder". En *Concejos y ciudades en la Edad Media hispánica. León 25-29 septiembre 1989*. Ávila: Fundación Sánchez Albornoz, 1989, pp. 359-413.

<sup>59</sup> LADERO QUESADA, Manuel Fernando. "El concejo de Zamora en el siglo XV: Monopolio y oligarquización del poder municipal. Aproximación al proceso". *Espacio, Tiempo y Forma, Serie III, Hª Medieval*, 1990, 3, pp. 83-93 (85).

<sup>60</sup> GONZÁLEZ ALONSO, Benjamín. *El corregidor...*, ob. cit., pp. 60-65.

de 1500, los Reyes Católicos afianzaron la posición de este oficial real, asignándole la potestad para censurar y emitir ordenanzas, con el claro propósito de despojar a la corporación municipal del control sobre las decisiones relativas al gobierno de las ciudades<sup>61</sup>. Posteriormente nuevos edictos reales condicionaron la evolución legal de estos textos jurídicos, confirmando la merma de jurisdicción de las agrupaciones locales en la redacción de estos documentos.

Este escenario propició el gran movimiento de compilación legal inaugurado en el siglo XV con las Ordenanzas Reales de Montalvo y prolongado durante el siglo XVI con la Novísima Recopilación de Felipe II que tuvo por objeto incorporar a los textos locales las disposiciones jurídicas emanadas del poder regio<sup>62</sup>. Asimismo, al amparo de la citada pragmática, se produjo en las principales capitales castellanas la recopilación y sistematización de todas las normativas y ordenanzas relativas a las actividades encomendadas a la corporación municipal, con objeto de facilitar y agilizar su cumplimiento. De este periodo datan precisamente las primeras ordenanzas municipales de Zamora de las que se tiene constancia escrita, estando acotado el proceso de formación, ampliación y confirmación de los documentos legales por parte de la justicia y los regidores de la localidad entre los años 1400 y 1544<sup>63</sup>.

En el marco de la política ilustrada es cuando, según Fraile, la ciencia de la policía adquiere todo su significado, pues la institución se identifica con "la idea de un estado fuerte e intervencionista, que dirige una parte importante de la actividad de los súbditos" y "un agente económico de primer orden" al propiciar la inversión pública y la remodelación territorial y urbana<sup>64</sup>. Consecuencia de este ideario, durante el siglo XVIII se produjo el desdoblamiento del concepto de policía, identificando el término, a nivel estatal, con la administración interior del Estado, pero manteniendo por otra parte su cometido local netamente urbano –una vez desligadas las cuestiones económicas, jurídicas y militares de las específicamente policiales<sup>65</sup>– como organismo encargado de regular la actividad de la ciudadanía en su entorno, así como de establecer aquellas infraestructuras que supusieran una mejora cualitativa de la vida en la ciudad<sup>66</sup>.

---

<sup>61</sup> "Los Corregidores vean las Ordenanzas de la ciudad o villa o partido que fuere a su cargo, y las que fueren buenas las guardará y hará guardar; y si viesen que algunas ordenanzas se deben deshacer o enmendar, las harán de nuevo con acuerdo del Regimiento (...) y las ordenanzas que así enmendaren o de nuevo hicieren, envíen a Nos el traslado de ellas, para que Nos las mandemos ver, y proveer sobre ello" [*Pragmática de 9 de Julio de 150*. A partir de: ANGUITA CANTERO, Ricardo. *Ordenanza...*, ob. cit., p. 61].

<sup>62</sup> En las ordenanzas municipales posteriores a este periodo queda patente el sometimiento de su contenido a las determinaciones de la autoridad local [LADERO QUESADA, Miguel Ángel e Isabel GALÁN PARRA. "Las ordenanzas...", ob. cit., p. 223].

<sup>63</sup> Los documentos legales zamoranos, conservados en el Archivo Histórico Provincial de Zamora –AHPZa–, fueron reunidos en la década de los 90 del siglo pasado en un único corpus documental, organizado según su contenido en tres grandes bloques, lo que facilita enormemente su consulta. El primero de ellos corresponde a las "Ordenanzas de la tierra", título que aglutina aquellas normas relativas al cuidado de campos y cultivos pertenecientes a Zamora y su jurisdicción, es decir, Tierra del Pan, Tierra del Vino y Sayago. La segunda clasificación remite a las "Ordenanzas de las Rentas" en la que se recopilan aquellas disposiciones relacionadas con la hacienda y la fiscalidad municipal, entre ellas qué productos pagan tributo, cuanto y cuando ha de pagarse, así como las penas para los infractores. En último lugar se reúnen las "Ordenanzas de Fieles y Mantenimientos", donde se encajan las disposiciones relativas a la configuración formal de la ciudad [CANTO DE LA FUENTE, Carlos del. *Ordenanzas Municipales de Zamora, en los siglos XV y XVI*. Zamora: Diputación de Zamora, 1991].

<sup>64</sup> FRAILE, Pedro. *La otra ciudad del Rey. Ciencia de policía y organización urbana en España*. Madrid: Celeste, 1997, p. 12.

<sup>65</sup> En España esta segregación quedó consolidada tras el Real Decreto de 2 de abril de 1717 mediante el que se establece como la labor de la policía aquellos asuntos de administración interior "que no son de Justicia ni de Hacienda" [NIETO, Alejandro. "Algunas...", ob. cit., p. 40].

<sup>66</sup> "(...) Por eso, así como en castellano no solo usamos de la palabra 'policía', como genérica, para expresar el buen orden, que se guarda en los estados, observándose las leyes establecidas para su mejor gobierno, sino también específica para significar el aseo, la limpieza, curiosidad, buena crianza, y utilidad en el trato, y todas



Desde 1749 el intendente<sup>67</sup>, y a partir de 1766 el corregidor<sup>68</sup> –ambos gestores de la Corona– asumirán la totalidad de las competencias en materia de policía urbana siendo, por tanto, los encargados de velar por la limpieza, la seguridad y el ornato del espacio comunal. La progresiva pérdida de potestad de la autoridad local sobre las decisiones relativas a la ordenación de las ciudades, lejos de paliarse, se mantuvo tras la instauración de los ayuntamientos decimonónicos, siendo la ineficacia de las regulaciones tradicionales ante la nueva problemática urbana, una de las causas fundamentales que motivaron la subordinación a la legislación estatal de esta competencia municipal, según afirma Bassols Coma<sup>69</sup>.

## 2. ACTUACIONES DE POLICÍA DURANTE LOS SIGLOS XVI Y XVII.

### 2.1. INTERVENCIONES PÚBLICAS SOBRE LA CIUDAD.

La morfología urbana presente en la capital castellana en los albores de la modernidad no distó sustancialmente de la disposición consolidada durante el importante periodo expansionista de los siglos XII y XIII. Hubo que esperar hasta las últimas décadas del Cuatrocientos y las dos primeras del Quinientos para vislumbrar una significativa renovación del plano de Zamora, siendo esta ciudad pionera en la introducción del ideal renacentista, gracias a la influencia del obispo Meléndez y su curia.

La transformación que experimentó la urbe, "reflejo incuestionable de los cambios operados en la mentalidad y los modos de vida de sus habitantes"<sup>70</sup>, se produjo años después de la expulsión de la importante comunidad judía de la ciudad, la sexta más numerosa de toda España<sup>71</sup>. En un principio esta diáspora supuso un inusitado incremento de las rentas de Propios, al pasar a ser propiedad municipal gran cantidad del patrimonio judío, tal y como reflejaron los

---

las providencias de buen gobierno, que inmediata ó mediatamente influyan en el aseo, la comodidad de los moradores, en la seguridad de sus bienes y personas, como en los reglamentos de barrer y regar las calles, cerrar las puertas de las casas de noche, llevar la luz á determinadas horas, no correr por lo interior de las poblaciones á caballo ni en carruaje, no verter agua, no levantar mas de lo que prescribe los edificios, y otras cosas semejantes; no puede haber reparo en que yo me valga para esta misma significación de dicha voz" [DOU Y DE BASSOLS, Ramón Lázaro de. *Instituciones del Derecho Público General de España*. A partir de ANGUITA CANTERO, Ricardo. *Ordenanza...*, ob. cit., pp. 117-118].

<sup>67</sup> *Ordenanza de 13 de octubre de 1749 para el restablecimiento, e instrucción de Intendentes de provincias y exercitos*. Madrid: Imprenta de Manuel Fernández, 1749.

<sup>68</sup> Mediante el edicto se establecen como competencias del corregidor los ramos de justicia y policía, quedando los de hacienda y guerra en manos del intendente ["Cédula de 13 de noviembre de 1766". En: SÁNCHEZ, Santos (ed.). *Colección de pragmáticas, cédulas, provisiones, autos, acordados, y otras providencias generales expedidas por el Consejo Real en el reinado del señor don Carlos III*. Madrid: Imprenta de la viuda e hijo de Marín, 1803].

<sup>69</sup> Sin entrar en un desarrollo exhaustivo, Bassols alude a otros motivos que explican el relego al que fueron sometidas las competencias locales en el siglo XIX. Entre ellas se indica la importancia que revistió la pervivencia de la legislación militar, cuyo cometido seguía en plena vigencia tras la Guerra de la Independencia y las guerras carlistas, interviniendo con sus disposiciones en el ámbito de la policía urbana. El autor también apunta a la intervención de la Real Academia de San Fernando, fundada en 1752, encargada de informar a la Corona acerca de la adecuación estética de las obras públicas llevadas a cabo en pueblos y ciudades. A pesar de que su mediación se redujo a la salvaguarda de los valores artísticos, en numerosas ocasiones su mediación fue origen de conflictos y fricciones con los particulares y con otros organismos públicos [BASSOLS COMA, Martín. *Génesis...*, ob. cit, pp. 82-86].

<sup>70</sup> LADERO QUESADA, Manuel Fernando. "Aproximación...", ob. cit., p. 571.

<sup>71</sup> El *Repartimiento hecho á los judíos por Rabbi Jacob Aben-Nuñez, Juez mayor de los judíos y Fisco del rey D. Enrique IV, para los servicios e medios servicios que las aljamas de los judíos de sus reinos y señoríos han de dar en cada año*, dictado en 1474, muestra el aumento de los hebreos en Zamora cuando iban decreciendo en otros pueblos, situando la capital del Duero en el sexto lugar por el impuesto de capitación, que solo pagaban los varones mayores de veinte años [FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. II, pp. 146-417].

Libros de Rentas y Foros pertenecientes a la ciudad de Zamora<sup>72</sup>. Sin embargo, en el lado opuesto, la industria, la agricultura y el comercio, mayoritariamente en manos hebreas, se resintieron profundamente, no pudiendo prolongar este conato expansionista por muchos años más, ya que la capital del Duero no contaba para ello con otros alicientes como la Universidad, en el caso de Salamanca, o con importantes órganos de gobierno como los de León o Valladolid<sup>73</sup>.

Sin duda, la intervención urbana más relevante en este lapso de tiempo fue la edificación de la nueva Casa del Concejo –que hasta entonces celebraba sus reuniones en las inmediaciones de la iglesia de San Martín–, así como la ampliación y dignificación de la plaza a la que daba frente, siendo Puerta Nueva, en la coyuntura entre la vieja y la nueva ciudad, la ubicación ideal para ello<sup>74</sup>. Esta actuación implicó una remodelación del esquema urbano, convirtiendo Zamora en una ciudad centrada que superó los condicionantes castrenses y la espontaneidad del modelo medieval, según Cabañas Vázquez<sup>75</sup>.

Considerando la envergadura de esta operación urbanística, no cabe duda de que más allá de un mero gesto de gratitud hacia la ciudad por su apoyo en la batalla de Campo de Peleagonzalo de 1467 –en la que "se aseguró la corona en la cabeza de doña Isabel"<sup>76</sup>–, la iniciativa de la Reina Católica formó parte esencial de la maniobra, ya mencionada, para acceder al control de los concejos municipales<sup>77</sup>. La realización de las obras de la Plaza Mayor implicó la compra de viviendas y el traslado de numerosos establecimientos, ampliando paulatinamente los límites del espacio público desde 1484, año en que debió comenzar la intervención, hasta 1512, en que se logró llevar sus límites hasta el portillo de San Juan, triplicando de ese modo su superficie. Asimismo, fue mucho el dispendio económico que tuvo que realizar la ciudad para lograr materializar el nuevo hito urbano, pudiendo destinar a tal fin la cantidad recaudada mediante la tasa impuesta sobre los cereales y ampliando la aportación con sisas posteriores<sup>78</sup>.

Además de esta importante intervención, durante este lapso proliferaron en Zamora otras muchas obras urbanas menores, gran parte de las cuales partieron de actuaciones privadas de nobles y altos cargos eclesiásticos. Al patrocinar estos personajes la construcción de hospitales, palacios y la recuperación de templos, se acometieron obras de embellecimiento y pavimentación de las plazas y accesos del entorno, como la plaza de los Cientos –actualmente denominada Fray Diego de Deza–<sup>79</sup>, empedrada al rehabilitar la iglesia de San Ildefonso, o la escalinata de San Martín, amparada por el propio obispo Meléndez.

Por su parte, el Ayuntamiento también tuvo un papel destacado en la renovación urbana experimentada durante estas décadas, actuando desde sus competencias de policía. Tenemos

---

<sup>72</sup> VVAA. *Historia de Zamora*. Valencia: Editorial Prensa Ibérica, 1991, t. II, p. 272.

<sup>73</sup> CABAÑAS VÁZQUEZ. *Las huellas...*, ob. cit., p. 92.

<sup>74</sup> *Cédula de los Reyes Católicos para la erección de las Casas Consistoriales de Zamora*. A partir de FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. II, p. 160.

<sup>75</sup> CABAÑAS VÁZQUEZ. *Las huellas...*, ob. cit., p. 92.

<sup>76</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. II, p. 83.

<sup>77</sup> Con esta iniciativa Isabel I dio respuesta a las Leyes de Toledo de 1480 que instaban a la edificación de casas consistoriales en todas las ciudades del reino.

<sup>78</sup> Por entonces se estaban llevando a cabo reparaciones en las murallas y sus puertas, así como en el puente románico [RAMOS DE CASTRO, Guadalupe. "El Ayuntamiento...", ob. cit., p. 236; FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. II, pp. 160-162].

<sup>79</sup> Acerca de la evolución urbana de este emplazamiento: GARCÍA LOZANO, Rafael Ángel. "El hospital y la capilla de la Cofradía de los Cientos. Aportaciones para el estudio del urbanismo y la arquitectura de Zamora". *Studia Zamorensia*, 2010, 9, pp. 35-86.

noticia de una provisión de trescientos mil maravedís "para reparos de puentes y muros" otorgada en 1493 por el Monarca Católico tras las advertencias de algunos regidores sobre el mal estado de estas instalaciones. Asimismo, sabemos por Fernández Duro que en 1512 se llevaron a cabo numerosas obras de empedrado, como las de las calles Balborraz, Buvilla, la Rúa, Rúa Nueva, la calleja de San Leonardo, San Torcuato, Alfamareros y Caltraviesa, y que se abrió una nueva calle, al lado del convento de San Bernabé, con salida en la plazuela de San Juan de Valencia<sup>80</sup>.

Durante el reinado del emperador Carlos V (1500-1558) las actuaciones públicas se redujeron considerablemente, teniendo constancia, no obstante, de nuevas obras de pavimentación en las calles del Caño, Buscarruidos, Capellejos, la Cal, San Gil, Cárcava y San Cebrián y de la regularización de la calle Renova, así como de trabajos de reparación en algunos templos, en los lienzos de las murallas y en varias de sus puertas<sup>81</sup>.

En los siguientes años las actuaciones de policía se limitaron, fundamentalmente, a la conservación de caminos y puentes, aunque también se llevaron a cabo algunas importantes infraestructuras como la canalización del Matadero y las fuentes en Valorio, Pinilla y Carpintero, además de algunos trabajos de pavimentación en los alrededores del Rollo<sup>82</sup>. Una de las obras más importantes de este periodo fue la construcción de la Alhóndiga para el grano en la calle Larga –actual Sancho IV–, en sustitución del antiguo edificio ubicado en los alrededores de la Plaza Mayor. El inmueble pudo finalmente concluirse, no sin superar numerosos conflictos y problemas económicos derivados, en parte, de la escasa liquidez del Consistorio tras finalizar las obras de reparación del puente, en 1575<sup>83</sup>.

Al comienzo de la siguiente centuria se produjo en la ciudad una profunda retracción, consecuencia de la hambruna y las epidemias que provocaron el éxodo de muchos zamoranos hacia localidades cercanas, acentuándose en la capital el aislamiento y la ruralización que ya había conocido siglos atrás<sup>84</sup>. Las únicas realizaciones urbanas llevadas a cabo durante la primera mitad de la centuria por el Ayuntamiento, salvo puntuales excepciones, tuvieron como objetivo frenar la decadencia de algunos templos como los de Santo Domingo, San Ildefonso, Santa María la Nueva, San Pablo, las Dueñas y la ermita de San Sebastián, arruinada completamente. También acometió el Consistorio obras de diversa consideración en la Casa Consistorial, el Matadero, las carnicerías de Santa Lucía y la Casa de la Harina, construyendo, asimismo, un corral para el ganado cerca de la Alhóndiga. Además se enlosaron o compusieron las calles de San Julián, Santiago, Trasgo, San Andrés, Orejón, San Gil, San Simón, San Benito, Riego y Piñedo, abriéndose también la calzada de San Cebrián. Cabe destacar la iniciativa del conde de Alba y Aliste, regidor municipal, para la construcción de un depósito de agua, del que finalmente no se llegaron a presentar ni los planos ni el presupuesto solicitado<sup>85</sup>.

En la segunda mitad del siglo XVII, situamos la edificación de varios templos, como el de los Trinitarios y el de la Concepción, así como algunas otras capillas, cuya fundación fue posible gracias a los donativos de benefactores privados. La escasez de fondos municipales no permitió la reparación del puente de la ermita de Santiago el Viejo, destruido tras una riada, y

---

<sup>80</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. II, p. 180.

<sup>81</sup> *Ibidem*, pp. 262-263.

<sup>82</sup> *Ib.*, pp. 326 y ss.

<sup>83</sup> VASALLO TORANZO, Luis. "La Alhóndiga...", ob. cit., p. 219.

<sup>84</sup> Los datos demográficos indican que Zamora pasó de tener 7600 habitantes en 1591 a solo 2000 en 1643 <[www.ine.es](http://www.ine.es)> [22 julio 2014].

<sup>85</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. II, pp. 426 y ss.

obligó a cerrar el mirador de San Cipriano dado su mal estado, reservando los escasos fondos públicos para obras de beneficencia<sup>86</sup>.

## 2.2. LAS PRIMERAS ORDENANZAS MUNICIPALES DE POLICÍA URBANA: LA ORDENANZA DE LOS FIELES DE LAS CALLES DE 1540.

Resulta lógico que a comienzos de siglo XVI en Zamora se observase preocupación por parte del Concejo y de los monarcas por mantener lo hecho hasta el momento. De ello dio cuenta la provisión hecha al corregidor para que las autoridades locales impidiesen las construcciones ilegales, saledizos y pasadizos en las casa<sup>87</sup>.

Esta situación no debió ser diferente en otras capitales, pues según Anguita, en la mayor parte de las ciudades del Quinientos era demasiado habitual que los particulares adelantaran los límites de sus fachadas para ganar espacio de vivienda a costa de reducir la latitud de las vías de circulación, ya de por sí bastante angostas y estrechas, gracias a la permisividad concedida hasta entonces a la actividad edificatoria. Si a ello sumamos el vuelo de balcones y demás estructuras salientes de fachada, podemos hacernos una idea de la escasa importancia que se le concedió al espacio de circulación en la incipiente ciudad moderna. Más aún, la cada vez más angosta estructura urbana debió agravar las preocupantes condiciones de salubridad –ya de por sí acuciantes– al entorpecer la renovación de aire y la entrada de luz en las calles, además de poner en serio riesgo la seguridad de los viandantes con el vuelo de los elementos arquitectónicos<sup>88</sup>.

La respuesta de las autoridades zamoranas ante la preocupante situación de calles y espacios públicos, fue la incorporación a las ordenanzas municipales de nuevas disposiciones que podemos circunscribir dentro de las competencias asignadas al organismo de policía urbana. Estas reglamentaciones, relativas a la seguridad e higiene de las áreas comunales, se incluyeron dentro de las ordenanzas de fieles –oficiales o agentes del concejo encargados de velar y garantizar el cumplimiento y aplicación de las normativas–<sup>89</sup>.

Las medidas contenidas bajo este epígrafe general centraron su contenido en la regulación de la entrada y comercialización de productos en la ciudad, fundamentalmente alimenticios, evitando los fraudes en pesos y medidas que, al parecer, debieron ser demasiado frecuentes en estos intercambios. Más concretamente, la Ordenanza de los Fieles de las Calles, fechada en 1540, recopiló los mandatos relacionados directamente con la configuración morfológica de la población, haciendo especial hincapié en las condiciones sanitarias a observar en los espacios urbanos de mercado, localizados en las plazas de Santa Lucía y San Juan de Puerta Nueva, actual Plaza Mayor. Así por ejemplo, el artículo 447 estableció:

Otrosí, que todos los carniceros de la dicha çibdad, así los que venden carne a Santa Luçía como los que venden a la plaça de San Juan de Puerta Nueva, que no echen huesos, ni cuernos, ni espinaços ni cabeças de ningún ganado que sea en las dichas cerneçerías, sino que tengan çestos en que lo echen cada día, porque los lieven a echar fuera de la çibdad. E si de otra guisa lo fiçieren, que paguen por cada vegada çien maravedís, e sea para los dichos fieles e se linpie a su costa<sup>90</sup>.

Este estatuto de las calles no limitó sus disposiciones a las condiciones de salubridad de las áreas de comercio sino que extendió sus obligaciones a todo el espacio público, implicando

---

<sup>86</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. III, pp. 14-17.

<sup>87</sup> REPRESA, Armando. "Génesis...", ob. cit., pp. 568-569.

<sup>88</sup> ANGUITA CANTERO, Ricardo. *Ordenanza...*, ob. cit, pp. 65-67.

<sup>89</sup> CANTO DE LA FUENTE, Carlos del. *Ordenanzas municipales...*, ob. cit., pp. 135-188.

<sup>90</sup> *Ibidem*, p.180 (art. 447).

a los ciudadanos en esta labor, "(...) e si fallaren quién lançó estiércol, o agua sucia o otra suciedad alguna en alguna de las dichas calles que ge lo fagan limpiar a su costa y que prendan al tal por veynte e quatro maravedís para los dichos fieles, por cada vegada que lo lançaren"<sup>91</sup>.

Por ello, además de las imposiciones acerca del aseo de las vías, resultó indispensable limitar las zonas donde desarrollar las actividades insalubres y molestas, como en el caso de la limpieza de la lana, que quedó restringida al área comprendida entre el puente y San Benito<sup>92</sup>.

El contenido de estas ordenanzas también hizo referencia a la disposición de elementos constructivos y arquitectónicos que pudieran ser un obstáculo para el libre tránsito de las personas, imponiendo prohibiciones y sanciones a los infractores que con sus conductas pudieran poner en peligro la seguridad de sus vecinos. Así por ejemplo, el artículo 437 estableció "(...) que ninguno no cierre calle alguna del conçejo ni ponga paso ni andamio sobre ninguna calle. E qualquiera que lo fiçiere que ge lo fagan luego desfazer a su costa e que lo prendan en dosçientos maravedís para los dichos fieles, e duçientos para los muros desta dicha çibdad"<sup>93</sup>.

Las epidemias que proliferaron a comienzos del siglo XVII, hicieron necesarios nuevos ordenamientos de policía con los que reforzar las medidas relativas a la higiene y salubridad de la ciudad, sumándose estas a las anteriores normas aún vigentes. Así, entre las disposiciones más importantes se prohibió a los curtidores, tintoreros y pescaderos vaciar el agua en el interior del recinto, se estableció la obligación de abandonar a los animales muertos a cierta distancia del núcleo poblado y se señalaron sitios fijos para tirar las basuras, sancionando a quien lo hiciese en las inmediaciones de las murallas y sus puertas. También se prohibió dar de comer a los cerdos en las calles y se eliminaron los muladares<sup>94</sup>.

### 3. LA POLICÍA URBANA DURANTE EL SETECIENTOS.

#### 3.1. EL PAPEL DE ZAMORA EN LA ESTRATEGIA ILUSTRADA.

Tras la profunda crisis estructural sufrida durante el XVII, el cambio de siglo trajo consigo nuevos aires de renovación ilustrados en todo el territorio español. Tal y como explicó Sambricio, a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, la solución a los problemas que aquejaban al país se planteó desde una visión globalizada, impulsando un vasto programa de fomento de la riqueza nacional en el que el espacio urbano y el territorio se contemplaron desde una perspectiva nunca imaginada hasta ese momento. El territorio pasó a definirse como una unidad económica y administrativa en la que las ciudades dejaron de verse como elementos aislados para convertirse en partes conformantes e imprescindibles de un proyecto global.

Así, junto a una ambiciosa política de fomento de las obras públicas, los promotores de la estrategia plantearon la idea de especificidad de las distintas poblaciones, mediante equipamientos y servicios diferenciadores, lo que supuso "un cambio fundamental en la visión de la ciudad o el territorio puesto que implica el criterio que preside el urbanismo ilustrado, la especialización del espacio urbano y la subordinación de cada núcleo de comunidad al programa general"<sup>95</sup>.

---

<sup>91</sup> CANTO DE LA FUENTE, Carlos del. *Ordenanzas municipales...*, ob. cit., p. 177 (art. 436).

<sup>92</sup> *Ibidem*, p. 182 (art. 456).

<sup>93</sup> *Ib.*, p. 177 (art. 437).

<sup>94</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. II, pp. 428-429.

<sup>95</sup> SAMBRICIO, Carlos. *Territorio...*, ob. cit., pp. 36-37.

El papel adjudicado a la capital zamorana durante el Setecientos tuvo que ver con su posición geopolítica en la frontera con Portugal, así como las alianzas firmadas con los borbones frente a su lucha contra los ingleses, lo que la convirtió en uno de los principales centros militares del Reino. Ya a comienzos de siglo se registraron importantes obras de reparación en las murallas, se transformó la antigua fortaleza contigua a la Catedral, convirtiéndola en una ciudadela, y se edificaron los cuarteles de Infantería –sobre terrenos vacíos de la antigua judería– y de Caballería –en la plaza del Mercado–. En 1736 se aprobó el presupuesto para la construcción de un nuevo cuartel de Infantería en el barrio de Santo Tomé, que finalmente se ubicó en el sitio denominado Palomar, y durante la década de los 40 se construyó el Polvorín, alejado de la aglomeración, para evitar posibles daños accidentales considerando la gran cantidad de explosivo almacenada en el edificio. A estos equipamientos militares se sumó la Cárcel del Partido, en los terrenos ocupados actualmente por el Gobierno Civil, cuya construcción fue la excusa para la creación de la Junta de Policía en 1788, a pesar de que las *Memorias* de Fernández Duro datan el inicio de las obras en 1718<sup>96</sup>.

No fue este el único papel jugado por la ciudad castellana durante la Ilustración, pues, a pesar de haber perdido la importancia económica del periodo medieval –de la que nunca volverá a gozar en el futuro–, las activas manifestaciones culturales, unidas a un incipiente despegue artesanal y preindustrial, constituyeron su definitiva posición como centro económico provincial, tal y como demuestra su inclusión en la propuesta inicial del Canal de Castilla presentada por Antonio Ulloa en 1753 para unir los centros económicos de la mitad Norte del país con el puerto de Santander<sup>97</sup>. Esta posición se reforzó con las obras de ampliación de la Alhóndiga, la remodelación de la Plaza Mayor y la de San Julián –enclaves fundamentales del mercado–, la construcción del Pajar del Rey y del Matadero extramuros, así como la instalación de varias fábricas sobre antiguos palacios.

Además de estas actuaciones, el cambio de mentalidad operado en la ciudadanía y en sus gobernantes también se dejó traslucir a través de otras operaciones urbanas que, a pesar de no lograr modificar la estructura fundamental de la ciudad, introdujeron sustanciales mejoras en su entorno. Desde principio de siglo, pero fundamentalmente a partir de 1718, se produjo una gran actividad constructiva, llevándose a cabo trabajos en el puente, en la sede del Ayuntamiento, en el convento de Santo Domingo y en la iglesia de San Esteban, deteriorada por un incendio. De este periodo data también la edificación del Seminario y de la plaza de San Andrés, las obras del Palacio Episcopal, la reedificación del convento de las Marinas, la reconstrucción de Santa Lucía y la adecuación de la iglesia de San Ildefonso, entre otras intervenciones<sup>98</sup>.

Más allá del papel fundamental asignado a los núcleos de población en el entramado económico y político confeccionado por el despotismo hispánico, existe, según afirma Reguera Rodríguez, otra dimensión de la ciudad ilustrada, relativa a las infraestructuras y servicios incorporados a los núcleos para la mejora del hábitat del hombre, cuyo conocimiento resulta esencial en la comprensión del fenómeno urbano, pues pone de manifiesto las tensiones originadas al introducir un modelo económico expansionista en un espacio físico que aún mantiene su férrea estructura feudal<sup>99</sup>.

---

<sup>96</sup> FERNANDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. III, pp. 82-91.

<sup>97</sup> HELGUERA QUIJADA, Juan: "Aproximación a la Historia del Canal de Castilla". En: HELGUERA QUIJADA, Juan, *et al* (coord.). *El Canal de Castilla*. Valladolid: Junta de Castilla y León, 1988, pp. 9-159.

<sup>98</sup> FERNANDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. III, pp. 82-91.

<sup>99</sup> REGUERA RODRÍGUEZ, Antonio. "Urbanismo y medioambiente en la España de la Ilustración. Estudio de varias problemáticas". *Polígonos: Revista de Geografía*, 1992, 2, pp. 109-140 (110-11).

Este ámbito de competencias policiales, a las que nos hemos referido en la introducción como netamente urbanas, alcanzaron un importante desarrollo en la Zamora de mediados de siglo XVII, cuya morfología, tal y como hemos indicamos, no difería en exceso de la forma heredada de su periodo de plenitud medieval, con callejones estrechos e intrincados en los que la circulación resultaba complicada y las medidas de higiene insuficientes. Rupérez Almajano ha analizado los aspectos del urbanismo zamorano de este periodo, por lo que nos remitiremos a su estudio para señalar las cuestiones más destacadas<sup>100</sup>.

### 3.2. ACTUACIONES DE LA JUNTA DE POLICÍA PARA EL "ACOMODO" DE LA CIUDAD.

Siguiendo la misma línea intervencionista marcada desde comienzo del periodo, el Gobierno Central asumió la responsabilidad de dotar a las ciudades de las condiciones necesarias para la mejora de la vida de los ciudadanos, a través de infraestructuras básicas y de servicios urbanos que hasta ese momento eran deficientes o inexistentes.

Alumbrado, alcantarillado, limpieza, empedrado, alineación y hermoseo de calles, junto con la creación de salones y paseos arbolados en la periferia, son algunas de las operaciones consideradas necesarias para lograr el embellecimiento y la mejora del espacio urbano y alcanzar, finalmente, el ansiado ideal de la ciudad ilustrada como *enclave acomodado* para la vida del hombre<sup>101</sup>.

La construcción de la nueva Cárcel actuó de excusa para que el Consejo de Castilla constituyera la Junta de Policía en Zamora, mediante Real Orden de 24 de marzo de 1788. A pesar de su encargo inicial, el nuevo organismo tuvo desde el principio la clara intención de relegar al Regimiento de sus funciones policiales, dada la inoperancia mostrada a la hora de hacer respetar las normas relativas a seguridad y salubridad, así como por las irregularidades detectadas en la gestión de las obras públicas.

No debemos pensar, no obstante, que hasta ese momento no se hubiesen planteado iniciativas para la mejora de las condiciones ciudadanas por parte de algunos regidores con talante ilustrado, pues siguiendo el ejemplo de Madrid, desde 1776 comenzaron las obras para mejorar el empedrado de algunas calles principales –la actual Ramos Carrión, la Rúa de los Francos y la calle Renova y sus alrededores–. Casi simultáneamente se acometieron las obras de alcantarillado de esta última, esbozándose la posibilidad de llevar a cabo un proyecto general más extenso, al tiempo que se redactaron nuevas ordenanzas de policía, destinadas a implementar las elaboradas durante los siglos XVI y XVII, relativas a salubridad e higiene en las calles. También, siguiendo el ejemplo de Madrid, en 1779 se instaló el primer alumbrado público, desde Santa Clara hasta la Catedral, mediante cuarenta faroles que verán multiplicado su número en años posteriores.

Sin embargo, desde su asamblea inaugural, celebrada el 25 de junio de 1788, hasta entrado el siglo XIX, con la salvedad de los años de guerra, la Junta de Policía asumió las funciones relativas a limpieza de calles, empedrado, iluminación y paseos, a semejanza de la descrita por Uztáriz para Madrid, en su discurso de 1746<sup>102</sup>.

---

<sup>100</sup> RUPÉREZ ALMAJANO, M<sup>a</sup> Nieves. "Aspectos...", ob. cit. Si no se indica lo contrario, las notas acerca del urbanismo de Zamora durante la Ilustración harán referencia a esta obra.

<sup>101</sup> ANGUITA CANTERO, Ricardo. *Ordenanzas...*, ob. cit., p. 120.

<sup>102</sup> El objetivo del Discurso de Uztáriz fue proponer una serie de reformas profundas para lograr situar la Corte española al nivel de las europeas, para lo cual resulta indispensable la creación de una Junta de Policía cuyas competencias enumera: entre otras, elaboración de normas y ordenanzas para la construcción de casas y palacios, situación de fábricas y mesones y para la compra y expropiación forzosa; Iluminación, limpieza y alcantarillado; carreteras, paseos y puentes; empedrado de las calles y encerramiento de los animales; ideas sobre la navegación

Así, en los siguientes años, la Junta continuó enlosando las calles más concurridas, con mejores materiales y mayor cuidado en la ejecución para prolongar su vida útil. Se tiene noticia de la realización del empedrado permanente de la Rúa de los Francos, la calle situada tras San Ildefonso, la que unía San Martín y el puente mayor, además del arreglo del pavimento de la calle Balborraz, la del Piñedo, la actual Martín Villegas, Santa Clara, Puerta Nueva y la que conduce a la plaza de los Cientos. Estos trabajos se extendieron también extramuros, pues se sabe del arreglo del empedrado de la calzada de Cabañales hasta el convento de las Dueñas.

La limpieza y saneamiento de las calles fue, sin duda, la parcela que más atención requirió por parte del nuevo organismo, quien puso sobre la mesa varios proyectos para la mejora de unas condiciones "indecorosas para una capital tan respetable como esta". A pesar de la acuciante necesidad de mejora del alcantarillado y del aseo de los espacios comunes, casi todas las propuestas acabaron chocando con la oposición de los vecinos o con la falta de fondos, manteniéndose durante años el habitual sistema de recogida de las basuras acumuladas en las calles mediante carros. Ni el incremento de las prohibiciones ni el endurecimiento de las sanciones lograron modificar la incívica actitud de los vecinos, que, sin respetar los bandos, lanzaban indiscriminadamente desperdicios por las ventanas, mermando considerablemente la eficacia de las medidas sanitarias.

Respecto a la ubicación de los puntos de mercado, aspecto incluido dentro de las facultades del organismo, el plan presentado por la Junta dispuso los puestos en función del tipo de mercadería, ocupando el área central de la ciudad según una organización radial cuyo origen se localizó en la Plaza Mayor.

Otra de las facultades asumidas por la Junta de Policía para mantener el orden público fue hacer extensivo el escaso alumbrado público, con el objetivo fundamental de evitar los delitos cometidos al amparo de la oscuridad. La ciudad llegó a contar durante los años de actividad del organismo con unos doscientos faroles que, si bien aún resultaron insuficientes, su servicio fue ininterrumpido, salvo en breves periodos de tiempo por falta de presupuesto.

Los paseos y plantíos fueron el último aspecto relacionado con la tarea del organismo en Zamora, dada la importancia que los ilustrados dieron a estos espacios por su labor en el embellecimiento urbano y como lugar de esparcimiento de la población. A pesar de que durante este periodo no se crearon nuevos planteles, se contribuyó de manera importante al restablecimiento de los existentes tras un largo tiempo de abandono, fundamentalmente el bosque de Valorio, mediante la restitución de árboles secos, podas y limpiezas anuales, así como mejorando los sistemas de riego.

### 3.3. LAS ORDENANZAS DE OBRERÍA DE ZAMORA DE 1784.

Otra de las actuaciones relevantes llevadas a cabo en este periodo de cambio ilustrado fue la aprobación de unas ordenanzas de obras a finales de 1784, promovidas por el marqués de Villagodio, regidor del Ayuntamiento y veedor de obras. Con ellas, Zamora contó por primera vez con una reglamentación de policía relativa a la composición de los edificios y a su

---

del Manzanares y la traída de aguas; construcciones que se debían emprender para ornato y comodidad públicas, entre ellas un nuevo circuito de muros, un viaducto y la nueva casa consistorial; mantenimiento de los paseos y la creación de un sistema de sillas de mano y coches de punto [SANCHO, José Luis. "El discurso sobre el gobierno político y militar de Madrid (1746) y la 'policía' urbanística en la Corte española durante la primera mitad del siglo XVIII". En: BRAVO LOZANO, Jesús (ed.). *Espacios de poder: cortes, ciudades y villas (S. XVI-XVIII)*. Madrid: Jesús Bravo D.L., 2002, vol. 1, pp. 313-338].



construcción, más allá de las limitadas referencias a salientes y voladizos incluidas en las Ordenanzas de los Fieles de las Calles aún vigentes desde el siglo XVI.

El objetivo fundamental de esta iniciativa fue frenar las irregularidades advertidas en los procesos edificatorios, proporcionando una reglamentación para que los maestros de obras y alarifes pudieran ejercer su labor adecuadamente<sup>103</sup>. Resulta innegable esta pretensión al comprobar que la mayor parte del articulado versa sobre las obligaciones y competencias de estos oficios públicos, de la misma forma que es incuestionable el seguimiento del modelo de ordenanzas definido por Teodoro Ardemans para Madrid, basadas en las redactadas por Juan de Torrija, que Navascués Palacios califica como "un libro de alarife para alarifes"<sup>104</sup>.

Asimismo, la ciudad ilustrada así planteada y su intervención, exigieron una mayor vigilancia de su espacio y sus construcciones por parte de las autoridades por lo que, siguiendo el mismo propósito de evitar la mala práctica en la ejecución de las obras, el reglamento incluyó un segundo grupo de artículos centrados en el control de los materiales, quedando en manos del comisario veedor, el corregidor y el procurador del común el juicio de las trasgresiones y las penas o multas correspondientes y relegando, con ello, el papel del Consistorio ante estas cuestiones, dada la inactividad mostrada por el Concejo en situaciones anteriores<sup>105</sup>.

La nueva reglamentación zamorana también incluyó entre sus objetivos, dar respuesta al mandato estético recogido en las Instrucciones de Corregidores, relativo al ornato público, y por ende, sobre la composición de las fachadas como telón de fondo del entorno urbano. Sin embargo, aunque esta disposición dio como resultado durante el último tercio del siglo XVIII nuevas regulaciones con un amplia atención a estas cuestiones en algunas ciudades del país, en Zamora toda alusión a esta competencia en el nuevo ordenamiento se resumió, apenas, en la exigencia de fachadas homogéneas y en la obligatoriedad de reparar las edificaciones en ruina. A este respecto, la Ordenanza de Villagodio se limitó a indicar:

La construcción de lienzos externos de todo edificio, a excepción de yglesias(sic) y combentos(sic), sea con uniformidad en la altura a las casas colaterales, y habiendo disparidad se arreglará a la más baja, siempre que esta suba con habitación de primer tramo, y su balconería por el orden de igualdad<sup>106</sup>.

---

<sup>103</sup> Ya durante el periodo bajomedieval Madrid incorporó a sus ordenanzas la capacitación y contenido de este oficio, y también fue la primera capital de la que se tienen noticias de una Maestría de Obras Mayor, ostentada por el arquitecto real Francisco de Mora a partir de 1592 [ANGUITA CANTERO, Ricardo. *Ordenanzas...*, ob. cit., pp. 124-128].

<sup>104</sup> NAVASCUÉS PALACIOS, Pedro. "Prólogo. Noticia del Tratado breve sobre las ordenanzas de la villa de Madrid, y policía de ella". En: TORIJA, Juan. *Tratado breve sobre las ordenanzas de la villa de Madrid, y policía de ella*. Valencia: Albatros, 1979, pp. 9-36 (25).

<sup>105</sup> Durante el reinado de Carlos III (1716-1788) aparecieron también las figuras del procurador del Común y del Síndico Personero, personajes elegidos directamente de entre las familias de la ascendente burguesía urbana para la defensa de los intereses del conjunto de la ciudadanía, proponiendo la adopción, por parte de los órganos municipales, de medidas encaminadas al bien público. Si el Diputado del Común se centra, entre otros asuntos, en el abasto público y en los arbitrios municipales, el Síndico Personero se esforzará en atender aquellos aspectos relativos a las diferentes materias comprendidas dentro de la policía urbana, caso del establecimiento y buen funcionamiento del alumbrado público, la limpieza de las calles o el ornato y seguridad de los edificios [ANGUITA CANTERO, Ricardo. *Ordenanzas...*, ob. cit., pp. 125 y ss].

<sup>106</sup> *Ordenanzas de obrería de Zamora*. A partir de: RUPÉREZ ALMAJANO, M<sup>a</sup> Nieves. "Aspectos...", ob. cit., p. 191.

Que el maestro titular cuide de dar parte a el comisario veedor de las casas que se hallen ruinosas para que disponga se requiera a sus dueños las reparen a un breve término, y pasado sin cumplir hagan se demuelan a espensas(sic) de sus despojos<sup>107</sup>.

No será hasta pasada la mitad del XIX cuando Zamora contó con unas normas que desarrollaron ordenanzas sobre el ornato y la composición de fachadas, de acuerdo a la corriente clasicista dominante.

---

<sup>107</sup> *Ordenanzas de obrería de Zamora*. A partir de: RUPÉREZ ALMAJANO, M<sup>a</sup> Nieves. "Aspectos...", ob. cit., p. 192.



# [SEGUNDA PARTE]

La Formación de la Ciudad Moderna



# Capítulo 3. LA INDUSTRIALIZACIÓN EN EL CONTEXTO ESPAÑOL. MARCO NORMATIVO DE LAS INTERVENCIONES TERRITORIALES Y URBANÍSTICAS.

## 1. INTRODUCCIÓN.

### 1.1. EL ASENTAMIENTO DEL LIBERALISMO EN ESPAÑA HASTA EL ESTALLIDO DE LA GUERRA CIVIL.

Dada la convulsa situación política que atravesó España a lo largo del periodo analizado en este capítulo, es conveniente comenzar aportando una breve recopilación de los hechos históricos más relevantes que permitan enmarcar los acontecimientos que dieron lugar al origen y asentamiento del liberalismo en España<sup>108</sup>.

Como es sabido, la consolidación del nuevo régimen propició el desarrollo de la industrialización en nuestro país –si bien con algo de retraso respecto al resto del continente–, originando una serie de cambios significativos que afectaron, paulatina pero profundamente, a la organización de la sociedad y, en consecuencia, al espacio físico ocupado por esta, fundando las bases de la ciudad moderna.

El punto de partida del largo e intrincado proceso que llevó al abandono definitivo del despotismo en España y al establecimiento del incipiente sistema burgués, se produjo durante la invasión francesa en territorio nacional. Durante el lapso de tiempo que duró la ocupación, entre 1808 y 1814, se promulgó la Constitución de Cádiz de 1812 en la que, aprovechando la ausencia obligada de la familia real, sus ideólogos incorporaron en su contenido ciertas limitaciones a las prerrogativas absolutistas. Dadas las circunstancias, no es de extrañar que la vuelta de Fernando VII a tierras patrias, en mayo de 1814, supusiese la anulación completa del texto legal iniciándose, al mismo tiempo, una campaña de desprestigio contra la élite burguesa que había pretendido menoscabar su autoridad y ostentar un papel director sobre la administración del país.

Sin embargo, la debilidad del gobierno repuesto, causada por la profunda crisis económica que trajo consigo la reciente guerra y la pérdida de los mercados coloniales, indujo el fracaso de la estrategia desplegada por el monarca, abonando, al mismo tiempo, un campo de cultivo propicio para los pronunciamientos liberales que culminaron con el levantamiento comandado por Rafael Riego en 1820 mediante el que se logró restituir, nuevamente, el texto constitucional de 1812<sup>109</sup>.

Se inauguró a partir de ese momento el breve periodo conocido como Trienio Liberal que finalizó con la intervención militar de la Santa Alianza a cargo del ejército francés encabezado por el duque de Angulema quien en la batalla de Trocadero, el 31 de agosto de 1823, restableció nuevamente a Fernando VII en el poder. La injerencia de las grandes potencias en el devenir de la política española se justificó, según afirma Castells Oliván, por el peligro de

---

<sup>108</sup> SHUBERT, Adrián y José ÁLVAREZ JUNCO. *Nueva historia de la España Contemporánea (1808-2018)*. Madrid: Ediciones Galaxia Gutemberg, 2018.

<sup>109</sup> En la conspiración figuraron como principales instigadores, la burguesía de Cádiz y los fabricantes de Barcelona. Si bien, el pronunciamiento en Cabezas de San Juan (Cádiz) resultó un fracaso en sí mismo, provocó una insurrección en los principales núcleos de la geografía española que se contagió rápidamente al resto del territorio, obligando a Fernando VII a jurar la Constitución gaditana. [CASTELLS OLIVÁN, Irene. "La Constitución gaditana de 1812 y su proyección en los movimientos liberales europeos del primer tercio del siglo XIX". *Trocadero: revista de historia moderna y contemporánea*, 1989, 1, pp. 117-132 (126)].

que las revoluciones triunfantes en Europa adoptaran el modelo constitucional español, pues dicha opción hubiese llevado inexorablemente "a la libertad completa" o hubiese provocado "como reacción, el absolutismo puro"<sup>110</sup>.

La muerte del monarca, en 1833, propició una nueva etapa de conflictos internos por su sucesión, en la que se enfrentaron los partidarios de su hermano Carlos María Isidro y los que defendían la legitimidad al trono de su hija Isabel. La promulgación del Estatuto Real de 1834 formó parte de la estrategia de la regente, María Cristina, para recabar el apoyo de los liberales a la causa isabelina, permitiendo la alternancia de las dos facciones –moderados y progresistas– en la administración central. Sin embargo, el documento no fue suficiente para el grupo más radical, que reclamó el establecimiento de un texto constitucional consensuado que fue aprobado en 1837 y reformado en 1845, tras la mayoría de edad de Isabel II.

El levantamiento dirigido por Prim, Topete y Serrano en 1868, revolución conocida como "la Gloriosa" derrocó definitivamente a Isabel II. Dio comienzo así el Sexenio Democrático durante el cual se aprobó la Constitución de 1869 facilitando la elección de Amadeo de Saboya como nuevo soberano al año siguiente. Puede asegurarse que a esas alturas el liberalismo en España había llegado a un punto de no retorno, advirtiéndose en este periodo sus primeros frutos.

El breve reinado del italiano, que abdicó en 1873, apresuró la proclamación de la Primera República española, con Estanislao Figueras como primer presidente. El nuevo sistema de gobierno tampoco tuvo demasiada continuidad pues en 1874 los partidarios de la restauración monárquica, dirigidos por el general Pavía, lograron instaurar en el poder a Alfonso XII, hijo de Isabel II. Dos años después, las Cortes aprobaron la Constitución que perduró hasta 1923, etapa parlamentaria en la que se procuró la sucesión de moderados y progresistas en el poder. Sin embargo, es preciso apuntar que ambos bandos estaban formados por personajes de la alta burguesía e importantes hombres de negocios, "caciques" que acapararon el poder con el objetivo de favorecer sus intereses.

El reinado de Alfonso XIII, que se prolongó durante las tres primeras décadas del siglo XX, pretendió dar continuidad al sistema político de su antecesor, aunque la crisis estructural del país –tras la pérdida de las colonias, la fallida campaña expansionista sobre Marruecos, la depresión económica y la organización de la oposición– abocó al pronunciamiento golpista de Primo de Rivera el 13 de septiembre de 1923. Hay que señalar, no obstante, que el levantamiento fue instigado, precisamente, por cierto sector de la oligarquía dominante que pretendió sustituir el antiguo sistema político por un nuevo aparato ideológico que continuase salvaguardando su propio provecho. Siendo así, la "dictadura con rey" –término acuñado por Juliá para señalar que el éxito del golpe de estado fue decidido por el propio monarca que entregó el poder a la milicia<sup>111</sup>– se concibió como un modelo de gobierno de transición durante el cual se buscó regenerar el anterior sistema para su reinstauración. La pérdida de apoyo a la causa golpista llevó a la dimisión del caudillo en 1930 socavando, con ello, la propia institución monárquica.

El regreso de la democracia se produjo con la proclamación de la Segunda República española el 14 de abril de 1931, dándole forma a través de un nuevo texto constitucional aprobado ese mismo año. Durante su vigencia se sucedieron en el gobierno la coalición socialista presidida por Manuel Azaña, entre 1931 y 1933, el Partido Radical de Alejandro

---

<sup>110</sup> SAURINO DE LA IGLESIA, M. R. *Nápoles en el Ochocientos: contactos con el constitucionalismo español (1800-1821)*. A partir de: CASTELLS OLIVÁN, Irene. "La Constitución...", ob. cit., p. 130.

<sup>111</sup> JULIÁ, Santos. *Un siglo de España. Política y sociedad*. Madrid: Marcial Pons, 1999, pp. 63-64.

Lerroux, entre 1933 y 1935, y el Frente Popular desde 1935 y hasta el estallido de la Guerra Civil. Durante los años bélicos se sucedieron en la Jefatura del Estado José Giral, Francisco Largo Caballero y Juan Negrín, concluyendo el periodo con la victoria del bando sublevado encabezado por el general Franco el 1 de abril de 1939.

## 1.2. BREVES APUNTES SOBRE LA INDUSTRIALIZACIÓN EN EL PAÍS.

La inestabilidad política que caracterizó el devenir del país durante el siglo XIX y buena parte del XX provocó que el afianzamiento de la mecanización fuese lento e intermitente, dando lugar a que se mantuviera un panorama extremadamente ruralizado, con una economía dependiente de la agricultura y con un reparto desigual de focos manufactureros muy localizados<sup>112</sup>.

Con la salvedad de algunas ciudades importantes como Madrid –capital administrativa– y Barcelona –centro comercial–, en la mayor parte del territorio la agricultura y la ganadería se mantuvieron como principal fuente de riqueza, dándose lo que Sánchez Albornoz definió como una economía dual, a la vez tradicional y moderna, en la que el desarrollo fabril se integró en el sector de la subsistencia, ampliándolo<sup>113</sup>. Ello justificó un modelo de ocupación territorial en base a pequeños núcleos que, como Zamora, actuaban como centros administrativos y comerciales de carácter agrario.

Si bien el panorama dibujado se distanció de la situación vivida en otros países como Reino Unido o Alemania, en los que se produjo el nacimiento casi instantáneo de la ciudad industrial, podemos afirmar sin equivocarnos que todas las urbes españolas –y Zamora no fue una excepción– experimentaron significativas transformaciones al hilo de la industrialización, volviéndose más heterogéneas y discontinuas y llegando a sobrepasar los límites del núcleo cohesionado característico de periodos anteriores<sup>114</sup>. La proliferación y mejora de los sistemas de comunicación y transporte a partir del segundo tercio del siglo XIX –momento en que la estabilidad política permitió las primeras muestras de progreso– contribuyó de manera definitiva al proceso de modernización del país. Tanto es así que Herranz Loncán asegura que, entre 1840 y el golpe de Estado de 1936, "las infraestructuras cambiaron la faz del país y acabaron constituyendo una de las caras más visibles de la industrialización española"<sup>115</sup>.

## 2. EL DESARROLLO DE LOS TRANSPORTES DURANTE EL SIGLO XIX.

Ya desde el comienzo del reinado de Isabel II se advirtió el interés de la nueva administración por el fomento de las obras públicas pues, a pesar de que el periodo se inauguró con una guerra interna, durante los siete años que duró –entre 1833 y 1840–, parte de los fondos recaudados fueron a parar a la reparación y construcción de nuevas vías<sup>116</sup>. Sin embargo, la mayor aportación al desarrollo de las infraestructuras de transporte durante este lapso de tiempo

---

<sup>112</sup> Los datos de población activa atribuyen menos de un 16% al sector industrial. Asimismo, señalaremos que la población urbana en las mismas fechas solo llegaba al 18% del total [TERÁN TROYANO, Fernando de. *Historia...*, ob. cit., p. 10].

<sup>113</sup> SÁNCHEZ ALBORNOZ, Nicolás. *España hace un siglo: una economía dual*. Madrid: Alianza Editorial, 1968, p. 147.

<sup>114</sup> TERÁN TROYANO, Fernando de. *Historia...*, ob. cit., p. 112.

<sup>115</sup> HERRANZ LONCAN, Alfonso. "La dotación de infraestructuras en España (1844-1935)". *Estudios de Historia económica*, 2004, 45, pp. 1-140 (7).

<sup>116</sup> Entre el año 1834 y 1841 se invirtieron 48 millones de reales en obras de reparación y construcción de nuevas carreteras que, sin embargo, quedaron bastante deterioradas tras la guerra carlista [ALZOLA Y MINONDO, Pablo de. *Historia de las obras públicas en España*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2001, p. 348].



se produjo en el campo de la legislación. En 1833 vio la luz la Instrucción, de 30 de noviembre, para el Gobierno de las Subdelegaciones de Fomento, suscrita por el ministro Javier Burgos, mediante la cual se encargó a los gobernadores civiles de las provincias el estudio detenido de sus territorios con el objeto de impulsar su riqueza, recomendándoles para ello la formación de un plan de caminos<sup>117</sup>.

En esta misma etapa también se promulgó la Ley de Expropiación Forzosa, de 17 de julio de 1836<sup>118</sup>, instrumento de gran trascendencia para la gestión de las obras de interés general pues, si bien es cierto que la enajenación de los bienes por causa de utilidad pública ya había sido contemplada en épocas anteriores<sup>119</sup>, no fue hasta entonces cuando se aprobó el primer texto normativo en el campo, estableciéndose los principios, reglas y trámites a seguir.

El final de la primera guerra carlista supuso el punto de partida del despegue infraestructural y el comienzo de la organización del ramo, que ya incluyó entre sus disposiciones la ordenación y encauzamiento del naciente sistema ferroviario español. A este respecto, el informe Subercasse de 1844 examinó las diversas fórmulas utilizadas en otros países europeos para la construcción de los caminos de hierro, abogando por el procedimiento de concesión a iniciativa particular para la financiación de este tipo de obras que, de otro modo, la administración española no hubiese podido acometer<sup>120</sup>. Este sistema fue adoptado en la Instrucción para promover y ejecutar las obras públicas<sup>121</sup>, de 10 de octubre de 1845, que también estableció la división entre obras del Estado, de las provincias y de los municipios, según la procedencia de los fondos destinados a su construcción.

A raíz de esta normativa general sobre las obras de interés público se promulgó la Ley de Carreteras, de 7 de mayo de 1851, mediante la que se concretó la clasificación de dichas infraestructuras en generales, transversales, provinciales y locales, aclarando así las entidades involucradas en su financiación<sup>122</sup>. Durante esos mismos años se sucedieron, asimismo, varias propuestas para el desarrollo de una normativa específicamente destinada a la regulación de los nuevos caminos de hierro. Tras varias tentativas fracasadas, se logró la aprobación de la Ley de

---

<sup>117</sup> *Gaceta de Madrid*, 5 de diciembre de 1833, nº 155.

<sup>118</sup> *Ibidem*, 21 de julio de 1836, nº 581.

<sup>119</sup> La enajenación obligatoria por causa de utilidad pública existía en las leyes de Partida y en los fueros de las regiones, aplicándose, esencialmente, para la construcción de fortalezas [ALZOLA Y MINONDO, Pablo de. *Historia...*, ob. cit., p. 347].

<sup>120</sup> Mediante el sistema de concesiones se compatibilizó la abstención en materia económica de la Administración central con su intervención en el control efectivo de la gestión del servicio, a fin de asegurar una adecuada prestación [CASARES MARCOS, Ana Belén. "El resurgir jurídico de la concesión de obras públicas a iniciativa particular". *Revista Electrónica de la Facultad de Derecho de la Universidad de Granada*, 2007, pp. 5-25 (5)].

<sup>121</sup> *Gaceta de Madrid*, 11 de febrero de 1846, nº 4168.

<sup>122</sup> "Las primeras partían de Madrid para las capitales de provincia, departamentos marítimos o aduanas de gran tráfico mercantil; comprendía el segundo grupo las de enlace de las carreteras generales pasando por alguna o algunas capitales de provincia, o grandes centros de población; se llamaban provinciales las de unión de una general con otra transversal y las de comunicación directa de dos o más provincias, abarcando la red de caminos locales promovidos por los pueblos asociados para realizar proyectos de utilidad común. Costeaba el Estado las carreteras generales; las transversales eran de cuenta de las diputaciones con auxilio del Gobierno, que no podía bajar del tercio del coste ni exceder de la mitad, bien entendido que las expropiaciones de terrenos serían de cuenta exclusiva de las provincias, y, en cambio, correría la conservación a cargo del Estado. Los caminos provinciales debían ejecutarse por las diputaciones, pero podían también obtener subvenciones que no excediesen del tercio del coste, y el Gobierno se reservaba la intervención en los proyectos y las obras. Las carreteras locales pesaban exclusivamente sobre los ayuntamientos, que podían utilizar la prestación personal conforme a lo estipulado por la ley de 1849. El producto de los portazgos, pontazgos y barcajes debía destinarse al entretenimiento de los caminos, cualquiera que fuese la entidad propietaria de aquéllos" [ALZOLA Y MINONDO, Pablo de. *Historia...*, ob. cit., pp. 349-350].

Ferrocarriles, de 3 de junio de 1855<sup>123</sup>, que trató entre sus asuntos del trazado general de la línea, de las ventajas y franquicias concedidas a las empresas privadas, así como de las obligaciones de estas con el Estado y los usuarios<sup>124</sup>. Esta disposición hizo necesario proceder a la sustitución de la anterior regulación de carreteras por otra dictada el 22 de junio de 1857<sup>125</sup>, que incorporó las alteraciones originadas por el desarrollo del nuevo medio de transporte, estableciendo la división entre vías de servicio público y privado y diferenciando aquellas en carreteras de primer, segundo y tercer orden, teniendo en cuenta su tráfico y utilidad<sup>126</sup>.

El balance del desarrollo infraestructural en España fue muy fructífero hasta finales de la década de los 60 pues, como comentó Alzola:

Coincidió con la abundancia de recursos disponibles para los trabajos que realizaba el Estado por cuenta propia, el periodo de instalación por compañías concesionarias de las arterias principales de la red de ferrocarriles, desplegándose una actividad tan vertiginosa en las construcciones que parecía España completamente cambiada y lanzada por rumbos desconocidos<sup>127</sup>.

No obstante, el avance de las obras públicas cayó irremediablemente durante los años de la Gloriosa, como consecuencia de la falta de colaboración entre los sectores público y privado tras la promulgación del Decreto de Bases de 14 de noviembre de 1868<sup>128</sup> –declarado Ley el 20 de agosto de 1873–. Como anunció su preámbulo, el contenido de la norma priorizó la iniciativa particular en la construcción de las obras públicas, y estableció la más absoluta libertad en su explotación posterior, relevando al Estado de sus funciones en la materia. La legislación tuvo el efecto contrario al esperado pues, si bien la nueva normativa canalizaba la actuación de los agentes privados en estas operaciones, el resultado fue el absoluto abandono de los sectores menos beneficiosos o de rentabilidad más dilatada en el tiempo<sup>129</sup>.

La recuperación de las inversiones en infraestructuras se produjo a partir de 1874 de la mano de la Ley de Bases para la Reorganización de las Obras Públicas, cuya función fundamental fue restablecer urgentemente la cooperación perdida durante el periodo anterior. Los principios contenidos fueron desarrollados en la Ley General de Obras Públicas, de 13 de abril de 1877<sup>130</sup>. Asimismo, se aprobaron diversos textos articulados específicos que

---

<sup>123</sup> *Gaceta de Madrid*, 6 de junio de 1855, nº 886.

<sup>124</sup> El primer intento de formar una Ley de Ferrocarriles fue protagonizado por el ministro Bravo Murillo. En 1850 Seijas Lozano, basándose en el anterior texto, realizó otro proyecto de Ley General, cuyo contenido no pasó de ser una simple catalogación de líneas. En 1852 se redactó el tercer proyecto de Ley de Ferrocarriles por el ministro de fomento Reynoso, y en 1853 uno más, esta vez impulsado por Collantes, que nuevamente se quedó en el papel [NAVASCUÉS PALACIOS, Pedro e Inmaculada AGUILAR. "Introducción a la arquitectura de las Estaciones en España". En NAVASCUÉS PALACIOS, Pedro (coord.). *El mundo de las estaciones*. Madrid: Ministerio de Cultura, 1980, pp. 137-230 (142-144)].

<sup>125</sup> *Gaceta de Madrid*, 21 de julio de 1857, nº 1659.

<sup>126</sup> Las de primer orden incluyeron las antiguas generales, los ramales que partiendo de un ferrocarril o una carretera de primer orden conducían a las capitales de provincia, departamentos marítimos o aduanas habilitadas y ciertos caminos de enlace. Las de segundo orden abarcaban las que comunicaban dos o más capitales de provincia, las de unión de un ferrocarril con una carretera de primer orden y las que servían a las cabezas de partido o poblaciones mayores de 10.000 almas, y se consideraban de tercer orden las que, sin reunir estas condiciones, interesaban a uno o más pueblos [ALZOLA Y MINONDO, Pablo de. *Historia...*, ob. cit., p. 355].

<sup>127</sup> *Ibidem*, p. 358.

<sup>128</sup> *Gaceta de Madrid*, 15 de noviembre de 1868, nº 320.

<sup>129</sup> CASARES MARCOS, Ana Belén. "El resurgir...", ob. cit., pp. 18-19.

<sup>130</sup> ROSADO PACHECO, Santiago. "La Ley general de obras públicas de 13 de abril de 1877. (Una reflexión sobre el concepto de obra pública)". *Anuario de la Facultad de Derecho*, 1988, 6, pp. 211-279 (231-239); *Gaceta de Madrid*, 15 de abril de 1877, nº 105.

establecieron el marco regulador para el desarrollo, entre otros servicios, de los diferentes sistemas de transporte<sup>131</sup>.

Respondiendo al panorama legal esbozado, podemos establecer diferentes etapas en el proceso de desarrollo de las infraestructuras en España. Hasta la segunda mitad del siglo XIX la longitud de carreteras solo alcanzaba 8000 kilómetros, en contraposición al predominio de caminos de tierra que alcanzaban los 20.000 kilómetros según los mapas de Tomás López. Además, la mitad de la longitud de las vías pavimentadas correspondía a trazados que, saliendo de Madrid, buscaban los departamentos marítimos, las aduanas más concurridas y las capitales de provincia más importantes, dibujando un panorama heterogéneo en cuanto a la conectividad e intercambios entre zonas, lo que derivó en un desarrollo desigual de ciertas regiones<sup>132</sup>.

A partir de 1850 se advirtió un importante aumento de inversión en kilómetros de carreteras cobrando verdadero impulso a partir de 1855<sup>133</sup>, como refleja la formación en 1860 del primer Plan de Carreteras –entendido como el catálogo de vías construidas y por construir cuya gestión competía a la Administración– que comprendió una longitud de 34.000 kilómetros<sup>134</sup>. Cuatro años después fue sustituido por el aprobado bajo el mandato del ministro Ulloa, con objeto de incorporar nuevas calzadas que atravesasen comarcas insuficientemente atendidas, y aquellas que llevasen hasta las vías férreas los productos para su comercialización<sup>135</sup>. En 1868 la red de carreteras del Estado contaba con 6782 kilómetros de carreteras de primer orden, 6022 de segundo orden y 4605 de tercer orden, lo que suponía aproximadamente la mitad de la previsión<sup>136</sup>. Recuperada la inversión en obras públicas tras el lapso revolucionario, fue presentado el tercer Plan de Carreteras del siglo XIX que abarcó 40.000 kilómetros, cifra que casi se logró alcanzar a finales de siglo, contabilizándose 32.513 kilómetros de carreteras del Estado construidas a finales de 1898<sup>137</sup>.

Más allá de su valor numérico conviene destacar que la mayor parte de dicha extensión correspondió a carreteras de tercer orden, lo que indica que, aunque de forma algo tardía, la concepción radial inicial fue dando paso a una verdadera red viaria de forma reticular, contrarrestando en cierta medida el desigual progreso de algunos territorios<sup>138</sup>.

Respecto a los ferrocarriles, aunque existieron con anterioridad iniciativas previas, 1856 se estableció como el punto de partida de su desarrollo en nuestro país, que se expandió según una configuración radial –a excepción de la línea del Ebro y la del Mediterráneo– uniendo la

---

<sup>131</sup> La nueva Ley de Carreteras y su reglamento fueron promulgadas el 4 de mayo y el 10 de agosto de 1877, respectivamente [*Gaceta de Madrid*, 6 de mayo y 14 de agosto de 1877, nºs 126 y 226]. Asimismo, la Ley General de Ferrocarriles y la Ley de Policía de los Caminos de Hierro vieron la luz el 23 de noviembre del mismo año [*Ibidem*, 24 de noviembre de 1877, nº 328].

<sup>132</sup> FRAX, Esperanza; MADRAZO, Santos. "El transporte por carretera, siglos XVIII-XX". *Tst: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 2001, 1, pp. 31-53 (34-35).

<sup>133</sup> Según los datos aportados, entre 1841 y 1845 se concluyeron 117 kilómetros de carreteras, entre 1845 y 1850, 249 y entre 1850 y 1855 otros 418. Asimismo entre 1855 y 1856 se sumaron 437 kilómetros más, es decir, en un único año se construyeron más kilómetros de carretera que durante los cinco anteriores [ALZOLA Y MINONDO, Pablo de. *Historia de...*, ob. cit., p. 351].

<sup>134</sup> *Plan General de carreteras (1984-1991)*. Memoria resumen. Madrid: Ministerio de Fomento, 1985, p. 10 <<http://www.fomento.gob.es/AZ.BBMF.Web/documentacion/pdf/R4604.pdf>> (06 abril 2020).

<sup>135</sup> *Plan General...*, ob. cit., p. 11.

<sup>136</sup> ALZOLA Y MINONDO, Pablo de. *Historia de...*, ob. cit., p. 357.

<sup>137</sup> LAZCANO ACEDO, Juan Francisco et al. "Carreteras". *Revista de Obras Públicas*, 1999, 3388, pp. 152-160 (152).

<sup>138</sup> FRAX, Esperanza; MADRAZO, Santos. "El transporte...", ob. cit., p. 40.

capital con los centros de actividad económica del país<sup>139</sup>. A partir de ese esquema fundamental fueron creciendo ramales o enlaces sin llegar a formar una malla, con objeto de reducir costes a cambio de dilatar muchas veces el recorrido.

El cómputo total establece que, mientras que entre 1847 y 1855 se entregaron a la explotación 475 kilómetros, el periodo de mayor actividad se produjo entre 1856 y 1861, con casi 4700 kilómetros nuevos a los que se sumaron otros 284 hasta 1868<sup>140</sup>. Durante los años revolucionarios se advirtió una importante retracción en la producción de nuevas vías que, sin embargo, fue recuperándose paulatinamente hasta obtener, a finales de siglo, cifras próximas a las registradas durante la anterior década de los años 60. Siendo así la red española llegó a alcanzar en los últimos años del Ochocientos casi 13.000 kilómetros, lo que supuso el 90% de la extensión que llegó a tener en 1936.

### 3. LA REFORMA INTERIOR DE LA CIUDAD CONSOLIDADA.

La dinámica impulsada por la proliferación de las rutas comerciales reinauguró la actividad urbanística en los núcleos a partir del segundo tercio del siglo XIX, siendo la mejora de las condiciones de la ciudad tradicional lo que, en principio, centró la atención de las autoridades, pues consta que en la mayor parte de las ciudades aún no se había llegado a colmar el espacio interior, existiendo todavía grandes áreas sin edificar. Es por ello que la necesaria reforma del tejido se llevó a cabo, en primer término, mediante la recuperación de las operaciones de policía urbana que la crisis de comienzos de siglo había dejado casi olvidadas<sup>141</sup>. De la mano de estas intervenciones y de nuevas ordenanzas edificatorias, se produjeron mejoras higiénicas y estéticas en las ciudades, a las que se sumaron otras operaciones encaminadas hacia la adaptación funcional del entorno, atendiendo a la necesaria transformación de la circulación interior.

A este respecto es preciso destacar que, si bien las exigencias de la nueva sociedad radicaron en los mismos imperativos que impulsaron las transformaciones urbanas durante los gobiernos ilustrados, la escala de las intervenciones llevadas a cabo en esta nueva etapa fue tan desproporcionada y los instrumentos experimentaron tal grado de complejidad, que cabe hablar en ese momento, según Anguita Cantero, de un punto de inflexión entre pasado y presente<sup>142</sup>.

En todo caso, los ayuntamientos continuaron siendo los responsables de las materias relacionadas con la actuación de la policía urbana, desarrollando su actividad como procuradores de las adecuadas condiciones de saneamiento, acomodo, embellecimiento y ornato de las localidades. No obstante, se advirtió un "proceso centralizador" por parte del Estado en "todo lo referente a la reglamentación de la edificación y de la actividad urbanística"<sup>143</sup>, proliferando, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, el dictado de leyes y

---

<sup>139</sup> Se tiene constancia de que en 1830, Marcelino Calero Portocarrero obtuvo la primera concesión para construir un ferrocarril desde Jerez de la Frontera hasta el Puerto de Santa María. También a este periodo pertenece el intento de Francisco Fario de construir una línea entre Tarragona y Reus. A estas empresas se sumaron otras muchas durante la década de los 40, sin que la mayoría de ellas llegara más allá del proyecto, debido a las excesivas imposiciones administrativas que se sumaron al clima de inestabilidad y al escaso desarrollo económico del país [CUELLAR VILLAR, Domingo. "El ferrocarril en España, siglos XIX y XX: una visión en el largo plazo". *Working papers in Economic History*, 2007, 3, p. 3]; Solo entre los años 1845 y 1846 se autorizaron veintiuna nuevas líneas férreas, con una extensión de 6700 kilómetros, que nunca llegaron a realizarse [NAVASCUÉS PALACIOS, Pedro e Inmaculada AGUILAR. "Introducción...", ob. cit., p. 138].

<sup>140</sup> ALZOLA Y MINONDO, Pablo de. *Historia de...*, ob. cit., p. 367.

<sup>141</sup> DOMÍNGUEZ BASCÓN, Pedro. "Concreción de los problemas medioambientales de la ciudad en la legislación urbanística del siglo XIX". *Eria: Revista cuatrimestral de geografía*, 2002, 57, pp. 49-56 (51).

<sup>142</sup> ANGUIITA CANTERO, Ricardo. *Ordenanzas...*, ob. cit., p. 227.

<sup>143</sup> *Ibidem*, p. 245.

directrices normativas que tuvieron que ser asumidas por las administraciones locales. La injerencia gubernamental pudo también advertirse en el proceso de aprobación definitiva de los textos e instrumentos de actuación, que quedaron sometidos a la obtención del visto bueno de las instancias superiores.

La materialización de las actuaciones territoriales y urbanas no estuvo exenta de dificultades pues no debemos olvidar que, precisamente en esa etapa, se produjo la consagración del derecho de propiedad en los textos constitucionales, limitando el alcance de los objetivos trazados. El surgimiento y la constante evolución de instrumentos legales capaces de respaldar dichas intervenciones se convirtió, a partir de entonces, en requisito imprescindible para el desarrollo pleno de las propuestas planteadas.

### 3.1. EL CONTENIDO DE LAS ORDENANZAS DECIMONÓNICAS.

En este contexto, las ordenanzas municipales continuaron siendo la herramienta esencial de los ayuntamientos para el mantenimiento del orden ciudadano siendo necesario, no obstante, la incorporación de nuevas y mayores restricciones para responder a la cada vez más necesaria defensa del bien común frente a la amplitud de derechos alcanzados por los individuos.

En particular, la reglamentación relativa a las construcciones resultó un instrumento eficaz en esa labor, pues permitió satisfacer al unísono las exigencias de ornato y de preservación, o en su caso, restauración de las condiciones higiénico-sanitarias del espacio público. Su contenido mantuvo aspectos ya codificados en algunas instrucciones redactadas durante el periodo precedente, tales como la prohibición de voladizos en las fachadas por motivos de seguridad, o la distribución y decoración de los elementos arquitectónicos en el exterior de la edificación. Asimismo se produjeron nuevas incorporaciones a dichos reglamentos procedentes, principalmente, de las disposiciones concebidas desde 1853 por la Junta Consultiva de Policía Urbana para la capital, que a partir de 1857 adquirieron validez legal en el resto del territorio nacional, dentro del panorama de mediatización estatal de las competencias locales al que ya aludimos.

A este respecto cabe destacar el desarrollo de ordenanzas relativas a la limitación de las alturas máximas de las edificaciones y del número de pisos según el ancho de la calle, siguiendo el ejemplo de las Bases para la Anchura de las Calles y Altura de las Casas, elaboradas por el organismo en 1854<sup>144</sup>.

### 3.2. LAS ALINEACIONES Y SU LEGISLACIÓN.

#### 3.2.1. *La formación de planos generales de alineación para la adaptación funcional del espacio consolidado.*

Las nuevas necesidades urbanas requirieron la incorporación de nuevos –o más bien, renovados– instrumentos de intervención sobre la trama urbana. Así, para lograr llevar a cabo la adecuación del espacio consolidado a las nuevas exigencias de tránsito, la fijación de las

---

<sup>144</sup> De acuerdo al texto en Madrid se diferenciaron los siguientes tipos de vías: "De primer orden: aquéllas que tengan por lo menos 14 metros de latitud total, unos 50 pies y 3 pulgadas. La altura máxima en ellas será de 20 metros, unos 72 pies. De segundo orden: aquéllas que pasen de 9 metros, unos 32 pies y 3 pulgadas, y no lleguen a 14 metros. La altura máxima de ellas será de 18 metros, 64 pies y 7 pulgadas. De tercer orden: aquéllas que pasen de 6 metros, unos 21 pies y 6 pulgadas, y no lleguen a 9 metros. La mayor altura en ellas será de 15 metros, 53 pies y 10 pulgadas" [*Real orden de 10 de Junio de 1854 sobre Bases para la anchura de las calles y altura de las casas; clasificación de las calles, alturas de las casas y distribución de los pisos.* A partir de: ANGUITA CANTERO. *Ordenanzas...*, ob. cit., p. 312].

alineaciones se postuló como una herramienta idónea pues con ella se aseguraba el ancho y la regularidad suficiente en las calles como para permitir la movilidad y la accesibilidad tanto de las personas como de los sistemas de transporte. Este procedimiento, consistente en la definición de una nueva línea entre el espacio público y las edificaciones, ya había sido utilizado, hasta principios del siglo XIX, en ciertas operaciones urbanas de relevancia. Sin embargo, a partir del segundo tercio de la centuria, dejó de plantearse como una intervención fragmentada para actuar sobre la totalidad de la urbe, delimitando de forma global las rectificaciones a las que debían ser sometidas todas las vías de la ciudad.

Este salto cualitativo representó, en palabras de Dávila, un importante progreso respecto a las técnicas urbanísticas anteriores<sup>145</sup>, encarnando además, por su carácter integral y previsor, el germen de la planificación urbanística en España pues, tal y como afirma Bassols, estos planos geométricos y de alineaciones incorporaron, de manera incipiente, algunos de los aspectos fundamentales de la ordenación urbanística: representación informativa de una realidad y adopción de previsiones sobre su transformación durante un espacio de tiempo determinado<sup>146</sup>. Siendo tal su trascendencia en la reforma de las ciudades, no puede sorprendernos constatar nuevamente la mediatización a la que estuvo sometido este importante aspecto de la urbanística local por parte de la Administración general.

Como resulta habitual en la historia del urbanismo español, tras las experiencias pioneras de Madrid y Barcelona, en 1834 y 1840 respectivamente, durante el periodo constitucional muchas corporaciones municipales apostaron por la confección de planos geométricos y de alineaciones de sus ciudades, amparados por las atribuciones que la legislación nacional les otorgó mediante las leyes de 14 de julio de 1840 y de 8 de enero de 1845<sup>147</sup>. No obstante, el mencionado corpus legislativo adoleció, entre otros aspectos, del contenido jurídico necesario para la puesta en práctica de las determinaciones contenidas en ellos.

La promulgación de la Real Orden sobre Planos Geométricos de las Poblaciones, de 25 de julio de 1846<sup>148</sup>, trató de paliar estas carencias, a fin de evitar conflictos entre la administración local y los propietarios, determinando el efecto jurídico de la línea de edificación para todas las partes implicadas. Pese a las correcciones introducidas, para muchos ayuntamientos la formalización de los planes generales de alineaciones presentó obstáculos insalvables derivados de la falta de medios técnicos y económicos para llevarlos a cabo. Esta situación dio lugar a la promulgación, el 20 de febrero de 1848, de un nuevo ordenamiento mediante el que se estableció la obligatoriedad de levantar dichos planos solo en aquellas capitales y poblaciones de crecido vecindario que dispusieran de fondos suficientes y contasen con arquitecto o ingeniero capacitado para ello<sup>149</sup>. Asimismo, en 1853, la Junta Consultiva de Policía Urbana elaboró unas bases para la formulación del sistema general de alineaciones, teniendo en cuenta los intereses públicos y privados que entraban en juego.

---

<sup>145</sup> DÁVILA LINARES, Juan Manuel. "El planeamiento urbano de mediados del siglo XIX: el Plan Geométrico o de Alineaciones de Alcoy de 1849". *Investigaciones geográficas*, 1989, 7, pp. 99-108 (99).

<sup>146</sup> BASSOLS COMA, Martín: *Génesis...*, ob. cit., p. 103.

<sup>147</sup> *Gaceta de Madrid*, 15 de enero de 1845, nº 3776; Mediante estas leyes se otorga a los Ayuntamientos las atribuciones en materia de alineaciones, equiparando esta competencia con otras tan arraigadas y de tanta importancia para el urbanismo como el dictado de Ordenanzas [ANGUITA CANTERO, Ricardo. *Ordenanzas...*, ob. cit. p. 270.].

<sup>148</sup> La denominación de "plano geométrico" se aplicaba a los planos urbanos elaborados desde el siglo XVIII, algunos de los cuales, por cierto, incorporaban ciertas modificaciones previstas [TERÁN TROYANO, Fernando. *Historia...*, ob. cit., p. 53].

<sup>149</sup> *Gaceta de Madrid*, 22 de febrero de 1848, nº 4909.

La Real Orden sobre Instrucciones para la Ejecución de las Alineaciones de Calles, de 19 de diciembre de 1859, impulsada por el ministro Posada Herrera, reiteró la obligación del levantamiento de planos geométricos y generales de alineaciones, concretando su aplicación a toda población mayor de ocho mil habitantes. No obstante su posición fue más flexible que el anterior decreto pues permitió la aprobación provisional de planos parciales de calles mientras se llevase a cabo el de alineación general lo que, a efectos prácticos, supuso que muchos municipios nunca llegaron a formular el planteamiento global<sup>150</sup>.

### 3.2.2. *Los instrumentos para la ejecución de las alineaciones.*

Tras la reedificación voluntaria de los solares, la Ley de Expropiación Forzosa –aprobada en 1836 para la construcción de infraestructuras– constituyó la herramienta fundamental sobre la que se sustentó la ejecución de las alineaciones, al limitar el derecho de propiedad frente al interés social de las operaciones comunitarias, permitiendo con ello la venta obligatoria de algunas propiedades. Sin embargo, a pesar de su trascendencia, los estudiosos del urbanismo coinciden en destacar las limitaciones de su contenido técnico-jurídico, no solo porque su redacción estuvo prevista para la ejecución de las obras públicas, sino también por su férrea defensa de la propiedad privada ante posibles discrecionalidades y confiscaciones así como también por las incontables imprecisiones contenidas en su redacción<sup>151</sup>.

Domínguez Bascón asegura además, que frente a la naturalidad con que se asumió la concurrencia de la utilidad pública en la apertura de nuevas calles en el extrarradio de las poblaciones, dicha circunstancia no fue tal fácilmente admitida en las intervenciones sobre los núcleos consolidados, lo que derivó en mayores complicaciones para su aplicación. Es por ello que la modificación de la Ley de Expropiación Forzosa, de 10 de enero de 1879, y su reglamento, de 13 de junio<sup>152</sup>, dedicaron algunos de sus preceptos a la reforma interior de grandes poblaciones, limitándose, no obstante, a referir genéricamente las obras que deberían hacerse en el interior de las poblaciones. En la misma línea se desarrolló la Ley sobre Saneamiento y Mejora Interior de las Grandes Poblaciones, de 18 de marzo de 1895<sup>153</sup>, que siguió siendo, básicamente, "una norma sobre expropiaciones específicas destinada a tales fines", sin mayor aportación al campo urbanístico<sup>154</sup>.

En todo caso, la declaración de utilidad pública de las operaciones –requisito imprescindible para el inicio del proceso–, no evitó que en multitud de ocasiones la precaria situación de las arcas de muchos municipios obligara a tener que esperar a la reedificación voluntaria de las parcelas para poder someter las edificaciones a la línea establecida en los planos oficiales.

Como alternativa al procedimiento expropiatorio, la declaración de ruina por motivos de seguridad se convirtió en un mecanismo eficaz para proceder a la rectificación de los trazados, en aquellos casos en que realmente se certificase la situación de deterioro de las estructuras. Fue precisamente la legislación estatal sobre alineaciones la que se encargó de que este mecanismo de renovación arquitectónica se convirtiera en uno de los más recurrentes para los consistorios, impidiendo la subsistencia de dichas construcciones. Así, la Real Orden sobre la Limitación en las Obras de Consolidación y Reforma de los Edificios sometidos a

---

<sup>150</sup> ANGUIA CANTERO, Ricardo. *Ordenanzas...*, ob. cit., p. 275.

<sup>151</sup> SÁNCHEZ GOYANES, Enrique (ed.). *Sistema urbanístico español*. Madrid: Paraninfo, 1993, pp. 22-23.

<sup>152</sup> *Gaceta de Madrid*, 12 de enero y 24 de junio de 1879, nºs 12 y 175.

<sup>153</sup> *Ibidem*, 21 de marzo de 1895, nº 80.

<sup>154</sup> DOMÍNGUEZ BASCÓN, Pedro. "Concreción...", ob. cit., pp. 49-56.

Alineaciones, de 9 de febrero de 1863<sup>155</sup>, fue la primera Ley General cuyo objetivo procuró evitar el afianzamiento de las estructuras ruinosas, imponiendo estrictas condiciones a los proyectos de reforma y rehabilitación<sup>156</sup>.

Si bien queda probado que la declaración de ruina resultó una herramienta eficaz para la rectificación y apertura de calles y, por tanto, para la mejora de las comunicaciones en el interior de las poblaciones, advierte Anguita Cantero que para ello hubo que realizar "intervenciones que raramente fueron respetuosas con el patrimonio arquitectónico, y destruir una trama urbana de gran valor histórico"<sup>157</sup>. Respecto a esta cuestión, Gabardón opina que el incremento de derribos de significativos bienes históricos, especialmente durante los años del Sexenio Revolucionario, respondió más al ansia revolucionaria que a verdaderos deseos de modernizar las ciudades<sup>158</sup>. Sea como fuere, el cambio de modelo de gobierno no supuso la paralización de la destrucción patrimonial que continuó produciéndose de forma habitual durante los años sucesivos.

Todo ello se produjo a pesar de la promulgación del Decreto de 16 de diciembre de 1873<sup>159</sup>, que introdujo una nueva visión de estos bienes culturales, promoviendo su conservación y alertando acerca de la intensa destrucción que se estaba produciendo en pro de la renovación urbana<sup>160</sup>. El nuevo precepto no sólo prohibió los derribos indiscriminados, sino que además facultó a las comisiones de monumentos, encabezadas por el gobernador civil de la provincia, para exigir responsabilidades a los infractores, llegando incluso a obligar a la reconstrucción de la obra dañada. La eficacia de esta medida no tuvo el alcance esperado pues chocó, como venía siendo habitual durante el siglo XIX, con la superior importancia de la propiedad privada, que relegó el valor intrínseco del monumento frente al derecho adquirido por los dueños de los bienes de disponer de ellos según su conveniencia.

#### 4. LA EXPANSIÓN EXTRAMUROS DE LAS CIUDADES.

##### 4.1. LOS PLANOS DE ENSANCHE Y SU LEGISLACIÓN.

La demolición de las murallas marcó el punto de partida de la expansión urbana más allá de sus límites tradicionales. En términos de crecimiento urbano, la técnica del ensanche, inaugurada en 1860 con los planes presentados por Cerdá y Castro para Barcelona y Madrid, respectivamente<sup>161</sup>, dominó el panorama urbanístico español hasta las primeras décadas del siglo XX.

Siguiendo la estela de estas operaciones, consistentes en la urbanización de amplias áreas adyacentes a la ciudad tradicional según una cuadrícula de manzanas ortogonal delimitada por amplias avenidas, las grandes metrópolis industriales del Norte y del Este del país pusieron en marcha sus propias actuaciones, generalizándose en el resto de España a partir de la

---

<sup>155</sup> *Gaceta de Madrid*, 12 de febrero de 1863, nº 43.

<sup>156</sup> ANGUIITA CANTERO, Ricardo. *Ordenanzas...*, ob. cit., pp. 297-298.

<sup>157</sup> *Ibidem*, p. 301.

<sup>158</sup> GABARDÓN DE LA BANDA, José Fernando. "La tutela del patrimonio eclesiástico, histórico y artístico en el Sexenio Revolucionario (1868-1874)". *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, 2015, 48, pp. 429-448 (432).

<sup>159</sup> *Gaceta de Madrid*, 18 de diciembre de 1873, nº 352.

<sup>160</sup> GABARDÓN DE LA BANDA, José Fernando. "La tutela...", ob. cit., p. 444.

<sup>161</sup> El Anteproyecto de Ensanche de Madrid, conocido como Plan Castro, fue aprobado por Real Decreto de 19 de julio de 1860 [*Gaceta de Madrid*, 21 de julio de 1860, nº 203], y el Proyecto de Ensanche de Barcelona, denominado Plan Cerdá, lo hizo apenas un mes y medio antes, mediante Real Decreto de 31 de Mayo [*Ibidem*, 1 de junio de 1860, nº 153].



promulgación de la Ley de Ensanche de Poblaciones de 1864<sup>162</sup> y del reglamento para su aplicación, tres años después, aprobado mediante Real Decreto en 1867.

La legislación del ensanche supuso un hito en el proceso de formación de la urbanística moderna al proporcionar, por primera vez en España, el respaldo normativo a la labor ejecutiva del urbanismo, marcando la diferencia respecto a las operaciones de reforma interior llevadas a cabo en los núcleos consolidados. Con su promulgación se declararon de interés general las obras de ensanche y, con ello, la validez de las expropiaciones para obtener el suelo contenido en los planes. Asimismo la cesión de viales se estableció como nuevo mecanismo de gestión, permitiendo la participación de los particulares en las operaciones de ampliación. Sin embargo, Bassols señaló que las bases fundamentales de los que partió la redacción de la ley fueron endeble, con un excesivo respeto a los intereses de los propietarios de los terrenos y sin una sólida base administrativa, lo que terminó desvirtuando sus principios<sup>163</sup>.

Como consecuencia de la insuficiencia jurídica de la legislación del ensanche se desvaneció la posibilidad de solucionar el problema de la vivienda obrera<sup>164</sup>, pues el precio prohibitivo alcanzado por los terrenos enclavados en el ámbito del plan, hizo que se convirtiera en el lugar predilecto de la burguesía acaudalada. La necesidad urgente de alojamientos dio lugar a la aparición de barrios marginales en el extrarradio, generando conjuntos, en muchas ocasiones insalubres y carentes de dotaciones mínimas, que escapaban del control municipal, pues no tenían cabida en el contexto de ninguna regulación. El problema de la formación de los núcleos perniciosos en la periferia urbana sólo fue objeto de estudio en aquellas grandes ciudades en los que la magnitud del proceso reclamaba una especial atención<sup>165</sup>. A pesar de todo, ninguna de las propuestas llegó a tener viabilidad jurídica, ni siquiera el proyecto de Ley sobre Creación y Régimen de las Zonas Urbanas de las Grandes Poblaciones, impulsado en 1914 por el ministro de la Gobernación, José Sánchez Guerra, que pretendió regularizar de forma generalizada la urbanización de los suburbios<sup>166</sup>.

Puede deducirse de todo ello que, si bien los ensanches fueron presentadas por el ministro Claudio Moyano, "como el más pronto y eficaz remedio para que desaparezcan los males presentes y queden satisfechas todas las necesidades de un pueblo civilizado y rico"<sup>167</sup>, la realidad fue que no pasaron de ser actuaciones de crecimiento limitado que no lograron solucionar los graves problemas urbanos generados por la industrialización. Siendo así, Terán concluye que el concepto de ensanche nació, en gran medida, de un deseo administrativo unificador de carácter abstracto y un poco simplista, siendo necesario diferenciar este tipo de

---

<sup>162</sup> *Gaceta de Madrid*, 30 de junio de 1864, nº 182.

<sup>163</sup> BASSOLS COMA, Martín. *Génesis...*, ob. cit., pp. 413-414.

<sup>164</sup> El informe sobre la cuestión de los inquilinatos, emitido por la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas en 1863, estableció que "para remediar la carestía de alquileres no hay otro remedio efectivo que el de favorecer la nueva edificación, ensanchando las poblaciones y procurando que el número de casas se aumente en progresión más rápida que el vecindario respectivo y su riqueza" [*Ibidem*, p. 235].

<sup>165</sup> Para la ciudad de Madrid podemos mencionar la proposición de ley de Alberto Aguilera sobre el ensanche del término municipal de Madrid de 1910, el Proyecto de Ley de Urbanización del Extrarradio de Madrid planteado en 1916 por Ruíz Jiménez o el Proyecto de Bases sobre Urbanización del Extrarradio de Madrid de García Prieto en 1918.

<sup>166</sup> El proyecto de ley fue "el primer intento de regulación de la urbanización de los suburbios y una nueva concepción del régimen urbanístico de la expansión de las ciudades" [BASSOLS COMA, Martín. *Génesis...*, ob. cit., pp. 427-433;]; "En definitiva, el proyecto proponía, para todos aquellos municipios que contasen con más de 100.000 habitantes, la delimitación de unas zonas alrededor de los límites de su ensanche o del casco de su población para las que se establecían unas normas específicas más rigurosas de policía urbana para evitar la formación anárquica de suburbios" [SALOM PARETS, Aina. *Limitaciones al crecimiento poblacional y espacial establecidas por la normativa territorial y urbanística*. Madrid: INAP, 2012, p. 90].

<sup>167</sup> CASTRO, Carlos María. *Memoria descriptiva del anteproyecto del Ensanche de Madrid: aprobado por RD de 19 de julio de 1960*. Madrid: Imprenta de D. José C. de la Peña, 1857, pp. 7-8.

operaciones, encaminadas exclusivamente a facilitar el crecimiento de la ciudad, de las propuestas posteriores que trataron de plantear un verdadero planteamiento de ordenación general<sup>168</sup>.

#### 4.2. LA EXTENSIÓN DE POBLACIONES Y EL ESTAUTO MUNICIPAL DE 1924.

A pesar de sus limitaciones, los ensanches constituyeron en España la única herramienta disponible para ordenar la expansión de la ciudad hasta las primeras décadas del siglo XX. Mientras, en el contexto europeo, a comienzos de la centuria se desarrollaron los primeros esquemas teóricos para la organización global de la ciudad en relación con su territorio, superando así los planteamientos basados en agregaciones sucesivas, sin ninguna otra consideración que las concernientes a aspectos del trazado.

La ciudad-jardín inglesa, propuesta por Ebenezer Howard y dada a conocer entre 1898 y 1902<sup>169</sup>, se insertó en la corriente higienista que defendía la vuelta al entorno rural y la recuperación de los valores tradicionales como respuesta a la problemática de la población industrializada. Se trató de un modelo urbano descentralizado y discontinuo, basado en la localización de una serie de poblaciones satélite, de crecimiento limitado y autosuficientes, en torno a un núcleo consolidado, liberando así la acumulación humana existente en la urbe. Entre las distintas entidades menores y la aglomeración central se insertaban amplias áreas rurales o cinturones verdes, logrando la conexión del organismo mediante un sistema radial de vías férreas y un canal central<sup>170</sup>.

Por otro lado, el concurso de ideas convocado para la ordenación de Berlín, celebrado entre 1906 y 1910, difundió los principios del urbanismo alemán. El crecimiento exponencial experimentado por la capital germana más allá de sus límites administrativos, la especulación no regulada, la falta de coordinación entre los diferentes instrumentos de planeamiento, la necesidad de una exhaustiva red de transportes, y los problemas sociales, evidenciados por las altas densidades de los bloques de vivienda del siglo precedente, alimentaron la necesidad de una ordenación para la ciudad planteada por los organizadores del concurso, no solo desde el punto de vista del trazado, sino como un compendio de problemas de orden político, higiénico y moral. De acuerdo a estas consideraciones, la vinculación de los asentamientos urbanos a escala regional fue el principio impulsor de las propuestas, que aportaron soluciones satisfactorias al problema de la vivienda para las diferentes esferas sociales, la distribución racional de las grandes y pequeñas industrias, la organización de una amplia red de comunicaciones –compuesta por vías para el tráfico rodado, ferrocarriles y vías navegables– y la penetración de cuñas verdes, manteniendo también las grandes masas arbóreas existentes<sup>171</sup>.

La difusión de estas ideas en España, a través de escritos y publicaciones y, en especial, tras la celebración de la Conferencia Nacional de la Edificación en 1923 –a la que asistieron profesionales e importantes representantes políticos–, permitió la incorporación de los planes

---

<sup>168</sup> TERÁN TROYANO, Fernando de. *Planeamiento...*, ob. cit., p. 38.

<sup>169</sup> Los principios fundamentales del modelo de ciudad planteado por Howard se recogieron en la obra *Mañana: Un camino pacífico a la reforma real*, publicado en 1898. En 1902 fueron revisados y reeditados bajo el título *Ciudades jardín del mañana*.

<sup>170</sup> MONTIEL ÁLVAREZ, Teresa. "Ebenezer Howard y la Ciudad Jardín". *ArtyHum, Revista digital de Artes y Humanidades*, 2015, vol. 9, pp. 118-123.

<sup>171</sup> BORSI, Katharina. "Drawing the region: Hermann Jansen's vision of Greater Berlin in 1910". *The Journal of Architecture*, 2015, 20/1, pp. 47-72, (49-50); La ordenación ganadora, elaborada por Hermann Jansen, logró integrar ocho comunidades urbanas, cincuenta y nueve agrarias y veintisiete distritos, en veinte nuevos distritos que definieron una nueva gran ciudad sobre la que plantear la transformación del centro y la organización de una nueva periferia [SAMBRICIO, Carlos. "La política...", ob. cit., p.34].

de extensión al ideario urbanístico del país. Estos nuevos instrumentos fueron pensados para establecer la organización fundamental del extrarradio, mediante el trazado de la estructura viaria y la distribución de las diferentes áreas de actividad en función de las necesidades<sup>172</sup>. Al tiempo, se convirtieron en un mecanismo de "atribución ordenada y estable" de las plusvalías generadas por la acción urbanística pues mediante el plano se aseguraba "el reparto ordenado más o menos equitativo entre todos los propietarios del suelo", y la zonificación, "al alejar los peligros de implantación de actividades indeseadas" se convirtió en el "instrumento básico para establecer los valores del suelo"<sup>173</sup>.

El soporte jurídico necesario para su aplicación, aunque con restricciones, se logró a través de la promulgación del Estatuto Municipal y de su Reglamento de Bienes, Obras y Servicios Municipales, ambos de 1924<sup>174</sup>, elaborados por el ministro Calvo Sotelo durante la dictadura de Primo de Rivera. La nueva legislación estableció el carácter netamente municipal de la actividad urbanística, definiendo el planeamiento como una actividad obligatoria en aquellas localidades que hubiesen experimentado un importante aumento de población durante la segunda década del siglo XX<sup>175</sup>. Sin embargo, a pesar de que la idea de una ordenación global ya había calado en los círculos profesionales, el estatuto solo permitió articular operaciones singulares –bien de reforma interior en el casco consolidado (que exigió la formación de un plan general de alineaciones), de ensanche en la zona adyacente al núcleo, o de extensión en el resto del término municipal–, con el fin de solucionar situaciones concretas. Sus limitaciones fueron más allá, pues soslayó el problema de la urbanización intermunicipal, es decir, aquella que desbordaba los límites de los ayuntamientos y que "requería nuevas formas operativas, superadoras de la legalidad vigente"<sup>176</sup>.

Las críticas a la insuficiencia del Estatuto no tardaron en llegar, siendo especialmente relevantes las conclusiones obtenidas tras la celebración en Madrid del XI Congreso Nacional de Arquitectos –Primero de Urbanismo– en 1926, en el que quedó patente la necesidad de elaborar una ley general de urbanismo que recogiese las nuevas aportaciones conceptuales y respaldase su ejecución.

## 5. EL URBANISMO DURANTE LA SEGUNDA REPÚBLICA.

La actividad urbanística de las ciudades españolas hasta el estallido de la Guerra Civil se limitó, con ciertas salvedades, a la elaboración de una serie de planes de reforma, ensanche o extensión, proporcionando "cierta animación en el panorama profesional de arquitectos e

---

<sup>172</sup> TERÁN TROYANO, Fernando de. *Historia del...*, ob. cit., p. 168.

<sup>173</sup> LÓPEZ DE LUCIO, Ramón. *Ciudades y urbanismo a finales del siglo XX*. Valencia: Universitat de València, Sevei de Publicacions, 1993, p. 79.

<sup>174</sup> *Gaceta de Madrid*, 9 de marzo de 1924, n° 69; *Ibidem*, 16 de julio de 1924, n° 198.

<sup>175</sup> "Art. 4º.- Los pueblos mayores de 10.000 almas que en el periodo de 1910 a 1920 hayan experimentado un aumento de población superior al 20 por 100 y que al promulgarse el presente Reglamento no tengan aprobado un plan de ensanche, o, en su caso, de extensión, procederán, según dispone al art. 217 del Estatuto, en el plazo máximo de cuatro años, a redactar los proyectos correspondientes, encomendándolos, bien a los técnicos municipales, bien a facultativos con título competente designados por concurso. Igualmente quedan obligados los municipios de las poblaciones de más de 20.000 almas a presentar, en el plazo máximo de cuatro años, los anteproyectos de urbanización de aquellas zonas de terreno comprendidas entre los límites de sus ensanches y los respectivos términos municipales en que, por la edificación ya existente, o por la que pueda fundadamente presumirse que se levante en plazo relativamente próximo, haya probabilidad de constituir núcleos urbanos" ["Reglamento de bienes, obras y servicios municipales". En *Reglamentos para la ejecución del Estatuto Municipal aprobados por los Reales Decretos de 2, 10 y 14 de julio y 22 y 23 de agosto de 1924*. Madrid: Editorial Reus, 1924, pp. 63-100 (66-67)].

<sup>176</sup> TERÁN TROYANO, Fernando de. *Historia del...*, ob. cit. p. 171.

ingenieros, al calor de los concursos de anteproyectos convocados por los Ayuntamientos, desarrollando las diversas figuras de planeamiento del Estatuto"<sup>177</sup>.

Sin embargo, al trazar nuestro objetivo de plasmar el panorama urbanístico previo al conflicto español, es imprescindible hacer referencia a la labor del GATEPAC –Grupo de Artistas y Técnicos Españoles para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea–, principales responsables de la difusión en nuestro país de los presupuestos racionalistas defendidos por el Movimiento Moderno, al actuar como representantes españoles del CIRPAC –*Comité International pour la Résolution des Problèmes de l'Architecture Contemporaine*<sup>178</sup>–. De las tres secciones que formaron el colectivo de arquitectos –Norte en San Sebastián y Bilbao, Centro en Madrid y Este en Barcelona–, el equipo catalán, agrupado desde 1933 bajo las siglas GATCPAC –*Group d'Artistes i Tècnics Catalans per al Progrés de l'Arquitectura Contemporània*–, acaparó la atención internacional gracias a sus estudios sobre la ciudad durante los gobiernos de Maciá y Companys<sup>179</sup>, difundidos a través de la revista AC<sup>180</sup>.

Sin duda, el trabajo más emblemático fue el Plan Regulador de Barcelona de 1934, conocido como Plan Maciá, que el grupo elaboró en colaboración con Le Corbusier<sup>181</sup>. La propuesta sintetizó en seis esquemas las directrices técnicas y los principios de racionalidad debatidos por toda la vanguardia europea: zonificación simplista de grandes áreas y gráficos correspondientes a la organización de la red viaria, los ferrocarriles, los transportes marítimos y la aviación, abarcando el ámbito regional, de acuerdo con los planteamientos del CIRPAC, mediante la incorporación de la *Ciutat de Repós*, emplazada a unos quince kilómetros al Sudoeste de la ciudad condal<sup>182</sup>.

La colaboración entre el arquitecto franco suizo y Josep Luis Sert, figura principal del equipo catalán, continuó tras la Guerra Civil. Ambos fueron los encargados de publicar en 1942 la "Carta de Atenas", documento que reunió las conclusiones obtenidas tras la celebración del IV CIAM –Congreso Internacional de Arquitectura Moderna–, dedicado a la ciudad funcional<sup>183</sup>. El texto abogaba por una administración más participativa en cuestiones urbanísticas, haciendo hincapié en la necesidad de una reglamentación jurídica que limitase los efectos nocivos que hasta ese momento habían dilapidado los intentos por racionalizar la ciudad.

---

<sup>177</sup> TERÁN TROYANO, Fernando de. *Planeamiento...*, ob. cit., p. 115.

<sup>178</sup> Si bien el grupo no tuvo la exclusiva de los proyectos realizados entre los años 20 y 30, ni aglutinó a todos los arquitectos con inclinaciones racionalistas del país, destacó su compromiso con los problemas de la mayor parte de la población, así como la proyección internacional que consiguieron [URRUTIA NÚÑEZ, Ángel. "Arquitectura moderna: el GATEPAC". *Cuadernos de Arte Español*, 1992, 19, p. 10-12].

<sup>179</sup> FRECHILLA ALONSO, M. Almudena. "El papel de los *Presidents* Maciá y Companys en el desarrollo del urbanismo racionalista durante la Segunda República". En HOLGUERA CABRERA, Antonio et al (coord.). *Coleccionismo, mecenazgo y mercado artístico: su proyección en Europa y América. II Congreso Internacional*. Sevilla: Universidad de Sevilla, Secretariado de Recursos Audiovisuales y Nuevas Tecnologías, 2018, pp. 382-390.

<sup>180</sup> "La revista AC es el órgano del grupo español. [...]. Dicha revista es trimestral y se edita de momento en la localidad del grupo que ofrece más ventajas económicas (Barcelona)" ["G.A.T.E.P.A.C.". *AC: Documentos de Actividad Contemporánea*, 1931, 1, pp. 34-35].

<sup>181</sup> "Exposición de *La Nueva Barcelona*", *AC: Documentos de Actividad Contemporánea*, 1934, 14, p. 37.

<sup>182</sup> "Barcelona. Esquemas para el proyecto de conjunto y exposición de la Ciudad del Reposo de Barcelona", *AC: Documentos de Actividad Contemporánea*, 1934, 13, pp. 21-28.

<sup>183</sup> LECORBUSIER. *Principios de urbanismo: (la carta de Atenas)*. Barcelona: Ariel, 1989.



## Capítulo 4. EL LIMITADO ALCANCE DE LA INDUSTRIALIZACIÓN EN ZAMORA.

### 1. ZAMORA DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.

En el momento en que se estableció su delimitación territorial definitiva –mediante Decreto de 30 de noviembre de 1833<sup>184</sup>–, el alcance de la industrialización en la provincia de Zamora era prácticamente nulo, manteniéndose inalterables las condiciones con las que inauguró el siglo XIX. Su principal fuente de riqueza continuaba siendo la producción de trigo y vino, así como algunas leguminosas, frutas y lino en ciertas comarcas. La región poseía también extensos montes aunque pobres en arbolado, y minas en explotación que, sin embargo, no eran demasiado conocidas por sus productos.

A pesar de que durante el primer tercio del siglo XIX se procuró una importante inversión en caminos de postas en el país<sup>185</sup>, la relación de las rutas de intercambio de la provincia indicaba la existencia de una única vía general –entre Madrid y La Coruña– con parada en la localidad zamorana de Benavente. A partir de esta misma carretera principal, pero desde la administración vallisoletana de Medina del Campo, partían otras conducciones transversales de menor rango, una de ellas con destino a Toro y Zamora, otra delimitada entre Fuentesauco y Castronuño y una más entre Castroverde y Villalpando, siendo éstos los principales itinerarios de la provincia<sup>186</sup>.

Tras la subida al trono de Isabel II, y gracias a la mediación de su ministro de Fomento Claudio Moyano, se inauguró un periodo de excelentes expectativas para la provincia tras la adjudicación de importantes infraestructuras de comunicación que trataron de mitigar el ostracismo en que se encontraba. Sin embargo, a pesar de que la primera de estas rutas entre Villacastín y Vigo fue adjudicada en 1837, en el ecuador de la centuria: "No existía ni una sola legua de carretera concluida, pues aunque en la de Salamanca había dos leguas abiertas al público, lo estaban por necesidad y sin haber sido definitivamente recibidas"<sup>187</sup>.

Son varios los testimonios coetáneos que llamaron la atención sobre la precaria situación de Zamora a mediados del Ochocientos. Madoz señaló que el retraso con que la industrialización hizo su aparición en la ciudad y su provincia se debió, no solo a la pervivencia y arraigo en la población de los antiguos sistemas de explotación agrícola vinculados a la subsistencia, sino también al aislamiento del territorio respecto a las grandes líneas de expansión manufacturera<sup>188</sup>. La misma opinión fue compartida por Antonio Guerola,

---

<sup>184</sup> Si bien la localidad ya ostentaba la capitalidad desde 1812, siendo reafirmada y ampliada su demarcación mediante la División Provisional del Territorio Español de 27 de enero de 1822, fue la partición realizada por Javier de Burgos, ministro de Isabel II, quien estableció la división que actualmente rige, mediante Decreto de 30 de noviembre de 1833 [FIDALGO VÁZQUEZ, María del Pilar y Pablo MARTÍN BOVILLO. "Creación de la provincia de Zamora". En: *Actas del Primer Congreso de Historia de Zamora. T. 4. Moderna y Contemporánea*. Zamora: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, Diputación de Zamora, Caja Salamanca y Soria, 1993, pp. 381-395].

<sup>185</sup> Según las fuentes consultadas, se dedicó a la construcción y mejora de calzadas, instalaciones e infraestructuras viarias unos 45 millones de reales [CABANES, Francisco Xavier de. *Guía General de Correos, Postas y caminos del reino de España*. Madrid: Imprenta de D. Miguel de Burgos, 1830, pp. 14-15].

<sup>186</sup> CABANES, Francisco Xavier de. *Guía...*, ob. cit., p. 56.

<sup>187</sup> GUEROLA, Antonio. *Memoria de mi administración en la Provincia de Zamora como gobernador de ella desde 12 de agosto de 1853 hasta 17 de julio de 1854*. Zamora: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 1985, p. 213.

<sup>188</sup> MADDOZ, Pascual. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de Castilla y León*. Valladolid: Junta de Castilla y León, Ámbito, 1983, vol. 9 (Zamora provincia), p. 145.

gobernador de la provincia entre 1852 y 1854, quien advirtió de la pobreza de la zona debido a la falta de exportación<sup>189</sup>.

En efecto, poco o nada había cambiado desde finales del Setecientos pues, como señaló el historiador zamorano Mateos Rodríguez, la arraigada ruralización de la región llegó hasta el punto de condicionar las relaciones sociales y los modelos culturales y educativos así como el devenir político de la provincia, manteniéndose la misma composición jerárquica de antaño, con una nobleza conservadora y una burguesía que acumulaba gran parte de las propiedades procedentes de las desamortizaciones de décadas anteriores<sup>190</sup>.

La radiografía expuesta acerca de la realidad económica y social de la provincia en la mitad de la centuria se correspondió, en términos demográficos, con una población dispersa en pueblos de muy corto vecindario, de los que apenas un 6,2% residía en ciudades, contando la localidad de Zamora con menos de nueve mil habitantes según los datos consignados<sup>191</sup>.

A tenor de lo expuesto, poco podemos señalar acerca de la evolución de la capital durante las primeras décadas del siglo XIX, estancada, e incluso retraída, como consecuencia de la coyuntura general adversa, a la que se sumaron otras circunstancias particulares que en nada ayudaron a aliviar la situación.

El comienzo de siglo se inauguró en la ciudad con el traslado en 1801 de la Capitanía General de Castilla la Vieja y sus dependencias militares a Valladolid, lo que supuso un importante descalabro para una localidad deudora de su rol como centro castrense desde su instalación en 1737. De nada sirvieron los esfuerzos del Consistorio por recuperar la institución, pues la petición de las autoridades municipales fue desestimada por el Gobierno central, suprimiéndose, además, la Comisión Militar y la Intendencia de Policía de la capital algunos años después<sup>192</sup>.

Esta circunstancia no hizo sino ahondar en el estado de miseria de una población que aún trataba de sobreponerse de los aguaceros torrenciales sufridos en 1799 tras varios años de profunda sequía. Junto a la escasez de alimentos, derivada de los sucesivos ciclos de aridez e inundaciones, la población tuvo que sufrir durante los siguientes años virulentas epidemias agravadas por la falta de medidas sanitarias<sup>193</sup>. La precaria situación en la que estuvo envuelta la ciudad durante estas primeras décadas de siglo fue tal, que provocó el cierre de las cinco escuelas de artes y oficios creadas por la Sociedad Económica de Amigos del País durante la etapa precedente, acabando, antes de comenzar, con la incipiente actividad industrial de la localidad<sup>194</sup>.

---

<sup>189</sup> "El país es pobre, hay pocos capitales de consideración. Los trigos y vinos no producen todo lo que debían por falta de exportación. El comercio, de muy poca importancia" [GUEROLA, Antonio. *Memoria de...*, ob. cit., p. 210].

<sup>190</sup> MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Restauración...", ob. cit., pp. 384-385.

<sup>191</sup> Recordemos que a finales del siglo XVI la población de la ciudad era de 7600 habitantes, lo que pone de manifiesto el escaso crecimiento experimentado en estos tres siglos [MADOZ, Pascual. *Diccionario...*, ob. cit., p. 495].

<sup>192</sup> *Exposición pidiendo que vuelvan á Zamora las oficinas militares de Catilla la Vieja*. A partir de: FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. III, p. 335.

<sup>193</sup> El reinado de Fernando VII se inaugura y finaliza con catástrofes en Zamora. En 1799 la sequía que el territorio venía sufriendo en años anteriores se tornó en aguaceros torrenciales que arrasaron multitud de casas, provocando en 1800 la ruina de una de las paredes del Ayuntamiento y del techo del Archivo. En 1834 el cólera morbo, que había assolado Europa, alcanzó la provincia y la capital zamorana, sufriendo sus estragos desde agosto hasta octubre [FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. III, pp. 217 y ss.].

<sup>194</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. III, pp. 234-235.

Así las cosas, a mediados del Ochocientos la ciudad aún mostraba la estructura fundamental definida durante la Baja Edad Media, tal y como refleja el plano elaborado por José Pérez Salvador en 1851<sup>195</sup> (Figura 2).



Figura 2. Plano de Zamora de 1851 elaborado por José Pérez Salvador.  
Fuente: AHPZa-MZa, (sin signatura).

Ciertamente no podemos hablar de transformaciones sustanciales sobre la trama urbana derivadas de las desamortizaciones, pues la mayor parte de los bienes incautados al clero formaban parte de los arrabales situados en la periferia. A pesar de ello, Ávila de la Torre apunta consecuencias indirectas de estas operaciones dado que algunas de las posesiones exclaustradas fueron a parar a manos de los promotores de los primeros barrios de extensión, como fue el caso de la familia Ruiz del Árbol<sup>196</sup>. Respecto a la incidencia sobre la ciudad interior, los

---

<sup>195</sup> El grabado al que hacemos referencia está custodiado en el Archivo Histórico Provincial de Zamora. Gago Vaquero, en su tesis, hizo referencia a un plano del mismo año elaborado por José Pérez Gorjón que se encontraba "enmarcado y acristalado en el antiguo despacho del Alcalde", conservado bajo varias capas de barniz sobre las láminas de papel. La coincidencia con las características del que reproducimos en este trabajo nos induce a pensar que se trata de la misma ilustración.

<sup>196</sup> Tras el abandono forzoso del convento de benedictinos, Miguel Ángel Ruiz del Árbol Samaniego compró los terrenos sobre los que, años más tarde, se construirá uno de los primeros y más importantes barrios extramuros de la ciudad [ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, p 43]; CASQUERO FERNÁNDEZ,



conventos afectados no dieron lugar a nuevos espacios públicos, siendo en su mayoría acondicionados para su reconversión funcional, como en el caso del de Trinitarios, destinado a Comandancia General, el convento de los Descalzos, sede a partir de 1845 de la Escuela Normal, o el de la Concepción, consignado a partir de 1846 a Instituto Provincial<sup>197</sup>.

La localidad conservaba por entonces intactas sus murallas así como también catorce de sus puertas. La copia de la relación de las distintas partes del recinto, realizada en 1868 y conservada en el Archivo Histórico Provincial de Zamora, señala un trazado exterior de aproximadamente tres kilómetros de longitud, excluyendo los tramos interiores del primer y segundo muro que se mantenían prácticamente inalterados. Según continúa la descripción, no toda la cerca se encontraba en el mismo estado de conservación, debido al uso de diferentes materiales y técnicas en su construcción así como por la distinta función que desempeñaba, siendo la parte limitada entre la puerta de San Pablo y Santa Ana la que mejores condiciones presentaba frente a la localizada entre la puerta de la Feria y el Castillo, cuyo estado era malo o muy malo, al ser utilizada, fundamentalmente, como muro de contención de las huertas instaladas en los terrenos adyacentes<sup>198</sup>.

En el primer contorno aún se distinguía perfectamente la calle principal –rebautizada como la Rúa– a la que se abrían pequeñas plazuelas o ensanchamientos a lo largo de su recorrido hasta su confluencia con la Plaza Mayor. El ámbito denominado el Burgo también conservaba el tridente de vías que organizaba longitudinalmente la zona –ahora denominadas San Torcuato, Santa Clara y San Andrés, llamada San Pablo en su último tramo– y el eje transversal constituido por Balborraz, la Costanilla y Sancho IV, que conectaba, a través de la Plaza Mayor, el arrabal de la Puebla del Valle con la puerta de Santa Ana, donde mensualmente se celebraba la feria de ganado. La diferencia esencial residía en que en este entorno, las edificaciones habían colmatado parte del espacio antaño vacío, quedando, no obstante, importantes huecos próximos a la muralla medieval por su extremo oriental. Asimismo, se advierte un considerable crecimiento del arrabal de San Lázaro, al Norte de la ciudad, no así de los situados al otro lado del Duero, pues el único paso para atravesarlo seguía siendo el puente de piedra construido en el siglo XII (Figura 3).

## 2. EL DESPEGUE INDUSTRIAL A FINALES DEL OCHOCIENTOS.

Fue a partir de la segunda mitad del siglo, y más pronunciadamente durante el último tercio del Ochocientos, cuando se produjo el verdadero impulso en el desarrollo de infraestructuras de transporte en la provincia, actuando la capital como intercambiador principal. Pasado el meridiano del siglo se inauguró la primera ruta importante, que unió la capital del Duero con Valladolid. Al mismo tiempo que se trabajaba en esta carretera, se concluyó el tramo de la carretera de Vigo que conectó Zamora con Salamanca, debiendo esperar unos pocos años más –hasta comienzos de los años 60– para que se retomara la construcción del tramo septentrional.

---

José Andrés. "Nuevas aportaciones para el estudio de la desamortización en la provincial de Zamora". *Boletín de la Asociación Benito Pellitero*, 1996, 8, pp. 35-68.

<sup>197</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. III, pp. 268-371.

<sup>198</sup> TEIJEIRA DE PABLOS, M<sup>a</sup> Dolores. "La conservación de un patrimonio en desuso: Actuaciones en las murallas de Zamora durante el siglo XIX". *Espacio, tiempo y forma*, 2009-2010, 22 y 23, pp. 217-233 (219).



Figura 3. Plano de Zamora. Coello (1863).

Fuente: <[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ea/Mapa\\_de\\_Zamora%2C\\_1863%2C\\_por\\_Francisco\\_Coello.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ea/Mapa_de_Zamora%2C_1863%2C_por_Francisco_Coello.jpg)> (13 marzo 2021) [Dominio Público].

En esa misma década se produjo la llegada del ferrocarril a la ciudad, lo que supuso un hito destacado en el proceso de mejora de las comunicaciones de la provincia y, por consiguiente, en el despegue de la mecanización en Zamora. Como consecuencia, también constituyó uno de los acontecimientos de mayor incidencia en la conformación del crecimiento urbano experimentado por la capital desde los últimos años del siglo XIX y hasta las primeras décadas del XX. La primera línea cuyo destino fue la capital zamorana unió la ciudad con la localidad vallisoletana de Medina del Campo, siendo inaugurada en 1864. Este ramal enlazaba con el gran eje radial del Norte, concluido durante esos mismos años, de manera que, a través del mismo, la capital del Duero contó a partir de ese momento con conexión directa con otras capitales castellanoleonesas, así como con importantes núcleos del Norte y centro del país. Una vez concluidas las obras se planteó la extensión de la línea hasta Galicia, aunque las dificultades técnicas y económicas relegaron la intervención, que no se finalizó hasta casi un siglo después. Durante el XIX también se construyó la línea entre Plasencia y Astorga, uniendo Zamora con la zona noroccidental de la península. La adjudicación se produjo en 1888, aunque hubo que esperar hasta 1896 para realizar el viaje inaugural del tramo completo.

El plan para lograr el avance de la región contempló, no solamente la construcción de importantes vías interprovinciales, sino también la formación de nuevas conexiones regionales. En este contexto debemos encuadrar el proyecto puesto en marcha a finales de la década de los 80, para dotar a las provincias castellanas de una red de ferrocarriles secundarios, cuyo desarrollo, de haberse producido, hubiese tenido una gran trascendencia tal y como se puso de manifiesto en la sesión municipal celebrada el 24 de enero de 1899, en la que se subrayó "su importancia, y la conveniencia de que sea ley a la posible brevedad por interesar directamente

a la capital de la provincia"<sup>199</sup>. En 1908 llegó a promulgarse la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, de 26 de marzo<sup>200</sup>, que contempló la construcción de una línea entre Zamora y Valladolid sin pasar por Medina, aunque finalmente no llegó a materializarse ninguno de los proyectos previstos<sup>201</sup>.

Lo que sí llegó a producirse fue la mejora de algunas carreteras locales a partir de 1871, cuando la Diputación acometió la reconstrucción de varias vías importantes para unir Zamora con otros núcleos destacados de la provincia. Así por ejemplo, en 1883 se concluyeron las obras de la carretera que unió Zamora con Benavente, cuyo origen se localizó en la puerta de San Torcuato. Otras rutas que se acondicionaron antes de finalizar el siglo XIX fueron las que unieron la capital con Bermillo de Sayago, Villalpando y Fuentesauco, inconclusas hasta entonces por las turbulencias políticas del periodo precedente<sup>202</sup>.

Es preciso señalar en este punto el largo, difícil e incompleto proceso que supuso el desarrollo de estas obras que hasta 1895 no se ajustaron a ningún plan preestablecido ni se desarrollaron a un ritmo determinado, tal y como afirma Calderón. Señala además el autor que los avances producidos fueron selectivos pues, si bien se mejoró la comunicación entre provincias, la mayor parte de los municipios, especialmente las regiones del Oeste, quedaron fuera de esta dinámica<sup>203</sup>. Este extremo puede apreciarse analizando los datos del primer Plan de Carreteras, elaborado en 1860, que consignó la existencia o la próxima construcción en la provincia de Zamora de 416 kilómetros de vías de primer orden, 198 de segundo orden y 88 de tercer orden. La cifra total –702 kilómetros– no se distanció, en exceso, de las previstas en otras provincias próximas como Salamanca, donde estaban ejecutadas o en previsión 828 kilómetros, o Valladolid, con 777 kilómetros asignados. En cambio sí es significativo el reparto de estas distancias, pues las carreteras de tercer orden en la provincia de Valladolid suponían más del doble que en la de Zamora, llegando a cuadruplicarse en el caso de Salamanca, guarismos que apoyan la tesis de Calderón<sup>204</sup>.

A pesar de la demora con que se concluyeron las rutas y de su desigual reparto, estas inversiones llevaron a vislumbrar prósperas perspectivas acerca del progreso de la capital zamorana, como demuestra el júbilo con que la población recibía la noticia de cada nueva concesión. Baste como muestra el alborozo con que fue acogida la llegada de la primera locomotora que hizo el viaje completo de la línea Plasencia a Astorga, a su paso por Zamora en 1896:

---

<sup>199</sup> "Sobre el proyecto de ferro-carriles secundarios para Castilla la Vieja.- El Ayto. quedó enterado de la carta y memoria impresa, que ha remitido D. Mariano Oms y Nuban, correspondiente a un proyecto de red de ferrocarriles secundarios que para las provincias castellanas han presentado al Exmo. Sr. Ministro de Fomento, llamando la atención sobre su importancia, y la conveniencia de que sea ley a la posible brevedad por interesar directamente a la capital de la provincia" [AHPZa-MZa, LA año 1889 (L/248), f. 12v.].

<sup>200</sup> *Gaceta de Madrid*, 27 de marzo de 1908, nº 87.

<sup>201</sup> CALDERÓN CALDERÓN, Basilio. "Economía y sociedad en la provincia de Zamora en los siglos XIX y XX: una marginación secular, una integración dependiente". En: *NECOTIUM: Comercio e Industria en Zamora*. Zamora: Junta de Castilla y León, Museo Etnográfico de Castilla y León, 2007, pp. 68-91.

<sup>202</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. III, p. 373.

<sup>203</sup> Estas obras crearon una efímera ilusión de progreso pues con el tiempo estas se vieron frustradas, a la vez que contribuyeron a acentuar los desequilibrios entre zonas, pues no integraron por igual todo el espacio provincial, ya que las comarcas más occidentales no llegaron a contar, hasta bien avanzado el siglo XX, con otras vías que no fueran los tradicionales caminos de "herradura" y "carreteros" [CALDERÓN CALDERÓN, Basilio. "La deficiente infraestructura de transportes: Uno de los factores condicionantes del desarrollo y marginación de la provincia de Zamora en el siglo XIX". En: *VVAA. Historia de Zamora*. Salamanca; Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 1994, t. IV, pp. 251-263].

<sup>204</sup> "Relación por provincias de las carreteras que forman el Plan General para la Península é Islas adyacentes". *Revista de Obras Públicas*, 1860, 18, pp. 209-218 (217).

(...) En esta ciudad el entusiasmo llega á su colmo. La población en masa ha bajado á la estación a vitorear á su paso á los expedicionarios. Después de recibir el Sr. Ministro al elemento oficial en uno de los salones de la estación, parte el tren en medio de las aclamaciones de los habitantes y de los que asomados en las plataformas de los sleeping-car nos sentíamos conmovidos al presenciar este espectáculo de admiración y de agradecimiento de un pueblo que funda grandes esperanzas en la explotación de la nueva línea férrea<sup>205</sup>.

Unido al avance de las comunicaciones, el devenir de los mercados contribuyó decisivamente al asentamiento definitivo de la industrialización en Zamora hacia finales de siglo. La crisis agraria de la década de los 80 trajo consigo un considerable abaratamiento de los precios del trigo, lo que favoreció a la práctica totalidad de la población. Sin embargo, la pérdida de competitividad de la producción nacional frente a la extranjera dio como resultado el establecimiento de un arancel en 1891 que provocó el incremento del precio del cereal y, consecuentemente, el rápido enriquecimiento del grupo que lo controlaba. Esta situación supuso en Zamora la creación, durante las primeras décadas del siglo XX, de las primeras grandes fábricas harineras de la ciudad, el ascenso social y económico de las sagas fundadoras –Isidro Rubio y los hermanos Bobo, entre otros– y la diversificación de la actividad productiva, con la creación de la Sociedad Antonio García y Compañía, dedicada a la fabricación de jabón, Federico Cantero y Compañía, productora de hielo artificial y las empresas Electro Popular y Electro Sanabresa que colaboraron en la producción harinera<sup>206</sup>.

Además de las mencionadas, destacó la explotación hidroeléctrica del Duero iniciada con la construcción del salto de San Román de los Infantes. La planta fue inaugurada en 1903 aunque ya un año antes había comenzado a funcionar proporcionando corriente alterna a Zamora y extendiendo su alcance hasta las localidades de Toro, Valladolid y Salamanca algún tiempo después. El autor y promotor del proyecto fue el ingeniero Federico Cantero Villamil quien en 1889 fundó la sociedad El Porvenir de Zamora con el propósito de reunir el capital necesario para poner en marcha la construcción de la obra y la explotación de la infraestructura.

Redondo Quintela ha destacado el papel fundamental que continuó teniendo Cantero Villamil en el aprovechamiento hidroeléctrico del Duero posterior a la construcción de esta presa. Por una parte el ingeniero participó en 1918 en la venta de las concesiones que el y sus socios habían obtenido a lo largo del cauce del río a su paso por la provincia de Zamora –con la excepción del de San Román– a favor de la Sociedad Hispano-Portuguesa de Transportes Eléctricos, que acabó acaparando un buen número de ellas bajo la denominación Consorcio de Saltos del Duero. Además mantuvo una intensa colaboración profesional con los responsables de dichas empresas, contribuyendo activamente en el desarrollo de varios proyectos que llevaron a la construcción de importantes obras como el salto de Ricobayo, en el Esla, que comenzó a elevarse durante los años 20<sup>207</sup>.

A lo largo de la misma década se retomó el sueño del ministro Claudio Moyano de unir la meseta castellana con Galicia, desde la construcción del ferrocarril entre Medina y Zamora y que debido a la crisis económica de principios del siglo XX no llegó a concretarse hasta entonces. Las obras emplearon a más de quinientos obreros de la capital y hasta cinco mil más a lo largo de su trayecto, constituyendo una importante fuente de ingresos hasta que la renuncia de Primo de Rivera paralizó, nuevamente, la operación. Durante el bienio progresista, y gracias

---

<sup>205</sup> MALUQUER, Manuel. "Ferrocarril de Plasencia a Astorga". *Revista de Obras Públicas*, 1896, 25, pp. 339-342 (340).

<sup>206</sup> RODRÍGUEZ ESTÉBAN, M. <sup>a</sup> Ascensión. *La arquitectura...*, ob. cit., pp. 27-28.

<sup>207</sup> REDONDO QUINTELA, Félix *et al.* "San Román de los Infantes. Primer salto del Duero". *Técnica Industrial*, 2010, 290, pp. 52-57, (56).



a la mediación del ministro Cid Ruiz-Zorrilla, se reanudó la construcción de la vía férrea, incrementando sustancialmente los fondos para su finalización<sup>208</sup>.

El asentamiento de la mecanización en la localidad trajo consigo transformaciones en diferentes ámbitos de la vida ciudadana. En primer lugar, comenzó un progresivo crecimiento demográfico que, si bien fue moderado, resultó significativo al compararlo con la situación previa de la localidad. Tal y como consta en las cifras del censo de 1860, apenas se había movido el número de habitantes, contabilizándose en la capital 9233. Sin embargo, en 1877 ya se habían alcanzado los 13.632 y una década después se llegó hasta los 15.292. El ascenso se estancó a comienzos del siglo XX, remontando, no obstante, a partir de las siguientes décadas. Así pues, en 1900 existían en la localidad 16.453 habitantes de hecho y en 1910 se redujo la cifra hasta los 16.287. Sin embargo en 1920 se alcanzaron los 17.567 y en 1930 el censo recogió 21.557<sup>209</sup>. El aumento de población vino acompañado de un considerable despliegue de la vida social y cultural de la ciudad, tal y como puso de manifiesto la creación de varias sociedades recreativas y de numerosos periódicos y revistas<sup>210</sup>, así como la reapertura de una Escuela de Artes y Oficios en 1887, promovida por la Sociedad de Amigos del País<sup>211</sup>.

En términos territoriales y urbanísticos el nuevo panorama se correspondió, durante el último tercio del siglo, con el desarrollo de una importante política de mejora de la calidad de la ciudad existente, recuperando e implementando las operaciones de policía urbana. Respecto a la expansión de la ciudad cabe destacar que desde muy temprano se consideró la posibilidad de elaborar un plan general de urbanización para la capital que, sin embargo, no llegó a formularse hasta después de la Guerra Civil. Siendo así, la fórmula adoptada para el crecimiento extramuros que experimentó la localidad, fundamentalmente a partir de los primeros años del siglo XX, fue la urbanización de las rondas exteriores –una vez que la muralla comenzó a ser demolida– y la prolongación de las principales vías del núcleo tradicional sobre los terrenos de la planicie adyacente.

Es preciso señalar que la arquitectura jugó un papel primordial en la formación de la nueva ciudad moderna pues, tal y como reconoció Ávila de la Torre, fue uno de los elementos principales en la metamorfosis del espacio urbano durante el XIX, transfigurando innumerables puntos de la trama urbana zamorana, singularizándolos y potenciándolos de manera especial<sup>212</sup>. En efecto, la edificación experimentó un cambio sin igual, incorporando al repertorio clásico nuevos materiales, sistemas constructivos y tipologías vinculadas al desarrollo industrial. A ello debemos sumar la coincidencia en la ciudad de importantes técnicos de indudable talento que, unido al cambio de mentalidad en las costumbres de los habitantes, fueron determinantes en la constitución del amplio y excepcional legado arquitectónico de este ciclo. Algunos de los más notables llegaron a la capital para desarrollar su labor como técnicos del Consistorio, siendo

---

<sup>208</sup> MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Dictadura...", ob. cit., p. 516.

<sup>209</sup> INE: Instituto Nacional de Estadística <[www.ine.es](http://www.ine.es)> (12 agosto 2017).

<sup>210</sup> En esos años se crearon diversas sociedades culturales y recreativas: La Amistad Zamorana (1859), El Círculo de Zamora (1866), El Recreo Artístico (1867), El Ateneo Zamorano (1871) y La Sociedad Lírica de Mozart (1873). Entre las revistas y periódicos más destacados inaugurados en este periodo se encontraron: *El Genio del Duero* (1845), *Estrella Zamorana* (1852), *El Duero* (1864) y *El Iris de Zamora* (1867). Tras la Revolución del 68 vieron la luz: *El Avisador Municipal*, *La Verdad*, *El Progreso Zamorano*, *La Revolución*, *El Galopín* (1869), *La Bandera Morada* (1870), *El Eco de Viriato* (1870), *El Popular Zamorano* (1871), *La Gobierna de Zamora* (1873) y *La República* (1873). Con la Restauración se comenzaron a editar: *La Enseña Bermeja* (1877), *El Eco de Zamora* (1876), *El Eco del Duero* (1876), *Don Botijero* (1880), *Zamora Ilustrada* (1881), *Pero Mato* (1882) y *El Comercio Zamorano* (1886) [ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, p. 30].

<sup>211</sup> AHPZa-MZa, LA año 1887 (L/246), sesión de 15 de enero, ff. 2v. a 3v.

<sup>212</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, pp. 47-48.

responsables, en buena medida, de las trascendentales intervenciones operadas sobre el espacio colectivo.

El primer arquitecto municipal de la ciudad fue el leonés Saturnino Selva quien ocupó la plaza entre 1849 y 1854, año en que fue sustituido por Saturnino García Martínez. Desde su cese y hasta 1880 consta que el puesto fue desempeñado por diversos maestros de obras, destacando la figura de Eugenio Durán como autor, entre otras actuaciones, de algunos de los más tempranos planos parciales de alineación. A partir de esa fecha, la responsabilidad del puesto recayó sobre arquitectos titulados, inaugurando el nuevo periodo el zamorano Segundo Vitoria quien asumió dicha responsabilidad temporalmente hasta que la plaza fue definitivamente ocupada por el gerundense Martín Pastells Papell en 1886. Al arquitecto catalán le sucedió el abulense Gregorio Pérez Arribas, quien desarrolló su labor entre 1906 y 1907, regresando al cargo en 1916 y renunciado definitivamente en 1923 tras ser designado arquitecto de la Diputación<sup>213</sup>. Durante dicho intervalo fue el barcelonés Francisco Ferriol quien se encargó del urbanismo municipal. En 1923 Antonio García Sánchez-Blanco, que desarrollaba la labor como arquitecto de la sección de Catastro, asumió la tarea de forma interina hasta que Francisco Hernanz tomó posesión de la plaza a finales del mismo año<sup>214</sup>, desarrollando dicha labor hasta 1929. A partir de entonces Enrique Crespo ocupó el puesto –que ya había ostentado durante la baja de Hernanz entre diciembre de 1925 y febrero de 1926–, hasta 1963, año en que fue sustituido por Julián Gutiérrez de la Cuesta<sup>215</sup>.

---

<sup>213</sup> AHPZa-MZa, LA año 1923 (L/1829), sesión de 26 de septiembre, f. 193r.

<sup>214</sup> *Ibidem*, LA año 1923 (L/1830), sesión de 27 de diciembre, f. 86v.

<sup>215</sup> *Ib.*, LA año 1963 (L/1847), sesión de 16 de octubre, ff. 140v. a 141r.



## Capítulo 5. HITOS URBANOS VINCULADOS A LAS NUEVAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE.

Más allá de su papel como intercambiadores de mercancías e impulsoras, por tanto, de la economía del territorio y de sus habitantes, resulta indudable el impacto que las obras públicas tuvieron en la configuración física de la ciudad contemporánea. A modo de ejemplo baste señalar el estudio de Navascués y Aguilar acerca del futuro urbanístico de las localidades que contaron con estación de trenes, construcciones que se convirtieron muy pronto en hitos de primera magnitud, actuando como polos de atracción de la población incluso en aquellas ciudades donde su potencial económico o industrial era mínimo, pues en todos los casos su ubicación generó, al menos, un camino, calle, carretera o ronda que llevaba a ella<sup>216</sup>.

También en Zamora la implantación de las nuevas vías de comunicación actuó de catalizador para el desarrollo de la localidad, bien a través de las propias estructuras y sus componentes, bien mediante actuaciones e intervenciones favorecidas por las mismas, dando lugar a la aparición de hitos urbanos e importantes elementos estructurales de la futura trama. No obstante, tal y como también aclaran los autores, al tiempo que estos elementos funcionaron como reactivadores del crecimiento de las poblaciones, otros componentes como las vías de hierro, indisolublemente unidas a estas edificaciones, asumieron el papel de nuevo cinturón "justamente cuando el anhelo de la segunda mitad del siglo XIX fue derribar las viejas murallas que la constreñían impidiendo su desarrollo urbano"<sup>217</sup>.

### 1. LA CARRETERA DE PRIMER ORDEN ENTRE VILLACASTÍN Y VIGO Y LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE DE HIERRO.

La incorporación de Zamora a las grandes rutas radiales que, desde Madrid, conectaban con los centros urbanos y puertos más importantes, se produjo mediante la carretera de Villacastín a Vigo que, atravesando varias provincias de Castilla, penetraba en Galicia hasta llegar al puerto pontevedrés. La necesidad de conectar Galicia con la meseta fue un asunto que se había venido discutiendo desde tiempo atrás. Queda constancia de que en los años 1756 y 1795 la Superintendencia de Correos y Caminos acordó abrir una carretera general que desde Benavente, y pasando por Puebla de Sanabria, atravesase las localidades gallegas de Monterrey, Orense, Vigo y Tuy<sup>218</sup>. En 1803 volvió a retomarse la misma idea de conectar Benavente y Vigo, obra que se inició y desarrolló lentamente hasta que acabó siendo suspendida definitivamente. El proyecto se recuperó en 1833 por mediación del entonces ministro de Fomento, Narciso Heredia, siendo previstos para su ejecución ciertos arbitrios antiguos sobre la sal, así como otros nuevos para poder acometer los gastos<sup>219</sup>.

---

<sup>216</sup> NAVASCUÉS PALACIOS, Pedro e Inmaculada AGUILAR. "Introducción...", ob. cit., p. 149.

<sup>217</sup> *Ibidem*.

<sup>218</sup> "El Conde Guzman en su viage á Galicia en el año de 1799 fijó este importante asunto; y así en la provincia como fuera de ella, no había quien dejase de reconocer bajo su verdadero punto de vista las ventajas y utilidades de esta nueva comunicación, que atravesando por la provincia de Zamora, cruzando la de Orense, y pasando por el riñón del Ribero fuese á terminar en el puerto de Vigo, designado por la naturaleza y por un cúmulo de ventajosas circunstancias para ponerlas en comunicación y contacto con el gran mercado del mundo" [FUENTE, José de la. *Memoria sobre el origen de la carretera de Vigo a Castilla, mandada construir por Real Decreto de 30 de Marzo de 1833; Medios adoptados para llevar a cabo la ejecución de este útil y beneficioso proyecto; causas que paralizaron la marcha de esta Empresa; con un apéndice, en que se insertan varios documentos relativos al objeto*. Orense: Imprenta de D. Cesáreo Paz y Hermano, 1838, p.10].

<sup>219</sup> Mediante Real Orden de 6 de mayo de 1833 se ampliaron los arbitrios que la Real Orden de 30 de marzo asignó a la construcción de la carretera, que ascendían a doscientos mil reales líquidos al año, cantidad



Mediante la Real Orden del 20 de junio de 1837, se autorizó la adjudicación del itinerario completo, a través de Ávila, Salamanca, Zamora y Orense, configurando el eje Noroeste de las carreteras que, partiendo de la capital del país, conectaba las regiones que atravesaba con uno de los más importantes puntos para el transporte de mercancías y la exportación a otros países de los excedentes de producción. Dada la importancia de la travesía, el propio documento facultó el empleo de recursos para comenzar la construcción inmediatamente. Asimismo se dispuso la visita a Zamora de un ingeniero con las instrucciones oportunas para asegurar el pronto inicio de los trabajos en aquellos puntos del trazado más convenientes<sup>220</sup>.

Sin embargo, las obras en tierras zamoranas no comenzaron hasta 1841, avanzando en los sucesivos años a un ritmo muy lento pues consta que en esta provincia, al igual que en las de Salamanca y Pontevedra, la media no superó los 10 kilómetros por año entre 1842 y 1848<sup>221</sup>. Del mismo modo los trabajos en la de Orense no debieron avanzar con mucha más celeridad, pues se sabe que la Diputación expresó, a finales de 1847, la urgencia de concluir la carretera de Vigo a Castilla, "porque sus producciones (decía) se hallan estancadas por la dificultad de darles salida á los mercados interiores y litorales, careciendo de comunicaciones que permitan su transporte"<sup>222</sup>. Así las cosas, de los 591,7 kilómetros de los que constaba la carretera, en 1856 se habían construido 173,8, estando en proceso de finalización otros 214 por lo que existían aún 203,9 que no se habían iniciado<sup>223</sup>.

Las primeras intervenciones dentro de los límites zamoranos se produjeron en el trayecto septentrional de la provincia y en la capital, llevándose a cabo significativos desmontes en la salida del puente de piedra para permitir que los carruajes pudiesen pasar desde allí hasta el arrabal del Espíritu Santo, por Olivares. Para completar la parte del recorrido que atravesaba la ciudad fue necesaria la construcción de un puente de diez metros de luz sobre el arroyo de Valorio. También corresponden a esta primera etapa obras importantes fuera de la localidad, siendo la más abrumadora, técnica y económicamente, la reconstrucción del puente de Ricobayo sobre el río Esla, comenzada en 1841 por el ingeniero José María Pérez. Según relató Fernández Duro acerca de la obra, se procedió a la reparación de los arcos peraltados del centro de la infraestructura, siendo necesario elevar la altura de toda la fábrica para superar las imponentes crecidas del torrente, resultando "una construcción grandiosa, digna de ser visitada"<sup>224</sup>.

A pesar de la envergadura de las intervenciones y de los fondos invertidos en su ejecución, al poco tiempo de comenzar estos trabajos se paralizaron para reconsiderar el trazado del tramo Norte que discurría paralelo a la frontera lusa, por ser excesivamente costoso y presentar inconvenientes de índole estratégico y comercial<sup>225</sup>. Las obras, según una nueva delimitación, fueron retomadas en 1861, acometiéndose la construcción del tramo entre Zamora

---

insuficiente para afrontar los gastos. Por ello se solicitó a la reina Regente la asignación de nuevos arbitrios que fueron concedidos mediante Real Decreto de 16 de enero de 1835. Sin embargo, mediante Real Orden de 5 de noviembre de 1836, se anuló la anterior asignación [FUENTE, José de la. *Memoria...*, ob. cit., pp. 12-13 y p. 20].

<sup>220</sup> CALDERÓN CALDERÓN, Basilio. "Economía...", ob. cit., pp. 71-72.

<sup>221</sup> BARREIRO GIL, M. Jaime. "El atraso económico y el sistema de transporte terrestre en la Galicia del siglo XIX". *Revista Galega de Economía*, 2001, 10/1, pp. 1-21 (16).

<sup>222</sup> *Memoria sobre la necesidad de construir las carreteras provinciales de Santiago a Orense y de Santiago a Lugo, en el antiguo reino de Galicia*. Madrid: Establecimiento tipográfico de H. Martínez, 1850, p. 6.

<sup>223</sup> BARREIRO GIL, M. Jaime. "El atraso...", ob. cit., p. 16.

<sup>224</sup> Según relata el autor acerca de la construcción de esta primera etapa, el presupuesto ascendió a 8 391 121 reales, incluyendo las expropiaciones de los terrenos, y la obra principal, el puente de Ricobayo, sobre el Esla [FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. III, pp. 371-372].

<sup>225</sup> GUEROLA, Antonio. *Memoria...*, ob. cit., p. 217.

y Tábara y continuando en el entorno de Puebla de Sanabria hasta llegar al difícil paso de las Portillas que separaba Galicia de Castilla<sup>226</sup>.

De la construcción de la carretera en dirección Sur, es decir, entre Zamora y Salamanca, poco puede destacarse, pues su ejecución no implicó grandes dificultades dado su relieve más bondadoso que no exigió grandes movimientos de tierra salvo en la zona de Mozodiel. Las obras comenzaron en septiembre de 1852 bajo la dirección del ingeniero Eusebio Page, y en 1854 el recorrido estuvo prácticamente concluido, procediéndose ese mismo año a su inauguración a pesar de que aún hubo que realizar algunos trabajos hasta 1857<sup>227</sup>.

La afluencia de tránsito por la nueva calzada llevó a la Corporación zamorana a fijar su atención y preocupación por el ruinoso estado que presentaba el puente románico atravesado por esta importante ruta. En 1888 el entonces alcalde Federico Requejo comenzó las gestiones para lograr que el Gobierno central patrocinase las intervenciones necesarias para que el puente proyectado para la recién adjudicada línea férrea entre Plasencia y Astorga fuese mixto, construyendo una doble plataforma que permitiera el paso de transeúntes, caballerías y carruajes, a la vez que el del ferrocarril<sup>228</sup>. La iniciativa contó con el apoyo explícito del Círculo de la Unión Mercantil e Industrial de Zamora así como también del ingeniero Sagasta, entonces presidente del Consejo de Ministros, y del senador conde de Villapadierna. Ambos compartieron sus inclinaciones con el ministro de Fomento interesando, asimismo, a la compañía concesionaria de la vía férrea para que iniciara los estudios correspondientes<sup>229</sup>.

Las expectativas para lograr esta importante mejora para la capital fueron esperanzadoras, llegando la empresa constructora del ferrocarril a fijar ciertas condiciones en el caso de que la iniciativa prosperara. Entre ellas se exigió el pago, por parte del Gobierno central, del exceso de coste que la construcción de la estructura traería consigo ineludiblemente, debiendo hacerse cargo también dicha Administración del acondicionamiento de los accesos al nuevo puente. La compañía, no obstante, se comprometió a encargarse del mantenimiento de la plataforma, abonando anualmente los gastos que comportasen dichas operaciones. Asimismo se advirtió del retraso que la elaboración de los nuevos planos traería consigo pues "los del puente para el ferrocarril están ya casi ultimados"<sup>230</sup> (Documento 1).

Finalmente no fue necesario rehacer el proyecto relativo al paso de la línea del ferrocarril sobre el Duero, pues la propuesta de hacer una doble plataforma fue rechazada por el monarca, de acuerdo con los informes de la Junta Consultiva del ramo<sup>231</sup>. No obstante, se tiene constancia de que solo unos meses después, en marzo de 1890, fue enviado un ingeniero del Gobierno a la ciudad con objeto de ultimar los detalles para la construcción de un nuevo puente para el paso pedestre y de carruajes, en sustitución del de piedra<sup>232</sup>, hecho que reitera las excelentes relaciones que la ciudad mantenía en aquel periodo con influyentes personajes del Estado.

---

<sup>226</sup> "La tercera carretera para Orense exigió acometer el difícilísimo paso de las Portillas en la sierra Segundera, que alcanza en la de Padornelo la altitud de 1566 piés. Empresa atrevida y costosa, exigió mucho tiempo y el empleo de 400 presidiarios para el ataque de las rocas en paraje de nieves casi permanentes. Pasa por sitios pintorescos del partido de Puebla de Sanabria, y tiene un hermoso puente sobre el Esla y sobre el Tera" [FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. III, p. 370].

<sup>227</sup> GARCÍA CATALÁN, Enrique. *Urbanismo...*, ob. cit., pp. 129-130.

<sup>228</sup> AHPZa-MZa, LA año 1888 (L/247), sesión de 1 de agosto, ff. 162v. a 163r.

<sup>229</sup> *Ibidem*, sesiones de 22 y 29 de agosto y de 26 de noviembre, ff. 178r. a 179r., 183r. a 184r. y ff. 233v. a 234r.

<sup>230</sup> *Ib.*, LA año 1889 (L/248), sesiones de 9 de enero y 4 de febrero, ff. 4v. a 6v. y ff. 29r.-30r.

<sup>231</sup> *Ib.*, ff. 268v. a 269r.

<sup>232</sup> *Ib.*, LA año 1890 (L/249), sesión de 12 de marzo, f. 46v.

Sabemos, por las indagaciones de Ávila de la Torre, que el técnico en cuestión fue Prudencio de Guadalfajara quien tras su visita firmó el proyecto del nuevo viaducto el 29 de julio siguiente. Se conoce también que después de analizar las condiciones del río y de su entorno, el proyectista desechó la idea de ejecutar una estructura articulada, decidiendo apoyar el puente sobre seis pilares de 7,20 metros de altura. La longitud total alcanzada por el elemento llegó a los 248,40 metros a los que hubo que sumar dos tramos de desagüe de 11,70 metros cada uno. Las vigas de la estructura estaban ligadas mediante soportes verticales cada 3,40 metros en los tramos centrales y cada 3,35 en los extremos, triangulando los vanos mediante un doble sistema de cruces<sup>233</sup>.

Tampoco esta propuesta fue llevada a cabo pues en 1891 fue adjudicada la construcción del desvío de la carretera de Vigo a su llegada a Zamora que incluyó el proyecto de un puente de hierro aguas arriba para el tránsito de carros, caballerías y demás vehículos a pocos metros de la ubicación prevista para el de la vía del ferrocarril. En líneas generales el nuevo diseño, realizado por el ingeniero José Mariano Nogales López, mantuvo muchas similitudes con el elaborado por Guadalfajara, ajustando sus dimensiones, no obstante, a una línea de aguas más baja. Al disminuir la rasante se logró acortar la longitud de los tramos accesorios y, con ello, la dimensión total del elemento hasta los 250 metros aproximadamente. También se redujo la altura de las pilas de apoyo y la de los terraplenes previstos en caso de desbordamiento. La subasta de las obras del puente, cuyo presupuesto ascendió a un millón de pesetas, se celebró el 9 de diciembre, siendo concedidas a José María Pedroso de Asturias, propietario de una fábrica de acero en Mieres de donde procedieron las vigas utilizadas<sup>234</sup> (Figuras 4 y 5).



Figuras 4 y 5. Puente de hierro sobre el Duero.  
Fuente propia.

<sup>233</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, p. 163.

<sup>234</sup> *Ibidem*, p. 164.

Desde el momento en que se produjo la concesión se trató de agilizar, en la medida de lo posible, la construcción del nuevo puente férreo, no solo por cuestiones de funcionalidad, sino también con objeto de mermar la crisis laboral que azotaba a la población. Es por ello que el Ayuntamiento solicitó al Gobierno la reducción del plazo para la construcción de la estructura a tres años, "por lo serios temores que inspira el actual, y como medio de conjurar en el próximo invierno la crisis obrera"<sup>235</sup>. Federico Requejo, desde su nuevo puesto como diputado a Cortes por la provincia, brindó todo su apoyo a la solicitud municipal, sumándose a la iniciativa su colega Germán Avedillo y el senador conde de Villapadierna quienes instaron al ministro de Fomento a que apresurara las obras<sup>236</sup>. Por su parte, el propio Consistorio intentó apremiar los expedientes de expropiación forzosa de los terrenos requeridos para las obras<sup>237</sup>, a pesar de lo cual, la construcción se dilató hasta 1899, siendo inaugurado oficialmente en 1900. Como complemento a la construcción del viaducto se llevó a cabo una rampa de trescientos veinte metros de longitud –hoy denominada avenida de Portugal– que enlazó el puente con la ronda de San Pablo, siendo necesario atravesarla en dos puntos para salvar la trayectoria de la línea férrea.

Tal y como cabía esperar, la construcción de la variante de la carretera fue determinante para el desarrollo urbano de ese entorno próximo al Duero. La primera intervención no se hizo esperar pues ya en 1893 se presentó un proyecto, elaborado por Eugenio Durán, para el acondicionamiento de un camino vecinal que partiendo de la puerta de San Pablo condujese al paseo de los Tres Árboles, espacio de solaz de la población ubicado a orillas del río. La propuesta fue presentada a la Corporación acompañada de una efusiva carta en la que el alcalde Mateo Prada expresó sus expectativas urbanas sobre el área conocida como barrio de La Candelaria, extensión próxima al nuevo paso sobre el cauce. De acuerdo al contenido de la misiva, dicho camino vecinal solo conformaba la primera de las muchas intervenciones que necesariamente debían producirse en ese entorno, llamado a ser la nueva zona de expansión de la ciudad, hecho que "nos obliga a ser previsores y anticipar este estudio con el alto fin de conocer de antemano lo más conveniente a los intereses que representamos"<sup>238</sup>.

Siendo así, el regidor sugirió aprovechar la oportunidad proporcionada por la ejecución de las obras accesorias del puente que se estaban llevando a cabo, para mejorar las condiciones de dicho enclave. Comprobamos que el escrito dio cuenta de la clarividencia del político zamorano, quien se adelantó a los acontecimientos venideros décadas después, cuando la zona acogió uno de los primeros barrios extramuros urbanizados durante el siglo XX (Documento 2).

## 2. LA CARRETERA ENTRE ZAMORA Y VALLADOLID.

Las dificultades para lograr concluir la ruta del Noroeste de la península –pues como hemos apuntado la conexión con Galicia requirió mucho más tiempo y esfuerzo del previsto– llevó a plantear nuevas alternativas para dar salida a la producción zamorana, retomándose la vieja idea de conectar la provincia con el puerto de Santander a través del Canal de Castilla, cuyas obras habían sido reanudadas en 1831, interrumpidas durante la primera guerra carlista, y nuevamente puestas en marcha en 1842<sup>239</sup>. Con esta intención en 1849 se planteó la posibilidad de prolongar el ramal de Medina de Rioseco hasta Zamora, tramo que ya había sido esbozado en el primer proyecto de la infraestructura presentado por Ulloa al marqués de la

---

<sup>235</sup> AHPZa-MZa, LA año 1893 (L/252), sesión de 12 de julio, f. 98v.

<sup>236</sup> *Ibidem*, sesiones de 27 de julio y de 2 de agosto, f. 104r. y ff. 119r. a 119v.

<sup>237</sup> *Ib.*, LA año 1894 (L/253), sesión de 1 de febrero, f. 30v.

<sup>238</sup> *Ib.*, OyU, sign. 709/22.

<sup>239</sup> HELGUERA, Juan. "Aproximación a...", ob. cit. pp. 9-159.

Ensenada a mediados del siglo XVIII<sup>240</sup>. Asimismo, se solicitó al ingeniero Antonio Revenga que estudiase la navegabilidad del Duero entre Zamora y la dársena de Valladolid<sup>241</sup>, resultando una obra tan colosal que, según el gobernador Antonio Guerola, "más útil y más urgente le sería emplear en caminos los 17 millones que se calculaban necesarios para la navegación"<sup>242</sup>. Desechadas ambas opciones, finalmente se adjudicó la carretera transversal entre Zamora y Valladolid –pasando por Toro y Tordesillas–, que vino a sustituir el antiguo camino de tierra que unía dichas localidades.

Fernández Duro señaló que la carretera se inauguró el 1 de abril de 1852<sup>243</sup>, aunque Guerola registró en sus *Memorias* que, aunque en 1854 el viejo camino había sido ya sustituido por el nuevo, quedaban algunos trozos que no habían sido recibidos definitivamente. Añadió el gobernador que se estableció una diligencia que hacía el viaje a Valladolid en doce horas, "lo cual fue para Zamora un adelanto mayor que lo que sería para otras partes el ferrocarril"<sup>244</sup>. Con esta afirmación se atestigua el retraso con el que se estaba llevando a cabo la incorporación de la provincia a las rutas manufactureras y, consecuentemente, el distanciamiento manifiesto que mantenía respecto a otras regiones durante estos años.

(...) la provincia de Zamora se halla en el mayor atraso respecto a las vías de comunicación. Mientras las otras provincias adelantan en caminos vecinales, emprenden carreteras nuevas y piensan en ferrocarriles y en telégrafos, esta parte de Castilla se halla sin una sola legua de carretera abierta al público, pues las tres o cuatro que hay concluidas en diversos tramos, aún no están recibidas definitivamente<sup>245</sup>.

El origen de la carretera a Valladolid se localizó en la puerta de Santa Clara, formándose a ambos lados de la calzada un paseo de un kilómetro de longitud, conocido como la Glorieta –posteriormente avenida de Requejo– que, como veremos, conformará uno de los principales ejes directores del crecimiento extramuros de la ciudad. Este nuevo espacio público adquirió gran importancia en pocos años, convirtiéndose en lugar habitual de asueto y reunión de la nueva sociedad zamorana. Tanto es así que pronto se hizo patente la necesidad de desviar el tránsito de carruajes y caballerías a lo largo del último tramo de la calzada, entre la puerta de Santa Clara y la calle Amargura, pues suponía un impedimento para el disfrute del entorno y un peligro constante para los transeúntes. Si bien ya a finales del siglo XIX se planteó esta posibilidad, no fue hasta comienzos de la siguiente centuria cuando se logró la "peatonalización" del espacio, circunstancia que se mantuvo hasta 1941, cuando la Jefatura de Obras Públicas presentó una solicitud para hacer pasar por dicho trayecto la carretera de Valladolid "evitando las curvas de su trazado actual"<sup>246</sup>. Si bien hubo que discutir ampliamente acerca del asunto, finalmente se aceptó por mayoría acceder a la petición de las instancias superiores, cesión que se mantuvo hasta 1956 en que la Municipalidad recuperó la propiedad de dichos tramos<sup>247</sup>. Toda duda acerca de la excepcionalidad de emplazamiento queda resuelta

---

<sup>240</sup> ALZOLA Y MINONDO, Pablo de. *Historia...*, ob. cit., p. 370.

<sup>241</sup> El primer intento para lograr la navegabilidad del Duero se remonta al reinado de Fernando "el Católico", aunque no se lograron importantes avances en el cabotaje interior hasta mediados del siglo XVI, bajo el auspicio de Maximiliano de Austria. [FRECHILLA ALONSO, Noelia y M. Almudena FECHILLA ALONSO. "Tecnología y sostenibilidad en la ingeniería española de la Ilustración: el Canal de Castilla". En HUERTA, Santiago y Paula FUENTES (ed.). *Actas del Noveno Congreso Nacional y Primer Congreso Hispanoamericano de Historia de la Construcción*. Madrid: Instituto Juan de Herrera, 2015, vol. 2, pp. 657-665 (658)].

<sup>242</sup> GUEROLA, Antonio. *Memorias...*, ob. cit., p. 208.

<sup>243</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memoria...*, ob. cit., t. III, p. 372.

<sup>244</sup> GUEROLA, Antonio. *Memorias...*, ob. cit., p. 224.

<sup>245</sup> *Ibidem*, p. 222.

<sup>246</sup> AHPZa-MZa, LA año 1941 (L/1841), sesión extraordinaria de 3 de mayo, f. 197r.

<sup>247</sup> *Ibidem*, LA año 1956 (L/1844), sesión de 6 de noviembre, ff. 103v. a 104r.



al añadir que se convirtió en la ubicación de los más tempranos edificios de uso público construidos fuera del recinto tradicional.

El primero de ellos fue el Instituto Técnico de Estudios Secundarios –dedicado a Claudio Moyano–, proyecto auspiciado en 1901 por el liberal Federico Requejo quien por aquel entonces figuraba como subsecretario del Ministerio de Instrucción Pública. El enclave elegido no fue, desde luego, del agrado de una parte importante de la población, siendo la excusa perfecta esgrimida por los partidarios de las dos diferentes corrientes políticas para justificar una nueva pugna. Mientras que desde el periódico *El Correo de Zamora* –afín a las filas conservadoras– no pararon de llover críticas sobre el hecho de que los estudiantes debían salir y entrar de la ciudad para acudir al centro educativo –lo que mostraba que gran parte de la población aún consideraba la ciudad dentro de los límites tradicionales del recinto–, desde *El Heraldo de Zamora*, diario progresista favorable a Requejo, se defendía el proyecto como una obra de mejora ciudadana fruto del buen ejercicio del político zamorano.

Aunque el proyecto original, obra de Miguel Mathet Coloma, no se conserva, se sabe que tuvo que ser modificado al año siguiente de ser presentado pues el Gobierno redujo considerablemente los fondos destinados a su construcción. Asimismo, la copia de los planos facilitada por el autor a *El Heraldo* tampoco se correspondió exactamente con el edificio que finalmente se elevó pues se evidencia una importante reducción en su desarrollo (Figura 6).



Figura 6. Vista actual de la fachada principal del IES Claudio Moyano.  
Fuente propia.

El inmueble finalmente ejecutado, y que aún hoy en día continúa dedicado a la docencia, tiene planta rectangular de setenta y ocho por cincuenta y seis metros. Todas las fachadas muestran una composición unitaria de dos pisos con amplios huecos de medio punto los de la planta superior y un gran entablamento. En el centro de cada alzado se localizan las portadas, destacando la principal por la balaustrada y el reloj que coronan el cuerpo, así como el juego cromático entre el piso inferior de ladrillo visto y el superior revocado. Este mismo contraste se advierte en las pilastras que separan las crujías del edificio que también se enmarcan con el material caravista. En el interior, distribuido alrededor de cuatro patios delimitados por arquerías de ladrillo, destaca la escalera monumental iluminada por luz cenital<sup>248</sup>

---

<sup>248</sup> Por no tratarse del objeto de este trabajo, no nos extenderemos más en su descripción, pues como ya se ha indicado, la arquitectura de este periodo ha sido reconocida por su valor artístico en numerosas publicaciones

El otro complejo edificatorio al que aludimos fue el Cuartel de Caballería, dependencias que hoy en día acogen la Escuela Politécnica Superior de Zamora y otras facultades pertenecientes a la Universidad de Salamanca. La nueva ubicación dada a la institución castreña, que hasta comienzos del siglo XX se ubicó en la puebla del Valle, no resultó tan controvertida como la del Instituto, pues por su carácter militar resultó lógico que se localizase lejos de lo que entonces era el núcleo de la población, en un solar al Norte de la carretera de Tordesillas cedido por el Ayuntamiento. El proyecto definitivo fue redactado por el capitán de infantería Francisco Vidal Planas en 1919, aunque con anterioridad habían sido presentados varios anteproyectos<sup>249</sup>.

Las obras se iniciaron inmediatamente y tras superar algunas complicaciones la construcción fue finalizada en 1927. Compuesto por tres edificios dispuestos en U y un cuarto destinado a capilla en el centro del patio formado por los anteriores, el conjunto se ajustó a la tipología castreña habitual. No obstante, la obra fue alabada por sus coetáneos dadas sus dimensiones y su diseño, al igual que el instituto, se alternó el ladrillo visto y el enlucido<sup>250</sup> (Figura 7).



Figura 7. Cuartel de caballería reconvertido en campus de la Universidad de Salamanca.  
Fuente propia.

### 3. LA LÍNEA DE FERROCARRIL ENTRE MEDINA DEL CAMPO Y ZAMORA Y SU PROYECCIÓN HACIA VIGO.

La introducción del ferrocarril en Zamora fue el acontecimiento más destacado en el proceso de mejora de las comunicaciones de la provincia y, sin duda, también uno de los de mayor incidencia en la conformación del crecimiento urbano experimentado por la capital durante los últimos años del siglo XIX y primeras décadas del XX. La primera línea férrea que

---

a las que remitimos para un estudio más pormenorizado. Para saber más acerca del edificio cf: ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, pp. 292-300; RODRÍGUEZ ESTÉBAN, M<sup>a</sup> Ascensión. *La arquitectura...*, ob. cit., pp. 195-200.

<sup>249</sup> Los terrenos donde se construyó el cuartel pertenecían al Ayuntamiento y a la Diputación. Si bien esta última se mostró dispuesta a colaborar en la construcción del nuevo equipamiento militar, comprometiéndose a la cesión de su parcela en 1904, finalmente vendió su parte al Ayuntamiento en 1906. El primer anteproyecto fue obra del capitán Federico Martín de la Escalada y el segundo, que a su vez planteaba dos soluciones diferentes, fue elaborado por el comandante Pedro Soler de Cornellá [ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, pp. 301-302].

<sup>250</sup> Como en el caso anterior, remitimos a estudios especializados de la arquitectura de la ciudad para conocer detalladamente los pormenores del edificio. Para saber más acerca del edificio cf.: ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, pp. 301-304; RODRÍGUEZ ESTÉBAN, M<sup>a</sup> Ascensión. *La arquitectura...*, ob. cit., pp. 325-340.

llegó hasta la ciudad, adjudicada gracias a las diligencias del ministro zamorano Claudio Moyano, fue la que unió los noventa kilómetros existentes entre Zamora y Medina del Campo. El planteamiento inicial se produjo en 1857, aunque las obras no comenzaron hasta 1861, siendo inaugurado el trayecto en 1864<sup>251</sup> (Figura 8).



Figura 8. Trazado de la línea férrea entre Medina del Campo y Zamora.

Fuente: <<https://bibliotecadigital.jcyl.es/i18n/consulta/registro.cmd?id=11321>> (04 abril 2020) [Dominio Público].

Consta en la Revista de Obras Públicas la descripción pormenorizada que Eduardo Barrón hizo de la infraestructura, con motivo del viaje inaugural del trayecto entre el origen de la línea y la localidad zamorana de Toro<sup>252</sup>. De acuerdo con el citado artículo, las obras de explanación en la provincia de Zamora no supusieron grandes movimientos de tierra dada la suave topografía del terreno con la excepción de un tramo con fuerte pendiente situado a la salida de la estación de Toro en el que se realizó una trinchera a cielo abierto de cincuenta metros de profundidad y otros tantos hacia la ladera. Asimismo, en el término de Fresno fue necesaria la ejecución de fuertes desmontes y de un terraplén de seiscientos metros de largo y cuarenta y tres de altura para salvar el curso de un arroyo.

La trayectoria conllevó la construcción de diversas estructuras a lo largo de la provincia de Zamora, entre ellas, varios puentes de hierro mediante el sistema de celosía y estribos de fábrica de ladrillo macizo –como el situado sobre el río Hornija, y los pasos sobre los arroyos Bajoz y Villachica– así como estaciones en las localidades de Toro, Fresno-Coreses y, por supuesto, en Zamora. Esta última, proyectada en 1863, se configuró según una planta rectangular compuesta por tres cuerpos, de los cuales, el central se encontraba ligeramente avanzado respecto a los laterales. En alzado la preeminencia de la zona central resultaba más evidente, pues alcanzaba los dos pisos en contraposición con la única planta de los laterales. Los huecos de medio punto se distribuyeron uniformemente en los bloques extremos, dividiéndose en tres tramos mediante pilastras en la parte central. Como colofón se erigió un pequeño reloj en el eje de simetría, elemento imprescindible en esta tipología arquitectónica.

<sup>251</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. III, p. 374.

<sup>252</sup> BARRÓN, Eduardo. "Inauguración del ferrocarril de Medina del Campo a Zamora". *Revista de Obras Públicas*, 1864, II, pp. 117-119.



Las vías fueron cubiertas por una gran armadura de hierro que no se menciona en el proyecto del edificio pero que aparece en fotografías antiguas de la estación, por lo que se supone que fue construida con posterioridad (Figura 9).



Figura 9. Estación de Ferrocarriles de Zamora entre 1865-1867.  
Fuente: *La Opinión-El Correo de Zamora*, 26 de octubre de 2014.

El edificio fue inaugurado el 28 de mayo de 1864, conformando desde entonces un hito urbano de primer orden en el proceso de expansión urbana, de acuerdo a la tesis ya mencionada de Navascués y Aguilar<sup>253</sup>, dando lugar a la delimitación de nuevas calles directoras del crecimiento de la población –la carretera de la Estación y la avenida Tres Cruces– e incluso a la formación, antes de finalizar el siglo, del primer barrio obreros extramuros en el denominado Mirador de Pantoja localizado entre ambas vías.

Una vez que la línea llegó a la localidad, se planteó la posibilidad de prolongar el trayecto hasta Orense y Vigo, conectando el centro de la península con el puerto gallego, pues como recordaremos, por aquel entonces se estaba reconsiderando el trazado de la carretera de primer orden a su paso por la provincia. Sin embargo, la idea fue rápidamente desechada por las dificultades técnicas que implicaba la construcción de sus trescientos veintitrés kilómetros, tal y como se establece en el anteproyecto de 25 de abril de 1864 realizado por una comisión de ingenieros encargada de estudiar las nuevas líneas<sup>254</sup>.

Durante el gobierno de Primo de Rivera se rescató el proyecto de unir Madrid con Galicia a través de Zamora, ampliando la línea hasta conectar con Santiago de Compostela y La Coruña, e incluyéndola en el Plan Preferente de Urgente Construcción. Las obras comenzaron en 1927 bajo la dirección del técnico José Fernández-España Vigil, a pesar de las voces críticas que alertaban acerca de la inviabilidad económica de los trabajos. Entre ellas destacó la del ingeniero Eugenio Rivera quien, a través de un artículo de 1931 en la revista *Ferrocarriles y Tranvías*, llegó a aconsejar abandonar la construcción y dar por perdidos los más de ochenta millones de pesetas invertidos, siendo preferible esta solución a seguir gastando los

---

<sup>253</sup> NAVASCUÉS PALACIOS, Pedro e Inmaculada AGUILAR. "Introducción a...", ob. cit., p. 149.

<sup>254</sup> Esta comisión señaló textualmente: "Otra línea se ha estudiado para ir directamente de Zamora a Orense por las Portillas, acortando la distancia de Vigo al interior del País. La Comisión no la incluye porque, en su concepto, no tiene ahora razón de ser. Con una longitud de 323 kilómetros en los que hay que vencer dificultades enormísimas, atraviesa entre Zamora y Orense una comarca donde no se encuentra una sola población que supere las dos mil almas. Su interés está reducido, por tanto al acortamiento de la población entre Madrid y Vigo, y este acortamiento, construido que sea el trozo de Zamora a Astorga, y modificado el empalme del ramal de Vigo en la línea de La Coruña, no llegará a 20 kilómetros, cantidad insignificante que no merece la construcción de 323 kilómetros que quizá serán los más difíciles de España, incluyendo los de la bajada del puerto de Pajares en el ferrocarril de Asturias" [Asociación Ferroviaria Zamorana <[http://www.afzamorana.es/linea\\_orente\\_intro.htm](http://www.afzamorana.es/linea_orente_intro.htm)> (24 abril 2017)].

seiscientos veinte que, según sus cálculos, costaría la conclusión del tramo<sup>255</sup>. Tras los parones sufridos entre 1932 y 1935 y durante los años que duró el Conflicto<sup>256</sup>, la inauguración del primer tramo dentro de los límites de la provincia de Zamora se produjo en 1952, concluyéndose un nuevo segmento en 1957.

La ampliación de la línea trajo consigo la renovación del edificio de la estación. En 1927 se iniciaron las obras según el proyecto del ingeniero Marcelino Enríquez, aunque su ejecución, al igual que las del nuevo trayecto, sufrió interrupciones, dándose por terminadas las obras en 1958. El apeadero, que hoy en día mantiene su actividad, está formado por dos cuerpos laterales y uno central que alcanzan una longitud de 88, muy superior a la del anterior edificio. El acceso a las distintas dependencias situadas en planta baja se realiza a través de arcadas de inspiración renacentista, mismo estilo con el que se resuelven los huecos y la balaustrada de la planta primera. También se advierten elementos decorativos de inspiración tardo-gótica en la cornisa. Cabe destacar las cuatro torres que flanquean el volumen, así como el reloj en el centro de la composición<sup>257</sup> (Figura 10).



Figuras 10. Estación de Ferrocarril de Zamora.  
Fuente propia.

#### 4. EL SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL ENTRE PLASENCIA Y ASTORGA A SU PASO POR LA CAPITAL.

Durante el último cuarto del siglo XIX, las iniciativas gubernamentales favorecieron una nueva etapa de auge en la construcción de kilómetros de vía férrea, fundamentalmente entre los polos mineros de la cornisa cantábrica y la zona Noroeste de Castilla y León, aunque también en zonas de Andalucía y valle del Ebro, asociado a la expansión de los intercambios agrícolas y al abastecimiento de las ciudades gracias a capital privado. Este es el contexto en el

---

<sup>255</sup> MACHIMBARRENA, Vicente. "El ferrocarril de Zamora a Orense y Coruña". *Revista de Obras Públicas*, 1932, 2591, pp. 77-79.

<sup>256</sup> Si bien Zamora no se benefició de las reformas iniciadas por Azaña, el bienio conservador, que resultó tan conflictivo en otros territorios, atrajo numerosas mejoras en la provincia, entre ellas la reanudación de las obras de la línea férrea entre Zamora y Galicia, gracias a la mediación del ministro Cid Ruiz-Zorrilla [MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Dictadura...", ob. cit., p. 516].

<sup>257</sup> Para más información acerca de la obra cf.: GARCIVAL, Gonzalo. *Estaciones de ferrocarril de España*. Madrid: Escasa Calpe, 1995.

que se propuso la construcción de la línea de ferrocarril entre Plasencia y Astorga, conformando el enlace natural de las comunicaciones ferroviarias de la zona occidental del país.

El tramo de línea entre Astorga y Zamora, a través de Benavente, fue el primero en ser sacado a subasta pública por el Gobierno en julio de 1870<sup>258</sup>. Asimismo, se procedió a autorizar una nueva licitación de ese mismo tramo, mediante Ley del 30 de julio de 1878, de acuerdo a una nueva subvención asignada y con arreglo al proyecto aprobado en julio de 1876<sup>259</sup>. Ambas disposiciones fueron anuladas seis años después, así como las relativas a la adjudicación de la línea entre Plasencia y Salamanca, pues ambos tramos fueron sustituidos por un único ferrocarril que comunicaba Astorga con el centro de la península, el 18 de agosto de 1882<sup>260</sup>.

El proceso para la aprobación de la línea fue seguido muy de cerca por las autoridades zamoranas que no escatimaron esfuerzos para lograr llevarlo a buen término. Así, tras anunciarse a comienzos de 1888 que la concesión contaría con la máxima subvención posible, la Administración local decidió favorecer la tramitación buscando el apoyo del impulsor de la iniciativa y presidente del Gobierno, Praxíteles Mateo Sagasta, quien demostró profesar un sincero aprecio por la ciudad<sup>261</sup>. Solo unos meses después se acordó la cesión de los terrenos necesarios para la construcción de la línea a su paso por la capital, asumiendo el Municipio los cargos derivados de las expropiaciones y permitiendo el desvío de los caminos comunales cortados a su paso. Para ello se acordó satisfacer el desembolso mediante la solicitud de un crédito consignado en los presupuestos ordinarios hasta su completa extinción<sup>262</sup>. La decisión fue corroborada, después de ser adjudicada la línea, por la Junta municipal el 4 de septiembre siguiente, siendo ratificada mediante Real Orden de 27 de noviembre de 1888<sup>263</sup>.

La subasta de la línea se produjo, finalmente, el primero de junio de 1888, siendo adjudicatario Ramón María Lobo, quien transfirió dicha concesión a la Compañía del Ferrocarril del Oeste de España, previa autorización del Ministerio de Fomento, según consta en escritura pública otorgada en Madrid el 2 de junio de ese año<sup>264</sup>. El trayecto planteado, a través de la capital zamorana, incluyó la construcción de un puente sobre el Duero aguas arribas y una nueva estación localizada en el entorno del Polvorín, al Sureste de la meseta<sup>265</sup>.

El entusiasmo inicial con el que la población acogió la construcción del nuevo camino de hierro se convirtió, solo un año después, en un intenso y largo litigio que enfrentó al Ayuntamiento y a la compañía concesionaria a raíz de la decisión unilateral tomada por esta última de modificar el trayecto original, propuesta que obtuvo aprobación mediante Real Orden de 30 de septiembre de 1889. De acuerdo al nuevo trazado, una vez superado el cauce del río, la vía metálica se dirigiría hasta la estación de la línea de Medina atravesando, necesariamente,

---

<sup>258</sup> *Gaceta de Madrid*, 7 de julio de 1870, nº 188.

<sup>259</sup> *Ibidem*, 31 de julio de 1878, nº 212.

<sup>260</sup> *Ib.*, 18 de agosto de 1882, nº 230.

<sup>261</sup> El diputado en Cortes, Felipe Rodríguez, fue el encargado de informar al Ayuntamiento de las inmejorables condiciones concedidas para la construcción de la línea entre Malpartida y Astorga, pasando por Salamanca, Zamora y Benavente, siendo acogida la noticia con gran alegría [AHPZa-MZa, LA año 1888 (L/247), sesión de 9 de enero, ff. 3r. a 4r.].

<sup>262</sup> Se abrió un debate a raíz de la petición de los senadores y diputados de las provincias afectadas por el paso de la línea del ferrocarril acerca de que las Corporaciones beneficiadas aportasen algún tipo de subvención a la empresa concesionaria [*Ibidem*, LA año 1888 (L/247), sesión de 9 de abril, ff. 66v. a 69r.].

<sup>263</sup> *Ib.*, LA año 1890 (L/249), sesión de 3 de diciembre, ff. 236r. a 236v.

<sup>264</sup> *Gaceta de Madrid*, 29 de junio de 1888, nº 181.

<sup>265</sup> El acta de la sesión extraordinaria convocada el día 1 de junio de 1888, recoge las celebraciones que siguieron a la adjudicación de la línea de ferrocarril de Plasencia a Astorga, con "demostraciones de público regocijo, como cohetes voladores, campaneos, bailes músicas e iluminaciones generales (...)" [AHPZa-MZa, LA año 1888 (L/247), ff. 11v. a 13r.].

la zona por donde se estaba produciendo la expansión de la ciudad<sup>266</sup>. Con anterioridad el Consistorio ya se había opuesto a una proposición similar planteada por la Junta directiva del Círculo de la Unión Mercantil e Industrial de la ciudad en agosto de 1888, alegando la Municipalidad que la convergencia de las líneas sería desaconsejable para la exportación de los caldos de la región conocida como Tierra de Vino<sup>267</sup>. Sin duda tampoco entonces debió pasar desapercibida la cuestión de que llevar el ferrocarril hasta el apeadero localizado en el lado opuesto de la altiplanicie condicionaría el progreso de la localidad.

Siendo conscientes de ello, en cuanto la Administración zamorana se enteró del cambio de planes operado por la empresa concesionaria del trayecto, se solicitó la remisión de los nuevos planos con el pretexto de conocer los terrenos que debían ser expropiados por la Corporación para el paso de la línea, de acuerdo con el compromiso adquirido<sup>268</sup>. Cuando finalmente en diciembre la Comisión de Obras y Policía Rural, junto con el técnico titular, pudieron estudiar la información facilitada por el ingeniero de la compañía, advirtieron el alcance real que el nuevo trazado impondría al futuro desarrollo urbano de la población.

Según se detalló en la documentación aportada, estaba previsto que el paso de la línea se realizase mediante túnel solo en el tramo delimitado entre las puertas de Santa Clara y San Torcuato, atravesando mediante una trinchera a cielo abierto el resto del trayecto a través de la explanada contigua al núcleo consolidado. La proposición resultó inaceptable para los intereses de los zamoranos, pues tal y como se expresó en el dictamen elaborado por las autoridades locales, una vez eliminado "el círculo de hierro que suponían las murallas" y comenzado el avance de la ciudad sobre la planicie adyacente, la obra del ferrocarril vendría "a destruir tan alagueñas(sic) circunstancias (...) en su paso por la población con una trinchera de la importancia que el proyecto indica, dividiendo lo que ya se consideraba población en dos grupos con perjuicio como ya queda dicho de los intereses generales y particulares"<sup>269</sup> (Documento 3).

Dejando claro que los zamoranos no estaban dispuestos a asumir a cualquier precio el progreso que el ferrocarril traería consigo, se hizo llegar al gobernador civil una proposición alternativa para que le diera el curso correspondiente<sup>270</sup>, en la que se exigió que el túnel no se limitase al segmento comprendido entre Santa Clara y San Torcuato, sino que se prolongase desde las afueras de la puerta de San Pablo hasta el valle de Arenales, "único medio de que no queden perjudicados en tan alto grado, los intereses de esta localidad"<sup>271</sup>.

---

<sup>266</sup> El catálogo del Archivo Histórico Ferroviario de Madrid –AHFM– tiene registro del "Proyecto de enlace de las líneas de Medina del Campo a Zamora y de Malpartida de Plasencia a Astorga a la entrada de la estación de Zamora". El expediente consta de perfiles longitudinales y transversales del trayecto, así como de un plano general, fechado en agosto de 1898, obra del ingeniero Francisco Wais San Martín [Museo del Ferrocarril <<http://www.museodelferrocarril.org/archivo/catalogo.asp>> (28 agosto 2017)].

<sup>267</sup> AHPZa-MZa, LA año 1888 (L/247), sesión de 22 de agosto, ff. 178r. a 179r.

<sup>268</sup> Antes de ser recibidos los documentos, ya se alertó de las desastrosas consecuencias que el paso de la línea a través de trinchera, y no de túnel, tendría para el inmediato y futuro desarrollo de la ciudad, circunstancia que abrió un debate en el seno de la Corporación entre los partidarios de reclamar de inmediato el proyecto aprobado, antes incluso de conocer el proyecto definitivo, y los que se apresuraron a señalar que no podía tomarse acuerdo alguno hasta no disponer de los planos. Estos fueron recibidos y leídos en sesión de 11 de diciembre [Ibidem, LA. año 1889 (L/248), ff. 250v. a 252r., ff. 264v. a 266v. y ff. 272r. a 273r.].

<sup>269</sup> *Ib.*, sesión de 18 de diciembre, ff. 277r. a 279v.

<sup>270</sup> Se sabe que el día 4 de enero aún no se había recibido en el negociado del Ministerio de Fomento la reclamación interpuesta por el Ayuntamiento, por lo que el Alcalde decidió reenviar la solicitud directamente al secretario del presidente del Consejo de Ministros, Sr. Sagasta, quien se comprometió a acompañar la instancia con una eficaz recomendación [Ib., LA. año 1890 (L/249), ff. 19v. a 20v]

<sup>271</sup> *Ib.*, LA año 1889 (L/248), sesión de 18 de diciembre, ff. 277r. a 279v.

Esta petición fue secundada por la Sociedad de Amigos del País y el Consejo Provincial de Agricultura, inaugurando el Ayuntamiento una intensiva campaña para registrar apoyos en favor de su cruzada<sup>272</sup>. Sin duda, el más valioso fue el del presidente del Consejo de Ministros, señor Sagasta<sup>273</sup>, quien ratificó nuevamente su apoyo a las ambiciones de la Corporación haciendo valer su influencia sobre el ministro de Fomento para que se resolviera la cuestión a favor de los intereses zamoranos, tanto en lo relativo a la construcción del túnel como a la posibilidad de que los talleres del ferrocarril fueran construidos en Zamora, en vez de en Salamanca, donde estaban previstos inicialmente<sup>274</sup>. También se iniciaron conversaciones con la compañía ferroviaria a través de la mediación del concejal Eduardo Prada Bernardo, dado su papel como representante de la empresa ante la ciudad<sup>275</sup>.

Como gesto de buena voluntad para animar las negociaciones, el Pleno aprobó en mayo de 1890 el inicio de los expedientes de expropiación de las primeras fincas involucradas en la ejecución de la línea exceptuando, lógicamente, los enclavados en el trayecto en que la Corporación había solicitado el túnel, pues la compañía había anunciado su intención de comenzar las obras en el entorno del puente y de la explanada del matadero, siendo encomendado al maestro de obras Durán el cálculo del justiprecio<sup>276</sup>.

Las gestiones realizadas parecieron favorecer las aspiraciones municipales, tal y como transmitió el ministro de Fomento al diputado Federico Requejo, a pesar de que la empresa del ferrocarril anunció su negativa a acatar, por excesivas, las condiciones solicitadas por el Ayuntamiento zamorano, asegurando que el Gobierno no podría de ninguna manera obligar a modificar la variante aprobada legítimamente. Sin embargo, tratando de aligerar la tensión entre las dos posiciones, puso sobre la mesa la posibilidad de alargar el túnel previsto unos setenta metros más, dejando libre el camino de San Pablo<sup>277</sup>. Lejos de conformarse con la oferta, la Corporación reanudo con más ahínco las conversaciones, logrando obtener de Segismundo Moret, directivo de la empresa, el compromiso de compatibilizar los intereses de la compañía con las pretensiones de la población<sup>278</sup>. Estando en tan buen estado las negociaciones, la resolución de la Dirección General de Obras Públicas de 19 de mayo de 1890 supuso un importante revés para el municipio al desestimar la petición hecha, justificando dicha decisión por la falta de competencias de la Administración general para dirimir el asunto, tal y como ya había advertido la empresa del ferrocarril<sup>279</sup> (Documento 4).

No hubo tiempo para lamentaciones pues el Ayuntamiento decidió, como medida de presión, paralizar los trabajos de expropiación iniciados meses atrás. Se reanudaron de inmediato las comunicaciones entre las dos entidades sin que se lograra acercar posiciones, lo

---

<sup>272</sup> AHPZa-MZa, LA año 1890 (L/249), ff. 20v. a 21r.

<sup>273</sup> Aprovechando la visita de la esposa del señor Sagasta a la ciudad, la comisión de festejos realizó una visita de cortesía "por concurrir la circunstancia de ser hija de Zamora, y como prueba de respeto y consideración debidas, a quien ha presentado servicios importantísimos a la Capital y su provincia". Poco tiempo después, el Ayuntamiento recibió una carta de Segismundo Moret, representante de la compañía concesionaria de la línea, en la que reconocía el interés mostrado por el presidente del Consejo de Ministros por favorecer las aspiraciones de la Municipalidad [*Ibidem*, sesiones de 31 de marzo y 14 de abril, f. 62v. y ff. 71r. a 72v].

<sup>274</sup> En abril se recibió un telegrama enviado por el propio Sagasta, manifestando su apoyo en los asuntos referidos en la carta enviada por el Alcalde de la ciudad, como el paso del ferrocarril en túnel, el establecimiento de los talleres de la línea y la construcción del puente sobre el río Duero para el servicio general. No fue la primera vez que se debatió acerca de los beneficios que traería para la ciudad dichas instalaciones, pues el asunto venía siendo discutido desde 1888 [*Ib.*, f. 80r.; *Ib.*, LA año 1888 (L/247), sesión de 23 de abril, ff. 73v. a 74r.].

<sup>275</sup> *Ib.*, LA año 1890 (L/249), sesión de 31 de marzo, ff. 62v. a 63v.

<sup>276</sup> *Ib.*, sesión de 19 de mayo, ff. 111v. a 112r.

<sup>277</sup> *Ib.*, sesión de 26 de marzo, ff. 41r. a 41v. y ff. 57r. a 58r.

<sup>278</sup> *Ib.*, sesión de 28 de marzo, f. 80r.

<sup>279</sup> *Ib.*, sesión de 2 de junio, ff. 122v. a 126r.

que llegó a provocar tensión en el seno de la propia Administración local entre los partidarios de tomar una posición más contundente para la protección de los intereses del municipio, y los defensores de una actitud menos beligerante y del cumplimiento de los acuerdos sancionados, asegurando que las ofertas fueron hechas sin ningún tipo de condición por parte del Pleno. Finalmente se optó por no variar un ápice la reclamación original, insistiendo en que la compañía se hiciera cargo de la construcción íntegra del túnel, llegando incluso a amenazar con retirar la oferta de subvencionar los costes de las expropiaciones de los terrenos necesarios para el paso de la línea<sup>280</sup>. Lejos de ceder a la coacción, la empresa del ferrocarril reintegró la cantidad gastados por la Administración local en la compra de terrenos hasta ese momento, alejando aún más la posibilidad de llegar a un entendimiento<sup>281</sup>.

Sin haber logrado avanzar en las negociaciones, la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal adquirió en 1891 la concesión de la línea Plasencia-Astorga manteniendo, no obstante, la mediación de la Compañía del Oeste como interlocutora en las gestiones que aún quedaban por resolver y que se alargarían varios años más<sup>282</sup>. La llegada de la primera locomotora a la localidad de Hervás en agosto de 1893 y a Béjar y a Salamanca al año siguiente<sup>283</sup>, se produjo sin que se hubiese solucionado el conflicto con el Consistorio zamorano. Sin duda, la necesidad de comenzar la explotación de la línea completa avocó a la nueva sociedad concesionaria a reanudar los contactos y a ceder en buena medida a las pretensiones del Ayuntamiento. Consta que en 1893 la empresa se ofreció a prolongar el túnel inicialmente propuesto unos trescientos metros más, respetando de ese modo la explanada del Matadero. Además se comprometió a construir un paso a nivel a la salida de Puerta Nueva y uno elevado de doce metros de ancho enfrente de la puerta de San Pablo, de donde estaba previsto que arrancase el nuevo paseo conducente a los Tres Árboles, a orillas del Duero. A cambio la empresa solicitó que el Municipio se comprometiera a ceder los terrenos públicos afectados por el paso de la línea y a interceder con los propietarios privados para facilitar, en la medida de lo posible, las expropiaciones<sup>284</sup> (Documento 5).

A pesar del generoso ofrecimiento, el Ayuntamiento siguió exigiendo que el túnel comenzara en la puerta de San Pablo, a lo que la compañía respondió que no tendría inconveniente en sustituir el túnel único propuesto anteriormente por dos, de ciento setenta y doscientos sesenta metros respectivamente, para salvar todas las comunicaciones comprendidas en la meseta "dejando en excelentes condiciones el acceso a la misma". No obstante añadió que, dada su situación, no podía asumir el enorme coste económico "fuera de toda proporción" que representaría alargar el túnel los cuatrocientos metros más que se exigían. Aunque en los meses siguientes siguieron las negociaciones entre las partes, no hubo variaciones respecto a la primera oferta de la empresa ferroviaria, que finalmente fue aceptada en julio de 1894, a pesar

---

<sup>280</sup> Con motivo de plantear la actuación de la comisión especial nombrada para la gestión del conflicto, así como para dar cuenta de los escasos resultados obtenidos tras la reunión celebrada con el ingeniero representante de la compañía, sabedora de su posición dominante, se produjo un duro enfrentamiento entre el concejal Prieto Losada, partidario de un enfrentamiento más contundente para la defensa de los intereses del municipio, y del concejal Martínez, defensor del cumplimiento de los acuerdos sancionados por la Junta municipal, asegurando que tal concesión fue hecha sin ningún tipo de condición por parte del Ayuntamiento. La posición intermedia fue asumida por el concejal Prada Bernardo quien, como ya se señaló, además de su labor en el Consistorio zamorano, también ostentaba un cargo representativo en la entidad mercantil [AHPZa-MZa, LA año 1890 (L/249), sesión de 11 de junio, ff. 131v. a 137r.].

<sup>281</sup> La cantidad abonada ascendió a de 6242,50 pesetas [*Ibidem*, sesión de 31 de diciembre, ff. 314v. a 315v.].

<sup>282</sup> CUELLAR VILLAR, Domingo et al. *El ferrocarril...*, ob. cit., p. 35.

<sup>283</sup> MALUQUER, Manuel. "Ferrocarril...", ob. cit., p339.

<sup>284</sup> AHPZa-MZa, LA año 1893, (L/252), ff. 123v. a 124r.



de las voces que desde el Ayuntamiento consideraban escasas las facilidades propuestas por el consorcio<sup>285</sup>.

Aún hubo que resolver ciertas discordancias al constatar el maestro de obras errores en la delimitación de los perfiles longitudinales del proyecto. De acuerdo a la documentación aportada, la extensión del túnel desde su entrada, en las inmediaciones de la puerta de Santa Clara, hasta su salida una vez pasada la explanada del Matadero, era de quinientos treinta metros mientras que la medición *in situ* arrojaba para el mismo recorrido una extensión de quince metros más. Este desfase hizo pensar al concejal Julián Pérez que la compañía concesionaria, respaldada por los datos consignados en el proyecto, se ceñiría a la prolongación del túnel establecida en la documentación, afectando, por tanto, a la explanada mencionada que se vería atravesada, parcialmente, por una trinchera a cielo abierto. La desconfianza que el edil manifestó no fue secundada por la mayoría del Pleno que finalmente decidió no interponer ninguna reclamación, confiando en que el error del proyecto sería enmendado construyendo la longitud realmente existente<sup>286</sup>. No fueron estas las únicas cuestiones que aún hubo que dirimir respecto a la construcción de la línea, pues las servidumbres afectadas también fueron objeto de escrupuloso análisis, siendo necesario discutir en varias ocasiones acerca de los detalles de las mismas<sup>287</sup>.

Por fin, el viaje inaugural de los 347 kilómetros de la línea completa se produjo el 21 de julio de 1896. Las crónicas elaboradas por los ingenieros Félix Boix y Manuel Maluquer para la Revista de Obras Públicas permiten asomarse a su trazado, salpicado por números puentes y nuevas estructuras<sup>288</sup>. En la capital zamorana la obra de mayor envergadura –además del anheladísimo paso subterráneo que finalmente alcanzó los 545 metros de desarrollo– fue el puente sobre el río Duero. Tal y como recoge Ávila de la Torre, hubo un proyecto inicial realizado por el ingeniero encargado del trazado de toda la línea, José María Fernández Arroyo, aunque finalmente se construyó el diseño realizado por C. Bürg en 1889. De acuerdo a este último, la estructura se constituyó mediante un tablero metálico dividido en cinco tramos. Los tres centrales tenían una longitud de 52,92 metros cada uno y los extremos 47,04, alcanzando un desarrollo total de 252,84 metros. Todo ello descansaba sobre vigas divididas en paneles de 2,94 metros de ancho y 5,80 metros de alto que a su vez se apoyaban en cuatro pilas de sillería cuyos lados menores estaban curvados.

El puente descrito fue sustituido en 1933, por otro proyectado por La Maquinista Terrestre y Marítima<sup>289</sup>. El nuevo paso se configuró mediante un tablero apoyado sobre dos vigas en celosía, formadas por montantes y vigas transversales, de menor altura que las precedentes, por lo que hubo que variar la altura de las pilas y los estribos para adaptarlo a las rasantes existentes. No se modificó la longitud total ni el número de tramos, estando en este caso divididos cada uno de ellos en diez y once intervalos –en los vanos extremos y centrales respectivamente–. Asimismo se colocaron unos andenes de chapa estriada unidos a las vigas principales mediante cartelas. La sustitución del puente se realizó en octubre de 1933, colocando la nueva estructura en paralelo al existente y desplazando ambos elementos lateralmente<sup>290</sup> (Figura 11).

---

<sup>285</sup> AHPZa-MZa, LA año 1894 (L/253), sesión de 23 de julio, ff. 135v. a 136v.

<sup>286</sup> *Ibidem*, LA año 1895 (L/254), sesión de 24 de enero, ff. 14r. a 18v.

<sup>287</sup> *Ib.*, sesión de 4 de octubre, ff. 207r. a 210r.

<sup>288</sup> BOIX MERINO, Félix. "Ferrocarril de Plasencia a Astorga". *Revista de Obras Públicas*, 16, t. I, pp. 197-198; MALUQUER, Manuel. "Ferrocarril...", ob. cit., pp. 339-342.

<sup>289</sup> "Corrimiento de los puentes", *El Heraldo de Zamora*, 7 de octubre de 1933.

<sup>290</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, pp. 161-163.



Figura 11. Puente del ferrocarril de la línea Plasencia-Astorga.  
Fuente propia.

El paso del ferrocarril de Plasencia a Astorga obligó, además, a desviar la carretera de Villalpando hasta la base de la laguna del Bolón, consiguiendo de ese modo "(...) la completa independencia del constante tránsito por la carretera y dejando subsistente el paso a nivel para el tráfico ocasionado de los pueblos de Cubillos, Valcabado y Monfarracinos y con el Ferrocarril". Mediante el acuerdo tomado en enero de 1895, la compañía del ferrocarril asumió tanto los gastos de expropiación como los derivados de las obras. Por su parte, el Ayuntamiento de la capital vio en esta intervención la posibilidad de enlazar el nuevo trazado con la carretera de Vigo a través del camino de San Lázaro, configurando "una vía de excelentes condiciones y de gran servicio para la población y el arrabal citado"<sup>291</sup>.

Siendo así, pronto se dieron los primeros pasos para lograr que dicha senda, conocida como camino de la viña del Conde, se convirtiera en calzada, encargando al director de carreteras de la provincia y al maestro de obras Eugenio Durán la elaboración de un estudio para definir sus condiciones<sup>292</sup>. La longitud total del tramo de vía alcanzó los trescientos diez metros y cincuenta y dos centímetros, otorgando a la carretera un ancho constante de catorce metros de los cuales, cinco metros y medio estaban reservados para el tráfico rodado y dos franjas de un metro y medio a cada lado serían paseos peatonales. El presupuesto consignado para la ejecución de la obra, incluyendo las expropiaciones, ascendió a poco más de trece mil quinientas pesetas, siendo financiada a partes iguales por el Ayuntamiento de Zamora y la Diputación provincial. El proyecto fue aprobado definitivamente en abril de 1895<sup>293</sup>.

---

<sup>291</sup> AHPZa-MZa, LA año 1895 (L/254), sesión de 24 de enero, ff. 23v. a 24r.

<sup>292</sup> *Ibidem*, sesión de 11 de febrero, f. 32r.

<sup>293</sup> *Ib.*, ff. 73r. a 73v.





## Capítulo 6. LA RECUPERACIÓN DE LA ACTIVIDAD DE LA POLICÍA URBANA.

Considerando la coyuntura que atravesó la ciudad a comienzos del siglo XIX, resulta claro que el Regimiento a duras penas pudo continuar los trabajos de acondicionamiento y mejora de los servicios públicos desarrollados por la Junta de Policía durante el periodo anterior, suspendiendo gran parte de ellos por falta de arbitrios. La Junta de Caridad, creada en 1803 por el Gobierno central para remediar la inacción de la Municipalidad, alivió en parte este escenario, impulsando la recomposición de puentes y de algunas carreteras y calles. Aparte de las obras citadas, la recuperación del edificio del Consistorio, cuya ruina se produjo tras la inundación de 1799, y la rehabilitación de Santo Tomé constituyeron, hasta 1814, toda la labor ejercida por los mandatarios locales quienes paralizaron por falta de fondos el alumbrado, el sereno y el servicio de limpieza<sup>294</sup>.

Recuperada la independencia, el Ayuntamiento atendió a la reparación de los cuarteles, la Alhóndiga, la Cárcel, el Mercado y el Matadero, entre otros edificios públicos, habilitando el paso del puente que había sido cortado por los ingleses, mediante la construcción de un tramo provisional de madera que no se hizo definitivo hasta 1834<sup>295</sup>. Este mismo año se restablecieron, en la medida de lo posible, los servicios suspendidos reinstaurando el sistema de alumbrado mediante la colocación de ciento veinte faroles de reverbero a las que se sumaron algunos otros en las principales calles y plazas de la ciudad unos años después<sup>296</sup>. Como episodio particular mencionaremos que, con el objeto de ayudar a la Corporación en estas funciones, en el año 1827 el Gobierno dio orden de establecer en el Castillo de Zamora una penitenciaría provisional donde los presos estuvieron encargados del aseo de las calles<sup>297</sup>.

Así pues, aunque los primeros atisbos de recuperación y mejora de los servicios urbanos se dejaron notar en torno a los años 30, la mayoría de las iniciativas no pudieron ser plenamente desarrolladas hasta pasado el hemisferio de la centuria, cuando los efectos de la industrialización comenzaron a apreciarse en la localidad.

### 1. LA MEJORA Y MODERNIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS URBANAS.

#### 1.1. LA RENOVACIÓN DE LA PAVIMENTACIÓN: NUEVOS SISTEMAS Y MATERIALES CONSTRUCTIVOS.

Una de las medidas fundamentales impulsadas por el Consistorio zamorano, una vez inaugurado el periodo liberal, consistió en la renovación y modernización del empedrado de sus principales calles. Existen multitud de referencias que reflejan el esfuerzo realizado durante la segunda mitad del siglo XIX en este tipo de operaciones de "policía urbana". Así, entre las más tempranas en la "ciudad vieja" debemos mencionar la renovación, entre 1850 y 1855, del

---

<sup>294</sup> ÁLVAREZ MARTÍNEZ, Ursicinio. *Historia...*, ob. cit., pp. 344 y ss.

<sup>295</sup> El puente fue reparado sin obtener la autorización del Consejo para hacerlo de forma definitiva, a pesar de que se presentaran varios expedientes con planos y presupuesto para acometer la obra [FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. III, p. 300].

<sup>296</sup> Se colocaron faroles en las plazas del Hospital, del Fresco, de Santa Lucía, y en las calles Santa Clara, San Torcuato, San Andrés, Quebrantahuesos y Corral Pintado [*Ibidem*, p. 367].

<sup>297</sup> *Ib.*, p. 344 y ss.

adoquinado de la Rúa, situada sobre el trazado del antiguo Carral Maior, a la que se sumaron otras intervenciones similares en calles del mismo entorno<sup>298</sup>.

Más intensiva fue la actividad dentro del recinto del Burgo, convertido por aquel entonces en el centro comercial y administrativo de la ciudad. Como cabría esperar, las vías del tridente que soportaban el mayor tránsito vieron renovado muy tempranamente su firme, pues en 1853 ya se habían aprobado las obras de las calles Renova, Santa Clara y San Pablo, y unos años más tarde se sumaron las de San Torcuato, las de la plaza del Seminario y la reforma del adoquinado de la Plaza Mayor en 1865<sup>299</sup>. Algún tiempo después le tocó el turno al empedrado de San Andrés, siendo adjudicadas las obras en 1887<sup>300</sup>. Consta en los registros municipales que antes de finalizar el siglo se volvió a reparar el solado de San Torcuato y Santa Clara, subastándose y adjudicándose las obras en 1893<sup>301</sup>.

En el tercer recinto medieval también se proyectaron y se llevaron a cabo mejoras en la pavimentación de alguna de sus calles, pues se tiene noticia de un proyecto, fechado en 1850, para un nuevo empedrado de la vía principal de la puebla del Valle<sup>302</sup>. Las mejoras se extendieron más allá del núcleo consolidado, alcanzando los arrabales que con la apertura de la muralla pasaron a ser concebidos como parte integrante del tejido urbano. Así lo constata la solicitud hecha en 1896 por varios concejales para recomponer varias vías del arrabal de San Lázaro, entre ellas las calles Larga, Virgen y la plazuela de Mayo, cuyas obras estuvieron finalizadas en abril de 1898<sup>303</sup>. Asimismo, en junio del año siguiente el edil Rodríguez Ramos solicitó el arreglo de la única travesía existente en el arrabal del Espíritu Santo y su prolongación a lo largo de la cuesta de San Isidro, aplazándose la intervención hasta el invierno<sup>304</sup>.

A pesar de la inversión hecha, a comienzos del siglo XX se hizo evidente que el tradicional método de composición de solados, a base de piedra de la localidad, no resultaba suficientemente resistente para soportar el populoso tránsito de la capital. Si bien en ocasiones se había utilizado granito de las canteras de El Sobradillo, por tener mucha más durabilidad, también era mayor su coste, por lo que resultaba imposible generalizar su uso. Siendo consciente el Ayuntamiento del enorme capital necesario para llevar a cabo la reparación y mejora del empedrado de la ciudad, en febrero de 1911 fue propuesto un plan de etapas para realizar las obras de pavimentación de las calles del núcleo con el escaso erario disponible<sup>305</sup> (Documento 6).

La primera medida de la estrategia fue el establecimiento de un orden de intervención atendiendo a la clasificación de las vías y a la intensidad de tráfico soportado, aprovechando los materiales sustituidos para llevar a cabo intervenciones en calles menos frecuentadas. En segundo lugar el técnico municipal, Francisco Ferriol, realizó un estudio pormenorizado de

---

<sup>298</sup> En este periodo también se rehabilitaron la plaza de San Ildefonso, la calle Reina y la calle Lonjas, conocida a día de hoy por el nombre de Nicasio Gallego. En 1863 se mejoró el empedrado de la calle Carniceros, de acuerdo al proyecto de Eugenio Duran [ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, p. 52].

<sup>299</sup> En 1850 se pavimentó la plazuela del Carbón y se finalizaron las obras del empedrado lateral de la calle Balborraz, teniendo que esperar hasta 1882 para completar el de la franja central. Entre 1851 y 1853 se renovó el firme de las plazas de la Cárcel y de san Salvador, así como el de las calles San Gil, Quebrantahuesos y Malcocinado –hoy Mariano Benlliure– y de la Costanilla. Casi a finales de siglo se pavimentaron las calles Trascastillo –actualmente denominada Ramón Álvarez– y Lonjas. En 1903 se realizó el adoquinado de la calle Pelayo y en 1906 se renovó el de San Pablo [*Ibidem.*, p. 62].

<sup>300</sup> AHPZa-MZa, LA año 1887 (L/246), ff. 109r. a 109v.

<sup>301</sup> *Ibidem*, LA año 1893 (L/252), ff. 51r. a 82v.

<sup>302</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, pp. 90-91.

<sup>303</sup> AHPZa-MZa, LA año 1898 (L/257), ff. 201v. a 202r.

<sup>304</sup> *Ibidem*, f. 234v.

<sup>305</sup> *Ib.*, LA año 1911 (L/1813), sesión de 15 de febrero, ff. 25r. a 27r.

nuevos métodos constructivos introducidos con éxito en la urbanización de otras localidades, proporcionando soluciones para acometer la renovación del embaldosado de las calles de la capital zamorana con mejores condiciones económicas y de durabilidad que los procedimientos y materiales habitualmente utilizados.

La puesta en práctica de dicho plan no se hizo esperar, presentándose en la misma reunión el proyecto para la sustitución del solado de Santa Clara, al tratarse de la calle más importante de la localidad pues unía el casco antiguo, donde recientemente se había construido el Mercado de Abastos, con el paseo extramuros de la Glorieta cuya importancia urbana, por aquel entonces, era ya considerable. Dadas sus óptimas características, el técnico se decantó por el uso, por primera vez en Zamora, de baldosas de cemento *Portland* colocadas sobre lecho de hormigón hidráulico para asegurar su firmeza, una vez desechada la opción del revestimiento continuo –del mismo cemento *Portland* o de material asfáltico– por el mal efecto estético que produciría su reparación o recomposición, así como por la falta de mano de obra especializada para ejecutar correctamente los trabajos. Las obras, incluido el adoquinado perimetral de las aceras, que no se contempló en la propuesta original por resultar excesivo el desembolso requerido, estuvieron concluidas a finales de 1912<sup>306</sup> (Documento 7).

En los sucesivos años fueron probándose nuevos procedimientos y materiales para la pavimentación de las vías de la localidad presentándose en 1926 un estudio elaborado por la Comisión encargada de los trabajos en el que se debatió ampliamente acerca de la idoneidad de los métodos ensayados. La conclusión obtenida puso de manifiesto que, si bien algunos de ellos dieron buenos resultados en otras poblaciones, no todos resultaban adecuados para las calles zamoranas "por las condiciones del clima", siendo necesario meditar acerca del procedimiento más adecuado antes de ejecutar las siguientes intervenciones previstas por la Administración local<sup>307</sup>.

## 1.2. LA INAUGURACIÓN Y EXPANSIÓN DE LA RED DE ABASTECIMIENTO.

Otro episodio fundamental en la dotación de servicios urbanos de Zamora fue la traída de aguas a la ciudad. Ya recogió Fernández Duro el intento, en 1836, de llevar al centro urbano las aguas de la fuente de la Alberca, expediente que no llegó a tramitarse hasta varias décadas después<sup>308</sup>. También el gobernador de la provincia, Antonio Guerola, sugirió en 1853 la posibilidad de construir un canal de riego desde el río Valderaduey hasta la localidad, aprovechando los saltos de agua que necesariamente debían construirse en el barrio de San Lázaro para llevar un caño de agua potable "que escaseaba mucho" al núcleo, pues las fuentes se encontraban "algo distantes" y la única alternativa era el abastecimiento a través del Duero cuya calidad dejaba mucho que desear<sup>309</sup>.

Pareció que la propuesta fue recibida con entusiasmo por las autoridades locales, llegando a contar, incluso, con el beneplácito del Gobierno central que otorgó al Consistorio la prioridad para el aprovechamiento de las aguas del afluente por término de un año, periodo durante el cual se solicitó la presentación de los planos y demás documentos necesarios para la construcción de dicho canal, así como los cálculos de la cantidad de agua que hubiera que tomarse y la extensión de terrenos que pudieran obtener el beneficio del riego.

A pesar del dilatado tiempo otorgado para la formación del expediente, finalmente no se despachó la documentación requerida, lo que induce a pensar que no existió verdadero

---

<sup>306</sup> AHPZa-MZa, LA año 1912 (L/1814), sesión de 20 de enero, f. 35r.

<sup>307</sup> *Ibidem*, LA año 1926 (L/1831), sesión de 14 de mayo de 1926, ff. 40r. a 41v.

<sup>308</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. III, pp. 374-375.

<sup>309</sup> GUEROLA, Antonio. *Memorias...*, ob. cit., pp. 202-204.

interés, por parte del Ayuntamiento, para llevar a buen término la propuesta. En ello pudo tener algo que ver, según barajó el propio gobernador, la existencia de ciertos intereses particulares que pretendieron aprovechar el desnivel del Valderaduey para la construcción de fábricas de harina, desestimando el provecho que la intervención traería consigo a la vecindad, aunque también debió ser un inconveniente para el Consistorio el elevado coste que hubiese supuesto las obras.

El significativo aumento demográfico de la capital a partir de la segunda mitad del siglo XIX apresuró la búsqueda de una solución efectiva para el abastecimiento de la población, tanto para el consumo como para la limpieza y riego de las calles y jardines. Por fin en 1863 comenzaron los estudios para conocer el caudal de agua consumida por el vecindario zamorano y los servicios públicos, siendo en 1869 cuando José María Pérez publicó el proyecto y la memoria descriptiva de las obras para elevar a la ciudad las aguas del Duero<sup>310</sup>. De acuerdo a los cálculos realizados, el Ayuntamiento zamorano formalizó el 1 de julio de 1870 el contrato con la compañía *The Zamora Water Works Company*, representada por Tomás Arturo Greenhill, para la instalación de máquinas de vapor capaces de elevar mil metros cúbicos de agua diarios, lo que supuso un caudal de unos setenta y cinco litros por habitante. Si bien la asignación estaba muy por debajo de los trescientos litros por persona y día que recomendaba la Sociedad Española de Higiene, resultó más del doble del suministro del que disponían por entonces otras localidades próximas como Salamanca<sup>311</sup>.

Las bombas que accionaban el circuito se situaron en el entorno de la ermita de la Peña de Francia conectándose, mediante un tramo de tubería general, con dos depósitos de hierro ubicados en las proximidades de la puerta de San Torcuato, de los que partieron las derivaciones a los diversos puntos de suministro<sup>312</sup>.

Tres años después se inauguraron las primeras fuentes ubicadas en los principales espacios públicos de la ciudad: en la Plaza Mayor, en la plaza de la Cárcel –hoy llamada de la Constitución–, en el paseo de San Martín e incluso en el extramuros de la Glorieta<sup>313</sup>. Hasta el comienzo del siglo XX, la red se extendió a otras localizaciones del núcleo consolidado –como el entorno de la puerta de San Torcuato, las plazas de Fernández Duro, de Santa María "la Nueva", de San Salvador, la calle Zapatería así como al barrio de la Lana<sup>314</sup>–. Asimismo, existe un registro de la solicitud hecha en 1894 por Candelaria Ruíz del Árbol, para proporcionar suministro al barrio de su nombre, ubicado en las afueras<sup>315</sup>. A pesar de que la instancia fue desestimada por la cercanía de una fuente en las proximidades de la puerta de San Pablo, este episodio manifestó el imparable avance de la urbanización en las nuevas zonas de extensión de la ciudad. Dicha tendencia se confirmó con la inauguración, en 1911, del suministro al barrio extramuros de Pantoja y al arrabal de San Lázaro, mediante sendas fuentes de vecindad instaladas por la sociedad Mercado de Abastos que gestionaba el abastecimiento desde 1906<sup>316</sup>.

Durante los años en que el servicio se mantuvo en manos privadas, la ampliación de la instalación se produjo sin que se llegase a actuar sobre la calidad de las aguas suministradas. Así lo constata la propuesta comercial presentada en 1908 por Emiliano Berthier y Antonio Ruíz para esterilizar las aguas de Zamora mediante el uso de ozono "en beneficio de su vecindario", oferta que fue tomada en consideración por la Comisión Municipal de Sanidad e

---

<sup>310</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. III, pp. 374-375.

<sup>311</sup> GARCÍA CATALÁN, Enrique. *Urbanismo...*, ob. cit., p. 789.

<sup>312</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. III, pp. 374-375.

<sup>313</sup> ÁLVAREZ, Ursicino. *Historia civil...*, ob. cit. p. 382.

<sup>314</sup> AHPZa-MZa, LA año 1893 (L/251), ff. 88v. a 89r.; *Ibidem*, LA año 1900 (L/1802), f. 25r.

<sup>315</sup> *Ibidem*, LA año 1894, (L/252), f. 86r. y f. 113r.

<sup>316</sup> *Ib.*, LA año 1911, (L/1813), sesión de 22 de marzo, ff. 54r. a 55r.

Higiene de la localidad, pero que no fue puesta en práctica por no corresponder dicha competencia al Consistorio<sup>317</sup>. En 1926 se aludió, nuevamente, a la necesidad de actuar sobre la filtración y la depuración de la red, pues "la mortalidad acusa una mayor cifra en las partes de la población que se abastece del agua del Duero para el consumo"<sup>318</sup>. Tras asumir el Ayuntamiento la responsabilidad del suministro en 1929<sup>319</sup>, se aprobó la construcción de una estación depuradora, así como la renovación e implementación de la red mediante un importante número de nuevos tramos, dentro del plan de reformas urbanas desarrollado bajo el auspicio de la política económica de Primo de Rivera<sup>320</sup>.

### 1.3. LAS INFRAESTRUCTURAS SANITARIAS.

Superada la crisis de comienzos del siglo XIX, la primera actuación encaminada hacia la recuperación de las infraestructuras sanitarias fue la construcción del cementerio de San Atilano, con motivo de la epidemia de cólera morbo que sufrió la ciudad entre agosto y octubre de 1834. La enfermedad infecciosa aconsejó enterrar fuera de los poblados, acordando el Ayuntamiento zamorano la construcción de dos cementerios: uno en los terrenos contiguos a la ermita de San Atilano y otro al lado de la del Carmen, donde ya se sepultaban a los hermanos de la cofradía. Finalmente se optó por elevar únicamente el primero de ellos, encargando el proyecto a Manuel Sipos. Apunta Fernández Duro que la elaboración de la documentación no se hizo con premura pues era más que conocida la precaria situación de la hacienda municipal. Sin embargo, las obras se llevaron a cabo con celeridad debido, fundamentalmente, a la amenaza de la Junta de Sanidad de imponer multas por el incumplimiento de las medidas sanitarias para atajar el contagio, más que por el deseo de la Administración local de prestar servicio a sus pobladores. Entretanto, mientras duraron los trabajos de construcción, el Consistorio dispuso un área de inhumación provisional en el cercado de San Jerónimo, decisión que disgustó a los monjes por lo que, finalmente, se llevaron a cabo en una de las cortinas de San Miguel hasta la conclusión de las obras del camposanto definitivo<sup>321</sup>.

Fue precisamente la invasión de esta epidemia la que frustró los planes del marqués de Valdegema, subdelegado de Fomento de la provincia de Zamora, de llevar a cabo en 1834 las obras del alcantarillado de la ciudad mediante la participación ciudadana<sup>322</sup>. No cabe duda de que durante los siguientes años, la dotación de un sistema de evacuación resultó una de las principales preocupaciones de la Municipalidad a la vista del progresivo aumento de población. Sin embargo, al igual que sucedió en Salamanca, la insuficiencia de agua necesaria para llevar

---

<sup>317</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 782/11.

<sup>318</sup> *Ibidem*, LA año 1926 (L/1831), sesión de 14 de mayo de 1926, ff. 40r. a 41v.

<sup>319</sup> *Ib.*, OyU, sig. 864/26.

<sup>320</sup> El plan de reformas urbanas contempló la construcción de nuevas tuberías en la calle San Torcuato, la situada entre esta última y Molino de San Lázaro, el tramo desde la Catedral a Olivares, Amargura, Alfonso de Castro, Santo, Nueva, Traviesa de Raviche, Costanilla de los Leñeros, Fray Diego de Deza, Santa Clara, Sagasta, San Gil, San Andrés a la calle Viriato, Ramón y Cajal, Plaza Mayor, la Renova por Juan Nicasio Gallego, Cárcaba hasta Ramón Álvarez, Sacramento, Alfonso XII hasta la cuesta de San Cipriano, plaza de Santa Lucía, el tramo de Damas a Carniceros, San Bernabé, plaza de San Ildefonso, Santo Domingo, Mompayo, Carpilleros, Mazariegos a Santo Tomás, Pizarro desde San Ildefonso, Plata, Baños, Arcas, Ignacio Gazapo, plazas del Zumacal y del Cuartel de Caballería, Salvador García, Escuernavacas, Mariquince, Virgen, San Vicente, Horno de San Esteban, San Antolín, San Miguel, Traviesa, Monforte, Cantalsapo, Arco de Doña Urraca a San Bartolomé, Juego de Bolos, Muralla, Colación, Pollos, Misericordia y San Martín [*Ib.*, LA año 1929 (L/1832), sesión de 1 de marzo de 1929, ff. 42r. a 43r].

<sup>321</sup> En 1834 el cólera morbo que había assolado Europa, alcanzó la provincia y la capital zamorana, sufriendo sus estragos desde agosto hasta octubre. La epidemia aconsejó enterrar fuera de los poblados, acordando el Ayuntamiento la construcción de los dos cementerios [FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. III, pp. 304-305 y p. 367].

<sup>322</sup> *Ibidem*, p. 366.

a cabo cualquier iniciativa relativa al aseo tanto de los espacios privados como públicos complicó la expansión de la infraestructura hasta el desarrollo pleno del abastecimiento<sup>323</sup>.

El plano del saneamiento, elaborado por Segundo Vioria en 1880 reflejó el desarrollo de la red a finales de la centuria. En el mismo se aprecia la existencia, por aquel entonces, de varios puntos de drenaje próximos al río que evacuaban las aguas sucias de la parte Suroeste de la localidad. Entre los situados aguas arriba del puente de piedra aparecen señalados el ubicado en la cabecera de la iglesia de Santo Tomás, el del entorno de San Julián, y el de la calle Baños, mientras que aguas abajo se marcaron otros dos, localizados en la cuesta de Pizarro y en las cercanías de la puerta de la Feria. Asimismo existía un colector en la calle del Riego que aglutinaba los residuos de la zona Nordeste y que desembocaba en la zona baja conocida como Huerta de Santo Domingo, al otro lado de la altiplanicie. Esta última cloaca constituía, sin lugar a dudas, uno de los más peligrosos focos de infección en el seno de la ciudad antigua, siendo objeto de diversas intervenciones para su higienización. De hecho, el propio Vioria incluyó en el mencionado plano, una propuesta para canalizar dicho desagüe hasta hacerlo desembocar en el Duero, en las proximidades de la puerta del Pescado<sup>324</sup> (Figura 12).



Figura 12. Plano de la red de saneamiento. Segundo Vioria (1880).  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 703.

<sup>323</sup> GARCÍA CATALÁN, Enrique. *Urbanismo...*, ob. cit., p. 789.

<sup>324</sup> La denominada puerta del Pescado, situada al comienzo de las Peñas de Santa Marta, fue desmontada y trasladada al final de la avenida Requejo, cerca del cuartel de caballería, en 1908 [*La Opinión de Zamora*, 19 de febrero de 2009].

Dadas las circunstancias, y a pesar de la dificultad y el dispendio que entrañaba la operación, en 1892 comenzaron los estudios para la elaboración del proyecto de ejecución<sup>325</sup>. El desarrollo de los pormenores técnicos fue encargado a los ingenieros Alejandro Guinea y Vicente Miró quienes presentaron la propuesta para la galería de evacuación en noviembre de ese mismo año<sup>326</sup>. Procediendo según la tramitación establecida por el Pleno, el ingeniero civil de la provincia dio el visto bueno al plan, destacando la "claridad y precisión" con que estaba redactada la documentación así como la notable mejora que dicha operación constituiría para el conjunto de la población. Una vez solucionados algunas deficiencias detectadas en el pliego de condiciones y en el presupuesto, que no afectaban "en nada a la esencia del proyecto", fue sometido a la aprobación por parte de la Corporación municipal antes de dar comienzo a los trabajos, que se prolongaron durante varios años<sup>327</sup>.

Entretanto, y de acuerdo a la opinión de los médicos municipales, también en 1892 se tomaron medidas para mantener a raya las eventuales infecciones originadas en ese mismo entorno mediante operaciones de saneamiento que incluyeron el aseo del depósito ubicado en la huerta, extrayendo las sustancias a un punto alejado más de un kilómetro de la población. También se decretó la limpieza del cauce que se hallaba a continuación del mismo y del trayecto de colector que mediaba entre ese punto y la puerta de la Feria donde, al parecer, había acumulada gran cantidad de materia fecal. Otra de las medidas tomadas fue la prohibición de formar cualquier tipo de depósito, presa o dique que pudiera entorpecer el curso de las aguas, procediéndose a la limpieza de este tramo de tubería así como el correspondiente a la alcantarilla matriz, en la calle del Riego a la que, como indicamos, confluían las aguas sucias de una parte importante de la ciudad<sup>328</sup> (Documento 8).

Además de estas significativas operaciones de saneamiento, a lo largo de las últimas décadas del siglo XIX también se registraron otras intervenciones menores para la ampliación de la red mediante la apertura de nuevas secciones de tubería en las principales calles del núcleo consolidado. Consta que en 1887 se ejecutó el tramo de la calle Santa Clara desde el frente de la calle Estudio –hoy en día Benavente– hasta el colector de la calle del Riego y se autorizó la solicitud de los vecinos Silvestre Gil, Mariano Serrano y Antonio G. Piorno para construir una canalización que condujese las aguas sucias desde la casa del primero, en la calle San Torcuato, hasta su conexión con la misma sección general de alcantarillado<sup>329</sup>. La ocasión fue aprovechada por la Corporación para ejecutar, en dicho trayecto, dos sumideros de aguas pluviales que sirvieron tiempo después para las operaciones de limpieza que se llevaron a cabo en el colector que desembocaba en la Huerta de Santo Domingo<sup>330</sup>. Ambas conducciones fueron ampliadas antes de concluir la centuria<sup>331</sup> (Figura 13).

---

<sup>325</sup> AHPZa-MZa, LA año 1892 (L/251), sesión de 9 de marzo, ff. 29r. a 29v.

<sup>326</sup> *Ibidem*, sesión de 6 de julio, ff. 68v a 69r.

<sup>327</sup> *Ib.*, sesión de 30 de noviembre, ff. 129r. a 130v.

<sup>328</sup> *Ib.*, sesión de 24 de agosto, ff. 91r. a 91v.

<sup>329</sup> *Ib.*, OyU, sign. 712/03.

<sup>330</sup> *Ib.*, LA año 1887 (L/246), f. 97v. a 99v.

<sup>331</sup> En 1883 y 1898 consta la construcción de nuevos tramos en la calle Santa Clara [*Ib.*, LA año 1893 (L/252), ff. 23v. a 24r.; *Ib.*, LA año 1898 (L/257), f. 212r. y f. 380r.]; En 1892 se amplió la longitud de los segmentos ejecutados en San Torcuato mediante la construcción de las obras del alcantarillado general de la calle [*Ib.*, LA año 1892 (L/251), sesión de 24 de febrero, f. 25v.].



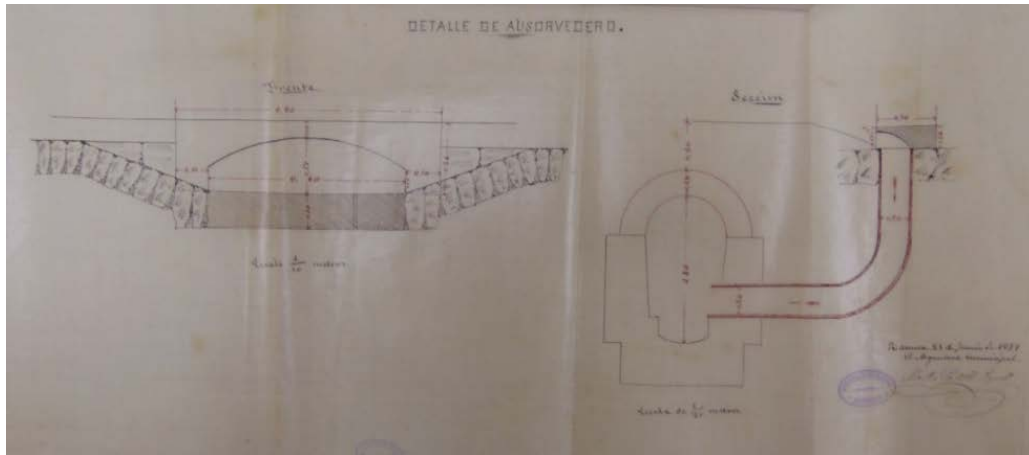


Figura 13. Detalle de los absorvederos de la sección de alcantarillado de la calle San Torcuato.  
Fuente: AHPZa- FM, OyU, sign. 712/03.

También en 1897 fue presentada la documentación para la ejecución de otra galería de saneamiento entre las Peñas de Santa Marta y la Rúa de los Notarios y en 1900 se añadió un nuevo trayecto de tubería desde el arroyo de Valorio hasta el colector general que evacuaba los residuos de la "huerta de Santo Domingo", ambas propuestas firmadas por Eugenio Durán<sup>332</sup>.

Durante la segunda década del siglo XX la preocupación por la mejora de las condiciones higiénicas de la localidad continuó siendo una prioridad para el Consistorio, tal y como puso de manifiesto el informe elaborado en 1926 por la Comisión encargada de las infraestructuras municipales. Siendo así, se decidió encargar a la entidad Federación de Industrias Nacionales la formación de un plano de alcantarillado de la ciudad que incorporara los tramos que aún carecían del servicio, con el propósito de ejecutar dichas secciones mediante la negociación de un empréstito<sup>333</sup>. En 1928 se propuso la construcción del saneamiento completo de los barrios de la Lana, Pantoja y el de los Barrios Bajos así como el de las avenidas Víctor Gallego y Amargura, entre otros, de modo que la red alcanzó, por fin, localizaciones periféricas<sup>334</sup>. El plan de reformas urbanas elaborado en 1929 reiteró dichas intervenciones incluyendo, asimismo, una propuesta aún más ambiciosa para la renovación y ampliación de otras muchas conducciones, certificándose al año siguiente la ejecución de todas las obras incluidas en el presupuesto extraordinario tramitado para tal fin<sup>335</sup>.

<sup>332</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, p. 45.

<sup>333</sup> AHPZa-MZa, LA año 1926 (L/1831), sesión de 5 de agosto de 1926, ff. 40r. a 41v.

<sup>334</sup> *Ibidem*, LA año 1928 (L/1832), sesión de 27 de octubre, ff. 30r. a 30v.

<sup>335</sup> Los tramos incluyeron el alcantarillado de las calles Salvador García, Víctor Gallego, Consejos, Doctor Grado, plaza de San Esteban, Tras la Muralla, Corta el Aire, Raviche, Nueva, Traviesa de Raviche, plaza de la Laguna, Mariquinze, Virgen, San Esteban, Satos, Traviesa de la Alhóndiga, plazas de Santa Ana, de Primo de Rivera, de San Esteban y de Santa Olaya, cuesta del Piñedo, calles San Juan de las Monjas, Cantaelsapo, San Leonardo, Caldereros, Puerta Nueva, plaza del Cuartel de Caballería, Arena, Mompayo, Buscarruidos, Carpilleros, Majestad, Pilatos, Pajitas, plazas de Santo Tomás, de Zumacal, calles de Zumacal, Traviesa de Mompayo, plaza de Obispo Nieto, Puentica, carreteras de la Hiniesta y de Villacastín a Vigo, Amargura, barrio de la Vega, plazas de Arias Gonzalo y de Santo Domingo, Diego de Ordax, San Isidoro, San Martín, San Bernabé, cuesta de Pizarro, San Pablo, San Miguel, Alfonso de Castro, plaza de Julián Pérez, Alberguería, Colación, Obispo Manso, plaza de Cánovas y ronda de Santa María la Nueva [*Ib.*, LA año 1929 (L/1832), sesión extraordinaria de 1 de marzo de 1929, ff. 42r. a 43r.; *Ib.*, LA año 1930 (L/1833), sesión de 21 de noviembre, f. 117v.].

#### 1.4. EL TENDIDO DE LA RED ELÉCTRICA Y TELEFÓNICA A FINALES DEL SIGLO XIX.

Si bien ya hemos destacado el papel que la explotación hidroeléctrica llegó a tener en la industrialización zamorana, hasta 1897 el alumbrado público de la localidad siguió siendo a base de lámparas de petróleo que, a su vez, habían sustituido a las antiguas farolas de reverbero<sup>336</sup>. En cambio algunas ciudades próximas como Salamanca ya había mudado el antiguo sistema por lámparas alimentadas mediante fluido eléctrico varios años atrás<sup>337</sup>.

En todo caso, no puede acusarse al Consistorio de no haber intentado modernizar la infraestructura, pues el mismo año en que la ciudad vecina inauguró su red, el gobierno zamorano anunció las condiciones de la subasta del alumbrado público mediante suministro eléctrico, entre las que se incluyó la colocación de cien lámparas incandescentes de veinte bujías, doscientas veinte de dieciséis y catorce arcos voltaicos de mil doscientas cada uno para iluminar el núcleo intramuros así como de algunos puntos de las afueras<sup>338</sup>. Como ya avanzamos, el concurso quedó desierto, por lo que no quedó más remedio que continuar con el servicio mediante lámparas de petróleo de primera calidad. Aun así no fue fácil adjudicar dicha contrata, pues hubo que repetir la subasta hasta en cinco ocasiones y aumentar el presupuesto inicial en más de seis mil pesetas por cada uno de los tres años de duración del contrato<sup>339</sup>, para que se presentase un postor, Enrique Calamita Matilla, quien se encargó del suministro entre 1894 y 1897<sup>340</sup>.

Este percance no impidió que, entretanto, varios particulares solicitaran al Consistorio permiso para la instalación de fábricas en la ciudad para iluminar sus residencias con el nuevo fluido. La primera solicitud data de comienzos de 1895 y fue presentada por el ingeniero industrial Federico Cantero Seirullo, padre de quien fuera ideólogo del proyecto del salto de San Román y de la empresa El Porvenir de Zamora algunos años después. La documentación técnica presentada en esa ocasión sirvieron al Ayuntamiento para elaborar las condiciones generales que rigieron las autorizaciones posteriores, haciendo hincapié en la necesidad de que la instalación y el cableado aéreo se hicieran respetando las condiciones de seguridad y ornato y sin interferir con el tráfico circulante, siendo responsabilidad del concesionario "entenderse con los propietarios y Corporaciones dueñas de los edificios en que haya de fijarse palomillas o perchas en los caballetes de los tejados". Dado que la red estaba destinada a uso privativo exclusivamente, el Ayuntamiento se reservó la prerrogativa de poder contratar "bajo cualquier forma (...) la instalación del alumbrado eléctrico para el servicio público, respetando siempre el no causar perjuicios en el alumbrado particular, salvo en casos de imprescindible necesidad"<sup>341</sup> (Documento 9).

---

<sup>336</sup> Vencida la epidemia de cólera de 1834, el Regimiento reinauguró la actividad de policía urbana con la instalación, entre otras intervenciones, de ciento veinte farolas de reverbero a las que se añadieron algunas más en años sucesivos. [FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias...*, ob. cit., t. III, p. 367 ]

<sup>337</sup> Consta la visita realizada en 1892 por una comisión especial del Ayuntamiento zamorano a la capital vecina para estudiar la nueva instalación de alumbrado, siendo excelentes las impresiones, tal y como se transmitió al resto del Pleno [AHPZa-MZa, LA año 1892 (L/251), sesión de 20 de enero, ff. 6v. a7r.]; Se sabe que en 1888 habían comenzado las gestiones para concretar las bases para la subasta de la instalación del alumbrado público alimentado mediante energía eléctrica en Salamanca y, si bien hubo que superar ciertas complicaciones, en agosto de 1889 comenzaron los trabajos para la instalación de las iluminarias públicas, estando el pleno funcionamiento en 1892 [GARCÍA CATALÁN, Enrique. *Urbanismo...*, ob. cit., pp. 836-843].

<sup>338</sup> AHPZa-MZa, LA año 1892 (L/251), ff. 34r. a 34v.

<sup>339</sup> *Ibidem*, LA año 1894 (L/253), sesiones de 30 de abril, 6 de junio, 20 de junio, 4 de julio y 16 de julio, f. 83r., f. 111v., f. 119v., ff. 124r. a 124v. y f. 130v.

<sup>340</sup> *Ib.*, sesión de 8 de agosto, ff. 146 v. a 147r.

<sup>341</sup> *Ib.*, sesión de 1 de mayo, ff. 82r. a 83r.

Tras la primera licencia se sucedieron algunas solicitudes más en poco tiempo, como la realizada por Antonio Hernanz y Federico Donaire el mes de junio siguiente<sup>342</sup> o la de Julio Alfaro, en septiembre de ese mismo año<sup>343</sup>, quien presentó la documentación requerida para el montaje de las máquinas que formaron la fábrica Electra Zamorana, propiedad de Isidro Rubio, a comienzos 1896<sup>344</sup>. Diversas crónicas de la prensa local se hicieron eco de las pruebas realizadas por la compañía para llevar la iluminación eléctrica a todas las ubicaciones. Así se relató en la del 7 de diciembre de 1896:

A los primeros ensayos en la fábrica y la casa de D. Isidro Rubio, han seguido otros igualmente satisfactorios; en el último se dio luz además a las casas de los señores Galarza y Piorno, cuyas instalaciones fueron visitadas por gran número de sus amigos, sobre todo la del último de estos señores, que celebraba sus días, y sufrió un verdadero asalto y escudriñador registro den su morada, seguido del correspondiente saqueo de dulces, licores y cigarros<sup>345</sup>.

El progreso de la electricidad en la ciudad era ya un hecho incuestionable, por lo que no resultó extraño que, de nuevo, fuera retomada la idea de alimentar el alumbrado público mediante este sistema, en sustitución del petróleo que se estaba utilizando<sup>346</sup>. Así, en febrero del 1896 se publicaron las nuevas condiciones para la licitación del nuevo suministro. La concesión se ofreció por treinta años con un presupuesto total de treinta mil pesetas anuales por la iluminación, desde quince minutos antes de amanecer y hasta la una de la madrugada, de trescientas lámparas incandescentes de dieciséis bujías, doscientas de veinte y doce arcos voltaicos de cuatrocientas bujías cada uno, debiendo dar principio a las obras de la instalación al mes de ser aprobado el proyecto y terminándolas medio año después. Las condiciones ofertadas fueron consideradas ventajosas por el Ayuntamiento dada la urgencia por proporcionar a la ciudadanía una mejora de tanto calado<sup>347</sup>.

La subasta se celebró el 30 de marzo, presentándose tres ofertas de las cuales resultó la más ventajosa la propuesta por Enrique Wanters y Compañía, quien procuró una baja de algo más de dos mil quinientas pesetas anuales sobre la previsión dada por el Concejo. En segundo lugar quedó la de Isidoro Rubio que solo rebajó el coste en veinticinco pesetas, ocupando el último lugar la presentada por Ricardo Sacristán que, sin variar el presupuesto de adjudicación, aumentó la intensidad contratada en cuatro mil bujías más<sup>348</sup>. Sin embargo, tras la reclamación interpuesta por este último, se rectificó la adjudicación inicial, otorgando la concesión al citado señor Sacristán pues, tras los cálculos realizados por la comisión del ramo, resultó que el aumento de potencia arrojaba un gasto por bujía inferior al suministrado por los otros dos competidores<sup>349</sup>. No quedó ahí el asunto ya que solo unos días después el servicio fue cedido a Isidoro Rubio y a su compañía, manteniendo, eso sí, las condiciones de la opción considerada más ventajosa<sup>350</sup>.

En total se distribuyeron diecisiete mil ochocientas bujías que contemplaron el alumbrado del núcleo urbano y de algunas zonas periféricas de la siguiente forma: ciento seis

---

<sup>342</sup> AHPZa-MZa, LA año 1895 (L/254), sesión de 5 de junio, ff. 108r. a 108v.

<sup>343</sup> *Ibidem*, ff. 193v. a 194r.

<sup>344</sup> Consta que para su puesta en funcionamiento hubo que abrir una zanja desde su emplazamiento, en la plazuela de San Juan de las Monjas, hasta el río Duero para la toma de aguas [*Ib.*, LA año 1896 (L/255), sesión de 4 de enero, ff. 1r. a 1v.].

<sup>345</sup> *El Correo de Zamora*, 7 de diciembre de 1896.

<sup>346</sup> La solicitud partió de varios concejales a finales de 1895. [AHPZa-MZa, LA año 1895 (L/254), f. 257r. y f. 262v.].

<sup>347</sup> *Ibidem*, LA año 1896 (L/255), ff. 38v. a 39r.

<sup>348</sup> *Ib.*, sesión de 22 de abril, ff. 77v. a 82r.

<sup>349</sup> *Ib.*, ff. 77v. a 82r.

<sup>350</sup> *Ib.*, f. 85v.

lámparas de veinte bujías, cuatrocientas ochenta y siete de dieciséis, ocho arcos voltaicos de quinientas y nueve de trescientas. Además se instalaron otras cuatro lámparas de veinte bujías en la Casa Consistorial y se definieron las luminarias que debían asistir a los funcionarios públicos durante toda la noche: cinco faroles para el alcalde y los tenientes, doce para los alcaldes de barrio, seis para médicos y farmacéuticos, dos para el Gobierno Civil, dos para el Ayuntamiento y otras tantas para los jueces. A ellas se sumaron las que debía lucir a lo largo de la noche: una en la sucursal del banco, nueve en el camino hacia la estación de ferrocarril, nueve para las puertas y portillos, una para el Gobierno Militar y cincuenta y una más en las localizaciones que fijase la comisión. Las ciento ocho bujías restantes sirvieron como compensación por la instalación extra que el contratista debió colocar en distintas dependencias públicas<sup>351</sup>.

La documentación técnica fue aportada en julio de 1896<sup>352</sup>, comenzando a contabilizar el tiempo para la recepción definitiva de la instalación. El 10 de diciembre de ese año se realizó la primera prueba poniendo en funcionamiento el arco voltaico instalado en la plaza de la Cárcel, y en febrero de 1897 se llevó a cabo el primer ensayo parcial del alumbrado público, acontecimiento que asombró al vecindario.

Anoche nos vimos sorprendidos por la Electra con su primer ensayo parcial de alumbrado público que no teníamos noticia que se tratase de hacer; mucha gente fue como nosotros sorprendida, pero agradablemente y sacando las mejores impresiones de su inspección a las últimas manzanas de la calle de Santa Clara, San Torcuato y sus afluentes a partir del edificio que ocupa el Gobierno Civil. Los que han visto instalaciones en la vía pública la reputaban como tan buena como la mejor de las que funcionaban en España (...). Los elogios eran unánimes y a nuestro juicio merecidos. Nuestra enhorabuena a la empresa por el satisfactorio resultado de su primer ensayo<sup>353</sup>.

El 1 de mayo de 1900 El Porvenir de Zamora, constituida entre otros por Federico Cantero Villamil e Isidro Rubio, adquirió las instalaciones de Electra Zamorana y tras la inauguración del salto de San Román la sociedad pudo proveer de corriente alterna a la ciudad, generalizando el suministro mediante la extensión de una amplia red de estaciones transformadoras por la localidad<sup>354</sup>. El cambio trajo consigo importantes ventajas respecto al anterior sistema eléctrico, no solo desde el punto de vista técnico, pues el nuevo sistema permitió que hubiera grandes distancias entre la fuente y los centros de consumo, sino también por motivos económicos, ya que la fuerza del agua hacía innecesario el empleo de carbón u otras energías para la producción, resultando mucho más barata y asequible para una mayor parte de la población.

También a finales del siglo XIX llegó la línea telefónica a la ciudad, aunque los registros que tenemos sobre el tendido del cableado son bastante más escasos. Se tiene constancia de que en 1886 el gobernador de la provincia propuso unir mediante hilo telefónico la Diputación, el Ayuntamiento, el Gobierno Militar y el Civil, con objeto de favorecer las comunicaciones urgentes entre las distintas administraciones, solicitando la contribución económica del Municipio para tan importante servicio. De las algo más de mil setecientas pesetas en que se había cifrado el presupuesto total de la intervención, el Consistorio aceptó sufragar algo menos de la mitad, aportando para ello ochocientas pesetas<sup>355</sup>.

---

<sup>351</sup> AHPZa-MZa, LA año 1896 (L/255), ff. 108v. a 110r.

<sup>352</sup> La memoria y el resto del proyecto fueron aprobados definitivamente en sesiones de 10 y 24 de junio, respectivamente [*Ibidem*, ff. 122v. a 123r. y f. 130v.].

<sup>353</sup> *El Correo de Zamora*, 25 de febrero de 1897.

<sup>354</sup> REDONDO QUINTELA, Félix *et al.* "San Román...", ob. cit., p. 56.

<sup>355</sup> AHPZa-MZa, LA año 1886 (L/245), sesión de 23 de febrero, f. 69r.

También se sabe que en 1894 se tendió una línea entre el Seminario y el Palacio Episcopal, haciendo necesario atravesar la plaza de la Cárcel hasta el Pajar del Rey sin colocar perchas "porque de otro modo sería un obstáculo constante para las maniobras militares de las tropas allí acuarteladas". Asimismo se determinó que "de colocar una percha al Puente mayor" esta se fijase "sobre las antiguas murallas"<sup>356</sup>.

#### 1.5. LA CONSTRUCCIÓN DEL MERCADO DE ABASTOS.

La modernización de las infraestructuras urbanas zamoranas pasó, necesariamente, por el abandono del antiguo sistema comercial medieval de venta en la calle, unificando las diferentes mercaderías bajo un único techo, como ya se había hecho en otras capitales españolas<sup>357</sup>. La mejora de las condiciones higiénicas del espacio urbano estuvo, sin duda, en el origen de esta iniciativa, aunque resulta evidente que no fue el único factor que intervino en la decisión. La preocupación por el ornato de las principales vías de la población había llevado al traslado de los puestos callejeros a localizaciones menos transitadas, como demuestra la decisión tomada por el Ayuntamiento en 1893 de reubicar los puestos de frutas y verduras de la plaza de los Momos –entre las calles San Torcuato y Santa Clara– a la de San Gil o a la del Salvador, situadas en las proximidades<sup>358</sup>. El aspecto económico también fue tenido en cuenta pues agrupar todos los puestos de intercambio en una misma ubicación facilitaría enormemente las labores de inspección y el cobro de las tasas correspondientes.

Siendo así, a comienzos de 1902 el Concejo tomó la determinación de equipar la ciudad con uno o dos mercados que procurasen las condiciones exigidas por las nuevas circunstancias, de acuerdo a la moción presentada por el alcalde Isidro Rubio. Además de subrayar las enormes ventajas que dicha iniciativa reportaría para los vecinos de la localidad, el escrito propuso diferentes métodos de financiación, pues resultaba una "quimérica esperanza" pensar que el Municipio podría afrontar "ni pronto ni tarde", la financiación de tal obra<sup>359</sup>. Barajadas diferentes opciones para sufragar los gastos, finalmente se decidió crear una sociedad mercantil, formada por vecinos de la capital, encargada de las obras y de la gestión de la actividad comercial, quedando constituida el 22 de junio de 1902.

Ese mismo día se resolvió la ubicación final de la instalación, que quedó fijada en la plaza de San Salvador, una vez desestimadas otras localizaciones estudiadas por el arquitecto Segundo Vitoria, encargado del proyecto, entre ellas la plaza de San Gil –hoy Maestro Haedo–, el mesón de los Momos –abierto a la actual plaza Zorrilla–, la calle Costanilla, el paseo de San Martín, la plaza de la Leña y la de Santa Eulalia –donde ya existía un Mercado de Trigo–. Entre los motivos esgrimidos para justificar la decisión tomada se aludió a su situación céntrica, que favorecía la comunicación tanto con el núcleo consolidado como con la nueva expansión urbana, así como a las óptimas características sanitarias del enclave situado en un punto elevado que facilitaba la ventilación y el desagüe, siendo esta "la condición más esencial de un buen

---

<sup>356</sup> AHPZa-MZa, LA año 1894 (L/253), ff. 221v. a 222r.

<sup>357</sup> Madrid fue la primera ciudad española que contó con mercados centrales, el de la Cebada y el de los Mostenses, ambos proyectos, firmados por el arquitecto municipal Manuel Calvo y Pereira y aprobados por el Ayuntamiento en 1868. En Castilla y León Valladolid fue pionera al presentar, en 1878, el Proyecto de tres mercados de hierro, elaborado por el arquitecto municipal Juan Ruiz Sierra: el Mercado del Val, el del Campillo de San Andrés y el de Portugalete [CAMINO OLEA, M. Soledad. "Los tres mercados de hierro en la ciudad de Valladolid". En HUERTA FERNÁNDEZ, Santiago (coord.) *Actas del Cuarto Congreso de Historia de la Construcción*. Cádiz. 27-29 de enero de 2005. Madrid: Instituto Juan de Herrera, 2005, vol. I, pp. 195-203].

<sup>358</sup> AHPZa-MZa, LA año 1893 (L/252), sesión de 6 de diciembre, f. 195r.

<sup>359</sup> *Proyecto para la construcción de uno ó dos mercados públicos en la ciudad de Zamora, presentado por el Sr. Alcalde de la misma, Don Isidro Rubio y Gutiérrez, y aprobado por el Exmo. Ayuntamiento en sesión de 27 de Enero de 1902*. Zamora: Establecimiento Tipográfico de E. Calamita, 1902, p. 8.

mercado"<sup>360</sup>. Asimismo, la desaparición de la iglesia de San Salvador en 1900 logró la unión de la plaza homónima y la de Carbón –también denominada Fray Diego de Deza–, separadas hasta entonces por el templo, lo que proporcionó un área suficientemente amplia para acoger el nuevo mercado evitado, con ello, el excesivo dispendio que traerían consigo las operaciones de expropiación.

A este respecto indicaremos que desde tiempo atrás la Corporación trataba de proporcionar una solución al problema urbano que la presencia del edificio religioso provocaba en su entorno, pues el espacio libre dispuesto entre sus muros y las viviendas de alrededor era excesivamente angosto en algunas zonas. La primera intervención encaminada hacia tal fin fue la decisión de eliminar la torre, una vez declarado su estado de ruina en 1867. Si bien como ya sabemos, dicha competencia estaba en manos de los ayuntamientos, la decisión de proceder a la demolición inauguró un debate acerca del valor histórico de la obra, pues algunos alegaban que allí se había producido el llamamiento de la reina doña Urraca a los zamoranos para la defensa de la villa ante el asedio llevado a cabo por su hermano don Sancho en 1072<sup>361</sup>. Por ello fue necesario recurrir al docto dictamen de la Academia de Historia que concluyó que la estructura no tenía interés histórico alguno que la preservase de su supresión, pues quedó demostrado el error de los que suponían que aquel fue el lugar donde se produjo dicho episodio<sup>362</sup>.

Así las cosas, se procedió inmediatamente al derribo de la torre que estuvo concluido en 1870, aumentando durante los siguientes años la degradación del resto del edificio. Esta circunstancia, unida a la necesidad de obtener un emplazamiento adecuado para el nuevo mercado, impulsó al Ayuntamiento a intensificar las negociaciones con el Obispado para lograr la desaparición completa del templo<sup>363</sup>, logrando que en 1900 la Diócesis cediera el viejo santuario a cambio de la propiedad exclusiva de la torre de San Juan, que hasta ese momento era compartida con la Municipalidad<sup>364</sup>.

Una vez derruido completamente el inmueble fue presentado un plano de alineación del ámbito resultante de la unión de ambas plazas, "tanto por ser un punto céntrico de la población, como por estar indicada sobre las demás plazas a establecer en ella un mercado de hierro cubierto para plaza de abastos de que carece esta población"<sup>365</sup> (Figura 14).

La tramitación del expediente se produjo entre mayo y julio 1901, aprobándose definitivamente sin que fuera presentada ninguna alegación. De los dos proyectos elaborados por Vilorio para el espacio resultante, se optó por el edificio de menores dimensiones pues con ello se procuró una importante reducción del presupuesto de ejecución<sup>366</sup>. En 1902 se iniciaron los trabajos para la construcción del equipamiento, que recayeron en manos del contratista

---

<sup>360</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. "La arquitectura de hierro en Zamora. La construcción del Mercado de abastos". *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 1988, 15, pp. 183-200 (189-190).

<sup>361</sup> LOZANO, Balbino. "Iglesia de San Salvador de la Vid". *La Opinión de Zamora*, 31 de octubre de 2016.

<sup>362</sup> No se conoce a ciencia cierta la fecha de su construcción pero se deduce que estaba fuera de la segunda cerca, por lo que se descartó que fuera la ubicación del acontecimiento al que se alude ["Informe sobre el dictamen de la Comisión de Monumentos de Zamora a favor de la demolición de la torre del Salvador". En: ZATARÁN FERNÁNDEZ, Melchor. *Apuntes y noticias curiosas para formalizar la historia eclesiástica de Zamora y su Diócesis*. Zamora: Establecimiento tipográfico de San José, 1898, p. 23].

<sup>363</sup> AHPZa-MZa, LA año 1898 (L/257), sesión de 27 de junio, f. 256v.

<sup>364</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, p. 89.

<sup>365</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 796/10.

<sup>366</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. "La arquitectura del...", ob. cit., pp. 187-188.

Gregorio Gato quien finalizó la ejecución en un tiempo relativamente corto, pues el 11 de mayo de 1904 se dieron por concluidas las obras<sup>367</sup>.



Figura 14. Plano de alineación de la plaza de San Salvador. Eugenio Durán (1901).

Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sig. 796/10.

El mercado finalmente elevado se conformó como un edificio exento de planta rectangular –de 51,50 metros de largo por 21,50 metros de ancho–, modulado en diez tramos mediante una estructura de pilares de ladrillo que arrancaban de un zócalo de piedra, al que se adosaron otros cuerpos de menores dimensiones en los extremos, a modo de acceso. De las dos plantas de la construcción, el semisótano fue destinado a almacenes, mientras que el espacio único de la planta principal se dedicó a los puestos de venta. La cubierta se resolvió mediante una estructura a base de cerchas metálicas, llegando a alcanzar una altura máxima de 13,50 metros (Figura 15).

Los testeros presentan mayor ornamentación que los alzados longitudinales pues el arquitecto concibió dichas fachadas como grandes portadas, destacando en ellas la importante cristalera central, la cornisa rematada con acróteras y las pilastras de ladrillo que delimitan el elemento<sup>368</sup> (Figura 16).

<sup>367</sup> RODÍGUEZ ESTÉBAN, M<sup>a</sup>. Ascensión. *La arquitectura...*, ob. cit., p. 208.

<sup>368</sup> Para conocer más sobre el edificio, además de las obras ya citadas cf.: FERRERO FERRERO, Florián y Alberto MARTÍN MARQUEZ. *Del comer, beber y arder. Historia de los abastos en Zamora*. Zamora: Ayuntamiento de Zamora, 2006.



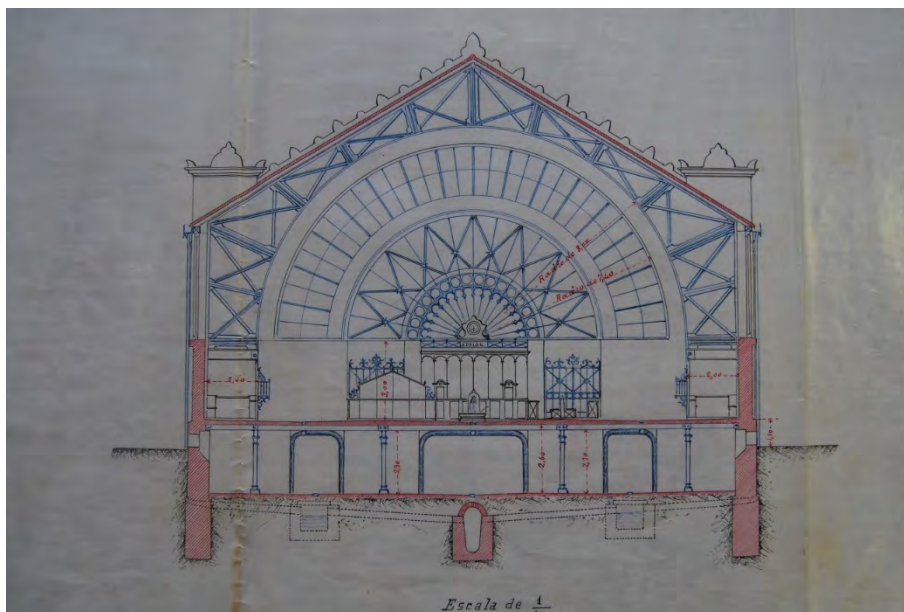


Figura 15. Planta principal del Mercado de Abastos.  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 708/14.



Figura 16. Mercado de Abastos de Zamora en la actualidad.  
Fuente propia.

## 2. LAS ORDENANZAS MUNICIPALES DE 1890.

### 2.1. LA FORMACIÓN DE LAS ORDENANZAS DECIMONÓNICAS.

Un paso lógico dado por las autoridades locales ante el paulatino pero imparable progreso de la vida ciudadana en Zamora tras el comienzo de la industrialización, fue la aprobación de las Ordenanzas Municipales de 1890, elaboradas durante el mandato del alcalde Federico Requejo. Como quedó plasmado en su preámbulo, los bandos de policía urbana publicados hasta ese momento resultaban deficientes "por no abarcar todos los ramos de la



administración municipal", siendo competencia de los gobiernos locales la regulación de "los derechos y deberes del vecindario, en armonía con la legislación escrita"<sup>369</sup>.

Efectivamente el contenido tratado en el nuevo texto normativo comprendió diversas cuestiones relativas al gobierno del municipio, siendo la regulación sanitaria uno de los temas más recurrentes, recogiendo y ampliando aspectos recopilados en siglos anteriores. El dinamismo arquitectónico que se advirtió en la localidad a partir del último tercio del siglo XIX hizo indispensable, además, la promulgación de diversas restricciones relativas a la actividad edificatoria que, junto con las demás medidas adoptadas por la Municipalidad, procuraron el mantenimiento de las condiciones de salubridad, seguridad y ornato del espacio público. A este respecto es preciso señalar que, entre otras, el reglamento zamorano incorporó instrucciones similares a las emanadas desde la Junta Consultiva de Policía Urbana, avalando con ello la tesis expuesta más arriba, acerca de la injerencia ejercida por la autoridad central en las ordenanzas locales del siglo XIX<sup>370</sup>.

El documento, compuesto en origen por cuatrocientos cincuenta y tres artículos, fue presentado a la Corporación en enero de 1889, momento en que comenzó el debate acerca de su contenido que se prolongó hasta el mes de diciembre<sup>371</sup>. Hubo que esperar otro medio año más para obtener la conformidad del gobierno provincial, entrando en vigor definitivamente en junio de 1890<sup>372</sup>.

## 2.2. EL CONTENIDO HIGIÉNICO-SANITARIO.

Ya en el título I, dedicado al "orden y buen gobierno", cercioramos que entre sus preceptos destacaron numerosas cuestiones referidas a la preservación de las óptimas condiciones higiénicas del espacio colectivo, siendo el capítulo X, correspondiente a "policía de aseo y comodidad" el más prolijo a este respecto con cuarenta y seis artículos –del 36 al 82–. En ellos se reiteraron normas ya contenidas en la Ordenanza de los Fieles de las Calles redactadas durante el siglo XVI y las elaboradas en siglos posteriores, como la obligación de los ciudadanos de participar en el aseo de los espacios comunes, prohibiendo, entre otras cosas, "echar en las calles y plazas agua, paja, cenizas, barreduras, despojos de comestibles, basuras, estiércol é inmundicias de todas clases"<sup>373</sup>.

También se recuperaron las restricciones relacionadas con el desarrollo de actividades molestas en insalubres a ciertas horas y en ciertos lugares, estando obligados "lavanderas, tintoreros, sombrereros, vendedores de menudos de reses y demás, el lavar en la orilla derecha del Duero, desde el azud ó presa de las aceñas del Puente Mayor hasta la muralla de la Puerta-Nueva, y desde la Puerta del Pescado hasta las Aceñas de Olivares"<sup>374</sup>. El mismo título incorporó otras competencias tradicionalmente desarrolladas por la "policía urbana", como la

---

<sup>369</sup> *Ordenanzas Municipales de la Ciudad de Zamora*. Zamora: Imprenta de la Exma. Diputación Provincial a cargo de S. Gómez, 1890, p. 5.

<sup>370</sup> Véase capítulo 2, apartado 3.2. de esta tesis.

<sup>371</sup> En sesión de 16 de enero de 1889 se debatieron y aprobaron los artículos del 1 al 82, en la del día 4 de febrero se aprobaron del 83 al 142, en sesión extraordinaria de 30 de septiembre se leyeron y aceptaron los artículos del 143 al 253, y ya a finales de año, en las sesiones del 4, 11 y 18 de diciembre se dio el visto bueno al resto del articulado [AHPZa-MZa, LA año 1889 (L/248), f. 4v., ff. 11r. a 11v., f. 32r., ff. 218v. a 219r., f. 270r., f. 273 r., ff. 277r. a 277v., ff. 278r. a 278v. y ff. 279r. a 279v.].

<sup>372</sup> Finalmente el documento fue remitido al gobernador civil de la provincia quien, tras examen de la Comisión provincial correspondiente, devolvió el documento a la Corporación para su exposición pública por quince días. Al no presentarse ninguna alegación, las *Ordenanzas* fueron definitivamente aceptadas y puestas en vigor en sesión de 18 de junio de 1890 [*Ibidem*, f. 65v., f. 66r. y f. 141r.].

<sup>373</sup> *Ordenanzas Municipales...*, ob. cit., p. 22 (art. 43).

<sup>374</sup> *Ibidem*, p. 21 (art. 41).

organización de los mercados y ferias así como las atribuciones de los regidores de semana, encargados del repeso e inspección de las plazas, recogido todo ello en los capítulos XXIII y XXIV, respectivamente.

El título II, señalado como "policía de seguridad", inauguró una serie de medidas higiénicas a cumplir en las viviendas, infraestructuras y establecimientos varios, haciendo hincapié en la preocupación de la Administración local por asegurar las condiciones de salubridad a la vista de la creciente colmatación del núcleo. En el capítulo I se desarrollaron las condiciones mínimas de pulcritud previsibles en los hogares exigiéndose, en todas las estancias, las medidas para asegurar la ventilación y espacio suficiente para sus ocupantes<sup>375</sup>. También fueron incorporadas ciertas disposiciones relativas a los lugares insalubres, dedicando apartados específicos al cementerio y al matadero<sup>376</sup>, así como en relación a las nuevas infraestructuras municipales, definiendo las condiciones de uso de los nuevos tramos de alcantarillado, fuentes y demás aguas públicas incluyendo las sanciones a los infractores<sup>377</sup>.

### 2.3. LAS ORDENANZAS EDIFICATORIAS.

La publicación de las Normas para el Ornato de las Fachadas de la Ciudad, suscritas en 1862 por el alcalde Félix M<sup>a</sup> Travado, vinieron a suplir la ausencia de regulación relativa a la composición arquitectónica en la localidad pues, como recordaremos, las Ordenanzas de Obrería del Marqués de Villagodio, elaboradas en 1784, renunciaron a cualquier disposición a este respecto<sup>378</sup>. Siendo así, el bando decimonónico contuvo reglas encaminadas a preservar el ornato y la limpieza de las fachadas, respondiendo con ello a la plasmación de la idea ilustrada del edificio como imagen de la ciudad. Entre otras cuestiones el texto destacó la obligación de utilizar en las fachadas materiales nobles "tales como jaspes, mármoles o piedras de construcción" o tintes que los asemejasen, así como madera de caoba o nogal "artísticamente elaborada" en las puertas de entrada de las viviendas. Asimismo también recuperó la obligación de demoler y reedificar inmediatamente aquellas construcciones en estado de ruina, cuestión ya tratada en las ordenanzas del periodo anterior, así como algunas reglas de seguridad relativas a elementos salientes que pudieran causar lesión a los viandantes, restricciones más necesarias en ese momento debido al aumento del tránsito en las calles<sup>379</sup>.

No obstante estas medidas resultaron insuficientes ante la importante renovación arquitectónica llevada a cabo en la ciudad durante los últimos años del Ochocientos, siendo necesario ampliar las condiciones a considerar en las reconstrucciones para salvaguardar el interés público. Es por ello que las ordenanzas de 1890, en su título III, ampliaron considerablemente la regulación del proceso constructivo, agregando aspectos ya codificados en reglamentos elaborados en algunas ciudades durante la etapa ilustrada, así como las nuevas disposiciones emanadas de los organismos centrales.

Entre las primeras destacó la importancia atribuida por el Gobierno local al tratamiento de los edificios ruinosos y de los solares yermos, como puso de manifiesto el mandato municipal, promulgado en 1898, para recopilar la relación de solares sin edificar y casas ruinosas sin demoler existentes en el casco de la población "al objeto de hacer cumplir las

---

<sup>375</sup> *Ordenanzas Municipales...*, ob. cit., p. 72 (art. 195)

<sup>376</sup> *Ibidem*, pp. 78-80 y pp. 85-89 (art. 213-219 y art. 236-252 respectivamente).

<sup>377</sup> *Ib.*, p. 81 (art. 244).

<sup>378</sup> Como indicamos en el capítulo anterior, las Ordenanzas de Obrería, elaboradas en 1784, fue la última referencia normativa desarrollada en la ciudad para dar cumplimiento, en cierta medida, a la exigencia de regulación edificatoria emanada de las Ordenanzas de Intendentes promulgadas durante los gobiernos ilustrados.

<sup>379</sup> *Normas para el ornato de las fachadas de la ciudad*. A partir de: ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. II, p. 751.

Ordenanzas Municipales obligando a los propietarios comprendidos en aquella a cerrar los primeros ó edificar, y á demoler totalmente las segundas"<sup>380</sup>. El mismo título dedicó parte de su contenido a la relación de las fachadas con la vía pública, estableciéndose ciertas normas formales y estéticas para guardar el ornato y la simetría de las construcciones así como para asegurar la salubridad de las instalaciones interiores y la seguridad de los transeúntes, coartando la proyección y altura de los elementos volados, tales como galerías y balcones<sup>381</sup>. Así ocurrió, por ejemplo, con el sombrerete del comercio de Saturnino Antón que, dado su estado ruinoso, fue expropiado por el Consistorio en 1892 pues, de acuerdo al artículo 289 de las nuevas ordenanzas, no era posible su reconstrucción<sup>382</sup>. Conforme avanzó el tiempo no fue necesario el mantenimiento de estas ordenanzas, pues los graves inconvenientes para la circulación que ocasionaban los salientes terminó por hacerlos desaparecer en la práctica<sup>383</sup>.

Las nuevas restricciones, procedentes de las disposiciones dictadas desde la Administración central, establecieron la organización de las calles de la ciudad en tres órdenes, estableciéndose los pisos y alturas máximas permitidas para las construcciones en los artículos 259 y 270. Se consideraron de primer orden las vías que tuvieran, al menos, diez metros de ancho, así como las plazas y las plazuelas, pudiendo edificar en ellas una altura máxima de dieciocho metros repartidos entre planta baja, entresuelo o ático, planta principal, segundo y tercer piso. Las de segundo orden estarían comprendidas entre siete y nueve metros, estableciéndose para los inmuebles una altura de quince metros repartidos entre planta baja, entresuelo o ático, planta principal y segunda. Por último, las calles más estrechas, de tercer orden, abarcarían todas aquellas con un ancho inferior a siete metros, estando permitido construir hasta una altura igual o inferior a doce metros distribuidos en planta baja, principal y segunda, o bien piso bajo, entresuelo y planta principal<sup>384</sup>. Para todos los casos se determinó también el cumplimiento del gálibo interior mínimo de las habitaciones, estando en la voluntad de cada propietario la determinación de la dimensión concreta en cada caso.

---

<sup>380</sup> AHPZa-MZa, LA año 1898 (L/257), sesión de 23 de mayo, ff. 223v. a 224r.

<sup>381</sup> *Ordenanzas Municipales...*, ob. cit., p. 104 y ss. (art. 287 y ss.).

<sup>382</sup> AHPZa-MZa, LA año 1892 (L/251), sesión de 7 de enero, ff. 1r. a 1v.

<sup>383</sup> ANGUIA CANTERO. *Ordenanzas...*, ob. cit., pp. 323-324.

<sup>384</sup> *Ordenanzas Municipales...*, ob. cit., p. 93 y p. 99 (art. 259 y art. 274).

## Capítulo 7. LA ALINEACIÓN DE LAS PRINCIPALES CALLES DEL RECINTO MEDIEVAL.

### 1. LAS ALINEACIONES EN ZAMORA.

Las Ordenanzas Municipales de 1890 establecieron en el artículo 253 la obligación de formar el plano general de la población "en el cual se trazarán con líneas convencionales las alineaciones proyectadas" de acuerdo a la legislación estatal. Asimismo el texto especificó la posibilidad de elaborar planos de alineación parciales "con el fin de atender á las necesidades del momento (...) procediendo por orden según su importancia y siguiendo en todo caso los trámites legales"<sup>385</sup>.

A pesar de las disposiciones emitidas desde la Administración local reiterando el mandato del Gobierno central, Zamora, como muchas otras capitales, no llegó a contar con un plano general de alineaciones, tal y como denunció el editorial de *El Heraldo de Zamora* del 4 de julio de 1907. La crónica reprochó la mala situación del municipio por la carencia de un plano de la ciudad "y sobre éste, de un estudio concienzudo racional y meditado de las alineaciones convenientes y necesarias a que deben ajustarse las calles"<sup>386</sup>. Las recriminaciones vertidas por la opinión pública no pasaron desapercibidas para el Ayuntamiento que en sesión de 3 de julio de 1908 tomó la decisión de elaborar los planos de alineación de todas las calles y plazas que en dicha fecha carecieran de uno "hasta conseguir el plano general de la población"<sup>387</sup>.

La tardanza con que se puso en marcha esta iniciativa no debe hacernos pensar que el Consistorio zamorano hubiese eludido completamente sus obligaciones, pues por aquel entonces ya era considerable el número de calles dotadas con plano oficial de alineación al amparo de la Real Orden de 19 de Diciembre de 1859, continuando el Gobierno local con esa labor hasta bien avanzado el siglo XX. Queda constancia de la existencia de numerosas propuestas de rectificación y ampliación de las principales calles del recinto primitivo, siendo una de las primeras el plano elaborado por Pablo Cuesta, arquitecto de la provincia, sobre la vía denominada la Rúa, entre la Catedral y la Plaza Mayor, en 1862<sup>388</sup>.

Del mismo modo se sabe que a raíz de unas obras que se estaban ejecutando en el Seminario, y con la excusa de obligar a remeterse la tapia de un huerto situado enfrente del portillo de Puerta Nueva, en 1890 se formó el plano para la alineación de la arteria fundamental de la puebla del Valle que incluyó la rectificación de las calles Puerta Nueva, San Leonardo, Caldereros y la del Puente, facilitando así el enlace de este enclave con la carretera de Vigo<sup>389</sup>.

Otras localizaciones periféricas también fueron objeto de mejora, siendo el arrabal de San Lázaro el que mayor atención atrajo por su cercanía al centro urbano, circunstancia que favoreció su gran desarrollo urbanístico tras la demolición de la puerta de la Feria en 1882. Si

---

<sup>385</sup> *Ordenanzas Municipales...*, ob. cit., p. 90 (art. 253).

<sup>386</sup> *El Heraldo de Zamora*, 4 de julio de 1907.

<sup>387</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 796/19.

<sup>388</sup> Otras alineaciones planteadas por el arquitecto en el mismo entorno fueron las calles Santo Domingo –actualmente Arias Gonzalo– y Corral de Campañas en 1864. En 1872 el maestro de obras Eugenio Durán presentó el plano de la cuesta de Pizarro y a finales de 1890 Martín Pastells realizó el de la plaza del Hospital. En 1906 el arquitecto Gregorio Pérez Arribas formuló el plano de las calles Moreno, Rúa de los Francos y Damas, y un año después, en 1907, el de la plaza de Santa María la Nueva, que fue modificado en 1908 por el arquitecto Segundo Vilorio [ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, pp. 452 y ss.].

<sup>389</sup> AHMZa-FM, LA año 1890 (L/249), sesiones de 19 de febrero y 30 de junio, f. 38v. y ff. 181v. a 182r.

bien con anterioridad ya se planteó la regularización del ámbito, en 1891 se presentó el croquis general para la ordenación del suburbio donde quedó reflejado el progresivo avance de las edificaciones entorno a las carreteras de la Hiniesta y de Vigo<sup>390</sup>.

La firme decisión del Ayuntamiento de integrar el barrio dentro de la ciudad justificó la elaboración y aprobación de otras importantes intervenciones, como la urbanización de la carretera entre la base de la laguna del Bolón y el arrabal, a raíz de la construcción de la línea de ferrocarril entre Plasencia y Astorga. Avanzado el siglo XX también se procuró la alineación de la calle Obispo Nieto, principal vía de la barriada, "para rectificar las caprichosas líneas que en la actualidad tienen las casas situadas a la derecha del camino" comprendidas entre las calles de las Peñas y la denominada Bajada de Santo Domingo. El plano fue definitivamente aceptado el 19 de septiembre de 1924<sup>391</sup> (Figura 17).

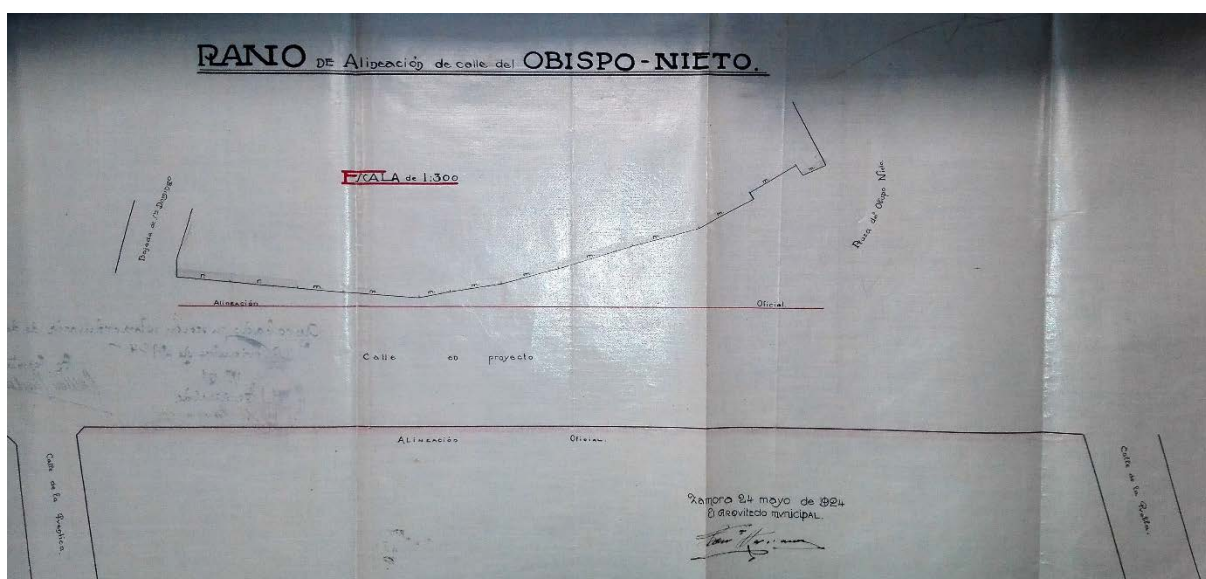


Figura 17. Plano de alineación de la calle Obispo Nieto. Francisco Hernanz (1924).  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 862/07.

En todo caso el resultado de las operaciones de alineación fue, en general, poco fructífero, ya que no se produjo una importante renovación del caserío y las arcas municipales nunca estuvieron boyantes, lo que impidió llevar a cabo las expropiaciones requeridas pues el dinero fue reservado para ocasiones excepcionales. Distinta situación se produjo en la Plaza Mayor y en el recinto del Burgo, donde se llevó a cabo una profunda transformación debido a su creciente importancia comercial, convirtiéndose en la zona de asentamiento predilecto de la burguesía.

## 2. LA REFORMA Y AMPLIACIÓN DE LA PLAZA MAYOR.

Desde su configuración a comienzos del siglo XVI, la Plaza Mayor de Zamora, ubicada en la confluencia de los recintos medievales, se convirtió en un hito urbano de primer orden, alzándose muy tempranamente las voces que reclamaban su armonización y mejora, e incluso, su ampliación, de acuerdo a las exigencias del nuevo modelo burgués. El primer proyecto para

<sup>390</sup> En 1863 Pablo Cuesta elaboró un plano de alineación del arrabal que no pretendió una reforma muy ambiciosa pero que puso de manifiesto la importancia urbana del enclave [ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, p. 93-97].

<sup>391</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 862/07.

su regularización del que tenemos constancia en el periodo que nos ocupa data de 1893. Se sabe que en octubre de ese año se presentaron los planos del estado actual de la Plaza y de las calles Lonjas –actual Juan Gallego Nicasio– y Trascastillo –hoy, Ramón Álvarez–, con el objetivo de marcar el ancho y la alineación más adecuada a la que deberían ajustarse las nuevas edificaciones<sup>392</sup>. El nuevo trazado fue elaborado por la Comisión del ramo, auxiliada por el maestro titular Eugenio Durán, y se tramitó y aprobó, por parte del Pleno, en noviembre del mismo año<sup>393</sup>.

No sabemos el paradero del mencionado plano o si aún se conserva. Lo que sí conocemos es que la propuesta pretendió la demolición de la iglesia de San Juan de Puerta Nueva lo que, entre otras cuestiones, suponía la desaparición de la plazuela de San Miguel, situada en la parte posterior del templo, y la inclusión de la calle del mismo nombre dentro de la propuesta de alineación. Consta que a comienzos de 1894 Matilde Merchán solicitó al Consistorio un nuevo plazo de exposición al público debido a que el anuncio de la ordenación planteada no especificó la afección de dicho enclave –donde la mencionada vecina tenía la intención de reedificar ese mismo año su vivienda según proyecto de Segundo Vilorio<sup>394</sup>– y de otras calles contiguas, alegando que la reforma implicaba los intereses de un mayor número de propietarios<sup>395</sup>. Sabemos también a través de este episodio, que el plan de regularización del espacio público incluyó la construcción de soportales, al menos, en el flanco Oeste donde se localizaba la parcela de la mencionada vecina<sup>396</sup>, aunque parece lógico que la intención del técnico redactor fuera armonizar los frentes del espacio público homogeneizando todas las fachadas.

En todo caso, a pesar de que las conversaciones con el prelado de la Diócesis para tratar el asunto de la demolición de la iglesia comenzaron en agosto de 1893<sup>397</sup> no tuvieron mucho recorrido, pues el propio Obispo interpuso una reclamación al plano de alineación de la Plaza Mayor dejando clara su negativa a aceptar dicha condición<sup>398</sup>. La resolución enviada por el gobernador civil acerca de la propuesta de ampliación y regularización del enclave y sus calles adyacentes resultó, asimismo, demoledora, calificando el proyecto de "defectuoso é incompleto; y además irrealizable", no solo debido a la falta de recursos para llevarlo a efecto, sino también "por la situación que se crea a los vecinos interesados, que no habrían de tener la compensación de las obligaciones a que se les sometían", instando, no obstante, a la elaboración de otra propuesta para corregir los defectos de la Plaza, como por ejemplo la circulación por su extremo Sur y la desproporción de sus dimensiones<sup>399</sup>.

Apenas un mes después, y debido a la anulación del anterior plano de reforma, se procedió a la formación de la alineación de la calle Lonjas con motivo de la solicitud de licencia para una nueva construcción en un solar en la esquina de la misma con Trascastillo<sup>400</sup>. Se sabe igualmente que dos años después el Consistorio, amparado por la legislación municipal que encomendaba a las administraciones locales velar por la seguridad urbana, adoptó la resolución

---

<sup>392</sup> AHPZa-MZa, LA año 1893 (L/252), sesión de 11 de octubre, f. 166v.

<sup>393</sup> *Ibidem*, sesiones de 25 de octubre y 2 de noviembre, f. 178r. y f. 180r.

<sup>394</sup> Sobre la Casa Merchán cf: ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, pp. 304-306.

<sup>395</sup> AHPZa-MZa, LA año 1894 (L/256), sesiones de 15 y 22 de enero, f. 13v. y ff. 18r. a 18v.

<sup>396</sup> *Ibidem*, sesión de 8 de agosto, ff. 149v. a 152v.

<sup>397</sup> *Ib.*, LA año 1893 (L/255), sesión de 23 de agosto, f. 19v.

<sup>398</sup> *Ib.*, LA año 1894 (L/256), sesión de 28 de febrero, f. 38r.

<sup>399</sup> *Ib.*, LA año 1894 (L/256), ff. 180v. a 182v.

<sup>400</sup> *Ib.*, sesión de 17 de octubre, f. 198v.; El ensanche de la calle Lonjas supuso la eliminación de las viviendas adosadas al claustro de la iglesia. Una modificación de la alineación de la misma vía, aceptada por el Consistorio en 1904, acabó con las viviendas elevadas en el lado opuesto [ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, pp. 79 y ss.].

de demoler la torre de la iglesia de San Juan, cuyo estado de ruina fue ratificado por el arquitecto provincial, el de la Diócesis y el maestro de obras del Ayuntamiento. La decisión fue apoyada, esta vez sí, por el gobernador civil quien no solo autorizó las obras, sino que recomendó su ejecución con la mayor celeridad posible, dado el riesgo existente para los vecinos de las viviendas próximas a la estructura<sup>401</sup>. Sin embargo, tales pretensiones chocaron con los intereses, o más bien, el desinterés de la Iglesia, dueña de la torre, por hacerla desaparecer, logrando finalmente que se mantuviera en pie.

En 1908 se recuperó la iniciativa de elaborar un proyecto de reforma de la Plaza Mayor, encargando al arquitecto municipal Francisco Ferriol la formación de la documentación técnica. La memoria del proyecto defendió con vehemencia la necesidad de llevar a cabo la mejora del enclave por su papel como "eje del movimiento alrededor del cual se desarrollan el comercio e industria que da vida a la urbe". Asimismo, se destacó el papel simbólico del espacio público, siendo punto de reunión de propios y extraños "circunstancia que le proporciona extraordinaria animación y un sello especial que la caracteriza"<sup>402</sup>.

Con todo y con ello, dados los antecedentes existentes, no resultó extraño que el perito adelantase los importantes problemas que su ejecución traería consigo pues, entre otras cuestiones, se determinó nuevamente el derribo de la iglesia de San Juan<sup>403</sup>. También se establecieron límites más amplios para el recinto, haciendo coincidir el septentrional con la Casa de las Panaderas –situada en el lugar que hoy en día ocupa el Ayuntamiento de la ciudad<sup>404</sup>–, el occidental con las residencias recién elevadas en la calle San Miguel y la esquina Suroeste con el límite de la actual calle Ramos Carrión, donde no hacía mucho tiempo se había construido el edificio de la Diputación. Respecto al flanco restante, el técnico dejó abierta la posibilidad de llegar hasta donde las expropiaciones permitiesen, aunque conociendo el estado del erario municipal resultó acertada la observación de Ávila de la Torre acerca de la ironía con que el arquitecto se refirió al asunto. Como colofón al proyecto se pretendió homogeneizar el aspecto de las fachadas mediante la construcción de arcadas a lo largo todo el perímetro.

De nuevo los intereses encontrados, no solo con la Diócesis, sino también con otros particulares e instituciones, amén de las dificultades técnicas para lograr nivelar las rasantes de las confluencias y de la escasez de fondos disponibles para asumir el pago de las expropiaciones, llevaron a las autoridades a dejar de lado la ambiciosa reforma de la Plaza. No obstante, fue necesario encargar al mismo técnico una nueva propuesta de alineación en 1912 a raíz del alud de solicitudes de licencia para la construcción de nuevas residencias en dicha localización. Del nuevo planteamiento se excluyó toda pretensión de eliminar la iglesia, así como cualquier tipo de venta forzosa, a pesar de lo cual también señaló el técnico algunas dificultades para su materialización. Sin embargo, la modestia de la nueva propuesta, que puede apreciarse fácilmente al comparar ambos planos, permitió, al menos, actuar sobre las arcadas del lado Este, regularizando el aspecto de ese lateral del espacio público (Figuras 18 y 19).

---

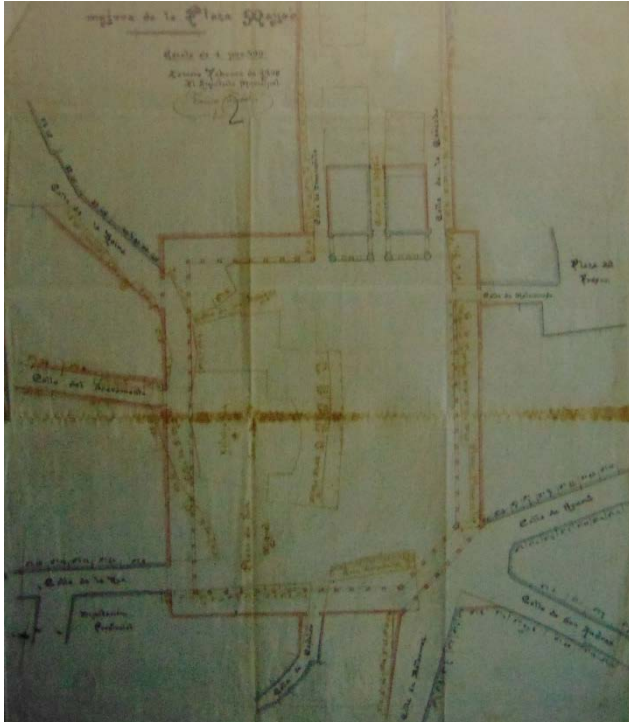
<sup>401</sup> AHPZa-MZa, LA año 1895 (L/257), sesión de 20 de abril, f. 200v.

<sup>402</sup> A partir de: AVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, pp. 81.

<sup>403</sup> *Ibidem*, pp. 79 y ss.

<sup>404</sup> Las Panaderías o Casa de las Panaderas fue construida a finales del siglo XVIII, según la traza del arquitecto Miguel de la Fuente de Velasco. Para su edificación la Municipalidad compró "unas casas arruinadas en la plaza frente a las Consistoriales" [ALMARAZ VÁZQUEZ, Mercedes y José A. BLANCO SÁNCHEZ. "La construcción...", ob. cit., p. 192].





Figuras 18 y 19. Ampliación y reforma de la Plaza Mayor. Francisco Ferriol (1908 izquierda) (1912 derecha).  
Fuente: AHPZa-MZa, MPyD, sign. 1/18 y 1/19.

### 3. LA ALINEACIÓN DE LAS PRINCIPALES VÍAS DEL BURGO.

Una de las propuestas más ambiciosas perseguidas por el Ayuntamiento en el entorno del Burgo, según señaló Ávila de la Torre en su tesis, fue la configuración de un eje Norte-Sur con el objetivo de comunicar la puerta de Santa Ana con la puebla del Valle a través del recinto. Si bien ya existían con anterioridad rutas que comunicaban los extremos del sector –a través de la Plaza Mayor y las calles Balborraz y Plata, así como mediante las calles Riego, Santiago, plazas de la Cárcel y del Carbón y cuesta del Caño–, ambas posibilidades resultaban impracticables para los carruajes, debido a los estrechamientos que presentaban las zonas de las iglesias de Santiago y San Salvador, así como por la importante pendiente de la cuesta de acceso al arrabal del Valle –coloquialmente llamado Barrios Bajos–.

La planificación de una nueva conexión exigió la regularización y rectificación del trazado de varias calles, entre ellas Sancho IV, Costanilla de San Antolín, San Vicente, plazuela del Fresco, Quebrantahuesos, Santa Olaya, plaza del Mercado de Trigo –hoy de Santa Eulalia– y cuesta del Piñedo<sup>405</sup>. Además, llevar a cabo esta intervención implicó la apertura de una nueva calle –denominada Viriato– sobre el solar dejado tras la demolición del edificio conocido como Administración Vieja, localizado en la plaza de Sagasta, según el plano elaborado por Segundo Vilorio en 1883 (Figura 20).

Finalmente, aunque no pudo llevarse a efecto el recorrido completamente, pues no se materializaron las alineaciones de las calles Quebrantahuesos y Santa Olaya, la apertura de la calle Viriato tuvo una gran trascendencia en la configuración de su entorno:

Sin lugar a dudas, la creación de la calle Viriato fue una de las grandes intervenciones llevadas a cabo en la segunda mitad del siglo XIX. El objetivo fue crear una hermosa rúa, de gran

<sup>405</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, p. 63.





### 3.1. LA ALINEACIÓN DE LA CALLE SANTA CLARA.

La propuesta de alineación oficial elaborada para Santa Clara presentaba a lo largo de su trazado una anchura que oscilaba entre *los siete* con cincuenta metros de anchura mínima, –en el tramo denominado *Renova* y en el centro de la *Plazuela de los Descalzos*– y los nueve con treinta metros en su dimensión más holgada –en el encuentro con la calle de las Brujas, llamada *Alfonso de Castro* con posterioridad–, siendo su dimensión media de unos ocho metros (Figura 21).

Uno de los tramos más peliagudos, por el número de edificaciones afectadas y la importancia de los retranqueos exigidos, se localizó en la embocadura de la citada *Renova* con la *Plaza Mayor*, estableciendo la línea oficial una latitud siete metros y medio frente a los escasos tres metros que aproximadamente dejaban libre las construcciones. Apenas unos meses después de ser aprobado el plano con la nueva alineación, el Ayuntamiento concedió licencia a *Petra Diez*, *Manuel Linacero* y *Bartolomé Miranda* para reedificar las parcelas número 5, 7 y 9 de la citada calle, sometiendo las nuevas construcciones a la línea oficial recién definida en diciembre de 1872<sup>409</sup>.

En la misma sesión del Pleno, varios concejales apremiaron a la Comisión para que "por cuantos medios lo sugiera su celo", llevase a cabo las expropiaciones necesarias para regularizar la nueva alineación, a pesar de los escasos medios económicos disponibles<sup>410</sup>. Se sabe que en 1890 solamente quedaba por remeterse la casa ubicada en el número 16 de la calle. En 1897, y tras haberse frustrado el intento de expropiación, el inmueble fue declarado en ruina, comprometiéndose su propietario a demoler y reedificar el solar, con lo que la calle quedó completamente ampliada<sup>411</sup>.

Otra intervención importante llevada a cabo por la Municipalidad en ese mismo enclave fue la expropiación, en 1900, de parte de la casa "que hace esquina á la plaza de *Zorrilla*", debido a que formaba "un saliente respecto de la inmediata que estaba subordinada al plano oficial de alineación", llegando a estrechar tanto la calle "hasta no permitir el tránsito de dos carros que marchen en direcciones opuestas"<sup>412</sup>.

Por lo que respecta al resto de la calle, el plano oficial no introdujo cambios transcendentales sobre la realidad construida. A pesar de ello, a finales de 1888 se inició la primera modificación de la alineación al constatar un error de dimensiones que afectaba al ancho del tramo comprendido entre la plaza *Sagasta* y la calle *Santiago*<sup>413</sup>. El descubrimiento se produjo a raíz del estudio llevado a cabo por el arquitecto municipal *Martín Pastells Papell* para delimitar la parte de la vivienda de *Isidro Velasco* que era necesario expropiar con motivo de la reedificación de su parcela, siendo urgente llevar a cabo la rectificación del tramo de vía pues ya existía en dicho intervalo alguna casa de nueva construcción que, lógicamente, había ajustado su fachada a la línea de 1872<sup>414</sup>. La corrección fue tramitada entre mayo y agosto de 1889, desestimándose la alegación interpuesta por *José Fernández*, propietario de una de las edificaciones recién elevadas, por haber sido presentada fuera del plazo establecido (Figura 22).

---

<sup>409</sup> AHPZa-MZa, LA año 1872 (L/231), sesión de 14 de diciembre, f. s/n.

<sup>410</sup> *Ibidem*, sesión de 14 de diciembre, f. s/n.

<sup>411</sup> *Ib.*, LA año 1897 (L/ 256), sesión de 8 de noviembre, ff. 241r. a 241v.

<sup>412</sup> *Ib.*, OyU, sign. 712/31.

<sup>413</sup> *Ib.*, sign. 711/04.

<sup>414</sup> *Ib.*, LA año 1888 (L/247), sesión de 3 de octubre, ff. 203v. a 204r.

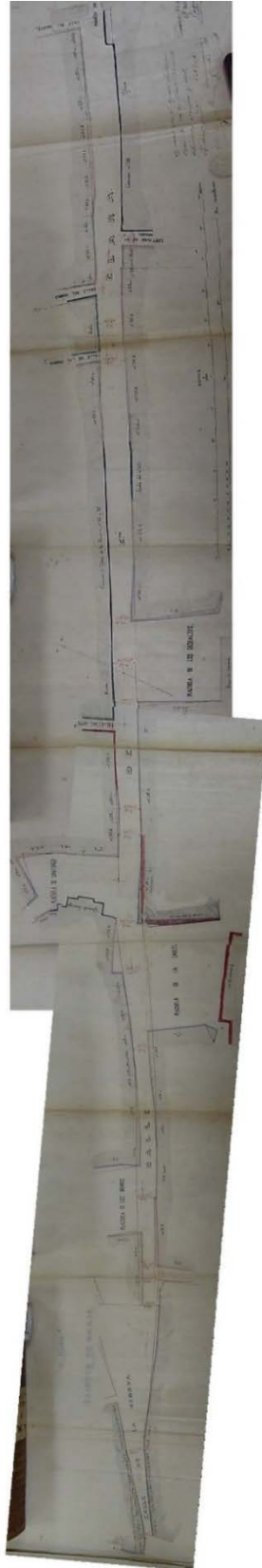


Figura 21. Plano de alineación de la calle Santa Clara. Eugenio Durán (1872). La imagen aparece girada 90° para adaptarse al formato de la página.  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 709/10.

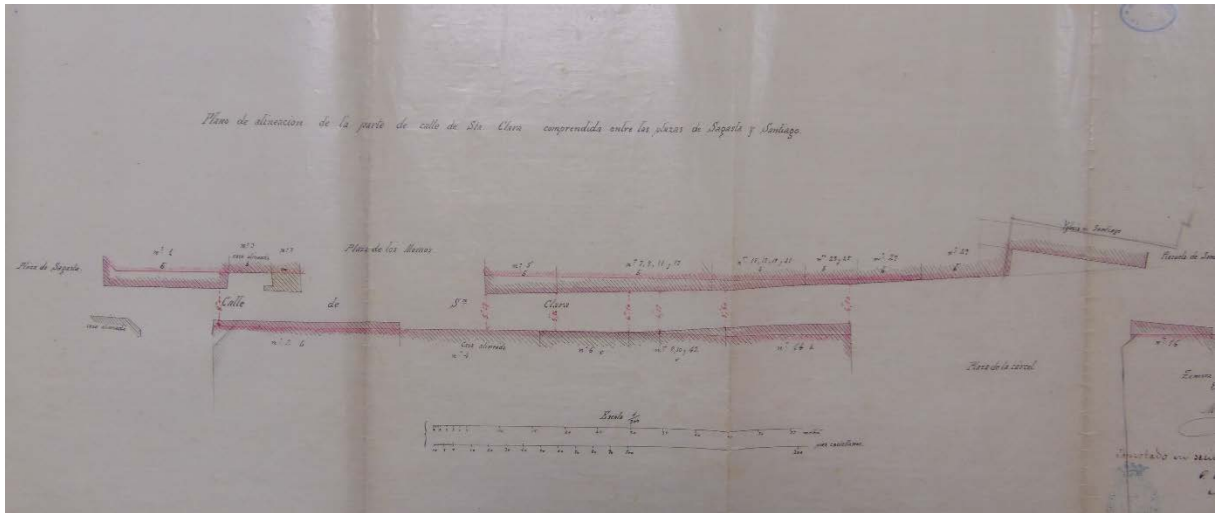


Figura 22. Plano de alineación del tramo de la calle Santa Clara delimitado entre la plaza Sagasta y la calle Santiago. Martín Pastells (1889).  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 711/04.

Se llevó a cabo una nueva corrección del trazado oficial de la calle en 1911 que afectó, en este caso, al extremo occidental de la vía en contacto con la zona de reciente expansión extramuros. No cabe duda de que este proyecto debía estar en la mente de las autoridades locales desde hacía tiempo, pues el derribo de la puerta de Santa Clara, en 1883, y del torreón de la muralla que la acompañaba, en 1890, fueron signo inequívoco de que el crecimiento de la ciudad era un hecho irremediable, siendo necesario actuar para regularizar la conexión del núcleo medieval con el área de crecimiento que se estaba desarrollando en la planicie adyacente, más aún desde la inauguración del nuevo Mercado de abastos en 1904.

En todo caso, según consta en los libros de actas, el detonante que impulsó la decisión del Ayuntamiento de ordenar la formación de un nuevo plano de alineaciones para el tramo final de la calle Santa Clara –desde su encuentro con Alfonso de Castro y hasta la ronda– fue la solicitud hecha por Valentín Matilla para proceder al derribo y reconstrucción de su vivienda situada en el número 65 de la vía<sup>415</sup>. La definición de la línea a la que debía ajustarse la fachada de la nueva edificación puso de manifiesto la conveniencia de reformar previamente el último tramo del plano para, de ese modo, procurar un enlace adecuado entre el eje de la calle principal del Burgo y el paseo de las Glorietas –denominado ya por entonces avenida Requejo– constituido sobre el trayecto inicial de la carretera de Valladolid. En mayo de 1911 ya pudo ser examinado el nuevo trazado y la memoria en la que Francisco Ferriol, autor del proyecto, describió pormenorizadamente los criterios estimados para la nueva demarcación propuesta<sup>416</sup> (Figura 23).

En primer término, y como resultó habitual en este periodo, la primera consideración tomada en cuenta fue la de no lesionar los derechos de los propietarios de los inmuebles, en especial, de aquellas que ya habían ajustado sus fachadas a la ordenación establecida en 1872, evitando así reclamaciones fundadas. Es por ello que el extremo de la nueva línea partió de la última casa alineada, situada entre las calles Pelayo y Alfonso de Castro, uniendo en línea recta el eje de la calle desde ese punto con la verja del paseo exterior, dando lugar a un tramo con una anchura constante de ocho con sesenta metros. Esta dimensión fue imposible de ampliar pues la rectificación evitó afectar a las edificaciones del lado opuesto de la calle, soslayando

<sup>415</sup> AHPZa-MZa, LA año 1911 (L/1813), sesión de 20 de febrero, ff. 34r. a 34v.

<sup>416</sup> *Ibidem*, ff. 41v. a 43r.

los perjuicios a terceros que podrían producirse. No obstante, para que desde el paseo no se tuviese la impresión de que la calle era angosta y estrecha, se adoptó en las esquinas la característica forma achaflanada para ensanchar su entrada, mejorando a la vez la visibilidad y la estética del acceso. En el mismo plano se estableció la alineación de la parcela del edificio del convento y capilla de Santa Clara que el anterior plano oficial había omitido (Documento 10).

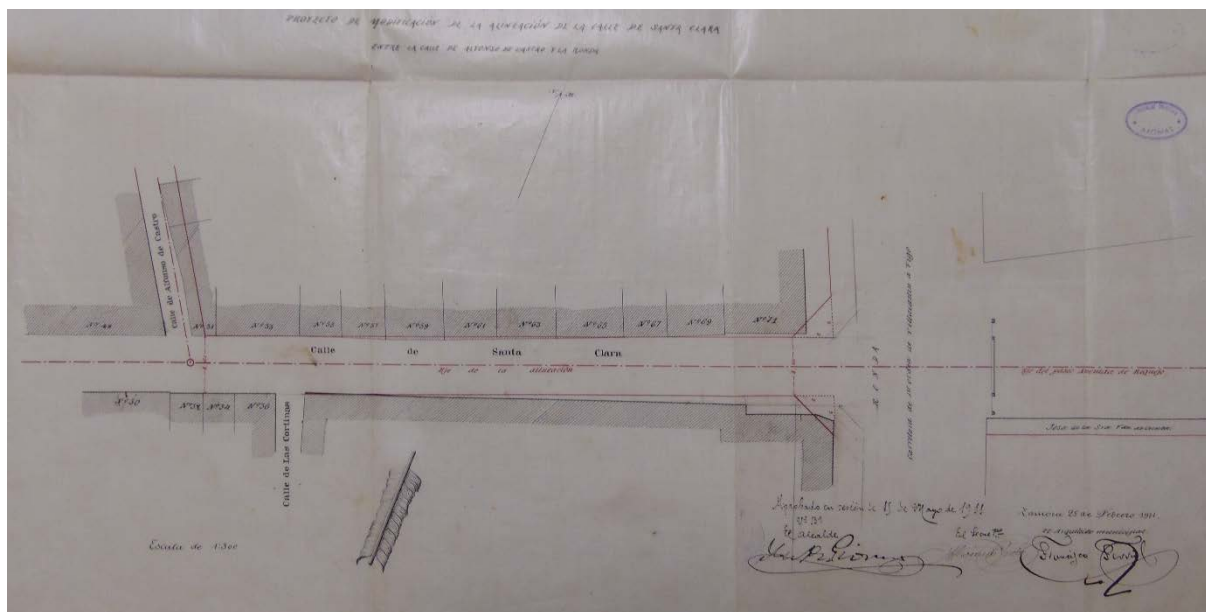


Figura 23. Plano de alineación del último tramo de la calle Santa Clara. Francisco Ferriol (1911).  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 862/02.

A pesar de las exhaustivas consideraciones tenidas en cuenta por el técnico en la elaboración del nuevo trazado, en el plazo de exposición al público se presentó una reclamación, firmada por Indalecio Álvaro y Valeria Alejandro, en la que se expuso, con un despliegue inusitado de referencias legales, la infracción que suponía la aprobación de la nueva línea de edificación. Asimismo se insistió en que la modificación no atendía a la utilidad pública, como se sostenía en la memoria, sino a los intereses particulares de Valentín Guerra, propietario del solar número 51 que, según los protestantes, había edificado su vivienda casi un metro por delante de la línea oficial marcada en el plano de 1872. Según se afirmó, con la nueva alineación se pretendía rectificar la infracción cometida por el susodicho vecino por lo que, no solo se solicitaba que se suspendiera la aprobación del plano –pues a la luz de las normativas referidas no era procedente–, sino que se exigió a la Corporación que remediasse su falta de atención a la legalidad mandando derribar la edificación aludida<sup>417</sup> (Documento 11).

Siendo tan graves las acusaciones vertidas, el técnico municipal no tardó en defender la idoneidad de la rectificación expuesta a escrutinio poniendo como antecedente, "con objeto de desvanecer toda sombra de duda que pesase en el ánimo de cualquier profano", el error de dimensiones detectado en 1888 "en cuya virtud esta Exma. Corporación acordó la modificación de dicho trozo de calle". Haciendo hincapié en la cuestión de la legalidad de la actuación pública, el arquitecto se extendió en explicaciones acerca del proceso general seguido para determinar las líneas de fachada, explicando que se aprovechaba, en la medida de lo posible, las construcciones elevadas para lesionar mínimamente los derechos privados, por lo que era habitual que en vez de un único trazo recto, se adoptaran "líneas ligeramente quebradas

<sup>417</sup> AHPZa-MZa, LA año 1911 (L/1813), sesión de 24 de abril, ff. 87v. a 88v.

siguiendo la forma general de las edificaciones existentes". Siendo este método el utilizado para la definición de la nueva alineación, Ferriol demostró que la fachada de la vivienda del número 51 de la calle "viene a ser sensiblemente la misma proyectada nuevamente hacia el eje del paseo Avenida de Requejo", adaptándose en todo caso a la disposición oficial y no al contrario, como aseguraban los demandantes<sup>418</sup> (Documento 12).

La lectura del informe del técnico dio paso a un intenso debate entre los concejales, a favor y en contra de la reclamación, zanjando el alcalde el asunto al calificar el requerimiento de "absurdo por sus peticiones" y reconociendo, no obstante, "las muchas reconstrucciones que se han autorizado fuera de la línea oficial con pleno conocimiento de la Corporación". Tras la recriminación se procedió a la votación, que resultó desfavorable a los reclamantes, aprobándose definitivamente la propuesta de Ferriol. No será esta la única ocasión en que podremos comprobar la parcialidad de las decisiones aprobadas por el Consistorio zamorano, sobre todo en relación a los intereses de sus propios miembros, certificando la afirmación hecha sobre el carácter caciquil de la sociedad zamorana en este periodo.

La última rectificación parcial de la que se tiene constancia durante el periodo analizado se produjo en 1928 y afectó, nuevamente, a la embocadura de la calle que tuvo que ser prolongada hasta hacerla coincidir con la trayectoria de la ronda exterior. Esta vía, que formaba parte del nuevo trayecto de la carretera de primer orden entre Villacastín y Vigo, ya contaba con plano oficial desde 1908<sup>419</sup>, a pesar de lo cual, gran parte de los solares localizados en ella habían sido edificados apartándose de la línea definida, lo que obligó a las autoridades a ajustar el acceso de las calles conducentes a ella<sup>420</sup>. Se desconoce el porqué de estas desviaciones, aunque los antecedentes existentes ponen de manifiesto la arbitrariedad con la que la Administración local regulaba la edificación de ciertos inmuebles (Figura 24).

Uno de ellos fue la construcción elevada en la parcela en esquina de Santa Clara, perteneciente a la congregación de monjas clarisas, cuya delimitación oficial, definida en el plano de 1911, había sido sobrepasada según denunció el arquitecto del municipio Francisco Hernanz. De acuerdo a los documentos revisados, los antecedentes se remontan a 1925, cuando la abadesa solicitó licencia para derribar el trozo de muralla existente en el solar citado con el propósito de utilizar los sillares de la demolición para construir los cimientos de una futura edificación. El permiso fue concedido, no sin antes especificar la necesidad de que dicho basamento, y en su momento el inmueble, se ajustase a los límites oficiales, advertencia que, obviamente, fue desoída<sup>421</sup>.

No fue la única ocasión en la que el Ayuntamiento decidió desoír el informe técnico del facultativo municipal, pues a pesar de que el arquitecto insistió en que el Reglamento de Bienes, Obras y Servicios estableció en su artículo 22 la prohibición de llevar a cabo cambios en las alineaciones parciales relativas a la reforma interior de las poblaciones que no estuviesen contenidas en un plan general<sup>422</sup>, la Comisión municipal permanente encargó la elaboración del

---

<sup>418</sup> AHPZa-MZa, LA año 1911 (L/1813), sesión de 15 de mayo, ff. 101v. a 104v.

<sup>419</sup> La primera delimitación de la ronda fue elaborada por Eugenio Durán en 1902. Esta fue modificada en 1908 por Francisco Ferriol. En 1928 se hizo oficial los nuevos límites de la ronda, según el plano elaborado por el arquitecto Francisco Hernanz [*Ibidem*, OyU, sign. 709/11].

<sup>420</sup> Se mencionan en la memoria del proyecto de Ferriol las construcciones de Joaquín Vicente, Dolores Rodríguez de Garayo, Rita Fernández Duro, Julio Ayuso, Narciso Enríquez, Nicolás Tejedor Gato, Marcelino Rodríguez y Gregorio Prieto Gato [*Ib.*, sign. 862/02].

<sup>421</sup> *Ib.*, sign. 862/18.

<sup>422</sup> "Art. 22º: Para realizar el ensanche de calles, paseos o plazas, o la apertura de estas vías en las poblaciones de más de 2.000 almas, así como los cambios de alineación de las mismas, será condición precisa que dichas obras estén contenidas en un plan general de alineaciones o de reforma interior previamente aprobado. Todos los Ayuntamientos de poblaciones mayores de 10.000 almas que en la actualidad no tuvieran aprobado con



nuevo plano para el extremo de la calle, estando concluidos los trámites en julio de ese mismo año<sup>423</sup>.



Figura 24. Ampliación de la embocadura de la calle Santa Clara hasta la Ronda. Francisco Hernanz (1928).  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 862/18.

Solo unos meses después fue presentada ante el Ayuntamiento una iniciativa vecinal con el propósito de ampliar el alcance de la modesta transformación de ese punto estratégico de la ciudad, considerado "centro vital de la Zamora de hoy y de la futura". El objetivo perseguido fue crear una gran plaza semicircular en el frente de la salida de Santa Clara que solucionase los graves problemas circulatorios del enclave mediante una sencilla permuta de terrenos que afectaría a la finca de Carmen Prada, ubicada al comienzo de la avenida Requejo. Con la intervención descrita, y sin coste para la hacienda municipal, no solo se lograrían beneficios higiénicos y ornamentales, tal y como declararon los exponentes, sino también circulatorios, pues el espacio estaba llamado a ser el distribuidor del tráfico de todas las rutas que confluían en dicho punto. La proposición fue más allá sugiriendo, además, la apertura de un camino hasta San Pablo, comunicando el centro urbano extramuros con el entorno de la ribera del Duero, área que paulatina pero progresivamente estaba siendo colonizada desde la adjudicación de la variante de la carretera de Villacastín a Vigo y la construcción del puente de hierro en 1900<sup>424</sup> (Documento 13).

Debemos relacionar esta iniciativa con el optimismo que la política económica de Primo de Rivera imprimió en el ánimo de los ciudadanos que vivieron, durante los años de la Dictadura, un periodo de gran inversión pública que permitió la realización de ambiciosos proyectos de obras y urbanización en todas las ciudades españolas, impensables durante la crisis financiera de la década anterior. No podemos dejar de subrayar que ya en aquel momento, y fruto de las mismas prósperas perspectivas, existía en el ánimo de las autoridades locales el

---

fecha anterior al 1º de Diciembre de 1900, procederán en el plazo máximo de cuatro años a redactar los mencionados planes o la modificación o ampliación de los vigentes".

<sup>423</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 862/18.

<sup>424</sup> *Ibidem*, sign. 862/33.

propósito de dotar a la ciudad de un plano general de ordenación<sup>425</sup>, a pesar de que el crecimiento de Zamora en la segunda década de la centuria no había alcanzado las expectativas marcadas en el artículo 4º del Reglamento de Obras, Bienes y Servicios promulgado en 1924<sup>426</sup>.

### 3.2. LA ALINEACIÓN DE LA CALLE SAN TORCUATO.

A la vista de la alineación propuesta en 1872, la calle San Torcuato no presentaba importantes irregularidades, oscilando sus nuevas dimensiones entre los siete con sesenta metros que alcanzaba en su punto más estrecho –en la esquina con la plazuela de San Torcuato, actual plaza del Maestro– y los ocho con sesenta metros que llegó a tener el tramo situado entre las calles Horno y Brujas –después denominadas Pelayo y Alfonso de Castro respectivamente– (Figura 25).

Sin embargo durante las siguientes décadas se verificaron diversas deficiencias técnicas en su trazado así como numerosos incumplimientos de las obligaciones urbanísticas por parte de algunos propietarios, que quedaron al descubierto en el momento en que se procedió a la reedificación de ciertos solares.

Fueron tantas y tan importantes las ilegalidades detectadas que durante algunos años estuvo en el ánimo de la Autoridad local la rectificación completa del plano. No obstante ello hubiera desencadenado las denuncias de aquellos otros ciudadanos que habían acatado la alineación oficial establecida, por lo que la tramitación no llegó a completarse. Cabe destacar que entre los implicados en las infracciones hubo miembros de la Corporación, delatando el trato de favor que se les dispensó pues, a pesar de la gravedad de algunos de estos hechos, en ningún caso llegó a prosperar ningún tipo de sanción.

Sin duda el mayor conflicto que se produjo durante esos años fue el protagonizado por Silvestre Gil, a raíz de la solicitud que dicho vecino presentó en 1890 para que fuera delimitada la línea de fachada a la que debía ajustarse la reedificación de su vivienda situada en el número 63 de la citada vía. A raíz de las mediciones realizadas se pusieron en evidencia importantes errores cometidos por el maestro de obras titular en la demarcación de los lindes de las casas adyacentes, todas ellas de nueva construcción, siendo necesario que el Consistorio, para evitar incompatibilidades, solicitase, en sesión de 27 de enero de 1890, informe al arquitecto de la provincia, Segundo Vitoria, para resolver sobre la reclamación interpuesta<sup>427</sup>. La respuesta dada por el técnico se hizo de rogar, quizá por una cuestión de corporativismo, aunque cuando por fin fue presentado, dos meses después de haber sido requerida, no dejó ninguna cuestión por aclarar<sup>428</sup>.

---

<sup>425</sup> AHPZa-MZa, LA año 1928 (L/ 1832), sesión de 14 de enero, f. 1v.

<sup>426</sup> "Art. 4º: Los pueblos mayores de 10.000 almas que en el periodo de 1910 a 1920 hayan experimentado un aumento de población superior al 20 por 100 y que al promulgarse el presente reglamento no tengan aprobado su plan de ensanche, o, en su caso, de extensión, procederán, según dispone el art. 217 del Estatuto, en el plazo máximo de cuatro años, a redactar los proyectos correspondientes, encomendándolos, bien a los técnicos municipales, bien a facultativos con título competente designados por concurso".

<sup>427</sup> AHPZa-MZa, LA año 1890 (L/249), ff. 25v. a 26r.

<sup>428</sup> Hubo recordar en varias ocasiones al arquitecto provincial que emitiera informe al respecto [*Ibidem*, sesiones de 5 de mayo y 2 de julio, ff. 88r. a 88v. y f. 126r.].





Figura 25. Plano de alineación de la calle San Torcuato. Eugenio Durán (1872). La imagen aparece girada 90° para adaptarse al formato de la página.  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 709/10.

Con respecto a la alineación de las viviendas adyacentes a la de Silvestre Gil, reconoció el arquitecto que estas no se sometieron adecuadamente a la línea oficial, desestimando, por tanto, la pretensión del demandante de continuar con la línea fijada por estas, en vez de la marcada por el plano oficial. Asimismo, según quedó reflejado en las actas, el informe se extendió en largas observaciones para acreditar que el plano aprobado en 1872 contenía un error en su extremo más próximo a la puerta de la muralla, consistente en un giro o traslado de líneas a partir de la iglesia en dirección Oeste, remarcando la urgencia de reformar dicho plano "para que pueda responder a las necesarias condiciones de viabilidad, por la progresiva importancia que la calle ha tomado desde el año en que se hizo el plano, y la que forzosamente tomará con el movimiento y tráfico de la estación de ferro-carril"<sup>429</sup>. Acompañando al informe fue presentado un croquis en el que el técnico esbozó una posible nueva delimitación que daría a la avenida un ancho aproximado de nueve metros y medio "que es lo menos que a mi juicio debe tener una vía de esta importancia".

Como consecuencia de este percance, en julio de 1890 el Ayuntamiento acordó solicitar al arquitecto provincial la modificación de la alineación de la calle San Torcuato para subsanar las deficiencias detectadas<sup>430</sup>. No obstante, los hechos demuestran que no hubo una verdadera voluntad de llevar a cabo dicha rectificación pues dos años después aún no se había concretado el nuevo ancho que debía alcanzar la vía afectada. Así lo denunció Vitoria a finales de 1892 quien insistió en la necesidad de proceder según el acuerdo municipal, reconociendo, no obstante, que debía reducirse la anchura a ocho metros ya que con esta dimensión podrían respetarse los derechos de los propietarios de algunas casas reconstruidas según la demarcación de 1872<sup>431</sup>. Esta consideración fue muy tenida en cuenta por la Administración municipal, pues durante los dieciocho años que llevaba vigente la alineación de la calle, se habían construido numerosas y costosas viviendas –no olvidemos su céntrica localización–, despertando el temor fundado de que proliferaran reclamaciones a las que de ninguna manera la hacienda del municipio podría hacer frente<sup>432</sup>.

Queda claro que las enormes discrepancias entre las construcciones y el plano de alineación habían dejado en una delicada situación al Ayuntamiento, incapaz de dar una solución satisfactoria que favoreciese los intereses públicos sin vulnerar los derechos de los individuos, lo que provocó que el proceso de formación de la nueva línea se dilatara enormemente sin que, finalmente, se lograra llegar a un consenso. En junio de 1893 se reiteró la necesidad de encargar la formación del plano, señalando el concejal Eduardo Julián Pérez "lo escandaloso, poco serio y muy informal" que resultaba no haber tomado aún un acuerdo definitivo respecto a la alineación de la calle San Torcuato, convirtiendo a los miembros de la Corporación en responsables de las irregularidades que ello provocaba<sup>433</sup> (Documento 14).

De hecho, ante la insistencia del señor Gil, a comienzos de ese año finalmente le fue concedida la licencia para edificar su vivienda según el plano de 1872 pues, a pesar de los errores verificados, era la única alineación de referencia que existía<sup>434</sup>.

Con el firme propósito de recuperar el orden de las cosas, en abril de 1894 por fin se encargó al maestro titular Eugenio Durán la formación del plano de actualidad de toda la calle San Torcuato para disponer sobre el las alineaciones consideradas más convenientes para todas las partes, incluyendo también las de las calles Pelayo, Horno y Estudio, como había sido

---

<sup>429</sup> AHPZa-MZa, LA año 1890 (L/249), sesión de 9 de junio, ff. 128v. a 131r.

<sup>430</sup> *Ibidem*, sesión de 14 de julio, ff. 172r. a 172v.

<sup>431</sup> *Ib.*, LA año 1892 (L/251), sesión de 19 de octubre, ff. 113r. a 114v.

<sup>432</sup> *Ib.*, ff. 113r. a 114v.

<sup>433</sup> *Ib.*, LA año 1893 (L/252), sesión de 12 de julio, ff. 93v. a 95r.

<sup>434</sup> *Ib.*, sesión de 11 de enero, ff. 3v. a 4r.

solicitado en el escrito firmado por el concejal Julián Pérez. Si bien inmediatamente se procedió a elaborar el trabajo encomendado, no tardaron en surgir las voces alarmando acerca del elevado coste que supondría para el Ayuntamiento la oficialización de la nueva propuesta, por lo que solo unos días después de ser presentada, la Comisión emitió un informe, fechado el 21 de agosto siguiente, en el que señaló que "únicamente procede subsanar los errores materiales advertidos" pues variar la alineación de toda la calle "traería consigo reclamaciones de perjuicios que la Corporación debe evitar a todo trance y menos dar lugar a gastos de carácter voluntario que las expropiaciones originarían, prohibidos por la Real Orden de 12 de Mayo de 1885"<sup>435</sup>. Siendo así, Eugenio Durán procedió únicamente a la corrección del extremo occidental de la calle donde Vitoria habían detectado las deficiencias del trazado, presentando la enmienda sobre una copia del plano oficial de 1872, el 30 de noviembre de 1894, según consta en el documento (Figura 26).

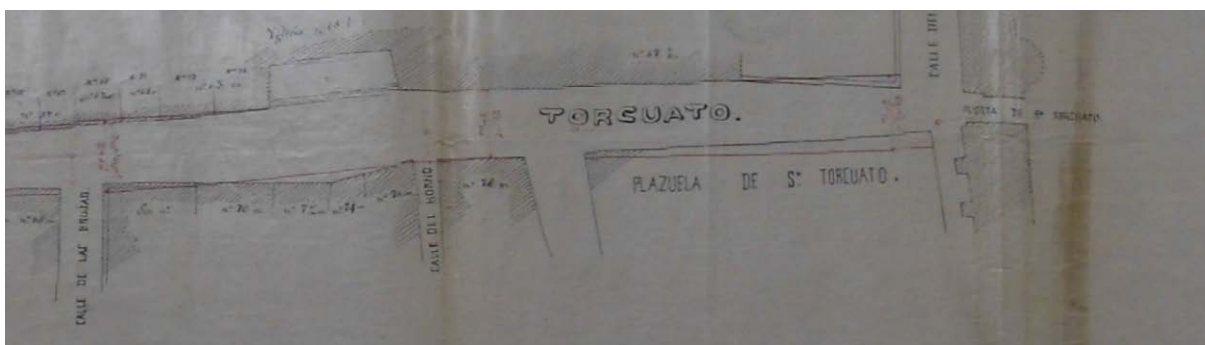


Figura 26. Rectificación de la alineación oficial del último tramo de la calle San Torcuato. Eugenio Durán (1894).

Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 711/01.

Lejos de quedar zanjado el asunto, el concejal Julián Pérez protestó enérgicamente por la decisión de no modificar totalmente la alineación de la calle. Desconocemos los motivos del edil para incidir tan insistentemente en dicho asunto, pero sabemos que tras mantener un intenso debate con su compañero en el Ayuntamiento, señor Rodríguez Ramos, se inició una investigación para determinar el motivo de las irregularidades que se advertían a primera vista entre la fachada de la vivienda del señor Gil, ajustada a la línea oficial, tal como ya hemos señalado, y las siguientes, propiedad todas ellas de Julián Pérez<sup>436</sup>. La resolución del conflicto no fue favorable a este último, pues la Comisión determinó que fueron sus edificaciones las que no se ajustaron al límite oficial de la calle, por un error en el informe de tira de cuerdas que fue subsanado en el acta de aprobación, pero que el concejal ignoró<sup>437</sup>. A pesar de las conclusiones obtenidas, finalmente se determinó no tomar represalias contra el concejal, no exigiendo, por tanto, el derribo de las viviendas afectadas<sup>438</sup>.

No fueron estas las únicas irregularidades que se produjeron respecto a la línea de fachada establecida para esta calle, como demuestra el expediente abierto por la Municipalidad para localizar las viviendas edificadas en la céntrica vía que no hubiesen sido sometidas a la demarcación oficial<sup>439</sup>. Con posterioridad a esta resolución, se sabe que el Consistorio levantó el acta de tira de cuerdas de nuevas viviendas proyectadas en los números 72 y 74 de San

<sup>435</sup> AHPZa-MZa, LA año 1894 (L/253), ff. 164v. a 166v.; En todo caso, aunque no se llegó a plantear su oficialización, se elaboraron los planos de alineación de las mencionadas calles [*Ibidem*, OyU, sign. 711/01].

<sup>436</sup> *Ib.*, LA año 1894 (L/253), sesión de 27 de agosto, ff. 167r.a 169v.

<sup>437</sup> *Ib.*, sesión de 19 de septiembre, ff. 185r. a 188r.

<sup>438</sup> *Ib.*, LA año 1895 (L/254), sesión de 17 de julio, ff. 141r. a 142v.

<sup>439</sup> *Ib.*, LA año 1894 (L/253), sesión de 17 de octubre, f. 200v.

Torcuato, propiedad de Víctor Gallego, sin someter la línea al plano oficial, debido a sus errores<sup>440</sup>. Si bien finalmente no se aprobó dicho acuerdo, la falta de rigor demostrada por la Administración municipal indignó al señor Silvestre Gil quien solicitó la mediación de la Academia de San Fernando para solucionar definitivamente las reclamaciones interpuestas con motivo de los perjuicios ocasionados a su persona al ser obligado a ajustar la reconstrucción de su casa a la delimitación errónea, sirviendo la resolución de guía para casos posteriores<sup>441</sup>.

Se sabe que mediante Real Orden de 27 de enero de 1897, el expediente acerca de las alineaciones de San Torcuato pasó a informe de la Real Academia que resolvió el asunto tres meses después aunque sin aportar una solución satisfactoria. Tal y como se leyó en el informe remitido, se determinó que se dejasen las cosas tal y como se hallaban hasta que se llevase a cabo el estudio de un plano de la calle en su estado actual sobre el cual corregir los defectos detectados. Entretanto se dispuso que se colocase en la vivienda del señor Gil "un balcón en el piso principal en sustitución del existente, que resalte quince centímetros de las fachadas de las casas contiguas, y una verja" que debía desaparecer cuando "el nuevo plano cause sus efectos"<sup>442</sup>.

Así las cosas, no se produjeron nuevas modificaciones sobre la alineación oficial hasta que en 1914 Norberto Macho, propietario del edificio de la plaza Sagasta colindante con el número 1 de San Torcuato, solicitó licencia para reedificar su vivienda. Tal y como se explicó en la petición, de haber continuado el nuevo inmueble la línea establecida, se habría formado un rincón entre la nueva construcción y las adyacentes que constituiría "un estorbo" y atentaría "a la visualidad y ornato", situación que amenazaba con perdurar durante mucho tiempo dado el buen estado de conservación de las viviendas anejas<sup>443</sup>. Por ello se tomó la decisión de mantener la línea de fachada de las viviendas de la plaza y afectar solamente la parcela del solicitante con una nueva línea que continuase, sin resaltos, el frente de los edificios de la calle San Torcuato. La rectificación fue delimitada por Francisco Ferriol sobre la misma copia del plano oficial de la vía en la que también constaba la rectificación hecha por Durán en 1894, siendo aprobada en enero de 1915<sup>444</sup> (Figura 27).

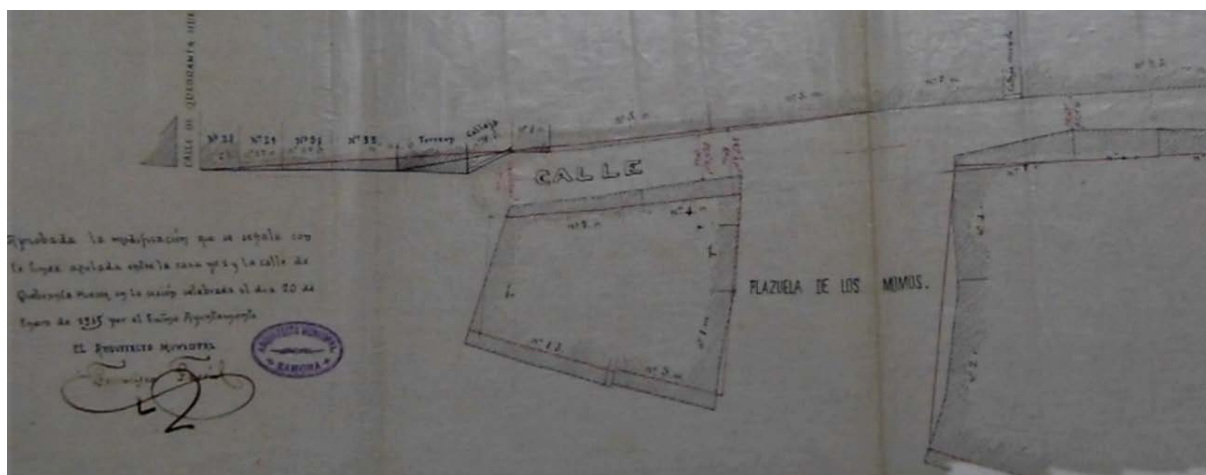


Figura 27. Rectificación de la alineación oficial del solar adyacente al número 1 de la calle San Torcuato. Francisco Ferriol (1915).

Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 711/01.

<sup>440</sup> AHPZa-MZa, LA año 1895 (L/254), sesión de 23 de agosto, ff. 178v. a 179r.

<sup>441</sup> *Ibidem*, LA año 1896 (L/255), sesión de 11 de marzo, ff. 58r. a 58v.

<sup>442</sup> *Ib.*, LA año 1897 (L/256), sesión de 27 de abril, ff. 206v. a 208r.

<sup>443</sup> *Ib.*, LA año 1914 (L/1817), sesión de 9 de diciembre, ff. 132v. a 134r.

<sup>444</sup> *Ib.*, f. 169v.

### 3.3. LA ALINEACIÓN DE LAS CALLES SAN ANDRÉS Y SAN PABLO.

Respecto a la alineación de la última vía del tridente, formada por las calles San Andrés y San Pablo, cabe destacar la diferente anchura adjudicada a cada uno de los tramos. Los segmentos más estrechos correspondieron a la primera parte de la vía y a la zona de la Roya, donde la calle únicamente alcanza una dimensión de seis metros en su encuentro con la plaza de San Salvador, aumentando hasta los siete con cuarenta metros en el trayecto contiguo a la plaza del Seminario. En cambio en la zona más próxima a la puerta de San Pablo, la dimensión alcanzaba los ocho con cuarenta metros en su conexión con la calle la Brasa y los nueve con setenta en la esquina con las cortinas de San Miguel (Figura 28).

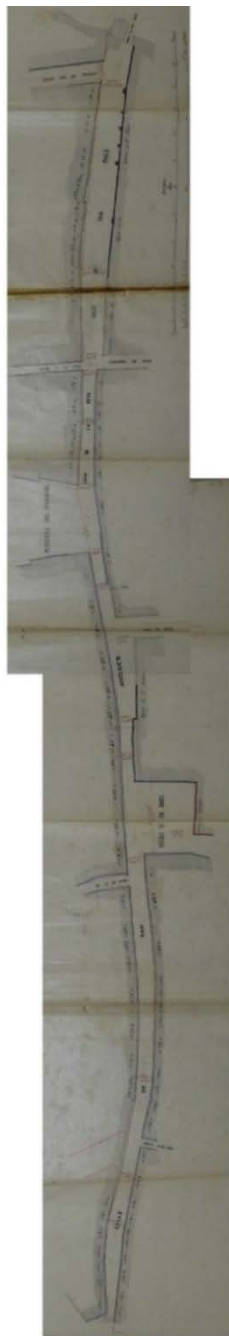


Figura 28. Plano de alineación de las calles San Andrés y San Pablo. Eugenio Durán (1872). La imagen aparece girada 90° para adaptarse al formato de la página.

Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign.709/10.

Cabe deducir de esta desigual disposición que el técnico pretendió, como en las ocasiones anteriores, reducir al mínimo los intereses privados afectados, aprovechando en este caso la menor importancia de la calle para admitir mayores irregularidades en el trazado. No obstante, a pesar de que no se advierten construcciones importantes, la diferencia de cota existente entre Santa Clara –situada sobre la altiplanicie central– y San Pablo –que discurría por terreno más deprimido– debía producir a menudo obstrucciones considerables en el último intervalo por el arrastre de escombros en su encuentro con las calles transversales<sup>445</sup>.

En todo caso no consta registro de importantes variaciones respecto al trazado original, a excepción de la rectificación presentada por Martín Pastells Papell en 1887 al apreciar una diferencia sustancial entre el plano de alineación vigente y la realidad de la calle, verificada al delimitar la línea de fachada de las viviendas pertenecientes a Anacleto Fernández y José Fuentes<sup>446</sup>. La modificación afectó al trayecto situado entre la Plaza Mayor y los números 17 y 28 de San Andrés donde el técnico estableció una latitud de seis metros y cuarenta centímetros, corrigiendo los defectos enunciados así como otras taras descubiertas en el plano oficial. En apenas un mes el plano fue revisado, siendo aprobado definitivamente en 13 de julio de 1888<sup>447</sup> (Figura 29).

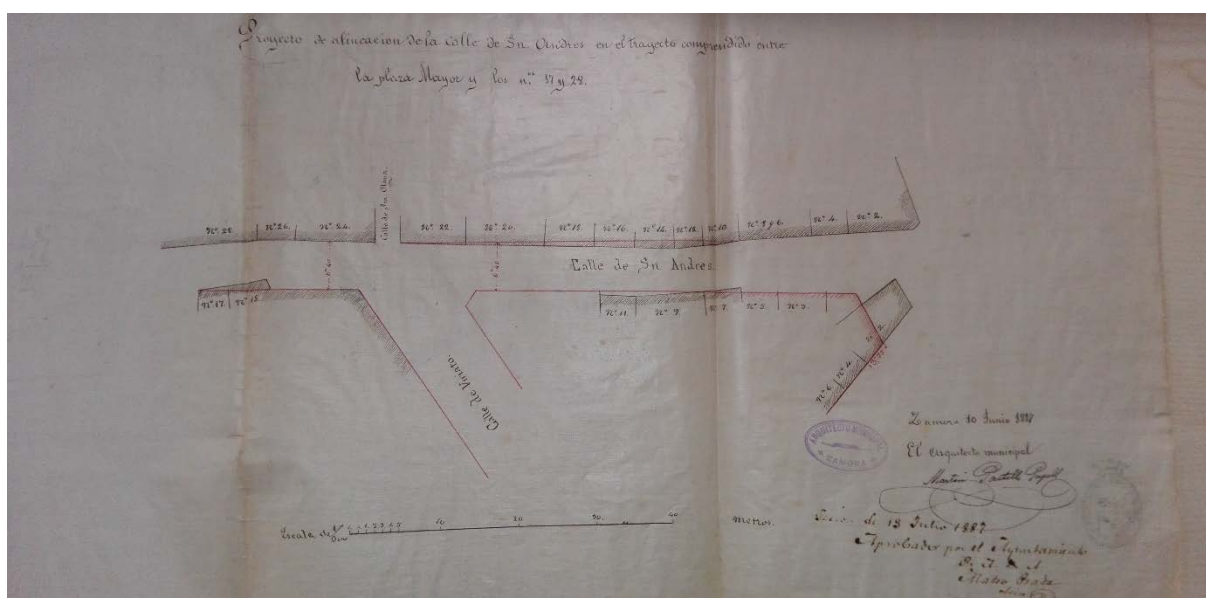


Figura 29. Rectificación de la alineación oficial del trayecto de la calle San Andrés situado entre los números 17 y 28. Martín Pastells (1887).

Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign.709/14.

<sup>445</sup> AHPZa-MZa, LA año 1872 (L/231), sesión de 13 de enero, ff. 3r. a 3v.

<sup>446</sup> *Ibidem*, OyU, sign. 709/14.

<sup>447</sup> *Ib.*, LA año 1888 (L/246), f. 120r.





## Capítulo 8. LA DEMOLICIÓN DE LA MURALLA Y DE SUS PRINCIPALES PUERTAS.

La alineación de las vías principales del Burgo y su prolongación extramuros exigió la eliminación de las puertas de acceso al recinto amurallado, incompatibles con la mayor dimensión y rectitud que debían adoptar las calles, y con la incipiente modernización de la ciudad, potenciada por el desarrollo de los nuevos medios de locomoción (Figura 30).

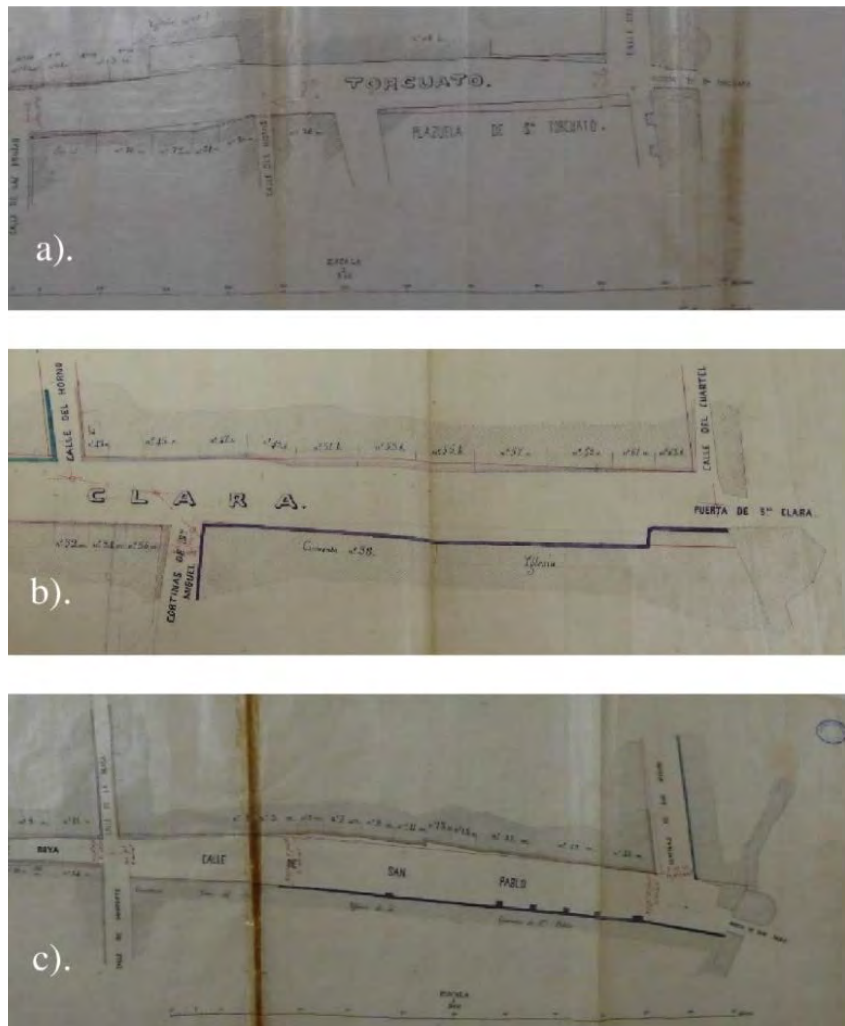


Figura 30. Detalle de las puertas de a). San Torcuato, b). Santa Clara y c). San Pablo, en los planos de alineación de las calles de 1872.

Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 709/10.

Ya indicamos el revés que supuso para Zamora el traslado de la Capitanía General de Castilla la Vieja a Valladolid, en 1801. Sin embargo, la complicada situación política vivida durante gran parte del siglo hizo que la capital no perdiera su condición de plaza fuerte hasta 1868, momento en que comenzó la decadencia de la cerca defensiva. Una vez desprovisto de utilidad para la guerra, el muro fue incautado por el Estado, procediendo a su inventariado y puesta a la venta. La comercialización de los lotes se produjo a buen ritmo ya que junto con la fábrica propiamente dicha –que generalmente era demolida para incorporar los terrenos a otras propiedades anejas– también se vendieron varios solares interiores, como el adquirido por Ramón Álvarez en 1872 que incluyó, además de un trozo de muralla en las proximidades de la



puerta de "la Feria", dos parcelas en los que solicitó permiso para edificar<sup>450</sup>. Paralelamente a este proceso, el propio Ayuntamiento comenzó a derribar por su cuenta algunos trozos de cerca y puertas haciendo uso de su competencia para el derribo de las estructuras ruinosas, con el pretexto de salvaguardar la seguridad ciudadana.

## 1. EL DERRIBO DE LA PUERTA DE SANTA CLARA.

Fue en 1883 cuando el Ayuntamiento de la ciudad decretó la eliminación de la puerta de Santa Clara y de su cubo contiguo. La iniciativa fue presentada por el concejal Francisco Campesino en julio de ese año, siendo evaluada favorablemente por la Comisión de Obras Municipales, dados los perjuicios que el mantenimiento de la fábrica ocasionaba a la vecindad. Desde el punto de vista del ornato público, dicha entrada principal a la ciudad no pasaba de ser "un hueco de puerta de raquílicas dimensiones" que carecía "en absoluto de formas arquitectónicas", no respondiendo "a los adelantos que paulatinamente se van introduciendo en la manera de ser de las poblaciones de alguna importancia". En relación a las condiciones higiénico-sanitarias, "la elevación de la muralla y la desmesurada altura del torreón" suponían "un dique á la libre circulación de los aires del Norte y Levante, necesarios como los más favorables para purificar la atmósfera". Por último, el escrito aludió al riesgo de ruina de las estructuras, deterioradas por "la acción del tiempo sobre las fábricas de los muros" y por "el movimiento de trepidación del tránsito de carruages por aquel punto obligado de entrada y salida para la estación de ferro-carril, para la carretera de Valladolid, y para uno de los pasos más concurridos del exterior de la Ciudad"<sup>451</sup>.

La rotundidad de la exposición llevó al Consistorio a aprobar el derribo, emplazando la ejecución de las obras el día 19 de agosto siguiente<sup>452</sup>. Sin embargo, en ese momento existían sospechas acerca de la pertenencia del torreón a las murallas de Fernando I, circunstancia que algunos vieron confirmada tras la publicación en 1882 de la obra del historiador zamorano Fernández Duro. Si bien el autor señaló que las murallas del siglo XI abarcaban una extensión "menor que la mitad del [recinto] actual", estableciendo su perímetro en torno al extremo más occidental de la ciudad, la similitud del cubo de la puerta de Santa Clara con las "torres cilíndricas con almenas" que, según el cronista, flanqueaban los accesos del primitivo cerco románico, dio pie a las especulaciones<sup>453</sup>.

Siendo así, la Comisión de Monumentos, presidida por el gobernador civil, Pedro Barrueco, acordó paralizar la ejecución del derribo hasta escuchar el veredicto de las Academias de Historia y de San Fernando acerca del valor testimonial de la estructura<sup>454</sup>. El Concejo no solo se negó al aplazamiento, haciendo valer su capacidad en materia de policía urbana, sino que, para evitar futuras injerencias, aceleró el ritmo de los trabajos, alegando que ya había sido iniciado el expediente para la subasta "en la seguridad de que la Comisión de Monumentos no habrá de mezclarse en el asunto, puesto que (...) no es de su incumbencia"<sup>455</sup>.

---

<sup>450</sup> AHPZa-MZa, LA año 1872 (L/231), f. 141r.

<sup>451</sup> *Ibidem*, LA año 1883 (L/242), ff. 116r. a 118v.

<sup>452</sup> *Ib.*, f. 126 r.

<sup>453</sup> FERNÁNDEZ GUERRA, Aureliano. "Puerta y cubo de Santa Clara de Zamora". *Boletín de la Real Academia de Historia*, 1888, XIII, pp. 324-332.

<sup>454</sup> *Minuta de oficio en la que se solicita informe en relación a una comunicación que el Ayuntamiento de Zamora dirige al Gobernador de la provincia, y que éste remite a la Academia, sobre la conveniencia de continuar con el derribo del torreón y puerta de Santa Clara* <<http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmc2z2w1>> (12 abril 2017).

<sup>455</sup> AHPZa-MZa, LA año 1833 (L/242), ff. 126v. a 127v.

La terquedad del Ayuntamiento obligó a los responsables del patrimonio a poner la causa en conocimiento del director de Instrucción Pública, logrando que éste decretase la paralización de la obra, lo que provocó la enérgica protesta del Consistorio, que expuso en un escrito de –nada más y nada menos– cuarenta y tres folios en los que se reiteraron los enormes perjuicios que la permanencia del acceso estaba provocando en la vida cotidiana de la población<sup>456</sup>. En cualquier caso, se acató la providencia de las instancias superiores apuntillando, no obstante, que, dado que la valoración patrimonial se refería únicamente al torreón, se continuaría con la demolición de la puerta y el trozo de muralla anexo para evitar los problemas de tráfico.

No puso objeción la Comisión de Monumentos a la decisión de continuar la intervención sobre la puerta y el trozo de muralla afectado, ciñendo la valoración al susodicho torreón. Finalmente la Academia de Historia confirmó las sospechas de que el elemento había formado parte de las murallas del siglo XI, en base a la singularidad "en su forma [circular], en su altura y aún en la disposición de los sillares", así como por "mantenerse intacto, por único en la belleza artística", considerándolo "venerado recuerdo de tan codiciado baluarte de la cristiandad"<sup>457</sup>.

En el momento en que se hizo pública la resolución, tanto la puerta como el cubo se hallaban en un estado de deterioro irreversible, ya que el Ayuntamiento había usado voladuras de barreno para hacer desaparecer la entrada, dañando seriamente el torreón<sup>458</sup>. No podemos saber si las acciones del Consistorio fueron fortuitas, o si existió intención de provocar el colapso de la torre al utilizar medios tan agresivos para la demolición. Desde luego, no podemos descartar esta última opción, a la vista de la actitud de la Administración local a lo largo del proceso. Sea como fuere, la insistente intervención de las academias y del gobernador civil lograron salvar lo que quedó del cubo, al menos en aquella ocasión, pues solo unos años después, en 1890, el Ayuntamiento concluyó su propósito de hacerlo desaparecer, junto con el arco y el cubo de San Torcuato.

## 2. LA DEMOLICIÓN DE LA PUERTA Y DEL CUBO DE SAN TORCUATO.

La demolición del arco y del cubo de la puerta de San Torcuato fue calificada por Tejeira como "el caso más flagrante de destrucción del Patrimonio histórico zamorano durante esta centuria (siglo XIX)", pues poseía el máximo grado de protección cultural otorgado en ese momento "lo que evidencia la fragilidad e ineficiencia de la normativa española de conservación patrimonial en estos años"<sup>459</sup>.

El primer intento para hacer desaparecer la puerta de San Torcuato se produjo entre 1887 y 1888, a instancias del concejal Zorrilla y del Círculo de la Unión Mercantil de Zamora, siendo paralizadas las obras inmediatamente por la Comisión de Monumentos al haber sido

---

<sup>456</sup> *Copia del informe del Ayuntamiento de Zamora en el que se manifiestan las razones que existen para continuar con el derribo del torreón y puerta de Santa Clara (estado de ruina inminente, habilitación para el tránsito de carruajes y caballerías, ensanche urbano de la ciudad,...), suspendido en cumplimiento de un telegrama de la Dirección General de Instrucción Pública por estimar dicha estructura como monumento del siglo XI y característico de las murallas de Fernando el Magno* <<http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmctf1j0>> (01 octubre 2018).

<sup>457</sup> FERNÁNDEZ GUERRA, Aureliano. "Puerta...", ob. cit., p. 326.

<sup>458</sup> *Telegrama en el que se comunica que continúa la demolición, por medio de voladuras de barreno, del torreón y puerta de Santa Clara, habiéndose solicitado al Gobernador que suspenda dicha actuación* <<http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmc5q6k2>> (23 octubre 2018).

<sup>459</sup> TEIJEIRA DE PABLOS, M<sup>a</sup> Dolores. "La conservación...", ob. cit., pp. 231-232.

declarada Monumento Nacional<sup>460</sup>. Lejos de conformarse con la decisión, el Ayuntamiento solicitó el permiso para reanudar la intervención a través del Ministerio de Fomento que, a su vez, requirió un informe de la Dirección General de Instrucción Pública acerca del mérito histórico y artístico del elemento. Esta respondió remitiéndose a los informes que en su día dieron lugar a la declaración, dejando con ello zanjada la cuestión<sup>461</sup>.

Consciente la Corporación zamorana de que dicho protectorado daría al traste con su propósito de demoler la estructura, la nueva estrategia para llevar a término sus planes fue declarar el edificio en ruina y proceder a su demolición para salvaguardar la seguridad de los transeúntes. Con este propósito en febrero de 1890 la Corporación aprobó por unanimidad la propuesta del concejal La Hoz para que el maestro de obras realizase un reconocimiento del torreón de Santa Clara<sup>462</sup>, ampliando la inspección a la puerta de San Torcuato y murallas adyacentes un mes después, tras denunciar su estado de ruina<sup>463</sup> (Figura 31).



Figura 31. Imagen de la puerta de San Torcuato a finales del siglo XIX.  
Fuente: Hito informativo del Ayuntamiento de Zamora.

El informe del técnico municipal, presentado a las autoridades el 5 de mayo siguiente, no dejaba ninguna duda acerca de la precaria situación de ambos elementos. Como reconoció el escrito, se comprobó que el interior del paramento del torreón de Santa Clara se encontraba relleno de una mampostería "mermada y sin trabazón alguna; y como el mortero de cal que en su tiempo emplearon no fuera de buenas condiciones la fábrica resulta en completa descomposición". También se advirtió que se habían producido grandes desprendimientos en la base, hasta el punto de correr el riesgo de que se desprendiese los bloques de fábrica de la

---

<sup>460</sup> AHPZa-MZa, LA año 1887 (L/247), sesiones de 14 de noviembre y 25 de mayo, f. 199r. y ff. 107r. a 107v.

<sup>461</sup> TEIJEIRA DE PABLOS, M<sup>a</sup> Dolores. "La conservación...", ob. cit., p. 232.

<sup>462</sup> AHPZa-MZa, LA año 1890 (L/249), ff. 35r. y f. 82v.

<sup>463</sup> *Ibidem*, ff. 59r. a 59v.

meseta superior. De igual manera, el arco que cerraba el paso de la puerta de San Torcuato se hallaba "en completo estado de descomposición y amenaza ruina inminente", pues las dovelas, fabricadas con piedra arenisca del país, se encontraban "desborcilladas y con roturas graves y los salientes gastados por el choque de las aguas pluviales". Además, la bóveda de ladrillo interior presentaba importantes grietas por las que se producían filtraciones "efecto del mal estado y abandono en que está el parapeto y meseta de la muralla"<sup>464</sup> (Documento 15).

Tras la lectura de tan desfavorable examen, el Pleno del Ayuntamiento acordó por unanimidad ordenar la demolición de ambas estructuras históricas. En la misma resolución se acordó también dar traslado de la decisión al gobernador civil instándole, como presidente de la Comisión de Monumentos, a realizar la demolición de los edificios en un plazo improrrogable de ocho días. Tras haber pasado el tiempo concedido sin haberse llevado a cabo intervención alguna sobre las estructuras, la propia Administración local tomó la decisión de comenzar por su cuenta las obras, considerando que "la Corporación debe velar en primer término por la seguridad personal de sus administrados y prevenir todo accidente en la vía pública"<sup>465</sup>.

La noticia de que la Municipalidad había comenzado la demolición llegó a oídos de la Comisión de Monumentos el mismo día de su inicio, ordenando el gobernador la suspensión inmediata de la actividad e informando a las Academias del asunto, mediante oficio fechado el 16 de mayo de ese mismo año<sup>466</sup>. La misma comunicación fue remitida al director general de Instrucción Pública quién, en respuesta, remitió una misiva en el que expresaba su completa conformidad con la decisión tomada<sup>467</sup>.

La respuesta del presidente de la Corporación a las exigencias del gobernador no se hizo esperar, siendo enviada al día siguiente de la recepción de las órdenes. Si bien el Ayuntamiento acató la providencia, reduciendo los trabajos de demolición a los necesarios para mantener la seguridad del tránsito, no por ello dejó de advertir que los acuerdos relativos "a policía urbana, y los que se relacionan con la seguridad de las personas y propiedades" competían exclusivamente a la Municipalidad "y en manera alguna a los Gobernadores", siendo anuladas las facultades para la protección monumental concedidas mediante el Decreto de 16 de diciembre de 1873, por disposiciones posteriores de la Ley Municipal<sup>468</sup> (Documento 16).

Su lectura dejó en evidencia la limitada efectividad de la norma para la protección del patrimonio, tal y como ya se advirtió al inicio. En definitiva, de poco sirvió la orden de suspensión pues como se señaló en la nueva comunicación enviada el 22 de mayo por la Comisión a la Academia de Historia, las obras de demolición estaban prácticamente finalizadas por aquel entonces<sup>469</sup>. Dada la impunidad con la que había actuado el Gobierno local, la

---

<sup>464</sup> AHPZa-MZa, LA año 1890 (L/249), ff. 84v. a 85v.

<sup>465</sup> *Ibidem*, ff. 106r. a 106v.

<sup>466</sup> *Oficio de la Comisión de Monumentos de Zamora en el que se comunica que se ha ordenado la suspensión del derribo del torreón de Santa Clara y de la puerta de San Torcuato de aquella ciudad, al objeto de que la Academia adopte las medidas que estime oportunas* <[www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcd9q3](http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcd9q3)> (12 abril 2017).

<sup>467</sup> *Carta de remisión de un oficio del Gobernador de Zamora en el que se ordena la suspensión de los derribos del torreón de Santa Clara y la puerta de San Torcuato. El Director General de Instrucción Pública manifiesta su conformidad con lo acordado* <[www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcj40f3](http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcj40f3)> (12 abril 2017).

<sup>468</sup> AHPZa-MZa, LA año 1890 (L/249), ff. 109v. a 111r.

<sup>469</sup> *Oficio del Gobernador-Presidente de la Comisión de Monumentos de Zamora en el que se comunica que el torreón de Santa Clara y la puerta de San Torcuato se encuentran prácticamente demolidos por acuerdo del Ayuntamiento, a lo que dicha presidencia se ha opuesto ordenando la inmediata suspensión de ambos derribos* <<http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmc4x6z1>> (12 abril 2017).

Academia de Historia tomó la determinación de denunciar esta maniobra ante el ministro de Fomento, aunque ya nada pudieron hacer por salvaguardar el bien histórico<sup>470</sup>.

Así pues, nuevamente los esfuerzos de las instancias superiores fueron inútiles para proteger la integridad del arco y de los cubos de la muralla ante el imparable progreso de la expansión urbana promovida por el Consistorio zamorano. Las demoliciones en esta zona continuaron años después, como demuestra la solicitud presentada en 1897 por el Ayuntamiento, para que fuera cedido por parte del Estado el tramo de muralla comprendido entre la desaparecida puerta de San Torcuato y la Alhóndiga, en las proximidades del arco de Santa Ana, a fin de aportar condiciones de salubridad al barrio de la Lana<sup>471</sup>.

### 3. LA DESAPARICIÓN DE LA PUERTA DE SAN PABLO.

Antes de finalizar el siglo también la puerta de San Pablo fue eliminada, nuevamente en pro del desarrollo urbanístico. La adjudicación por parte del Gobierno central de las obras para la desviación de la carretera de Villacastín a Vigo, que incluyeron la construcción del puente de hierro, fue el motivo fundamental que impulsó la decisión del Consistorio de deshacerse del paso estrecho<sup>472</sup>. Ya lo anunció en 1893 el entonces alcalde, Mateo Prada, quien vio la oportunidad de aprovechar la ejecución de la infraestructura para reconvertir los terrenos próximos al Duero, carentes de toda ordenación hasta ese momento, en la nueva área de crecimiento de la localidad, para lo cual "ha de ser un hecho la demolición de la raquíca puerta de San Pablo de esta Ciudad"<sup>473</sup>.

Sin embargo, no fue hasta 1897 cuando el Ayuntamiento tomó la firme decisión de deshacerse del angosto acceso aludiendo, no solo al inminente aumento de circulación que la construcción de la variante viaria traería consigo a la zona, sino también al estado de deterioro del arco y de su cubo y a la necesaria aireación de las cortinas de San Miguel, situadas en el entorno de la estructura<sup>474</sup>. Además, la ocasión para llevar a cabo la tarea no pudo ser más apropiada, pues la empresa concesionaria de las obras del desvío de la carretera se hizo cargo del traslado de los materiales inservibles para el relleno de los terraplenes, proporcionando un importante ahorro en el presupuesto municipal destinado a tal fin<sup>475</sup>.

En esta ocasión, el arco y su cubo no estaban catalogados por su importancia histórica o artística por lo que su demolición se ejecutó sin interferencia de ninguna institución, siendo finalizada a mediados del mes de septiembre siguiente. La puerta de San Pablo no fue la única que sufrió las consecuencias de la previsible expansión de la ciudad en el entorno del nuevo puente. Tampoco el portillo conocido como Puerta Nueva, en las proximidades de la nueva infraestructura, llegó en pie al nuevo siglo. Consta la elaboración en 1895 de un informe en el que el maestro de obras titular, Eugenio Durán, denunciaba el riesgo de hundimiento de dicha puerta de salida de la ciudad, por lo que la Corporación acordó estudiar, en caso de derribo, "el

---

<sup>470</sup> *Minuta de oficio en la que se manifiesta la protesta de la Comisión ante las actuaciones llevadas a cabo por el Ayuntamiento de Zamora, al ordenar el derribo del Torreón de Santa Clara y la Puerta de San Torcuato de aquella ciudad, monumentos que fueron declarados nacionales por su valor histórico y artístico por Real Orden del 26 de agosto de 1874* <<http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcnw154>> (12 abril 2017).

<sup>471</sup> AHPZa-MZa, LA año 1897 (L/256), sesión de 13 de agosto, f. 239r.

<sup>472</sup> *Ibidem*, LA año 1890 (L/249), sesión de 12 de marzo, f. 46v.

<sup>473</sup> *Ib.*, OyU, sign. 709/22.

<sup>474</sup> *Ib.*, LA año 1897 (L/256), sesión de 13 de agosto, ff. 239v. a 240r.

<sup>475</sup> El desembolso total hecho por el Ayuntamiento ascendió a la cantidad de ochocientos noventa y cinco pesetas y sesenta y siete céntimos [*Ib.*, f. 289r.].



medio que menor grave los intereses municipales"<sup>476</sup>. No obstante la demolición no se produjo hasta 1897, tras el acuerdo unánime tomado por el Ayuntamiento en sesión del 27 de diciembre<sup>477</sup>.

#### 4. LAS DEMOLICIONES DURANTE EL SIGLO XX.

Para concluir el apartado acerca del destino de la muralla zamorana, debemos aclarar que, si bien el mayor número de estas operaciones de compra y derribo de fragmentos de la cerca defensiva se llevaron a cabo durante el último tercio del siglo XIX, aún continuaron durante las primeras décadas del XX, como demuestra la solicitud de Joaquín Ramos, fechada en abril de 1923, para la eliminación de un trozo de muralla de su propiedad, situado en la ronda abierta entre San Pablo y San Torcuato<sup>478</sup>.

Igualmente los accesos sufrieron mutilaciones y desapariciones durante la nueva centuria, como casi ocurrió con la puerta del Obispo y como terminó pasando con la de Santa Ana. En el primer caso, dicho paso se había convertido en el principal acceso al recinto primitivo desde que en 1908 se construyera una rampa para carros y caballería en las proximidades del puente de piedra. No obstante, la estrechez del arco dificultaba enormemente el tránsito, lo que llevó a plantear inmediatamente su demolición. El informe técnico, emitido por el arquitecto de la Diócesis Joaquín Vargas, advirtió del riesgo que la eliminación de dicho elemento podría causar a los edificios colindantes propiedad de la Iglesia, por lo que en esa ocasión se decidió mantener la estructura en pie, no por su valor testimonial, sino por motivos netamente funcionales. Nuevamente se intentó llevar a cabo su derribo en 1913, por iniciativa del concejal Pérez Cardenal, y otra vez la propuesta quedó en papel mojado, dadas las dificultades técnicas anteriormente aludidas, aunque ya por entonces el paso era únicamente utilizado para el tránsito pedestre por el gran desarrollo y pendiente de la cuesta<sup>479</sup> (Figura 32).



Figura 32. Imagen del estado actual de la puerta del Obispo. La estructura se apoya en la Casa del Cid (a la izquierda de la imagen) y en el Palacio Episcopal (a la derecha).  
Fuente propia.

<sup>476</sup>AHPZa-MZa, LA año 1895 (L/254), sesión de 2 de noviembre, ff. 227v. a 228r.

<sup>477</sup> *Ibidem*, LA año 1897 (L/256), ff. 378r. a 378v.

<sup>478</sup> *Ib.*, LA año 1923 (L/1829), f. 98v.

<sup>479</sup> *Ib.*, OyU, sign. 725/01.

En la misma instancia el edil, secundado por varios vecinos del barrio de la Lana, pidieron la eliminación de la puerta de Santa Ana para favorecer las condiciones sanitarias de dicho entorno, aludiendo además a la mejora de las comunicaciones y de los intercambios comerciales que supondría la intervención en las proximidades de dicho enclave donde mensualmente se celebraba la feria de ganado. El Ayuntamiento accedió a la demolición sin que en esta ocasión se argumentara ninguna circunstancia que aconsejase su subsistencia, por lo que las obras se llevaron a cabo "con arreglo a lo dispuesto en el pliego de condiciones que sirvió de base al destajo", estando finalizadas en septiembre de 1914<sup>480</sup>

En esta relación constituye un episodio singular la eliminación de la puerta del Carmen o del Mercadillo, por el largo e intenso litigio que enfrentó al Ayuntamiento con un vecino de la capital<sup>481</sup>. El conflicto comenzó en 1925 cuando Isidro Soto solicitó licencia para demoler el trozo de muralla situado en un solar de su propiedad en la Rúa de los Notarios, permiso que fue concedido, previo informe del arquitecto municipal, con la condición de que "no estuviese clasificada en el grupo de monumentos históricos ni artísticos". Así pues, tras serle concedida la preceptiva licencia municipal, tal y como señalaban las Ordenanzas Municipales de 1890 en su artículo 260<sup>482</sup>, el señor Soto procedió al derribo, eliminando, al mismo tiempo que el trozo de lienzo, la mencionada puerta incluida dentro de su propiedad, contraviniendo la orden verbal del alcalde, Bernardo Carrascal Martín, quien le advirtió insistente y reiteradamente de que se abstuviera de ejecutar la demolición del arco (Figura 33).

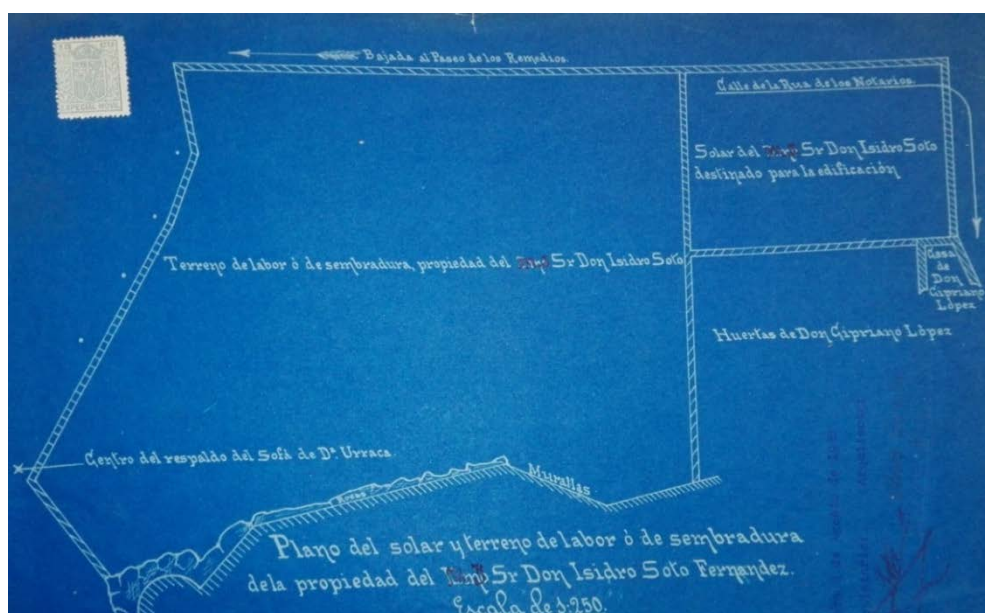


Figura 33. Plano del solar situado en la Rúa de los Notarios, propiedad de Isidro Soto.  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 740/20.

Puesto que la petición de derribo no había hecho alusión específica a la eliminación de dicho elemento, el Ayuntamiento consideró el acto clandestino, amparado por el Reglamento de Obras, Bienes y Servicios Municipales que en sus artículos del 101 al 104 establecía la competencia de las entidades locales para velar por la conservación de los monumentos históricos, aun cuando perteneciesen a particulares, llegando el mandato a proteger aquellos

<sup>480</sup> AHPZa-MZa, LA año 1914 (L/1817) sesión de 2 de agosto, f. 48r.

<sup>481</sup> *Ibidem*, OyU, sign. 740/20.

<sup>482</sup> *Ordenanzas Municipales...*, ob. cit., p. 93.

bienes que no hubiesen sido declarados como tales en los catálogos confeccionados por las autoridades correspondientes.

Tras este primer choque, se produjo un nuevo enfrentamiento entre vecino y Gobierno municipal en 1927, cuando el primero solicitó licencia para edificar una residencia en el mismo solar de la Rúa de los Notarios. Dados los antecedentes, el Consistorio denegó, en primera instancia, la autorización aludiendo a la ilegalidad del acto de destrucción del patrimonio protagonizado por el interesado, exigiendo al susodicho la reedificación del arco desaparecido.

Sin duda, este hecho guarda relación con la decisión tomada por el Consistorio ese mismo año, de establecer normas más estrictas con respecto a las intervenciones sobre el patrimonio, incorporando, de acuerdo a las disposiciones legales vigentes en materia de protección de los Bienes Nacionales, un nuevo artículo a las Ordenanzas Municipales, exigiendo mayor control sobre las intervenciones que afectasen al patrimonio de la ciudad. La redacción dada al nuevo artículo, aprobado definitivamente el 27 de octubre de 1927, fue la siguiente:

El Ayuntamiento cuidará con el más escrupuloso rigor de impedir la ejecución de obras de nueva construcción, como también las de reforma, revoco y adorno de fachadas, que se intenten realizar por Corporaciones o particulares con daño o alteración del aspecto típico, artístico o pintoresco de la Ciudad, estén declarados o no dichos lugares o edificaciones pertenecientes al Tesoro Artístico Nacional.= A la ejecución de las obras expresadas anteriormente, deberá preceder, por separado, los informes técnicos de la Comisión de Monumentos y Arquitecto Municipal, y en vista de lo dictaminado, el Ayuntamiento acordará conceder, o desestimar la solicitud de las obras pretendidas si, resultase daño o alteración del sitio pintoresco, artístico o aspecto típico de la Ciudad, devolviendo al solicitante la memoria, plano y proyecto presentados, para que sea modificada la obra en el sentido que determine la Corporación municipal<sup>483</sup>.

La cuestión relativa al arco del Carmen, lejos de quedar zanjada, tuvo que ser dirimida en los juzgados. Así, la sentencia de la apelación presentada por el señor Soto ante el Tribunal Contencioso-Administrativo de Zamora, dictada el 18 de junio de 1928, revocó la decisión del Ayuntamiento relativa a la denegación de licencia de edificación manteniendo, sin embargo, la obligación de reconstruir la puerta. Una nueva apelación, esta vez presentada ante el Tribunal Supremo, echó por tierra la última parte del anterior fallo, mediante sentencia de 7 de junio de 1929, al considerar que la protección del mencionado paso incumbía de modo directo al Consistorio, "obligación que evidentemente no cumplió y que no puede sustituirse imponiendo al actor la de reconstruir el Arco, porque la fecha de esta reconstrucción y el empleo de materiales distintos harían desaparecer todo el carácter que primitivamente tuviera"<sup>484</sup>.

---

<sup>483</sup> AHPZa-MZa, LA año 1927 (L/1831), ff. 85r. a 85v.

<sup>484</sup> *Ibidem*, OyU, sign. 740/20.





## Capítulo 9. LOS ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL CRECIMIENTO EXTRAMUROS.

Como ya apuntamos, la expansión urbana de Zamora pasó por la eliminación de gran parte de su muralla y de las puertas de las principales vías que estructuraban el recinto denominado el Burgo, permitiendo el acceso a la explanada contigua donde se localizaban, ya por entonces, importantes hitos urbanos vinculados, fundamentalmente, a la red de transportes. Siendo así, los elementos que organizaron la naciente trama urbana fueron las calles abiertas sobre la ronda y los paseos y avenidas formados a continuación de los accesos más transitados del cerco –Santa Clara y San Torcuato, principalmente, a los que se unió San Pablo tras la inauguración del puente de hierro–, dando lugar a una organización radial con tres sectores limitados por la fuerte pendiente de los bordes de la meseta y por las vías férreas, además de por la presencia del Duero en el extremo meridional.

Las óptimas condiciones con que fueron dotadas estas arterias urbanas –en comparación con la angostura e irregularidad de las vías del núcleo consolidado, incluso después de haber sido sometidas a nuevas alineaciones–, favorecieron la proliferación de imponentes edificaciones, siendo estas calles, junto con las del mencionado tridente del Burgo, las que acogieron buena parte del importante patrimonio arquitectónico de este periodo.

### 1. LA URBANIZACIÓN DE LA RONDA DE LA MURALLA.

En el proceso de apertura y ampliación de la ciudad, la urbanización de las rondas figuró entre las intervenciones prioritarias promocionadas por las autoridades locales, pues estas avenidas constituyeron la línea de sutura entre el tejido tradicional y la nueva zona de expansión. Resultó lógico, por tanto, que tras el comienzo de la venta y demolición de los lienzos de muralla los ayuntamientos no demoraran en procurar, para estos espacios, las condiciones de regularidad, amplitud y ornato requeridas por la nueva sociedad moderna.

En el caso concreto de Zamora esta travesía coincidió con la trayectoria de la carretera de primer orden entre Villacastín y Vigo lo que le confirió, desde su inauguración, una inusitada animación debido al importante volumen de tráfico que soportaba. Esta afluencia era especialmente relevante en ciertos puntos de su recorrido situados en el extremo oriental del núcleo, donde se extendía la zona más propicia para la formación de la nueva urdimbre ciudadana. El más septentrional de estos hitos se ubicaba en la explanada del Matadero, cerca de la puerta de Santa Ana, donde los días 12 y 13 de cada mes se celebraba la feria de ganado de la localidad. Otras confluencias importantes se producían en la puerta de San Torcuato, desde donde partían varias carreteras provinciales importantes y el camino a la Estación de Ferrocarril, y en la salida de la calle Santa Clara, punto de partida de la ruta que conducía a Toro, Tordesillas y Valladolid. Asimismo, tras la inauguración en 1900 del puente de hierro, la puerta de San Pablo se convirtió en la principal entrada a la ciudad desde el Sur, imprimiendo a este entorno próximo al Duero una importancia urbana de la que había carecido hasta aquel momento.

A falta de una planificación que integrase la ordenación de todos los tramos de ronda donde se concentraba la actividad, el Ayuntamiento zamorano propuso, desde los últimos años del siglo XIX, diversas intervenciones con el objetivo fundamental de encauzar adecuadamente el progreso de la franja de transición entre el constreñido núcleo consolidado y la nueva extensión que ya comenzaba a definirse sobre los terrenos adyacentes.

## 1.1. EL TRAMO DE RONDA ENTRE LAS PUERTAS DE SAN PABLO Y SANTA CLARA.

La sección de ronda situada entre las puertas de San Pablo y Santa Clara fue objeto de varias propuestas de alineación, siendo la más temprana el proyecto de ensanche de la carretera de Villacastín a Vigo aprobada por el Consistorio en octubre de 1878 que, sin embargo, no llegó a ser oficial pues no se cumplió el trámite de exposición al público, tal y como exigía el procedimiento legal.

Una nueva proposición fue presentada por Eugenio Durán en octubre de 1898 en cumplimiento del acuerdo tomado por el Ayuntamiento el 26 de septiembre de ese año<sup>485</sup>. El motivo fundamental para la elaboración del plano fue la cada vez mayor afluencia de solicitudes para edificar en ese entorno, siendo necesario determinar los límites del espacio público para evitar la formación de un ámbito falto de la armonía exigida para el nuevo tejido. A la vez que se procedía a normalizar el proceso de formación de la avenida, el Ayuntamiento vio la oportunidad de lograr rendimiento económico de esta operación, obteniendo fondos destinados, principalmente, a financiar las obras de urbanización de la vía.

La Comisión de Obras informó favorablemente el plano presentado por el técnico municipal sugiriendo, no obstante, reducir la sección de la avenida de los veinte metros propuestos a dieciséis, considerando suficiente destinar diez metros al carril central y tres a cada uno de los paseos laterales al ser estas las mismas condiciones asignadas a la carretera de Valladolid, "ambas de primer orden"<sup>486</sup>. Con este reajuste de las dimensiones quedó una mayor extensión de terrenos excedentes de la alineación, pudiendo la Administración obtener pingües beneficios tras su venta. Si bien no hubo unanimidad en el acuerdo, finalmente se decidió aceptar las nuevas condiciones de la travesía, procediéndose a señalar y a tasar los solares para la subasta que fue anunciada en el Boletín Oficial de la Provincia para dar mayor difusión al evento<sup>487</sup>.

La estrategia ideada por el Ayuntamiento no tuvo los resultados previstos pues tras convocarse la licitación en varias ocasiones no hizo acto de presencia ningún postor. Ciertas voces dentro del Consistorio achacaron el fracaso de la operación a la injerencia de la prensa local "que coharta (sic) la libertad de las personas que tengan intención de hacer postura", siendo necesario consignar en un nuevo anuncio de venta que el acuerdo contaba incluso con la aprobación del gobernador civil<sup>488</sup>. Sin embargo, según constatan documentos posteriores, el plano de alineación no llegó a ser expuesto a la valoración de la ciudadanía, por lo que su tramitación no llegó a completarse, como sucedió con el anterior<sup>489</sup>. Al boicot de la opinión pública se sumaron las protestas de varios vecinos, propietarios del lienzo de muralla limítrofe a las parcelas subastadas, que acusaron al Consistorio de ocasionarles graves perjuicios con la venta de los solares<sup>490</sup>.

Con todo y con ello finalmente lograron comercializarse las parcelas de la sección de ronda, aunque las irregularidades manifiestas en el procedimiento provocaron que, poco tiempo después, fueran anuladas las transacciones haciendo necesario reiniciar el proceso de enajenación de los terrenos, que en esta ocasión incluyeron además el solar municipal

---

<sup>485</sup> AHPZa-MZa, LA año 1898 (L/257), sesión de 10 de octubre, f. 353v.

<sup>486</sup> *Ibidem*, ff. 360v. a 361v.

<sup>487</sup> *Ib.*, ff. 379v. a 380r.

<sup>488</sup> *Ib.*, sesión de 12 de diciembre, f. 397v.

<sup>489</sup> En la memoria del proyecto para el tramo de ronda redactado en 1908 por Francisco Ferriol se aclara que, efectivamente, el expediente no llegó completar el procedimiento de aprobación legalmente dispuesto [*Ib.*, OyU, sign. 709/11].

<sup>490</sup> *Ib.*, LA año 1898 (L/257), f. 406v. y f. 421v.

denominado "el Vivero", ubicado en la ronda de la Feria<sup>491</sup>. Fue necesario volver a trazar el plano de alineación del tramo de vía entre las puertas de San Pablo y Santa Clara, con el propósito de determinar con exactitud los linderos de las parcelas a subastar, encomendándose nuevamente la labor al maestro Durán, que presentó una propuesta similar a la anterior. Durante el tiempo de tramitación del nuevo documento, entre noviembre y diciembre de 1902<sup>492</sup>, fue aceptada una reclamación que, si bien pasó a ser considerada por parte de la Comisión, nunca obtuvo respuesta, por lo que otra vez la aprobación del plano quedó inconclusa, circunstancia que, en todo caso, no evitó que proliferaran nuevas edificaciones durante los años siguientes.

De todo ello quedó constancia en la memoria que acompañó al plano de alineación del tramo de ronda elaborado por Francisco Ferriol en 1908, a raíz de la decisión tomada por el Ayuntamiento zamorano de elaborar los planos de alineaciones para todas las vías y plazas que carecieran de él<sup>493</sup>. El documento aclaró que el punto de partida de la nueva propuesta de delimitación fue el documento elaborado con anterioridad por Eugenio Durán puesto que, a pesar de no haber llegado a tener carácter oficial, había sido la referencia para llevar a cabo importantes obras de construcción durante esos años, y la nueva circunscripción pretendió no lesionar los derechos adquiridos por los propietarios<sup>494</sup>.

La formación del nuevo plano del segmento de ronda partió del eje de la carretera, estableciendo líneas paralelas al mismo a una equidistancia de ocho metros a cada lado, resultando así una anchura total de dieciséis que se ajustó a los límites de las construcciones existentes. De esta dimensión, la faja central de diez metros se destinó al tráfico rodado mientras que los extremos, de tres metros cada uno, se reservaron para el tránsito peatonal. El Ayuntamiento, sin discusión y por unanimidad, acordó aprobar definitivamente el proyecto de alineación de la ronda de Santa Clara a San Pablo en sesión de 9 de diciembre de 1908 (Figura 34).

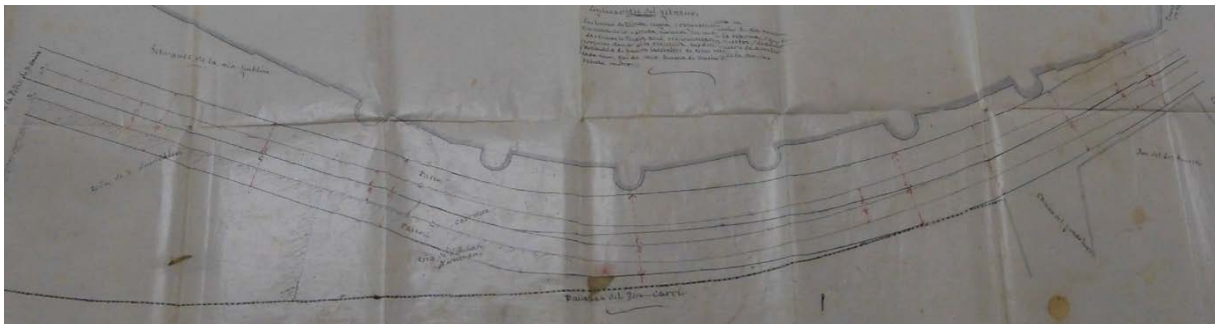


Figura 34. Plano de alineación de la ronda entre San Pablo y Santa Clara. Francisco Ferriol (1908).

Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 709/11.

A pesar de contar, por fin, con un plano oficial, en 1928 fue necesario proceder a la redacción de una nueva alineación de este tramo de ronda ya que gran parte de los solares de la calle habían sido edificados apartándose de la línea oficial delimitada con anterioridad, entre ellas las edificaciones de Joaquín Vicente, Dolores Rodríguez de Garayo, Rita Fernández Duro, Julio Ayuso, Narciso Enríquez, Nicolás Tejedor Gato, Marcelino Rodríguez y Gregorio Prieto Gato<sup>495</sup>. Así lo puso de manifiesto el técnico Francisco Hernanz, encargado de trazar los nuevos

<sup>491</sup> AHPZa-MZa, LA año 1902 (L/1804), ff. 204v. a 205r.

<sup>492</sup> *Ibidem*, sesión de 3 de diciembre, ff. 212r. a 212v.

<sup>493</sup> *Ib.*, OyU, sign. 709/11.

<sup>494</sup> Se señala que se había edificado la vivienda de Julián Hernández y la cerca del jardín de Luis Chávez, así como la venta de algunas parcelas según la alineación establecida [*Ídem*].

<sup>495</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 709/11.

límites de la vía, quien decidió ajustarlos a la trayectoria marcada por estas viviendas y evitar, en la medida de lo posible, los defectos que podrían enturbiar "las posibilidades y conveniencias de un plan general". La proposición fue aprobada por la Comisión en sesión del 9 de octubre de 1929 continuando el procedimiento establecido sin que se produjera ningún requerimiento (Figura 35).

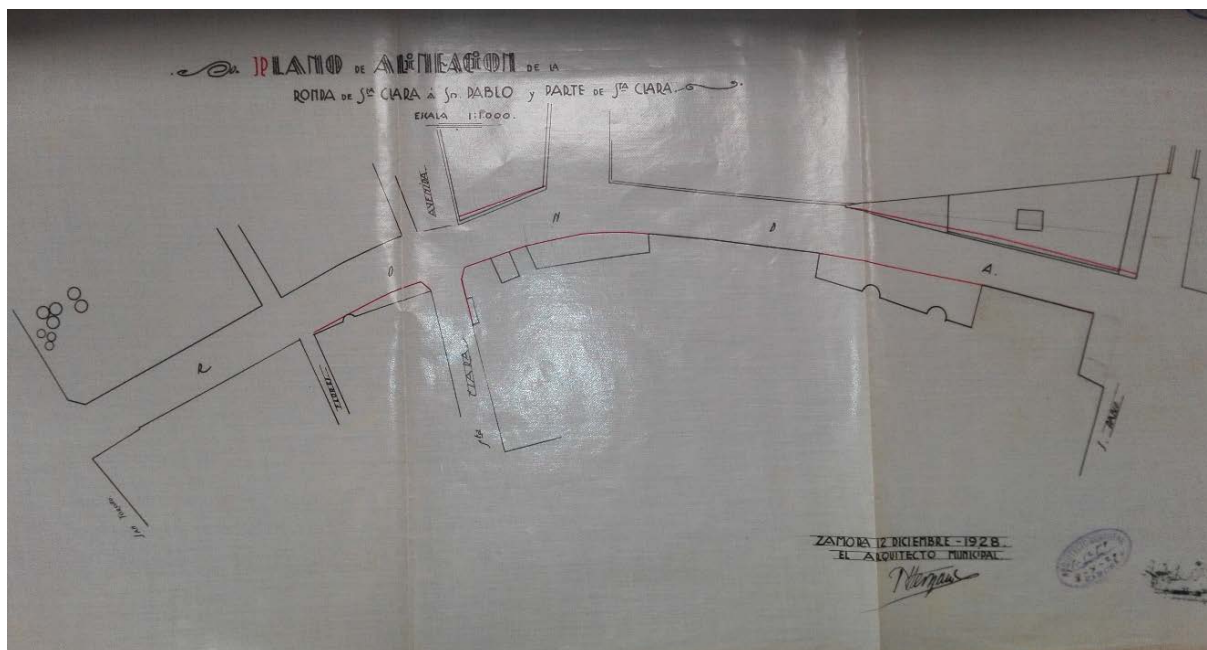


Figura 35. Plano de alineación de la ronda entre San Pablo y Santa Clara. Francisco Hernanz (1929).  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 709/11.

## 1.2. LA ALINEACIÓN DE LA RONDA ENTRE SANTA CLARA Y SAN TORCUATO.

De acuerdo a la documentación examinada, este tramo de ronda no llegó a tener un plano de alineación oficial en el periodo de referencia a pesar de su privilegiada localización entre los paseos de las Tres Cruces y las Glorietas, ejes fundamentales de crecimiento extramuros de los que hablaremos pormenorizadamente en siguientes apartados. No obstante, se tiene constancia de que dicha avenida –hoy en día calle Alfonso IX– y su entorno fueron objeto de varias propuestas de ordenación sin que, como ya hemos advertido, ninguna de ellas llegara a alcanzar carácter reglamentario.

El principal proyecto que incluyó la regularización de este tramo de calle comenzó a fraguarse en 1891 y tuvo como objeto la delimitación de una gran avenida denominada Rambla de Doña Urraca, entre la puerta de Santa Clara y la ronda de la Feria, operación incluida en una propuesta más ambiciosa que pretendió organizar, además, la alineación de la calle Larga de San Antolín y el ensanche de la población sobre los terrenos adyacentes a la población<sup>496</sup>.

Finalmente se decidió renunciar a la posibilidad de acometer la ordenación de las manzanas exteriores al núcleo, pues la operación afectaba a los terrenos donde se ubicaban los depósitos de agua del municipio<sup>497</sup>, aprobándose, no obstante, el plano con la alineación de la

<sup>496</sup> El expediente quedó sobre la mesa el mes de noviembre de 1891, siendo aprobado por el Consistorio y expuestos al público el plano y memoria de las alineaciones propuestas en sesión de 20 de enero de 1892 [AHPZa-MZa, LA año 1892 (L/251), ff. 8r. a 8v].

<sup>497</sup> *Ibidem*, sesión de 17 de febrero, ff. 20v. a 21r.

ronda presentado por Eugenio Durán en sesión de 9 de marzo de 1892<sup>498</sup>. De acuerdo al mismo, la nueva travesía debía adoptar una anchura constante de veinte metros, respetando la trayectoria de la carretera en el tramo localizado entre las puertas de Santa Clara y San Torcuato e introduciendo una importante desviación respecto al camino existente entre este último punto y la ronda de la Feria. Asimismo el proyecto planteó la construcción de una gran rampa que comunicase el nuevo itinerario con el barrio de la Lana, pretendiendo con ello abrir al exterior esta zona constreñida del casco tradicional.

La propuesta no tuvo ningún recorrido ya que en noviembre 1899, la Comisión encargada de las alineaciones decidió "prescindir del proyecto de gran vía", respetando el trazado de "la actual carretera de la ronda" en el tramo delimitado entre las puertas de Santa Clara y San Torcuato<sup>499</sup>.

En todo caso, el Ayuntamiento ya había acordado dos años antes la regularización del "paseo de la carretera de la Ronda de San Torcuato frente a la puerta de su nombre", donde se concentraba un gran volumen de tráfico<sup>500</sup>. En 1900 se dieron los primeros pasos para la ejecución de una plaza semicircular en dicho enclave, aunque la presencia de los depósitos de agua, que no fueron retirados hasta 1936, impidió que pudiera llevarse a cabo en aquel momento.

Avanzado el siglo XX, el tramo de ronda entre Santa Clara y San Torcuato continuó sin contar con un plano oficial de alineación, como se desprende del contenido de las actas municipales del día 20 de diciembre de 1911 que recoge la solicitud de Auria Campos, propietaria del solar ubicado en el número 69 de la calle Santa Clara, en la que requirió la delimitación de la línea a la que debía avenirse el edificio que pretendía construir en su parcela, en la parte correspondiente a la fachada abierta a la ronda entre ambas puertas. En la respuesta dada por la Comisión del ramo, asesorada por el ingeniero encargado de la carretera y el arquitecto de la ciudad, se reconoció la inexistencia de un plano oficial de ese trozo de ronda sugiriendo que, dado que el tramo previo –entre las puertas de San Pablo y Santa Clara– sí contaba con alineación establecida desde 1908, se continuase con la misma curvatura y la misma anchura de dieciséis metros establecida en el documento, al no existir ninguna circunstancia que demandara otras condiciones<sup>501</sup>.

## 2. LA PROLONGACIÓN DE LAS PRINCIPALES VÍAS DEL BURGO.

Si bien la inauguración del nuevo puente de hierro a comienzos del siglo XX afianzó la importancia urbana del área situada a las afueras de la puerta de San Pablo, lo cierto es que la expansión de Zamora hacia el Este se inició con anterioridad apoyándose, fundamentalmente, en la prolongación extramuros de las calles Santa Clara y San Torcuato. Tanto sus adecuadas condiciones geográficas como su valor estratégico y comercial favorecieron la formación de la nueva aglomeración urbana alrededor de dichos enclaves, siendo estas mismas condiciones responsables del destacado papel desempeñado en la formación de la futura trama urbana.

Resulta significativo que en origen ambas intervenciones tuvieran como finalidad la formación de paseos de primer orden, lo que pone de manifiesto la importancia adjudicada en este periodo a las áreas de esparcimiento, que ocuparon las mejores ubicaciones en la nueva ciudad burguesa.

---

<sup>498</sup> AHPZa-MZa, LA año 1892 (L/251), f. 29v.

<sup>499</sup> ÁVILA DELA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, p. 107.

<sup>500</sup> AHPZa-MZa, LA año 1897 (L/256), sesión de 9 de abril, ff. 154v. a 155r.

<sup>501</sup> *Ibidem*, LA año 1911 (L/1831), f. 266v.

## 2.1. LA FORMACIÓN DEL PASEO DE LAS GLORIETAS.

El paseo de las Glorietas o la Glorieta –denominado con posterioridad avenida Requejo– fue el primer y más importante eje de expansión extramuros de la localidad hacia oriente. Como ya se indicó este espacio se originó a lo largo del tramo inicial de la carretera con destino a Toro, Tordesillas y Valladolid que, junto con la de Villacastín a Vigo, acaparaba la mayor parte del tráfico rodado al tratarse de una de las principales rutas de transporte que unían la capital del Duero con otras importantes localidades. Su condición como prolongación natural de la céntrica calle Santa Clara acrecentó la importancia comercial de dicho eje, desplegándose rápidamente en el entorno una bulliciosa actividad de mercancías y personas. Asimismo, el emplazamiento de la avenida, sobre el extremo Este de la altiplanicie zamorana, permitió una anchura y rectitud sin restricciones, condiciones que, sin duda, resultaron del agrado de la nueva burguesía que vio en este lugar la posibilidad de crear un entorno acorde con las exigencias ciudadanas.

Así las cosas, la temprana afluencia de paseantes provocó la necesidad de modificar las características iniciales de esta travesía para adecuarse a su doble condición de vía de intenso tráfico rodado y de nuevo espacio de solaz y esparcimiento de la población. En primera instancia, y respondiendo a la petición de los vecinos de la zona<sup>502</sup>, el Ayuntamiento procedió al acondicionamiento del paseo mediante la plantación de arbolado<sup>503</sup> y la dotación de alumbrado público, siendo uno de los primeros espacios públicos del municipio que contó con abastecimiento de agua e iluminación eléctrica, mucho antes que otras zonas interiores de la localidad<sup>504</sup>. En poco tiempo las tierras de labor comprendidas entre la propia carretera, el camino viejo de Villalpando –denominado actualmente avenida Príncipe de Asturias– y la calle Amargura fueron incorporadas a la zona de recreo, dilatando aún más el espacio mediante la anexión de la mitad de la glorieta que otorgaría su nombre a la zona algún tiempo después.

La ampliación del espacio favoreció aún más la concurrencia de visitantes, haciéndose patente la necesidad de desviar el tránsito de carruajes y caballerías a lo largo del último tramo de la carretera, pues suponía un impedimento para el disfrute del entorno y un peligro constante para los transeúntes. Se tiene constancia de que en 1883 Eugenio Durán propuso, por primera vez, el desvío perimetral de la circulación de vehículos, a través de la carretera de Villalpando (Figura 36).

También se sabe que en 1890 se solicitó presupuesto para forjar una verja de hierro y segregar el espacio destinado al tránsito peatonal<sup>505</sup>. No obstante, en 1898 aún se estaba debatiendo acerca de la misma cuestión pues, dada la importancia de la vía y el grueso del tráfico soportado, no se ignoró que "sería costosísimo este traslado y perjudicial a los intereses municipales"<sup>506</sup>. Aun así, se acordó solicitar informe a la Jefatura de Obras Públicas de la provincia acerca de la posibilidad de llevar a cabo la propuesta, a lo que la institución respondió derivando la competencia para tomar dicha decisión a la Dirección General de Obras Públicas<sup>507</sup>.

---

<sup>502</sup> AHPZa-MZa, LA año 1892 (L/251), f. 106v.

<sup>503</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, p. 114.

<sup>504</sup> AHPZa-MZa, LA año 1896 (L/254), sesión de 10 de junio, ff. 108v. a 110r.

<sup>505</sup> *Ibidem*, LA año 1890 (L/249), sesión de 9 de junio, ff. 127v. a 128v.

<sup>506</sup> *Ib.*, LA año 1898 (L/257), sesión de 26 de septiembre, f. 337v.

<sup>507</sup> *Ib.*, sesión de 17 de octubre, f. 370r.





Figura 36. Propuesta para desviar los vehículos del primer tramo de la carretera de Tordesillas a través de la carretera de Villalpando. Eugenio Durán (1883).

Fuente: AHPZa-MZa, MPyD, sig. 40/5.

A pesar de haberse dado los primeros pasos para lograr la separación del tráfico, a comienzos del siglo XX aún se mantenía la intensa circulación a lo largo del paseo lo que impedía "un cómodo disfrute por los peligros y molestias que proporciona el tránsito de caballerías, carros y vehículos de todas clases"<sup>508</sup>. Así lo denunció en 1902 el que fuera años atrás alcalde de la localidad, Isidro Rubio, quien insistió en la necesidad de redirigir la circulación del último tramo de la carretera de Valladolid a través de la calle Amargura hasta llegar, atravesando el paseo de las Tres Cruces, a la carretera de la Estación. Para poder llevar a cabo la intervención indicada, se señaló la necesidad de solicitar la cesión de los terrenos sobre los que discurría la calzada, propiedad de la Dirección General de Obras Públicas, así como también una permuta de parcelas entre el Estado y el Ayuntamiento que facilitaría la ejecución de la operación, permitiendo, a su vez, la ampliación del parque<sup>509</sup>.

Tal y como quedó registrado en las actas, tampoco en esta ocasión hubo una respuesta unánime por parte de la Municipalidad pues, si bien la mayor parte de los concejales aceptaron agilizar los trámites para solicitar la cesión y el intercambio requeridos, otros ediles vieron en la solución planteada una vulneración de los derechos por caminos de los transportistas. A pesar de las voces discordantes se sabe que finalmente se tomó la decisión de elaborar el proyecto para llevar a cabo las modificaciones señaladas, logrando finalmente que en 1905 el parque se cerrara al tráfico. La circulación se desvió tal y como se había propuesto, dando lugar a que el primer tramo de la avenida de las Tres Cruces fuera conocido durante mucho tiempo con el sobrenombre de "desvío de la carretera de Tordesillas". Las verjas que limitaron el espacio peatonal, diseñadas por Durán, estuvieron colocadas y operativas al año siguiente llevándose a cabo, además, nuevas mejoras en el parque, como la reconstrucción de la casa del guarda, que pudo concluirse en 1909<sup>510</sup>.

<sup>508</sup> AHPZa-MZa, LA año 1902 (L/1804), sesión de 7 de enero, ff. 6r. a 6v.

<sup>509</sup> *Ibidem*, sesión de 7 de enero, ff. 6r. a 6v.

<sup>510</sup> La intervención ya contaba con el beneplácito de la Municipalidad desde 1902, cuando se constató "el lastimoso y antiestético espectáculo" que ofrecía el antiguo establecimiento. El primer proyecto para la nueva edificación fue encargado a Eugenio Durán, aunque fue Gregorio Pérez Arribas quien finalmente lo concluyó en 1906, tras la muerte del maestro de obras. La pintoresca propuesta presentada por el arquitecto –con planta



Asimismo, tras la cesión al Ayuntamiento del tramo de carretera situado entre el paseo y el arco de la Independencia<sup>511</sup>, se acordó prolongar la avenida de Requejo hasta llevarla más allá del nuevo Instituto, cuidando de que la vía no comprendiera "los terrenos señalados para el Cuartel de Caballería ofrecidos por el Ayuntamiento al ramo de Guerra"<sup>512</sup>. Con estas condiciones en 1908 fue presentado el proyecto de urbanización, rubricado por Francisco Ferriol, que delimitó una travesía regular, situada a continuación del espacio triangular original, de trescientos metros de longitud por treinta de anchura, dotada con un carril central para el paso de carruajes flanqueado por cuatro hileras de arbolado.

Resulta reseñable que la memoria adjuntara una serie de condiciones edificatorias relativas a las viviendas de nueva construcción situadas en el entorno, evidenciando la cada vez mayor importancia adquirida por el nuevo espacio extramuros. Las normas establecidas incluyeron ciertas pautas compositivas, determinando, entre otras cuestiones, el compromiso de utilizar "verjas elegantes de hierro fundido ó forjado" en los cierres y realizar fachadas al paseo "vistosas y elegantes". Asimismo, se estableció el número de plantas de los inmuebles y la altura mínima de las estancias –continuando las directrices establecidas en las Ordenanzas Municipales de 1890– debiendo constar las viviendas de planta baja de, al menos, cuatro metros de gálibo, piso principal de tres metros y medio como mínimo y un desván, o segunda planta, de tres metros de altura, que podría cubrirse con azotea. También se permitió la incorporación de "torres-miradores y demás elementos decorativos"<sup>513</sup>.

A pesar de que incluso se llegó a consignar en el presupuesto municipal una partida destinada a sufragar los gastos de expropiación de los terrenos necesarios para realizar la obra, la propuesta de ampliación de la avenida Requejo no llegó a ser aprobada, pues la holgura otorgada a la vía hubiese requerido la ocupación de los jardines delanteros del recién inaugurado centro de enseñanza a lo que se opuso tajantemente el Estado por el perjuicio ocasionado a los escolares y al efecto estético del edificio. De ello quedó constancia en un escrito sin firmar, fechado al año siguiente de la proposición, en el que se decidió mantener "la línea actual del jardín del citado Instituto" y conservar el eje de la carretera, reduciendo la anchura de la prolongación prevista a veinte metros. Asimismo, dado que el objetivo era lograr una avenida "amena á la par que estética", el borrador incluyó alguna de las condiciones estipuladas en la memoria del proyecto, relativas fundamentalmente a la determinación del número máximo y mínimo de plantas de los inmuebles, la tipología edificatoria y el uso de ciertos materiales en las fachadas<sup>514</sup> (Documento 17).

---

irregular, una torre en esquina, vanos de diferentes dimensiones y cubierta con pendiente y aleros pronunciados—no fue del agrado de las autoridades locales, que achacaron su descontento a la mala calidad de los materiales propuestos. Con un presupuesto muy superior al inicial, Francisco Ferriol –que sustituyó a Arribas como técnico del Consistorio–, presentó dos nueva propuesta en 1909. Tal y como subraya Ávila de la Torre, el proyecto definitivamente aprobado consistió en una variación del proyecto inicial, manteniendo los detalles propios de este estilo tan adecuado para el entorno en el que se localizó la obra [ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, p. 311].

<sup>511</sup> El Arco de la Independencia era la denominada puerta del Pescado, situada en los Barrios Bajos, hasta que en 1908 fue desmontada y trasladada al final de la avenida Requejo, "limitando el trozo de carretera que comprendía el entonces Nuevo Instituto y el punto de desviación aprobado por la superioridad para la variante de la carretera de Tordesillas a Zamora", en las proximidades del Cuartel de Caballería. Años después estuvo en el parque de San Martín, como Monumento a los Caídos y actualmente se ubica en las inmediaciones del cementerio de San Atilano [LOZANO, Balbino. "La Puerta del Pescado". *La Opinión de Zamora*, jueves 19 de febrero de 2009].

<sup>512</sup> AHPZa-MZa, LA año 1902 (L/1804), sesión de 27 de agosto, ff. 195r. a 195v.

<sup>513</sup> A partir de: ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, p. 115.

<sup>514</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 796/11.

Aunque no consta que se oficializase tal proposición, resulta evidente el interés por conferir al enclave las condiciones de regularidad y ornato requeridas por los espacios representativos de la nueva sociedad zamorana. A ello respondió la iniciativa vecinal, suscrita por Evarista Fernández en 1911, en la que solicitó que se acordasen una serie de normas arquitectónicas para los edificios elevados en dicha calle principal, como la obligación de construir hoteles "con verja en la alineación y jardín entre ella y la fachada" así como "cualquiera otra condición que estimase como bella, en las tapias divisorias de las fincas". El Consistorio recibió con agrado que los propietarios cooperasen "expontáneamente y voluntariamente á la realización de tan loable fines", señalando, no obstante, que el establecimiento de dicha servidumbre no estaba "dentro de las atribuciones de esta Exma. Corporación"<sup>515</sup>.

En 1929 se recuperó la idea de prologar la avenida Requejo, a raíz de la solicitud de Antonio Gracia Sánchez para edificar en una parcela de su propiedad localizada en dicho entorno. Tal y como explicó Francisco Hernanz en la memoria del proyecto, la intervención se imponía "de una manera inevitable" siendo una necesidad pública llevar a cabo dicha ordenación "por las construcciones que en un día seguramente se llevarán a cabo, dada la importancia trascendental que está adquiriendo esta parte de la capital"<sup>516</sup>. En el documento se estipularon las condiciones de la calle, a la que se adjudicó una anchura constante de catorce metros y medio con dos paseos laterales de tres metros cada uno, delimitación que tuvo en cuenta no condicionar el futuro plano de alineación que se preveía elaborar para la capital.

A pesar de ello, en junio de 1931 se acordó por unanimidad paralizar el expediente de aprobación de la nueva alineación debido, precisamente, a la cercana posibilidad de contar con un plan general de urbanización para la ciudad, lo que hizo innecesario, e incluso desaconsejable, proceder a cualquier tipo de modificación parcial<sup>517</sup>. Este extremo se constata al comprobar que no fue el único caso en que se paralizó la tramitación de intervenciones urbanas en progreso, pues en la misma sesión se desestimaron también las nuevas alineaciones propuestas para las calles Santiago, Riego y Feria<sup>518</sup>. Dado que se había procedido al derribo del arco situado en las proximidades del nuevo cuartel de Caballería para no entorpecer el trayecto de la nueva travesía, la decisión de no seguir adelante con el proyecto exigió la reconstrucción del hito y el pago de los costes de la reinstauración por parte de quien ordenó su demolición, que ascendieron a algo más de seiscientos pesetas<sup>519</sup>.

## 2.2. LA CARRETERA DE LA ESTACIÓN Y LA AVENIDA TRES CRUCES.

El paseo, después avenida Tres Cruces, constituyó el eje extramuros que, partiendo más allá de la puerta de San Torcuato –desde el punto donde el camino de la Estación se desviaba para rodear la meseta por su parte inferior–, se desarrollaba a lo largo del extremo septentrional de la altiplanicie zamorana hasta llegar al sitio homónimo. Las óptimas condiciones de su emplazamiento, tanto por su estratégica localización respecto a las principales vías de comunicación, como por sus favorables características geográficas que ofrecía las condiciones de desahogo y regularidad requeridas para los espacios representativos de la ciudad moderna, lo convirtieron en un espacio idóneo sobre el que formular importantes intervenciones urbanas.

---

<sup>515</sup> AHPZa-MZa, LA año 1911 (L/1813), sesión de 1 de febrero, ff. 18r. a 18v.

<sup>516</sup> *Ibidem*, OyU, sign. 796/14.

<sup>517</sup> *Ib.*, LA año 1931 (L/1833), sesiones de 26 y 29 de junio, f. 7r. y ff. 41v. a 42r.

<sup>518</sup> *Ib.*, ff. 6v. a 7r.

<sup>519</sup> *Ib.*, sesiones de 29 de julio y 28 de octubre, ff. 41v. a 42r. y f. 130v.

La primera ocasión en que dicho trayecto fue objeto de una propuesta de ordenación data de finales de 1888, cuando se presentó el plano de alineación oficial "para las construcciones en las carreteras que de la puerta de S. Torcuato conducen a la estación de ferrocarril y sitio de las Tres Cruces y de una calle transversal a las mismas (denominada calle Amargura)"<sup>520</sup>. Si bien resulta evidente la importancia de dotar de amplitud suficiente la travesía que comunicaba con el apeadero ferroviario, la incorporación al proyecto de las otras dos calles respondió, sin duda, a la pretensión ya presente en la mente de las autoridades durante esos años, de desviar el tráfico de carros y caballerías de la carretera de Valladolid a través de una ruta alternativa que atravesaba dichas avenidas. Siendo fundamentales, por tanto, en la organización del sector extramuros situado más al Norte, el técnico municipal les otorgó una sección uniforme de dieciocho metros de los cuales la mitad estarían ocupados por la calzada y la dimensión restante se dividiría a partes iguales entre las dos aceras.

La reclamación interpuesta por varios vecinos de la localidad, entre los que se encontró el concejal Eduardo Julián Pérez, logró circunscribir el alcance de la propuesta a la definición, únicamente, de la línea de fachada de la carretera que conducía a la estación, a la que "nada tendríamos que exponer más que nuestra conformidad, accediendo a lo solicitado y de conformidad con lo que la comisión propone"<sup>521</sup>. La alineación únicamente de esta travesía –actualmente denominada Víctor Gallego– fue presentada en el Ayuntamiento el 10 de diciembre de 1888, siendo aprobado en abril del año siguiente y ratificado por el gobernador civil el 26 de octubre<sup>522</sup> (Figura 37).

La decisión de no abordar el proyecto en su totalidad también pospuso la posibilidad de acometer el desvío del tráfico de las Glorietas y convertirlo en un área completamente peatonal, hecho que seguramente tuvo que ver en la decisión, tomada en 1892, de encargar la elaboración de un paseo de primer orden en el sitio de las Tres Cruces, "por carecer la población de uno que reúna las buenas condiciones de capacidad y ventilación indispensables, sin perjuicio de discutir en otra ocasión la conveniencia de ensanchar el de S. Martín para prolongarle con el de Valorio"<sup>523</sup>.

La proposición, de la que Julián Pérez resultó su mejor valedor, fue resuelta al año siguiente al declarar la "utilidad pública" de la intervención para la formación del paseo, lo que validó la operatividad de la expropiación forzosa para la obtención de los terrenos necesarios evitando de este modo una posible injerencia de los intereses privados<sup>524</sup>. En junio de 1893 se expuso a escrutinio de la Comisión de Obras el proyecto elaborado por Eugenio Durán, siendo aprobado definitivamente el 20 de septiembre siguiente tras superar la tramitación prescrita por ley<sup>525</sup>.

En la memoria que acompañó la propuesta se destacó la necesidad de crear un espacio que respondiera al unísono a las exigencias de mejora de las condiciones ambientales de la población y a las de representación de la nueva sociedad emergente<sup>526</sup>. El ambicioso planteamiento del técnico alcanzó, sin duda, las expectativas creadas, diseñando un parque

---

<sup>520</sup> AHPZa-MZa, LA año 1888 (L/247), ff. 243r. a 243v.

<sup>521</sup> Consta que los reclamantes fueron, además de Julián Pérez, Ramón Prieto Lobato y Valentín Calvo [*Ibidem*, LA año 1889 (L/248), ff. 92r-v, 93r.].

<sup>522</sup> *Ib.*, OyU, sign. 711/08.

<sup>523</sup> *Ib.*, LA año 1892 (L/257), f. 72v.

<sup>524</sup> *Ib.*, LA año 1893 (L/258), ff. 128v. a 129r.

<sup>525</sup> En agosto de ese año se procedió a la exposición pública del proyecto para escuchar posibles requerimientos durante los veinte días reglamentarios [*Ibidem*, ff. 128v. a 129r.]; En las actas municipales no consta que se presentaran reclamaciones a la intervención, por lo que se procedió a su aprobación definitiva [*Ib.*, f. 143r.]

<sup>526</sup> *Ib.*, OyU, sign. 781/01.

romboidal cuya extensión abarcó más de ciento treinta y cinco mil metros cuadrados, de los cuales más de la mitad estuvieron destinados a zona ajardinada<sup>527</sup>.



Figura 37. Plano de alineación de la carretera de la Estación, actual avenida Víctor Gallego. Eugenio Durán (1888). La imagen aparece girada 90° para adaptarse al formato de la página.  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 711/08.

---

<sup>527</sup> Según se estableció en la memoria, se destinó un metro cuadrado de paseo y dos metros cuadrados de plantaciones por cada habitante de la localidad [AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/01].

Para asegurar el remanso necesario en un lugar de estas características, la propuesta segregó el tráfico a la periferia, situando sendas rotondas entorno al calvario, en el extremo Este, y en la confluencia con la calla Amargura, anticipando el objetivo, nunca abandonado, de desviar la circulación rodada y de caballerías del otro paseo situado más al Sur. En el espacio interior, un amplio salón central de ciento veinticuatro metros de longitud por veinticuatro de anchura y la avenida arbolada de cinco metros de holgura que lo rodeaba, dividía el área en dos, contando el sector superior con dos lagos rústicos y algunas construcciones diseñadas al gusto de la época y el inferior con otro lago de mayores dimensiones (Figura 38).

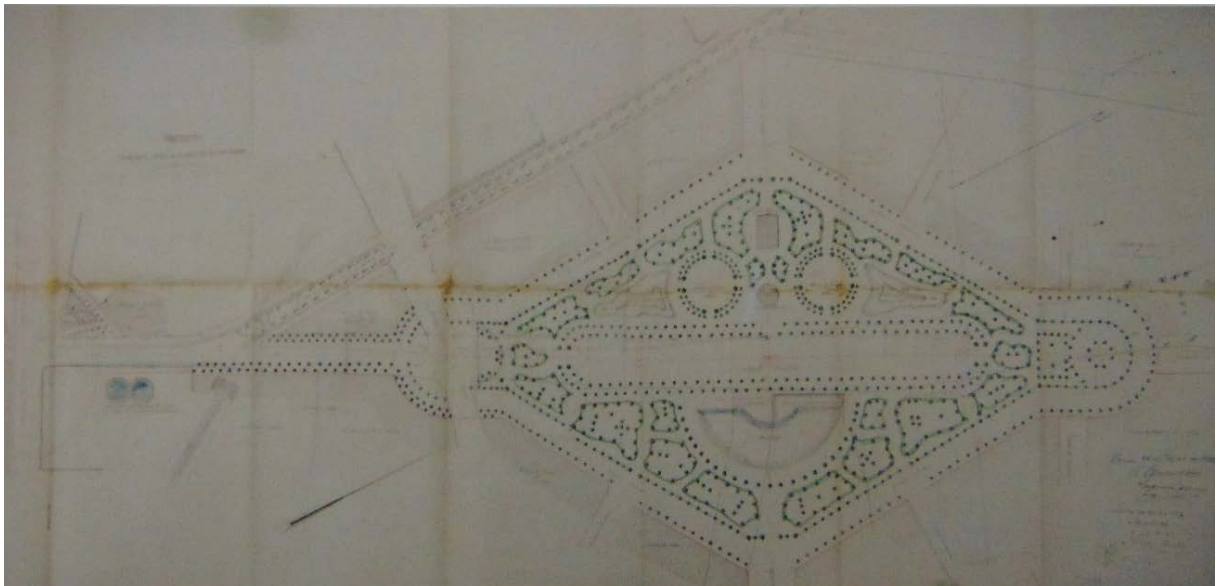


Figura 38. Proyecto de paseo de primer orden en las Tres Cruces. Eugenio Durán (1893).  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/01.

Aunque consta que se destinaron efectivos para realizar ciertos trabajos de mejora en esa localización<sup>528</sup>, la realidad fue que no llegó a realizarse ninguna intervención de importancia pues a comienzos del siglo XX el aspecto ofrecido distaba enormemente del entorno descrito en la propuesta de Durán. Según la relación que tenemos el paraje solamente contaba con "una doble hilera de corpulentos árboles dispuestos sin orden alguno y sin alineación fija ya dirigiéndose hacia un lado, ya inclinándose hacia el opuesto, ya acercándose sus dos filas, separándose otras veces. Entre ellos se han colocado asientos o poyos de piedra para el descanso de los paseantes"<sup>529</sup>.

Estando así las cosas, no resulta extraño que a esas alturas aún predominaran en esa localización tierras de labor y josas, y que los cerramientos de las propiedades y construcciones definitivas que existían siguieran cada una de ellas una línea de fachada diferente, siendo urgente proceder a la elaboración de un plano oficial de alineación que fue presentado por Francisco Ferriol en 1912 (Figura 39).

---

<sup>528</sup> Consta que el Ayuntamiento destinó algunos jornaleros para llevar a cabo arreglos y mejoras en el camino de las Tres Cruces [AHPZa-MZa, LA año 1897 (L/256), f. 2v.].

<sup>529</sup> Se reproduce la descripción del estado en que se encontraba el parque, hecha por Francisco Ferriol en la memoria del plano de alineación del paseo de las Tres Cruces elaborado en 1912 [*Ibidem*, OyU, sign. 709/34].



Figura 39. Parte final del plano de alineación de la avenida Tres Cruces. Francisco Ferriol (1912). La imagen aparece girada 90° para adaptarse al formato de la página.  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 709/34.

De acuerdo a la memoria elaborada, la delimitación de la margen izquierda del tramo más próximo a la población continuó la línea de la fachada de la edificación de Francisco Rodríguez Álvarez que, al parecer, debía ser la única construcción "que ostenta carácter definitivo y que hermosea el paseo". Para definir el otro extremo se partió del vértice de la citada propiedad, delimitando una nueva arista que se prolongó hasta una construcción ubicada en la confluencia con la calle Brahones, "con lo cual aprovechamos todo el grupo de casa denominadas del arrabal de Pantoja", formando "una amplia y hermosa vía de comunicación entre este arrabal y el paseo de la población"<sup>530</sup>

Entre ambas direcciones existió una pequeña divergencia a la que el técnico restó importancia asegurando que daba la sensación de formar "una sola y única línea recta"<sup>531</sup>. Dado que no existía ninguna referencia para concretar la margen derecha, el técnico decidió establecer una anchura homogénea de treinta metros, dimensión suficiente para acoger el gran volumen de tráfico esperado. Por tratarse únicamente de un proyecto de alineación, el arquitecto solo incluyó algunas cuestiones acerca de la configuración y dotación del espacio longitudinal, señalando la conveniencia de establecer un paseo central de diez metros de ancho, carriles para el tráfico a ambos lados de seis metros y dos aceras en los extremos, de cuatro metros cada una.

Resulta evidente el cambio de carácter operado respecto a la propuesta de Durán, no solo por las dimensiones adjudicadas, considerablemente más reducidas, sino sobre todo por el diferente rol otorgado al ámbito, limitando la zona de esparcimiento a un discreto paseo central y dejando un espacio "más que suficiente para el tránsito pedestre, como rodado que por el mismo puede desarrollarse, todavez que su prolongación no es posible en su entrada por tropezar con los depósitos de agua potable que abastecen a la ciudad y en su extremo N.O. por encontrarnos con la estación de la vía férrea"<sup>532</sup>. La aprobación definitiva del proyecto requirió la resolución de la reclamación interpuesta por el arquitecto provincial Segundo Vitoria como propietario de una de las fincas localizadas en el primer tramo de la calle. La argumentación esgrimida para justificar los inconvenientes que la nueva línea traería consigo se basó en aspectos de tipo estético, legal y económico.

En primer término, se aludió a la falta de ornato que suponía abandonar la línea recta a partir de una edificación y no procurar "que el quebranto se pierda, digámoslo así, en la confluencia de una vía transversal que es en este caso la calle de la Amargura, porque es de mal gusto, antiestético, perjudicial para el propietario y sin beneficio para nadie, que la alineación se quiebre en una edificación, que si hoy es una cerca, mañana puede ser la fachada de una casa". Desde el punto de vista legal, el arquitecto provincial se refirió a la inminente formación de un plan general para la ciudad, aspiración que siempre estuvo presente en las intenciones de la Municipalidad, situación que llevaría a modificar nuevamente la alineación en pocos años con el consiguiente trastorno para los intereses privados. Por último pero no menos importante se hizo mención al dispendio que el Ayuntamiento tendría que afrontar para el pago de las expropiaciones y las indemnizaciones a las que daría lugar la operación urbana<sup>533</sup>. La solución al conflicto pasó por establecer el origen de la alineación a partir del cruce con la calle Amargura quedando, por tanto, fuera del ámbito de la intervención la finca del demandante<sup>534</sup>. Así las cosas, la aprobación definitiva de la propuesta se realizó el 10 de julio siguiente.

---

<sup>530</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 709/34.

<sup>531</sup> *Ídem.*

<sup>532</sup> *Íd.*

<sup>533</sup> En sesión del 29 de mayo de 1912 se aprobó por parte del pleno municipal el proyecto, estableciéndose un plazo de exposición al público de veinte días. El escrito presentado por Vitoria está fechado el 22 de junio de 1912 [*Íd.*].

<sup>534</sup> Así queda reflejado en la respuesta dada por el arquitecto municipal a la reclamación interpuesta, con fecha 6 de julio de 1912 [*Íd.*].

### 2.3. EL PASEO ENTRE SAN PABLO Y LA ERMITA DE LA PEÑA DE FRANCIA.

Al Sur de la zona colonizada por la burguesía –en torno a la avenida Tres Cruces y el paseo de las Glorietas–, y hasta los márgenes del río Duero, se localizaba el denominado barrio de doña Candelaria Ruíz del Árbol. El apelativo del área se debió a la existencia de una fundación de carácter filantrópico patrocinada por dicha señora, sobre los terrenos obtenidos por su familia tras la excomunión de los monjes benedictinos y la desamortización de sus posesiones en el límite meridional del ámbito descrito.

Este primer asentamiento dató de 1894 –según informó la crónica publicada por *El Correo de Zamora* en conmemoración de su medio siglo de existencia– y tuvo su origen cuando esta distinguida señora "construyó un grupo de casas para dar albergue a personas necesitadas y que destacasen por su laboriosidad, religiosidad y honradez"<sup>535</sup>. La descripción que tenemos de las viviendas nos habla de "ocho edificios (...) seis divididos en dos grupos de tres, destinados a las familias pobres y dos que flanqueaban aquellos, de diferente arquitectura y de aspecto un tanto más elegante" en uno de los cuales residía la dama durante sus prolongadas estancias en la capital castellana"<sup>536</sup>. Consta que el mismo año de la inauguración, la propia promotora solicitó el suministro de agua y alumbrado público<sup>537</sup>, accediendo la Corporación, no sin alguna objeción, a colocar dos faroles de segunda clase en el camino conducente a San Pablo y otros dos en el propio barrio, pero negando el establecimiento de una fuente alegando que "aquellos vecinos pueden servirse de la que existe a la referida puerta"<sup>538</sup>.

En todo caso, el verdadero comienzo del desarrollo urbano de la zona estuvo vinculado, como ya se adelantó, a la adjudicación en 1891 de las obras para el desvío de la carretera de Villacastín a Vigo que incluyeron la construcción del puente de hierro, circunstancia que determinó la aprobación de las primeras medidas para la organización del sector. A ello respondió la formación en 1893 de un plano para el ensanche y la regularización del paseo entre la puerta de San Pablo y la ermita de la Peña de Francia situada en las proximidades del Duero, "punto concurridísimo de agradable solaz y esparcimiento del vecindario"<sup>539</sup>.

La alineación, definida por Eugenio Durán, partió de la delimitación de una importante rotonda de sesenta y ocho metros de diámetro en el origen del trayecto, con el objetivo de canalizar el importante volumen de tráfico soportado por la carretera de primer orden y las demás vías que pudieran acometer a ella en ese punto. A partir de ahí se procuró un trazado rectilíneo hasta su encuentro con el camino del Prado Tuerto siguiendo la dirección de la cerca de la huerta de San Benito y evitando la marcada por la prolongación de la calle de San Pablo "cuya desviación se aleja bastante de la dirección general a (la) que necesariamente había de obedecer el trazado". Dado que por entonces se desconocía las posibles conexiones que en ese lugar podrían llegar a coincidir, se decidió prescindir de la curva para dirigir el trazado hasta los Tres Árboles, siendo sustituida por otra plazuela donde concurrirían "las diferentes avenidas sin dirección favorable o de preferencia para ningún punto". Junto al plano se presentó un pormenorizado estudio de las rasantes, dada la importante pendiente que presentaba el ámbito objeto de intervención

La actuación puso de manifiesto, nuevamente, la importancia dada al espacio de esparcimiento en la formación de la ciudad burguesa, siendo evidente, no obstante, el carácter

---

<sup>535</sup> *El Correo de Zamora*, 1 de mayo de 1944.

<sup>536</sup> A partir de: GAGO VAQUERO, José Luis. *La arquitectura...*, ob. cit., p. 138.

<sup>537</sup> AHPZa-MZa, LA año 1894, (L/253), f. 86r. y f. 113r.

<sup>538</sup> *Ibidem*, sesión de 6 de junio, f. 113r.

<sup>539</sup> *Ib.*, LA año 1893 (L/252), sesiones de 27 de julio y 13 de septiembre, ff. 124v. a 125r. y f. 140r.



mucho más modesto de la propuesta presentada para este sector, frente a los situados en la zona más septentrional (Figura 40).

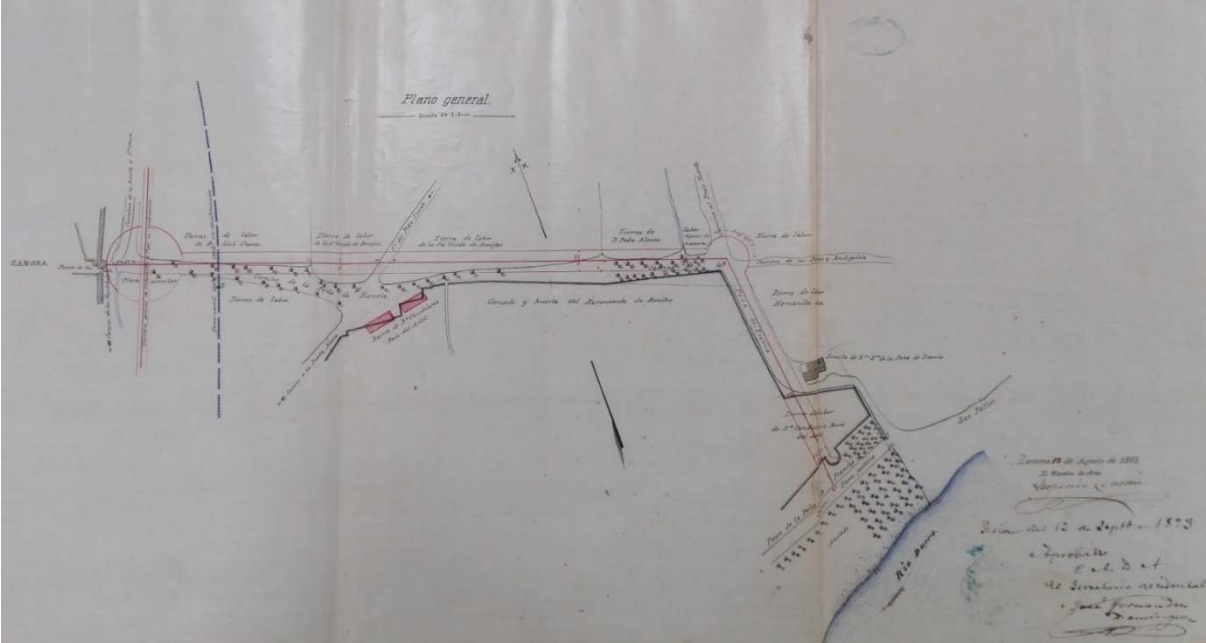


Figura 40. Plano de alineación del camino desde la puerta de San Pablo al paseo de los Tres Árboles. Eugenio Durán (1893).  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 709/22.

## Capítulo 10. PRIMERAS PROPUESTAS PARA LA ORDENACIÓN DEL ENSANCHE.

### 1. INICIATIVAS PARA LA FORMACIÓN DE UN PLANEAMIENTO SOBRE EL ENSANCHE.

Como hemos señalado, la inauguración de los nuevos intercambiadores a finales del siglo XIX provocó un paulatino pero irrevocable desplazamiento de la actividad ciudadana desde el centro tradicional hacia la zona de expansión situada al Este de la población. Como consecuencia, ya desde las últimas décadas de la centuria la localidad inició su inexorable expansión extramuros, siendo fundamentalmente durante el primer tercio del siglo XX cuando, a través de intervenciones parciales, se conformaron los elementos estructurantes de la nueva urdimbre zamorana.

Sin embargo, no fueron pocas las voces que desde muy temprano demandaron la formación de un plan de ensanche para la capital, a sabiendas de la proliferación en muchas otras ciudades españolas de este tipo de operaciones urbanísticas desde la promulgación de la primera ley y su reglamento en 1864 y 1867, respectivamente. Entre las más tempranas se alzaron las de los concejales Rodríguez Pérez y Prieto Losada quienes, en 1890, propusieron estudiar un proyecto de alineación para la nueva zona de crecimiento de la población localizada entre la puerta de San Pablo y la de Santa Ana, "tendiendo grandes vías de comunicación y dando el ensanche necesario a las carreteras que de la puerta de Santa Clara va a la de San Torcuato, y de este último punto a las Tres Cruces"<sup>540</sup>.

A finales del año siguiente ya se había puesto en marcha la elaboración del proyecto para la ampliación de la localidad sobre los terrenos exteriores al núcleo, al mismo tiempo que se definía la alineación de la denominada Rambla de Doña Urraca. Si bien el Ayuntamiento declaró "estar conforme" con el contenido del plano y la memoria presentados en enero de 1902<sup>541</sup>, finalmente se tomó la decisión de desistir, en esa ocasión, de la pretensión de contar con una ordenación general en las afueras de la población<sup>542</sup>.

En todo caso se sabe que en 1910 se procedió a la confección de un plano de la capital por parte del Instituto Geográfico y Estadístico<sup>543</sup>, acontecimiento que, sin duda, preludiaba la intención del Consistorio de contar, en un periodo no demasiado dilatado, con una planificación conjunta del exterior de la ciudad (Figura 41).

Sin embargo, la crisis generalizada que asolaba el país pospuso cualquier conato de ordenación hasta los años 20, cuando la política económica de Primo de Rivera impulsó, de nuevo, la inversión en construcción y obras públicas.

Una de las primeras iniciativas municipales para organizar una amplia zona de tejido exterior a la ciudad tradicional se produjo en 1926 y tuvo como objetivo establecer la alineación general del barrio conocido como Candelaria Ruíz del Árbol, situado en la parte más meridional del futuro ensanche<sup>544</sup>. Si bien el plano no llegó a aprobarse, sin duda constituye uno de los antecedentes más importantes de la ordenación general establecida años después.

---

<sup>540</sup> AHPZa-MZa, LA año 1890 (L/249), sesión de 28 de mayo, f. 119r.

<sup>541</sup> *Ibidem*, LA año 1892 (L/251), sesión de 20 de enero, ff. 8r. a 8v.

<sup>542</sup> *Ib.*, sesión de 9 de marzo, f. 29v.

<sup>543</sup> *Ib.*, LA año 1911 (L/1813), f. 127r.

<sup>544</sup> *Ib.*, OyU, sig. 862/23.

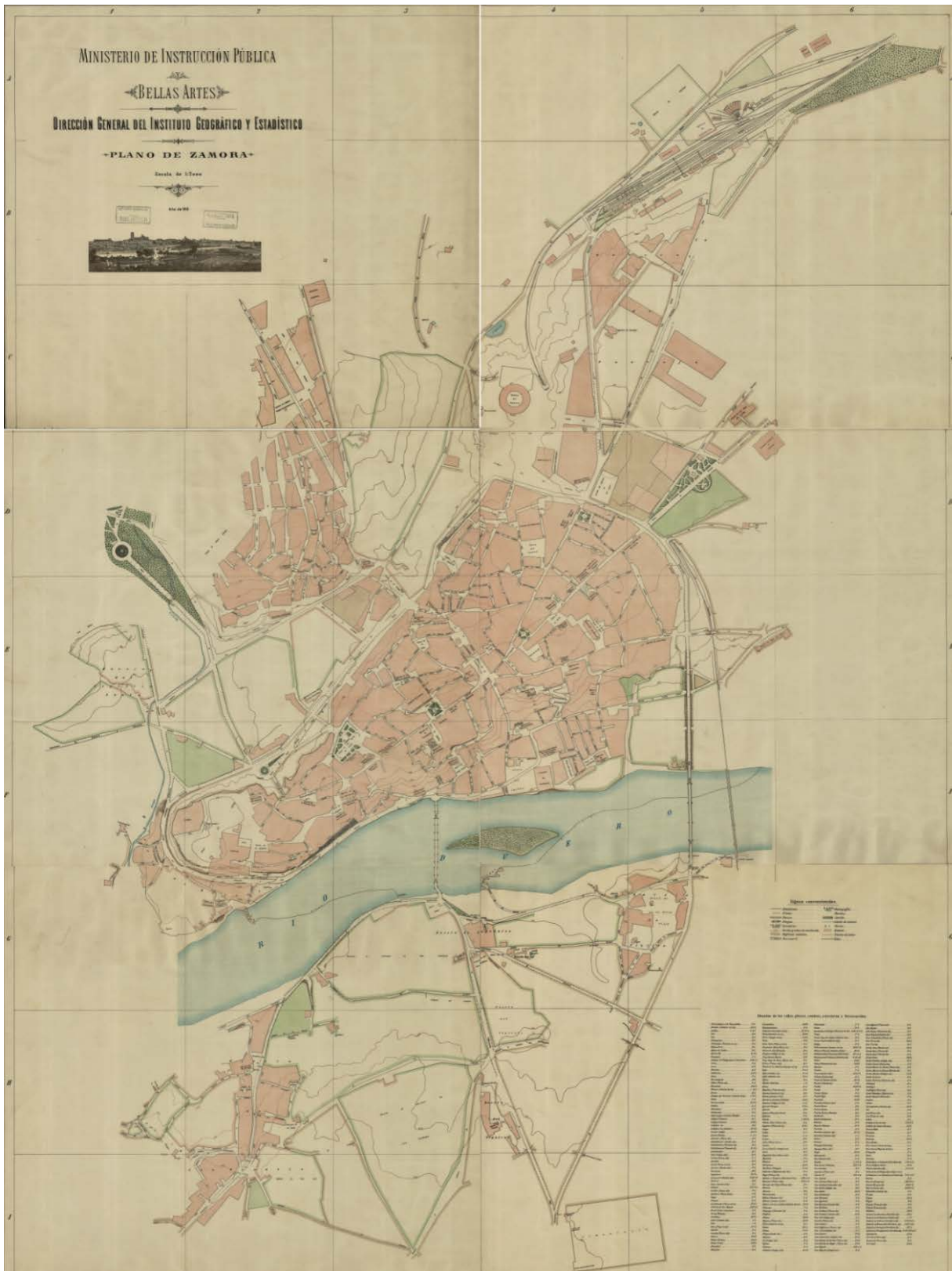


Figura 41. Plano de Zamora. Instituto Geográfico y Estadístico (1910).  
Fuente: Cartoteca del Instituto Geográfico Nacional <<https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/016435.html>> (03 diciembre 2019) [CC-BY-4.0].

Fue en 1928 cuando se planteó, nuevamente, la necesidad de proceder a la elaboración de un plan de ensanche de la ciudad, como parte del ambicioso plan de mejoras para la capital



previsto por el Ayuntamiento, encomendando al arquitecto municipal Francisco Hernanz –quien también había sido el responsable de la alineación general del barrio de La Candelaria–, la elaboración de un anteproyecto que habría de formarse cuando lo permitiesen los presupuestos<sup>545</sup>.

## 2. LA ZONA DEL ENSANCHE A FINALES DE LA SEGUNDA DÉCADA DEL SIGLO XX.

A modo de recordatorio, señalaremos los componentes urbanos fundamentales presentes en Zamora durante la segunda década del siglo XX, sobre la carta corográfica de la capital, elaborada por Benito Chías en 1918 –en base a la cartografía de 1910– y publicada por Ceferí Rocafort en la obra *La España Regional*<sup>546</sup>. La misma imagen nos servirá como base para caracterizar el tejido urbano surgido en torno a estos hitos durante el primer tercio de la centuria (Figura 42).

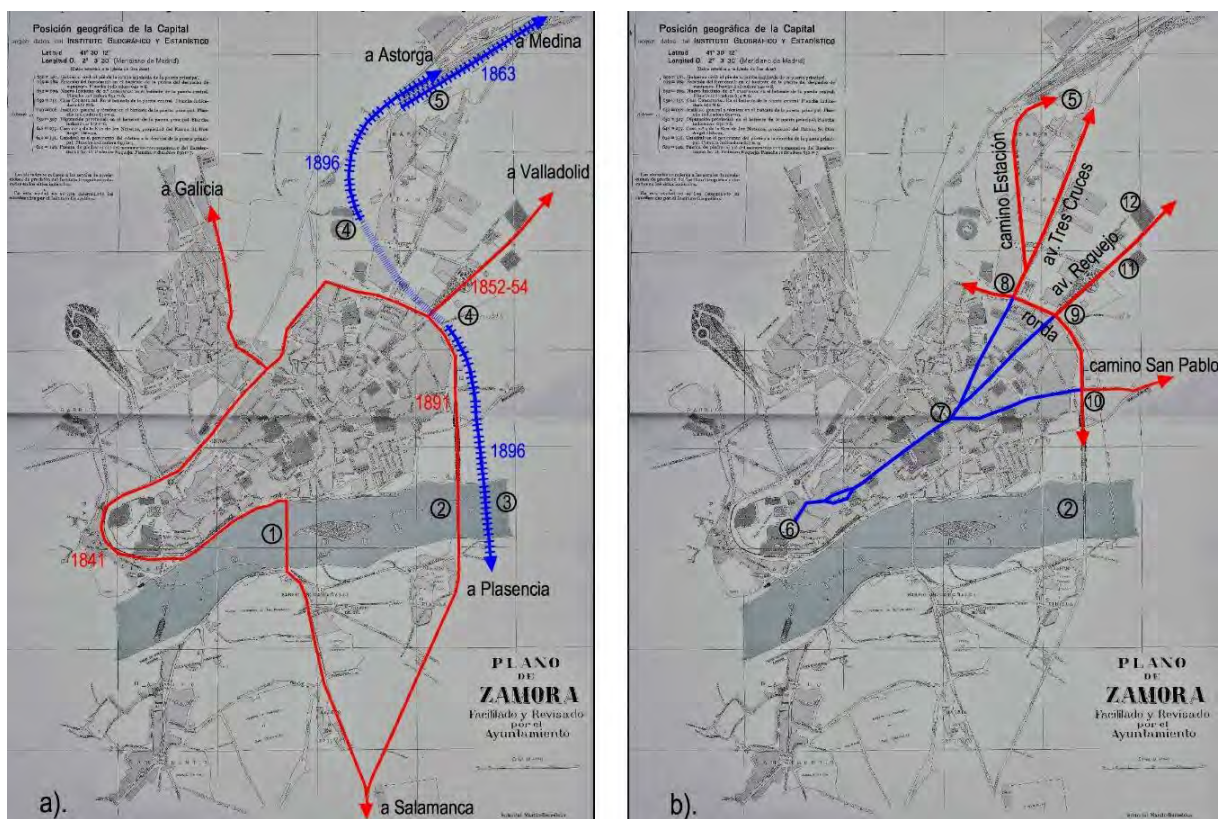


Figura 42. Elementos fundamentales del trazado urbano de Zamora durante la segunda década del siglo XX: a). Trazado de las infraestructuras de comunicación a su paso por la capital; b). Vías estructurantes del núcleo consolidado y la zona de expansión. Con el número se indican los hitos urbanos fundamentales del tejido: 1. Puente románico de piedra; 2. Puente de hierro; 3. Puente de la línea férrea entre Plasencia y Astorga; 4. Accesos al túnel de la línea férrea entre Plasencia y Astorga; 5. Estación de FFCC; 6. Catedral; 7. Plaza Mayor; 8. Puerta de San Torcuato; 9. Puerta de Santa Clara; 10. Puerta de San Pablo; 11. Instituto Técnico; 12. Cuartel de Caballería.

Elaboración propia a partir de Cartoteca del Instituto Geográfico Nacional <<https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/016717.html>> (13 marzo 2021) [CC-BY-4.0].

<sup>545</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 796/13.

<sup>546</sup> ROCAFORT, Ceferí y DALMAU, Casimiro. *La España Regional*. Barcelona: Alberto Martín, 1913-1919, t. 4.

## 2.1. LA AVENIDA VÍCTOR GALLEGO Y EL BARRIO MIRADOR DE PANTOJA.

A primera vista podemos advertir que la mayor aglomeración formada en las afueras del núcleo se desarrolló alrededor de la avenida Víctor Gallego, nombre dado al primer tramo de la antigua carretera de la Estación. El motivo debemos buscarlo en las incuestionables ventajas que ofrecía su emplazamiento, entre el apeadero ferroviario y la explanada del Matadero, lo que le otorgó una inusitada actividad diaria desde finales del siglo XIX.

De hecho, se sabe que las manzanas de casas abiertas a esta planicie, "desde el origen del cercado de D. Ramón Prieto Lobato hasta la fábrica de cal de D. Atilano Martín", contaban ya con alineación en 1894, trazada a raíz de "la petición de licencia hecha por D. Juan Fernández para edificar en aquel huerto"<sup>547</sup>. Consta que durante los primeros años del Novecientos se registraron numerosas nuevas licencias para la construcción de diversos locales y almacenes en dicha localización<sup>548</sup> (Figura 43).

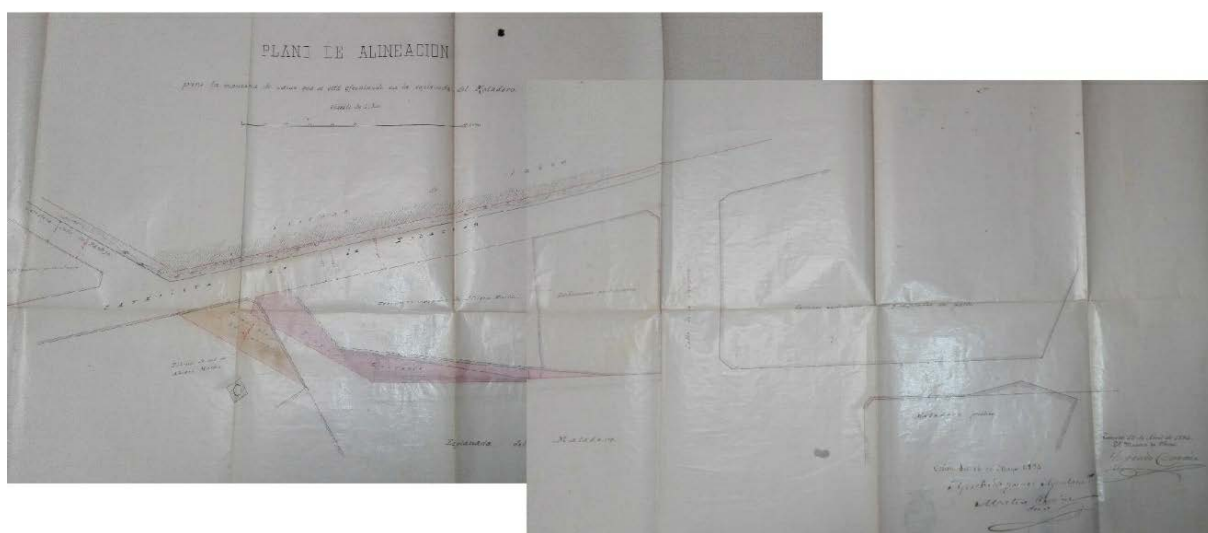


Figura 43. Plano de alineación de una manzana de casas en la explanada del Matadero. Eugenio Durán (1894).  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 711/07.

La misma llanura fue el emplazamiento elegido para la construcción de la Plaza de Toros de la localidad, cuya primera traza, obra del maestro de obras Eugenio Durán, dató de 1875. Dificultades económicas impidieron que se concluyeran las obras programadas, revocando el Ayuntamiento la licencia en 1886. Al año siguiente la propia Administración local encargó la elaboración de unos nuevos planos a Martín Pastells Papell, quien presentó el anteproyecto en enero de 1888. Se trató de un diseño muy austero, de planta circular con un pequeño cuerpo rectangular que albergó el acceso principal, situado en línea con la puerta de Santa Ana. Los entrepaños se proyectaron en mampostería de piedra arenisca vista, que fue enfoscada en la década de los 40 del siglo XX, destacando ciertos elementos singulares elaborados en ladrillo ordinario visto, como las pilastras alrededor del coso y el volumen de entrada. El edificio fue inaugurado durante las fiestas de San Pedro del año 1897<sup>549</sup> (Figura 44).

<sup>547</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 711/07.

<sup>548</sup> *Ibidem*, OyU, sign. 725/21, 725/24 y 725/26.

<sup>549</sup> Para conocer más acerca de la obra cf.: RODRÍGUEZ ESTÉBAN, M. Ascensión. *La arquitectura...*, ob. cit., pp. 173-175; HERNÁNDEZ MARTÍN, Joaquín. *Guía...*, ob. cit., p. 106.



Figura 44. Imagen actual de la Plaza de Toros de Zamora.  
Fuente propia.

En la zona situada entre el último tramo de la carretera de la Estación, el extremo de la avenida Tres Cruces y el límite Norte de la meseta, se desarrolló el barrio Mirador de Pantoja. El origen de este ámbito se remonta a finales del siglo XIX, cuando el Ayuntamiento decidió proporcionar una zona de residencia alternativa para las familias menos pudientes que vivían "hacinadas en casas pequeñas y mal ventiladas en algunos de los barrios dentro de las murallas"<sup>550</sup>. El terreno destinado a la nueva urbanización fue declarado improductivo para el cultivo, siendo considerado, no obstante, adecuado para las construcciones, no solo por las características del suelo sino, sobre todo, por las óptimas condiciones sanitarias y de ventilación que ofrecía su situación elevada sobre el valle de Arenales.

Eugenio Durán fue el encargado de organizar el ámbito mediante una calle longitudinal principal, denominada Libertad, de quince metros de ancho<sup>551</sup>, y otras dos transversales de diez metros de sección: la calle Torre, que se unía con Víctor Gallego formando una plaza en la base del desnivel, y la calle Brahones, que partiendo de un ensanchamiento en el centro del sector, comunicaba con la avenida Tres Cruces. En conjunto se obtuvo una disposición sensiblemente ortogonal, excepto en las parcelas abiertas hacia la carretera de la Estación que adoptaron una forma irregular para acomodarse a los bordes del terreno. La tramitación y aprobación del plano de alineación del barrio se llevó a cabo entre febrero y noviembre de 1885<sup>552</sup> (Figura 45).

La rápida colonización de la zona llevó al Ayuntamiento a añadir, en agosto de 1888, una gran franja de terreno "a continuación de la cuarta manzana en dirección al Este, y en prolongación de la línea donde han de ser las fachadas principales", que no alteró "la disposición y la forma general del proyecto", siendo inmediatamente parcelada para su subasta<sup>553</sup>.

---

<sup>550</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, p. 105.

<sup>551</sup> En la memoria que acompañó el proyecto para la alineación de la manzana de casas situadas en la explanada del Matadero de 1894, se especificó la necesidad de aumentar la sección de la vía principal del barrio Pantoja, pasando de los diez a los "quince metros en perfecta relación con los caminos con que enlaza" [AHPZa-MZa, OyU, sign. 711/07].

<sup>552</sup> *Ibidem*, sign. 679/73

<sup>553</sup> *Ib.*, LA año 1888 (L/247), sesión de 22 de agosto, ff. 174v. a 176r.





Figura 45. Plano de alineación del barrio Mirador de Pantoja. Eugenio Durán (1885).  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 679/73.

Como era de esperar, al poco tiempo de oficializarse la propuesta, se registraron numerosas solicitudes para la obtención de los solares, estableciéndose en las bases de la concesión la obligación de comenzar las obras de las viviendas antes de transcurridos seis meses del acuerdo. Esta prescripción motivó que varios vecinos, "por no encontrarse en condiciones de hacer gastos", renunciaran a sus derechos sobre los terrenos al poco tiempo de ser adjudicados, encontrando rápidamente nuevos interesados en obtener la propiedad de las fincas. Siendo así, desde 1887 quedaron registradas numerosas permutas de solares, como la del número 14 del barrio, que en primera instancia fue adjudicado a José García Ballesteros en enero de 1886 pero que tras haber pasado un año sin haber cumplido con el pago al Ayuntamiento "ni dado principio a las obras" fue otorgado a Francisco Campesino en febrero del año siguiente<sup>554</sup>. Del mismo modo Lázaro Somoza logró obtener en 1888 la propiedad de las parcelas 1, 2 y 7 de la cuarta manzana de la urbanización, que en un principio habían sido otorgadas a Ramón Prieto Justel, Manuel Domínguez Alonso y Demetrio Gómez, respectivamente<sup>555</sup>.

Las nuevas residencias erigidas evidenciaron el carácter modesto del ámbito, previsto fundamentalmente para inmuebles de una única planta, o dos a lo sumo, ya que mayores alturas hubiesen comprometido el soleamiento y las óptimas condiciones sanitarias del enclave. Aunque en la memoria del proyecto no se recogió ninguna cuestión relativa a aspectos tipológicos de las edificaciones, sí se estableció la obligación de los propietarios de las parcelas abiertas a la carretera de la Estación de elevar edificios de planta baja y principal con objeto de ennoblecer dicho frente. Esta condición avala la afirmación de que, inequívocamente, la zona estuvo prevista para albergar viviendas de construcción sencilla.

---

<sup>554</sup> AHPZa-MZa, LA año 1887 (L/246), ff. 35r. a 36r.

<sup>555</sup> *Ibidem*, LA año 1888 (L/247), sesión de 19 de marzo, ff. 50v. a 51v.

La progresión de nuevos alojamientos debió ser considerable ya a comienzos de 1888, cuando un grupo de vecinos del barrio y de sus alrededores solicitaron al Ayuntamiento la asignación de un sereno y la instalación de alumbrado público para la vigilancia del ámbito, dada la situación periférica del sector respecto al núcleo consolidado<sup>556</sup>. Si bien las autoridades no fueron, en principio, proclives a conceder dichos servicios "para un barrio todavía naciente, cuando la hacienda municipal no consiente que en arrabales populosos se establezca una esmerada vigilancia", dos años después el Consistorio accedió a crear una plaza de sereno para dotar de seguridad el área –antes incluso que en el suburbio de San Lázaro, que tuvo que esperar hasta 1894– colocando, asimismo, diez farolas "para alumbrar dicho barrio y el paseo de las Tres Cruces"<sup>557</sup>. Del mismo modo, en 1890 fue estudiada por la comisión del ramo la petición de los residentes de procurar un punto de agua potable en la zona<sup>558</sup>, situando un surtidor en la plaza formada entre las calles Torre y Víctor Gallego. También se sabe que a comienzos de 1896 fueron adjudicadas las obras "para dejar en condiciones de buena vialidad la calle principal del nuevo barrio Mirador de Pantoja"<sup>559</sup>, que ejecutó el contratista Ildefonso Carbajal y que fueron recibidas en abril del año siguiente<sup>560</sup>.

La inversión hecha por el Consistorio en infraestructuras básicas demuestra el progreso de la nueva barriada extramuros en pocos años, supuesto que cobra aún más fuerza si consideramos que en 1905 comenzó la construcción, en dicho ámbito, del primer templo fuera del casco histórico de la ciudad, bajo la advocación de Nuestra Señora de Lourdes.

El autor fue Joaquín de Vargas, arquitecto de la Diócesis, quien planeó una iglesia neorrománica –tal vez en referencia al estilo predominante en la ciudad– formada por una única nave en forma de cruz latina con dos estancias adosadas al presbiterio, portada a los pies y ábside semicircular. En el exterior destacó la fachada principal con porche realizada con sillería de Sobradillo, frente al resto de muros contruidos con sillarejo y mampostería. El espacio interior diáfano se cubrió mediante bóvedas de cañón con excepción del crucero, resuelto con una cúpula semiesférica sobre pechinas, y el ábside, en el que se optó por una bóveda de cuarto de esfera (Figura 46).

## 2.2. EL SECTOR CENTRAL DEL ENSANCHE ENTRE LAS AVENIDAS TRES CRUCES Y REQUEJO.

En el momento en el que se elaboró el plano de *La España Regional*, no parece que se hubiesen producido grandes cambios en la avenida Tres Cruces respecto a la situación descrita por Ferriol en 1912<sup>561</sup>, por lo que debemos suponer que aún predominaban josas y edificaciones aisladas de carácter rural, existiendo aún muchas parcelas sin edificar.

También se constata que en el entorno de las avenidas que flanqueaban el parque de las Glorietas –Requejo y la actual Príncipe de Asturias, demarcada sobre el camino denominado Bodega del Torrao– ya se habían construido algunos hoteles aislados, pudiendo observarse en la planimetría la ubicación concreta del Instituto y del Cuartel de Caballería, a pesar de que este último no fue edificado hasta varios años después. En la imagen también se aprecia la existencia de la calle Amargura, cuyo trazado, paralelo a la ronda, sirvió para desviar el tráfico rodado de la carretera de Valladolid a través de las Tres Cruces, peatonalizando así el espacio de asueto situado a continuación de la calle Santa Clara.

---

<sup>556</sup> AHPZa-MZa, LA año 1888 (L/247), sesión de 16 de enero, ff. 8r. a 9r.

<sup>557</sup> *Ibidem*, LA año 1892 (L/251), sesión de 6 de julio, ff. 70v. a 71r.

<sup>558</sup> *Ib.*, LA año 1890 (L/249), sesión de 14 de mayo, ff. 107v. a 108r.

<sup>559</sup> *Ib.*, LA año 1896 (L/255), sesiones de 8 y 22 de enero, f. 11r. y ff. 23r. a 23v.

<sup>560</sup> *Ib.*, LA 1897 (L/256), sesión de 9 de abril, f. 155r.

<sup>561</sup> Véase el capítulo 9, apartado 2.2. de esta tesis.





Figura 46. Portada de Nuestra Señora de Lourdes en la actualidad.  
Fuente propia.

Fue a partir de los años 20 cuando se produjo un considerable aumento de nuevas residencias en el ámbito descrito, lo que obligó al Ayuntamiento a procurar la organización de esta zona del futuro ensanche. Con ese objetivo se procedió al trazado de la calle Escuelas –actual Pablo Morillo–, que unió el tramo de ronda delimitado entre las puertas de Santa Clara y San Torcuato con la mencionada calle Amargura, dividiendo el sector. La denominación de la vía derivó de la existencia de un colegio de reciente construcción en el solar en esquina formado por la nueva travesía y la ronda, cedido al Consistorio en 1926 por la compañía *The Zamora Water Workes Company Limited*, encargada del abastecimiento municipal de aguas<sup>562</sup>.

La apertura de la calle resultó una intervención de especial relevancia en la evolución urbana de Zamora, por tratarse de la primera calle que no siguió los caminos prefijados por las puertas de la muralla<sup>563</sup>. El proyecto de alineación fue presentado en junio de 1928 por el arquitecto municipal Francisco Hernanz. Un año antes el propio técnico, previendo su delimitación, señaló la necesidad de expropiar parte de la parcela de Francisco Calvo, situada en la esquina con la ronda, para asegurar las adecuadas condiciones de anchura y rectitud de una arteria de tanta importancia, "dejando de este modo preparada la calle para verificar su apertura el día que el Exmo. Ayuntamiento estime por conveniente"<sup>564</sup> (Figura 47).

---

<sup>562</sup> Consta en las actas municipales del 14 de mayo de 1926 la donación de los terrenos para la construcción de dos escuelas. Asimismo, el 26 de abril de 1927 se aprobó el presupuesto para la construcción de un edificio escuela para niños y niñas en la parcela cedida [AHPZa-MZa, LA año 1926 (L/1831), f. 70v.].

<sup>563</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, p. 111.

<sup>564</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 740/16.

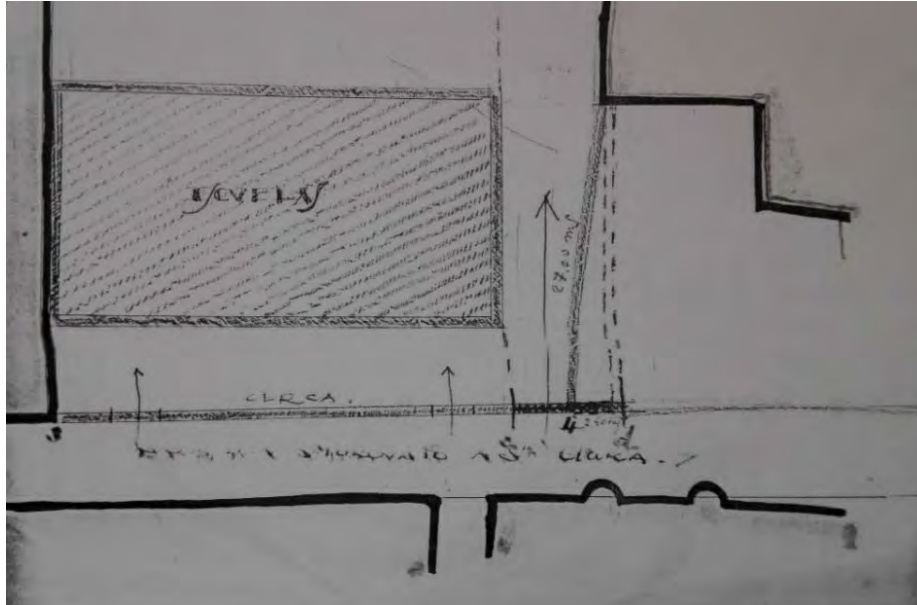


Figura 47. Croquis de la alineación de la calle Escuelas –actual Pablo Morillo–. Francisco Hernanz (1927). Se indica la parte de la parcela de Francisco Calvo que debía ser expropiada.  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, 740/16.

A pesar de la advertencia hecha, antes de iniciarse el expediente de enajenación, el propietario solicitó licencia para edificar sobre dicha parcela, lo que condicionó el arranque del nuevo distribuidor urbano que finalmente tuvo que reducir su dimensión prevista de diez metros a ocho con veinte, y desviar ligeramente la dirección inicialmente prevista. En todo caso se aseguró que la rasante permitiera el acceso desde la ronda, salvando el desnivel de un metro existente entre las puertas de Santa Clara y San Torcuato, protegiendo, al mismo tiempo, la tubería general de abastecimiento que atravesaba el ámbito.

El proyecto incluyó, asimismo, la apertura de una nueva calle de diez metros de anchura perpendicular a ella –denominada Lope de Vega– que contribuyó a la organización del sector, advirtiéndose en el plano la característica forma achaflanada con que se resolvieron las esquinas del cruce. Aunque en principio se pensó que esta travesía debía cruzar toda el área, conectando las Tres Cruces con el paseo de las Glorietas, por entonces ya estaban ocupadas todas las parcelas abiertas a este último, lo que impidió llevar a cabo el último tramo previsto<sup>565</sup> (Figura 48).

Aceptada la propuesta por el Ayuntamiento, en sesión del 27 de junio de 1928, se procedió a su tramitación de acuerdo al procedimiento reglamentario, siendo aprobada definitivamente el mes de septiembre siguiente<sup>566</sup>. La operación descrita dividió el espacio en tres manzanas. La situada al Oeste estaba ocupada por la parcela donde se ubicaban los depósitos municipales de agua y por la de las escuelas que daban nombre a la calle, quedando libre para edificar la franja de terreno situada frente a Lope de Vega. La parte localizada al Sur se encontraba completamente ocupada por los hoteles abiertos al paseo de las Glorietas y el resto de suelo libre correspondía a una parcela de importantes dimensiones perteneciente a la viuda e hijos de Florencio Rueda. Sobre esta última se procedió, entre 1928 y 1933, a la apertura de una nueva calle de diez metros paralela a Pablo Morillo, denominada Santa Teresa, intervención que, sin duda, persiguió aumentar los beneficios inmobiliarios del terreno logrando duplicar la longitud de fachada y, con ello, la rentabilidad edificatoria.

<sup>565</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, p. 111.

<sup>566</sup> AHPZa-MZa, LA año 1928 (L/1832), f. 28r.

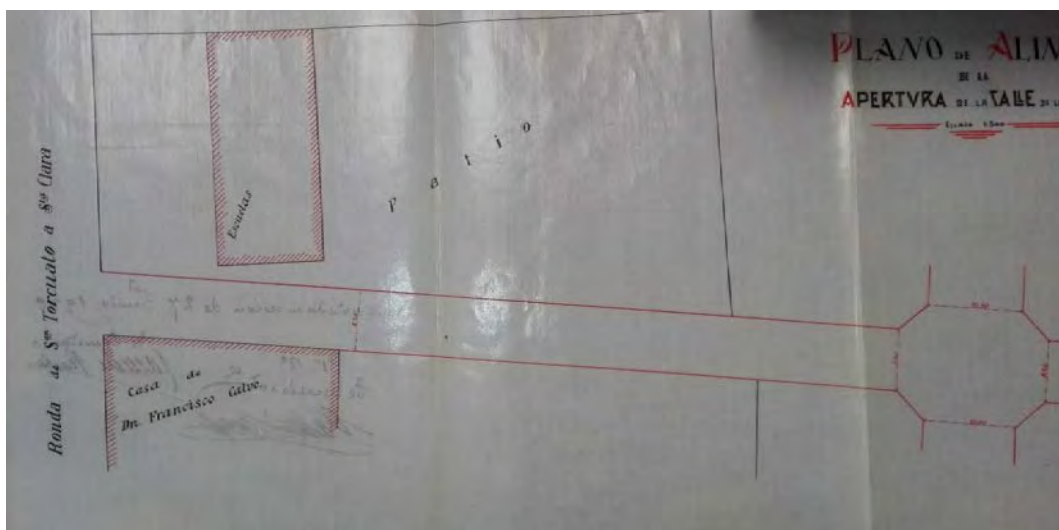


Figura 48. Plano del primer tramo de la alineación de la calle Escuelas –actual Pablo Morillo–. Francisco Hernanz (1928).

Fuente: AHPZa-MZa, OyU, 740/16.

También en 1928 se presentó ante el Ayuntamiento el proyecto para la formación de una nueva travesía, paralela a la de la Amargura pero situada mucho más al Este, coincidente con la actual Regimiento de Toledo. La formación de esta vía, a la que se adjudicó una dimensión de diez metros, respondió al propósito del industrial Salvador García Vilaplana de edificar en ese enclave una barriada de casas de alquiler reducido<sup>567</sup>.

La tipología de las viviendas de la promoción evidenció el carácter privilegiado de su ubicación, con miradores acristalados en las edificaciones en esquina y con el uso de materiales en fachada tales como mampostería, ladrillo caravista, dinteles decorados y verjas de hierro. Sin embargo, a pesar de que las condiciones de la calle admitía mayores alturas, las residencias construidas sobre las parcelas del centro de la vía solo contaron con planta baja y primera, llegando a tener una más aquellas situadas en los solares de las esquinas (Figura 49).

El desarrollo de esta operación urbana favoreció, como es lógico, la organización del amplio terreno situado entre la nueva travesía y la Amargura presentándose algunos años después nuevas propuestas de parcelación. Se conoce la existencia de un plano, fechado en diciembre de 1933, en el que se planteó la apertura de dos nuevas calles longitudinales coincidentes con la prolongación de Pablo Morillo y Santa Teresa, y de otra transversal cuyo trazado se correspondió con la actual calle Cervantes, sobre los terrenos de Apolinar López Vadillo.

<sup>567</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 740/14.

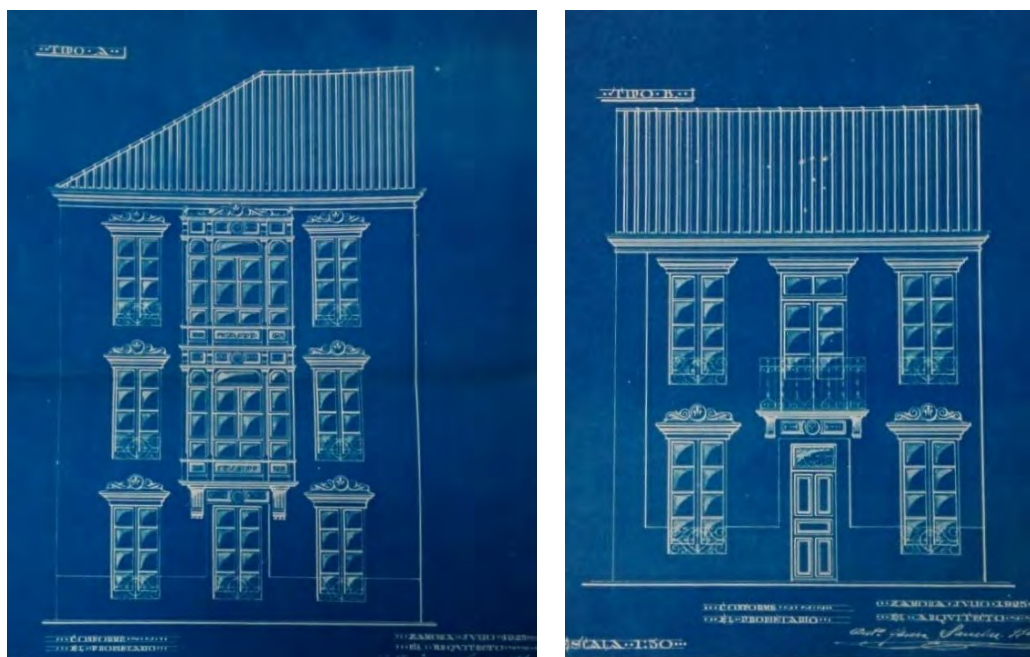


Figura 49. Alzados de las viviendas de alquiler reducido construidas en la calle Regimiento de Toledo.  
Antonio García Sánchez-Blanco (1928).  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 740/14.

### 3. EL PLANO GENERAL DE ALINEACIÓN DEL BARRIO CANDELARIA RUIZ DEL ÁRBOL DE 1926.

Recordemos que la zona situada al Sureste de la avenida Requejo, conocida popularmente como barrio de Candelaria Ruiz del Árbol, comenzó a despegar urbanísticamente a partir de 1891, como consecuencia del desvío de la carretera de Villacastín a Vigo, que trajo consigo la construcción del puente de hierro en sus proximidades. A raíz de esta inversión, el Ayuntamiento inició una serie de intervenciones de mejora sobre el área, como la ampliación y adecuación del camino entre la puerta de San Pablo y la ermita de la Peña de Francia, a orillas del Duero<sup>568</sup>, cuyo origen aparece representado en el extremo derecho del plano de 1910.

Sin embargo, las halagüeñas perspectivas de que el ámbito se convirtiera en la nueva zona de ensanche de la capital se vieron frustradas poco tiempo después, cuando, tras varios años de complejas negociaciones, finalmente el Consistorio aceptó la oferta hecha por la compañía encargada de la construcción de la línea férrea entre Plasencia y Astorga en 1894, lo que implicó la apertura de una profunda trinchera entre la salida del puente y la puerta de Santa Clara. La presencia de esta barrera urbana impidió la permeabilidad entre el ámbito ribereño y la ronda, principal vía de comunicación con el núcleo consolidado y la naciente extensión extramuros.

El ostracismo impuesto por esta intervención coartó cualquier previsión de mejora, provocando, además, que la ocupación del enclave se llevara a cabo de manera lenta e intermitente, apoyándose las escasas construcciones en los caminos preexistentes que comunicaban con el resto de la población. No obstante, la posibilidad de obtener suelo barato para la edificación de viviendas modestas, una vez que el ámbito extramuros situado más al Norte fue acaparado por las clases más adineradas, llevó al Ayuntamiento a elaborar, en 1926, una propuesta general de alineación para evitar "los caprichosos trazados de calles que tanto

<sup>568</sup> Véase el capítulo 9, apartado 2.3. de esta tesis.



han de perjudicar al plan general de ensanche de la ciudad, que necesariamente habrá de llevarse a efecto". El diseño y la memoria de antecedentes fueron presentados por Francisco Hernanz en mayo de ese mismo año, concluyéndose la tramitación el mes de septiembre siguiente<sup>569</sup> (Figura 50).



Figura 50. Plano de alineación general del barrio de doña Candelaria Ruiz del Árbol. Francisco Hernanz (1926).

Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sig. 862/23.

Una de las principales dificultades que presentaba la organización de dicho sector era que, a diferencia del ámbito urbanizado en el entorno de la avenida Tres Cruces y de las

<sup>569</sup> AHPZa-MZa, LA año 1926 (L/1831), ff. 44v. a 45r.

Glorietas, el terreno sobre el que se extendía el barrio de La Candelaria presentaba una fuerte pendiente desde las tierras deprimidas a orillas del Duero hasta la avenida de Requejo. Otra de las cuestiones que determinó la definición dada por el arquitecto a la alineación fue la necesidad de reforzar las conexiones del ámbito con el acceso elevado construido enfrente de la puerta de San Pablo y con el paso inferior abierto en las proximidades del portillo de Puerta Nueva, únicos puntos a través de los cuales era posible superar la trinchera que recorría el extremo occidental del ámbito. Hubo que sortear, además, la trayectoria del tramo general de la red de abastecimiento que, desde las bombas ubicadas al lado de la ermita de la Peña de Francia, elevaban las aguas del Duero hasta los depósitos situados en la puerta de San Torcuato.

Considerando todas estas circunstancias, el técnico estableció la ordenación del ámbito –delimitada en tinta roja para diferenciarla de las preexistencias, trazadas en negro– según un doble sistema de vías. El principal se configuró según una cuadrícula más o menos ortogonal de calles cuya delimitación pretendió reproducir el trazado hipodámico característico de los planos de ensanche, adaptando la parcelación, no obstante, a elementos y características presentes en el entorno. Con esta disposición Hernanz pretendió, como se indicó en la memoria, no condicionar la futura ordenación general de la capital haciendo coincidir la dirección de las nuevas calles con la de las que por aquel entonces se estaban formando en el ensanche más septentrional, procurando, en la medida de lo posible, obtener en conjunto un carácter uniforme.

El ancho conferido a las calles interiores de la malla fue de diez metros, dimensión considerada suficiente por el arquitecto dada la escasa longitud de las calles definidas y la condición modesta de las futuras construcciones, destinadas fundamentalmente a población obrera, por lo que era de esperar que predominaran viviendas de una única planta que en ninguna circunstancia superarían el ancho de la vía<sup>570</sup>.

Distinto fue el caso de las avenidas que limitaban la actuación, a las que se les adjudicó una dimensión mayor. La localizada más al Norte, en contacto con la zona de expansión sobre la meseta, se proyectó con un ancho de dieciocho metros, obligando con su trazado a modificar ligeramente la línea de cerramiento de una de las esquinas posteriores de la parcela del Instituto Técnico. Paralela a esta, y situada en el extremo Sur, sobre el camino proyectado por Durán en 1893, se planteó una vía de quince metros de ancho que hoy en día recibe el nombre de Candelaria Ruíz del Árbol. Limitando el sector por su extremo oriental se estableció una calle perpendicular a las anteriores de veinte metros de latitud, dejando vacío el lado más occidental del plano, en torno al tramo de vía férrea que atravesaba el barrio, desde la salida del puente hasta la embocadura del túnel, en las inmediaciones de la puerta de Santa Clara. Resta mencionar que en las intersecciones de las calles principales se situaron plazoletas y jardines, tal y como exigían los gustos de la época.

Sobre este esquema se superpusieron dos travesías que atravesaban diagonalmente el barrio con el propósito de acortar los recorridos, recordando la disposición de las avenidas Diagonal y Meridiana del ensanche de Barcelona, incluida la plaza en el cruce de ambas, pero a una escala mucho más modesta. Así pues, la primera de ellas, siguiendo la línea de máxima pendiente, se hizo coincidir con el recorrido del tramo de tubería general, conectando el extremo más alejado del ámbito con el entorno del parque de las Glorietas. Prácticamente perpendicular a esta, y sobre un camino abierto siguiendo una curva de nivel, se dispuso la segunda de estas vías estructurales con el propósito de comunicar la carretera de Salamanca con la de Valladolid,

---

<sup>570</sup> En la Exposición de Motivos del Reglamento de Obras, Bienes y Servicios Municipales se señaló: "Tanto en relación con los planes de ensanche y extensión como a los de saneamiento y mejora interior, se respeta la autonomía municipal y, por consiguiente, el derecho de cada Ayuntamiento a redactar las correspondientes Ordenanzas técnico-sanitarias".

siguiendo tangencialmente la dirección de la tapia posterior del centro educativo, así como las fachadas de varias construcciones existentes en las proximidades del río (Figura 51).

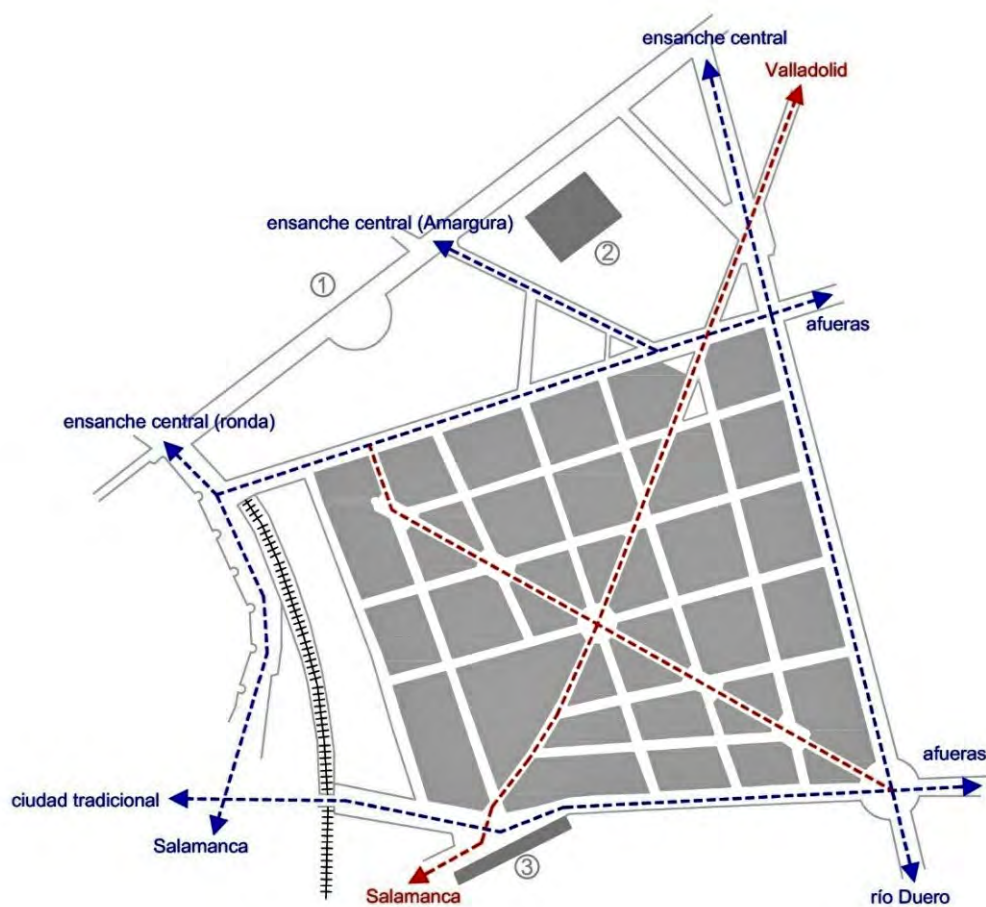


Figura 51. Esquema de la ordenación establecida para el barrio de doña Candelaria Ruíz del Árbol en 1926. El número 1 señala el Parque de las Glorietas, el número 2 el Instituto de Secundaria y el número 3 la fundación que daba nombre al sector.  
Elaboración propia.

A pesar de obtener la aceptación del Pleno, al poco tiempo se decidió suspender la aprobación del plano de alineación del barrio debido a la imposibilidad de llegar a un acuerdo con los propietarios sobre las condiciones en las que los terrenos debían ser cedidos para llevar a efecto la propuesta, pues, como advirtió el técnico en la memoria, se hubiese tenido "que verificar grandes gastos para el pago de los terrenos", algo que estaba fuera del alcance del Consistorio<sup>571</sup>.

En todo caso, se llevaron a cabo algunas intervenciones sobre dicho entorno pues consta que en octubre del siguiente año la Comisión Provincial Permanente aprobó un proyecto, rubricado por el ingeniero jefe de Obras Públicas, para la construcción de un camino vecinal desde la puerta de San Pablo hasta las proximidades del puente de Villagodio con objeto de facilitar la conexión de la carretera de Salamanca con la de Valladolid a través del ámbito<sup>572</sup>. Dicha propuesta fue acogida con agrado por la Municipalidad pues su ejecución inmediata

<sup>571</sup> AHPZa-MZa, LA año 1931 (L/1833), ff. 44v. a 45r.

<sup>572</sup> *Ibidem*, LA año 1930 (L/1832), sesión de 21 de noviembre, ff. 117v. a 118r.

permitió paliar la crisis laboral, a la vez que se logró pavimentar "de modo satisfactorio una de las vías principales del barrio de D<sup>a</sup> Candelaria"<sup>573</sup>.

Asimismo, a pesar de no lograr oficializar la proposición, la Administración local permitió la construcción de nuevas viviendas en el ámbito, sujetas a las alineaciones señaladas por el arquitecto municipal y por la Comisión de Fomento. Algunos de los que lo solicitaron durante los años siguientes fueron Emiliano Martín Santamaría, quien presentó un proyecto para edificar su vivienda en el camino de la Peña de Francia en julio de 1931<sup>574</sup> o Marcelino Fernández quien en noviembre de ese mismo año pidió proceder al acta de tira de cuerdas para delimitar su propiedad<sup>575</sup>. También consta la petición hecha al Ayuntamiento por Valeriano Hernández para que se ejecutara el tendido de una tubería general en el barrio que, finalmente, fue postergada hasta que "los demás propietarios soliciten también dicho servicio de agua"<sup>576</sup>.

Para concluir este apartado solo nos resta señalar que además de los documentos relativos a la alineación general del barrio, se tiene noticia de la existencia de un croquis, sin fecha ni autoría, que reproduce fielmente la organización descrita en la propuesta de alineación presentada ante el Ayuntamiento. El paralelismo que existe, no solo con el modelo planteado sino también con el grafismo utilizado en ambos dibujos –a pesar de que este último es monocromo por tratarse de un esbozo–, induce a pensar que se trata de una de las últimas versiones –si no la última– de la propuesta definitiva realizada por Hernanz, y no de un estudio parcial del anteproyecto del ensanche presentado en 1929, como ha señalado Ávila de la Torre, lo que permite datar dicho documento en torno al año 1926.

#### 4. EL ANTEPROYECTO PARA EL PLAN GENERAL DEL ENSANCHE DE 1929.

En enero de 1928 la Corporación, presidida por Gil de Angulo, renovó con más ahínco su preocupación por atender las necesidades más urgentes de la capital y mejorar sensiblemente sus condiciones. En este contexto debemos situar el nombramiento en el mes de febrero, de una comisión especial formada por Valentín Matilla Pinilla, Hermenegildo Carbajal Alonso, Francisco Prieto Santiago, Adolfo Bobo Bobo y Julio Santos Francia, "para el estudio de proyectos y ejecución de obras de más urgente necesidad", así como de su presupuesto extraordinario<sup>577</sup>.

Entre ellas, y a pesar de que la ciudad no se encontraba en ninguno de los supuestos establecidos en el artículo 4º del Reglamento de Bienes, Obras y Servicios Municipales que establecía la obligatoriedad de redactar un plan de ensanche o extensión en aquellas localidades que hubiesen experimentado un considerable crecimiento<sup>578</sup>, el alcalde expresó su voluntad de que se estudiara la posibilidad de formar un plano de urbanización. De ello quedó constancia en las actas de la sesión extraordinaria del día 11 de febrero de 1928, en el que se debatió sobre

---

<sup>573</sup> AHPZa-MZa, LA año 1931 (L/1832), sesión de 27 de mayo, ff. 172v. a 173v.

<sup>574</sup> *Ibidem*, sesión de 29 de julio, f. 39v.

<sup>575</sup> *Ib.*, sesión de 4 de noviembre, f. 139r.

<sup>576</sup> *Ib.*, sesión de 15 de julio, f. 23r.

<sup>577</sup> *Ib.*, LA año 1928 (L/1832), f. 1v.

<sup>578</sup> Art. 4º: "Los pueblos mayores de 10.000 almas que en el periodo de 1910 a 1920 hayan experimentado un aumento de población superior al 20 por 100 y que al promulgarse el presente Reglamento no tengan aprobado un plan de ensanche, o, en su caso, de extensión, procederán, según dispone al art. 217 del Estatuto, en el plazo máximo de cuatro años, a redactar los proyectos correspondientes, encomendándolos, bien a los técnicos municipales, bien a facultativos con título competente designados por concurso.// Igualmente quedan obligados los municipios de las poblaciones de más de 20.000 almas a presentar, en el plazo máximo de cuatro años, los anteproyectos de urbanización de aquellas zonas de terreno comprendidas entre los límites de sus ensanches y los respectivos términos municipales en que, por la edificación ya existente, o por la que pueda fundadamente presumirse que se levante en plazo relativamente próximo, haya probabilidad de constituir núcleos urbanos".



la negociación del empréstito y sobre las obras a realizar, poniendo sobre la mesa la posibilidad de asumir una considerable deuda "de más de tres millones de pesetas" para poder construir un Mercado de Ganado, varias escuelas y elaborar "un plan de Ensanche de la Ciudad"<sup>579</sup>.

La lista de necesidades se amplió considerablemente en el mes de octubre siguiente, incorporando sustanciales mejoras en la red de abastecimiento y saneamiento, la pavimentación de algunas calles, la ampliación de las zonas de comercio y la construcción de nuevos equipamientos, entre otras cuestiones. Asimismo se reiteró la urgencia de contar, cuando el presupuesto lo permitiese, con un plano de urbanización de la capital<sup>580</sup>.

No hubo de esperar demasiado tiempo hasta que el Consistorio encomendó al arquitecto municipal, Francisco Hernán, la elaboración del Anteproyecto del Plan General del Ensanche de la población, con el objetivo de que su desarrollo procurase que las nuevas construcciones se sometieran a un planteamiento aprobado oficialmente. En la sesión municipal celebrada el 8 de febrero de 1929 pudieron ser examinados la memoria y el plano elaborados por el técnico del Ayuntamiento<sup>581</sup> (Figura 52).

Tal y como puede apreciarse en la imagen, el límite Noroccidental del ámbito del anteproyecto quedó determinado por el eje formado por el primer tramo de la avenida Víctor Gallego y la calle Libertad. Respecto al extremo meridional, este quedó definido por la calle Candelaria Ruíz del Árbol, denominación dada al camino proyectado en 1894 entre la puerta de San Pablo y la ermita de la Peña de Francia. La ronda entre los principales accesos al recinto constituyó el límite Oeste, mientras que el oriental se estableció mediante una vía paralela a la anterior, a la altura del recién elevado Cuartel de Caballería.

Para esclarecer la información reunida en el plano el autor optó, al igual que en el caso de la alineación del barrio de La Candelaria, por conceder diferentes colores y propiedades al trazo, asignando el color negro a los elementos existentes anteriores a la planificación, la línea a puntos al itinerario del ferrocarril –tanto en su tramo superficial como en la parte soterrada– y el rasgo azul formado por rayas y puntos a la dirección de la tubería general de abastecimiento. Finalmente el color rojo fue utilizado para marcar las nuevas alineaciones.

También puede advertirse que el modelo urbano plasmado diferenció claramente la ordenación establecida para el ámbito más septentrional –correspondiente al entorno de las actuales avenidas Víctor Gallego, Tres Cruces, Pablo Morillo, Príncipe de Asturias y Requejo–, y para el aludido barrio de La Candelaria, situado próximo al Duero. Dichas divergencias debemos achacarlas, como ya se indicó, a las desiguales condiciones topográficas y a la presencia del tramo aéreo de la línea férrea entre Plasencia y Astorga en el límite occidental de este último sector, fundamentalmente.

---

<sup>579</sup> AHPZa-MZa, LA año 1928 (L/1832), sesión de 11 de febrero, f. 10v.

<sup>580</sup> Las mejoras previstas incluyeron actuar sobre la filtración y de la depuración de las aguas, y renovar la tubería de San Torcuato a la Plaza Mayor, el colector general del barrio de San Lázaro y la adecuación de la tubería de Valorio. También se planteó la construcción de nuevos tramos de red en el arrabal de la Lana, en los Barrios Bajos (puebla del Valle), en la zona de la Catedral, la avenida Víctor Gallego, el suburbio Mirador de Pantoja, la calle Amargura y en el nuevo Matadero proyectado en las proximidades de la cuesta del Bolón, así como la instalación de lavaderos en San Lázaro y en los Barrios Bajos. Asimismo se pretendió la pavimentación de las calles San Torcuato, Benavente, Rúa de los Notarios, Riego, San Andrés, Renova, San Pablo y la Plaza del Mercado. Respecto a este último, la propuesta incluyó su ampliación, así como la instalación del mercadillo en la plaza de Moyano y la construcción de un Mercado de Cereales en la avenida de la Feria. En cuestión de sanidad municipal, se solicitó la mejora del Laboratorio, de la Casa de Socorro y del Consultorio y la adquisición de nueva instrumentación para el Parque de Limpieza y el de Bomberos. La lista incluyó un proyecto para la construcción de una Casa de Correos, ubicada en el palacio de los Momos [*Ibidem*, sesión de 27 de octubre, ff. 30r. a 30v].

<sup>581</sup> *Ib.*, OyU, sign. 796/13.



Figura 52. Anteproyecto del Plan General de Ensanche de Zamora. Francisco Hernanz (1929).  
Fuente: AHPZa-MZa, MPyD, sign. 59/04.

Respecto al primero de los ámbitos, es relevante recordar que por aquel entonces ya se había producido la consolidación de un buen número de calles y habían sido elevadas importantes edificaciones. Es por ello que, atendiendo a la lógica y a la economía de medios –tan exiguos en el caso zamorano–, hubo que tener muy en cuenta la realidad preexistente a la hora de establecer el nuevo esquema. Siendo así, la organización mantuvo el trazado de las

avenidas principales existentes, incorporando la prolongación de la trayectoria de la calle Pablo Morillo hasta el extremo del ámbito de ordenación, y la apertura de nuevas vías intercaladas entre las anteriores para reducir, de ese modo, el módulo de manzana.

En sentido transversal destacan tres circulaciones fundamentales, a modo de rondas concéntricas, que comunicaron los dos ámbitos del ensanche. La primera de ellas es la adyacente a la muralla, entre las puertas de San Torcuato y San Pablo que, a través de la avenida Portugal, llegaba hasta el puente de hierro. Otra fue la correspondiente al trazado de la calle Amargura, que partiendo de la base del triángulo que formaba el paseo de las Glorietas, atravesaba el ámbito hasta la denominada explanada del Matadero, en las proximidades de la puerta de Santa Ana. Debemos señalar que para favorecer la conexión con el barrio de La Candelaria, el anteproyecto amplió la embocadura de la citada vía, formando una pequeña plazuela en la base del triángulo del paseo central, para lo cual, se contempló la eliminación de la Casa del Guarda. La última de las vías radiales recorrió el extremo exterior del ensanche central, coincidiendo con la trayectoria de la actual avenida Cardenal Cisneros. Además de las mencionadas, destaca, asimismo, la apertura de una nueva calle con origen en el eje de la fachada principal del Instituto de Secundaria, cuya singularidad respecto a las adyacentes, viene marcada por la presencia de una plaza cuadrada en su cruce con la calle Pablo Morillo. Entre estos ejes principales se intercalaron nuevas comunicaciones, del mismo modo que en la dirección perpendicular, resultando, en conjunto, una cuadrícula más o menos homogénea, adaptada a los condicionantes de la zona, a imagen del modelo de ordenación más extendido.

A pesar de las consideraciones tenidas en cuenta, fue inevitable introducir algunas modificaciones que afectaron especialmente a la zona comprendida entre la ronda de la muralla y la calle Amargura, determinándose la prolongación de la calle Lope de Vega hasta el parque, tal y como había sido planteada en su proyecto original<sup>582</sup>, lo que hizo necesario involucrar algunas parcelas recién edificadas. Asimismo, se pretendió eliminar la semicircunferencia del paseo, regularizando los límites de la extensa finca perteneciente a Carmen Prada Piorno y dividiéndola en tres manzanas. Para compensar el espacio verde suprimido, se incorporó una importante superficie de zona ajardinada en el entorno del Cuartel de Caballería, que se sumó a la existente en el parque de las Glorietas respondiendo, con ello, a las exigencias sanitarias del Reglamento de Obras, Bienes y Servicios Municipales<sup>583</sup> (Figura 53).

Respecto a la organización del ensanche más septentrional, resta señalar que la propuesta excluyó las manzanas de casas construidas en la explanada del Matadero y la mayor parte del barrio Mirador de Pantoja, a pesar de que Eugenio Durán calificara este último como "un modelo de lo que debía ser el ensanche de la población"<sup>584</sup>. Quizás el motivo de esta omisión debemos buscarlo en la condición obrera de dichos ámbitos, incompatible con el carácter burgués asociado al ensanche, o, simplemente, por el hecho de que ambas áreas ya contaban con su propio plano de alineación para la ordenación de las construcciones desde finales del siglo XIX.

---

<sup>582</sup> Véase el capítulo 10, apartado 2.2. de esta tesis.

<sup>583</sup> Art. 6º: "Al redactar los proyectos de ensanche o extensión de poblaciones, se observarán los preceptos técnico sanitarios que cada Ayuntamiento haya incorporado a sus Ordenanzas, y en su defecto, los siguientes: (...) b). Se dedicarán como mínimo cuatro metros cuadrados por habitante, siempre que la superficie que resulte no sea inferior al 10 por 100 del área total, a parques, jardines y terrenos preparados para juegos y ejercicios físicos al aire libre, debiendo repartirse, por los distintos sectores, tanto los jardines como las plazas, bulevares y amplios espacios libres, a fin de evitar que los núcleos urbanizados tengan densidad excesiva de población (...)"

<sup>584</sup> A partir de: ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. I, p. 106.



Figura 53. Esquema de la ordenación establecida para la zona central del ensanche, en el anteproyecto elaborado por Francisco Hernanz en 1929. En azul se indica la trayectoria de las vías estructurantes existentes; En rojo, los nuevos tramos y calles principales incorporadas en el planeamiento. El número 1 señala el paseo de las Glorietas, el número 2, el Instituto de Secundaria, el número 3 indica la situación del Cuartel de Caballería, el 4, la manzana donde se ubicaban los depósitos de agua municipales y las escuelas construidas en 1927 y el número 5 la ubicación de la iglesia de Lourdes. El número 6 señala el emplazamiento de la fundación de Candelaria Ruíz del Árbol.

Elaboración propia.

En referencia al área denominada barrio de Candelaria Ruíz del Árbol, la disposición establecida recogió buena parte de los elementos principales que se definieron en el plano de alineación general formulado en 1926. Tal y como ya se estableció entonces, el sector fue atravesado diagonalmente por dos vías estructurales, la primera superpuesta sobre el trazado de la tubería general de abastecimiento que atravesaba el terreno y, prácticamente perpendicular a esta, la segunda de ellas que relacionaba la carretera de Salamanca con la de Valladolid más allá del nuevo Cuartel. También en esta ocasión el extremo Oeste, en contacto con la ronda, se dejó vacío, quizá con la previsión de ampliar la embocadura del túnel a lo largo de esa franja y proteger de los peligros derivados de la existencia de un tramo de vía férrea descubierta en un área residencial lo que, a su vez, facilitaría el vínculo con el núcleo histórico. Igualmente se mantuvo el trazado del trayecto que limitaba ambos sectores, ajustando su delineado a las parcelas existentes en el parque de las Glorietas pero modificando el lindero posterior de la parcela del Instituto, del mismo modo que en el anterior plano. Las similitudes continúan pues se reproduce la vía sobre el camino paralelo al Duero hasta su cruce con la primera de las



avenidas transversales, planteando también en esta ocasión una gran plazoleta en la intersección.

Es en la orientación de las vías secundarias donde se advierte la diferencia fundamental respecto a la anterior organización de este entorno próximo al Duero. En esta ocasión la planificación no trató de extender la misma distribución de manzanas del sector situado más al Norte, como sí ocurrió en el primer intento de alineación del enclave, sino que, siguiendo consideraciones más racionales, la red de calles se organizó en el sentido de la pendiente del terreno. De este modo, y prevaleciendo la economía de medios de la que se hizo gala en todo el anteproyecto, se logró ajustar su trazado a la mayor parte de los inmuebles que ya existían limitando, del mismo modo, el excesivo movimiento de tierras que hubiese requerido la ejecución de las travesías y la construcción de las viviendas. En todo caso el módulo de manzana establecido reprodujo las dimensiones determinadas en el ámbito septentrional lo que sugiere que, a pesar de los cambios introducidos, el autor no renunció a dotar al conjunto de cierta homogeneidad característica del concepto de ensanche (Figura 54).



Figura 54. Esquema de la ordenación establecida para la zona central del ensanche, en el anteproyecto elaborado por Francisco Hernanz en 1929. En azul se indica la trayectoria de las vías estructurantes existentes; En rojo, los nuevos tramos y calles principales incorporadas en el planeamiento. El número 1 señala el paseo de las Glorietas, el número 2, el Instituto de Secundaria, el número 3 indica la situación del Cuartel de Caballería, el 4, la manzana donde se ubicaban los depósitos de agua municipales y las escuelas construidas en 1927 y el número 5 la ubicación de la iglesia de Lourdes. El número 6 señala el emplazamiento de la fundación de Candelaria Ruíz del Árbol.

Elaboración propia.

Solo resta indicar que la zona incluida en el sector meridional fue menor que la delimitada en 1926, al haberse eliminado el cuadrante más alejado delimitado por las vías diagonales. En su lugar observamos que se proyectó una amplia zona de jardín que respondió, al igual que en el ámbito superior, al cumplimiento de los preceptos higiénico-sanitarios establecidos en el artículo 6° del reglamento de 1924, a pesar de que su localización descentralizada no parece la más adecuada para lograr el objetivo de descongestionar la zona (Figura 55).

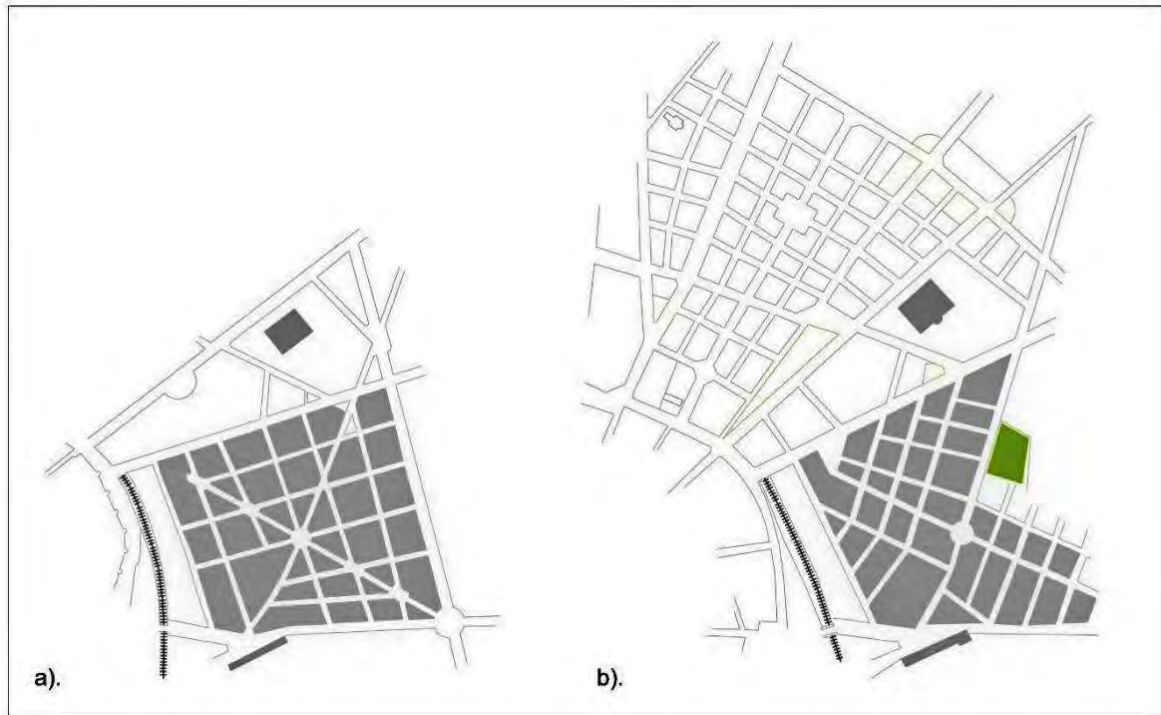


Figura 55. Esquema comparativo del trazado establecido para el barrio Candelaria Ruiz del Árbol en el plano de alineación de 1926 (a) y el anteproyecto del ensanche de 1929 (b).

Elaboración propia.





## [TERCERA PARTE]

El primer Plan General de Ordenación: elaboración,  
alcance y revisión.



## Capítulo 11. EL AFIANZAMIENTO DE ZAMORA COMO CIUDAD DE SERVICIOS.

### 1. ALGUNAS CUESTIONES PREVIAS SOBRE LA COYUNTURA NACIONAL ENTRE 1939 Y 1975.

La conclusión de la pugna nacional, el 1 de abril de 1939, inauguró un largo periodo de dictadura militar que se caracterizó por la completa centralización de poderes en la persona del Caudillo, el control ejercido por la Iglesia sobre la educación y la vida cotidiana, así como por una intensa campaña propagandística de exaltación de los valores tradicionales y de la unidad de España. El establecimiento de un único partido, Falange Española Tradicionalista y de las Juntas de Ofensiva Nacional Sindicalista –FET de las JONS, que llegó a conocerse como el partido del Movimiento–, unido a la fuerte represión ejercida sobre el bando sometido, acabó con la independencia política. Asimismo, el intervencionismo estatal en materia financiera terminó con el liberalismo económico conquistado, provocando durante los primeros años del Régimen, denominados Autarquía, el hundimiento de la industria del país y la vuelta a la dependencia del sector primario.

La apertura de España al exterior a partir de 1951, tras la aportación de capital norteamericano y el Concordato con la Santa Sede, se tradujeron en una modesta expansión económica que progresó durante los siguientes años. En cualquier caso, la necesidad de una reestructuración profunda se hizo evidente, diseñándose en 1959 un plan de estabilización que salvó al país de la quiebra, de acuerdo a las indicaciones del Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional<sup>585</sup>.

Comenzó a partir de entonces una etapa de gran crecimiento económico, dentro del marco general de expansión mundial, que se prolongó hasta comienzos de los años 70, en la que el país se benefició de abundantes inversiones extranjeras, la llegada masiva de turistas y la reducción del paro gracias a la migración de la población a destinos extranjeros. No obstante, en este periodo se agudizó la diferencia de riqueza entre las distintas regiones, debido a que los fondos estatales se repartieron en función de intereses particulares o políticos, sosteniendo, en muchos casos, actividades poco rentables.

En este contexto, la distribución demográfica del país cambió radicalmente. Si bien durante todo este periodo se advirtió un importante movimiento migratorio del campo a la ciudad, durante la primera fase fueron las capitales de provincia las que acogieron el flujo humano procedente de las zonas rurales. Sin embargo, a partir de los años 50, la dirección de las corrientes migratorias apuntó a zonas concretas del territorio –Madrid, País Vasco y Nordeste de la península, además del foco vallisoletano-burgalés en Castilla y León– "al compás de la política de localización de las actividades industriales"<sup>586</sup>.

#### 1.1. EL URBANISMO FRANQUISTA.

La estrategia de reconstrucción puesta en marcha en 1939 por el nuevo Gobierno, lejos de limitarse a ser una mera operación de restauración física de las poblaciones, se programó en términos de reestructuración financiera y de propaganda política, convirtiendo la ciudad en el símbolo del régimen recién instaurado. Por ello, las primeras propuestas e

---

<sup>585</sup> "La larga autarquía (1940-1959)". *Bolsa: revista mensual de bolsas y mercados españoles*, 2006, 157, pp. 62-68.

<sup>586</sup> BASSOLS COMA, Martín. *Génesis...*, ob. cit. pp. 525-526.

intervenciones urbanas se caracterizaron por un decidido rechazo de la etapa precedente, apostando por el reencuentro con las formas autóctonas y por un monumentalismo historicista capaz de representar el nuevo orden imperante, siendo la arquitectura herreriana el estilo de referencia<sup>587</sup>.

Diversos organismos oficiales se repartieron sectorialmente esta tarea sin lograr conformar la política unitaria pretendida. Mientras que el Servicio Nacional de Regiones Devastadas –SNRG–, transformado en agosto de 1939 en Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones –DGRDR–, asumió los trabajos para la recuperación de monumentos dañados por la Guerra, la reconstrucción de los poblados quedó a cargo del Instituto Nacional de Colonización –INC–, dependiente del Ministerio de Agricultura. Por su parte, la misión de fomentar y dirigir centralizadamente el proceso de edificación de viviendas recayó en el Instituto Nacional de la Vivienda –INV–, que formó parte del Ministerio de Trabajo hasta 1957, momento en que pasó a depender del de Vivienda.

Una figura fundamental en el avance de esta doctrina fue Pedro Muguruza, que ocupó la Jefatura de los Servicios Técnicos de FET y de las JONS y la de la Dirección General de Arquitectura –DGA– tras la rendición. Fue el quien organizó y capitaneó la Asamblea de Arquitectos de Burgos de 1938, donde, delante de un nutrido número de técnicos simpatizantes de la Falange, expuso la necesidad de una colaboración mutua para el restablecimiento del país. En la siguiente edición, celebrada en Madrid en junio del año siguiente, ahondó sobre la necesidad de elaborar un plan unitario de actuación, "concebido como un instrumento de desarrollo económico, pero fuertemente supeditado a la difusión e implantación de unas directrices ideológicas"<sup>588</sup>.

En este clima de exaltación, desde los primeros años de posguerra se sucedieron diferentes teorizaciones acerca de cómo debía ser el nuevo modelo urbano que, en general, no pasaron de ser meras abstracciones definidas mediante "un conjunto de alusiones, de referencias no muy precisas y de algunas imágenes y propuestas (...) entremezcladas en el proceso de formulación (...) de unas bases generales para la reconstrucción nacional"<sup>589</sup>. Dentro de la confusión reinante, algunos ejemplos puntuales gozaron de cierta coherencia por cuanto aportaron algunas precisiones para la interpretación de la ideología difundida por el Movimiento. Entre ellos figura el Anteproyecto del Cerro de Palomeras de 1939, considerado "el primer poblado de la nueva España", cuyas perspectivas trataron de transmitir la idea de "ruralismo tradicional, no exento de monumentalidad" con que eran concebidos los nuevos asentamientos. Otra referencia fundamental fue el Plan General de Salamanca, elaborado por Víctor D'Ors y Germán Valentín Gamazo ese mismo año, que definió el concepto de ciudad falangista como una entidad similar a una unidad biológica, limitada aunque no cerrada, en la que lo urbano y lo rural conviviesen, pudiendo organizar núcleos satélite a su alrededor, una vez alcanzado su máximo desarrollo<sup>590</sup>.

Especial mención merece el Plan General de Urbanización de Madrid de 1941, elaborado por la Oficina Técnica de la ciudad bajo la supervisión Pedro Bidagor, principal

---

<sup>587</sup> La aceptación sin discusión de este discurso se explicó, según Sambricio, por la difícil situación económica que tuvo que afrontar el país al final de la Guerra Civil [SAMBRICIO, Carlos. "...Que coman República. Introducción a un estudio sobre la Reconstrucción en la España de la Posguerra". *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, 1977, 121, pp. 21-33].

<sup>588</sup> Las ideas fueron recogidas y desarrolladas en el folleto titulado "Ideas Generales sobre el Plan Nacional de Ordenación y Reconstrucción" [TERÁN TROYANO, Fernando de. *Planeamiento...*, ob. cit., p. 124].

<sup>589</sup> *Ibidem*, p. 147.

<sup>590</sup> *Ib.*, pp. 149-160.

responsable del urbanismo nacional entre 1939 y 1969<sup>591</sup>. La ordenación se articuló en torno a un núcleo central, con capacidad para un millón ochocientos mil habitantes, al que se le confirió las funciones de capitalidad. A su alrededor, y separados por una masa verde, se distribuyeron los "poblados" satélite al servicio de la urbe, que acogerían el resto de la población –hasta cuatro millones– y las zonas industriales, restringidas al ámbito Sur.

Las escenografías vinculadas a la estrategia del bando triunfante completaron esta organización que muchos identificaron con el prototipo de "ciudad del Movimiento", si bien Terán logró advertir en ella la reinterpretación de los planeamientos territoriales elaborados antes del conflicto para la metrópoli<sup>592</sup>. En todo caso, el autor también apuntilló que no se trató de una mera reproducción de las propuestas previas para la capital, pues existió un trabajo "mucho más minucioso y matizado" que en las anteriores, aportando mejoras funcionales importantes.

Entre otras cuestiones, la ley especial aprobada en 1946 a propósito de su formulación<sup>593</sup>, incorporó nuevas figuras al repertorio de herramientas de ordenación que fueron reproducidas una década después en la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, de 12 de mayo de 1956<sup>594</sup>. Con ello, la primera ley del suelo española institucionalizó el planeamiento como figura central de la disciplina urbanística, mediante el desarrollo de planes generales de ordenación urbana –cuya función fue establecer las directrices de organización global de todo el ámbito municipal, e incluso, supramunicipal–, y de planes parciales –para concretar la organización de los sectores–. De este modo, este tipo de instrumentos dejaron de formularse en base a "la obra u obras de transformación urbanas que se programaban", para concretar "la regulación de los usos o destinos que, desde el punto de vista urbanístico, es susceptible el suelo en función de su diversa calificación"<sup>595</sup>. En la cúspide de esta jerarquía se situó el Plan Nacional de Urbanismo como instrumento de coordinación global, que Bidagor había defendido con vehemencia en la V Asamblea de Arquitectos celebrada en Barcelona en 1949<sup>596</sup>.

---

<sup>591</sup> Pedro Bidagor estuvo al frente de la Sección de Urbanismo de la DGA desde 1939 hasta 1949, año en que fue nombrado responsable de la Jefatura Nacional de Urbanismo, adscrita a la misma Dirección General, hasta 1969.

<sup>592</sup> Entre las propuesta previas destacaron el Plan General de Extensión elaborado por Salaberry, Aranda, Lorite y García Cascales en 1923, la propuesta presentada por Herman Jansen y Secundino Zuazo para el concurso internacional celebrado en 1929 que sirvió de modelo para el Plan de Extensión elaborado por el Ayuntamiento madrileño entre 1931 y 1933, o la memoria del Plan Regional publicada en 1939 con el objetivo de encauzar y organizar, "dentro de unas normas técnicas, el crecimiento probable de la ciudad después de la guerra" [TERÁN TROYANO, Fernando de. *Historia de...*, ob. cit., pp. 175-180].

<sup>593</sup> Ley de 25 de noviembre de 1944, en la que se aprobaron las Bases para la Ordenación Urbana de Madrid, desarrolladas posteriormente por la *Ley de 1 de marzo de 1946*, en la que se aprobó el Plan General formulado por la Junta de Reconstrucción ["Historia del urbanismo contemporáneo español". *Urbanismo: revista oficial del Colegio de Arquitectos de Madrid*, 1987, 2, pp. 17-90.

<sup>594</sup> Desde el punto de vista de la evolución de los principios e instituciones urbanísticas, también la legislación local desarrollada durante los años 40 aportó algunas cuestiones generales sobre la disciplina que fueron desarrollados en la ley específica de 1956. Así, la Ley de Bases del Régimen Local de 1945 asentó la idea de la atribución de las competencias a la esfera municipal y se fomentó la figura del plan general, eso sí, concebido aún desde las tradicionales técnicas de reforma interior, ensanche y saneamiento. Por su parte, el Reglamento de Bienes y Entidades Locales de 1955 incorporó la constitución de los patrimonios públicos del suelo y el Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales, de ese mismo año, reguló la intervención de las administraciones en el control de la edificación y el uso del suelo establecido en los planes, a través de la licencia urbanística [SÁNCHEZ GOYANES, Enrique (coord.). *Sistema...*, ob. cit., p. 29].

<sup>595</sup> BASSOLS COMA, Marín. *Génesis...*, ob. cit., pp. 567-568.

<sup>596</sup> Senabre ha señalado cuan irreal resultó el esquema con el que se pretendió justificar dicho instrumento de ordenación global, dada la complejidad administrativa y burocrática tejida desde la guerra, la

El nuevo código incluyó una importante modificación del Derecho de Propiedad para flexibilizar la obtención de los terrenos por parte de las administraciones, imponiendo mayores exigencias a los propietarios del suelo, en cuanto a cesión de parcelas para las vías y obras de interés, en función de las plusvalías obtenidas por la urbanización de las fincas. Asimismo, la corrección de las desigualdades generadas entre los implicados en las operaciones urbanísticas se solucionó mediante la técnica de la reparcelación, añadiendo nuevas fórmulas de cooperación entre las entidades públicas y los propietarios privados para el desarrollo de los polígonos, en particular el sistema de compensación, llevándose a cabo un reparto equitativo de cargas y beneficios entre los particulares afectados<sup>597</sup>.

Otro de los logros de la nueva ley del suelo fue el establecimiento de un sistema de valoración de los terrenos basado en criterios objetivos, desterrando cualquier otro que pudiera favorecer la especulación provocada por los movimientos migratorios. Hemos de señalar que en 1945 hubo un intento preliminar de poner coto a esta situación mediante la promulgación de la Ley de Ordenación de Solares, que obligaba a la edificación forzosa de los solares vacíos en terreno urbano, si bien la inacción de los ayuntamientos hizo que sus logros fueran escasos.

Expertos en Derecho Urbanístico sostienen que la "gran coherencia técnica interna" del texto jurídico de 1956 fue, precisamente, el motivo de su escasa eficiencia, argumentando esta afirmación en base a la inactividad de las administraciones encargadas de formular y llevar a cabo el planeamiento, lo que distorsionó "la funcionalidad de la norma"<sup>598</sup>. La primera reforma de la ley, sancionada el 2 de mayo de 1975, perfeccionó las carencias de su predecesora, si bien fue ideada para una coyuntura económica y social muy diferente a la que realmente se produjo, pues la crisis energética de comienzos de los 70 supuso la desaceleración de la economía y, consecuentemente, la paralización del desarrollo urbanístico.

## 1.2. LA CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDAS A PARTIR DE 1950.

El excepcional fomento de la vivienda puesto en marcha como mecanismo para la reconstrucción nacional, supuso, en palabras de Bassols, "la auténtica plataforma" sobre la que se desarrolló la política urbanística del periodo<sup>599</sup>, si bien no fue hasta pasado el meridiano del siglo XX cuando comenzaron a advertirse resultados significativos. A pesar de que desde muy temprano se promulgaron disposiciones para incentivar, mediante ayudas económicas, la construcción de viviendas tanto por parte de las administraciones como de los particulares –la Ley de 19 de abril de 1939 de protección a la vivienda reducida y la Ley de 25 de noviembre de 1944 de protección de la vivienda de clase media<sup>600</sup>, modificada mediante el Decreto-Ley de 19 de noviembre de 1948–, la realidad fue que faltó capital

---

situación económica del país y la falta de antecedentes en planificación de rango nacional como la que se pretendía abordar, máxime teniendo en cuenta el limitado corpus legislativo heredado [SENABRE LÓPEZ, David. *Desarrollo...*, ob. cit., p. 106].

<sup>597</sup> SANCHEZ GOYANES, Enrique (coord.). *Sistema...*, ob. cit., pp. 30-31.

<sup>598</sup> *Ídem*.

<sup>599</sup> BASSOLS COMA, Martín. *Génesis...*, ob. cit., p. 546

<sup>600</sup> Se definieron cuatro tipos de vivienda en función de su superficie: "A" de 126 m<sup>2</sup> en adelante, "B" de 91 a 125 m<sup>2</sup>, "C" de entre 71 y 90 m<sup>2</sup> y "D" de 50 a 70 m<sup>2</sup>. Además, se establecieron dos categorías en cada uno, en base al precio del alquiler, que oscilaba entre 4,6 y 6,5 pesetas/m<sup>2</sup> ["Régimen de construcción de Viviendas Económicas para "Clase Media""]. *Informes de la Construcción*, 1949, 12. A partir de SAMBRICIO, Carlos. "De la arquitectura del nuevo Estado al origen de nuestra contemporaneidad: El debate sobre la vivienda en la década de los cincuenta". *RA: Revista de Arquitectura*, 2000, 4, pp. 75-90 (76)].

privado para invertir en edificación y el número de nuevos hogares construidos por los organismos públicos fue tan reducido que no se logró paliar la enorme carencia del país<sup>601</sup>.

A partir de 1949 se produjo un cambio en la estrategia de producción residencial desarrollada hasta entonces, coincidiendo con la llegada al Instituto Nacional de Vivienda –INV– de Valerio Bermejo. Fueron diversas circunstancias las que propiciaron este cambio de rumbo. Como sabemos, el abandono de la política agraria en favor de la concentración industrial y el fomento del turismo provocaron una fuerte migración a las ciudades que, en la mayoría de los casos, aún no se habían recuperado de los desastres provocados por los bombardeos. Siendo así, además de la reconstrucción de las edificaciones destruidas durante el conflicto, hubo que afrontar el problema generado por la formación de chabolas y barriadas insalubres en la periferia de las ciudades, donde buscaba cobijo la población recién llegada que desbordaba cualquier previsión.

A su vez, este excedente de mano de obra coincidió con la subida de los precios de las materias primas, que continuaban siendo muy escasas, lo que hizo necesario buscar fórmulas para abaratar los costes de la construcción. Como consecuencia, el debate profesional y político se centró en estudiar las posibilidades abiertas por los nuevos materiales y sistemas edificatorios, normalizar la producción, redefinir el programa de los alojamientos económicos y buscar mecanismos que permitiesen el acceso a la vivienda a las familias con nulos recursos, en lugar de tratar de difundir una imagen de Estado, tal y como se reprobó en la V Asamblea Nacional de Arquitectos celebrada en 1949. Estas reflexiones no se plantearon desde una referencia al pasado más próximo, sino atendiendo a la discusión que se estaba produciendo en esos momentos en Europa para su reconstrucción<sup>602</sup>.

Las medidas para abordar la crisis residencial en España pasaron por la centralización de la política de vivienda económica y su construcción en el INV, y la decidida apertura del mercado inmobiliario a la iniciativa privada, lo que requirió la definición de una nueva regulación. En 1954 se promulgó el Decreto de 14 de mayo, sobre Vivienda de Tipo Social, clasificándola en "renta mínima", "reducida" y de "tipo social" en función de su superficie y precio de producción<sup>603</sup>, y unos meses después vio la luz la Ley de 15 de julio, sobre Protección de Viviendas de Renta Limitada, como punto de partida para el desarrollo de un nuevo Plan Nacional de Vivienda, tras el sonoro fracaso del promulgado por Girón para la década anterior. En 1957 el corpus legislativo se complementó con el Decreto de 22 de noviembre, sobre Viviendas Subvencionadas, primero para Madrid y después para todo el territorio nacional mediante la aprobación del Decreto de 24 de enero de 1958, garantizándose importantes beneficios al capital privado invertido en la construcción de este tipo de alojamientos.

El resultado de la maniobra fue que de los quinientos cincuenta mil hogares que se pretendieron construir entre 1954 y 1959, solo la mitad fueron del tipo protegido más humilde, destinándose el resto a una categoría superior. Por su parte, el Plan de Viviendas previsto entre 1961 y 1971 estimó la edificación de dos millones cien mil nuevas residencias,

---

<sup>601</sup> Así lo confirman los registros, pues entre 1944 y 1954, de los 315 000 hogares previstos en el Plan Nacional de Viviendas promovido por Girón sólo se llegaron a edificar 150 000 entre económicas y bonificables, denominación dada a las destinadas a la clase media [MOYA GONZÁLEZ, Luis. "Los antecedentes franquistas de la política de la vivienda social". *Cuaderno de Investigación Urbanística*, 2015, 100, pp. 73-76].

<sup>602</sup> SAMBRICIO, Carlos. "De la arquitectura...", ob. cit., pp. 76-78.

<sup>603</sup> Las viviendas "de renta reducida" comprendían una superficie menor de 100 m<sup>2</sup> y mayor de 60, pudiendo llegar a un coste máximo de 1000 pesetas/m<sup>2</sup>. Las viviendas "mínimas" debían tener una superficie de entre 35 y 58 m<sup>2</sup> y un presupuesto inferior a 800 pesetas/m<sup>2</sup>. Respecto a las de "tipo social", se estableció una extensión máxima de 42 m<sup>2</sup> y un gasto máximo inferior a 600 pesetas/m<sup>2</sup>.



si bien solo se lograron materializar un millón cuatrocientas mil de las que únicamente el 10% tuvieron carácter social<sup>604</sup>.

## 2. ZAMORA ANTES Y DESPUÉS DE LA GUERRA CIVIL.

Los años 30 en la ciudad de Zamora comenzaron con la victoria de la conjunción de izquierdas en las elecciones del 14 de abril de 1931, pese al tradicional apoyo de la sociedad local a posiciones conservadoras. Esta circunstancia se explica, entre otros motivos, por la desorganización de los partidos de derechas y por el excepcional elenco de personalidades políticas presentes en su modesta circunscripción<sup>605</sup>. Sin embargo, según Mateos Rodríguez, este acontecimiento no debe magnificarse, pues solamente en la capital, Benavente y en algunos municipios limítrofes con Valladolid y León, venció la conjunción Republicano-Socialista. Ello justificó, al menos en parte, que las reformas iniciadas por el gobierno de Azaña tuvieran tan poco calado en la región. Por mencionar algunas cuestiones, la provincia de Zamora fue una de las que menos inversión recibió para la creación de escuelas y asignación de maestros, y tampoco fue incluida entre las catorce que obtuvieron los beneficios de la reforma agraria, a pesar de la preocupante situación provocada por el desequilibrado reparto de las tierras, en manos de una ínfima minoría de terratenientes, y del precario estado de los arrendamientos, circunstancias que, sin duda, exigían una intervención urgente<sup>606</sup>.

Por el contrario, el bienio conservador, que resultó tan conflictivo en otros territorios, atrajo numerosas mejoras, sobre todo en la capital. En 1933 se presentó el proyecto para la Escuela Normal de Maestros, rubricado por Joaquín Muro Antón, en el espacio anteriormente ocupado por el Matadero Municipal, que fue trasladado al barrio de San Lázaro en 1931<sup>607</sup>. También en 1934 se anunció la subasta para la adjudicación de los trabajos de construcción de varias escuelas en Zamora; una situada en la plaza del Cuartel de Caballería, en la puebla del Valle, diseñada por Guillermo Diz Flórez<sup>608</sup>, otra en la calle Damas y otra más en el barrio de San Lázaro<sup>609</sup>, estas últimas proyectadas por José Luis Mariano Benlliure, arquitecto de la Oficina Técnica de Construcción de Escuelas. Ese mismo año se aprobó la construcción del nuevo edificio de Correos, sobre el antiguo Gobierno Militar, según la traza elaborada por Joaquín Otamendi y Luis Lozano<sup>610</sup>. Asimismo, se mejoró la dotación de la localidad con la propuesta para la construcción de una nueva Prisión Provincial fuera de la ciudad, que remplazase las funciones de la edificada en 1788 bajo la supervisión de la Junta de Policía Urbana, en la actual plaza de la Constitución. El nuevo emplazamiento elegido fueron unos terrenos cedidos por el Ayuntamiento en el Alto de Santa Susana, situados al Oeste del barrio

---

<sup>604</sup> MOYA GONZÁLEZ, Luis. "Los antecedentes...", ob. cit., p. 74.

<sup>605</sup> Entre estos personajes se mencionan a Maura, Galarza, Alba, Cid, Carrascal, Palacios Moroni, Ayuso, Marañón, José Antonio Primo de Rivera y Fernández Cuesta [MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Zamora..." ob. cit., p.102].

<sup>606</sup> MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Segunda...", ob. cit., p. 539.

<sup>607</sup> Tras estudiar varias localizaciones, entre ellas, las huertas de San Jerónimo, la salida del puente de hierro, la Bodega del Torrao y el barrio de Olivares, la Junta Municipal de Sanidad tomó la decisión de ubicar el nuevo Matadero Municipal en lo alto de la cuesta del Bolón, en el barrio de San Lázaro. La decisión fue tomada en sesión de 27 de octubre de 1928 [RODRÍGUEZ ESTEBAN, M<sup>a</sup> Ascensión. *La arquitectura...*, ob. cit., pp. 375-377].

<sup>608</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. II, pp. 440-442.

<sup>609</sup> En el BOE de 7 de diciembre de 1934 se anunció la subasta para la adjudicación de los trabajos de construcción de dos escuelas en Zamora, una situada en la plaza del Cuartel de Caballería y otra en la calle Damas [*Gaceta de Madrid*, 7 de diciembre de 1934, n<sup>o</sup> 341].

<sup>610</sup> El presupuesto del edificio de Correos ascendió a la cantidad de 558.790,35 pesetas [*Ibidem*, 11 de febrero de 1934, n<sup>o</sup> 42].

de San Lázaro. El proyecto, rubricado por el responsable de las obras de la institución, José Luis Aranguren, fue presentado en 1935<sup>611</sup>. A todo ello se sumó, como ya indicamos, la reanudación de las obras de la vía férrea entre la capital zamorana y Galicia, con el incremento sustancial de los fondos para su finalización<sup>612</sup>. Al igual que en el resto del país, el estallido de la Guerra Civil marcó el punto de inflexión en el devenir de la localidad y de toda la provincia, interrumpiéndose la mayor parte de las iniciativas inauguradas durante el periodo anterior<sup>613</sup>.

Se ha señalado que Zamora, entre otras ciudades castellanoleonesas, cayó "casi sin lucha" tras el levantamiento de julio de 1936<sup>614</sup>. De hecho, se sabe que fue uno de los principales escenarios donde se fraguó el golpe militar que derivó en el estallido del conflicto, bajo la dirección de varios militares con peso y relevancia en las instituciones, apostados en el Cuartel de Caballería. Si bien la mayoría de la población acató sumisamente el pronunciamiento militar, es preciso matizar que hubo focos de resistencia en la provincia, e incluso algún incidente en la propia capital, como el lanzamiento de propaganda anunciando el fracaso del levantamiento en Madrid y el llamamiento a una huelga, lo que demuestra "que el golpe militar en Zamora (...) no fue un camino triunfal expedito, sino que se obstaculizó con focos de resistencia activa"<sup>615</sup>.

En todo caso, la adhesión generalizada del municipio al bando sublevado quedó retratada en la moción presentada por el concejal recordatorios de efemérides históricas, incompatibles con el movimiento salvador de la amada España"<sup>616</sup>. Echevarría el 28 de septiembre de 1936, apenas dos meses después del comienzo de la pugna, en la que se solicitaba "que atendiendo a las circunstancias por que atraviesa la España auténtica en lucha contra los marxistas enemigos de la integridad de la patria y de la religión de izquierdas e ideologías disolventes, que tanto daño han causado a la Nación y de hechos cristiana", fueran sustituidos los rótulos de algunas calles que llevaban el nombre de "personajes políticos

En dicha sesión municipal se acordó sustituir los nombres de un gran número de vías por el de personajes afines a la causa golpista, designación que, en la mayoría de los casos, se mantuvo hasta 1985, cuando el Ayuntamiento decidió eliminar los vestigios del Régimen de la denominación de los espacios públicos<sup>617</sup>. Entre otras, la travesía delimitada sobre el camino Bodega del Torrao, que adquirió gran importancia a finales de los años 40, estuvo dedicada al Generalísimo Franco durante dicho periodo. Asimismo, el tramo de ronda situado entre las puertas de Santa Clara y San Torcuato se denominó José Antonio, antes de adoptar su actual nombre de Alfonso IX y la actual calle Regimiento de Toledo recibió el nombre de Héroes de Toledo. La avenida Tres Cruces pasó a denominarse de la República, aunque en 1937 se le devolvió su nombre original. También se sustituyó el nombre de la calle Candelaria Ruíz del Árbol por el de Gutiérrez Rivero, joven exseminarista zamorano de Acción Católica que fue asesinado a tiros durante las revueltas previas al levantamiento.

---

<sup>611</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Ávila. *Arquitectura...*, ob. cit., t. II, p. 444.

<sup>612</sup> MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Dictadura...", ob. cit., p. 516.

<sup>613</sup> Entre otras, se paralizaron las obras de la nueva Estación de Ferrocarril, que habían comenzado en 1927 bajo la dirección del ingeniero Marcelino Enríquez y las de la Escuela Normal, iniciadas en 1933. También se interrumpieron las gestiones para la construcción de la Prisión Provincial. En diciembre de 1946 se aprobó un nuevo proyecto para la instalación que, finalmente, se ubicó en la carretera de Almaraz [*BOE*, 20 de enero de 1947, nº 20].

<sup>614</sup> PRESTON, Paul. *La Guerra Civil Española 1936-1939*. Madrid: Plaza-Janés, 1987, p. 81.

<sup>615</sup> MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Zamora...", ob. cit., p. 109.

<sup>616</sup> AHPZa-MZa, LA año 1936 (L/1841), sesión de 28 de septiembre, ff. 57r. a 57v.

<sup>617</sup> En 1985 se aprobó la iniciativa del alcalde Andrés Luis Calvo para otorgar nuevas denominaciones al callejero zamorano, de acuerdo al informe elaborado por el historiador José Andrés Casquero [*La Opinión de Zamora*, 9 de agosto de 2016].

Además se reemplazó el apelativo de la plaza de Santiago Alba por el de general Sanjurjo, el de las calles Riego y Ángel Galarza por Calvo Sotelo y Alfonso XII, respectivamente, el del parque Pablo Iglesias por el de San Martín<sup>618</sup>, y así hasta medio centenar de ubicaciones.

Tras la victoria, el nuevo Estado se afaná por dismantelar el "viciado caciquismo" que manejaba la política en la región, imponiendo nuevos gestores desvinculados de la antigua administración. Si bien pronto se hizo evidente la imposibilidad de gobernar sin el apoyo de dicha oligarquía, que en poco tiempo logró resituarse en el poder municipal y provincial, el Régimen se limitó a hacer desaparecer de la primera plana las personalidades de corte más liberal y político. De este modo se logró que las instituciones locales actuaran "de freno y sobre todo de control" para que la ciudadanía se mantuviera dentro de las reglas de la Dictadura<sup>619</sup>. También desde los púlpitos, las escuelas y los despachos, así como a través de la desinformación de los medios de comunicación, se logró "controlar los comportamientos, la moral y el pensamiento de la masa social de Zamora, compuesta, primordialmente, por labradores y jornaleros"<sup>620</sup>.

En la esfera nacional, el Gobierno naciente recompensó el apoyo recibido durante la disputa incorporando a sus filas una notable élite de militares y cargos del Movimiento de procedencia castellana, siendo Zamora una de las regiones con mayor representación. Entre estas personalidades destacó Carlos Pinilla –primer gobernador civil tras la unificación y subsecretario del Ministerio de Trabajo en la época de Girón– que se convirtió, en palabras de Mateos Rodríguez, en "el último de los grandes mecenas a la manera del siglo XIX"<sup>621</sup>. El político intercedió para favorecer el destino de la provincia, convirtiéndose en el promotor de importantes obras dispersas por toda la extensión zamorana. Sin embargo, tal y como afirmó Blanco Rodríguez, esta sobrerrepresentación no supuso una influencia paralela de la región en el ámbito político, como comprobaremos más adelante<sup>622</sup>.

### 3. LA TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO COLECTIVO.

El apoyo a la causa golpista trajo consigo la elección de Zamora como uno de los emblemas del nuevo Régimen "que primero desde Burgos, y después desde Salamanca, Franco construyó rápidamente", invadiendo "todos y cada uno de los aspectos de la vida cotidiana"<sup>623</sup>. Siendo así, el entorno urbano, escenario donde se desarrollaba el devenir diario, se convirtió en objetivo prioritario de la política propagandística del Nuevo Estado, que no escatimó esfuerzos para moldear la localidad de acuerdo a sus consignas.

Uno de los primeros hitos urbanos que se vinculó al Gobierno recién instaurado fue la nueva sede consistorial, edificada enfrente del viejo edificio, en el solar ocupado por la antigua Casa de las Panaderas. Hacía tiempo que el Consistorio barajaba la posibilidad de rehabilitar la construcción y trasladar allí las dependencias municipales, aunque la decisión no fue tomada de forma definitiva hasta 1927<sup>624</sup>. A pesar de que las primeras gestiones para su adaptación se llevaron a cabo durante los primeros años 30, la Administración local, afín a la causa golpista, desechó la posibilidad de reutilizar el viejo caserón y encargó al arquitecto

---

<sup>618</sup> DIOS VICENTE, Laura de. "Control y represión en Zamora (1936-1939). La violencia vengadora ejecutada sobre el terreno". *Historia y Comunicación Social*, 2002, 7, pp. 47-74 [57-58].

<sup>619</sup> MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Zamora...", ob. cit., p. 659.

<sup>620</sup> *Ídem*.

<sup>621</sup> MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Era...", ob. cit. pp. 663-664.

<sup>622</sup> BLANCO RODRÍGUEZ, Juan Andrés. "Sociedad y régimen en Castilla y León bajo el primer Franquismo". *Historia contemporánea*, 1998, vol. 17, pp. 359-385 [371].

<sup>623</sup> DIOS VICENTE, Laura de. "Control y...", ob. cit. p. 47.

<sup>624</sup> AHPZa-MZa, LA año 1927 (L/1831), sesión de 24 de agosto, f. 80v.

municipal Enrique Crespo la construcción de un nuevo inmueble para el Ayuntamiento en 1936, decisión que, como venimos apuntando, debe ser interpretada en clave política, como signo de poder del Nuevo Orden.

Así lo constata su composición, en la que apreciamos recursos característicos de la arquitectura oficial, tales como la bicromía de los materiales –piedra en elementos singulares que contrasta con el rojo del ladrillo usado en los paños– o el escudo, el frontón partido, los pináculos y el campanario que remata el cuerpo central, situado ligeramente adelantado respecto al resto (Figura 56).



Figura 56. El Ayuntamiento de Zamora en la actualidad.  
Fuente propia.

En relación a la planta, se sabe que las autoridades locales trataron de adquirir dos solares adyacentes, situados en la calle Costanilla, para adicionarlos al inmueble, pero las frustradas negociaciones obligaron a que la distribución se adaptara a la forma en "L" de la parcela primitiva.

El progreso de las obras fue extremadamente lento, como confirmó el artículo publicado en *El Correo de Zamora* en julio de 1948, que se refirió al mismo como "uno de los edificios más decididamente interminables"<sup>625</sup>. No obstante, por aquel entonces ya había sido sacada a subasta la fase de decoración y mobiliario. El nuevo Consistorio fue finalmente inaugurado el primer día de abril de 1950<sup>626</sup>.

Los planes elaborados tras la contienda sobre el centro representativo de la localidad fueron mucho más ambiciosos, como puso de manifiesto la iniciativa para la formación de la plaza del Imperio, intervención que pretendió expandir desmesuradamente la Plaza Mayor hasta la de Cánovas, hoy en día denominada Viriato. Sus ideólogos defendieron que, además de engrandecer la ciudad "y favorecer las multitudinarias manifestaciones populares", el nuevo enclave serviría para revitalizar el tejido histórico "ubicando en el nuevo foro las

<sup>625</sup> *El Correo de Zamora*, 30 de julio de 1948.

<sup>626</sup> Para saber más acerca del edificio cf: ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. II, pp. 465-473; HERNÁNDEZ MARTÍN, Joaquín. *Guía...*, ob. cit., pp. 70-71.

delegaciones y oficinas de los diferentes organismos oficiales"<sup>627</sup>. Llevar a cabo dicha operación implicó retomar, nuevamente, la idea de eliminar la iglesia de San Juan de Puerta Nueva, como ya había sido propuesto por Ferriol a comienzos del siglo XX, y derribar la manzana de casas interpuesta entre ambos espacios públicos, llevándose a cabo el estudio económico de los gastos que conllevarían las expropiaciones<sup>628</sup>. Desestimada dicha megalómana pretensión, el foco se concentró, fundamentalmente, en el ámbito del ensanche "llamado a ser la nueva ciudad"<sup>629</sup>. La zona principalmente favorecida por las nuevas inversiones públicas fueron los alrededores de la carretera de Tordesillas, confirmando su papel como eje fundamental de la expansión urbana zamorana y como nuevo polo administrativo y gubernamental de la localidad.

Además de potenciar la presencia institucional, durante la Posguerra también se atendieron las necesidades más perentorias de la capital, fundamentalmente en los arrabales que experimentaron una gran densificación. Durante los primeros años se multiplicaron las intervenciones para la mejora de las dotaciones urbana llegando a aquellas localizaciones periféricas que carecían de los servicios básicos de agua y desagüe<sup>630</sup>. Sin ir más lejos, en 1940 se anunció, a través de la prensa local, que el Ayuntamiento había aprobado un presupuesto extraordinario de más de trece millones de pesetas para atender a tal fin<sup>631</sup>.

Sirva como ejemplo, además, el inventario de las intervenciones públicas llevadas a cabo durante 1942, dadas a conocer a través del mismo medio<sup>632</sup>. Únicamente "con el presupuesto ordinario y el superávit", se completó el alcantarillado de todo el casco de la población, alcanzando también al suburbio de Olivares, situado en el extremo occidental de la aglomeración tradicional. Igualmente se llevó a cabo la urbanización de la plaza del Mercado de Trigo –actual Santa Eulalia– y del frente de la Catedral, se reforestaron más de cien hectáreas del bosque de Valorio y se atendió, "con los mismos ingresos", a las obras de alumbrado de la avenida Requejo, Santa Clara, plaza de Cánovas –actualmente Viriato– y de los parques del General Mola –situado en el Castillo– y de San Martín.

Con la aprobación del presupuesto extraordinario se pretendió completar las obras de saneamiento y agua potable de toda la ciudad, llegando a los suburbios situados al otro lado del río "para que no quede sin sanear ninguna barriada". El abastecimiento exigió una atención pormenorizada debido al insuficiente caudal de las galerías existentes, lo que obligó a programar la ampliación de la estación depuradora y de los depósitos, para asegurar el suministro de "agua cristalina" a todo el municipio. También se propuso finalizar la pavimentación de aquellas calles que estaban a medio hacer debido a la escasez de materiales como el cemento, utilizando solados especiales en aquellas travesías de cierta importancia y completando, al menos con guijarro –nunca con tierra–, las restantes. Respecto a los equipamientos, se dio prioridad a la construcción de tres escuelas en los barrios situados al otro lado del Duero, dejando para más adelante el estudio de las necesidades del nuevo ensanche y del casco de la población. Igualmente se informó del avanzado estado del

---

<sup>627</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. "La iglesia de San Juan de Puerta Nueva y su aportación en la configuración de la Plaza Mayor zamorana". *SALAMANCA, Revista de Estudios*, 2000, 44, pp. 221-252 [243-244].

<sup>628</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/4.

<sup>629</sup> *Ibidem*, OyU, sign. 781/06.

<sup>630</sup> Consta que los barrios de Fuentelarreina y de San Frontis contaron con plano general de alcantarillado en 1941 [AHPZa, DPV, sign. 5/48 y 6/09].

<sup>631</sup> Entre otras cuestiones, se incluyeron partidas relativas a la construcción del nuevo ferial de ganado y el campo de deportes, la urbanización de la explanada de la Plaza de Toros e, incluso, al proyecto de urbanización y ensanche, todas ellas intervenciones que serán recurrentes a lo largo de la década [*El Correo de Zamora*, 5 de julio de 1940].

<sup>632</sup> *Ibidem*, 1 de octubre de 1942.

proyecto de una zona deportiva prevista a orillas del Duero, así como de la intención de poner en funcionamiento las instalaciones, aunque de manera provisional, a finales de ese año. Para concluir la relación de intervenciones, se anunció la celebración de la subasta de las obras del nuevo Mercado de Ganado, cuyo traslado al barrio de San Lázaro se planeó en 1941, y la compra de nuevas cámaras frigoríficas para el Mercado de Abastos y para el nuevo Matadero Municipal<sup>633</sup>.

El paternalismo ejercido por el Régimen también se hizo presente en Zamora a través de la construcción de las primeras colonias de viviendas sociales para funcionarios y "productores", eufemismo con el que se hacía referencia a la numerosísima población obrera que aspiraba a conseguir un hogar con unas mínimas condiciones higiénicas. Los diferentes niveles de la administración y patronatos de todo tipo se implicaron en la gestión de estas actuaciones, a partir de la publicación de las leyes para la promoción de alojamiento social, si bien la creación de nuevos hogares no alcanzó el ritmo suficiente para cubrir las necesidades existentes a mediados de siglo, provocando una gran presión demográfica sobre las áreas consolidadas.

El aluvión de intervenciones proyectadas durante la Posguerra, hizo necesario, aún con más urgencia, formalizar una planificación urbanística sobre la ciudad. Como recordaremos, la aprobación del Anteproyecto General del Ensanche, en 1929, reinauguró las expectativas de poder contar, por fin, con una ordenación global. Sin embargo, las gestiones realizadas durante los primeros años 30 se vieron interrumpidas por el Golpe de Estado, retomándose a partir de 1938 con decidido ahínco. La elaboración del plan fue encomendada a la Dirección General de Arquitectura –DGA–, dada la "reconocida autoridad y competencia indiscutible de sus técnicos", lo que hizo innecesario convocar un concurso público para la adjudicación de los trabajos<sup>634</sup>. De ese modo la ciudad pasó a formar parte de la estrategia de las autoridades franquistas para configurar un Plan Nacional "como pieza fundamental para llevar a cabo la reconstrucción nacional", de la que fueron precursores algunos municipios próximos, como Salamanca y Valladolid, en 1939<sup>635</sup>.

#### 4. INICIATIVAS MUNICIPALES (FALLIDAS) PARA REVITALIZAR LA INDUSTRIALIZACIÓN DE LA CAPITAL.

En términos estadísticos la región de Zamora mantuvo, durante la Posguerra, la misma estructura socioeconómica de antaño, con una gran parte de la población –un 60% del total– asentada en el campo y dedicada plenamente a la explotación agropecuaria, que aún conservaba ese carácter subdesarrollado y dependiente de tiempo atrás. Asimismo, a pesar de las dificultades provocadas por la Guerra Civil, el número de sociedades en la provincia se incrementó ligeramente hasta alcanzar las setenta y ocho en 1946, aunque menos de la mitad ostentaban un carácter plenamente industrial, lo que resultaba insuficiente para un término necesitado de iniciativas<sup>636</sup>. Si bien la generación energética había suscitado enormes

---

<sup>633</sup> *El Correo de Zamora*, 1 de octubre de 1942.

<sup>634</sup> AHPZa-MZa, LA año 1942 (L/1842), sesión de 25 de abril, f. 43v.

<sup>635</sup> A pesar del afán unificador emanado de esta iniciativa del Gobierno central, se advirtió una gran "diversidad de factura y concepción", derivados, según Terán, de las circunstancias concretas locales, así como de la personalidad de los arquitectos que intervinieron en cada uno de los casos [TERÁN TROYANO, Fernando de. *Planeamiento...*, ob. cit., p. 161 y p. 192].

<sup>636</sup> CALDERÓN, CALDERÓN, Basilio. "Memoria del tiempo perdido: Cien años de industrialización frustrada". En REMESAL, Agustín (coord.). *Zamora, una espera secular 1912-2010*. Zamora: Cámara de Comercio e Industria de Zamora, 2012, pp. 197-227 (207).

expectativas, apenas había contribuido al desarrollo local pues más del 60% de los municipios zamoranos no contaban con suministro eléctrico por aquel entonces<sup>637</sup>.

En cualquier caso, la política agraria del primer franquismo, sumada a las secuelas de crisis, hambre y estraperlo –que convirtieron el rural zamorano en refugio de muchos represaliados–, evitaron su despoblación, llegando a registrarse a mediados de la centuria 315.885 habitantes en la provincia, lo que supuso la mayor tasa de población de toda su historia<sup>638</sup>. Por el contrario, una vez superada la Autarquía, el cambio de orientación de la economía, a partir de los años 50, produjo consecuencias ruinosas para el territorio zamorano que quedó aislado de los focos de reindustrialización favorecidos por la Administración general, manteniendo durante todo el periodo una fuerte dependencia de la actividad agropecuaria. Como denunció Pinilla a finales de los 60, la influencia que pudiera tener el y otros personajes relevantes del Gobierno no fue suficiente para evitar "el ostracismo y la decadencia del agro castellano" y los atropellos que sufrió la población zamorana a manos de los tecnócratas gubernamentales<sup>639</sup>.

Entre 1963 y 1973, en los que el abandono del campo se agudizó tras la puesta en marcha de los planes de desarrollo, el sector agrario zamorano pasó de representar el 46,1% del total de la renta de la provincia al 28,8%. En todo caso, esta cifra superaba con creces la media nacional que se situaba en el 12,2% del PIB. Por su parte, la economía manufacturera heredada –vinculada a la explotación harinera, fundamentalmente– apenas había experimentado ningún cambio, haciéndose aún más patente la diferencia respecto a otras provincias españolas florecientes a comienzos de los 70. Así lo confirmó el balance realizado en 1971 por el Consejo Económico Sindical Provincial, que certificó el escaso desarrollo industrial de la región, pese a que Zamora ocupaba el quinto lugar en producción de energía eléctrica. Asimismo señaló que el aparente impulso de la industria alimenticia no era suficiente para un territorio que carecía de empresas modernas y competitivas, por lo que su mercado se circunscribía, casi exclusivamente, al ámbito local<sup>640</sup>.

Siendo así, al compás del desarrollo económico general del país se produjo la sangría demográfica de la provincia. La mayor parte de esta masa humana tuvo que "hacer las Américas", migrar a destinos interiores como Madrid o Valladolid, que concentró el sector secundario en el centro de la península, o trasladarse a las regiones del litoral de Vizcaya, Asturias y Barcelona, principales beneficiarias de las inversiones estatales<sup>641</sup>. En términos cuantitativos, los datos positivos registrados hasta mediados de siglo se revirtieron a partir de 1960, cuando se contabilizaron un total de 300.305 habitantes. El desplome fue más acusado en el censo de 1970, que alcanzó únicamente 258.530 vecinos, cifra considerablemente inferior a la de comienzos del siglo XX. Al final de la Dictadura habían abandonado la provincia casi cien mil habitantes y se había perdido una cifra similar correspondiente al crecimiento vegetativo<sup>642</sup>.

En cualquier caso, la capital mantuvo un flujo constante de nuevos pobladores durante todo el periodo. En 1950 la localidad contabilizó 38.320 ciudadanos, lo que significó un

---

<sup>637</sup> CALDERÓN, CALDERÓN, Basilio. "Memoria...", ob. cit., p. 208.

<sup>638</sup> Durante las dos primeras décadas del siglo XX, la población registrada en la provincia descendió desde los 275.547 habitantes de hecho cifrados en 1900, hasta los 266.215 registrados en 1920. El dato aumentó hasta los 280.148 en 1930 y los 298.722 en 1940, lo que supuso un incremento, cada década, de en torno al 5%, que se mantuvo hasta 1950 [INE: Instituto Nacional de Estadística <[www.ine](http://www.ine)> (12 febrero 2019)].

<sup>639</sup> MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Era de...", ob. cit., pp. 663-664.

<sup>640</sup> "La economía zamorana vista a través de indicadores socioeconómicos", a partir de: CALDERÓN, CALDERÓN, Basilio. "Memoria...", ob. cit., p. 210.

<sup>641</sup> INE: Instituto Nacional de Estadística <[www.ine.es](http://www.ine.es)> (01 junio 2019).

<sup>642</sup> MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Era...", ob. cit., p. 661.



aumento del 50% respecto a las cifras recogidas en 1930. La tendencia al alza se mantuvo durante las siguientes décadas logrando superar los 50.000 habitantes al final del periodo de estudio<sup>643</sup>. Este progresivo ascenso debemos achacarlo a su condición de centro burocrático de la región, lo que favoreció un considerable aumento del sector terciario que alcanzó cifras similares a la media del país durante los primeros años 70<sup>644</sup>. Como cabría esperar, el incremento no se produjo en los ámbitos básicos y más dinámicos, como el turismo, el transporte o el comercio, sino que se ocasionó como consecuencia del aumento del funcionariado en las administraciones públicas y de la designación de médicos y maestros para cubrir las necesidades del territorio (Figura 57).

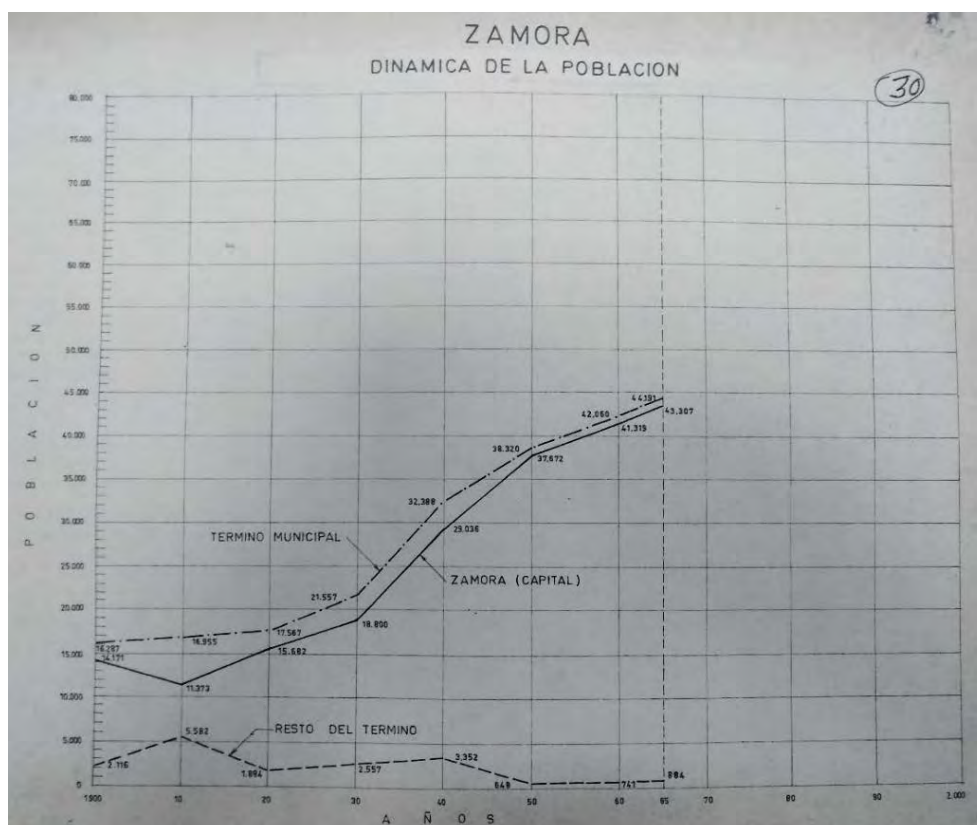


Figura 57. Gráfico de la evolución de la población de Zamora y su provincia entre 1900 y 1965 incluido en el Plan General de Ordenación Urbana aprobado en 1973.  
Fuente: AGMF, SU, exp. 8381, sign. 2455/04.

Frente al auge de los servicios, las diversas iniciativas de la Administración local para propiciar la instalación de fábricas en la capital resultaron prácticamente inocuas debido a la falta de iniciativas particulares y al desinterés del Gobierno central por favorecer la industrialización del municipio<sup>645</sup>. Consta que ya en 1941, el entonces alcalde Pérez Loza, presentó una propuesta encaminada a favorecer la fundación de manufacturas en la ciudad, si bien, durante los siguientes años fueron pocas las que se beneficiaron de las prerrogativas

<sup>643</sup> Consta que en el censo de 1970, la población de la localidad era de 48.691 habitantes y que en el siguiente recuento, realizado en 1981, había aumentado hasta 58.560. Se trata del mayor incremento experimentado por la localidad considerablemente próximos a los 65.000 que obtuvo en 2011, cifra record hasta la fecha [INE: Instituto Nacional de Estadística <[www.ine.es](http://www.ine.es)> (01 junio 2019)].

<sup>644</sup> MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Era...", ob. cit., pp. 750-752.

<sup>645</sup> De acuerdo a los registros, el sector secundario en la región representaba un tercio de la media del país en 1960. A partir de entonces, y hasta 1973, los números aumentaron ligeramente, del 21,7 al 23,7 aunque se mantuvieron muy por debajo de las marcas alcanzadas en el resto del territorio español [*Ídem*].



ofrecidas, debido a la dificultad de obtener los terrenos necesarios para su implantación, sobre todo en el caso de grandes complejos. En todo caso, las consecuencias de la ausencia de industria se volvieron más alarmantes tras superarse la mitad del siglo.

A comienzos de 1957, el concejal Rodríguez Cepeda presentó una moción similar a la de los años 40, estableciendo medidas concretas para lograr el "mejoramiento industrial de la ciudad". Entre los principales puntos de la propuesta se establecieron beneficios fiscales importantes, como "dejar libre de toda clase de impuestos, arbitrios y cargas municipales" a todo establecimiento industrial o comercial implantado dentro de los límites de la ciudad. Dichas condiciones se aplicarían durante un periodo variable, en función del número de obreros empleados, llegando a ofrecer a aquellas explotaciones de importancia nacional e internacional "verdaderamente extraordinaria y grandiosa", la cesión gratuita del suelo necesario para su desarrollo, así como la dispensa del pago de tributos locales durante un plazo de hasta veinte años. Además de solicitar la ayuda económica de organismos públicos y privados, nacionales e internacionales, para llevar a cabo dicha propuesta se decidió la formación de una comisión especial, integrada por las de Hacienda y Fomento, para "estudiar el problema" y dar "a la moción el carácter de Ordenanza"<sup>646</sup>.

Cinco años después, la misma cuestión fue puesta sobre la mesa de debate municipal, al informar sobre las sugerencias que el Consejo Sindical Provincial hizo al Ayuntamiento para favorecer al máximo la industrialización de la capital "tan deseada por todos". En la reunión se acordó apoyar toda iniciativa privada encaminada a la instalación de nuevas industrias, ofreciendo la ayuda necesaria para gestionar cualquier tipo de subvención estatal<sup>647</sup>. Como primer paso, a finales de 1963 se puso en marcha la iniciativa para crear un polígono industrial en el término, "con la finalidad de fomentar la expansión industrial de esta Provincia de Zamora", comenzando el estudio de los emplazamientos más adecuados<sup>648</sup>.

El informe presentado por la Comisión de Fomento en marzo de 1964 destacó dos espacios prioritarios. El primero fue el ubicado en las proximidades de la Estación de Ferrocarril, sobre la zona denominada Huertas de Arenales. Por la proximidad del ámbito al intercambiador de mercancías y al Mercado de Ganado, se estimó que dicha localización debía continuar dedicándose a la industria agroalimentaria, tal y como venía produciéndose hasta entonces. Por otro lado, teniendo en cuenta las nuevas necesidades de las modernas manufacturas, "para las que es de primera necesidad disponer de abundancia en el suministro de agua y evacuación", se sugirió la formación de otro sector en la margen izquierda del Duero, entre la línea de ferrocarril de Plasencia a Astorga y el barrio de San Frontis, respetando la debida separación del ámbito con las edificaciones existentes y con el cementerio<sup>649</sup>. El emplazamiento finalmente elegido fue el terreno municipal conocido como Descansadero de los Llanos, situado a unos diez kilómetros al Suroeste del casco, del que se segregaron setenta y cinco mil metros cuadrados para llevar a cabo la operación en 1968. De las dos parcelas que conformaron el sector, una quedó en manos de la Administración local mientras que la otra fue subastada a particulares<sup>650</sup>. Las propuestas para lograr el progreso de la industria zamorana no quedaron ahí, pues sabemos que en 1973 el alcalde de turno presentó una moción en la que alentaba a constituir un ente jurídico compuesto por la Diputación

---

<sup>646</sup> AHPZa-MZa, LA año 1957 (L/1844), sesión de 11 de enero, ff. 124v. a 125v.

<sup>647</sup> *Ibidem*, LA año 1962 (L/1846), sesión de 9 de abril, ff. 180r. a 180v.

<sup>648</sup> *Ib.*, LA año 1963 (L/1847), ff. 170r. a 170v.

<sup>649</sup> *Ib.*, LA año 1964, (L/1847), sesión de 30 de octubre, ff. 239v. a 240r.

<sup>650</sup> *Ib.*, LA año 1968, (L/1849), sesión de 9 de marzo, ff. 225v. a 227r.

Provincial, la Cámara de Comercio e Industria de la capital, la Caja Provincial de Ahorros y el propio Consistorio para la ordenación y promoción industrial de Zamora<sup>651</sup>.

En resumen, durante el periodo franquista la sociedad urbana zamorana diversificó su estructura social oligárquica, incorporando al grupo de los grandes propietarios agrarios e industriales harineros, otras familias como los Carbajo Flórez, los Colino y la firma ganadera Ruperto Cacho. A ellos se sumaron los "nuevos ricos" procedentes del comercio en el mercado negro, las concesiones privilegiadas gubernamentales para la exportación y los altos funcionarios del Estado instalados en la capital tras la victoria<sup>652</sup>. Durante esos mismos años surgieron en la localidad nuevos consorcios comerciales como el de los Hermanos García Casado, el Bazar J, los Almacenes Roncero, El Arco Iris, La Perla, Heriberto Hernández, El Candado, La Llave, etc. También iniciaron su andadura los constructores Pablo Nieto, los Cañibano, Gregorio Gato, Bernardino Fernández, Juan Sánchez Cano, Rufino Fernández y los Zarzalaya, entre otros, alentados por el gran volumen de obra promocionado por los organismos estatales encargados de proporcionar nuevas viviendas, si bien el flujo fue inconstante.

Cabe destacar de esta etapa la instalación de la fábrica de dulces Reglero, cuya sede ocupó un inmenso solar en la avenida de Portugal, pues fue la que mayor número de obreros llegó a emplear, contabilizándose más de cuatrocientos en torno a 1975<sup>653</sup>. El sector textil en la capital tuvo un carácter casi testimonial a través de la fábrica Zamora Industrial, perteneciente a la familia Regajo. Las alianzas con personajes afines al levantamiento le valió la adjudicación, en 1936, de un contrato para la confección de los uniformes del ejército sublevado, toda vez que las fábricas catalanas estaban bajo bandera republicana y las comunicaciones con Portugal quedaron cortadas. Solo un año después, el emporio adquirió una industria textil situada en la calle de Corral Pintado –en el edificio que en el siglo XVI estuvo destinado a Cárcel Real, en el XVIII fue usado como Casa de la Misericordia y cuyo espacio ocupa actualmente el Museo Etnográfico–, a la que siguió la construcción de un conjunto de naves al otro lado del Duero, bautizadas como Hilaturas San Jerónimo por situarse sobre el espacio anteriormente ocupado por el convento<sup>654</sup>.

---

<sup>651</sup> AHPZa-MZa, LA año 1973, (L/1850), sesión de 28 de marzo, ff. 187r. a 187v.

<sup>652</sup> MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Era...", ob. cit., pp. 729-730.

<sup>653</sup> CALDERÓN, CALDERÓN, Basilio. "Memoria...", ob. cit., p. 212.

<sup>654</sup> "La saga que tejió Zamora Industrial". *La Opinión-El Correo de Zamora*, 10 de julio de 2011.



## Capítulo 12. LA PRIMERA ORDENACIÓN GLOBAL DE LA CIUDAD.

### 1. AVANCE DE LAS ETAPAS DEL PROCESO DE FORMACIÓN Y APROBACIÓN.

Inmediatamente después de la aprobación del Anteproyecto General del Ensanche, en 1929, comenzaron los trámites para llevar a cabo la iniciativa, siendo el concejal Velasco quien a finales de 1930 solicitó que se estudiase, por parte de la Comisión de Fomento y del arquitecto municipal, la mejor manera de acometer los trabajos<sup>655</sup>. Una vez emitidos los respectivos informes favorables, en julio de 1931 el Ayuntamiento resolvió solicitar al Instituto Geográfico y Estadístico "los Planos y documentos referentes al levantamiento topográfico de esta Ciudad" elaborados por el centro oficial en 1910, para actualizar la información y conocer la realidad del municipio<sup>656</sup>. Se constata, sin embargo, que las gestiones para la formación de la ordenación urbana no avanzaron más allá hasta los últimos años de la Guerra Civil, momento en que se retomó la iniciativa con decidido ahínco.

En 1938 Zacarías Macho, representante de la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana, expresó al Ayuntamiento la conveniencia de elaborar un proyecto de urbanización y saneamiento de la población, sugerencia que ya estaba siendo sometida a estudio por parte de una comisión municipal especializada. Las conclusiones alcanzadas, que fueron presentadas al año siguiente, incidieron en el "lamentable atraso" que padecía la capital "en cuanto a urbanización e higiene", instando a las autoridades a realizar la inversión necesaria para lograr alojar en Zamora a trescientos mil habitantes, o bien "resignarse a ser un poblachón" con más o menos vecindario pero "sin el aspecto y las comodidades una ciudad moderna"<sup>657</sup>.

En febrero de 1940, el entonces alcalde de la localidad Teodoro Arredonda Lorza, presentó una moción ante la Comisión Municipal Permanente en la que alarmaba acerca de "la anarquía que en materia de construcción" se estaba produciendo en la ciudad. Especialmente preocupante era la zona del ensanche de la población, llamada a ser en un día no lejano "la moderna Zamora" pues, a esas alturas, el desplazamiento de la actividad comercial y burocrática hacia la nueva zona de expansión era irrevocable. Siendo así, el presidente de la Corporación apremió al resto de representantes municipales a sacar adelante la iniciativa de elaborar, cuanto antes, la organización del ámbito, estableciendo un plazo de solo tres meses para su finalización. Confiando en el cumplimiento del calendario previsto, en la misma reunión se decidió prohibir toda nueva construcción en la zona hasta la formalización de "un plan de ensanche debidamente ordenado como la vida moderna reclama"<sup>658</sup> (Documento 18).

El 7 de marzo siguiente, apenas tres semanas después del acuerdo, se dieron a conocer las "condiciones a que habrán de sujetarse la confección o levantamiento del plano de la ciudad, su ensanche y extrarradio". El trabajo incluido en la convocatoria oficial se restringió, en un principio, a la elaboración del plano base del ámbito oriental anexo al núcleo, aunque pocos días después se modificó para incorporar, además, la recopilación de la distribución parcelaria,

---

<sup>655</sup> La propuesta fue reiterada en varias ocasiones durante los siguientes meses [AHPZa-MZa, LA año 1931 (L/1832), sesión de 10, 19 y 26 de junio, f. 187r. y 198v].

<sup>656</sup> *Ibidem*, LA año 1931 (L/1833) sesión de 15 de julio, ff. 23v. a 24r.

<sup>657</sup> A partir de: ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob.cit., t. I, p. 121.

<sup>658</sup> AHPZa-MZa, OyU. sign. 781/06. El expediente aglutina la mayor parte de los documentos y registros relativos a la redacción y aprobación del planeamiento general, por lo que si no se indica otra cosa, las notas harán referencia a este dossier.

trabajo extra que obligó a aumentar la remuneración propuesta inicialmente<sup>659</sup>. En todo caso, el encabezamiento ya anunció la intención de las autoridades zamoranas de no limitar la organización a la zona adyacente a la ciudad tradicional, sino de ampliar su alcance sobre todo el término municipal, desarrollando los distintos instrumentos de ordenación recogidos en el Estatuto Municipal de 1924.

El ámbito del levantamiento se delimitó entre el río Duero, las avenidas de Portugal y de José Antonio –correspondientes al trazado de la ronda entre las puertas de San Pablo y San Torcuato–, la plaza de Alemania –situada a la salida de esta última–, la ronda de Santa Ana, el camino de la Trapera, la carretera de Villalpando hasta el paso a nivel de la línea de Plasencia a Astorga, la zona denominada Alto de la Avenida y desde ahí, en línea recta, hasta el encuentro del camino de la Aldehuela con el Polvorín, cerca del río<sup>660</sup>. Resulta evidente que las previsiones del Consistorio fueron ambiciosas, pues el área abarcó una superficie aproximada de doscientas veinticinco hectáreas, incorporando una amplia franja de suelo situada al Este de la aglomeración urbana, siguiendo la tendencia de la ciudad a expandirse en dicha dirección.

Aún no se había producido la resolución de la convocatoria del concurso cuando el alcalde, a través de la prensa local, anunció a los vecinos que iban a dar comienzo los trabajos para el levantamiento topográfico, solicitando "absoluto respeto a las señales que en el casco de la población y en sus zonas de ensanche coloque el Ingeniero", evitando así "la imposición de severas sanciones (...) a los que no acaten y observen esta orden"<sup>661</sup>. El 22 de abril se procedió a la adjudicación de las labores de campo y gabinete descritas, que recayeron en el ingeniero geógrafo Agustín de Torrontegui, técnico de la Diputación y único aspirante que presentó una propuesta adaptada a las bases establecidas, otorgándole un exiguo plazo de tres meses para cumplir el encargo.

Las halagüeñas previsiones tuvieron que ser aplazadas pues, finalmente, la labor encomendada al técnico se dilató varios años. Existe una carta fechada el 10 de enero de 1941, enviada por el alcalde de Zamora al embajador de Alemania, en la que se solicitaba el envío de papel "para los trabajos de gabinete del plano de urbanización y ensanche" ya que las láminas en cuestión no se suministraban en el mercado, siendo urgente la recepción del encargo pues estaban en suspenso las licencias de construcción en dicha zona hasta la finalización de los trabajos "en plena crisis de vivienda y trabajo". Asimismo, en septiembre de ese año, la Comisión de Policía Urbana presentó una moción en la que pedía encarecidamente mayor presteza en los trabajos de redacción del plano, dado que estaban pendiente de resolución los permisos de varios proyectos de edificación. La documentación que se conserva en el expediente recoge, igualmente, una importante cantidad de misivas intercambiadas entre el ingeniero y diversos representantes municipales, que dejan clara la tirante relación que presidió la elaboración de la planimetría. Mientras que el primero aludió a problemas externos para justificar el retraso del trabajo de campo, así como a la falta de pago por parte del Consistorio, este último amenazó con la rescisión del contrato por el aplazamiento de las entregas. Finalmente fue el también ingeniero Fernando Presas, colaborador de Torrontegui, quien cumplió el encargo del Ayuntamiento.

---

<sup>659</sup> El expediente recoge el documento fechado el 3 de abril de 1940 y firmado por el alcalde Teodoro Arredonda Lorza en el que se especifican las nuevas condiciones del concurso. Asimismo, en el BOP de 8 de abril de 1940 se publicó una aclaración acerca de las condiciones establecidas para la confección del plano base del ensanche; La decisión de la Corporación también fue recogida en el diario local [*El Correo de Zamora*, 3 de abril de 1940].

<sup>660</sup> La descripción de los límites se fijó en la sesión de la Comisión Municipal Permanente correspondiente al día 19 de febrero de 1940.

<sup>661</sup> *El Correo de Zamora*, 20 de abril de 1940.

Lógicamente, la tardanza con que fue concluido el levantamiento topográfico y parcelario del ámbito retrasó, a su vez, el trazado de la ordenación. Se sabe que una vez finalizados los planos de formación, éstos fueron remitidos a la Dirección General de Arquitectura –DGA–, siendo el propio Pedro Bidagor quien certificó la recepción de la documentación<sup>662</sup>. El equipo de arquitectos asignado para la realización del trabajo, dirigidos por Rodolfo García-Pablos, se comprometió a entregar la planificación de la zona del ensanche el 1 de agosto siguiente, y "la ordenación general de la Ciudad" –entendiendo por ello la reforma interior del casco y la ordenación de las barriadas–, el primer día de 1943<sup>663</sup> (Documento 19).

Apenas dos meses después de aceptar el encargo, fue presentado el anteproyecto de la zona del ensanche. El área comprendida en la propuesta limitaba la extensión en su extremo oriental mediante una vía paralela a la ronda a la altura del Cuartel de Caballería –denominada posteriormente Cardenal Cisneros– tal y como había hecho Hernanz en 1929. Si bien el dictamen de la Comisión de Fomento fue favorable a la proposición presentada, alegando que resolvía "de manera satisfactoria los problemas urbanos de ensanche de esta Capital", en la misma sesión se propuso extender la planificación "hasta los límites de la planicie (...) convirtiendo en zona forestal las laderas que la circundan". Con ello la organización alcanzaría "toda la zona edificable sin desniveles económicamente prohibitivos, facilitando el futuro desarrollo de la Ciudad para un lapso de tiempo mayor sin necesidad de nuevos estudios"<sup>664</sup>.

La ampliación del ámbito del ensanche no impidió que, entretanto, se iniciase el proceso administrativo para la concreción y aprobación del plan previsto para la primera zona, siendo urgente hacer ejecutiva la ordenación para retomar la adjudicación de licencias, paralizadas desde 1940. El plano, la memoria y las bases para la elaboración de las ordenanzas que conformaron la propuesta definitiva, fueron presentados entre julio y agosto de 1942<sup>665</sup>. Una vez que estuvieron en manos del Consistorio, se publicó un anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia y en dos diarios locales para que pudiesen ser presentadas las alegaciones pertinentes, de acuerdo al procedimiento estipulado en el artículo 11 del Reglamento de Bienes, Obras y Servicios Municipales<sup>666</sup>. Dado el importante número de permisos de edificación pendientes de tramitación, a mediados de septiembre el Pleno del Ayuntamiento acordó adoptar cierto "criterio de tolerancia", comenzando a conceder autorizaciones para edificar los proyectos que esperaban resolución<sup>667</sup>.

Al expirar el plazo de exposición, el 31 del mismo mes, se habían admitido veintinueve reclamaciones, para cuyo estudio se designó una gestora municipal asesorada por el arquitecto

---

<sup>662</sup> Se conserva una carta firmada por Pedro Bidagor en la que certifica al Ayuntamiento la recepción de los documentos para la elaboración del anteproyecto del ensanche.

<sup>663</sup> En la comunicación se establecieron los honorarios de los trabajos, que ascendieron a sesenta mil pesetas, determinándose su pago en dos cuotas de treinta mil "correspondientes a las partes que se descompone el estudio total" [AHPZa-MZa, LA año 1942 (L/1842), sesión de 25 de abril, f. 43v.].

<sup>664</sup> *Ibidem*, sesión de 30 de junio, f. 50r.

<sup>665</sup> El presupuesto extraordinario aprobado por el Ayuntamiento el mes de julio siguiente, incluyó una partida de ciento cincuenta mil pesetas para el proyecto de urbanización y ensanche de la ciudad [*Ib.*, LA año 1940 (L/1841), f. 158v.]; Los planos se conservan en el Archivo Histórico Provincial de Zamora [*Ib.*, MPyD, carp. 45]; La memoria y las bases para la elaboración de las ordenanzas están disponibles en el Archivo General del Ministerio de Fomento [AGMF, SU, exp. 8381, sign. 1932/01].

<sup>666</sup> "Art. 11: Los proyectos de extensión y de ensanche de las ciudades, así como los anteproyectos de urbanización de las zonas de contacto, se expondrán al público en el plazo de treinta días, durante los cuales se admitirán cuantas reclamaciones escritas y documentos que las justifiquen se presenten sobre cualquiera de los extremos abarcados por aquellos. Estas reclamaciones serán resueltas por el Ayuntamiento pleno. Los proyectos de modificación o ampliación de dichos planes requerirán la aprobación en igual forma por parte del Ayuntamiento, previa propuesta de la Comisión especial de Ensanche, si existiera".

<sup>667</sup> AHPZa-MZa, LA año 1942 (L/1842), sesión de 15 de septiembre, f. 56v.

del Ayuntamiento, siendo también informadas por la DGA. La revisión de todas ellas, así como los informes del técnico municipal<sup>668</sup>, la Cámara Urbana, la Jefatura Provincial de Sanidad y la Fiscalía de Vivienda, llevaron a introducir múltiples modificaciones sobre la propuesta para la primera zona, a pesar de lo cual, se determinó la aprobación definitiva del plano y de las bases para las ordenanzas edificatorias, quedando pendiente el desarrollo de las mismas por una comisión especial designada para ello<sup>669</sup>. La votación se resolvió favorablemente en sesión municipal de 30 de enero de 1943<sup>670</sup>.

Quizá la prisa por normalizar la concesión de los permisos de obra llevó al Consistorio a eludir el último paso en el proceso de oficialización del planeamiento, según lo dispuesto en el artículo 118 del Estatuto Municipal, que establecía la obligación de someter la ordenación al dictamen de la Comisión Central de Sanidad para que fuese considerado firme y ejecutivo. Tal y como resaltaron los servicios jurídicos municipales, la ausencia de dicho requisito no permitía "la declaración de utilidad de las obras proyectadas" ni "la ocupación de los terrenos y edificios enclavados en el trazado de aquellos". A pesar de la advertencia se decidió seguir concediendo permisos de edificación, siempre y cuando los técnicos redactores ajustasen los proyectos a las normas contenidas en los documentos, "que en breves" iban a ser "ejecutivas"<sup>671</sup>. Sin embargo, no consta que dicha exigencia legal se llegase a solventar, lo que induce a pensar que las expectativas del Consistorio pasaban por completar la ordenación de la siguiente fase del ensanche en poco tiempo y formalizar el procedimiento de aprobación definitiva sobre el ámbito completo.

Por su parte, el Plan de Reforma Interior de la Ciudad y la Ordenación de los Barrios Satélites, así como las Ordenanzas de Construcción de Zamora, elaboradas como complemento al planeamiento general, estuvieron disponibles los primeros meses de 1943<sup>672</sup>. Respecto al primero, conocemos que en enero de ese año fue finalizado el levantamiento de la zona delimitada por los antiguos recintos medievales, que las propuestas de reforma de los ámbitos concretos que incorporó la ordenación están fechados en febrero, y que la memoria explicativa, así como las ordenanzas edificatorias y de protección que completaron el plan, estuvieron disponibles el mes de marzo siguiente<sup>673</sup>. En cualquier caso, referencias posteriores dan a conocer que el Consistorio rechazó esta documentación que proponía "la anulación de las alineaciones anteriormente aprobadas" pues de aprobarse hubiera "yugulado" las posibilidades de adaptar las principales vías al tráfico y dado al traste con las ampliaciones ya conseguidas "a costa de inmensos sacrificios económicos y (...) perseverancia política (...)"<sup>674</sup>.

En relación al segundo, Ávila de la Torre aseguró que en sesión de 31 de enero de 1943, los concejales fueron informados de que ya había sido recibido "el plan de las barriadas extremas" y que iba a procederse a su exposición pública<sup>675</sup>. Asimismo conocemos que la memoria que acompañó al plano fue remitida junto a la relativa a la del casco tradicional en el

---

<sup>668</sup> En sesión extraordinaria de 28 de noviembre de 1942 se estableció la conveniencia de que, además de oídas las reclamaciones presentadas por los afectados por la ordenación, era imprescindible que el arquitecto municipal "que es quien conoce prácticamente el ambiente y capacidad de la población y es el llamado a ejecutarlo" emitiera un informe respecto al plano presentado por la DGA [AHPZa-MZa, LA año 1942 (L/1842), ff. 66v. a 67r.].

<sup>669</sup> *Ibidem*, sesión de 26 de noviembre, f. 66r.

<sup>670</sup> *Ib.*, LA año 1943 (L/1842), ff. 75v a 78r.

<sup>671</sup> *Ib.*, LA año 1943 (L/1842), sesión de 28 de junio, ff. 88v. a 89v.

<sup>672</sup> AGMF, SU, sign. 15/03 y 262/02; *Ibidem.*, exp. 8381, sign. 1932/01; ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob.cit., t. I, p. 129.

<sup>673</sup> AGMF, SU, sign. 15/03 y 262/02; La memoria y las ordenanzas se localizaron en [*Ibidem*, exp. 8381, sign. 1932/01].

<sup>674</sup> *Ib.*, ref. 3843, sign. 74/28.

<sup>675</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob.cit., t. I, p. 129.



siguiente mes de marzo. Poco más se sabe acerca de la elaboración y tramitación de toda esta documentación, pues no existe constancia en los libros de actas municipales de que fueran recibidos o aprobados, lo que induce a pensar que no llegó a formalizarse, como sucedió con la ordenación del casco. Esta hipótesis cobra fuerza si consideramos que la ciudad aún no contaba con una ordenación oficial del ensanche, lo que hace improbable que el Ayuntamiento se planteara aprobar, antes de lograrlo, un plan para el extrarradio.

En todo caso, no es descabellado pensar que las alineaciones descritas para los barrios fueran seguidas "oficiosamente" para controlar la proliferación de nuevas edificaciones, tal y como sucedió en la primera zona del ensanche. Ello justificaría la aprobación de una modificación del documento presentado en 1947 con objeto de redistribuir un grupo de manzanas situadas en la ronda de la Feria<sup>676</sup>. Este tipo de decisiones por parte de la Autoridad local no fueron excepcionales pues, como hemos visto hasta ahora y como comprobaremos más adelante, no siempre fue escrupulosa en el cumplimiento de los procedimientos administrativos estipulados.

En el caso de las ordenanzas edificatorias, tampoco hemos hallado alusiones a su elaboración ni mucho menos a su aprobación. Por este motivo, y porque no hemos encontrado menciones a las mismas en documentos urbanísticos posteriores, hemos de asumir que tampoco fueron sancionadas, al menos completamente, pues consta que junto con el plano del ensanche, se aprobaron unas ordenanzas de aplicación en la zona en 1949.

En relación a la segunda corona del ensanche, consta que a finales de 1942 se informó a la Municipalidad de que estaba a punto de concluirse su organización<sup>677</sup>. Asimismo, se sabe que en marzo de 1944 el Ayuntamiento recibió "los originales del Plano de Ensanche con algunas variantes sobre la copia antes remitida"<sup>678</sup>. Tras revisar la documentación enviada, el técnico municipal propuso el nombramiento de una Comisión del Ensanche para llevar a cabo un estudio pormenorizado –dada su trascendencia e importancia–, siendo nombrados los señores Oterino, García Casado, Lopategui, Amigo y Muñoz, además del alcalde y el propio arquitecto del municipio, para formar parte de la misma<sup>679</sup>.

Se abrió a partir de ese momento, un periodo de intensas comunicaciones entre la DGA y la Administración local, con objeto de lograr alcanzar un acuerdo satisfactorio para ambas partes. En definitiva, si bien las variantes introducidas por el Consistorio respecto a la propuesta elaborada fueron "numerosísimas", finalmente se aceptaron casi en su totalidad –con la excepción de algunas de ellas consideradas esenciales– dado el "perjuicio" que suponía para la ciudad "no tener aprobado el plan de urbanización". Siendo así, en el Boletín Oficial de la Provincia del 11 de marzo de 1946 se anunció la exposición al público "del proyecto en tramitación", y el 20 de septiembre siguiente el Ayuntamiento acordó "dar por terminada la labor de ratificación fundamental del Plano de Ensanche"<sup>680</sup>, aunque consta que algunos meses después aún se llevaron a cabo ligeras rectificaciones de las bases para las ordenanzas de la segunda zona<sup>681</sup>.

En abril de 1947, tanto la propuesta inicial como sus sucesivas modificaciones ya habían sido sometidas a exposición pública y presentadas a la Jefatura Provincial de Sanidad, a la Fiscalía de la Vivienda, a la Dirección General de Bellas Artes, a la Autoridad Militar –por la

---

<sup>676</sup> AHPZa, DPV, sign. 12/54.

<sup>677</sup> AHPZa-MZa, LA año 1942 (L/1842), sesión de 14 de noviembre de 1942, f. 63r.

<sup>678</sup> *Ibidem*, LA año 1944 (L/1842), f. 110v.

<sup>679</sup> *Ib.*, sesión de 3 de marzo, f. 110v.

<sup>680</sup> *Ib.*, LA año 1946 (L/1841), f. 171v.

<sup>681</sup> *Ib.*, sesión de 15 de noviembre, f. 175v.

localización del Cuartel–, al Colegio de Arquitectos y a la Cámara de Propiedad Urbana, "con el buen deseo de recoger cuantas sugerencias fueran hechas y consideradas aceptables"<sup>682</sup>. En octubre de ese año el alcalde informó que estaba previsto que llegase, en breve, el Plano de Urbanización y Ensanche "completamente aprobado y definitivamente terminado con las enmiendas que se habían propuesto"<sup>683</sup>.

Para concluir el procedimiento, la documentación completa relativa a la organización de la zona fue enviada, esta vez sí, a la Comisión Central de Sanidad, quien en reunión celebrada el 30 de octubre de 1948 notificó su conformidad, con pequeñas enmiendas. Superado dicho trámite, y tras comprometerse el Consistorio a reflejar las discrepancias admitidas en un plano general a escala 1/2000, quedó aprobado definitivamente en sesión de 27 de enero de 1949<sup>684</sup>.

En palabras del alcalde Pérez Lozao, este acontecimiento representó "un momento memorable y cabía que Zamora se felicitarase, por representar tal noticia la fijación por un periodo no menor a 100 años de la estructura y crecimiento de la ciudad"<sup>685</sup>. Siendo así, al poco tiempo de ser oficializada la planificación, el Ayuntamiento inició una campaña para erradicar la construcción "anárquica" de viviendas, llegando incluso a amenazar con derribar los inmuebles edificados sin licencia<sup>686</sup>.

## 2. EL PLANO BASE DEL ENSANCHE DE 1942.

El levantamiento del ámbito que debía ocupar el ensanche, finalizado en 1942, resulta un documento de excepcional valor para conocer el estado en el que se encontraba la urbanización de la ciudad contemporánea a comienzo de los años 40 del siglo pasado (Figura 58).

A la vista del plano podemos advertir que las manzanas de casas que delimitaban la explanada de la Plaza de Toros –nueva denominación dada al ámbito tras el traslado del Matadero Municipal al barrio de San Lázaro en 1931– se encontraban completamente colmatadas por edificaciones<sup>687</sup>.

En el mismo entorno aparece reflejado el ya mencionado edificio para la nueva Escuela Normal, proyectada en 1933 por la Oficina Técnica de Construcción de Escuelas, que por entonces se encontraba bajo la dirección de Antonio Flórez. Como señalamos, el estallido de la Guerra Civil impidió su finalización, sufriendo el inmueble importantes destrozos durante el periodo bélico. En 1948 se aprobó un nuevo proyecto, redactado por el arquitecto escolar de la provincia Antonio García Sánchez-Blanco, para la reconstrucción del edificio<sup>688</sup>, que finalmente fue inaugurado durante el curso 1950-1951<sup>689</sup>.

---

<sup>682</sup> AHPZa-MZa, LA año 1947 (L/1842), sesión subsidiaria de 17 de abril, ff. 182r. a 182v.

<sup>683</sup> *El Correo de Zamora*, 25 de octubre de 1947.

<sup>684</sup> AHPZa-MZa, LA año 1949 (L/1843), ff. 35r. a 36r.

<sup>685</sup> *El Correo de Zamora*, 15 de febrero de 1949.

<sup>686</sup> *Ibidem*, 29 de mayo de 1951.

<sup>687</sup> Bonifacio Fernández, Eugenio Honorto y Juan García García, fueron algunos de los vecinos que construyeron su casa en la explanada del Matadero entre 1938 y 1939. No solo se edificaron viviendas pues en 1938 Andrés y Fernando Rueda pidieron permiso para instalar en ese emplazamiento una fábrica para secado de tejidos, confirmando el carácter industrial del enclave próximo a la Estación de ferrocarril [AHPZa, DPV, sign. 02/08, 02/09, 02/13 y 0/48].

<sup>688</sup> *BOE*, 6 de diciembre de 1948, nº 361.

<sup>689</sup> *El Correo de Zamora*, 24 de enero de 1951.

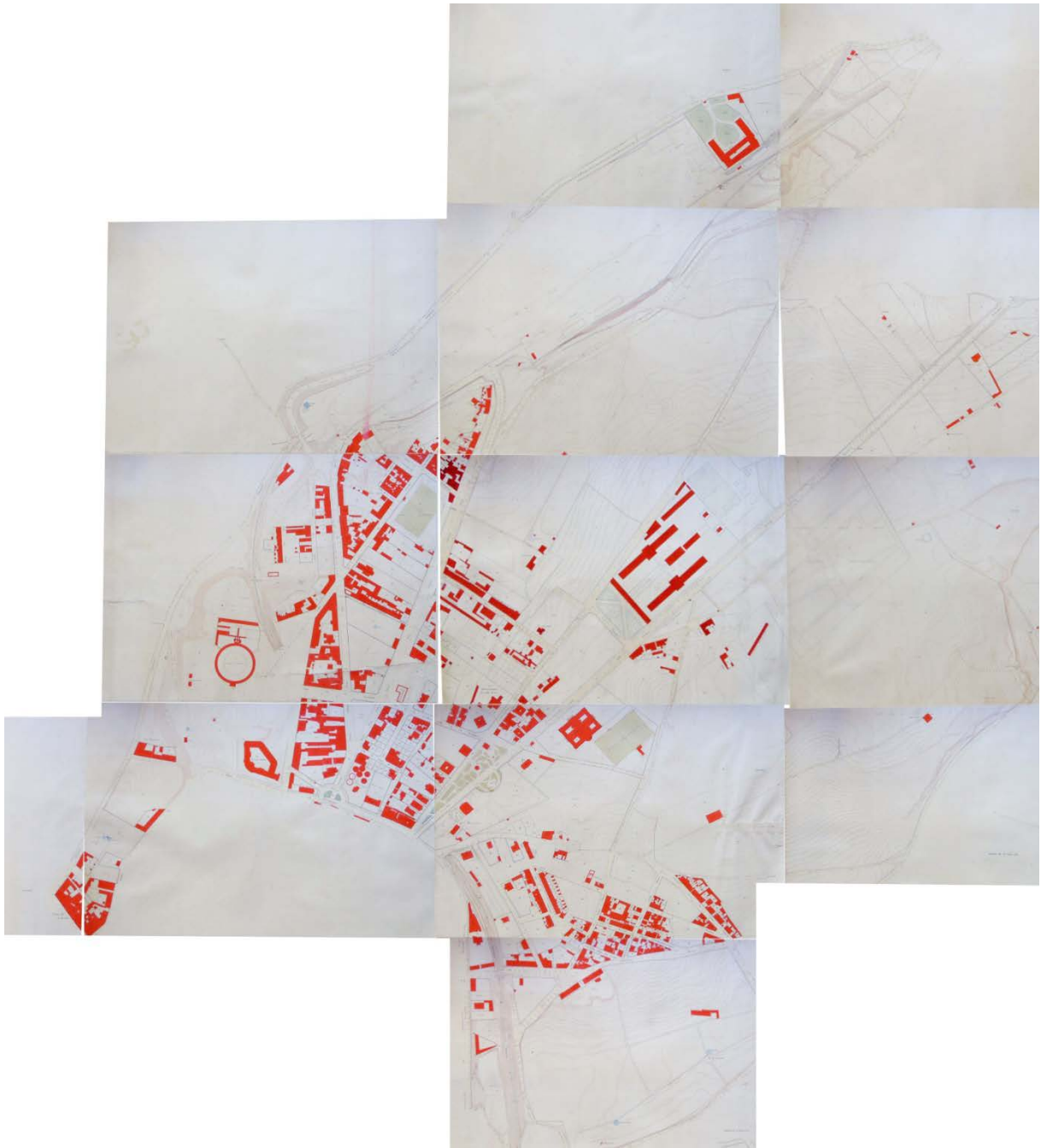


Figura 58. Plano base para la formación del ensanche de Zamora. Agustín de Torrontegui y Fernando Presas (1942).

Fuente: AHPZa-MZa, MPyD, carp. 46.

La distribución del inmueble en planta adoptó la forma de un pentágono irregular con encuentros curvos entre sus lados. El cuerpo del vestíbulo, situado en el vértice formado por las fachadas paralelas a la ronda y a la avenida de la Plaza de Toros –desarrollada entre el coso y la puerta de Santa Ana–, destacó por sus cuatro alturas, siendo necesaria la inferior para adaptarse al desnivel del terreno y la superior para acceder a las cubiertas planas del resto de la construcción. Tanto su organización funcional como su aspecto exterior, con el uso de revocos y la apertura de huecos horizontales y seriados, reproduce los principios de composición del

Estilo Internacional, siendo considerado por Gago Vaquero el origen de la modernidad en la ciudad, dentro del campo de la arquitectura<sup>690</sup> (Figura 59).



Figura 59. Entrada principal del edificio de la Escuela Normal. Actualmente el inmueble aloja la Escuela de Arte y Diseño de Zamora.  
Fuente propia.

Otra muestra de la arquitectura edificada en la ciudad durante los años 30, fue el sanatorio de Nuestra Señora del Yermo, proyectado por el técnico del municipio Enrique Crespo. El edificio se situó en la carretera de Villalpando, en el sitio denominado el Pago del Culebrero, que aparece en la parte superior del plano, en el extrarradio de la ciudad<sup>691</sup>. La parcela fue cedida por el Ayuntamiento al Patronato Nacional Antituberculoso en septiembre de 1931, siendo inaugurado el inmueble en mayo de 1938. En 1943 fueron ampliados los terrenos "para construir nuevos pabellones en dicho Centro Benéfico", que fueron edificados a comienzos de los 50<sup>692</sup>. El programa de la nueva ala respondió al de otros tantos impulsados por el organismo, como el de Monte el Viejo en Palencia y el de El Piornal en Cáceres, con capacidad para unas cien camas distribuidas en varias plantas y con las habitaciones y las salas de curas orientadas hacia el Sur<sup>693</sup> (Figuras 60 y 61).

---

<sup>690</sup> GAGO VAQUERO, José Luis. *Enrique Crespo...*, ob.cit.; Para más información acerca de la obra cf.: RODRÍGUEZ MÉNDEZ, Francisco Javier. "La construcción del edificio de la Escuela Normal de Zamora". En HERNANDEZ DÍAZ, J. M. y F.J. RORÍGUEZ MÉNDEZ (dir.). *El edificio de la Escuela Normal de Zamora*. Zamora: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 2008, pp. 23-95; HERNÁNDEZ MARTÍN, Joaquín. *Guía...*, ob.cit., p. 107; ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. II, pp. 436-439.

<sup>691</sup> En mayo de 1942 se procedió a delimitar la parcela ocupada por el sanatorio. La superficie total ascendió a "cinco Ha (hectáreas) treinta y dos A (áreas) y quince Ca (centiáreas) siendo los linderos de la finca resultante: Norte, tierra de Dña. Benigna Lozano y tierra de D. José M<sup>a</sup> García Santiago; Este, con camino que desde el de la Alberca va al de Valcabado finca de Dña. Josefa Diego y otra de Florencio Fernández Cuevas; Sur, con finca de D. Florencio Molinero Sesma, parcela propiedad de Saltos del Duero, finca de D. Ladislao Marcos Herrero y parcela del Exmo. Ayuntamiento; Oeste, camino de Valcabado" [AHPZa-MZa, LA año 1942 (L/1841), sesión de 15 de mayo, f. 44v].

<sup>692</sup> *Ibidem*, LA año 1943 (L/1841), sesiones de 13 de octubre y 13 de noviembre, f. 94v y f. 97r.

<sup>693</sup> RUILOBA QUECEDO, Cecilia. *Arquitectura sanitaria: sanatorios antituberculosos*. Madrid: Escuela Nacional de Sanidad, Instituto de Salud Carlos III, Ministerio de Economía y Competitividad, 2014, p. 58.



Figuras 60 y 61. Antiguo sanatorio antituberculoso Virgen del Yermo, que acoge en la actualidad un centro de personas con discapacidad. La imagen de la izquierda muestra el edificio original, ligeramente modificado, mientras que la de la derecha representa la zona ampliada en los años 50.  
Fuente propia.

Respecto al barrio Mirador de Pantoja, constatamos que también se encontraba completamente ocupado a comienzos de los años 40. La principal novedad que se apreció fue la ubicación de un campo de deportes en la calle Libertad. Asimismo, se observa una nueva agrupación obrera en torno a la calle Fuentelarreina, situada entre el último tramo de la avenida Víctor Gallego y la trayectoria de la vía férrea entre Plasencia y Astorga a su llegada a la Estación. Tenemos constancia de que entre 1936 y 1940 se produjeron numerosas solicitudes de licencia para edificar viviendas en dicha travesía<sup>694</sup>. Sabemos, además, que la barriada ya contaba con una fuente pública en 1939<sup>695</sup>, que en 1940 hubo una petición para dotarla de abastecimiento de agua<sup>696</sup> y que en diciembre de 1941 fue aprobado el primer plano de alcantarillado y abastecimiento del barrio<sup>697</sup>. Todo ello da cuenta de la existencia, en esos años, de un asentamiento de cierta importancia en el lugar.

Observando la zona central de la expansión, se aprecia un considerable aumento de edificaciones, siendo especialmente intensiva la parcelación y ocupación de las nuevas calles abiertas en torno al año 30 –las actuales Pablo Morillo, Santa Teresa, Lope de Vega y Regimiento de Toledo–. Asimismo se puede identificar en la imagen, la plaza semicircular situada a la salida de la puerta de San Torcuato –denominada hoy en día plaza de Alemania–, tal y como había sido prevista en 1900. También quedó reflejado en el plano el trazado de la nueva calle formada como prolongación de la avenida Tres Cruces hasta la Estación de Ferrocarril. La propuesta para su urbanización fue aprobada por el Consejo de Ministros en noviembre de 1940 y considerada una obra de urgencia, por lo que se le concedió un préstamo al Ayuntamiento para llevar a cabo su ejecución. La vía, que se denominó Alfonso Peña "en atención a las facilidades dadas para su construcción por el Sr. Ministro"<sup>698</sup>, recibe hoy el nombre de Federico Cantero Villamil, en honor al ilustre ingeniero zamorano.

<sup>694</sup> AHPZa-MZa, LA año 1936 (L/1841), sesión de 10 de agosto, f. 33v.; Entre 1939 y 1940 solicitaron permiso para construir en la calle Túnel, Pilar Peralta, Casimiro Miguel Martín, Evaristo Colino y Francisco Arias, entre otros [AHPZa, DPV, sign. 03/09, 03/13, 03/70, 05/30].

<sup>695</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 782/08.

<sup>696</sup> *Ibidem*, sign. 782/05.

<sup>697</sup> El presupuesto consignado para tales obras fue de veintidós mil setecientos ochenta y seis pesetas y cinco céntimos [*Ib.*, LA año 1941 (L/1842), f. 34v.; AHPZa, DPV, sign. 06/09].

<sup>698</sup> *Ib.*, LA año 1940 (L/1841), sesión extraordinaria de 23 de noviembre, f. 182r.



La representación muestra además, que las edificaciones situadas entre las avenidas Generalísimo y Requejo llegaban, por entonces, a la altura del Instituto Técnico, considerado las afueras de la ciudad a comienzos de la centuria. Entre ellas podemos distinguir el chalet del ingeniero Julio Ayuso Escudero, proyectado por Antonio García Sánchez-Blanco en 1926, sobre la parcela situada entre el final de las Glorietas y el centro de enseñanza<sup>699</sup>. La residencia, de planta rectangular y acceso por el frente abierto a la avenida principal, contó con dos plantas –baja y principal– y un sótano semienterrado destinado a almacenamiento, que obligó a situar el nivel de acceso un metro y medio por encima del terreno. Exteriormente destacó por su barroca ornamentación, con escaleras en forma de abanico, columnas dóricas en el porche de entrada y remates curvos y quebrados en los huecos, excesos que también se llevaron al cerramiento de la parcela que contó con herrajes primorosamente diseñados por el arquitecto (Figura 62).



Figura 62. Fachada principal del hotel Ayuso. Antonio García Sánchez-Blanco (1926).  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 731/02.

La propiedad, que fue requisada por las autoridades franquistas debido a la conocida inclinación republicana del propietario, fue utilizada como refugio infantil durante la contienda<sup>700</sup>. Tras la instauración del Régimen, las dependencias se destinaron a alojar la Jefatura de las FET de las JONS, pasando a formar parte de la larga lista de edificios gubernamentales ubicados en torno a la carretera de Tordesillas durante los años 40. Como consecuencia de esta designación, el inmueble fue sometido a importantes modificaciones, construyendo una nueva altura y revistiéndolo de la parafernalia oficial. Si bien la nueva sede mantuvo la forma de la planta y el acceso a través de un pórtico, en la envolvente no quedó ni rastro de la ostentosa decoración, mostrando, en cambio, la austeridad compositiva característica de la arquitectura representativa, aderezada con elementos tales como los frontones sobre las ventanas y los símbolos del Gobierno<sup>701</sup> (Figura 63).

<sup>699</sup> La solicitud para la construcción del chalet fue informada favorablemente por el arquitecto municipal Francisco Hernanz en mayo de 1926. La licencia de obras fue concedida pocos días después [AHPZa-MZa, OyU, sign. 731/02].

<sup>700</sup> GARCÍA RUBIO, José Manuel. *Crónica...*, ob.cit., p. 207.

<sup>701</sup> El edificio fue sometido a diversas ampliaciones con posterioridad. La primera de la que se tiene noticia fue la construcción de una casa para el conserje de las instalaciones en 1945, dentro de la misma parcela [AHPZa, DPV, sign. 10/06].



Figura 63. Antigua jefatura de la FET de las JONS en la avenida de Requejo. Actualmente el edificio aloja dependencias de la Junta de Castilla y León.  
Fuente propia.

Sin duda, fue en el barrio de la Candelaria donde se produjo una mayor proliferación de nuevos inmuebles durante la cuarta década del siglo XX. Como cabría esperar, las construcciones se concentraron entorno a las trayectorias existentes, siendo la calle Gutiérrez Rivero –hoy en día Candelaria Ruíz del Árbol–, que comunicaba directamente con la ronda a través del paso elevado construido enfrente de la puerta de San Pablo, la que albergaba la mayor parte. También se aprecia una importante concentración de construcciones alrededor de la vía delimitada sobre el trayecto de la tubería general de abastecimiento y algunas más en la parte baja del camino del Prado Tuerto.

Respecto a la orientación de los inmuebles en esta zona próxima al Duero, cabe señalar que se aprecia mayor densidad y cierta regularidad en la disposición de las construcciones situadas más al Sur, organizadas siguiendo el trazado marcado en el anteproyecto de 1929. En cambio, las que se desarrollaron en los alrededores de la trinchera del tren aparecen más dispersas, siguiendo la orientación de la alineación general planteada para el barrio en 1926.

### 3. LA ORDENACIÓN DE LA PRIMERA ZONA DEL ENSANCHE ENTRE 1942 Y 1943.

El Plano General del Ensanche elaborado en 1942 abarcó la zona de expansión situada al Este del núcleo tradicional. A pesar de que la ordenación de la primera zona fue elaborada con anterioridad a la Reforma Interior del casco, su organización se estableció "teniendo en cuenta, primeramente, formar un conjunto urbano único, unido por tanto a la ciudad actual", manteniendo "las ideas hasta ahora directrices en el crecimiento de Zamora"<sup>702</sup> (Figura 64).

En relación a su demarcación, los límites del ámbito resultaron muy similares a los definidos por Hernanz en la propuesta presentada en 1929, si bien se aprecia la ampliación del perímetro en algunos extremos. En la parte más occidental, la organización se extendió sobre la explanada de la Plaza de Toros, incluyendo también la parte del barrio Mirador de Pantoja situada al Oeste de la calle Libertad y el suburbio formado en torno a la calle Fuentelarreina. Respecto al límite Sur, la distribución incorporó, nuevamente, el sector más oriental de la

<sup>702</sup> AGMF, SU, exp. 8381, sign. 1932/01.

Candelaria –que había sido considerado en el plano de alineación del barrio redactado en 1926, pero que fue excluido del anteproyecto de 1929–, así como una considerable faja de terreno ganada a la ribera del Duero, delimitada entre la calle que partía de la puerta de San Pablo y otra paralela, abierta a continuación del paso inferior del portillo de Puerta Nueva.



Figura 64. Plano General de Ordenación del Ensanche de Zamora. Dirección General de Arquitectura (1942).  
Fuente: AHPZa-MZa, MPyD, carp. 45.

La memoria explicativa señaló que la nueva traza aportaba "una solución lo más realista posible y ajustada a las posibilidades de Zamora"<sup>703</sup>. Efectivamente, un primer examen al documento gráfico deja entrever que la propuesta aprobada por el Municipio en 1943 demostró un carácter más pragmático y funcional que la presentada por Hernanz años atrás, flexibilizando el trazado para integrar completamente el tejido ya existente en la ordenación y adaptarse a las condiciones topográficas presentes en la capital, lo que se tradujo en manzanas de forma y

<sup>703</sup> AGMF, SU, exp. 8381, sign. 1932/01.



dimensión dispar, superando los prejuicios formales que aún se advertían en su antecesor. Es por ello que, si bien la organización tendió, en la medida de lo posible, hacia la delimitación de módulos rectangulares, fue inevitable la definición de algunos otros con formas irregulares, bien por su existencia previa, bien por exigencias del diseño.

La anchura de las calles se calculó a razón de tres metros por cada carril destinado a vehículos, dejando dos y medio para las bandas de estacionamiento, lo que dio lugar a calzadas de entre ocho metros y medio y doce en las calles principales. A esta dimensión se sumó la de las aceras, que debían contar, al menos, con una fila de arbolado, exigiéndose dos en aquellas vías que alcanzasen una dimensión de dieciséis metros o más<sup>704</sup> (Figura 65).

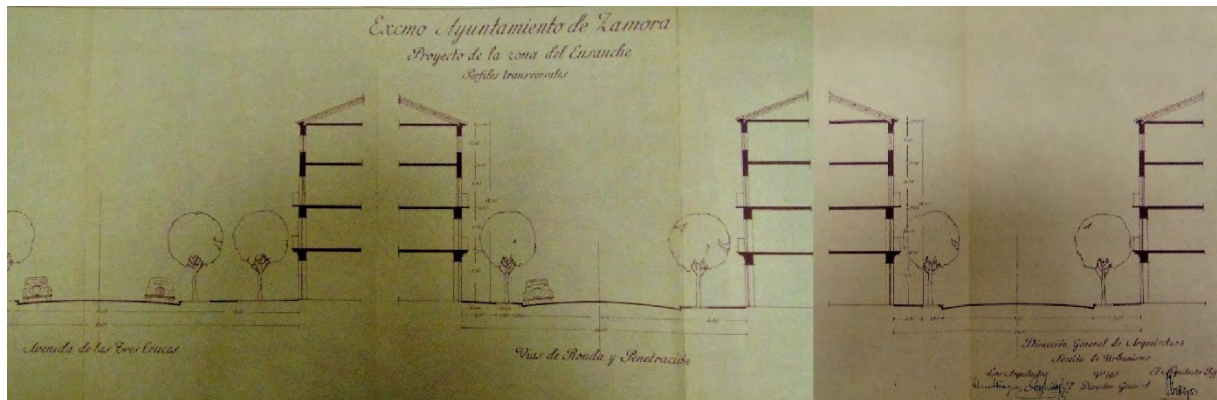


Figura 65. Sección de vía y tipo edificatorio correspondiente a la avenida Tres Cruces y ronda principal del Plan General de Ordenación del Ensanche de Zamora. Dirección General de Arquitectura (1942-1943).

Fuente: AGMF, SU, exp.8381, sign. 1932/01.

La edificación se desarrolló, de forma general, en manzanas cerradas de una o dos crujías, en función del fondo permitido por las dimensiones de las parcelas. Respecto a las alturas de las construcciones, de forma generalista se diferenció entre la zona intensiva distribuida en torno a las principales calles, donde podían elevarse hasta cuatro pisos, y la extensiva, con un máximo de tres plantas, adjudicada al resto del tejido.

### 3.1. LA ZONA CENTRAL.

Tal y como sucedió en el anteproyecto elaborado para la zona del ensanche a finales de los años 20, el contorno ubicado sobre la altiplanicie destacó dentro de la propuesta, no sólo por su considerable extensión y su situación privilegiada, sino porque, como ya hemos apuntado, sobre dicha superficie habían proliferado numerosas actuaciones parciales de urbanización y edificación durante la primera parte del siglo XX, preexistencias que, necesariamente, condicionaron la organización formulada a principios de los 40.

En esta ocasión, la ordenación redujo el fondo de las parcelas abiertas al paseo de las Glorietas y a la avenida Requejo y dejó fuera del ámbito el nuevo campo de deportes del Instituto Técnico proyectado por G. Pedro Mathet en 1934<sup>705</sup>. Por otra parte amplió el contorno incluyendo en la planificación la explanada de la Plaza de Toros. Con ello, además de contrarrestar la expansión hacia el Este, ocupando todo el espacio de la meseta disponible en el extremo opuesto, se incluyó en la organización la promoción de viviendas sociales que el Ayuntamiento estaba tramitando desde hacía unos años en la manzana adyacente al coso (Figura 66).

<sup>704</sup> AGMF, SU, exp. 8381, sign. 1932/01.

<sup>705</sup> *Gaceta de Madrid*, 26 de agosto de 1934, nº 238.



Figura 66. Esquema comparativo del trazado establecido para la zona central del ensanche en el anteproyecto de 1929 (a) y el plano general del ensanche de 1942 (b).  
Elaboración propia.

Se trató de un grupo de residencias de tipo urbano formado por cinco bloques con ciento cuatro hogares destinados, principalmente, a funcionarios municipales y maestros<sup>706</sup>. Consta que en enero de 1941 ya existía un anteproyecto redactado por el arquitecto municipal Enrique Crespo, y que una vez concedida la subvención por parte del INV, el técnico procedió a elaborar el diseño definitivo así como el proyecto de urbanización, que fueron presentados a finales de ese mismo año<sup>707</sup>.

Además de los alojamientos protegidos, el Ayuntamiento tenía previsto emplazar en la planicie una estación de autobuses por lo que se decidió "clausurar el mercado que viene celebrándose de ganados" en el enclave, haciendo necesario buscar una nueva ubicación para la compra-venta de animales<sup>708</sup>. En noviembre de 1941 el Consistorio decidió adquirir para ello la granja avícola situada en las proximidades del nuevo Matadero Municipal, en el barrio de San Lázaro, que era propiedad de la Diputación<sup>709</sup>. Si bien en noviembre de 1942 se habían concluido las gestiones para llevar a cabo la permuta<sup>710</sup>, hubo que esperar hasta 1949 para que el Ministerio de Agricultura accediera a reintegrar a la Administración provincial la citada granja y que pudiera ser traspasada al Ayuntamiento, una vez se hubiera adecuado el recinto<sup>711</sup>. Entretanto, la planicie se mantuvo ocupada con la actividad comercial habitual, dando al traste con el plan de elevar las mencionadas viviendas subvencionadas.

Sobre el perímetro del ensanche central se adoptó una disposición en forma de cuadrícula deformada, acomodándose, por una parte, al trazado de las numerosas calles consolidadas años atrás, por otra, a la existencia de ciertos hitos urbanos ya conocidos y, por

<sup>706</sup> AHPZa-MZa, LA año 1941 (L/1841), sesiones de 14 de noviembre, 23 de noviembre y 23 de diciembre, f. 64v., ff. 164r. a 164v. y f. 72r.

<sup>707</sup> El valor de la actuación se estimó en 261.894,18 pesetas, solicitándose al INV "los beneficios otorgados a las Viviendas Protegidas, acogiéndose a la Ley del 19 de abril de 1939 (...)" [*Ibidem*, ff. 181v. a 182v.].

<sup>708</sup> *Ib.*, LA año 1940 (L/1841), sesión extraordinaria de 13 de noviembre, ff. 163r. a 163v.

<sup>709</sup> *Ib.*, LA año 1941 (L/1842), sesión extraordinaria de 8 de noviembre, ff. 19r. a 20v.

<sup>710</sup> *Ib.* LA año 1942 (L/1842), sesión extraordinaria de 14 de noviembre, f. 64v.

<sup>711</sup> *El Correo de Zamora*, 15 de febrero de 1949.

último, a la forma curva de las rondas extremas. Siendo así, se repitió el mismo sistema fundamental de circulación enunciado en 1929, con algunos ajustes.

Respecto a las vías que discurrían longitudinalmente, además de la prolongación de las calles Santa Teresa y Pablo Morillo, se propuso la continuación de la calle Libertad hasta la muralla, mediante la apertura de la calle A –coincidente con la actual Fray Toribio de Motolinia–, consiguiendo regularizar de ese modo la malla situada a la izquierda de las Tres Cruces. En todo caso, la presencia del primer tramo de la avenida Víctor Gallego, que atravesaba diagonalmente dicha franja, provocó una manifiesta irregularidad en las manzanas afectadas. También se propuso la creación de una nueva vía desde la puerta de la Plaza de Toros hasta el edificio de la Normal, en las proximidades de la puerta de Santa Ana.

En sentido transversal, la ronda de la muralla y la exterior –que discurría por delante del Cuartel de Caballería– definieron los límites de la intervención, actuando, asimismo, como comunicadores principales entre los extremos del ámbito. La calle Amargura continuó siendo el eje interior fundamental que enlazó de Este a Oeste la expansión, prolongándose hasta la entrada del recinto taurino. De igual manera, la actual calle Lope de Vega se prolongó en dirección Oeste mediante un nuevo tramo, que hoy en día recibe el nombre de Condes de Alba y Aliste, reforzando con ello la comunicación con dicho enclave. El trazado de la calle Héroe de Toledo mantuvo la misma trayectoria, formando el límite superior de una nueva plaza abierta en la avenida Requejo, frente al Instituto Técnico.

La principal diferencia entre el trazado propuesto para el ámbito central en 1929 y el presentado por los técnicos de la Dirección General de Arquitectura derivó del tamaño de las manzanas definidas por las calles intersticiales. Mientras que en el caso del anteproyecto de Hernanz se definió un módulo regular en toda la altiplanicie, multiplicando la presencia de vías secundarias en ambos sentidos, en el caso que nos ocupa, el número de circulaciones intermedias se redujo considerablemente, sobre todo en dirección transversal, dando como resultado manzanas alargadas, más irregulares y de mayor tamaño. Observando la disposición de las nuevas calles intercaladas, cabe pensar que la intención de los arquitectos fue definir un patrón longitudinal con una dimensión homogénea, algo, que, sin embargo, no pudo lograrse debido a las travesías preexistentes.

El plan mantuvo como zona verde urbana la manzana correspondiente al parque de las Glorietas, donde estuvo previsto la formación de "jardines, muy cuidados, con trazados geométricos, entonados con la arquitectura que le rodee", si bien su dimensión se vio mermada en su extremo Nordeste por la nueva trayectoria dada a la calle Amargura. Hay que señalar también, que desde 1941 el tramo final de la avenida de Requejo, había perdido su carácter enteramente peatonal, a raíz de una solicitud de la Jefatura de Obra Pública para volver a hacer pasar por dicho trayecto la carretera de Valladolid, "evitando las curvas de su trazado actual"<sup>712</sup>. Si bien hubo que discutir ampliamente acerca del asunto, finalmente se aceptó por mayoría acceder a la petición de las instancias superiores<sup>713</sup>. Para compensar la merma de espacio de asueto que implicó esta operación, los proyectistas de la Dirección General ampliaron el área incorporando una amplia zona ajardinada ubicada en la parcela localizada al Sudeste del paseo.

La situación de los nuevos equipamientos previstos en el ensanche enfatizó, definitivamente, el carácter principal de la avenida de Requejo como eje director de la ordenación, incorporando a las dotaciones ya existentes con anterioridad, nuevos edificios públicos con programa y estética muy vinculados a la estrategia propagandística del Régimen.

---

<sup>712</sup> AHPZa-MZa, LA año 1941 (L/1841), sesión extraordinaria de 3 de mayo, f. 197r.

<sup>713</sup> *Ibidem*, sesión de 5 de mayo, f. 197v.

El elemento focal de la organización fue el espacio abierto previsto enfrente del Instituto Técnico, denominada plaza del Ensanche. El emplazamiento debía alojar la Jefatura Provincial de FET de las JONS –que, como sabemos, finalmente fue emplazada en la vivienda del ingeniero Ayuso tras ser incautada la propiedad por "responsabilidades políticas"<sup>714</sup>–, una iglesia parroquial con sus dependencias y un grupo de edificios con carácter comercial y burocrático. Con esta intervención se pretendió proporcionar un nuevo centro urbano a la expansión, tal y como lo era la Plaza Mayor para la ciudad histórica (Figura 67).

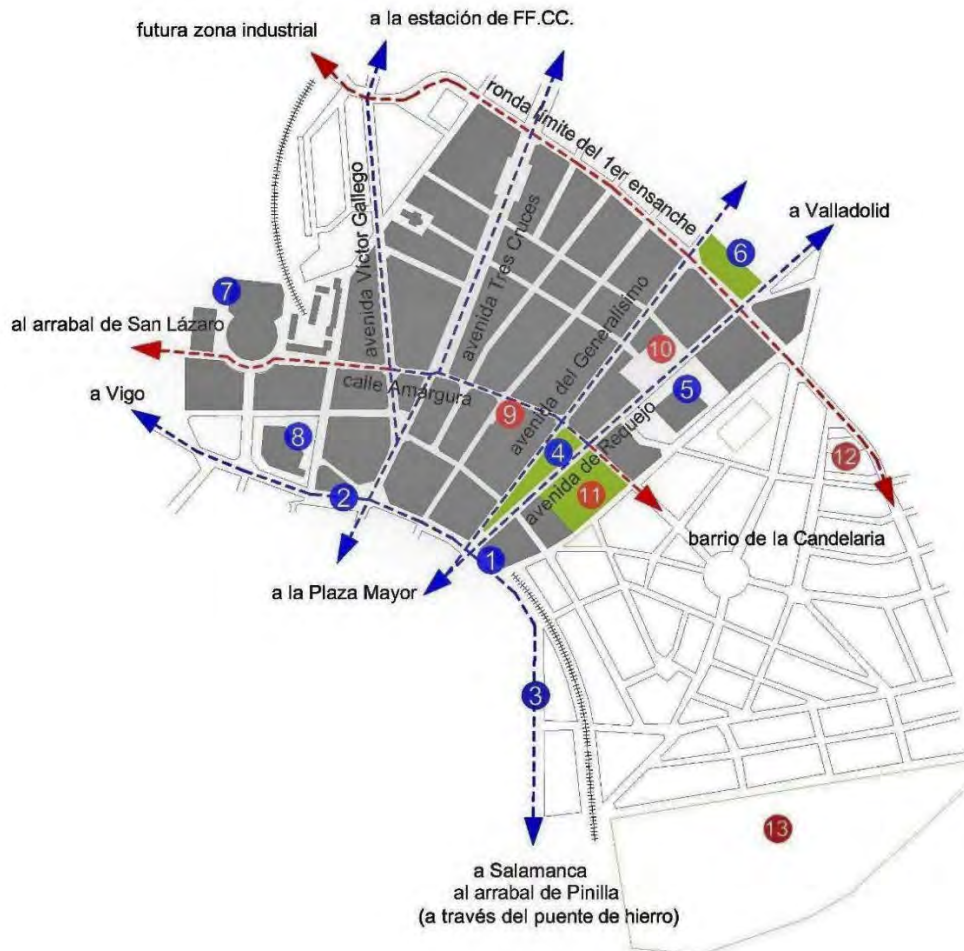


Figura 67. Estructura fundamental de la ordenación establecida para el área central del primer ensanche en el plano elaborado por la DGA en 1942. En azul se ha marcado las trayectorias principales existentes y en rojo, los nuevos tramos propuestos. Los números 1, 2 y 3 se corresponden con la ubicación de las puertas de Santa Clara, San Torcuato y San Pablo, respectivamente. Los números 4, 5 y 6 indican la situación de los equipamientos y espacios verdes existentes en torno a la avenida Requejo: parque de las Glorietas, Instituto Técnico y Cuartel de Caballería. Los números 7 y 8 se corresponden con los edificios singulares de la explanada occidental: Plaza de Toros y Escuela Normal. El 9 indica la ubicación prevista para un nuevo mercado, el 10 la de la plaza del Ensanche. El número 11 señala la ampliación del parque de las Glorietas donde se formó el actual parque de la Marina, el 12 indica el colegio previsto en el barrio de la Candelaria y el 13 la zona de deportes prevista a orillas del Duero.

Elaboración propia.

Si bien se estableció la necesidad de realizar un estudio pormenorizado de las condiciones a las que debían sujetarse las construcciones de dicho enclave, la ordenación

<sup>714</sup> Así fue puesto de manifiesto en el expediente para la construcción de la casa del conserje que se construyó sobre los terrenos de la finca [AHPZa, DPV, sign. 10/06].



general incorporó varias perspectivas que proporcionaron una idea clara del ambiente que se pretendía recrear, con edificaciones sobrias y fachadas homogéneas con arcadas en la planta inferior, a la manera de las plazas más tradicionales. Se realizaron representaciones similares de otros lugares "especialmente condicionantes de la fisonomía urbana", siendo habitual en las planificaciones elaboradas por la DGA durante estos años para conferir a dichos espacios el carácter de unidad e identificación con los valores del Nuevo Estado<sup>715</sup> (Figura 68).



Figura 68. Perspectivas de la plaza del Ensanche y del centro parroquial, incluidas en el Plan General de Ordenación del Ensanche de Zamora. Dirección General de Arquitectura (1942-1943).

Fuente: AGMF, SU, exp. 8381, sign. 976/01.

Además de este complejo, estuvo prevista la construcción de un mercado en la esquina formada por las calles Amargura y Pablo Morillo, localización que permitía una fácil conexión con las principales trayectorias del ensanche a la vez que evitaba las aglomeraciones perturbasen la normal circulación. En 1954 aún no se había llevado a cabo su construcción "por falta de disponibilidades y, además, porque la necesidad no ha sido imperiosa" hasta entonces, tal y como afirmó el alcalde Arcadio Rodríguez Cepeda. Reconoció, sin embargo, que por el volumen que estaba adquiriendo el ensanche y sus alrededores, fundamentalmente el suburbio de San Lázaro, más temprano que tarde sería necesario "no solo ese Mercado de Ensanche, sino otro en la soldadura de la población con dicho barrio, es decir hacia la puerta de la Feria". Concluyó, no obstante, que la hacienda del Ayuntamiento no permitía "embarcarse en cosas excesivas", por lo que finalmente se concedió procurar mejoras en el Mercado de Abastos existente y estudiar la posibilidad de realizar la obra por el procedimiento de concesión particular<sup>716</sup>.

La pretensión fue abandonada definitivamente en 1959, cuando la empresa Iberduero se interesó por los terrenos que debía ocupar el centro comercial para construir en ellos viviendas de renta limitada para sus obreros, llegando a un acuerdo verbal para su adquisición con los hermanos Alonso Román, propietarios de los mismos. Dado que no estaba prevista la edificación del equipamiento a corto plazo, el Ayuntamiento decidió trasladar su ubicación a un emplazamiento próximo –la parcela que había alojado los depósitos municipales de agua en la plaza de Alemania– y autorizar a la empresa hidroeléctrica a presentar el proyecto residencial para sus empleados, de acuerdo a los informes favorables emitidos por la Comisión de Fomento y el técnico municipal. El acuerdo para la modificación del Plan General fue trasladado al

<sup>715</sup> TERÁN TROYANO, Fernando de. *Planeamiento...*, ob.cit., p. 191.

<sup>716</sup> "Nuevo mercado de abastos para la zona del ensanche". *El Correo de Zamora*, 4 de noviembre de 1954.

Ministerio de Vivienda con objeto de hacerlo efectivo, según quedó constancia en las actas del día 10 de julio de ese año<sup>717</sup>.

En cualquier caso, sabemos que los nuevos terrenos previstos para la ubicación de la zona comercial fueron entregados a la Delegación Sindical para la edificación de su sede provincial en 1957<sup>718</sup>, según el proyecto de Dacio Pinilla Olea redactado en 1960<sup>719</sup>, por lo que la zona central del ensanche se quedó sin mercado.

### 3.2. EL BARRIO DE LA CANDELARIA.

Centrándonos ahora en los ámbitos situados en pendiente, el sector correspondiente al barrio de Candelaria Ruíz del Árbol vio también ampliada su superficie respecto a las ordenaciones planteadas por Hernanz años atrás. Podemos observar que el límite superior se incrementó mediante la incorporación de la parte posterior de las manzanas abiertas a la avenida Requejo, incluyendo la nueva zona deportiva. Asimismo, ya indicamos que la ordenación del primer ensanche también se extendió sobre el sector más oriental del barrio y la franja situada al Sur de la calle Gutiérrez Rivero, nuevo nombre dado a la calle Candelaria Ruíz del Árbol.

Respecto a la planificación establecida sobre el distrito, compartió ciertos rasgos comunes con las propuestas precedentes elaboradas en 1926 y 1929. En primer lugar se distinguieron nuevamente las dos arterias fundamentales que atravesaban diagonalmente el ámbito, si bien en esta ocasión su delimitación resultó más irregular al adoptar las preexistencias del terreno. Siendo así, la primera de ellas se hizo coincidir aproximadamente con la trayectoria del camino que desde la ermita de la Peña de Francia ascendía hasta las proximidades de la puerta de Santa Clara. Perpendicular a ella, y siguiendo una curva de nivel, se delimitó la calle Arapiles que conectaba la carretera de Salamanca, a través del paso inferior situado enfrente del portillo de Puerta Nueva, con la de Valladolid, más allá de la ronda exterior del primer ensanche. En el cruce de ambas se formó la plaza circular de San Fernando, que hoy en día recibe el nombre de Cristo Rey como la parroquia edificada en dicho enclave en los años 60, y donde, además, acometía la prolongación de la calle Amargura, mediante un tramo denominado General Mola que después se bautizó como División Azul y actualmente se llama Santiago Alba Bonifaz.

Más allá de estas coincidencias, el esquema interior propuesto en los años 40 no respondió a un único patrón, respetando las construcciones y urbanizaciones existentes y limitándose a rellenar los huecos mediante un trazado adaptado, en la medida de lo posible, a las condiciones del terreno. Este desorden contrastó enormemente, con la franja de suelo añadida en el extremo meridional, cuya distribución fue sensiblemente regular, resultando muy similar a la de la zona central del ensanche.

Otra marcada diferencia respecto a las anteriores propuestas de organización del ámbito de la Candelaria se localizó en torno a la vía férrea situada en el borde occidental, cuya planificación había sido omitida en ocasiones anteriores. De acuerdo a las previsiones de los técnicos de la Sección de Urbanismo, se planteó la edificación de inmuebles a ambos lados de la trinchera, con la esperanza de que la Compañía de Ferrocarriles del Oeste cubriera el tramo, tal y como había solicitado el Ayuntamiento en abril de 1942. El Consistorio aludió a la existencia de un compromiso, firmado por la empresa concesionaria, para llevar a cabo la cubrición de la vía "cuando fuera preciso", aunque no se aportaron demasiados datos acerca del

---

<sup>717</sup> AHPZa-MZa, LA año 1959 (L/1845), ff. 133v. a 134r.

<sup>718</sup> *Ibidem*, LA año 1957 (L/1844), ff. 149r. a 149v.

<sup>719</sup> AHPZa, DPV, sign. 45/32.

mismo<sup>720</sup>. Para animar al consorcio a ejecutar la obra de cubrición del tramo el Consistorio incidió en que, una vez llevada a cabo la urbanización de los terrenos prevista, la venta de los solares resarciría "con creces" la inversión inicialmente hecha<sup>721</sup>. A pesar de estas gestiones, se sabe que hasta 1968 no fue soterrada la línea, formando una explanada de seis mil seiscientos metros cuadrados en la que se proyectó una zona ajardinada y aparcamientos de superficie<sup>722</sup> (Figura 69).

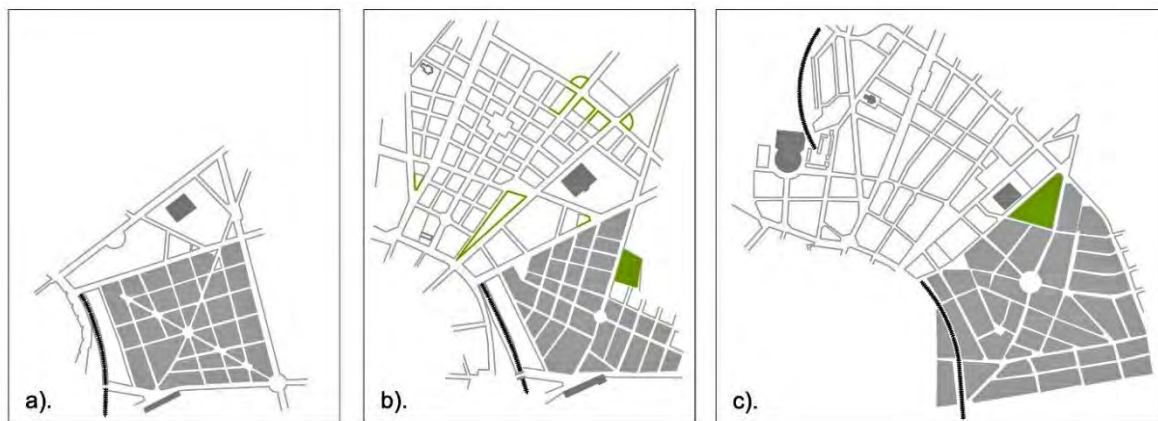


Figura 69. Esquema de ordenación propuesta para el barrio Candelaria Ruíz del Árbol en el Plano General de Alineación de 1926 (a), el Anteproyecto General de la Zona del Ensanche de 1929 (b) y el Plano General del Ensanche de 1942(c).  
Elaboración propia.

El carácter subsidiario de esta zona del ensanche, respecto del ámbito central, quedó patente por la ausencia de dotaciones, estando prevista, únicamente, la construcción de un colegio en una manzana situada en las inmediaciones del campo de deportes del Instituto Técnico, que conformaría, en conjunto, una amplia zona escolar.

Por el contrario, para compensar la ausencia de espacios verdes en la zona central, se planteó la construcción de un gran parque y campo de deportes sobre los terrenos anexos al paseo fluvial de los Tres Árboles, situado en el límite Sur del barrio, siendo considerado "por sus dimensiones y emplazamiento, a lo largo del río, (...) uno de los lugares de esparcimiento más completos y agradables". Con esa intención el Ayuntamiento adquirió los terrenos denominados Huertas de San Benito, localizados entre el citado paseo, el camino que conducía desde la puerta de San Pablo a la ermita de la Peña de Francia y el tramo de la línea férrea entre Plasencia y Astorga. La finca, perteneciente a José María de la Peña, fue comprada por un precio de doscientas mil pesetas, quedando constancia de las condiciones acordadas para su traspaso en las actas de la sesión extraordinaria del 16 de septiembre de 1941<sup>723</sup> (Figura 70).

Los arquitectos de la DGA elaboraron las bases para el desarrollo del proyecto de las instalaciones, que contemplaron un amplísimo programa de necesidades para el disfrute al aire

<sup>720</sup> La prensa local también se hizo eco, años después, de dicha supuesta promesa, poniendo en duda la fuerza que podría tener "al cabo de los años un compromiso tan remoto" ["El túnel del ferrocarril a Salamanca necesita nuevas cercas de mayor seguridad y mejor estética". *El Correo de Zamora*, 12 de enero de 1956].

<sup>721</sup> AHPZa-MZa, LA año 1942 (L/1842), sesión de 25 de abril, f. 41v.

<sup>722</sup> "Una obra importante para Zamora. Se va a cubrir la trinchera del ferrocarril de la avenida de Portugal". *El Correo de Zamora*, 10 de marzo de 1968.

<sup>723</sup> AHPZa-MZa, LA año 1942 (L/1842), ff. 10r. a 10v.



libre, continuando la tradición inaugurada a finales de los años 20 de "ordenar la naturaleza, urbanizando el entorno de determinadas playas o ríos"<sup>724</sup>.

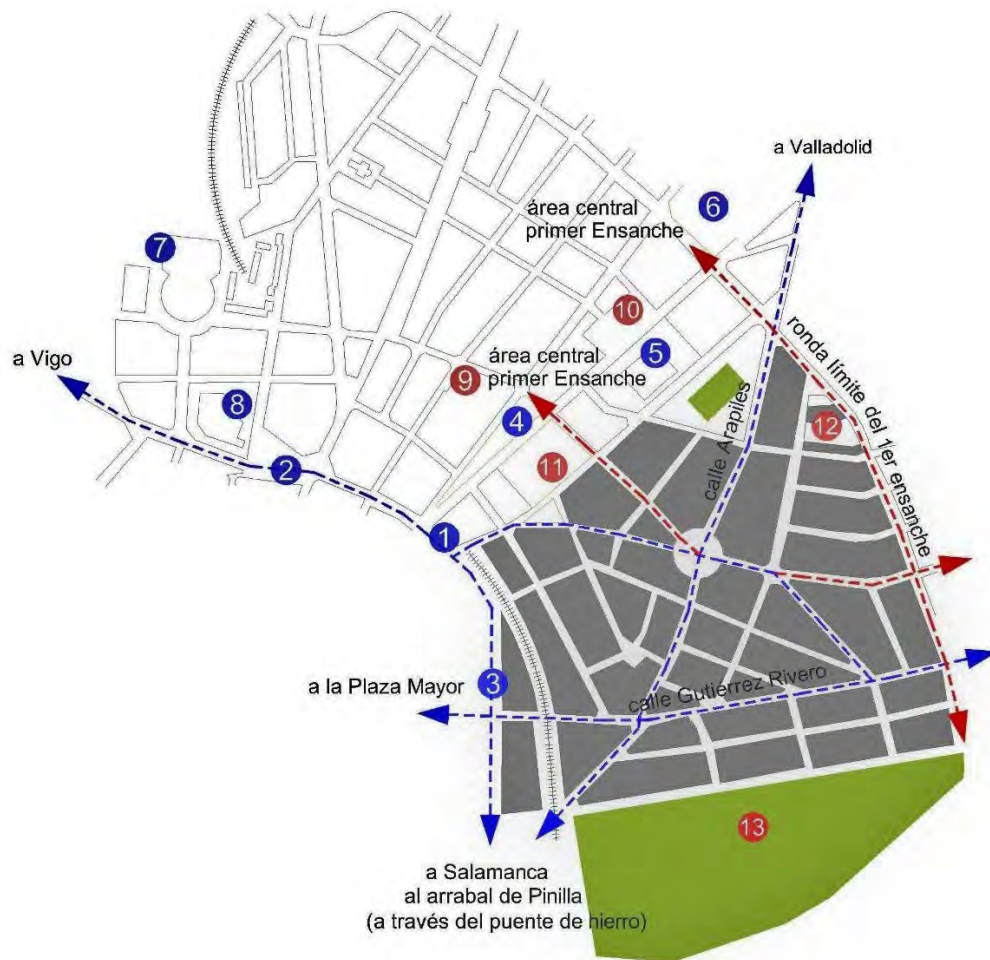


Figura 70. Estructura fundamental de la ordenación establecida para el barrio de la Candelaria en el plano elaborado por la DGA en 1942. En azul se ha marcado las trayectorias principales existentes y en rojo, los nuevos tramos propuestos. Los números 1, 2 y 3 se corresponden con la ubicación de las puertas de Santa Clara, San Torcuato y San Pablo, respectivamente. Los números 4, 5 y 6 indican la situación de los equipamientos y espacios verdes existentes en torno a la avenida Requejo: parque de las Glorietas, Instituto Técnico y Cuartel de Caballería. Los números 7 y 8 se corresponden con los edificios singulares de la explanada occidental: Plaza de Toros y Escuela Normal. El 9 indica la ubicación prevista para un nuevo mercado, el 10 la de la plaza del Ensanche. El número 11 señala la ampliación del parque de las Glorietas donde se formó el actual parque de la Marina, el 12 indica el colegio previsto en el barrio de la Candelaria y el 13 la zona de deportes prevista a orillas del Duero.  
Elaboración propia.

<sup>724</sup> Algunos ejemplos fueron la adecuación de una zona de ocio en la playa de Aro en 1929 e intervenciones en las de Barcelona y San Sebastián poco tiempo después. Ese mismo año también se construyó un casino, hotel y parque de recreo en la playa gaditana de la Victoria, en 1931 García Mercadal propuso unas singulares instalaciones deportivas en su plan de ensanche para Ceuta, Churruga propuso actuar sobre la playa barcelonesa de Gavá en 1932, Larranz proyectó en 1933 un gran espacio de deportes para Pamplona y en 1935, Jenaro Lafuente diseñó un pabellón de deportes y piscina para Santiago de Compostela. Los proyectos para la *Ciutat de Repòs* de Barcelona y las Playas del Jarama en Madrid, ambos elaborados por miembros del GATEPAC, fueron continuadores de esta tradición [SAMBRICIO, Carlos. "Las Playas del Jarama, proyecto del GATEPAC, grupo centro". En JORDÁ SUCH, Carmen, PORTAS, Nuno y José Antonio SOSA DIAZ-SAAVEDRA (dir.). *Arquitectura moderna y turismo. Actas del IV Congreso DoCoMoMo Ibérico*. Valencia: Fundación DOCOMOMO Ibérico, pp. 55-61 (57)].

Se incluyó un estadio de balompié de dimensiones reglamentarias rodeado de unas pistas para carreras. A su alrededor se previó la construcción de una grada con capacidad para cuatro mil espectadores y una tribuna cubierta para otras cuatrocientas. También se pretendió la construcción en sus inmediaciones de una pista de baloncesto, varias de tenis, otra para saltos de longitud y dos frontones. A todo ello se sumó una bolera, un gimnasio, una galería de tiro, además de unas piscinas dotadas con un edificio con vestuarios, duchas, guardarropa y bar. Junto a las instalaciones deportivas se pretendió habilitar una zona a orillas del río Duero para playa, algunos puestos de pesca y un embarcadero con muelle de atraque y almacén de piraguas, así como una casa para el guarda. Para embellecer el parque y separar las diversas pistas fueron previstos amplios jardines de estilo "típicamente español", evitando las grandes praderas y las masas arbóreas excesivas que podrían convertir las instalaciones deportivas en lugares sombríos<sup>725</sup> (Documento 20); (Figura 71).



Figura 71. Plano de los terrenos para la ubicación del campo de deportes próximo al Duero. Dirección General de Arquitectura (1942).

Fuente: AGMF-SU, exp. 8381, sign. 976/01.

Si bien indicamos a comienzos del apartado que en 1942 se había anunciado la inminente inauguración provisional de la dotación, lo cierto fue que hubo que esperar algún tiempo para ver finalizadas las obras. La Obra Sindical Educación y Descanso fue la encargada de llevar a cabo la ejecución del equipamiento deportivo, según el proyecto de José Luis Gutiérrez, gracias a las gestiones del Consistorio, que cedió los terrenos, y a la ayuda económica de la Diputación. En mayo de 1949 se dio a conocer que la Junta Económica Administrativa Central de Sindicatos había aprobado el presupuesto necesario para llevar a cabo la primera fase del equipamiento, que comprendería los terrenos para el campo de fútbol, la pista de atletismo, el campo de baloncesto, las gradas y tribunas sin cubrir y los vestuarios<sup>726</sup>.

Por fin en 1951 se anunció que las obras estaban prácticamente concluidas participando a la ciudadanía, con el característico boato que se imprimía a los logros del Régimen, que la localidad contaría, a partir de entonces, con "una instalación deportiva no solo digna de Zamora

<sup>725</sup> AGMF, SU, exp. 8381, sign. 976/01.

<sup>726</sup> *El Correo de Zamora*, 28 de mayo de 1949.

sino de cualquier ciudad de mayor categoría", constituyendo "por su estilo, por la amplitud de servicios, por la gran capacidad y sólida y moderna construcción (...) obra modelo y ejemplar (...)"<sup>727</sup>.

En 1965 se completaron las instalaciones mediante la construcción de una piscina "de dimensiones reglamentarias para la celebración de campeonatos de natación y saltos", otra infantil, un gimnasio, un frontón, varios campos de deporte, pistas de atletismo y de tenis, un foso para tiro al plato y un bar con restaurante, según el proyecto rubricado por Dacio Pinilla Olea, a quien hemos mencionado en relación a la edificación de la Sede Provincial de Sindicatos, en la plaza Alemania, y de quien hablaremos al tratar la vivienda social en Zamora durante los años 60 y 70<sup>728</sup> (Figura 72).

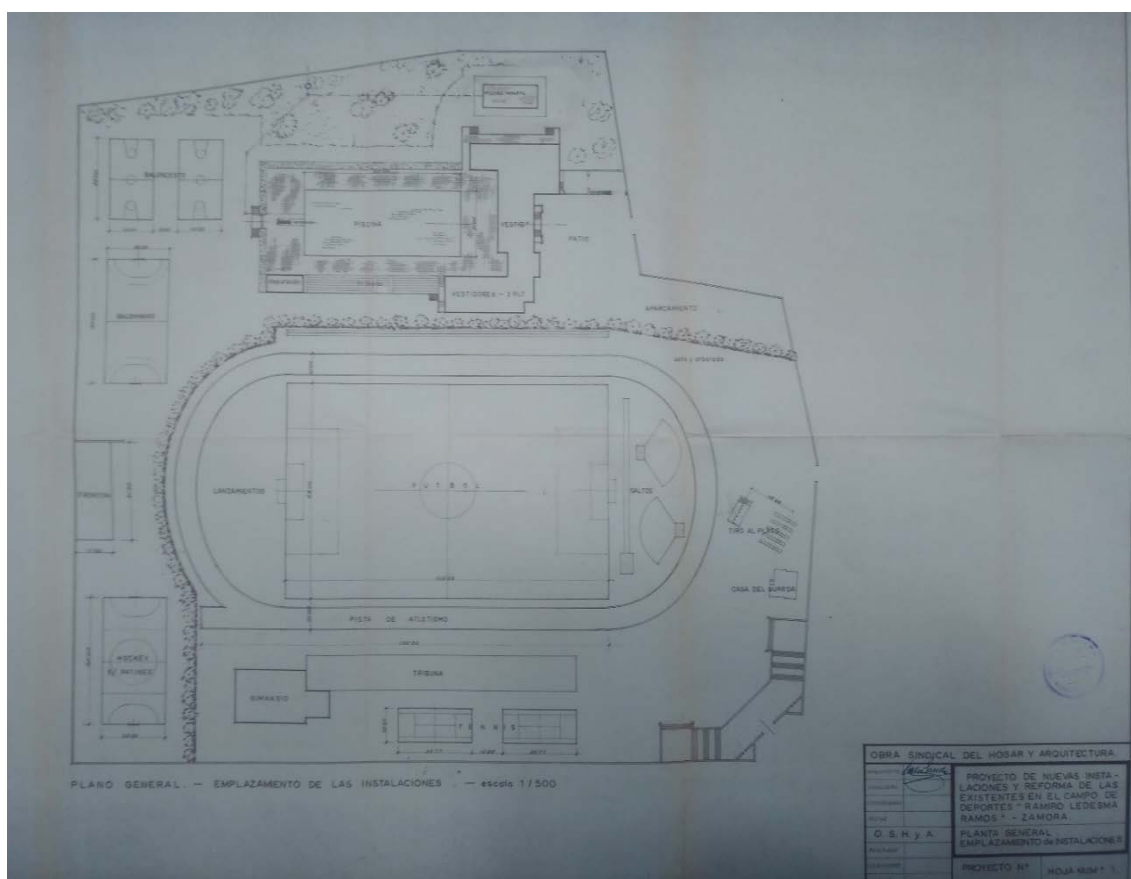


Figura 72. Plano de las nuevas instalaciones del campo de deportes Ramiro Ledesma, hoy denominado Ciudad Deportiva. Dacio Pinilla Olea (1965).  
Fuente: AHPZa, DPV, sign. 73/12.

### 3.3. EL TRAMO FINAL DE LA AVENIDA VÍCTOR GALLEGO Y SUS ALREDEDORES.

Para completar el estudio del trazado de la primera fase del ensanche zamorano resta atender al reducido ámbito situado entorno al último tramo de la avenida Víctor Gallego, que abarcó la parte de la barriada Mirador de Pantoja situada al Oeste de la calle Libertad, y la reciente aglomeración surgida en torno a la calle Fuentelarreina. El ámbito descrito se delimitó, en su extremo Norte, mediante la ronda exterior del primer ensanche, que sirvió para comunicar la zona con el resto de la expansión, al tiempo que actuó de barrera para segregar el enclave del

<sup>727</sup> *El Correo de Zamora*, 28 de julio de 1951.

<sup>728</sup> AHPZa, DPV, sign. 73/12.

entorno de la Estación y de la zona fabril que se pretendía construir alrededor de la carretera de Villalpando, cuyo estudio pormenorizado se pospuso para la siguiente etapa. En todo caso, su proximidad a dichas instalaciones favorecieron que en esta zona estuviera permitido compatibilizar el uso residencial con el de pequeñas industrias o talleres en planta baja, ampliándose esta determinación a algunas calles próximas, como la calle Libertad situada en la meseta<sup>729</sup> (Figura 73).

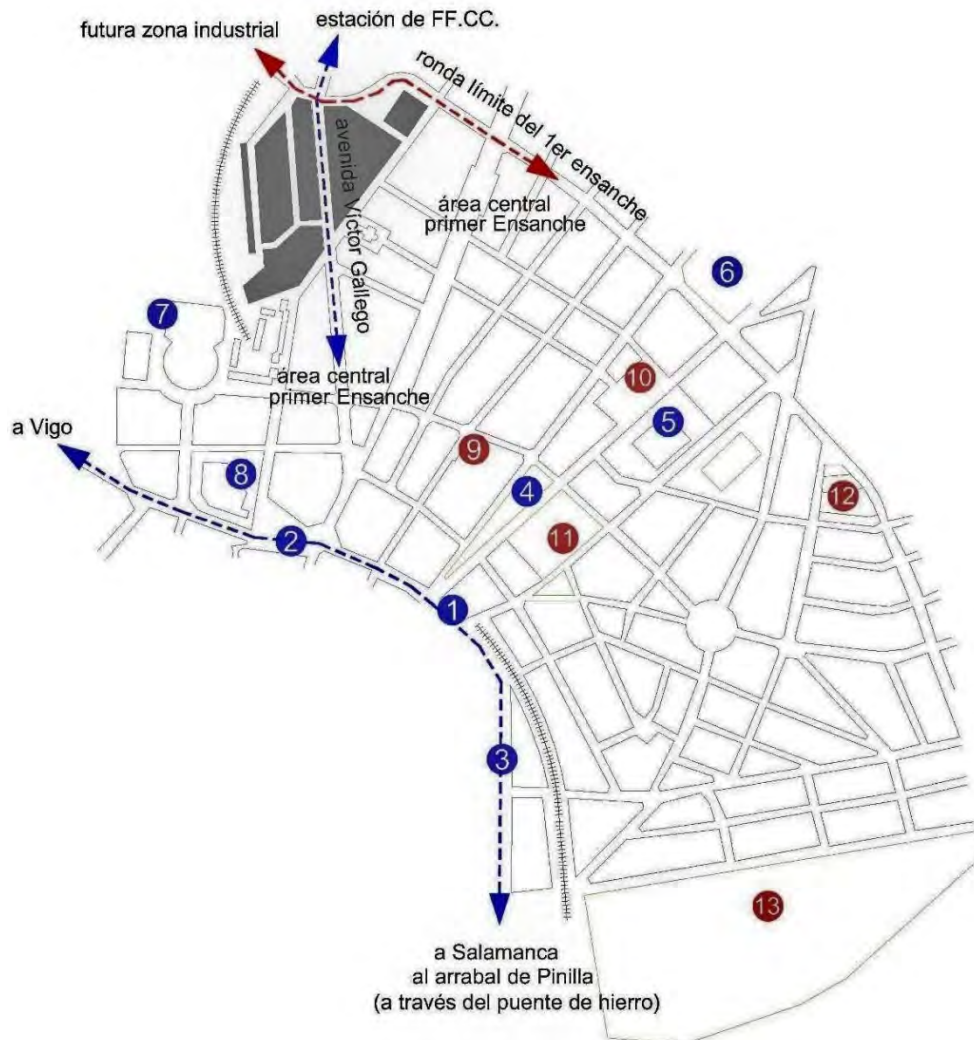


Figura 73. Estructura fundamental de la ordenación establecida para el barrio los barrios Mirador de Pantoja y Fuentelarreina en el plano elaborado por la DGA en 1942. En azul se ha marcado las trayectorias principales existentes y en rojo, los nuevos tramos propuestos. Los números 1, 2 y 3 se corresponden con la ubicación de las puertas de Santa Clara, San Torcuato y San Pablo, respectivamente. Los números 4, 5 y 6 indican la situación de los equipamientos y espacios verdes existentes en torno a la avenida Requejo: parque de las Glorietas, Instituto Técnico y Cuartel de Caballería. Los números 7 y 8 se corresponden con los edificios singulares de la explanada occidental: Plaza de Toros y Escuela Normal. El 9 indica la ubicación prevista para un nuevo mercado, el 10 la de la plaza del Ensanche. El número 11 señala la ampliación del parque de las Glorietas donde se formó el actual parque de la Marina, el 12 indica el colegio previsto en el barrio de la Candelaria y el 13 la zona de deportes prevista a orillas del Duero.  
Elaboración propia.

<sup>729</sup> AGMF, SU, exp. 8381, sign. 976/01.



Más aún que en el caso de la Candelaria, las existencias previas y la marcada pendiente del terreno condicionaron la ordenación del área obrera, formándose grandes manzanas irregulares adaptadas al trazado de las calles ya definidas. Así, el ámbito de Pantoja quedó organizado mediante un gran módulo triangular –delimitado por el extremo final de la calle Víctor Gallego, la calle Torre, marcadamente regularizada, y un tramo de la calle Libertad– y por otro menor de forma cuadrada, entre el anterior y la ronda exterior. Respecto al suburbio de Fuentelarreina, la solución planteó dos bloques cerrados a ambos lados de la vía homónima, otro lineal paralelo a los anteriores –entre la actual calle Tunel y la trayectoria de la vía férrea–, y una manzana irregular adyacente a la explanada del coso taurino.

### 3.4. LAS MODIFICACIONES INTRODUCIDAS.

La aprobación provisional por parte del Consistorio del Plano General del Ensanche de Zamora, en enero de 1943, estuvo supeditada a la adopción de diversas modificaciones sobre el trazado descrito, que respondieron a la resolución dada a las reclamaciones interpuestas ese mismo año, durante el periodo de exposición pública de la documentación<sup>730</sup>.

Respecto al ensanche sobre la altiplanicie, a petición de Esteban Laguna, Alejandro Barroso, Pedro Arias y Juan Manuel Calles, y con objeto de reducir el módulo de manzana considerado excesivo por dichos vecinos, se introdujo una nueva calle intermedia, paralela a Héroes de Toledo y situada a sesenta y nueve metros de la calle Amargura, con origen en las Tres Cruces y final en la calle Salmerón –hoy en día Pablo Morillo–, coincidente con la trayectoria de la actual Cervantes. Para llevar a cabo dicha operación, el Ayuntamiento exigió a los propietarios interesados la cesión de los terrenos necesarios para la apertura de la vía o, en su caso, el pago del desembolso realizado para la expropiación del espacio. Ello llevó, además, a modificar la parcelación entre las avenidas Tres Cruces y Víctor Gallego, mediante la prolongación de la nueva vía y el desplazamiento de la calle Monsalve hasta su actual ubicación, con lo que la iglesia de Lourdes dejó de quedar exenta. Con esta operación se acortaron las manzanas más alargadas de la zona central del primer ensanche, predominando, a partir de entonces, un módulo edificatorio más parecido al definido en el anteproyecto.

Asimismo, atendiendo parcialmente a la reclamación de Victoriano y Francisco Velasco, se decidió reducir la anchura original establecida para la avenida Tres Cruces, de los treinta metros iniciales, "a todas luces innecesario, por muy intenso que llegara a ser el tráfico" y sin que las "circunstancias excepcionales de monumentalidad aconsejen mantener este ancho excesivo", a veinticinco. Para no estrechar el espacio destinado a la circulación de vehículos, se acortó el ancho de las aceras dos metros y medio a cada lado. No se trató únicamente de una cuestión económica sino sobre todo estética. La modificación de la calle pretendió desplazar su alineación para hacer desaparecer "el deplorable efecto estético" producido por la falta de coincidencia entre los ejes del primer y segundo tramo de la trayectoria, cuestión esta ya advertida en 1912, a propósito de la elaboración del plano de alineación de la avenida<sup>731</sup>, además de "el no menos deplorable" causado por la diferencia de anchura entre uno y otro extremo.

También en la explanada central se decidió desplazar la alineación de la esquina formada por las avenidas Portugal y Requejo –enfrente de la puerta de Santa Clara–, hasta hacerla coincidir con la del edificio destinado a Jefatura de Obras Públicas, en la intersección

---

<sup>730</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/06. Todas las resoluciones de las reclamaciones se recogen en el expediente señalado.

<sup>731</sup> Véase el capítulo 9, apartado 2.2. de esta tesis.

de esta última con la ronda exterior de la primera zona del ensanche y la calle Arapiles, cuya construcción había comenzado en 1941 según el proyecto de Enrique Crespo.

En el barrio de Candelaria Ruíz del Árbol se introdujeron variaciones mínimas. Una de ellas afectó al jardín proyectado detrás del parque de las Glorietas, que se convirtió en manzana edificable tras la reclamación interpuesta por José María Carrascal. Como veremos más adelante, a finales de los años 60 se retomó la propuesta de ampliar el parque urbano construyendo uno aún mayor que el previsto inicialmente. Otra de las variaciones que se produjo fue la desaparición de la pequeña plaza formada en el cruce de la calle General Aranda –actual Alonso de Tejada– y la denominada calle A –después llamada de Doña Urraca–, "ya que por sus exiguas dimensiones su utilidad no compensa los gastos de expropiación ni el perjuicio que se origina al propietario del solar". También se resolvió permitir a Francisco Pascual Tascón, propietario de los terrenos adyacentes al campo de deportes del Instituto, edificar su parcela, dado que el Ministerio de Educación no tenía intención de llevar a cabo la ampliación de las instalaciones sobre su propiedad.

En la calle Túnel del barrio de Fuentelarreina se decidió ajustar el extremo Norte del bloque lineal propuesto hasta hacerlo coincidir con el de la manzana intermedia, dejando espacio para que, en el futuro, pudiese pasar una carretera por debajo de la línea férrea.

Durante la elaboración del planeamiento de la segunda corona, fueron introducidas diversas alteraciones relativas al establecido para la primera zona. En general, fueron modificaciones de poca entidad que no transfiguraron la estructura fundamental ya descrita, limitándose a rectificar el trazado de algunas calles, como Lope de Vega, Escuelas –denominada Salmerón en aquellos años y actualmente Pablo Morillo–, las vías posteriores al edificio de la Normal y Víctor Gallego, o a reducir el ancho de algunas otras, como en el caso de las avenidas Tres Cruces y Amargura, entre otras cuestiones.

Sin embargo, hubo una de considerable importancia que consistió en la reducción de las dimensiones de la plaza del Ensanche, a raíz de la solicitud hecha por el propio Consistorio en 1946. Con esta petición se buscó reducir al mínimo las expropiaciones necesarias para consolidar el hito urbano previsto en la nueva zona, dada su céntrica situación. La proposición fue aceptada por los técnicos redactores, quienes formularon una nueva organización más modesta, incorporándola a la Ordenación General<sup>732</sup>. La nueva disposición se limitó a cerrar el frente abierto a la calle Regimiento de Toledo mediante una nueva construcción, con lo que se redujo considerablemente el espacio público a la vez que se aumentó el rendimiento edificatorio. Respecto a la composición, se estableció una altura máxima de cinco plantas así como la obligación de formar pórticos en el piso inferior de las edificaciones.

Aunque nunca llegó a ser aprobada, tal y como explicaremos más adelante, sabemos que en 1958 el mismo García-Pablos y el ingeniero de caminos Peña Losada elaboraron una nueva organización para dicho espacio, ampliando considerablemente el ámbito público e integrando la sede provincial del Instituto Nacional de Previsión que había sido finalizado en 1952<sup>733</sup> (Figura 74).

---

<sup>732</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/06.

<sup>733</sup> La prensa criticó la lentitud con la que se llevaban a cabo las obras de mejora de la capital, como la construcción del nuevo Ayuntamiento y de la Escuela Normal, que se dilataron durante varios años, o las del bloque Ramiro Ledesma y de la nueva Estación de Ferrocarril, que aún no habían sido finalizadas. Por el contrario, destacó la celeridad con que se habían concluido las viviendas localizadas en el Alto de Santa Susana y el edificio del Instituto Nacional de Previsión [*El Correo de Zamora*, 10 de octubre de 1952].



Figura 74. Antigua sede del Instituto Nacional de Previsión, hoy en día de la Seguridad Social.  
Fuente propia.

Dicho inmueble, proyectado por Eduardo de Garay en 1949<sup>734</sup>, ocupó el solar en esquina formado por la avenida Requejo y la calle Héroes de Toledo que, en principio, había sido reservado para emplazar el centro parroquial previsto en el ensanche. En el encuentro de ambas vías se situó el chaflán que daba acceso al edificio administrativo, cuyo programa de necesidades incluyó un archivo, las oficinas del organismo y otras dependencias relacionadas, distribuidas en planta semisótano, baja, primera y segunda. En los tres pisos superiores se dispusieron varias viviendas de alquiler, a razón de ocho por planta, cuya entrada independiente se situó en una de las vías laterales. Con objeto de proporcionar ventilación a todas las estancias, estas se organizaron alrededor de cuatro patios, uno central y otros tres adosados a las medianeras de las edificaciones colindantes. En el lenguaje exterior, quedaron patentes ciertas características típicas de la arquitectura oficial, como la austeridad en la composición y el aprovechamiento de la policromía de los diferentes materiales –granito en la base y ladrillo y revestimiento continuo en la parte superior–, a los que se sumaron algunos detalles historicistas, hoy desaparecidos, como los frontones sobre los huecos de la primera planta o las volutas en los extremos de los volúmenes<sup>735</sup>. Esas características, unidas a su localización en el eje principal de la expansión, contribuyeron de manera eficaz a la estrategia propagandística del Franquismo.

### 3.5. LAS BASES PARA LA REDACCIÓN DE LAS ORDENANZAS EDIFICATORIAS DEL PRIMER ENSANCHE.

Junto al plano de ordenación de la primera zona del ensanche, fueron elaboradas unas bases para el desarrollo posterior de unas ordenanzas de edificación<sup>736</sup>. El texto, fechado en agosto de 1942, se estructuró en cinco apartados que establecieron las directrices fundamentales tocantes a la delimitación de las distintas zonas del ámbito, la definición de las condiciones volumétricas de las edificaciones, el procedimiento para la gestión, las etapas de la urbanización

---

<sup>734</sup> AHPZa, DPV, sign. 16/01; AHPZa-MZa, OyU, sign. 771/15.

<sup>735</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob.cit., t. II, pp. 479-480; HERNÁNDEZ MARTÍN, Joaquín. *Guía...*, ob.cit., p. 145.

<sup>736</sup> AGMF, SU, exp. 8381, sign. 1932/01.



y el establecimiento de unas normas referentes a la nueva plaza representativa, proyectada enfrente del Instituto Técnico.

Respecto al primer aspecto, cabe destacar que fue la primera ocasión en que se introdujo el concepto de zonificación en la ordenación de Zamora. El texto reconoció la heterogeneidad "tanto en aspecto funcional o de uso, como en el de forma o volumen" en el área de desarrollo del ensanche, siendo necesario distinguir entre zona de vivienda, de industria y áreas verdes. En la destinada a edificación residencial, se decidió su compatibilidad con el uso comercial y artesanal en planta baja, determinándose, también, la delimitación de ciertos sectores donde pudiera desarrollarse cierta manufactura de barrio, siempre que por su carácter reducido no produjera olores, ruidos o molestias de ningún tipo. La zona industrial, localizada en las proximidades de la Estación y vías de ferrocarril, preveía el establecimiento de sus talleres y, excepcionalmente, de aquellas viviendas que fueran necesarias para el servicio, quedando terminantemente prohibida la construcción de escuelas, sanatorios u hospitales, "excepto los botiquines de urgencia para la asistencia del personal empleado". En las zonas verdes delimitadas con carácter permanente, y en aquellas que pudieran ser incorporadas en un futuro de acuerdo a las necesidades de la población, se prohibió cualquier tipo de edificación, preservando así su carácter de espacio libre.

Las condiciones volumétricas establecidas en las bases definieron las alturas de las edificaciones en función del ancho de la vía, como ya había sido determinado en las Ordenanzas Municipales de 1890. Según la nueva reglamentación, se diferenciaron tres tipos de calles. Las de "primer orden" se correspondieron con las de carácter nacional, formando parte de esta definición la avenida Requejo en su primer tramo, la avenida Tres Cruces y el resto de plazas y grandes travesías. En ellas se determinó la obligación de construir cuatro alturas de fachada continua, con el objetivo de conformar un conjunto armónico, prohibiéndose la edificación de hoteles aislados.

Las vías con carácter más local conformaron las de "segundo orden", distinguiéndose las de "primera clase", con anchura entre dieciséis y veinte metros, y las de "segunda", de entre diez y dieciséis metros de dimensión. El resto, más estrechas, se definieron como de "tercer orden". Para todas ellas, las bases posibilitaron la edificación de bloques corridos o en paralelo, de entre dos y tres plantas, admitiendo cierta flexibilidad en los tipos definidos al permitir introducir ciertas mejoras o variaciones.

Otra de las novedades del documento fue la incorporación de mecanismos de gestión para materializar las previsiones del planeamiento. En el apartado III del texto se estableció la reparcelación obligatoria como procedimiento necesario para modificar "las formas arbitrarias" de las fincas existentes, pues en caso contrario se formarían solares "en su mayor parte inedificables" al acoplar sus dimensiones a las formas de las manzanas establecidas en el ensanche<sup>737</sup>. Asimismo, el epígrafe siguiente fijó la necesidad de programar las actuaciones, dividiendo el ensanche en ámbitos delimitados previamente y ejecutándolo "siguiendo un plan ordenado", de forma que no se permitiese comenzar la edificación en una nueva zona hasta estar completada, al menos, la mitad de la anterior. Con ello se pretendió reducir sustancialmente los gastos de urbanización que debía asumir el Ayuntamiento.

En último lugar se delinearon los aspectos fundamentales de la normativa relativa a la plaza del Ensanche, a la que se le otorgó el papel representativo que quisieron dar a la plaza del

---

<sup>737</sup> La reparcelación es una técnica urbanística para el reparto equitativo de gastos y beneficios generados durante el proceso de urbanización. Consiste en la agrupación de los terrenos incluidos en el ámbito sujeto a transformación urbanística para la posterior adjudicación de las parcelas resultantes adaptadas al planeamiento y, en su caso, con las indemnizaciones que resultasen precisas.

Imperio. Entre las disposiciones se incluyó la limitación de la altura, la imposición de una fachada homogénea con zona porticada y la restricción en el uso de materiales.

#### 4. EL PLAN DE REFORMA INTERIOR DE 1943.

##### 4.1. ANÁLISIS DEL TEJIDO DE LA CIUDAD HISTÓRICA.

El Plan de Reforma Interior, presentado por García-Pablos y su equipo, centró su intervención, fundamentalmente, en la recuperación del extenso legado histórico-artístico y del carácter tradicional del tejido urbano de los recintos, desarrollando un concienzudo trabajo de información que dio como resultado un programa de protección patrimonial a imagen y semejanza del realizado por el técnico para Toledo, exento de los "planteamientos filosóficos" que justificaron la planificación establecida por D'Ors para Salamanca<sup>738</sup>.

Los datos compilados, relativos al estado de las calles y las construcciones de la zona histórica en el momento de elaborar el plan, pusieron de manifiesto el irrevocable desplazamiento de la actividad administrativa y comercial de la capital hacia la zona de expansión situada en la explanada oriental, donde se ubicaron los nuevos intercambiadores a finales del siglo XIX. De ello dejó constancia el modo en que había evolucionado la edificación hasta entonces. Tal y como reflejó el plano del estado de los recintos históricos, las construcciones de mayor altura, de cuatro o más plantas, se prodigaron en torno al centro comercial, desarrollado alrededor de la Plaza Mayor –foco de atracción desde principios de la Edad Moderna– y a lo largo de las vías del tridente del Burgo, concentrándose las de menor altura en el recinto primitivo hasta el punto de no encontrar ningún inmueble alto en el entorno de la Catedral (Figura 75).



Figura 75. Plano de información relativo al estado del casco tradicional. Dirección General de Arquitectura (1943).

Fuente: AGMF, SU, exp. 595, sign. 15/03.

<sup>738</sup> TERÁN TROYANO, Fernando. *Planeamiento...*, ob.cit. p. 191.

Si bien el traslado del "bullicio" hacia el ensanche fue considerado un acierto, el estudio evidenció la sistemática destrucción de patrimonio que se había llevado a cabo durante los años precedentes, como consecuencia de este flujo. Recordemos que en cuestión de pocos años, entre 1883 y 1897, el Ayuntamiento había procurado la eliminación de las principales puertas y lienzos de la parte más oriental de la muralla del segundo recinto, a pesar de la enconada oposición ejercida por la Comisión de Monumentos y por las academias de Historia y de San Fernando, continuando su destrucción o su ocultamiento tras nuevas edificaciones durante los siguientes años. Similar destino tuvieron otros hitos, como la iglesia de San Salvador que, como también apuntábamos en páginas precedentes, fue demolida para la construcción del Mercado de Abastos.

A estas se sumaron otras "mutilaciones y reformas desacertadas", como la llevada a cabo sobre el puente de piedra entre 1905 y 1907 –considerada como un "nuevo atentado artístico seguido de impunidad silenciosa"–, que tuvo como consecuencia la pérdida de las dos torres de los extremos, la puerta de acceso a la Puebla del Valle y su pretil almenado<sup>739</sup>. El informe también mencionó la lamentable restauración a la que fue sometida la puerta de Doña Urraca en 1883<sup>740</sup>.

En el plano pudo apreciarse, y así lo denunció García-Pablos en la memoria, que en aplicación de los numerosos planos parciales de alineación, elaborados durante finales del siglo XIX y primeras décadas del XX, buena parte de las travesías habían rectificado su trayectoria original, modificando irremediamente el ambiente pintoresco de la localidad "con sus irregularidades y cambios de dirección característicos, principal atractivo de esta parte".

Por si esto fuera poco, algunos espacios monumentales del siglo XV, como el palacio de Puñoenrostro –también llamado del Cordón– en la plaza de Santa Lucía, o el de los Momos, situado entre las calles San Torcuato y Riego, estaban siendo utilizados en ese momento como almacenes o posadas. Respecto a este último, es preciso señalar que en 1936 el edificio fue elegido por la Municipalidad para acoger las nuevas dependencias de la Audiencia Provincial, que por aquel entonces se ubicaban en el edificio de la antigua Cárcel, en la actual plaza de la Constitución Española. Sin embargo, la consabida falta de fondos del Ayuntamiento zamorano impidió la adquisición del inmueble y de la parcela hasta 1943, año en el que el Ministerio de Justicia otorgó una subvención de trescientas mil pesetas para su construcción<sup>741</sup>.

Solo dos años después de redactarse el Plan de Reforma Interior, se presentó el proyecto de la sede judicial rubricado por Enrique Crespo y Antonio Vilorio, arquitectos municipal y provincial respectivamente, pudiendo apreciarse en su diseño la dualidad de los ambientes a los que se abría. En la composición del alzado de la calle San Torcuato se incorporó la fachada del palacio de los Momos, a pesar de encontrarse en pésimas condiciones de conservación. Además, las estancias distribuidas en esta zona contaron con elementos neogóticos, como tracerías o arcos geminados ciegos, así como referencias alegóricas a la justicia, en forma de escudos u orlas. Por su parte, la fachada de la calle del Riego "puede considerarse el ejemplo más cercano en la ciudad a las directrices que en materia de arquitectura marcaban las autoridades franquistas" a la vista de los elementos historicistas utilizados, tales como los frontones abiertos o las grandes columnas toscanas que sostienen el entablamento rematado con pirámides. A ello

---

<sup>739</sup> "Catálogo Arquitectónico". *Revisión del PGOU de Zamora. Documento Refundido de Aprobación Definitiva*, junio de 2011, p. 38.

<sup>740</sup> AHPZa-MZa, LA año 1883 (L/252), ff. 116r. a 118v.

<sup>741</sup> *Ibidem*, LA año 1943 (L/1842), sesión de 28 de junio, f. 88r.

se sumó el efecto grandilocuente logrado gracias a la elevada altura que alcanzó en dicho frente, debido al considerable desnivel de la vía respecto a la de San Torcuato<sup>742</sup> (Figuras 76 y 77).



Figuras 76 y 77. Exterior de la Audiencia Provincial. La imagen de la izquierda corresponde a la fachada del palacio de los Momos y la de la derecha al alzado de la calle del Riego.

Fuente propia.

#### 4.2. LAS ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN.

El objetivo primordial del Plan de Reforma Interior fue frenar y contrarrestar la pérdida de valores arquitectónicos e históricos de la urdimbre tradicional zamorana. Siendo así, la primera medida tomada fue dejar sin efecto los trazados rectilíneos impuestos por las alineaciones sancionadas hasta entonces, limitando los ensanchamientos a puntos de la ciudad muy concretos donde fuese inevitable intervenir, así como en aquellos tramos de vías donde el número de viviendas ya ajustadas fuera mayoritario, completando, únicamente, los recorridos ya iniciados. Sabemos, por referencias posteriores, que esta parte concreta del plan fue dejada en suspenso para ser estudiada con detenimiento una vez aprobada la ordenación global en trámite, pues en opinión del Ayuntamiento, "de llevarse a efecto con todo rigor (...) hubiera yugulado la posible adaptación de las principales vías a las necesidades del tráfico" logradas "a costa de inmensos sacrificios económicos y de una perseverante política de respeto a las alineaciones aprobadas"<sup>743</sup>.

La que si fue aceptada fue la doble estrategia planteada para intervenir sobre el vasto patrimonio zamorano. Por una parte, en aquellas zonas donde las construcciones de interés o el carácter del conjunto estuvieran dispersos en varias calles o formando un barrio, la preservación se llevaría a cabo mediante la aplicación de unas ordenanzas especiales, que fueron presentadas en marzo de 1943. El texto se organizó en cinco apartados, estableciendo diferente regulación según el grado de protección considerado: Integral, Restringida, Especial de Carácter, General de Carácter y General de Ambiente<sup>744</sup>. Quedó en manos de los técnicos y dirigentes

<sup>742</sup> Para conocer más acerca del inmueble cf.: ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob.cit., t. II, pp. 475-479.

<sup>743</sup> AGMF, SU, exp. 3843, sign. 74/28.

<sup>744</sup> El contenido específico de las ordenanzas se desarrolla en el capítulo 12, apartado 6.3.1 de esta tesis.

municipales, asistidos por los organismos estatales competentes, la clasificación de las estructuras en monumentos nacionales, de importancia arquitectónica, arqueológica o de simple interés típico o ambiental, aplicando, según su categoría, el reglamento correspondiente. Para ello, el plan adjuntó un plano con el estudio esquemático de las calles y plazas con valor arquitectónico o característico, señalando, además, los edificios monumentales y aquellos elementos disonantes con el entorno.

Por otro lado, sobre aquellos emplazamientos donde estuvieran claros los límites de la intervención, se determinó llevar a cabo proyectos de rehabilitación pormenorizados, donde se especificasen todos los aspectos relativos a materiales, revocos, zonas ajardinadas y arbolado. La documentación elaborada por los técnicos de la DGA incluyó, como fue habitual durante esos años, el estudio detallado de siete enclaves cuya rehabilitación se consideró prioritaria<sup>745</sup>. Estos diseños sirvieron de modelo para que la Administración municipal llevase a cabo intervenciones similares en otros emplazamientos donde se detectasen problemas de índole similar.

El primero de los entornos donde se decidió actuar fue en los alrededores de la Catedral donde, además de la Seo, se localizaban otros importantes elementos de valor histórico-artístico como el Palacio Episcopal, la Casa del Cid y el Castillo. La principal intervención proyectada fue la construcción de una edificación de dos plantas en la zona Norte que, enlazando con otra ya existente, completase el atrio de entrada del templo y ocultase el inmueble moderno situado en las proximidades de la puerta de la Traición. Asimismo, se decidió eliminar aquellos elementos de mobiliario que desentonasen con el carácter del emplazamiento, como la verja contemporánea situada en la plaza o la pérgola ubicada cerca del castillo, que contrastaba "con la fábrica de sillería de la Torre y Catedral". También se actuó sobre los espacios abiertos, proponiendo la creación de un nuevo jardín público en la desembocadura de la Rúa de los Notarios y ciertos cambios en la traza y disposición del existente en los alrededores del Castillo, "prodigando más el arbolado de hoja perenne (...) colocados en pequeños grupos o filas", entre otras medidas. Finalmente no se llegó a construir el bloque previsto en el frente septentrional, elevándose, en su lugar, un monumento al General Mola con restos del desaparecido monasterio de San Jerónimo<sup>746</sup>.

La puerta del Mercadillo o del Carmen, fue también objeto de intervención. En este caso se propuso la reconstrucción del elemento que fue demolido en 1925, cuando Isidro Soto, propietario de la parcela donde se ubicaba el hito, decidió eliminarlo para construir su vivienda. Recordaremos que ya entonces el Consistorio ordenó al susodicho vecino el restablecimiento de la estructura, siendo revocada dicha imposición por el Tribunal Supremo al considerar que el uso de diferentes materiales eliminarían el carácter del objeto primitivo, achacando la responsabilidad de la desaparición del arco al propio Ayuntamiento, que debía haber velado por la conservación del elemento<sup>747</sup>. La reconstrucción prevista por los técnicos de la Sección de Urbanismo contempló, además, la recuperación del trozo de muralla adyacente y de un bastión próximo, así como la demolición de las construcciones y tapias altas edificadas enfrente del arco y del muro, reservando el espacio liberado para huertas y jardines.

La intervención sobre el enclave de la iglesia de la Magdalena y del parque de San Martín se ciñó a la sustitución de la verja moderna por las actuales cadenas sobre apoyos de piedra, a la eliminación de la tapia que cerraba la visión de la parte Norte del templo y a la reorganización de los jardines del parque.

---

<sup>745</sup> TERÁN TROYANO, Fernando de. *Planeamiento...*, ob.cit., p. 191.

<sup>746</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob.cit., t. I, p. 129.

<sup>747</sup> Véase el capítulo 8, apartado 4 de esta tesis.



En el caso de la iglesia de Santa María la Nueva y su plaza, las actuaciones también fueron mínimas, limitándose a la eliminación de los elementos que impedían la contemplación del edificio, además de la colocación de un enlosado en la puerta de acceso al monumento y la construcción de una acera. Entre 1949 y 1957 se llevó a cabo la restauración del templo, según el diseño de los arquitectos Menéndez-Pidal y Pons-Sorolla<sup>748</sup>.

La solución de los problemas de rasante entre la desembocadura del puente de piedra y la plaza de Santa Lucía, surgidos tras la desafortunada rehabilitación del viaducto, impusieron una solución mucho más compleja que en los casos anteriores. Los técnicos de la Dirección organizaron los trabajos necesarios en dos etapas. En la primera, se ensancharía la plaza y se expropiaría el edificio situado en la esquina con la calle Ignacio Gazapo, dejando el cambio de alineaciones y el resto de expropiaciones para la segunda fase.

En la puerta de Doña Urraca y su entorno próximo se plantearon diversos focos de intervención. En el entorno de la plaza de la Feria se hizo necesario resolver el desnivel existente entre la calzada y las aceras situadas a lo largo de la avenida homónima y la calle de la Puebla, que discurría en paralelo, mediante la interposición entre ambas de dos bloques lineales paralelos a la pendiente. Se propuso, además, la reconstrucción de la muralla a ambos lados del arco, situando un jardín en la parte delantera. También se decidió actuar sobre la incómoda travesía que unía Santa María la Nueva con el arrabal, procurando una nueva de trayectoria rectilínea apoyada en el antiguo muro, llegando a atravesarlo mediante la apertura de un nuevo portillo. Respecto a la plaza de la Leña, se decidió ejecutar un nuevo enlosado y jardines, ordenando que los nuevos edificios para cerrar la plaza, "una de las más típicas de Zamora", fueran de dos alturas.

El último enclave objeto de estudio fue la plaza de Santa María la Horta, donde se ubicaba un pequeño templo románico que, según los arquitectos, contrastaba "desagradablemente con el espacio deslavazado y ancho" que lo rodeaba. A ello se sumaba la construcción de inmuebles modernos, como una escuela, un pabellón de auxilio social y la central térmica elevada por Isidro Rubio, con dos enormes chimeneas, que desentonaban aún más con el entorno. A pesar de que la instalación estaba en funcionamiento, se decidió cerrarla, argumentando que estaba previsto el suministro de energía proporcionada por los Saltos del Duero. La solución propuesta incluyó, además, la edificación de un grupo de viviendas en fila, de manera que formasen una pequeña plaza de escala adecuada a la del templo, cerrando la perspectiva y evitando la visión de los edificios circundantes.

## 5. EL PLAN DE ORDENACIÓN DE LOS BARRIOS SATÉLITES DE 1943.

### 5.1. LA EVOLUCIÓN DE LOS BARRIOS DE SAN LÁZARO Y LA FERIA.

Los arrabales de San Lázaro y la Feria, emplazados al Norte de la aglomeración, se caracterizaban por su carácter urbano derivado de la proximidad al casco tradicional, frente al de Olivares y a los situados al otro lado del Duero –Pinilla, Cabañales, San Frontis y Santo Sepulcro–, que presentaban unas condiciones más rurales. Esta diferenciación se hizo aún más patente tras la demolición de la puerta de la Feria, en 1882, que favoreció su integración en la ciudad al facilitar el acceso a la Plaza Mayor a través de la Costanilla.

El primero de ellos fue el que mayor desarrollo experimentó desde que la localidad comenzó a expandirse, como dejó patente el plano elaborado por Pablo Cuesta en 1863. Por aquel entonces la población de San Lázaro se concentraba en torno a las carreteras de

---

<sup>748</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob.cit., t. I, p. 129.

Villacastín y de Portugal, y aunque el barrio presentaba un trazado irregular, consecuencia de su desarrollo espontáneo, ya destacaban algunas vías que organizaban su estructura, como las calles Larga, Sol y Virgen. El croquis general para su ordenación, propuesto por Eugenio Durán en 1891, mostró el progresivo avance de las edificaciones hacia el Alto de Santa Susana, ubicado en la cornisa sobre Valorio, y a lo largo de la carretera de la Hiniesta, denominada con posterioridad avenida de Galicia<sup>749</sup>.

Sus colonizadores fueron labradores, fundamentalmente, a los que se sumaron los obreros que vinieron a la ciudad para trabajar en las obras de los Saltos del Duero y de la línea férrea hacia Galicia, a partir de los años 30<sup>750</sup>. La construcción del nuevo Matadero Municipal en 1931, trasladado desde su emplazamiento en la zona occidental del ensanche hasta la explanada situada al lado de la carretera de Galicia, ratificó la importancia adquirida por el arrabal e incrementó considerablemente su actividad.

Los encargados de elaborar el proyecto de las instalaciones fueron Francisco Hernanz y Enrique Crespo, que presentaron la traza en febrero de 1929. Se trató de un complejo formado por cuatro pabellones exentos colocados ordenadamente sobre una parcela triangular, lindante con la carretera. Los dos principales estuvieron destinados al sacrificio de los animales y al oreo, respectivamente, enlazándose mediante una marquesina desarrollada entre sus puertas principales. Los otros dos secundarios se correspondieron con la mondonguería y la portería. Los alzados fueron resueltos con ladrillo cerámico aparejado a tizón, ajustando la dimensión de los elementos ornamentales a la dimensión de las piezas cerámicas. La recepción de las obras tuvo lugar en la primavera de 1931, comenzando a funcionar ese mismo año<sup>751</sup> (Figura 78).



Figura 78. Antiguo Matadero Municipal visto desde la calle –anteriormente carretera– de Villalpando.  
Fuente propia.

<sup>749</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob.cit., t. I, pp. 93-97.

<sup>750</sup> MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. *La Zamora...*, ob.cit., p. 100.

<sup>751</sup> Para conocer más sobre el edificio cf.: RODRÍGUEZ ESTÉBAN, María Ascensión. *La arquitectura...*, ob.cit., pp. 375-377.



Como ya adelantamos, algún tiempo después, los terrenos anexos fueron adquiridos para instalar el Mercado de Ganados que hasta entonces se celebraba en la explanada de la Plaza de Toros<sup>752</sup>. A pesar de que se acordó llevar a cabo la permuta en noviembre de 1942, el suelo no estuvo disponible hasta 1949. En todo caso, la perspectiva de contar con el ferial, sumado al dinamismo generado en torno al degolladero, exigió mejorar la comunicación con la zona de la Estación de Renfe y el ámbito industrial desarrollado a su alrededor. El único acceso directo se realizaba a través de cuesta del Bolón, que zigzagueaba desde el camino de la Alberca hasta entroncar, mediante una curva, con la carretera de primer orden<sup>753</sup>. Si bien en 1896 se había llevado a cabo el ensanche y la mejora de la travesía, según el proyecto elaborado por Eugenio Durán, el camino seguía siendo demasiado empinado para permitir la labor de los transportistas, considerando el aumento de trasiego que trajo consigo las instalaciones cárnicas.

En cuanto al barrio de la Feria, se desarrolló a lo largo de una franja paralela a la parte septentrional de la muralla, entre el bosque de Valorio, al Oeste, y las proximidades de la puerta de Santa Ana, en su extremo oriental. A pesar de su cercanía al centro urbano, se constata que a finales del siglo XIX estaba muy poco poblado, predominando aún grandes espacios vacíos y huertas, como la del antiguo convento de Santo Domingo que, como ya apuntamos, fue usada como cloaca de la parte septentrional de la ciudad, hasta su canalización en 1900. Sin lugar a dudas, el importante desnivel existente entre el casco urbano y el arrabal influyó, definitivamente, en su despoblación, aunque Ávila de la Torre no ha pasado por alto el efecto psicológico que debió tener la presencia de la muralla, casi intacta, como barrera de separación con el tejido urbano interior<sup>754</sup>. El paso de la trayectoria de la carretera entre Madrid y Galicia a lo largo de la ronda, tras el desvío de la carretera de Villacastín a Vigo y la construcción del puente de hierro, definió el destino industrial del sector, proliferando, a partir de entonces, la instalación de diversos tipos de pequeñas manufacturas, talleres y almacenes<sup>755</sup>.

## 5.2. LA ORDENACIÓN DE LA EDIFICACIÓN EN LOS ARRABALES.

La organización establecida para los suburbios procuró no modificar la estructura existente, respetando los espacios edificados y limitándose a colmar los intersticios mediante la definición de manzanas adaptadas a las condiciones del terreno, con el objetivo de evitar la dispersión de los asentamientos. De forma general se estableció una tipología de vivienda unifamiliar de tipo rural, con corral y dos alturas como máximo, previendo, asimismo, la construcción de las dotaciones necesarias para la población allí asentada, tales como escuelas e iglesias (Figura 79).

En el extenso barrio de San Lázaro, la ordenación planteada se restringió a las áreas situadas al Norte y Oeste de la aglomeración existente. La organización del ámbito más septentrional consistió en la delimitación de una serie de manzanas alargadas que completaron los espacios vacíos existentes entre las carreteras de la Hiniesta y Galicia. Además, el área edificable se amplió mediante la formación de nuevas parcelas a la derecha de esta última, entre el camino del Sanatorio, que en 1957 ya contó con alcantarillado<sup>756</sup>, y el nuevo Matadero.

---

<sup>752</sup> AHPZa-MZa, LA año 1942 (L/1842), sesión extraordinaria de 14 de noviembre, f. 64v.

<sup>753</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob.cit., t. I, pp. 95.

<sup>754</sup> *Ibidem*, pp. 96-97.

<sup>755</sup> En la ronda de la Feria encontramos diversos ejemplos de arquitectura fabril de principios del XX como el almacén de los señores García Hermanos, construido en 1910 en parte de la finca que ocupó el Vivero Municipal o la fábrica de harinas de la sociedad "La Panera Social", diseñada por Gregorio Arribas en 1921. Del mismo arquitecto es el proyecto del almacén de Ricardo Arranz, edificado en la calle Trastola en 1926 [RODRÍGUEZ ESTEBAN, María Ascensión. *La arquitectura...*, ob.cit., pp. 272-275, 343-346 y 364-365].

<sup>756</sup> AHPZa-MZa, LA año 1957 (L/1844), sesión de 7 de agosto, ff. 196v. a 197r.



Figura 79. Plano de Ordenación de los Barrios Satélite. Dirección General de Arquitectura (1943).  
Elaboración propia en base a la imagen publicada en: ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob.  
cit., t. I, p. 131.

Para solucionar la accesibilidad al elevado enlace fue prevista la construcción de un viaducto que debía conectar esta zona con el entorno de la Plaza de Toros, en el extremo occidental del ensanche. Es preciso señalar que la idea de comunicar la parte superior del arrabal con la meseta mediante un puente ya había sido expuesta con anterioridad por un vecino del barrio, Félix Barba Ríos, que en enero de 1929 presentó una propuesta similar a la incluida en el plan de ordenación, planteando, incluso, su prolongación hasta la carretera de Alcañices. Si bien en la sesión municipal celebrada el 17 de julio siguiente, la Corporación consideró necesaria su instalación, no consta que durante los siguientes años se llevara a cabo ningún paso para llevar a cabo su gestión, como denunció el propio ideólogo<sup>757</sup> (Figura 80).

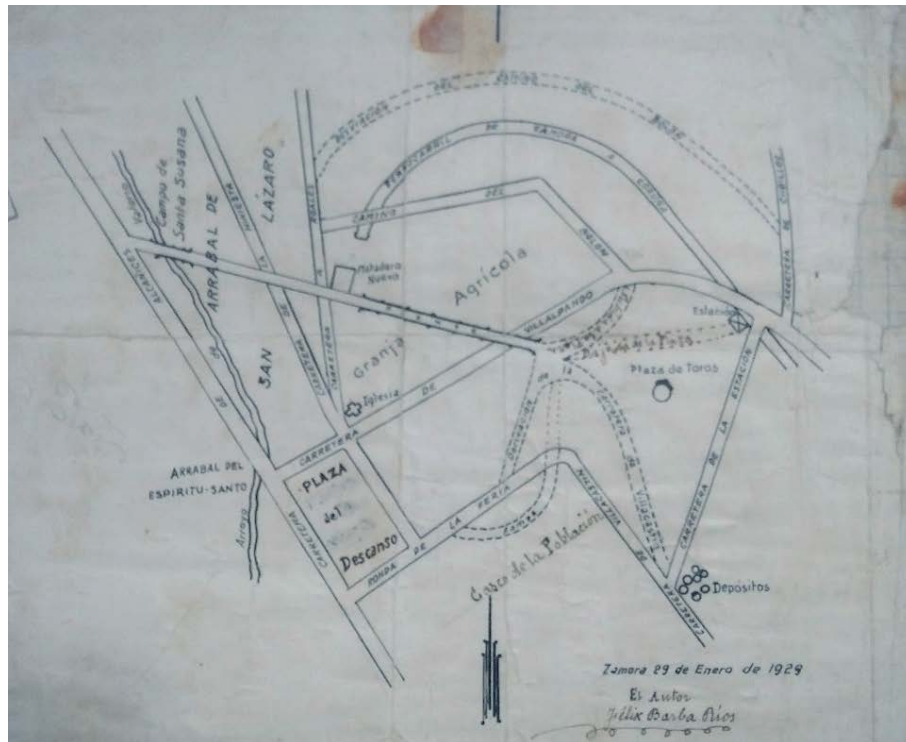


Figura 80. Croquis de la propuesta para la construcción de un viaducto entre la explanada de la Plaza de Toros y la parte alta de San Lázaro (1929).

Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 751/43.

La parcelación de la zona situada en el extremo occidental de San Lázaro se extendió sobre el mencionado Alto de Santa Susana, donde el Consistorio disponía de una finca de más de doce hectáreas que limitaba al Norte con la cuesta de las Vistillas y al Sur, Este y Oeste, con la zona consolidada del barrio. Parte de estos terrenos habían sido cedidos al Estado para la construcción de la Prisión Provincial pero, dado que por aquel entonces aún no habían comenzado las obras, en agosto de 1941 se solicitó la devolución de los mismos para la edificación de viviendas de tipo rural, manteniendo el compromiso de proporcionar otra parcela análoga en el momento en que se resolviese retomar la construcción de la cárcel<sup>758</sup>.

El barrio de la Feria, por su parte, acogió la mayor ampliación prevista en el documento de planeamiento, dada su proximidad al casco, completando con la nueva parcelación la franja situada al Norte de la muralla, entre el barrio de Olivares y la avenida de Galicia a Oeste y Este, respectivamente, y la calle Obispo Nieto como límite superior. Por contar ya por entonces con cierto carácter manufacturero, se permitió la implantación de nuevas fábricas y artesanías,

<sup>757</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 751/43.

<sup>758</sup> *Ibidem*, LA año 1941 (L/1842), sesión de 25 de agosto, f. 7r.

además de las residencias, pudiendo alcanzar las edificaciones hasta tres alturas. El trazado de las vías no revistió dificultad por las óptimas condiciones topográficas, optando, en todo caso, por mantener las calles ya existentes, "bastantes en número", y prolongar su trazado. La faja de terreno comprendida en los límites del barrio quedó dividida en tres ámbitos por las calles Doctor Fleming, por donde transcurría el paso entre el parque de San Martín y el bosque de Valorio, y la calle Puentica.

En la parte más occidental se trazaron una serie de calles paralelas al recinto amurallado cortadas, diagonalmente, por dos amplias avenidas nacidas en la calle Vega, denominadas actualmente Almaraz y Paseo de la Concha. En la situada en el centro, se mantuvo y continuó el trazado oblicuo de la calle Remedios, respetándose, asimismo, las edificaciones consolidadas en tres de los cuatro frentes del área, lo que obligó a adoptar una parcelación irregular. La misma situación se produjo en el tercer ámbito, aún más ocupado por construcciones.

Además de esta franja, la ordenación completó el espacio vacío situado entre la ronda, la carretera de Villalpando y el viaducto que los técnicos de la DGA incluyeron en el planeamiento con la intención de unir en línea recta la meseta con la parte alta de San Lázaro, donde se situaba el Matadero. La organización del ámbito consistió en la delimitación de una vía longitudinal que dividió el espacio en dos, configurando la actual Florián de Ocampo, y una perpendicular a esta, que daba acceso a la citada carretera. Esta organización fue objeto de una modificación en 1947, con el propósito de "favorecer la construcción de viviendas económicas"<sup>759</sup>. La iniciativa partió de los propietarios de los terrenos, Pedro Fernández y Leonardo Hernández, quienes encomendaron la redacción al arquitecto Antonio García Sánchez-Blanco (Figura 81).

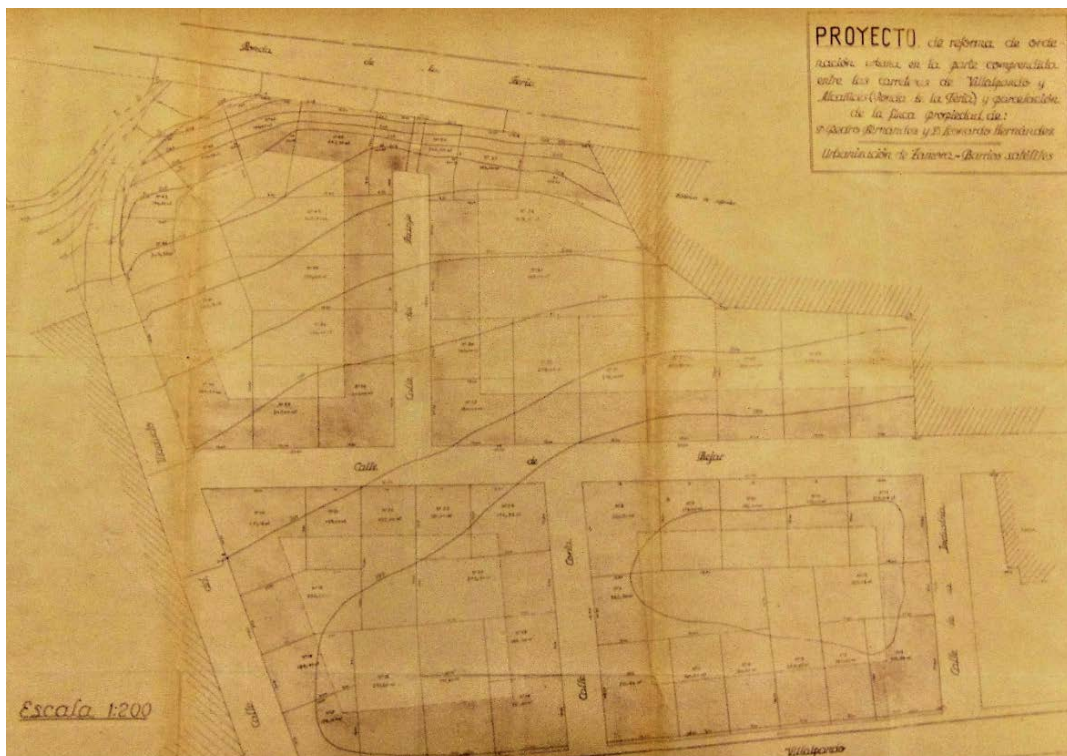


Figura 81. Proyecto de reforma la Ordenación de los Barrios Satélite, en la parte comprendida entre las carreteras de Villalpando y Alcañices. Antonio García Sánchez-Blanco (1947).

Fuente: AHPZa, DPV, sign. 12/54.

<sup>759</sup> AHPZa, DPV, sign. 12/54.



Respecto a los barrios situados en la orilla Sur del Duero, se propuso la unificación del de Pinilla y del de Cabañales mediante la creación de nuevo tejido, tal y como había previsto con anterioridad el propio Ayuntamiento al reservar los terrenos situados entre las carreteras de Zamora-Cañizal, Villacastín a Vigo, el camino del Puentico y la zona edificada de Pinilla para la construcción de una colonia de viviendas con huerta<sup>760</sup>. Los técnicos de la DGA calcularon que el nuevo asentamiento acogería la población de productores empleados en la nueva fábrica de tejidos instalada en el antiguo convento de los Jerónimos<sup>761</sup>.

De igual manera, estuvo previsto que San Frontis se convirtiera, paulatinamente, en un "barrio de vivienda de productor", atraído por la presencia de la mencionada manufactura. Su compleja orografía complicó su expansión, por lo que las viviendas, de dos plantas, se organizaron en manzanas dispuestas en terrazas escalonadas adaptadas a la ladera que bajaba hasta el río.

Como colofón a la ordenación de los barrios satélites se determinó la formación de una gran zona forestal que formase "un anillo alrededor de la población", evitando la dispersión del asentamiento urbano. La ciudad ya contaba con el bosque de Valorio, al Oeste de la población –que fue reforestado en 1942– y con el parque de "los Tres Arboles", cuya ampliación estaba prevista mediante la adquisición de los terrenos del convento de San Benito para la construcción de la ciudad deportiva, a orillas del Duero. La pretensión fue continuar la plantación de verde siguiendo los límites de la planicie que debía ocupar la totalidad del ensanche, extendiéndose, principalmente, por las riberas del Duero y el Este de la población "formando amplias alamedas que encuadren el paisaje excepcional de Zamora"<sup>762</sup>. Según anunció el alcalde Pérez Loza, en 1942 ya estaba previsto comenzar la repoblación en el arroyo del bosque de Valorio y llevarla hasta desembocar en el río y continuar por la margen del mismo hasta el barrio de Olivares<sup>763</sup>.

## 6. LAS ORDENANZAS DE CONSTRUCCIÓN DE 1943.

### 6.1. ESTRUCTURA Y CONTENIDO.

En enero de 1943 fueron elaboradas las nuevas ordenanzas de edificación para la ciudad, como complemento del proyecto de ordenación redactado por la Sección de Urbanismo de la DGA, que incluyeron también la reglamentación de la segunda corona del ensanche, cuya ordenación se estaba llevando a cabo en ese momento<sup>764</sup>. Tal y como se estableció en el preámbulo, el objetivo fue "acoplar las necesidades que imponen un concepto moderno de Ordenación de la construcción en un conjunto urbano, con un sentido realista de enlace con lo existente", siendo preciso, en todo caso, "no ocasionar un perjuicio" ni "una división profunda entre la edificación existente y la futura".

En las "bases" para la formación de las ordenanzas del primer ensanche, ya se mencionó la gran complejidad de usos y estilos existente en la zona urbana de la capital, incompatible con la aplicación de unas ordenanzas globales para todo el conjunto. Siendo así, el primer capítulo del articulado se organizó en dos apartados. Por una parte se delimitaron tres grandes ámbitos –casco antiguo, ensanche y barrios satélite, que se señalaron como grados primero, segundo y

---

<sup>760</sup> AHPZa-MZa, LA año 1941 (L/1842), sesión de 5 de septiembre, f. 9v.

<sup>761</sup> Los pormenores de este proyecto residencial se describen en el capítulo 15 de esta investigación, dedicado a la construcción de vivienda social.

<sup>762</sup> AGMF, SU, exp. 8382, sign. 1932/01.

<sup>763</sup> *El Correo de Zamora*, 1 de octubre de 1942.

<sup>764</sup> AGMF, SU, exp. 8381, sign. 976/1. El expediente contiene las Ordenanzas de Construcción de Zamora elaboradas en 1943 por los técnicos de la Dirección General de Arquitectura, por lo que las notas incluidas en el presente apartado harán referencia a este documento, salvo que se especifique otra cosa.

tercero, respectivamente— sobre los que se estableció un conjunto de determinaciones generales. Por otra, el término urbano se dividió en subzonas, organizadas según su uso —residencial, industrial o espacio verde—, concretando, para cada una de ellas, unas normas más pormenorizadas.

El segundo capítulo se dedicó a aspectos relacionados con la gestión de la urbanización, determinando el procedimiento para la expropiación y para la regularización de los solares, mediante parcelación o reparcelación, para poder proceder a su construcción.

Las ordenanzas incorporaron procedimientos de control y disciplina urbanística, en el capítulo III, recopilando los mandatos relativos a la concesión de licencias para los diferentes tipos de obras, a las inspecciones técnicas y a la obligación de los propietarios de mantener sus inmuebles en condiciones de seguridad, salubridad y ornato, llegando incluso a la demolición de los inmuebles dañados o incompatibles con la ordenación, por parte de los mismos o subsidiariamente por la administración.

También se desarrollaron apartados relativos a las medidas de protección y seguridad a observar en las obras, tales como la colocación de vallas y andamios, la localización de los escombros fuera de las vías públicas o las medidas de protección de las instalaciones urbanas existentes, todo ello bajo la supervisión de la dirección facultativa que garantizase la seguridad de los trabajos.

La última parte se dedicó a la asignación de responsabilidades de los diferentes agentes intervinientes en el proceso de construcción, así como de las sanciones en los casos de incumplimiento de las ordenanzas y demás obligaciones contraídas en el desempeño de sus facultades.

Junto a las ordenanzas edificatorias de Zamora, y como complemento al Plan de Reforma Interior, se redactaron unas ordenanzas histórico-artísticas, cuyo contenido se desarrolló procurando que no se convirtiera en "una carga excesiva para las limitadas posibilidades económicas del Ayuntamiento de Zamora". El objetivo de la regulación contenida en este texto fue "conservar y valorizar" el carácter y tipismo de la localidad, mediante la imposición de unas limitaciones a la construcción, más o menos rigurosas en función de "la importancia histórico-artística del edificio (...) o del interés del emplazamiento del solar en que se trate de edificar". Hay que subrayar que, por error u omisión, el articulado hace referencia a la villa de Madrid, en vez de a Zamora, siendo posible que dicha reglamentación fuera elaborada para ser incorporada, de manera general, a las ordenanzas de otras ciudades planificadas por la DGA durante el mismo periodo. En todo caso, su lectura no aporta nada nuevo respecto a las determinaciones incluidas en la Ordenanza nº 8, relativa a los ámbitos de interés histórico artístico.

## 6.2. LAS ORDENANZAS GENERALES.

Las determinaciones generales establecidas en las ordenanzas de 1943 se desarrollaron en los cuarenta y cinco primeros artículos, organizándose en dos tipos de preceptos. El primer grupo —del artículo uno al número veintisiete— señaló las condiciones volumétricas relativas a las alturas, vuelos y salientes, así como a las dimensiones de los patios de parcela, estableciendo diferentes valores en función del área de emplazamiento del inmueble y de las dimensiones de las calles. La segunda parte —desarrollada en los artículos comprendidos entre el veintiocho y el cuarenta y cinco— concretó las condiciones de salubridad y seguridad de las edificaciones.

En el ámbito definido como "grado primero", es decir, el casco antiguo y la zona de enlace con el ensanche donde se localizaba la zona más densamente edificada, se decidió, como norma general, mantener las mismas condiciones de altura definidas en las ordenanzas de 1890. Siendo así, se establecieron como calles de "primer orden", aquellas con más de diez metros de ancho así como las plazas y plazuelas, de "segundo orden", las que tuviesen una dimensión de entre siete y nueve metros y de "tercer orden" las más estrechas<sup>765</sup>. En todas ellas se exigió que, al menos, fuera edificado el bajo y el piso principal, con un gálibo interior de tres metros y medio y tres metros, respectivamente<sup>766</sup>. Fue en la altura máxima y en el número de pisos permitidos donde se estableció la diferencia. En las vías más anchas se permitió construir hasta cinco plantas –bajo, entresuelo o ático, planta principal, segunda y tercera–, llegando hasta los dieciocho metros de elevación. En las intermedias se redujo el último piso pudiendo alcanzar, como máximo, quince metros. En las calles más estrechas, se permitió edificar bajo, además de planta principal y segunda, o entresuelo y piso principal sin superar, en ningún caso, los doce metros<sup>767</sup>. Respecto a los vuelos, en este ámbito se decidió volver a las dimensiones que tradicionalmente se habían llevado a cabo en Zamora, dejando sin efecto las novedades introducidas en las Ordenanzas Municipales de 1890 por considerarlas excesivamente generosas, pudiendo constituir "un peligro para el mantenimiento del carácter y ambiente del casco antiguo que interesa grandemente conservar"<sup>768</sup>.

En el "grado segundo", que abarcó la zona del ensanche, se aplicó una reglamentación menos restrictiva, evitando constituir un obstáculo para el desarrollo del ámbito que dependía, fundamentalmente, de la iniciativa particular y de los escasos recursos de la ciudadanía. Se estableció, por tanto, que en la avenida Tres Cruces y en el resto de travesías principales, incluidas las rondas, se erigiese una altura máxima de edificación de dieciséis metros y veinte centímetros, pudiendo construir hasta cinco pisos. Para las calles de entre dieciséis y dieciocho metros la cota máxima se limitó a trece con veinte, permitiendo la elevación de una planta menos. Para el resto de vías, se estableció una altura de hasta diez metros, llegando a edificar planta baja, principal y primera<sup>769</sup>. En todos los casos se consintió la construcción de áticos, siempre que éstos quedaran retranqueados respecto a la fachada, dentro de la línea de máxima pendiente definida para las cubiertas<sup>770</sup>. En cuanto a la altura mínima permitida, se estableció que en la plaza del Ensanche fuera obligatorio edificar cuatro pisos –aunque tras la modificación de 1946 se elevó a cinco–, pudiendo reducirse a tres en el entorno de la Plaza de Toros, carretera estrecha, la definida como A en el plano del ensanche –coincidente con la actual Condes de Alba y Aliste–, en la ronda de la Amargura y en la principal, así como en la avenida Tres Cruces. En el resto, se adoptó una mayor tolerancia, prohibiendo, únicamente, la elevación de edificios de una única altura<sup>771</sup>. Como en el grado anterior, los salientes permitidos se determinaron en función de la dimensión del espacio público, prohibiendo la construcción de miradores en las calles de menos de dieciséis metros<sup>772</sup>.

En el "grado tercero", definido sobre los barrios satélites, se procuró mantener unas condiciones de salubridad y estética mínimas, por lo que su reglamentación se simplificó respecto a las anteriores. Allí se estableció un máximo de dos plantas y siete metros de altura para todas las edificaciones, independientemente del ancho de la calle, permitiéndose, no

---

<sup>765</sup> Artículo 1º.

<sup>766</sup> Artículo 9º.

<sup>767</sup> Artículo 1º.

<sup>768</sup> "Preámbulo".

<sup>769</sup> Artículo 1º.

<sup>770</sup> Artículo 8º.

<sup>771</sup> Artículo 9º.

<sup>772</sup> Artículo 18º.



obstante, alcanzar un piso más, y llegar a los diez metros, en los centros representativos y de carácter comercial<sup>773</sup>. Lógicamente, se estableció un mínimo de una planta de tres metros de altura hasta la cornisa o el alero<sup>774</sup>, prohibiéndose, en todo caso, la construcción de áticos. De igual manera que en la zona del ensanche, solo se permitió la formación de miradores en aquellas vías con mayor anchura, prohibiéndose el establecimiento de escaparates y la colocación de enseñas en aquellas de menos de ocho metros<sup>775</sup>. Respecto a los patios interiores, la ordenanza determinó la necesidad de formarlos en los casos en que ello fuera posible, distinguiendo entre los patios de manzana, los particulares y los mancomunados, predominando unos u otros en función de las características del tejido edificatorio<sup>776</sup>.

En relación a las condiciones de salubridad, en todos los grados se prohibió la construcción de viviendas interiores<sup>777</sup>. Asimismo se delimitaron las dimensiones de las estancias vivideras, como también las exigencias mínimas de iluminación y ventilación<sup>778</sup>. Entre otras cuestiones se estableció la obligación de que todos los hogares dispusieran de agua corriente, instalación eléctrica y, al menos, un inodoro, con acceso independiente del resto de habitaciones, debiendo contar, cuando fuera posible, con luz y aireación directa<sup>779</sup>. En los casos en los que no fuera posible se permitió la conexión a chimeneas de ventilación, disponiendo, previamente, de un informe favorable emitido por el arquitecto municipal<sup>780</sup>.

La ordenanza incluyó la adopción de ciertas medidas constructivas, necesarias para aislar las viviendas de la humedad y de las bajas temperaturas, particularmente aquellas situadas en semisótanos o en plantas bajocubierta. Además, concretó las condiciones de todos los aparatos sanitarios y de las instalaciones de evacuación hasta su conexión con la red municipal<sup>781</sup>.

En relación a la seguridad, el reglamento incorporó medidas para la prevención de incendios relativas a los sistemas y materiales constructivos, y a las salidas y recorridos de evacuación, llegando a solicitarse, "en edificios de índole especial", la instalación de bocas de agua<sup>782</sup>.

---

<sup>773</sup> Artículo 1°.

<sup>774</sup> Artículo 9°.

<sup>775</sup> Artículo 18°.

<sup>776</sup> Artículo 22°.

<sup>777</sup> "Quedan prohibidas las viviendas interiores, considerando como vivienda exterior la que cumpla algunas de las condiciones siguientes: / 1°.- La que dé a una calle o plaza. / 2°.- La que dé a un espacio unido a una calle o plaza y cuyas proporciones dentro de la alineación de esta vía pública cumplan las condiciones siguientes: // a).- Que la proporción entre la anchura y la profundidad del espacio libre sea de 2:3. //b).- Que la anchura mínima sea de 6 mts. /3°.- Las que dando a un espacio cerrado cumplan la condición de que la anchura mínima de dicho espacio para una vivienda determinada mida en el plano horizontal del nivel superior de su piso y normalmente al eje de los huecos sea como mínimo los 2/3 de la altura comprendida entre dicho nivel y la línea de coronación permitida por las Ordenanzas. // 4°.- En las viviendas que den a patios abiertos por uno de sus costados a un espacio libre o patio de manzana, se admite como exterior la vivienda que guarde la condición de que la distancia del eje del hueco más alejado del linde externo del patio a este borde ser como máximo el triple de la anchura del patio" [Artículo 28°].

<sup>778</sup> Se requirió que los dormitorios tuvieran, en todos los casos, una superficie superior a 6 m<sup>2</sup> (metros cuadrados), procurando que en todas las casas hubiera, al menos, uno de 8 o 10. El comedor debía tener, al menos, 9 m<sup>2</sup> y la cocina 3,60, cuando fuera independiente. En caso de compartir estancia, esta debía medir más de 12 m<sup>2</sup>. Para el cuarto de estar se estableció una superficie mínima de 9 m<sup>2</sup> [Artículo 29°].

<sup>779</sup> *Ídem.*

<sup>780</sup> *Íd.*

<sup>781</sup> Artículos del 31° al 36°.

<sup>782</sup> Artículos del 38° al 43°.

### 6.3. LA ZONIFICACIÓN.

Para el establecimiento de ordenanzas detalladas, se dividió el término urbano en dieciséis zonas diferenciadas, organizadas según su uso residencial, industrial o libre. El articulado se limitó a puntualizar ciertos aspectos tratados en las ordenanzas generales, sin aportar, en casi ningún caso, nuevas determinaciones relativas a materiales o condiciones estéticas de las construcciones, como cabría esperar de una zonificación tan profusa.

#### 6.3.1. *Las ordenanzas residenciales.*

Se distinguieron nueve zonas en el tejido residencial zamorano. La Ordenanza nº 1 se aplicó al casco antiguo y la nº 2 a la franja de enlace entre este y el ensanche. En ambos casos se desarrolló la reglamentación general correspondiente al primer grado, en lo referente a las condiciones de altura y vuelos. Respecto al tipo y dimensiones de los patios, en el tejido histórico se permitió que los de manzana pudieran ser sustituidos por patios particulares, cumpliendo, en todo caso, las dimensiones mínimas exigidas, mientras que en las proximidades del ensanche fue obligatoria su formación siempre que fuera posible.

La Ordenanza nº 3 se aplicó a la zona del primer ensanche, donde se determinó la aplicación íntegra de las disposiciones establecidas para el segundo grado y el ajuste de las fachadas a las alineaciones y rasantes delimitadas en el plano general.

La Ordenanza nº 4 desarrolló las condiciones particulares de las edificaciones situadas en el barrio de la Feria y de San Lázaro, aplicándose el contenido general relativo al tercer grado. No obstante, por tener "carácter de Ensanche Urbano", se consideró necesario "cuidar más las nuevas edificaciones". Siendo así, en la ronda principal se estableció la posibilidad de que las construcciones con jardín delantero pudieran tener dos o tres plantas, prohibiéndose, en todo caso, elevar una única altura. Respecto al uso, se permitió compatibilizar la vivienda con pequeñas industrias y talleres artesanos. Para el barrio de Olivares y los arrabales situados al otro lado del río, se definió la Ordenanza nº 5. También aquí fue íntegramente aplicable el articulado general relativo al tercer grado, sin que fuera añadida ninguna condición adicional.

La Ordenanza nº 6 y la nº 7 se circunscribieron a la zona comercial y a la administrativa, respectivamente, correspondiendo la primera con la Plaza Mayor y su entorno –que abarcó, las plazas de Sagasta, Zorrilla, Mariano Benlliure –actualmente del Fresco–, Antonio Maura –hoy en día del Maestro Haedo–, las calles Ramos Carrión, el primer tramo de la de Castelar –Herreros–, San Torcuato hasta su cruce con la calle Calvo Sotelo –denominada Benavente–, Santa Clara hasta la plaza de la Cárcel –enfrente de la iglesia de San Martín–, San Andrés y Viriato– y la segunda con la nueva plaza del Ensanche, delimitada enfrente del Instituto Técnico. En el ámbito del casco tradicional, se estableció la aplicación de las normas generales establecidas para el primer grado en cuanto a alturas, vuelos y espacios libres, permitiéndose el establecimiento de comercios en planta baja, entreplanta, sótano y semisótano. Respecto al nuevo enclave programado en el ensanche, se aplicó, en la medida de lo posible, la regulación relativa al segundo grado, sometiendo las fachadas de los edificios a las condiciones impuestas en los proyectos edificatorios que se redactasen en el futuro.

La Ordenanza nº 8 concretó las normas de protección histórico-artística para las áreas establecidas en el Plan de Reforma Interior del casco tradicional. El articulado estableció cinco categorías, en función del mayor o menor interés de conservación de la construcción, siendo las tres primeras particulares y las dos restantes de aplicación general a los inmuebles correspondientes.

La Ordenanza de Conservación Integral se asignó a los edificios que por su importancia monumental, arquitectónica o de tipismo, interesase su conservación o el restablecimiento de su estado primitivo, asignándoles la "categoría I". Entre ellos se incluyeron los declarados monumentos nacionales, siendo obligatoria la observación, además, de su régimen específico<sup>783</sup>. La Ordenanza de Conservación Restringida abarcó aquellas construcciones que contuviesen "elementos o disposiciones cuya conservación interese", incluyéndolos en la "categoría II", permitiendo, en estos casos, la ejecución de ciertas modificaciones, como la elevación de pisos hasta alcanzar la admitida según la anchura de la calle o plaza. Por último, la Ordenanza Espacial de Carácter se destinó a aquellos edificios construidos, o que se pretendiesen construir, en emplazamientos cuyas condiciones interesase conservar, asignándoles la "categoría III".

En todas ellas se estableció la necesidad de obtener autorización de la Oficina Municipal encargada conservación del carácter del ámbito, antes de ejecutar cualquier obra, prohibiéndose, de manera general, el establecimiento o subsistencia de garajes, talleres o almacenes en las construcciones aludidas. En todo caso, quedó en manos de este organismo local la elaboración de la lista de los inmuebles contenidos en cada una de las categorías, así como de las condiciones particulares de los proyectos, dado el carácter especial de estas construcciones, pues "establecer normas particulares para cada uno de los edificios (...), tampoco es necesario y su aplicación sería molesta y complicada".

Por otro lado, las Ordenanzas Generales de Carácter se asignaron a los edificios situados en las calles de primer y segundo orden histórico-artístico, a los que se asignó la "categoría IV", y las Ordenanzas Especiales de Ambiente, a las de tercer orden, siendo clasificados los edificios con la "categoría V", respectivamente. En estos casos sí se definieron ciertas condiciones constructivas y estéticas generales que debían sumarse a las de la zona en la que se localizasen.

En los primeros quedó prohibida la formación de áticos destacados en fachada, así como los miradores de fábrica o cualquier otro cuerpo volado en fachada, permitiéndose, no obstante, balcones, o simples antepechos, en los huecos donde no se empleasen ventanas. En estos casos, los elementos de cerrajería debían formarse mediante líneas verticales o "con motivos tradicionales en Zamora y propio de la época de las zonas que interesa conservar en carácter". También se permitió la formación de balaustradas de piedra o mármol prohibiéndose, en todo caso, antepechos de fábrica. Respecto a los materiales de fachada, se admitió el uso de piedra tanto en sillares como en chapados, así como el empleo de ladrillo visto en aparejo tradicional, prohibiéndose la fábrica colocada "a hueso". En el caso de emplear revoco, este debía ser de alguno de los tipos y colores tradicionales de la época y del recinto cuyo carácter se pretendiese conservar.

Las condiciones aplicables al segundo grupo de inmuebles prohibieron, igualmente, la construcción de áticos en fachada salvo que se remetiesen, al menos, tres metros respecto al paramento. Tampoco se permitieron los miradores de fábrica ni los cuerpos volados en los alzados, siendo estas las únicas restricciones volumétricas impuestas.

La última zona residencial, sobre la que se aplicó la Ordenanza nº 9, correspondió al ámbito del segundo ensanche, donde ya habían sido elevados algunos edificios oficiales y donde habían progresado otros de viviendas protegidas. Para este área se determinó la obligación de que desde la Administración local se llevara a cabo la tira de cuerdas previa al inicio de cualquier obra que se pretendiera llevar a cabo, exigiéndose, asimismo, que el organismo emitiera un informe favorable sobre las condiciones de volumen, espacios libres y carácter de

---

<sup>783</sup> Artículo 6º.

los inmuebles. En todo caso, quedó prohibida la construcción de viviendas colectivas y la edificación en terrenos que no tuviesen la condición de solar, es decir, sin dotación de alcantarillado, agua, luz y pavimentación, acometiéndose las obras de urbanización de manera escalonada y tras ser colmatada la zona del primer ensanche para evitar la expansión desmesurada de la capital.

Como ya hemos indicado, la redacción de la ordenación de la segunda corona del ensanche incluyó el establecimiento de unas nuevas bases para la elaboración de ordenanzas que, por desgracia, no se conservan. No obstante, se sabe que tras haber sido oficialmente sancionado el plan general, se aprobó una moción de la Comisión de Fomento propuesta en noviembre de 1955 que determinó que, en lo sucesivo, debía aplicarse "a las edificaciones que se levanten en la zona del segundo ensanche de esta Capital", la misma ordenación de alturas establecida para la primera en función de la anchura de la calle donde se emplazara, con objeto de frenar el crecimiento desmedido de la localidad<sup>784</sup>.

### *6.3.2. Las ordenanzas de las zonas industriales.*

La Ordenanza nº 10 estableció las condiciones a observar en cuatro ámbitos donde se permitió la coexistencia de viviendas con pequeñas industrias de tipo artesanal y talleres que no produjesen molestias al vecindario. El primero de estos recintos fue el situado al Nordeste de la Plaza de Toros, entre la trinchera del Ferrocarril, la ronda principal, la avenida Víctor Gallego y la ronda de la Amargura. Otra zona mixta de industria y vivienda se localizó entre las calles Libertad y Regimiento de Toledo, el último tramo de la avenida Tres Cruces y la ronda denominada Cardenal Cisneros. Asimismo se trazó otro ámbito en torno a la calle Santa Ana, la plaza Alemania –situada a la salida de San Torcuato–, y las avenidas Tres Cruces, Amargura y Requejo. Por último, en el barrio de la Candelaria se delimitó otra superficie entre la plaza circular –es decir, la actual Cristo Rey– y la calle Gutiérrez Rivero –hoy en día Candelaria Ruiz del Árbol–. En todos los casos se excluyeron de la circunscripción los solares abiertos a las calles principales. Dado que todos los espacios se localizaban en el ensanche, la ordenanza se limitó a reiterar la aplicación de las condiciones generales definidas para el segundo grado y a establecer la obligación de cumplir los reglamentos sectoriales relativos a la instalación de industrias.

La Ordenanza nº 11 contempló las condiciones del polígono que se pretendía desarrollar alrededor del Ferrocarril, instaurando una batería de condiciones encaminadas a acondicionar el área para el uso manufacturero, indicándose, no obstante, la necesidad de completarlas con un estudio pormenorizado posterior. Entre otras cuestiones, se determinó la prohibición de establecer residencias o escuelas en la zona, así como clínicas, hospitales o edificios sanitarios, salvo los estrictamente necesarios para el funcionamiento del sector. Se incluyeron, asimismo, una serie de condiciones de seguridad, como la instalación de un retén de bomberos o la obligación de emplazar las industrias peligrosas aisladas de las edificaciones vecinas, pudiendo incluso llegar a solicitarse su emplazamiento en el campo. Respecto a las condiciones de volumen, sólo se especificó la ausencia de restricciones, pudiendo destinar el 100% de la superficie de parcela al inmueble.

Similares disposiciones se establecieron en la Ordenanza nº 12, aplicable al terreno dispuesto alrededor de las tres líneas de tren que atravesaban la ciudad, siendo su punto de encuentro la nueva Estación proyectada en el extremo de la avenida Tres Cruces. Allí estuvo prevista la implantación de almacenes y talleres vinculados al tren, "sin limitación de superficie

---

<sup>784</sup> AHPZa-MZa, LA año 1955 (L/1844), sesión de 22 de noviembre, f. 19v.

y con una utilización total del terreno", tolerándose también las explotaciones que no entorpeciesen los planes ferroviarios.

Por último, la Ordenanza nº 13 se aplicó a la zona del nuevo Matadero Municipal y sus terrenos adyacentes hacia el Este, prohibiéndose todo uso con carácter definitivo no relacionado con dicha instalación o con la celebración del Mercado de Ganados.

### 6.3.3. Las ordenanzas para los espacios libres.

Las condiciones relativas a los espacios libres acapararon de la Ordenanza nº 14 a la nº 18. Fueron considerados como tales la zona forestal proyectada al Nordeste del ensanche para limitar la expansión del mismo, el entorno del Duero y sus islas, los jardines urbanos existentes en el casco antiguo –incluyendo los ubicados en las proximidades de la Catedral, en el Castillo, los de la plaza de San Martín, plaza de Cánovas y los emplazados alrededor de la muralla– así como los proyectados en el ensanche, la zona deportiva planeada sobre las antiguas huertas de San Benito y el cementerio con su zona de aislamiento y posible ampliación. De forma general, todas ellas prohibieron la construcción de cualquier inmueble, salvo los indispensables para el desarrollo y cuidado de las masas arbóreas, una vez repobladas, procurando, en todo caso, su integración en el paisaje.

Además, la Ordenanza nº 16, relativa a los parques, jardines y arbolado de las calles y plazas, exigió la elaboración de proyectos específicos, redactados por la Oficina Municipal de Arquitectura, tanto para los espacios verdes existentes, como para los nuevos previstos y los que pudieran desarrollarse en el futuro, definiendo "los bancos, fuentes, kioscos, y cuantos elementos decorativos pudieran emplearse". El mismo organismo quedó al cargo de ordenar el arbolado de protección de las zonas ferroviarias e industriales, así como de las avenidas principales del ensanche<sup>785</sup>.

## 7. EL ACOPLAMIENTO DE LA SEGUNDA CORONA DEL ENSANCHE ENTRE 1942 Y 1949.

### 7.1. LA ACTIVIDAD EDIFICATORIA EN EL EXTREMO ORIENTAL DEL ENSANCHE DURANTE LA ELABORACIÓN DEL PLANEAMIENTO.

La larga tramitación del plano del ensanche, que se prolongó hasta casi el hemisferio del siglo XX, hizo necesario incorporar al inventario de preexistencias, nuevas edificaciones e instalaciones que fueron surgiendo, durante dicho lapso, en los terrenos destinados a ser ocupados por la expansión urbana y que, consecuentemente, vincularon la organización planteada.

La lista no es corta, ya que durante esos años, Zamora experimentó lo que el gobernador civil definió como el "estirón" que la localidad necesitaba "para pasar a ser una gran ciudad", como consecuencia de una considerable inversión pública en vivienda y dotaciones<sup>786</sup> (Documento 21). Para aportar mayor claridad a la exposición, distinguiremos entre las

---

<sup>785</sup> "La Oficina de Arquitectura Municipal dirigirá conforme al proyecto, la ordenación del arbolado de protección de accesos y zonas industriales, ferroviarias, etc..., y los de las Avenidas y calles del Ensanche que a continuación se enumeran: Avdª. de las Tres Cruces, Avdª. de la Plaza de Toros, Calle A (actualmente Libertad y calle de la Guardia Civil), Víctor Gallego, Tordesillas (hoy en día Requejo), Generalísimo (denominada Príncipe de Asturias), Calle F, Prado Tuerto (Arapiles), Julián Pérez, Ronda Principal, Ronda de la Amargura, calle C, Plaza Circular (Plaza de Cristo Rey), Ronda de Stª Ana, Calle de Gutiérrez Rivero([como ya dijimos, actual Candelaria Ruíz del Árbol) y calle X (hoy en día avenida Obispo Acuña)" [Ordenanza nº 16].

<sup>786</sup> *El Correo de Zamora*, 30 de julio de 1948.

intervenciones surgidas a cada uno de los lados de la carretera de Tordesillas –denominada Requejo en el primer tramo y avenida de Italia en el segundo–, dispuesta como el eje fundamental del nuevo tejido.

Situándonos al Sur de dicho elemento estructural y al Este de la ronda externa del primer ensanche, localizamos un buen número de operaciones inauguradas o finalizadas durante los años de elaboración del planeamiento. La más temprana y, sin duda, una de las más significativas, se originó en 1939, cuando la Obra Sindical del Hogar y la Arquitectura –OSH– presentó el proyecto elaborado por el arquitecto José María Argote y el ingeniero de caminos Luis de Llanos, para urbanizar una finca de más de setenta y cinco mil metros cuadrados situada en el campo denominado los Cascajos, enfrente del Cuartel de Caballería. El propósito fue comenzar de inmediato la construcción de un poblado de doscientas sesenta y ocho viviendas sociales distribuidas en edificaciones de dos alturas. En octubre de ese mismo año, la Fiscalía de Vivienda acordó autorizar la ejecución de las obras de urbanización, obteniendo, asimismo, la venia del Ayuntamiento de Zamora para llevar a cabo los trabajos, a pesar de las evidentes irregularidades de la operación y de las deficiencias de la documentación técnica, puestas de manifiesto por el arquitecto municipal, Enrique Crespo.

En el informe elaborado, a fin de asesorar sobre la adecuación de la intervención prevista, el técnico lamentó "la falta de un plan de conjunto para la urbanización y ensanche de la ciudad que responda a las necesidades todas de la misma", sin el cual es imposible que "puedan ser abordados y aprobados planes parciales de urbanización desconectados y ajenos(sic) a un plan de conjunto", ya que la falta de una visión global "suele ser errónea llevando aparejados, a posteriori, problemas de tal gravedad que en términos generales se hacen insolubles". Esta circunstancia resultó aún más alarmante en esta ocasión, debido a la gran extensión de la operación y a la ubicación de los terrenos, "enclavados en el corazón o centro vital del que pudiera ser racional ensanche de Zamora"<sup>787</sup> (Documento 22).

A pesar de las críticas, en 1940 se presentó el primer proyecto para la elevación de treinta y seis viviendas unifamiliares destinadas a funcionarios de la Diputación Provincial, ubicadas en una parcela segregada en la zona Sur del ámbito. Cuatro años después, el Patronato de Casas Militares adquirió otro solar, en la parte Norte, para la construcción de dos residencias para oficiales y suboficiales. El resto de las manzanas se destinaron a la construcción de bloques en altura, de acuerdo a las directrices emanadas de la Dirección General de Arquitectura, que proporcionaron más de mil alojamientos sociales entre 1944 y 1958, además de varios equipamientos<sup>788</sup>.

Además de edificación doméstica, durante la formación del plano del segundo ensanche también se iniciaron o finalizaron en ese mismo entorno varias arquitecturas singulares. La más temprana fue el edificio de la Jefatura de Obras Públicas, cuyas obras se desarrollaron entre 1941 y 1944, según el proyecto de Enrique Crespo. El nuevo inmueble ocupó una manzana triangular de aproximadamente 2200 metros cuadrados de superficie, delimitada por las avenidas Cardenal Cisneros y Requejo y la calle Arapiles, que acometía a esta última diagonalmente.

El programa de necesidades incluyó una zona de oficinas, situada en el extremo más próximo a la población, viviendas para el jefe de carreteras y para el de talleres, en el lado opuesto, y los talleres, que ocuparon el centro de la composición. En el exterior, el lenguaje racionalista se manifestó en la cubierta plana, la agrupación de huecos, el predominio de la

---

<sup>787</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/05.

<sup>788</sup> La descripción pormenorizada de todas estas promociones se realiza en el capítulo 15, apartado 2. de esta tesis.

horizontal y el uso de diferentes materiales en el revestimiento que, en ocasiones, no se correspondió con la variación de usos en el interior, como cabría esperar (Figura 82).



Figura 82. Vista actual del edificio de la Jefatura de Obras Públicas, actualmente Comisaría de la Policía Nacional.  
Fuente propia.

Algo más hacia el Este, y completando la franja inmediata a la avenida principal del ensanche, se erigió el inmueble destinado a albergar la Delegación Provincial de Sindicatos, cuyo anteproyecto fue presentado por Jesús Carrasco Muñoz en 1945<sup>789</sup>. El programa se distribuyó en tres plantas y un semisótano, diferenciando, claramente, los servicios destinados al público de los correspondientes a asuntos internos de la delegación. La planta baja, o principal, sirvió de modelo para la organización del resto, disponiendo las diferentes estancias alrededor de un atrio central iluminado cenitalmente. En el último nivel estuvo prevista la construcción de "tres o cuatro viviendas" para el secretario, algunos altos mandos y el conserje. Respecto a la envolvente, la fachada del edificio albergó numerosos elementos alegóricos del Nuevo Estado, como era habitual en una dependencia gubernamental ubicada en una travesía principal, tales como la escalera monumental y el pórtico de entrada sobre el que se formó un balcón adornado con el escudo de España y el águila bicéfala franqueada por las banderas nacional y del Movimiento. Para armonizar con los edificios de alrededor, los paños fueron a base de piezas cerámicas con recercado de huecos con piedra, material que también se utilizó en las esquinas (Figura 83).

A pesar de las dificultades existentes para finalizar las numerosísimas obras en marcha, se sabe que la sede avanzaba "hacia adelante con ritmo estimable" a mediados de 1948<sup>790</sup>, constatándose que tres años después, ya se había unido al conjunto de grandes edificaciones que enmarcaban la entrada oriental de la capital<sup>791</sup>. En 1963 la edificación fue adquirida por la Orden Franciscana con objeto de destinarla a colegio<sup>792</sup>, para lo cual se llevó a cabo una reforma proyectada por Dacio Pinilla Olea<sup>793</sup>. En el año 2000 las instalaciones fueron cedidas a la ONG Mensajeros de la Paz y en 2013 fueron demolidas para construir un hotel en el solar, aunque

---

<sup>789</sup> AHPZa, DPV, sign. 10/23.

<sup>790</sup> *El Correo de Zamora*, 30 de julio de 1948.

<sup>791</sup> *Ibidem*, 9 de julio de 1951.

<sup>792</sup> *El Norte de Castilla*, 21 de febrero de 2006.

<sup>793</sup> AHPZa, DPV, sign. 54/14.



las obras se postergaron debido a la crisis económica. En la actualidad el solar se encuentra vacío<sup>794</sup>.

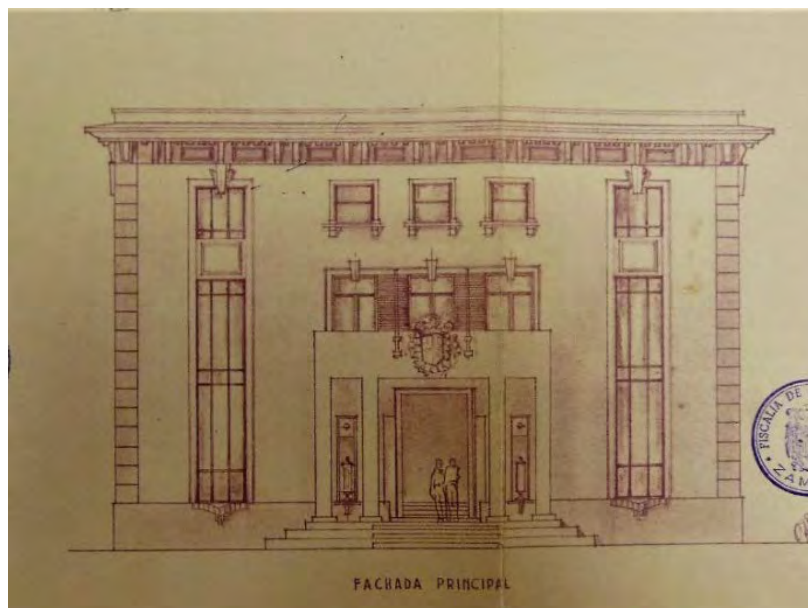


Figura 83. Alzado principal de la Sede provincial de Sindicatos. Jesús María Carrasco (1945). AHPZa, DPV, sign. 10/23.

Para concluir la relación de las intervenciones previas sobre la franja meridional que ocupó el segundo ensanche, resta referirse a la Residencia Provincial promovida por la Diputación de Zamora. El equipamiento se situó en un solar de unos setenta y cinco mil metros cuadrados situado el extremo Sudeste de la segunda corona, adquirido a María y Felisa Gazapo Alonso el 15 de enero de 1942<sup>795</sup>. En un principio, el propósito de la Administración fue la construcción de un gran complejo destinado a niños huérfanos, que hasta entonces eran alojados y atendidos en las dependencias del palacio de los condes de Alba y Aliste, a pesar de que la edificación no reunía los requisitos indispensables para su funcionamiento como orfanato. En 1939 comenzaron los trámites para contar con el complejo, aprobándose la construcción de un centro para niños de entre tres y siete años, otro para adolescentes, unos talleres, una enfermería general, una maternidad con consultorio público y hogar-cuna para bebés de hasta tres años y una capilla. Para su financiación se consignó una partida de 2.250.000 pesetas en el presupuesto extraordinario aprobado el 6 de febrero de 1940<sup>796</sup>.

De inmediato, se puso en manos del arquitecto José María Argote la labor de formar los proyectos de las distintas instalaciones del complejo, que fueron presentados entre 1941 y 1945. No obstante, únicamente llegó a elevarse el primero de ellos, que contempló las obras de los dos pabellones destinados a chicos y chicas de entre siete y dieciocho años, un salón de actos y los servicios de cocina y lavado de ropa comunes a los restantes edificios<sup>797</sup>. En el plano general de emplazamiento del complejo se correspondió con el edificio en forma de "T" invertida que ocupó el centro de la composición (Figura 84).

<sup>794</sup> *La Opinión-El Correo de Zamora*, 18 de octubre de 2013.

<sup>795</sup> Dichos datos constan en el expediente de segregación de la parcela para su cesión a la Junta de Castilla y León en el año 2000, tras ser traspasadas las competencias al Gobierno autonómico [*Ibidem*, 9 de junio de 2015].

<sup>796</sup> *El Correo de Zamora*, 22 de abril de 1940.

<sup>797</sup> AHPZa, DPV, sign. 04/26.

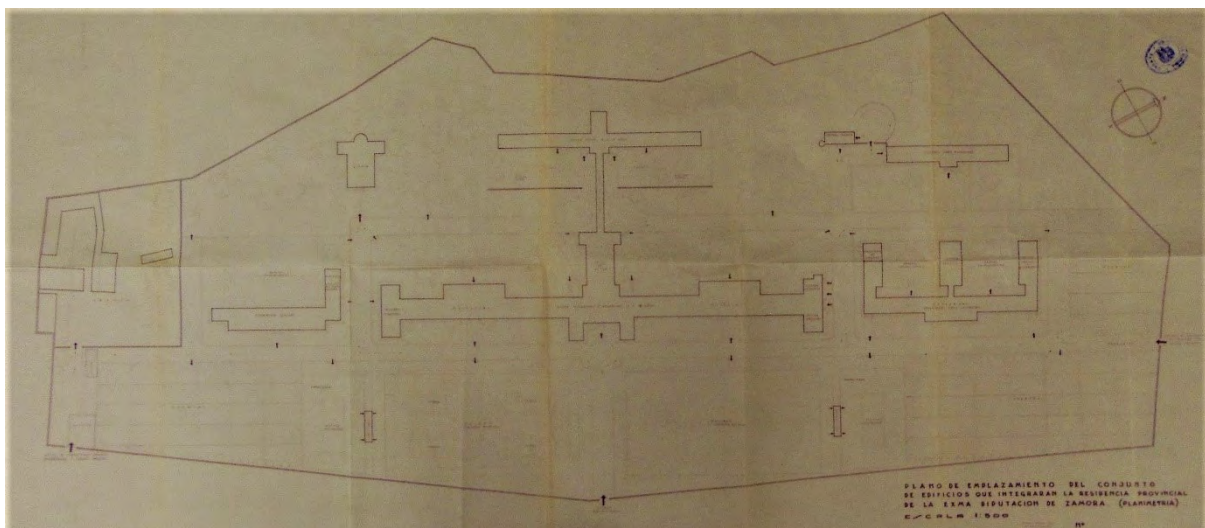


Figura 84. Plano de emplazamiento del complejo de la Residencia Provincial. José María Argote (1941).  
Fuente: AHPZa, DPV, 04/26.

Las estancias se organizaron en tres zonas. La central, compuesta de tres plantas y un semisótano, se destinó a servicios y usos comunes –cocina, comedor, salón de actos, oficinas administrativas y bibliotecas– y contó con alojamientos para las religiosas encargadas del cuidado de los menores en el piso superior. Cada una de las alas transversales albergó el hogar de los chavales, propiamente dicho, separado por género, situándose las clases y salones comunes en planta baja, y los dormitorios en las dos plantas superiores. Además el proyecto incluyó zonas de juegos, deportes y piscinas separadas.

Antes de dar por concluida la construcción del edificio, la Diputación decidió destinar las instalaciones a hospital, para lo cual fue preciso que el arquitecto llevara a cabo las modificaciones pertinentes para adaptar las dependencias al nuevo uso. Consta que, a mediados de 1948, los nuevos planos estaban a punto de ser presentada por el técnico, con lo que se esperaba que la ciudad contase con "un gran Hospital, con la máxima rapidez posible"<sup>798</sup>. Sin embargo, se sabe que en mayo del 1951, aún estaba pendiente la finalización de las obras de la nueva clínica y de la Residencia Provincial, debido a la falta de fondos<sup>799</sup>. En abril de 1955 la prensa anunció "extraoficialmente" que, por fin, el hospital de la Encarnación iba a quedar definitivamente instalado en las nuevas instalaciones de la Residencia Sanitaria "Rodríguez Chamorro"<sup>800</sup> (Figura 85).

Por lo que respecta a las intervenciones llevadas a cabo al Norte de la carretera de Tordesillas, uno de los complejos edificatorios más significativos fueron las Escuelas Salesianas José Antonio Girón, situadas entre las actuales avenida Príncipe de Asturias, primer tramo de la de los Reyes Católicos, y las calles Miguel de Unamuno y Jiménez Quesada. Las obras fueron financiadas por el Ministerio de Trabajo y gestionadas por el Patronato de la Fundación San José, constituido el 11 de junio de 1946 y presidido por Carlos Pinilla –otrora gobernador de la provincia y por entonces subsecretario de la Consejería de Trabajo–. El equipamiento fue proyectado en 1948 por Luis Moya Blanco, en colaboración con Pedro Rodríguez Alonso de la Puente, Enrique Hiudobro y Ramón Moya. El amplísimo programa de necesidades incluyó, además de las dependencias escolares y residenciales, una iglesia y un

<sup>798</sup> *El Correo de Zamora*, 30 de julio de 1948.

<sup>799</sup> *Ibidem*, 3 de mayo de 1951.

<sup>800</sup> *Ib.*, 18 de abril de 1955.

teatro, organizado, todo ello, en torno a grandes espacios abiertos<sup>801</sup>. El conjunto funcionó como centro docente privado hasta 1960, cuando comenzó su andadura como Universidad Laboral.



Figura 85. Vista del pabellón central de la Residencia Provincial.  
Fuente propia.

La memoria del proyecto resaltó la idoneidad de la localización escogida, por tratarse de un "lugar alto y soleado, con muy poco desnivel, en sitio sano y separado de la parte de mucha densidad de población y, al mismo tiempo muy próximo a la zona urbana que ha de hacer uso de las secciones de alumnos externos"<sup>802</sup>, si bien la colosal dimensión del complejo resultó incompatible con la parcelación prevista en la segunda corona de la expansión.

Es por ello que, con objeto de no dispersar las instalaciones, en 1947 se solicitó una importante modificación del trazado previsto, que consistió en la eliminación de los tramos de vías que atravesaban la propiedad. La alteración urbana supuso, además, el desplazamiento hacia la derecha de la calle limítrofe situada más al Oeste de los terrenos para "equilibrar las dimensiones de las manzanas" –modificando la disposición de las divisiones establecidas en el borde de la meseta– y la eliminación de la plaza prevista al Norte del conjunto, siendo sustituida por la lonja de acceso a la iglesia, proyectada en la esquina formada por las dos avenidas perimetrales<sup>803</sup> (Figura 86).

La urgencia por dar comienzo las obras quedó patente en la carta que los técnicos redactores remitieron al arquitecto municipal, Enrique Crespo, en noviembre de 1948, instando al Ayuntamiento a realizar cuanto antes la tira de cuerdas "para complacer a D. Carlos Pinilla, quien nos apremia para el viaje de replanteo"<sup>804</sup> (Documento 23).

Consta que en julio del año siguiente, las obras avanzaban a buen ritmo "encontrándose ya abiertas muchas zanjas, echados la mayor parte de los cimientos y levantados numerosos muros". De acuerdo a las previsiones del secretario de la junta del Patronato, Victoriano Velasco, se esperaba que los trabajos quedaran totalmente terminados "en el plazo máximo de

---

<sup>801</sup> A punto de inaugurarse el complejo, el diario local realizó un reportaje donde describió, pormenorizadamente el programa llevado a cabo por el Patronato [*El Correo de Zamora*, 17 de marzo de 1951].

<sup>802</sup> AHPZa, DPV, sign. 14/20.

<sup>803</sup> GAGO VAQUERO, José Luis. *La arquitectura...*, ob.cit., pp. 271-273.

<sup>804</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 760/03.



dos años que se acordó en el momento de la adjudicación de la contrata<sup>805</sup>. Si bien no se cumplió el calendario previsto, la ejecución tampoco se dilató demasiado, pues en mayo de 1951 estaban prácticamente concluidos, a excepción de los nuevos pabellones añadidos al conjunto arquitectónico con posterioridad, al objeto de aumentar la capacidad de alumnos inicialmente prevista<sup>806</sup>.



Figura 86. Plano de emplazamiento de las Escuelas Salesianas sobre el trazado previsto para la segunda zona del ensanche. Luis Moya Blanco (1947).  
Fuente: AHPZa-MZa, MPyD, sign. 39/01.

El edificio finalmente construido –pues consta que hubo, al menos, dos diseños diferentes–, representó, en palabras de Ávila de la Torre, "el conjunto más importante de la Posguerra en Castilla y León", debido, no solo a su presencia y sus dimensiones, sino también por su singularidad respecto al resto de construcciones que se estaban llevando a cabo en la ciudad durante esos años<sup>807</sup>. Exteriormente el complejo se distanció de la estética racionalista que, como hemos visto, caracterizó algunas de las primeras construcciones del entorno, por ser considerada ajena a la tradición y por dar lugar a edificios poco confortables y antieconómicos, recurriendo a un lenguaje historicista con líneas severas y decoración austera, en consonancia con las estrictas directrices del régimen franquista.

Esta fórmula general se rompió en las construcciones destinadas a teatro e iglesia, que remataron la fachada meridional del complejo. El primero se organizó según una planta formada por dos elipses destinadas a albergar el patio de butacas, con un tramo rectangular adosado para conectarlo con el resto del edificio. Volumétricamente el edificio se resolvió mediante una composición escalonada, con un primer nivel, con vanos abiertos a dos alturas, sobre el que se dispuso una galería adintelada, un cuerpo superior macizo de menor diámetro y una linterna a modo de remate. Respecto al templo, la planta adoptó la forma de una elipse ochavada con

<sup>805</sup> *El Correo de Zamora*, 21 de julio de 1948.

<sup>806</sup> *Ibidem*, 16 de mayo de 1951.

<sup>807</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob.cit., t. II, p. 482.

exedras, a la que se adosó la capilla mayor, el coro y la sacristía, de forma octogonal, lo que deja constancia de la admiración del técnico por los grandes arquitectos barrocos. Por el contrario, en el exterior no se advierte dicha referencia pues, aunque es patente el juego de volúmenes, la fachada resultó austera, con el previsible propósito de armonizar con el resto del complejo<sup>808</sup> (Figuras 87 y 88).



Figuras 87 y 88. Imágenes del exterior del teatro (izquierda) y del templo con su lonja de acceso (derecha) de las Escuelas Salesianas.  
Fuente propia.

Vinculado a este equipamiento, y diseñado por el mismo grupo de arquitectos, en 1949 fue presentado el proyecto para la construcción del convento de la orden de Santa Clara, en un solar próximo al ocupado por las Escuelas Salesianas. La decisión de trasladar la residencia de la congregación desde la puerta de Santa Clara a este enclave periférico, respondió, entre otros motivos, al estado ruinoso de las dependencias que había requerido numerosas reparaciones a lo largo de los dos siglos anteriores.

Asimismo, la intensa actividad edificatoria que se estaba desarrollando en el céntrico emplazamiento –llegando incluso a colmar los espacios contiguos a las tapias del convento–, resultaba incómodo para la vida de clausura, lo que, sin duda, animó a las religiosas a buscar un ambiente más sosegado. A ello se sumó la posibilidad de encargarse del servicio de las nuevas instalaciones salesianas, lo que terminó de inclinar la balanza.

El desarrollo de las obras fue rápido, pues en 1951 las clarisas ya habían ocupado sus nuevas estancias, que se distribuyeron en volúmenes de diferentes alturas organizados en torno al claustro central. La composición de la fachada resultó sencilla, formada mediante una hilera de huecos situados homogéneamente en cada planta. El único elemento sobresaliente fue la portada del templo, rescatada del anterior cenobio y reconstruida en la nueva edificación<sup>809</sup> (Figura 89).

---

<sup>808</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob.cit., t. II, pp. 484-487.

<sup>809</sup> *Ibidem*, pp. 490-494.



Figura 89. Vista del convento de Clarisas.  
Fuente propia.

## 7.2. LA ORDENACIÓN ESTABLECIDA.

La extensión del ámbito del ensanche se materializó mediante la adición de una nueva corona hacia el Este, delimitada por la ronda exterior de la primera zona –denominada avenida Cardenal Cisneros–, y por otra más extrema, cuyo trazado comenzaba en la desembocadura de la avenida Víctor Gallego, continuaba paralela a la carretera de Villalpando hasta llegar a la Estación de Ferrocarril, ascendía la ladera, bordeaba la meseta, para volver a descender y continuar siguiendo el camino de la Aldehuela, hasta concluir en el extremo de la calle más meridional del barrio de Candelaria Ruíz del Árbol.

Desafortunadamente no hemos localizado la memoria explicativa ni el plano original, elaborado por el Ayuntamiento zamorano, con la ordenación general del ensanche y las modificaciones definitivamente aprobadas<sup>810</sup>. En su lugar, contamos con una copia del planeamiento general de la zona, publicada por Terán en 1982<sup>811</sup>. Si bien el autor señaló que la ordenación representada data de 1949, existen evidencias que certifican que se trata de una propuesta previa, sobre la que posteriormente se introdujeron las rectificaciones planteadas por el Consistorio y los particulares (Figura 90).

En primer lugar puede advertirse que la extensión de la segunda zona del ensanche no alcanzó el sitio denominado Alto de la Avenida, situado mucho más hacia el Este de lo que se reproduce en la representación, lugar hasta donde el Ayuntamiento solicitó que se prolongara la organización elaborada por los técnicos de la DGA, en sesión municipal de 30 de junio de 1942<sup>812</sup>. Podría pensarse que, simplemente, los redactores no consideraron adecuado extender el ensanche hasta los límites de la meseta. Sin embargo, parece poco probable que el Consistorio cediese en este punto durante las largas y complicadas negociaciones, puesto que fue una de las primeras decisiones tomadas por la Administración local una vez se resolvió llevar a cabo el planeamiento en 1940 y, como también sabemos, finalmente se aceptaron la mayoría de sus exigencias para agilizar el proceso de aprobación. En todo caso, las principales modificaciones

---

<sup>810</sup> El documento original no ha sido localizado entre los fondos conservados en el Archivo Municipal ni entre los custodiados por el Histórico Provincial de Zamora. Tampoco existe copia del mismo en el Archivo General de la Administración ni en el del Ministerio de Fomento.

<sup>811</sup> TERÁN TROYANO, Fernando de. *Planeamiento...*, ob.cit., p. 198.

<sup>812</sup> AHPZa-MZa, LA año 1942 (L/1842), sesión de 30 de junio, f. 50r.



del planeamiento llevadas a cabo durante los primeros años 50 se localizaron más al Este de los límites contenidos en la imagen, lo que confirma este extremo.



Figura 90. Ordenación prevista para el ensanche de Zamora en 1942.  
Elaboración propia en base a la imagen publicada en: TERÁN TROYANO, Fernando. *Planeamiento...*, ob. cit., p. 198.

Respecto a la ordenación, la imagen no incorporó las reformas sancionadas en 1943 para la primera corona ni las propuestas años después, como la incorporación de la actual calle Cervantes, y las consecuentes correcciones en las manzanas adyacentes que ya hemos indicado, ni tampoco la reducción de la plaza del Ensanche solicitada por el Consistorio en 1946, lo que, por sí solo, ratifica la sospecha de que no estamos ante la versión definitiva de la ordenación del ensanche zamorano sino, más bien, de una de las primeras proposiciones.



En cualquier caso, el hecho más significativo que certifica que la fecha del documento es anterior a la señalada por Terán, es que no aparece el emplazamiento de las Escuelas Salesianas, cuya construcción ya había comenzado en 1948, y que, como dijimos, exigió, entre otras modificaciones, la unión de cuatro manzanas ubicadas al Norte del Cuartel de Caballería. Asimismo, tampoco se señalan los terrenos deportivos anexos a las instalaciones militares que ya aparecían marcados en el plano de situación del complejo docente.

Existen, además, otras evidencias que ratifican que no se trató de la propuesta de ordenación finalmente aprobada para el ensanche zamorano. En mayo de 1949, año en que quedó definitivamente sancionado el plano general, el presidente de la Diputación, José María Alfín Delgado anunció a través de la prensa que solo restaba la instalación de la tubería de abastecimiento para dar concluidas las obras de los dos primeros grupos de viviendas promovidos por la Obra Sindical del Hogar enfrente del Cuartel, por lo que no era "exagerado suponer" que en pocos meses pudieran ser inaugurados "y entregarse las viviendas a sus inquilinos"<sup>813</sup>. Estando tan avanzadas las obras, resulta inverosímil que el plano definitivo no recogiera el emplazamiento ocupado por el conjunto edificatorio finalmente construido que, según señalamos, adoptó la forma de un trapecio, absorbiendo, dentro de las parcelas, las cuñas verdes definidas en el trazado del proyecto original de urbanización presentado en 1939.

Son tantas y tan importantes las alteraciones introducidas por estas intervenciones, respecto a la imagen aportada por Terán, que ha sido necesario utilizar, además, otros recursos para analizar la ordenación final dada al ensanche, principalmente la reproducción que de la misma aparece en el plano de situación del Proyecto de delimitación del polígono de la Candelaria, elaborado en 1961, y del que hablaremos más adelante.

### *7.2.1. La organización sobre la explanada (sector Norte).*

Situándonos en la zona septentrional de la carretera de Tordesillas, denominada por aquel entonces avenida de Italia a su paso por la segunda corona del ensanche, es preciso señalar que el ámbito residencial se desarrolló, íntegramente, sobre el altiplano, lo que propició que su trazado pudiera continuar la ordenación planteada sobre la primera zona, reproduciendo el mismo sistema de manzanas sensiblemente rectangulares, formadas mediante la prolongación hacia el Este de las vías longitudinales del primer ámbito y la delimitación de otras avenidas perpendiculares, siguiendo la dirección Noroeste-Sudeste (Figura 91).

Como sabemos, buena parte del tejido ya había sido ocupado por grandes equipamientos, a los que se sumaron otros más durante los primeros años de la siguiente década. Prácticamente solo quedaba libre de edificación la zona más septentrional, entre el borde de la meseta y las Escuelas Salesianas, y el extremo más oriental, entre estas y el Alto de la Avenida.

Como arterias fundamentales de la ordenación destacaron la mencionada avenida de Italia –hoy en día Requejo– y la avenida del Generalísimo –actualmente Príncipe de Asturias definida sobre el camino Bodega del Torrao–, que adquirió mayor protagonismo a su paso por la segunda zona al demarcar el extremo Norte de la parcela del Cuartel de Caballería y, sobre todo, por conformar la fachada principal del complejo salesiano. Junto a estas, la calle Alfonso Peña –cuya denominación actual es Federico Cantero Villamil–, formada en 1940 como prolongación de la avenida Tres Cruces hasta las puertas de la nueva Estación de Renfe, mantuvo su papel destacado, en detrimento de la avenida Víctor Gallego –antigua carretera de la Estación–, continuando a lo largo del tramo septentrional de la ronda exterior.

---

<sup>813</sup> *El Correo de Zamora*, 28 de mayo de 1949.



Figura 91. Estructura fundamental de la ordenación establecida para el sector Norte de la segunda corona del Ensanche. Los números 1, 2, 3, 4 y 5 se corresponden con la ubicación de la Catedral, la Plaza Mayor y las puertas de Santa Clara, San Torcuato y San Pablo, respectivamente. Los números 6, 7, 8, 9 y 10 indican la situación de los equipamientos y espacios verdes existentes en torno a la avenida Requejo: parque de las Glorietas, Jefatura de la FET de las JONS, Instituto Técnico, plaza del Ensanche e Instituto de Previsión. Los números 11, 12, 13, 14 y 15 se corresponden con otros edificios singulares en la primera zona del ensanche: Plaza de Toros, Escuela Normal, mercado del ensanche, colegio en la Candelaria y campo de deportes en los Tres Árboles. Del 16 al 19 se indican las construcciones elevadas en torno a la avenida de Italia, correspondientes con la el Cuartel de Caballería, la Jefatura de Obras Públicas, las residencias militares y la sede de los Sindicatos. El número 20 señala el Alto de la Avenida. Del 21 al 23 se indican los equipamientos al Norte de la avenida de Italia –Escuelas Salesianas, convento de Clarisas y Estación de Ferrocarril– y del 24 al 26, las situadas al Sur –los grupos de vivienda de la OSH, la colonia de casas para funcionarios de la Diputación y la Residencia provincial–.

Elaboración propia.

En relación a las calles perpendiculares, las colosales dimensiones tanto de las Escuelas Salesianas como del Cuartel de Caballería, provocaron la eliminación de muchos tramos intermedios de la malla, lo que hizo prácticamente imposible dar continuidad al tejido más próximo a la ciudad en el ámbito Sur. La principal vía transversal de comunicación fue la avenida de los Reyes Católicos –cuyo primer tramo se denominó hasta hace algunos años Carlos Pinilla– que, en principio, pretendió comunicar la Estación con la Residencia Provincial, pero que la construcción del convento de clarisas interrumpió en su extremo Norte. Para lograr llegar a su destino, tuvo que desviarse a lo largo de la fachada del cenobio para continuar por la actual calle Antón de Centeneda hasta la zona baja donde se situaba el apeadero de trenes. Más hacia el Este no hubo complicaciones para dar continuidad a la urdimbre dado que el terreno se encontraba libre de edificaciones.

El patrón de manzana definido en este ámbito adoptó dimensiones similares a las trazadas en la primera corona –una vez introducida la calle Cervantes que dividió el módulo más alargado de la zona central–, si bien su homogeneidad se vio afectada por los equipamientos preexistentes y por la forma irregular de los límites de la meseta.

Resta añadir que en el plano general se destinó una amplia franja de terreno situada al Norte de la Estación y alrededor de la carretera de Villalpando –en el ámbito denominado Huerta del Arenal–, a zona industrial, tal y como ya había anunciado la memoria explicativa de la primera zona. El emplazamiento, donde ya existían por aquel entonces manufacturas vinculadas a la explotación agroalimentaria, resultó adecuado, no solo por la proximidad del intercambiador, sino también por situarse en la parte baja de la meseta, lo que otorgaba una barrera natural de separación con el ámbito residencial, acentuada mediante la interposición de una pequeña masa arbórea en el borde de la elevación. A pesar de las previsiones, hasta 1976 no se presentó el plan parcial del polígono, tras ser oficializada la primera revisión de la ordenación global del municipio<sup>814</sup>.

### *7.2.2. La ampliación de la urbanización de los Cascajos (sector Sur).*

Respecto al ámbito sureño, se advierte un profundo cambio en la caótica estructura que caracterizó la misma zona del primer ensanche (Figura 92). Los arquitectos de la Sección de Urbanismo continuaron sobre la nueva trama las vías principales, tales como la calle Gutiérrez Rivero, que partía de la puerta de San Pablo y continuaba paralela a la carretera de la Aldehuela ascendiendo por el borde de la tapia posterior de la Residencia Provincial hasta el Alto de la Avenida, conformando la parte meridional de la ronda más extrema. Asimismo, se prolongó la arteria diagonal que atravesaba el barrio de la Candelaria hasta su encuentro con la avenida de Italia, manteniendo la comunicación entre las carreteras que dirigían hasta las capitales más próximas, Salamanca y Valladolid.

No obstante, para el resto de calles longitudinales se decidió ajustar, en la medida en que la topografía y las preexistencias lo permitieron, a un módulo más o menos regular, sin que el hecho de que algunas de ellas no tuvieran continuidad con las delimitadas en el ámbito occidental supusiera un impedimento. Con el mismo criterio, se definieron las vías transversales que, como ya sabemos, tampoco tuvieron continuidad con la trayectoria de las de la zona Norte, salvo las situadas a la derecha de la avenida de los Reyes Católicos.

---

<sup>814</sup> AGMF, SU, sign. 1357/02.



Figura 92. Estructura fundamental de la ordenación establecida para el sector Sur de la segunda corona del Ensanche. Los números 1, 2, 3, 4 y 5 se corresponden con la ubicación de la Catedral, la Plaza Mayor y las puertas de Santa Clara, San Torcuato y San Pablo, respectivamente. Los números 6, 7, 8, 9 y 10 indican la situación de los equipamientos y espacios verdes existentes en torno a la avenida Requejo: parque de las Glorietas, Jefatura de la FET de las JONS, Instituto Técnico, plaza del Ensanche e Instituto de Previsión. Los números 11, 12, 13, 14 y 15 se corresponden con otros edificios singulares en la primera zona del ensanche: Plaza de Toros, Escuela Normal, mercado del ensanche, colegio en la Candelaria y campo de deportes en los Tres Árboles. Del 16 al 19 se indican las construcciones elevadas en torno a la avenida de Italia, correspondientes con la el Cuartel de Caballería, la Jefatura de Obras Públicas, las residencias militares y la sede de los Sindicatos. El número 20 señala el Alto de la Avenida. Del 21 al 23 se indican los equipamientos al Norte de la avenida de Italia –Escuelas Salesianas, convento de Clarisas y Estación de Ferrocarril– y del 24 al 26, las situadas al Sur –los grupos de vivienda de la OSH, la colonia de casas para funcionarios de la Diputación y la Residencia provincial–.

Elaboración propia.

Siendo así, la organización establecida para el sector Sureste del ensanche se caracterizó, al igual que en el caso del ámbito norteño, por un trazado más o menos regular, formado por módulos ortogonales de proporción ligeramente alargada en dirección Este-Oeste. Aunque, sin ninguna duda resultó mucho más regular que la definida para la primera corona, también se aprecian excepciones destacadas a esta norma. Una se produjo en las manzanas más orientales y meridionales cuya morfología tuvo que ajustarse a las irregularidades del límite. Otra se localizó en la franja longitudinal intermedia, donde los módulos rectangulares se distorsionaron para favorecer que las edificaciones situadas más próximas al Duero, donde la pendiente era más acusada, pudieran acomodarse a las curvas de nivel. Asimismo, se aprecia que el planeamiento hizo suya la división establecida en el proyecto de urbanización de los terrenos pertenecientes a la Obra Sindical del Hogar, que abarcó buena parte del ámbito analizado, así como la franja de suelo ocupada por las viviendas construidas por la Diputación, lo que se tradujo en módulos más estrechos debido a la tipología edificatoria utilizada, bloques aislados en el primer caso y viviendas unifamiliares pareadas, en el segundo. En el terreno que aún quedaba libre de edificación, la proporción de las particiones se aproximó más al de las definidas al otro lado de la avenida de Italia.

### *7.2.3. Las modificaciones introducidas hasta 1954.*

Al poco tiempo de ser aprobado definitivamente el Plan General de Urbanización y Ensanche, se solicitaron diversas modificaciones al trazado establecido, con el objetivo principal de incorporar nuevos e importantes equipamientos. Hubo dos sustanciales alteraciones planteadas en el extremo más oriental del ensanche (Figura 93).

La primera de ellas fue solicitada en 1951, a raíz de la presentación del proyecto promovido por la Caja Nacional de Seguro de Enfermedad, para la construcción de la residencia sanitaria y ambulatorios, en los terrenos ubicados entre la carretera de Tordesillas y la avenida Carlos Pinilla –que actualmente forma la parte septentrional de la avenida de los Reyes Católicos–.

El edificio, proyectado por Martín José Marcide, desarrolló el programa de necesidades establecido por la subdirección médica del Seguro de Enfermedades en ocho plantas<sup>815</sup>. Las plantas baja y primera se organizaron según una parrilla y albergaron el ambulatorio, que ocupó los laterales orientados a las principales vías por ser el núcleo más directamente relacionado con los pacientes. En el nivel de acceso también se ubicó la morgue y las urgencias, con entradas independientes, así como la vivienda del conserje y los servicios centrales de calefacción, lavandería y cocinas. En el resto del primer piso se concentraron los despachos administrativos, los laboratorios, la zona de terapia y la capilla. Por encima de estos niveles el inmueble adquirió forma de flecha. Hasta la quinta planta se repitió la misma distribución que situó los dispensarios en la parte anterior, los quirófanos en la posterior y las habitaciones en el espacio central. Los dos siguientes pisos se reservaron exclusivamente a zona de enfermería y el último, a residencia de religiosas (Figura 94).

---

<sup>815</sup> AHPZa, DPV, sign. 23/02.



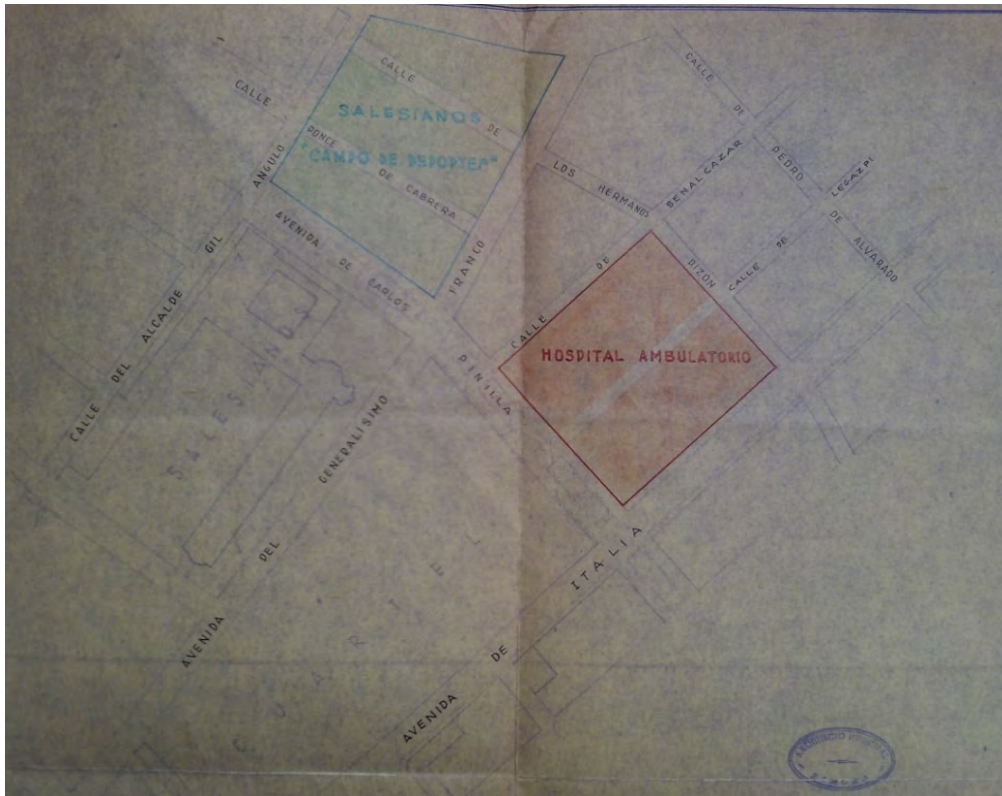


Figura 93. Emplazamiento de las modificaciones al Plan General del Ensanche aprobadas en el extremo oriental, entre 1951 y 1954.  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/08.



Figura 94. Vista de la Residencia Sanitaria, actual del hospital Virgen de la Concha desde la avenida Requejo.  
Fuente propia.

En total, el establecimiento ocupó una superficie de unos cinco mil metros cuadrados, lo que dejó libre el resto de la parcela –casi veinte mil– para formar un parque alrededor, sumando al eminente fin social de la intervención, "que ha de redundar en bien para las clases económicamente débiles de la Provincia", la ocasión de embellecer dicha parte de la ciudad<sup>816</sup>.

<sup>816</sup> AHPZa, DPV, sign. 23/02.

Llevar a cabo dicha operación exigió eliminar el trozo de la calle que atravesaba el solar, motivo por el cual el Instituto Nacional de Previsión solicitó al Ayuntamiento anular dicho tramo de vía (Figura 95).

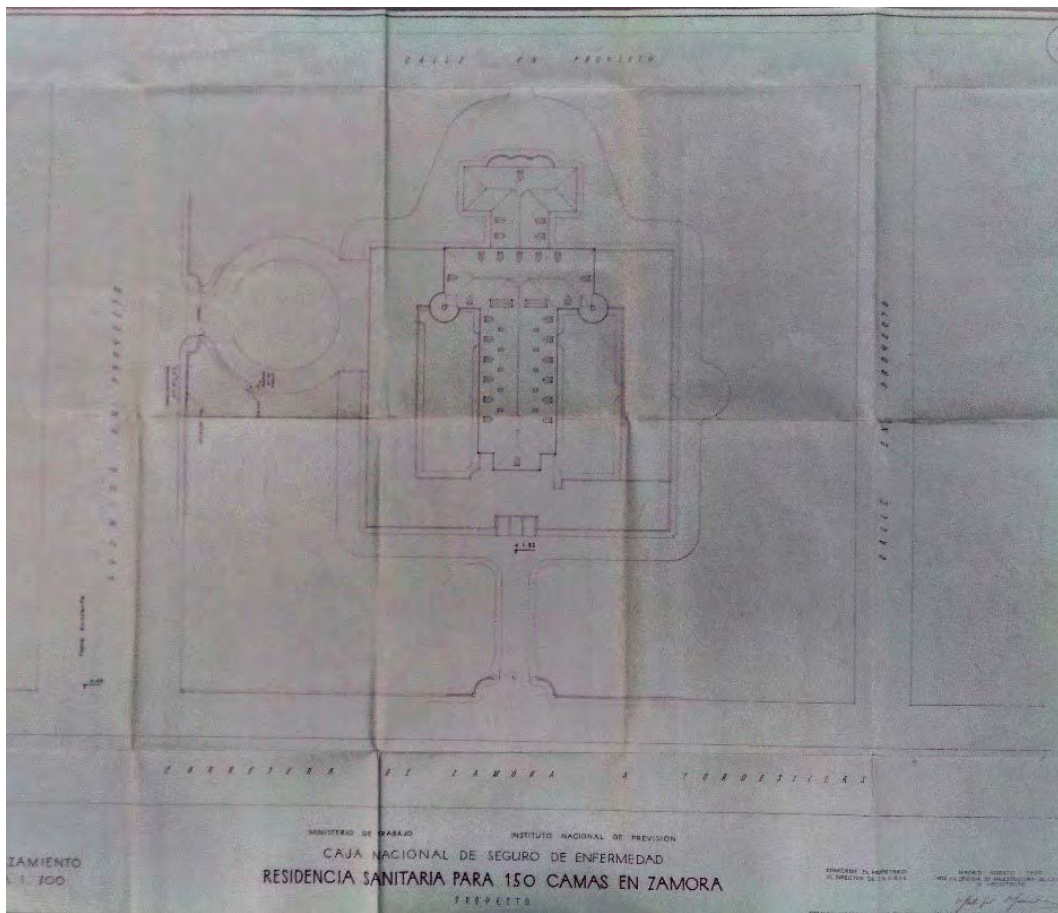


Figura 95. Planta de situación de la Residencia Sanitaria promovida por el Instituto Nacional de Previsión. Martín José Marcide (1952).

Fuente: AHPZa, DPV, sign. 23/02.

Si bien el arquitecto municipal Enrique Crespo, en su informe de 20 de mayo de ese mismo año, ahondó en los beneficios que dicha obra proporcionaría a la localidad, no dejó de señalar que la modificación del trazado de la ordenación general debía contar, no solo con la aprobación del Concejo, sino, además, con el de la Junta Central de Sanidad. En cualquier caso, el Pleno del Ayuntamiento aceptó iniciar la tramitación del expediente, solicitando al gobernador civil la publicación de la propuesta en el Boletín Oficial de la Provincia. Durante los treinta días establecidos no hubo ninguna alegación, por lo que la documentación fue elevada a la Comisión Provincial de Sanidad para ser estudiada. En enero del año siguiente el organismo admitió la propuesta, quedando a la espera, únicamente, del visto bueno de la citada Junta Sanitaria<sup>817</sup>.

Los promotores del complejo hospitalario decidieron no esperar a la resolución del trámite burocrático para comenzar las obras, seguramente convencidos de que no habría ninguna objeción a su iniciativa. Sin embargo, alertado de la situación irregular, el Ministerio de la Gobernación solicitó al Consistorio la confirmación de que se había permitido iniciar la construcción sin el permiso requerido y, en caso afirmativo, aclaraciones de "por qué se ha

<sup>817</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/08.



variado el Plan general sin que de ello haya tenido conocimiento ni por tanto autorización de este Organismo Sanitario Central"<sup>818</sup>.

El Ayuntamiento tuvo que reconocer que se estaban llevando a cabo las obras sin licencia, por lo que no hubo más remedio que exigir al Instituto Nacional de Previsión la paralización de la ejecución. En todo caso, al encontrarse ante el "hecho consumado" de haber comenzado la elevación de la construcción, quedó en manos de la Municipalidad decidir las medidas correctoras a aplicar, resolviendo, a pesar de las infracciones cometidas, autorizar la supresión de las calles y comenzar la tramitación necesaria para conseguir la licencia, por el beneficio que dicha instalación reportaría a la capital<sup>819</sup>.

El 15 de febrero de 1955 se inauguró el "modernísimo edificio" que alojó las instalaciones del hospital, bautizado como Ramiro Ledesma, a cuyo acto acudieron el presidente del Consejo de Administración, Carlos Pinilla, y el director general de Previsión, Fernando Coca, entre otras autoridades<sup>820</sup>. El día anterior se celebró un día de puertas abiertas en el que los vecinos de la capital pudieron visitar el nuevo complejo, registrándose una elevada asistencia "pese a la considerable distancia a que se encuentra el nuevo edificio"<sup>821</sup>.

Sin alejarnos de ese entorno, se solicitó otra importante modificación del trazado general del ensanche en 1954, consistente en la eliminación de los tramos de las vías que atravesaban los terrenos pertenecientes a la Fundación San José donde se proyectaba instalar un campo de deportes vinculado a las Escuelas Salesianas. En concreto se trató de parte de las denominadas Ponce de Cabrera –que hoy en día ha desaparecido completamente, siendo otorgada dicha denominación a otra vía de la capital– y calle Hermanos Pinzón –actualmente Alonso Mercadillo–<sup>822</sup>.

Al igual que en la anterior ocasión, el informe elaborado por el técnico municipal en respuesta a la petición, evidenció la necesidad de contar con la aprobación de la Dirección General de Arquitectura así como de la Junta Nacional de Sanidad para proceder a la modificación de un plan aprobado definitivamente. No obstante, propuso la concesión provisional de la supresión vial solicitada, extremo que fue corroborado por el Concejo en sesión del 19 de julio de ese año, con la condición de que las instalaciones elevadas en el complejo no invadiesen el espacio público propuesto para las avenidas, asegurando de este modo que en el futuro pudiesen restablecerse las alineaciones proyectadas.

Siendo así, y "dada la importancia de la obra y fin social que persigue tan benéfica Fundación", en sesión de 2 de octubre de 1954 se aprobó por unanimidad dar comienzo a la tramitación del expediente que se llevó a cabo siguiendo los cauces establecidos. En julio del siguiente año, el Ayuntamiento recibió una autorización transitoria de la Comisión Central de Sanidad para eliminar los tramos de calles señalados, válida mientras el solar estuviese consignado a campo de deportes –circunstancia que a día de hoy se mantiene–, restableciéndose las alineaciones "en el momento en que dicha manzana tenga otro destino urbano"<sup>823</sup>.

---

<sup>818</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/08.

<sup>819</sup> *Ídem*.

<sup>820</sup> *El Correo de Zamora*, 15 de febrero de 1955.

<sup>821</sup> *Ibidem*, 14 de febrero de 1955.

<sup>822</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/07.

<sup>823</sup> *Ídem*.

## Capítulo 13. EL DESARROLLO DEL PLANEAMIENTO GENERAL TRAS LA APROBACIÓN DE LA LEY DEL SUELO DE 1956.

### 1. LA CIUDAD A MEDIADOS DE LOS 50.

La intensa actividad urbanística e inmobiliaria llevada a cabo en Zamora durante los años 40, transformó considerablemente la fisionomía de la ciudad, y más concretamente, la del ensanche, donde se concentró, principalmente, la acción de las administraciones. Tanto es así que en 1949 el Ayuntamiento encomendó a la CEFTA –Compañía Española de Vuelos Fotogramétricos Aéreos– la realización de un plano estereoscópico de la localidad<sup>824</sup>, donde quedara reflejada la nueva extensión urbana<sup>825</sup>. Lo cierto es que no tenemos constancia de que se llegara a realizar el encargo, ni existen nuevas referencias al asunto en los registros de posteriores reuniones municipales, a pesar de que se autorizó el pago de treinta y seis mil pesetas en concepto de honorarios por los trabajos<sup>826</sup>.

En cualquier caso, conocemos con detalle el aspecto de toda la geografía española a mediados de los años 40 y de los 50, gracias a las fotografías aéreas tomadas por el *Army Map Service* en lo que se denominó el "Vuelo Americano"<sup>827</sup>. Sabemos que se realizó una primera fase, entre febrero de 1945 y septiembre de 1946, cuyos resultados no fueron los esperados, malográndose buena parte de los fotogramas obtenidos. Es por ello que el organismo estadounidense realizó un segundo barrido, denominado "serie B", entre marzo de 1956 y septiembre de 1957, obteniendo un documento fundamental para el análisis urbano en el momento en que dio comienzo el Desarrollismo en el país.

La comparativa de las instantáneas obtenidas sobre la capital del Duero permite corroborar la progresión del tejido zamorano y reconocer con claridad el grado de cumplimiento del planeamiento general vigente durante los años transcurridos entre una y otra (Figuras 96 y 97).

Tal y como se aprecia, el colmatado casco tradicional, reconocible claramente por los restos de muralla aún en pie y por la trayectoria de las rondas perimetrales, mantenía, en general, la fisionomía heredada de siglos atrás, conservada en los últimos años gracias al proteccionismo del Plan de Reforma Interior elaborado por los arquitectos de la Dirección General de Arquitectura en 1943. Su tejido, formado por calles cortas e intrincadas, acreditaba de manera inequívoca su origen medieval. Sin embargo, tal y como manifestaron los técnicos redactores, la principal avenida del primer recinto, en su extremo más próximo a la Plaza Mayor –correspondiente con las actuales calle Ramos Carrión y Rúa de los Francos–, y las calles San Torcuato y Santa Clara, evidenciaban las consecuencias provocadas por el aumento de la actividad en la localidad desde finales del siglo anterior, habiendo sido ampliadas y rectificadas casi completamente. No había ocurrido lo mismo con el eje formado por las calles San Andrés y San Pablo cuya importancia cedió tras la construcción de la trinchera del ferrocarril que actuó de barrera para la progresión de los sectores situados a ambos lados de la misma. La invocación,

---

<sup>824</sup> Algunas regiones ya contaban por entonces con planos fotogramétricos elaborados por la CEFTA que llevaba realizando esta labor desde 1927.

<sup>825</sup> *El Correo de Zamora*, 30 de julio de 1948.

<sup>826</sup> AHPZa-MZa, LA año 1950 (L/1843), sesión de 14 de febrero, f. 72v.

<sup>827</sup> La coyuntura internacional tras la Segunda Guerra Mundial, unido a las excepcionales ventajas geopolíticas que ofrecía el territorio español en la estrategia norteamericana frente a la amenaza soviética, llevaron al acuerdo bilateral firmado por el embajador estadounidense, Carlton J. Hayes, y el ministro, José Félix de Leguerica, para llevar a cabo un vuelo estereoscópico con el que fotografiar toda la geografía española [URTEAGA, Luis, *et al.* "Los mapas de España del *Army Map Service*, 1941-1953". *Eria*, 2000, 51, pp. 31-43].

por parte del Ayuntamiento, de un supuesto compromiso adquirido por la compañía ferroviaria para cubrir el foso, así como las expectativas de obtener un suculeto beneficio económico tras la urbanización del área, no fueron suficientemente convincentes para que la sociedad mercantil llevara a cabo la ampliación del túnel.

Aparte de las áreas remodeladas, donde se concentraban el comercio y la residencia de la clase acomodada, el resto de la ciudad tradicional a finales de la década de los 50 se encontraba parcialmente abandonada. Debido a esta circunstancia, la mayor parte de las viviendas habían perdido sus condiciones de habitabilidad, por lo que no resultaban adecuadas para acoger nueva población, tal y como afirmó Calderón<sup>828</sup>. De modo simultáneo a la pérdida de habitantes del tejido histórico, se produjo el desarrollo de nuevas áreas residenciales hacia el Este de la aglomeración y en la periferia suburbana, si bien la ocupación no se llevó a cabo según las directrices establecidas en el planeamiento.



Figura 96. Zamora en 1945-46, tal y como fue fotografiada por el Vuelo Americano, "serie A".

Fuente Cartoteca del Instituto Geográfico Nacional <<https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/016717.html>> (05 abril 2019) [CC-BY-4.0].

---

<sup>828</sup> CALDERÓN CALDERÓN, Basilio. "La reciente expansión de Zamora". En *El espacio geográfico de Castilla la Vieja y León*. Burgos: Consejo General de Castilla y León, 1982, pp. 285-298 (293).





Figura 97. Zamora entre 1956 y 57, tal y como fue fotografiada por el Vuelo Americano, "serie B".  
Fuente Cartoteca del Instituto Geográfico Nacional <<https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/016717.html>> (05 abril 2019) [CC-BY-4.0].

La zona del ensanche oriental, donde se había previsto la mayor ampliación de nuevo suelo urbano, presentaba una imagen mucho más desdibujada de lo esperado. Comparando ambas fotografías se aprecia la densificación de la denominada zona central de la primera corona, a pesar de que aún quedaban solares sin edificar en torno a las calles Muñoz Grandes –actual Pablo Morillo–, Amargura y avenida de Requejo, así como amplios huecos en los sectores delimitados entre las avenidas Víctor Gallego y Tres Cruces, y entre Héroes de Toledo –hoy denominada Regimiento de Toledo– y la ronda exterior de la primera corona –que pasará

a denominarse avenida Cardenal Cisneros—. Por su parte, el ámbito Sur del barrio de la Candelaria mostraba también una colmatación considerable, pudiendo reconocerse en la segunda instantánea el avance de las obras de la ciudad deportiva, con algunas pistas ya finalizadas. Sin embargo, la edificación apenas superaba la línea marcada por el antiguo camino que confluía en las proximidades de la puerta de Santa Clara, justo en la embocadura del túnel ferroviario.

Respecto al barrio de Fuentelarreina, próximo a la Estación de Trenes, este había sido sometido a un proceso de reparcelación en 1945 para adaptar su configuración a las previsiones establecidas en el plan del ensanche, habiendo sido edificadas la mayoría de las parcelas resultantes<sup>829</sup>. En cambio, la explanada de la Plaza de Toros mostraba pocos cambios, debido a que los terrenos estuvieron ocupados por el Mercado de Ganados hasta 1949, año en que por fin el Ministerio de Agricultura autorizó la cesión de la granja avícola de la Diputación aneja al Matadero y pudo ser trasladado el ferial. Dada la coyuntura, el Ayuntamiento desistió de llevar a cabo la promoción de viviendas para maestros y funcionarios municipales prevista en la manzana anexa al coso, delimitada entre las calles Amargura, Fray Toribio de Motolinia y Libertad. En su lugar, el solar en esquina fue vendido a Manuel Rodríguez Juan quien hizo construir el inmueble residencial en forma de L que se puede observar en la segunda fotografía, según el proyecto presentado en 1954<sup>830</sup> (Figura 98).



Figura 98. Plano de emplazamiento del edificio de viviendas promovido por Manuel Rodríguez Juan en la explanada de la Plaza de Toros (1954).  
Fuente: AHPZa, DPV, sign. 28/29.

El plano de emplazamiento del edificio muestra, además, la ubicación prevista para la nueva casa-cuartel de la Guardia Civil, cuyos terrenos fueron cedidos por el Consistorio en 1948. De ese modo, el Ayuntamiento favoreció la construcción de ciento veinte nuevas residencias de renta limitada, compensando las que se dejaron de edificar en la parcela

<sup>829</sup> AHPZa-MZa, LA año 1945 (L/1842), sesión de 12 de abril, f. 135r.

<sup>830</sup> AHPZa, DPV, sign. 28/29.



adyacente, beneficiándose "la Capital y a la vez al Ayuntamiento"<sup>831</sup>. En cualquier caso, tal y como detallaremos más adelante, el inicio de las obras se pospuso por falta de presupuesto hasta la década de los 60.

Respecto a la segunda zona del ensanche, el cambio más destacado entre ambas fotografías aéreas fue el desarrollo del eje de expansión en torno a la carretera de Tordesillas, marcado por la presencia de los grandes equipamientos surgidos en los últimos años cuarenta y primeros cincuenta. Debemos mencionar una nueva incorporación a la larga lista de edificios administrativos y de servicios surgidos en torno a dicha travesía principal. Nos referimos al edificio destinado a albergar la Universidad Laboral Femenina, que por aquel entonces se estaba elevando en el extremo más oriental de la vía. El propósito inicial del proyecto fue proporcionar un centro educativo con el fin de posicionar a la mujer en igualdad de condiciones formativas que los hombres, si bien, una vez iniciada la obra, el complejo fue abandonado durante varios años. Las fotografías tomadas por Ángel Quintas mostraron el esqueleto de hormigón que se mantuvo inalterable durante muchos años, hasta que a comienzos de los años 60 fue reconvertido en Escuela de Oficios Femeninos para la mujer campesina, por iniciativa de la Delegación Provincial de la Sección Femenina de Zamora<sup>832</sup>. Finalmente las instalaciones se destinaron a Centro de Enseñanzas Integradas –CEI–.

El edificio, que según Gago Vaquero constituyó el primer ejemplo de Estilo Internacional de la capital, se desarrolló en dos bloques dispuestos en forma de T, de cuatro y doce plantas, respectivamente. El de mayor altura rompió la linealidad del más bajo, dividiéndolo en dos zonas resueltas con alzados también dispares, respondiendo, en ambos casos, a condicionantes estructurales. De igual modo, las fachadas laterales del elemento vertical se dispusieron siguiendo la cuadrícula de los pórticos que sujetaban el complejo, variando, únicamente en la intersección, donde se abrió una columna de grandes huecos que contrastó con el resto de la fachada, totalmente ciega<sup>833</sup> (Figura 99).



Figura 99. Universidad Laboral Femenina, actual Centro Integrado de Formación Profesional "Ciudad de Zamora".  
Fuente propia.

<sup>831</sup> AHPZa-MZa, LA año 1948 (L/1843), sesión de 1 de junio, f. 6v.

<sup>832</sup> "Un edificio inútil que puede convertirse en una gran obra". *Merlú. Revista de Radio-Zamora*, 1962.

<sup>833</sup> GAGO VAQUERO, José Luis. *Enrique Crespo...*, ob. cit., p. 169.

También en la segunda ronda del ensanche se produjo el avance de las promociones de viviendas financiadas, esencialmente, por la Obra Sindical del Hogar en el campo de los Cascajos. Si ya en 1942 había dado comienzo la elevación de los grupos Ramiro Ledesma y Martín Álvarez, que proporcionaron ciento ochenta y ocho nuevos hogares a los que se sumaron otros cincuenta y dos mediante una ampliación posterior, durante 1954 se proyectó el denominado José Solís, que albergó sesenta y cuatro residencias en su primera fase y otras treinta y dos al año siguiente, mediante la construcción de una segunda etapa. El año 1955 fue el más prolífico, pues entre julio y agosto fueron elaborados los proyectos de los grupos Raimundo Fernández Cuesta, Carlos Pinilla, José Antonio, Viriato y Onésimo Redondo, que sumaron quinientos veinte nuevos hogares. Aunque aún no aparece en la imagen, en 1958 se llevó a cabo la construcción del último grupo del ámbito, al que se le asignó el nombre del zamorano Luis Chaves Arias, que aportó otros setenta alojamientos. El barrio conocido popularmente como los Bloques fue dotado, además, con una escuela, proyectada por José Luis Gutiérrez Martínez en 1957<sup>834</sup>, y con una iglesia parroquial, obra de Dacio Pinilla Olea, en 1965<sup>835</sup>.

Hemos de apuntar que la aglomeración formada por estas nuevas edificaciones actuó como foco de atracción para el emplazamiento de nuevas edificaciones, que aprovecharon la proximidad de instalaciones urbanas proporcionadas por estas promociones. Sin embargo, a diferencia de las elevadas densidades proporcionadas por los nueve grupos residenciales construidos durante los años 40 y 50, la mayor parte de los inmuebles particulares ubicados en los alrededores conformaron un tejido de baja densidad, debido a las condiciones impuestas por las ordenanzas edificatorias redactadas para esa zona.

Entre unas y otras áreas consolidadas del ensanche existían importantes vacíos, principalmente al Norte, entre los límites de la meseta y el complejo Salesiano, y al Sudeste, en la zona situada entre la parte más occidental del barrio de la Candelaria y la urbanización de los Cascajos, dando como resultado una expansión atomizada alejada del ideal urbano preconizado por el régimen franquista.

Habida cuenta de las condiciones en que se encontraban la ciudad histórica y el ensanche a mediados de los años 50, resulta evidente que el grueso de la población que migró a la capital desde el final del conflicto, compuesto fundamentalmente por familias obreras, encontró refugio en la periferia de la ciudad donde el suelo era abundante y barato, ocupando los arrabales tradicionales y formando nuevos conglomerados.

De entre todos, el barrio de San Lázaro fue el que registró un mayor crecimiento, pudiendo comprobar, a través de las imágenes, que en los poco más de diez años que mediaron entre ellas ya se había completado, e incluso desbordado en algunas zonas, las previsiones contenidas en el somero documento de ordenación redactado en 1943.

En definitiva, son varias las circunstancias simultáneas que justificaron la proliferación del arrabal. No cabe duda de que la facilidad para acceder a la Plaza Mayor, a través de la calle Fabriciano Cid –hoy en día denominada Costanilla– y la de la Puebla –actual calle de Puebla de Sanabria–, continuó siendo un acicate para que fuera ocupada rápidamente la parte más occidental del barrio. Asimismo, la construcción del nuevo Matadero Municipal en 1931 y el previsible traslado a sus proximidades del Ferial de Ganado desde principios de los años 40, generaron una importante actividad en la zona más septentrional, pues la cuesta del Bolón resultaba el camino más directo a la Estación del Ferrocarril y al ámbito industrial vinculado

---

<sup>834</sup> AHPZa, DPV, sign. 392/01.

<sup>835</sup> *Ibidem*, sign. 376/01.



con la producción ganadera desarrollado a su alrededor<sup>836</sup>. A ello contribuyó la perspectiva, contenida en el Plan de Ordenación los Barrios Satélite, de construir un viaducto que conectase, directamente, el degolladero con el intercambiador de mercancías y con el ensanche de la ciudad.

En todo caso, la intensiva ocupación del barrio provocó numerosas complicaciones para la vida cotidiana. Una de las principales derivó del intenso tráfico diario que confluía en el sector, procedente del Norte de la península, a través de las carreteras de la Hiniesta y de Galicia, del Oeste, a través de la avenida Obispo Nieto y del Este, a través de la de Villalpando. Dado que, a pesar de las previsiones, no se llegó a construir la anhelada pasarela para acceder a la parte más alta del barrio, la entrada principal continuó realizándose a través de la calle de la Puebla, situada en la zona inferior, resultando insuficiente y generando numerosos problemas en la parte más próxima a la ciudad. Además, es preciso señalar que la proliferación edificatoria no estuvo acompañada de las mejoras urbanísticas necesarias para asegurar las condiciones de seguridad y salubridad exigibles, provocando importantes inconvenientes para sus pobladores.

En contraposición a lo que ocurrió en San Lázaro, en el resto de suburbios situados al Norte del Duero no se produjeron significativas transformaciones desde que se estableciera su ordenación años atrás. Olivares y la Feria se mantuvieron inmutables, a pesar de las importantes expectativas de crecimiento previstas para este último en el documento de ordenación de los arrabales. Cabe mencionar la aparición, durante estos años, de nuevas agrupaciones emplazadas en la vaguada de la Huerta del Arenal, vinculadas a la actividad industrial desarrollada en torno a la Estación de Renfe. En todo caso, los barrios de la Alberca, Arenales y Villarina se mantuvieron aislados entre sí y de la propia ciudad, situación que se mantiene en la actualidad, configurando la periferia más alejada del núcleo<sup>837</sup>.

Situándonos en la otra orilla, comprobamos que finalmente no se pudo llevar a cabo la operación inmobiliaria anunciada por el Ayuntamiento para la edificación de una importante colonia de viviendas de tipo campesino en el espacio libre situado entre las barriadas de Pinilla y Cabañales, a pesar de que en 1942 se presentaron los correspondientes proyectos y de que se anunció la adjudicación de las obras a finales de 1943<sup>838</sup>. En todo caso, se llevaron a cabo algunas nuevas construcciones en la zona de entrepuentes así como en torno al convento de las Dueñas y al templo del Santo Sepulcro. Sin duda, la instalación del complejo industrial textil de la familia Regojo, sobre el solar del antiguo convento de los Jerónimos, supuso el revulsivo que se esperaba para lograr la ocupación del área que, en todo caso, mantuvo el carácter rústico de siempre, con agrupaciones dispersas y predominio de tierras de labor y huertas.

## 2. EL PLAN DE REFORMA INTERIOR COMPLEMENTARIO DE 1957.

### 2.1. ELABORACIÓN Y APROBACIÓN DEL DOCUMENTO.

El Plan de Reforma Interior del casco tradicional de Zamora, aprobado en 1957, pretendió la revitalización de la ciudad histórica tras haber perdido su protagonismo en favor del ensanche oriental durante los años 40. A este respecto, recordaremos que el Ayuntamiento

---

<sup>836</sup> El estudio realizado por la Comisión de Fomento, en marzo de 1964, para la búsqueda de ubicaciones adecuadas para el emplazamiento de polígonos industriales en la capital, señaló que sobre la zona denominada "huertas de Arenales", situada entre el Matadero y la Estación de Ferrocarriles se estaba desarrollando [AHPZa-MZa, LA año 1963 (L/1847), ff. 170r. a 170v].

<sup>837</sup> CALDERÓN CALDERÓN, Basilio. "La reciente...", ob. cit., p. 291; Se sabe que en 1956 se propuso llevar a cabo el abastecimiento de los arrabales de Villarina y Arenales lo que indica que por entonces la aglomeración era considerable [*Ibidem*, LA año 1956 (L/1844), ff. 50v. a 51r.].

<sup>838</sup> *El Correo de Zamora*, 1 de octubre de 1942.

no comulgó con la propuesta de la Dirección General de Arquitectura de revocar la vigencia de los planos de alineación existentes en la ciudad histórica, con objeto de preservar el carácter pintoresco de la localidad. Tal y como expuso la Comisión de Fomento y Policía Urbana del municipio, llevar a efecto tal iniciativa hubiera echado por tierra el esfuerzo político y económico invertido para lograr la aprobación de tales rectificaciones, motivo por el cual se mantuvieron vigentes hasta la elaboración de un estudio más pormenorizado<sup>839</sup>.

Una vez sancionado el último documento de la ordenación global de la ciudad, fue el momento de replantear la estrategia para la organización del casco, manteniendo, en todo caso, un "conjunto orgánico" de manera que se pudiese "regular el crecimiento urbano de una forma racional, por lo menos, durante cincuenta años"<sup>840</sup>. Así pues, en la misma sesión municipal del 24 de febrero de 1949, en que se la Corporación ratificó la aprobación definitiva del Plan General de Urbanización y Ensanche, se presentó una moción exponiendo la conveniencia de ordenar el casco de la población "para evitar el actual caos existente en la construcción", encargando dicho trabajo al arquitecto municipal Enrique Crespo, con el asesoramiento del Ayuntamiento<sup>841</sup>.

Si bien en aquella reunión se subrayó la necesidad de contar cuanto antes con la nueva organización, se sabe que en abril de 1952 aún no había dado comienzo el trazado, como constatan las actas municipales de la sesión celebrada el día 12 de ese mes, en las que se reiteró la necesidad de confeccionar las nuevas alineaciones<sup>842</sup>. Por fin, cuatro años después, fue presentado el dictamen de la Comisión de Fomento y Policía Urbana en el que se explicaban los pormenores de la nueva distribución viaria prevista para el tejido consolidado de la población, fechado el 20 de junio de 1956<sup>843</sup>.

Una vez dada a conocer la propuesta, y tras debatir ampliamente el asunto, el Ayuntamiento tomó la decisión de aprobar íntegramente el plano, exponiendo al público la documentación elaborada para que pudieran ser presentadas las reclamaciones pertinentes<sup>844</sup>. Al término del periodo de consulta pública, el 8 de agosto siguiente, y a la vista de la escasa participación, se decidió ampliar el plazo de exhibición con objeto de dar a los vecinos mayor oportunidad de presentar alegaciones y evitar en el futuro "perjuicios irreparables". Una vez finalizada la prórroga, el 7 de septiembre, se sumaron a las tres ya registradas otras nueve reclamaciones.

Si bien todas ellas fueron desestimadas por la Comisión de Fomento y Policía Urbana mediante un informe conjunto, quedó clara la conveniencia de revisar las previsiones estipuladas en algunas áreas consolidadas para evitar futuros conflictos con los vecinos que pudieran entorpecer la ejecución de las intervenciones. Siendo así, se introdujeron algunas variaciones sobre el plan original, lo que hizo necesario abrir, en noviembre de 1956, una nueva etapa de consulta para escuchar alegaciones<sup>845</sup>. Una vez extinguido el plazo, el 21 de diciembre siguiente, solo se recogió una nueva demanda que fue atendida antes de proceder a la aprobación definitiva de la documentación. Finalmente, en sesión municipal de 11 de enero de 1957 se sancionó la propuesta, con el voto en contra del concejal Rodríguez Baz, elevándose el expediente a la Superioridad para completar su tramitación definitiva<sup>846</sup>.

---

<sup>839</sup> AGMF, SU, ref. 3843, sign. 74/28.

<sup>840</sup> *Ídem*.

<sup>841</sup> AHPZa-MZa, LA año 1949 (L/1843), f. 36r.

<sup>842</sup> *Ibidem*, LA año 1952 (1843), f. 126v.

<sup>843</sup> AGMF, ref. 3843, sign. 74/28.

<sup>844</sup> AHPZa-MZa, LA año 1956 (1844), sesión extraordinaria de 23 de junio, ff. 71v. a 72v.

<sup>845</sup> *Ibidem*, sesión de 17 de noviembre, ff. 109v. a 110r.

<sup>846</sup> *Ib.*, LA año 1957 (L/1844), ff. 126r. a 127v.

Consta que en julio de 1957 toda la documentación fue enviada a la Dirección General de Urbanismo, siendo recibida en Madrid el 10 de agosto siguiente, si bien el informe elaborado por el arquitecto-jefe de planeamiento, Emilio Larrodera, no fue emitido hasta el 12 de diciembre siguiente. Tal y como señaló en el escrito, el criterio seguido para definir la reforma fue considerado "acertado", al coordinar "la conservación estructural de la ciudad antigua con las indispensables reformas necesarias para el tráfico", resultando un estudio adecuado al recoger "los resultados de los distintos dictámenes y reclamaciones". La aprobación por parte del Ministerio de la Vivienda llegó el 23 de diciembre, participando de esta decisión al gobernador civil de Zamora tres días después<sup>847</sup>. La noticia fue notificada al Pleno municipal en sesión de 8 de febrero siguiente<sup>848</sup>.

## 2.2. LAS NUEVAS ALINEACIONES.

No hemos localizado el dibujo del trazado que reflejó la remodelación del viario del casco viejo. Sin embargo, gracias al expediente conservado en el Archivo General del Ministerio de Fomento, disponemos de la relación de las setenta y seis calles afectadas por las nuevas delimitaciones, así como la de las otras veinticuatro cuya apertura fue propuesta en el plan original. A pesar del gran número de vías involucradas, sus promotores aseguraron que se trató de una "reforma modestísima" que apenas alteró la estructura existente<sup>849</sup>.

De acuerdo a la memoria del instrumento de ordenación, la parte más antigua de la ciudad quedó prácticamente fuera de la intervención, relegando "el propio criterio de estas Comisiones" en favor del expuesto por los técnicos de la Dirección General de Arquitectura en el plan de 1943, que anuló la mayor parte de las alineaciones vigentes en aquel momento para conservar enteramente el carácter del entorno. Tomar esta decisión no impuso dificultades al tráfico pues, como bien reflejó el escrito, la medida afectó a sectores "comercialmente nulos y de escasa densidad de población", por lo que no se vislumbraba "la necesidad de paso de los grandes vehículos de transporte modernos". En cualquier caso, se planteó actuar sobre ciertos tramos estratégicos, como en las proximidades de la Catedral, donde se determinó la apertura de una nueva calle de ocho metros de anchura entre Magistral Erro –hoy denominada Rúa del Silencio– y la plaza de Arias Gonzalo, favoreciendo así la circulación rodada hasta la Seo. El resto de actuaciones planteadas en la zona estuvieron encaminadas, fundamentalmente, a "mejorar las condiciones de visibilidad y ornato de los monumentos o del panorama", cuestión esta que ya había sido considerada en las determinaciones establecidas en los años 40. Entre

---

<sup>847</sup> AGMF, SU, ref. 3843, sign. 74/28.

<sup>848</sup> AHPZa-MZa, LA año 1858 (L/1844), f. 250v.

<sup>849</sup> Las calles afectadas por el nuevo plano de alineaciones fueron: Plaza de Arias Gonzalo, calles de Sor Dositea Andrés, Ramos Carrión, Damas, Moreno, Carniceros, plazas de Santa María la Nueva, Cánovas –hoy denominada Viriato–, calles de los Pollos, de Sacramento, plazas Juan Nicasio Gallego, Leopoldo Queipo, primer tramo de la calle de la Reina, ronda de Santa María la Nueva en el encuentro con la Costanilla de San Barolomé, calle de San Bartolomé, final de la calle del Puente, Plaza Mayor, primer tramo de la calle Ramón Álvarez, calles de Fabriciano Cid, Calvo Sotelo, Santiago, plaza de Zorrilla, calle de Quebrantahuesos, plaza de Sanjurjo, calles de los Pavos, Diego de Ordax, San Andrés, Martínez Villegas, cuesta del Piñedo, plazas de Santa Eulalia y de Santa Olaya, calle de Puerta Nueva, plaza de Santo Tomás, bajada de los Tres Árboles, bajada de San Pablo a Puerta Nueva, camino de Puerta Nueva a la avenida del Mengue, ultimo trozo de la avenida Portugal, Cortinas de San Miguel, Flores de San Pablo, Brasa, plaza de Fray Diego de Deza –emplazamiento del Mercado de Abastos–, Santa Clara, Alfonso de Castro, Flores de San Torcuato, calles del Aire, de Puebla de San Torcuato, del Horno de San Torcuato, de Pelayo, de Benavente, San Torcuato, calles de la Paz, del Toral, Mariquina, de la Virgen de la Lana, San Esteban, Horno de San Esteban, del Santo, plaza de San Esteban, calle Sotelo, plaza del General Primo de Rivera, calles del Doctor Carracido y de Sancho IV, avenida de José Antonio –hoy Alfonso IX–, calle Cortalaire, de la Pulga, Traviesa de Sancho IV, ronda de Santa Ana, Traviesa del Doctor Arribas, calles de San Piro, Mazariegos, Traviesa de Mazariegos, plaza de San Sebastián, Costanilla de San Antolín y cuesta de los Laneros [AGMF, SU, ref. 3843, sign. 74/28].

otras operaciones se delimitaron espacios de circulación alrededor de las iglesias de Santa María la Nueva, del ábside de la Horta o en torno a Santo Tomás, abriendo incluso nuevas vías, como la definida entre este último templo y la avenida del Mengue, para favorecer los itinerarios turísticos.

El resto del tejido tradicional –coincidente con la zona del Burgo y los denominados Barrios Bajos– conservó, en buena medida, las alineaciones aprobadas décadas atrás, dado que en este ámbito se esperaba aglutinar una mayor densidad de habitantes y, por tanto, mayor tránsito. A estas se sumaron nuevas delimitaciones que procuraron, en primera instancia, mejorar la circulación interna, especialmente en dos enclaves con importantes deficiencias de conexión con el resto del tejido consolidado.

El primero fue el barrio de la Lana, situado entre la ronda de la Feria y la calle San Torcuato. Como sabemos, a pesar de su óptima ubicación, al Norte de la Plaza Mayor, el enclave no había experimentado hasta entonces un gran desarrollo urbanístico, conservando aún su estructura laberíntica de calles cortas y estrechas que dificultaba su relación con el centro comercial y administrativo. Dentro de la maraña de vías destacaba, por su regularidad y amplitud, la denominada Sancho IV que partía de la puerta de Santa Ana y desembocaba en la empinada calle del Riego. La nueva ordenación buscó, fundamentalmente, conectar las principales plazas del ámbito –San Esteban y San Sebastián– con dicha travesía y con la calle de San Torcuato, favoreciendo la permeabilidad del arrabal hacia el Sur.

El segundo de los ámbitos donde se buscó mejorar las comunicaciones fue entre el sector situado al Sur de Santa Clara y el barrio de la Candelaria. Una de las medidas adoptadas fue la apertura de una nueva calle de doce metros, desde la avenida de Portugal, que conectaba el puente de hierro con la ronda de la muralla, hasta la calle Cortinas de San Miguel, facilitando un "posible acceso" entre dicha zona del ensanche y el Mercado de Abastos. Es evidente que la intervención, por sí sola, no salvaba el escollo que suponía el paso sobre la trinchera del ferrocarril, quedando sobre la mesa el estudio de una solución completa por parte de la Comisión de Fomento, que llegó meses más tarde. En sesión de 6 de noviembre de 1956 fue presentada una propuesta consistente en la prolongación de la calle Toro hasta la trayectoria de la línea férrea, la construcción de un paso elevado sobre la misma y la apertura de un nuevo tramo, como continuación de la anterior, desde la avenida de Portugal hasta la calle Cortinas de San Miguel<sup>850</sup>. Para completar el itinerario hasta la plaza del Mercado, se planteó, asimismo, la formación de un chaflán de veinte metros de desarrollo entre la desembocadura de la nueva vía y el comienzo de la calle Traviesa.

Además de favorecer la circulación, la apertura de nuevos tramos pretendió revalorizar los ámbitos atravesados, centrándose en la zona más meridional, al Sur de San Andrés y San Pablo, y entre Cortinas de San Miguel y la calle la Brasa, donde se dividieron varias manzanas de grandes dimensiones. Del mismo modo, se organizó la zona de Puerta Nueva, donde aún quedaba una extensa área por urbanizar y edificar, "con el fin de aprovechar lo mejor posible los terrenos a que afecta"<sup>851</sup>.

Por último, al igual que en la parte más antigua, también en esta zona se dispuso la protección de algunos restos de muralla existentes entre Puerta Nueva y la avenida del Mengue –paralela a la ribera del Duero–, así como de los dos cubos de la avenida de José Antonio –denominada actualmente Alfonso IX– que aún se mantenían en pie. Sabemos que dichas torres, junto con el tramo de cerca delimitado entre ambas, habían sido objeto de protección por

---

<sup>850</sup> AHPZa-MZa, LA año 1956 (L/1844), sesión de 6 de noviembre, ff. 102v. a 103r.

<sup>851</sup> AGMF, SU, ref. 3843, sign. 74/28

parte de la Dirección General de Bellas Artes, decisión que fue comunicada a la Corporación zamorana mediante escrito remitido el 18 de octubre de 1955<sup>852</sup>. En la nota transmitida se estableció la necesidad de proceder a la restauración cuidadosa de la estructura "eliminando toda posible causa de ruina", así como la delimitación de una calle de aislamiento posterior a los restos, de "cinco metros de ancho y cuatro metros los codos de salida a la Avenida José Antonio", dimensión que se redujo a tres metros con treinta centímetros en el plan de reforma en elaboración.

También se tomaron medidas para dejar exentos algunos edificios civiles contemporáneos, como en el caso de la nueva delegación del Gobierno Civil, en la plaza General Sanjurjo –actual plaza de la Constitución–, que ocupó el emplazamiento de la antigua Cárcel Provincial. En esta ocasión, se estimó prudente no concretar la anchura de la franja libre delimitada alrededor de la futura sede administrativa, quedando la decisión a expensas de la actitud de los propietarios de los edificios colindantes.

Entre 1961 y 1963 se elaboraron varios proyectos para aislar el edificio gubernamental, reformar los accesos y embellecer el espacio urbano circundante, dando lugar a una importante remodelación del entorno como parte de un plan extraordinario desarrollado para el "mejoramiento de la ciudad". Las obras contemplaron la urbanización de la mencionada plaza General Sanjurjo, incluida la plazuela situada entre esta y el Mercado de Abastos, y de la calle de los Pavos, que comunicaba el emplazamiento con la plaza de Antonio Maura –la antigua San Gil y actual Maestro Haedo–, cuya reforma también fue aprobada en 1961<sup>853</sup> (Figura 100).



Figura 100. Plano de emplazamiento del nuevo Gobierno Civil y del entorno afectado por la intervención. Enrique Crespo (1963).

Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/17.

La intervención sobre el espacio situado enfrente del nuevo Gobierno Civil exigió un estudio pormenorizado de la ordenación de esa parte del casco histórico, necesario tanto para

<sup>852</sup> AHPZa-MZa, LA año 1955 (L/1844), sesión extraordinaria de 22 de noviembre, ff. 17v. a 18r.

<sup>853</sup> *Ibidem*, OyU, sign. 781/16; *Ib.*, LA año 1961 (L/1846), sesión de 12 de junio, ff. 81v. a 82r.

destacar "la sobria y clásica línea arquitectónica" del edificio en construcción como para reorganizar la disposición viaria del entorno. Dada la categoría del espacio urbano se utilizó granito en toda su extensión, diferenciando las zonas de uso mediante el acabado o el aparejo diferenciado. El presupuesto total de estas obras, que ascendió a 674.430,79 pesetas, fue aportado por el Ministerio de la Gobernación mediante una subvención concedida al Ayuntamiento<sup>854</sup> (Figura 101).

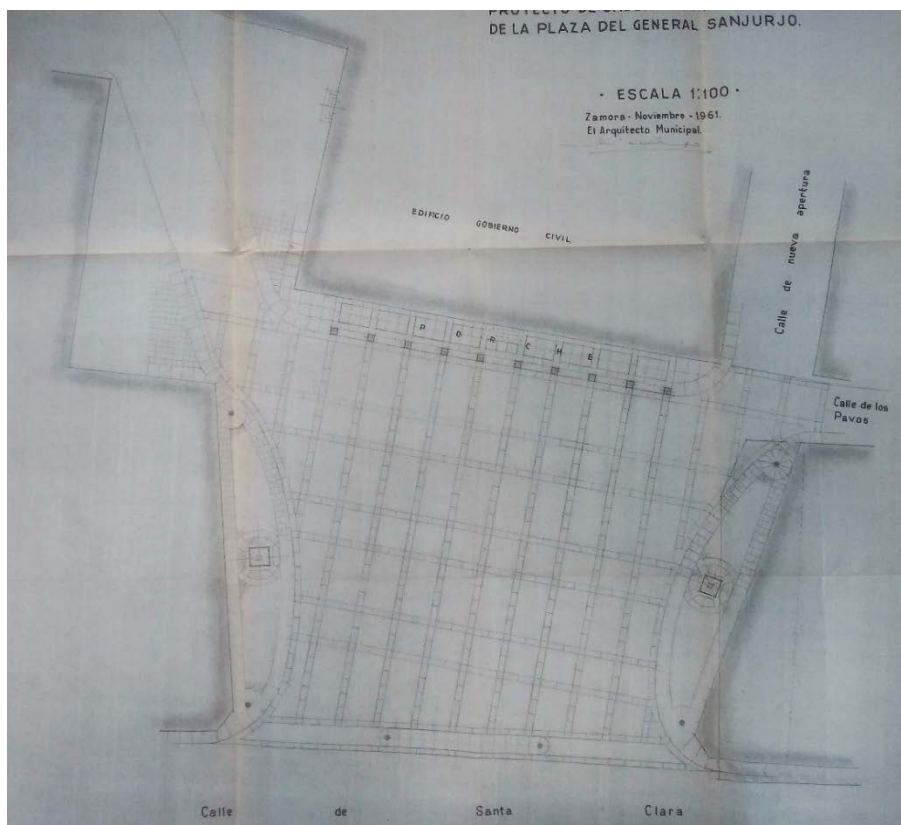


Figura 101. Plano del proyecto de pavimentación de la plaza del General Sanjurjo. Enrique Crespo (1962).  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/17.

La operación incluyó, además, la apertura de nuevas vías alrededor del edificio –denominadas en la actualidad San Atilano y Alfonso III el Magno– que comunicaron el equipamiento con las plazas de Fray Diego de Deza –hoy en día del Mercado– y Eugenio Cuadrado –en la actualidad del Seminario–<sup>855</sup>.

Retomando las disposiciones del plan, podemos afirmar que, con diferencia, la apertura de la nueva travesía entre las Cortinas de San Miguel y la calle de la Brasa fue la que mayor rechazo despertó entre los vecinos. Contra dicha intervención protestaron Indalecio Zamorano, las hermanas Alonso Llamas y Antonio Blanco Esteban, entre otros, que adujeron que ambas vías estaban suficientemente comunicadas a través de las calles San Miguel y Traviesa, por lo que su delimitación solo acarrearía daños a sus intereses particulares. A esta demanda también se sumó la Cámara de la Propiedad de Zamora, que no consideró procedente dicha apertura, como tampoco la señalada alrededor de los torreones situados en la avenida de José Antonio, dada la estrechez de la faja prevista. Similar fue la reclamación expuesta por Casimiro Lorenzo Prieto en relación a la prolongación del callejón de Corredera hasta la ronda interior de la

<sup>854</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/17.

<sup>855</sup> *Idem*; AGMF, SU, sign. 108/15.



muralla, arguyendo que llevarla a cabo le acarrearía la ruina sin "reportar indispensable utilidad pública". En todos los casos, los demandantes sugirieron la posibilidad de trasladar el emplazamiento de las nuevas calles a otras ubicaciones que perjudicaran menos sus intereses. La Comisión de Fomento y Policía Urbana desestimó todas las razones expuestas sin ningún miramiento, subrayando la imposibilidad de "supeditar el bien particular al bien público". Por el contrario, hicieron hincapié en los beneficios que tales operaciones traerían consigo pues "no solo se dispondría de una amplia zona edificable" sino que, además, dichos corrales y huertos "serían revalorizados ocasionando un beneficio muy estimable" a dichos vecinos.

Por su parte, Cipriano y Concepción Barba Crespo se opusieron a la apertura de las nuevas calles previstas a través de sus huertas situadas en Puerta Nueva. En contestación a su requerimiento, se reiteró nuevamente la necesidad de limitar la irradiación del perímetro de la capital, siendo dicho emplazamiento la mayor reserva de solares existente dentro del tejido tradicional.

Además, María Soto Fernández, propietaria del número 22 de la Rúa de los Notarios, protestó por la imposición de reconstruir el arco y cubo del Mercadillo, aquel que Isidro Soto derribó en 1925 sin el permiso del Ayuntamiento<sup>856</sup>. A la vista de estos antecedentes, y dado que se había previsto su reconstrucción en el Plan de Reforma Interior de 1943, el Consistorio no estuvo dispuesto a claudicar en este asunto, considerando la reconstrucción del hito un gesto para conservar "las tradiciones locales de las que tan orgullosos nos sentimos, ganando otra vez para Zamora lo que se perdió en una hora". De acuerdo a dicha política de recuperación de los valores históricos de la localidad, la propia Administración local estaba llevando a cabo, por aquel entonces, las gestiones para reedificar las murallas de Santa Ana, cuyas obras fueron adjudicadas a Salvador Prieto Rodríguez en octubre de 1957<sup>857</sup>. Se sabe también que el Ayuntamiento solicitó ayuda económica a la Dirección General de Bellas Artes para atender a la conservación de las murallas de la capital, dado el estado de ruina en que se encontraban los restos aún en pie situados en el entorno de la puerta de la Feria y en la rampa de acceso a la puerta del Obispo, para lo cual el organismo estatal concedió una subvención de cincuenta mil pesetas en abril de 1959<sup>858</sup>.

Las últimas reclamaciones tras el segundo periodo de exposición fueron presentadas por Anita Cadenas Campos, propietaria de una vivienda en la plaza de Santa Eulalia, un grupo de vecinos de la calle Damas y por Manuel Mateos, dueño de un solar en la Rúa de los Notarios, que se opusieron a la ejecución de las alineaciones previstas alegando que mermarían considerablemente la superficie de sus parcelas, llegando, incluso a quedar inservibles para la construcción. Tampoco en esta ocasión la Comisión encargada de informar las alegaciones consideró de peso los motivos aludidos, entendiendo que el pago del valor de las expropiaciones resultaba justo para compensar los supuestos prejuicios acarreados por las operaciones.

A pesar de desestimar todas las demandas presentadas, quedó meridianamente claro que materializar las pretensiones del plan acarrearía numerosos conflictos con los propietarios de los terrenos y las construcciones afectadas. Es probable que este hecho llevara a la Municipalidad a introducir ciertas modificaciones antes de proceder a la aprobación definitiva del plano, la mayoría encaminadas a reducir el número de nuevas calles abiertas en los ámbitos más consolidados.

Una de las más controvertidas fue la formación del chaflán entre las Cortinas de San Miguel y la calle Traviesa que, como ya señalamos, fue formulada por la Comisión de Fomento

---

<sup>856</sup> Véase capítulo 8, apartado 4. de esta tesis.

<sup>857</sup> AHPZa-MZa, LA año 1957 (L/1844), sesión de 9 de octubre, f. 211r.

<sup>858</sup> *Ibidem*, LA año 1959 (L/1845), sesión de 10 de abril, ff. 115v. a 116r.

como parte de la intervención para favorecer el tránsito de los vecinos de la Candelaria con el Mercado de Abastos. Tras el tercer periodo de exposición pública, Emerenciano Chillón solicitó la supresión del mencionado bisel y, aunque en un principio fueron aceptados los argumentos expuestos por el demandante, finalmente se decidió mantenerlo pero reduciendo su longitud a diecisiete metros, de manera que se vieran afectados menos propietarios sin perjudicar, con ello, el tránsito rodado en el enclave.

También se suprimió la apertura de la calle que estaba previsto trazar para dividir la manzana comprendida entre San Andrés, Diego de Ordax y las plazas de Sanjurjo y Diego de Deza, y la dispuesta alrededor de los mencionados cubos ubicados en la avenida José Antonio, tal y como había sugerido anteriormente la Cámara de la Propiedad. En relación a este último asunto, cabe señalar que la protección de las mencionadas torres se revocó completamente pocos años después, aludiendo al estado de descomposición que presentaban tanto dichos elementos, como los trozos de lienzo que aún se conservaban en las inmediaciones de la puerta de Santa Clara, procediéndose a su demolición en 1963. Las circunstancias que rodearon este episodio, así como los litigios que provocaron entre la Administración municipal y las instituciones encargadas de la protección monumental, recuerdan a los vividos en el cambio de siglo, cuando fueron derruidos los principales accesos de la ciudad tradicional en pro del desarrollo urbano de la localidad y muestran, nuevamente, la distinta actitud del Consistorio zamorano ante la conservación del patrimonio.

La primera alusión a este suceso la encontramos en las actas de la sesión municipal celebrada el 10 de diciembre de 1962, en la que se dio lectura a la moción de la Alcaldía que alertaba acerca del deplorable estado de conservación de los restos de muralla existentes a lo largo de la avenida José Antonio Primo de Rivera, "y a la necesidad de su desaparición". Por ello se decidió solicitar a la Dirección General de Bellas Artes la retirada de la calificación de Monumento Nacional a la estructura, haciendo hincapié en su falta de valor histórico y artístico para proceder a su eliminación<sup>859</sup>.

Medio año después, y tras denunciar Alberto Gato Pérez el estado de ruina en que se encontraba el fragmento sito en su propiedad, el Ayuntamiento resolvió autorizar la demolición de los retazos de muralla que aún se mantenían en pie en la ronda entre Santa Clara y San Torcuato "ante el peligro que" suponían "para el tránsito público". La decisión del Consistorio estuvo refrendada por sendos informes de la Comisión Provincial de Monumentos Históricos y Artísticos de la provincia y del arquitecto municipal, que aún entonces seguía siendo Enrique Crespo, fechados el 5 y el 15 de junio de 1963, respectivamente<sup>860</sup>. Sin embargo, dicha intervención no contó con el visto bueno de la Dirección General de Bellas Artes, que en septiembre de ese año exigió a la Corporación explicaciones acerca de los sucesos acontecidos<sup>861</sup>. Los argumentos esgrimidos por el representante municipal no debieron convencer a los miembros de la Dirección encargados del asunto, a la vista de la resolución emitida en enero de 1964 en la que declaraban "ilegal y clandestina la ejecución de las obras de demolición de los trozos de la Muralla de Zamora (...), así como de los dos cubos de dicho trozo de muralla que anteriormente fueron desmontados por el Ayuntamiento de Zamora". Como consecuencia, se exigió tanto a los particulares como a la Administración el restablecimiento de sus condiciones, mediante la reconstrucción de las partes del muro defensivo, "hasta dejarles en el mismo estado que tenían antes de su demolición"<sup>862</sup>. El Ayuntamiento, con el apoyo de la Agrupación Sindical de Representantes de Comercio de

---

<sup>859</sup> AHPZa-MZa, LA año 1962 (L/1847), ff. 41r. a 41v.

<sup>860</sup> *Ibidem*, sesión de 17 de junio, ff. 104v. a 105v.

<sup>861</sup> *Ib.*, sesión de 15 de septiembre, ff. 138r. a 138v.

<sup>862</sup> *Ib.*, LA año 1964 (L/1847), sesión de 27 de enero, ff. 191r. a 192r.

Zamora y de la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana, no tardó en interponer recurso de alzada ante tal decisión, que fue tachada de "deplorable manifestación que demuestra un desconocimiento absoluto de la Historia", pues desde su punto de vista "era necesario que desapareciera esa Muralla antiestética, falta de todo arte, ruinosa y fea"<sup>863</sup>.

Ante la ausencia de respuesta al recurso presentado<sup>864</sup>, el Ayuntamiento tomó la decisión de dirigirse al Ministerio de Educación Nacional para denunciar el caso y continuar con los trámites administrativos para aclarar el asunto<sup>865</sup>. Sin embargo, apenas un mes después, el organismo rechazó las alegaciones interpuestas, obligándole a acatar el dictamen de la Dirección General acerca de la reconstrucción de la estructura<sup>866</sup>. Lejos de rendirse y someterse a la decisión, el Consistorio acudió al Tribunal Supremo para defender su postura ante el "equivocado punto de vista que ha mantenido el Ministerio de Educación Nacional a lo largo de todo este enojoso y desgraciado asunto"<sup>867</sup>. La obstinación de las autoridades zamoranas obtuvo sus frutos en marzo de 1967, cuando se dictó la resolución sobre el recurso interpuesto ante la justicia, estimando las reclamaciones del Ayuntamiento y, por tanto, anulando las resoluciones de las institucionales estatales<sup>868</sup>.

### 3. LA ORDENACIÓN DEL BARRIO DE SAN LÁZARO ENTRE 1956 Y 1958.

#### 3.1. ANTECEDENTES.

Considerando el importante desarrollo experimentado por el barrio de San Lázaro durante el primer lustro de los años 50, es comprensible que el arrabal fuera uno de los más urgentes focos de atención por parte del Ayuntamiento. Sin embargo, tuvo que ser una queja presentada por varios moradores del suburbio, la que diera origen al proceso de ordenación.

En el citado escrito, presentado en las oficinas municipales en 1955, se solicitaba la mejora de la pavimentación de la plaza del Mayo, punto de confluencia de siete calles principales del sector y cuyo "lastimoso estado" dificultaba el tránsito peatonal y de vehículos. A esta circunstancia se sumó la peligrosidad provocada por la lluvia, al confluir las aguas de todas las calles de alrededor en la mencionada plaza y discurrir, como un torrente, por la empinada calle Señor –conocida como las Pastoras–, dejando al descubierto los guijarros y complicando enormemente la circulación de los vecinos, "pues al menor descuido, la consecuencia inmediata es el traslado al Clínico o al Hospital a curarse la fractura de algún miembro de su cuerpo"<sup>869</sup>.

Siendo tales las necesidades del barrio, los solicitantes no dejaron de reprochar al Consistorio que hubiera invertido, únicamente, en la mejora del firme de la zona del Mercado de Ganados, dejando de lado las necesidades del resto de la barriada. La solución a tan lamentable situación, según los propios afectados, no exigía un gran dispendio para el Ayuntamiento, pues sería suficiente con depositar "unos cuantos sacos de cemento y el cascajo" al final de la citada calle Señor, rellenar los intersticios del firme e impedir el tránsito de carruajes por ella.

---

<sup>863</sup> AHPZa-MZa, LA año 1964 (L/1847), sesión de 10 de febrero, ff. 206r. a 206v.; *Ibidem*, sesión de 9 de marzo, ff. 214r. a 214v.

<sup>864</sup> *Ib.*, sesión de 19 de mayo, ff. de 6v. a 7r.

<sup>865</sup> *Ib.*, sesión de 8 de junio, ff. 21v. a 22r.

<sup>866</sup> *Ib.*, sesión de 31 de julio, ff. 40r. a 40v.

<sup>867</sup> *Ib.*, LA año 1965 (L/1848), sesión de 11 de enero, ff. 106r. a 107v.

<sup>868</sup> *Ib.*, LA año 1967 (L/1849), sesión de 6 de marzo, ff. 158r. a 158v.

<sup>869</sup> *Ib.*, OyU, sign. 781/12.

La respuesta a la demanda de los residentes del arrabal llegó el 3 de octubre siguiente. El arquitecto municipal, Enrique Crespo, reconoció que eran "grandes las necesidades de reparación del pavimento en el barrio de San Lázaro", defendiendo, no obstante, la decisión del Consistorio de invertir en la colocación de losas de granito en el Mercado pues "no se han colocado para los animales sino para las personas que tienen que concurrir a dicho establecimiento", en contra de las acusaciones vertidas por los demandantes. Asimismo, el técnico aseguró que estaba en el ánimo de la Administración continuar con la labor de renovación del solado más deficiente en cuanto se dispusieran de material, para lo cual era necesario levantarlo, previamente, de otras calles principales donde fuera a ser sustituido<sup>870</sup>.

A la declaración del técnico se sumó, a lo largo de esa misma semana, la resolución presentada por la Comisión de Fomento en relación a las exigencias de los ciudadanos, en la que se propuso, no solo llevar a cabo las obras solicitadas sino, además, continuar las ya iniciadas en el populoso suburbio "porque además de llenar una de las mayores aspiraciones de sus habitantes sería realizar una obra que por justicia y necesidad más tarde habría de acometerse". Ello contribuiría, asimismo, al embellecimiento de esa parte de la ciudad, "enlace muy importante del casco urbanizado con referido Arrabal"<sup>871</sup>.

La actuación planteada se concretó en tres intervenciones enunciadas según la prioridad de su ejecución, comenzando por la parte más próxima al casco y extendiendo las mejoras urbanas hasta la parte más alta. En primer lugar, se determinó la necesidad de urbanizar la plaza de la Iglesia, ampliando sus dimensiones hasta la puerta de la Feria. En segundo, se decidió renovar el afirmado y acerado de la calle Obispo Nieto, de la que partían todas las comunicaciones del sector y donde se concentraba toda la actividad comercial, siendo "tránsito obligado para el mercado de ganados y enlace con la carretera de Villalpando". En último término, se determinó el acondicionamiento de la calle Puéntica, cuya importancia había ido en aumento por el incremento de tráfico, tanto de personas como vehículos, hasta convertirse en una de las principales del barrio. A este respecto tenemos conocimiento de que en agosto de 1956 fue presentada la documentación técnica relativa a la pavimentación de dicha travesía, siendo expuesta al público antes de su elevación a la Comisión Central de Sanidad para su aprobación definitiva<sup>872</sup>. Por su parte, en el caso de la avenida Obispo Nieto hubo que esperar hasta junio de 1966, cuando por fin fue presentado un proyecto elaborado por la Comisión Provincial de Servicios Técnicos para su urbanización y pavimentación, financiado por el Ayuntamiento de la ciudad<sup>873</sup>. Las obras fueron adjudicadas en octubre de ese año a Salvador Prieto Rodríguez, por un importe de 1.323.101,06 pesetas<sup>874</sup>.

Las iniciativas para la mejora del barrio no quedaron ahí. En la sesión municipal celebrada el 8 de octubre de 1955 se decidió dar luz verde a la propuesta de urbanización completa del barrio de San Lázaro, comenzando por la resolución de la zona de enlace del arrabal con el casco, donde se concentraba gran cantidad de tráfico. La redacción de dicha organización fue encomendada al técnico municipal Enrique Crespo, quien presentó en enero de 1956 el Proyecto de Ordenación de las Plazas de la Puebla de la Feria, Iglesia de San Lázaro y de las calles Puebla y Roales<sup>875</sup> (Figura 102).

---

<sup>870</sup> Recordemos que ya en 1911 el entonces arquitecto municipal, Francisco Ferriol, presentó un plan para renovar la pavimentación de las calles de la ciudad, basado en la utilización del material removido en las principales calles de la ciudad para utilizarlo en otras de menor importancia.

<sup>871</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/12.

<sup>872</sup> El presupuesto de la obra ascendió a 438.863,58 pesetas [*Ibidem*, LA año 1956 (1844), ff. 78r. a 78v].

<sup>873</sup> *Ib.*, LA año 1966 (L/1849), ff. 123v. a 124r.

<sup>874</sup> *Ib.*, ff. 129r. a 129v.

<sup>875</sup> *Ib.*, OyU, sign. 781/12.



Figura 102. Proyecto de Ordenación de las Plazas de la Puebla de la Feria, Iglesia San Lázaro y de las Calles de la Puebla y Roales (Tramo comprendido en el Km 276 HMS. 1,2 y 3 de la Cª de Villacastín a Vigo).

Enrique Crespo (1956).

Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/12.

La principal propuesta para reorganizar el acceso inferior del ámbito se concretó en un plano en el que se indicaron nuevas alineaciones para las plazas de la Puebla de San Lázaro y de la Iglesia –situadas delante y detrás, respectivamente, del templo que daba nombre al barrio–, así como el tramo de la carretera de Villacastín a Vigo delimitado entre la ronda y el camino de la Hiniesta. El modelo planteó los accesos con un ancho de vía de dieciséis metros, tal y como se estableció en el acuerdo tomado por la Comisión de Fomento, disponiendo aceras de entre uno y tres metros, en función de la dimensión del tramo. Asimismo, se eliminó de la trayectoria la curva de la Morana, definiéndose los cambios de dirección con curvas amplias para favorecer el tráfico motorizado. Por último, las zonas que debían ser expropiadas se marcaron con un sombreado a rayas, quedando afectados un total de doce inmuebles.

En el proyecto el propio técnico municipal señaló la conveniencia de solicitar la colaboración económica de la Jefatura de Obras Públicas para llevar a cabo las obras, dado que la intervención afectaba a una carretera dependiente de dicho organismo. Los alegatos a favor de esta proposición se fundamentaron en que, a la vez que la reforma suponía una considerable mejora urbana, también proporcionaba una solución económica al problema de acceso al arrabal, cuestión que correspondía resolver con cargo al plan de modernización de carreteras, dado que, a esas alturas, ya había sido abandonado el proyecto de construcción del viaducto incluido en la Ordenación de los Barrios Satélites de 1943.

Según se desprende de la documentación conservada en el expediente, no fue fácil para el Ayuntamiento conseguir los fondos. Se sabe que en diciembre de 1956 se dio traslado a la Administración local de la moción del Director General de Carreteras autorizando a la Jefatura Provincial a elaborar un proyecto de mejora del tramo señalado, indicando, no obstante, que dado que la obra beneficiaba "exclusivamente a la Ciudad de Zamora" debía ser el

Ayuntamiento quien se hiciese cargo de la totalidad de los gastos generados por las expropiaciones. En contestación, las comisiones de Hacienda y Fomento reiteraron los motivos que respaldaban su solicitud previa, aludiendo, entre otras cuestiones, al intenso tráfico nacional, más que urbano, que transitaba por dichas vías, a la necesidad de modernizar el trazado de la carretera por no haber sido diseñada para la tracción mecánica y a la multitud de accidentes que se producían en ese punto. Debido a la necesidad de llevar a cabo dicha reforma, el Consistorio puso sobre la mesa una contraoferta en la que se comprometió a financiar la mitad de las expropiaciones y la construcción de las aceras, asumiendo el Estado el resto de los costes de la obra<sup>876</sup>. Tras casi un año de conversaciones, en diciembre de 1957 el Director General de carreteras aceptó la proposición hecha por las autoridades locales, dejando sin efecto la moción presentada justo un año antes.

### 3.2. ELABORACIÓN Y TRAMITACIÓN DEL EXPEDIENTE.

Al tiempo que se resolvía la cuestión financiera relativa a la zona de enlace del arrabal de San Lázaro con la ciudad, el Pleno Municipal decidió dar comienzo a la ordenación del resto del barrio, encomendando los trabajos al arquitecto municipal, Enrique Crespo, en sesión de 7 de septiembre de 1956, aunque hubo que reiterar el mandato hasta en cinco ocasiones, para que, por fin, el técnico respondiera. Excusó su demora alegando que no se podía proceder a organizar el sector hasta no conocer la resolución finalmente adoptada por el Ayuntamiento en relación al proyecto de alineación propuesto para la zona de conexión con el casco urbano que había sido presentado en enero de ese año, pues "la solución que en definitiva se adopte, dada su capital importancia, habrá de figurar y trascender al proyecto que se nos tiene confiado". La Corporación no dejó de trasladar su disgusto por el innecesario retraso de los trabajos, a la vez que insistió en dar comienzo a los mismos con la mayor urgencia, dejando a elección del arquitecto la incorporación o no del ámbito de enlace en la propuesta general del suburbio. Cuando fue presentado el estudio, el 8 de enero del siguiente año, ya había sido ratificado el acuerdo entre el Ayuntamiento y el Estado para la financiación de las obras de la parte baja del sector, por lo que la disposición fue incluida en el proyecto<sup>877</sup>.

En sesión del 10 de enero de 1958 se aprobó en el Ayuntamiento el plan elaborado para el barrio de San Lázaro, siendo expuesto al público durante el plazo reglamentario para escuchar las alegaciones que pudieran presentarse<sup>878</sup>. Una vez expirado el tiempo, el 13 de febrero siguiente, se contabilizaron seis reclamaciones, todas ellas referidas a la zona de enlace con la ciudad, que fueron analizadas y rechazadas por el arquitecto municipal, alegando cuestiones de índole técnico y económico<sup>879</sup>.

El 10 de marzo siguiente se decidió, por unanimidad, ratificar el estudio de ordenación planteado por el arquitecto municipal y se procedió a elevar el expediente a la Superioridad para finalizar la tramitación. Sin embargo, cuando la documentación fue revisada por el ingeniero de la Sección de Urbanismo de la Dirección General de Arquitectura, Emilio Larrodera, el primer día de julio de 1958, se informó de que dicha ordenación debía haber sido desarrollada mediante un plan parcial, tal y como especificaba el artículo 10 de la nueva Ley del Suelo, por lo que el plano y la memoria remitidos eran insuficientes para poder evaluar el

---

<sup>876</sup> AHPZa-MZa, LA año 1957 (L/1844), sesión extraordinaria de 29 de enero, ff. 129r. a 130v.

<sup>877</sup> *Ibidem*, OyU, sign. 781/12.

<sup>878</sup> El plan de ordenación del barrio de San Lázaro fue publicado en el Boletín Oficial de la Provincia número 12, correspondiente al día 27 de enero de 1958.

<sup>879</sup> Los vecinos afectados fueron Antonio San Martín, Fructuoso Iglesias, Manuel Hernández, Andrés Corrales, Antonio Regidor, Marcelo Gómez, Isabel Gallo, Eduardo Corrales, Senen Prieto, Antonio Juárez y Francisco Santiago [AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/12].



alcance de la organización planteada. Así las cosas, se instó al Ayuntamiento a completar el expediente mediante la incorporación de una memoria justificativa, el estudio económico y financiero de las obras, los planos de información, los esquemas de servicios municipales y las ordenanzas relativas al ámbito, sin los cuales no era posible justificar "plenamente la coordinación y enlace con el vigente Plan General de la ciudad"<sup>880</sup>.

Lo siguiente que sabemos es que en febrero de 1966 se requirió al arquitecto municipal, noticias acerca de la situación en que se encontraba la redacción de los documentos complementarios del expediente. En respuesta, el técnico informó que en la práctica se estaban observando las alineaciones establecidas en el plano elaborado en 1958, por lo que no estimaba conveniente redactar un plan parcial dado que la falta de actualización de los planes de ensanche, reforma interior y ordenación de los arrabales sugería la necesidad de proceder a su revisión, en la que se incluiría la organización de la amplia barriada. La sugerencia fue aceptada por el Pleno del Ayuntamiento, en sesión celebrada el día 12 de abril de ese año.

### 3.3. LA ORGANIZACIÓN PLANTEADA.

De acuerdo a la memoria del proyecto, el objetivo del estudio relativo al barrio de San Lázaro elaborado en 1957 fue complementar la ordenación general elaborada en los años 40 "con el fin de mejorar las condiciones urbanísticas de tan populosa barriada, paliando los inconvenientes de la edificación desordenada, que hasta hace poco se ha realizado"<sup>881</sup> (Figura 103).



Figura 103. Plano General de Urbanización. Estudio de Ordenación del barrio de San Lázaro. Enrique Crespo (1957).

Fuente: AGMF, SU, exp. 5757, sign. 116/25.

<sup>880</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/12.

<sup>881</sup> AGMF, SU, exp. 5757, sign. 116/25.

Al tratarse de un sector consolidado, la estructura fundamental propuesta no varió sustancialmente de la existente, desarrollada longitudinalmente en dirección Este-Oeste alrededor de las carreteras de la Hiniesta y avenida de Galicia, una vez eliminada la peligrosa curva de la Morana y rectificado el trazado en la zona más baja que constituía el principal acceso desde el casco. Para mejorar la comunicación transversal del arrabal con el ámbito del ensanche, se planteó la apertura de una nueva calle de ocho metros que partía de la confluencia de las mencionadas carreteras y desembocaba en la de Villalpando, atravesando los terrenos de la Granja Escuela de la Diputación. A esta se sumó otra trazada desde la carretera de Roales, junto al Matadero Municipal, que formaba un ángulo cerca de las oficinas del Mercado de Ganados.

La circulación en la parte Oeste, que resultaba muy complicada por la orografía, quedó resuelta mediante la prolongación de la calle Valorio, con un ancho de doce metros, hasta la zona próxima a la unión de las dos avenidas longitudinales. En el extremo más occidental se delimitó una ronda límite, de veinte metros de anchura, que partía de la carretera del Sanatorio, atravesaba las carreteras principales y continuaba por el camino de la Lobata, abarcando todas las edificaciones existentes hasta entonces en el suburbio. Por el contrario, el límite más septentrional quedó difuso, con el previsible propósito de permitir la expansión del barrio en esa dirección, si así lo exigía la demanda de suelo urbanizado.

El estudio delimitó una amplia zona verde que comenzaba en la avenida Obispo Nieto y bordeaba todo el barrio siguiendo la vaguada del terreno, ofreciendo "una magnífica vista sobre el bosque de Valorio". A esta se sumó otra franja ajardinada en el centro de la disposición, en las calles Merinas y Calzada de las Merinas, contribuyendo también al heroseo del lugar. La zona industrial adyacente al barrio, señalada en los planes de ensanche, se distinguió, mediante un sombreado a rayas.

En los ámbitos consolidados por las edificaciones, fundamentalmente en el extremo Oeste y entre las principales travesías, se planteó el ensanchamiento y la prolongación de algunas calles. Solo en contadas ocasiones se programó el estrechamiento de alguna vía –como la del Campo de Santa Susana, que se redujo a ocho metros, o la de San Antón, que quedó con una anchura de siete metros–, e incluso a la eliminación de algún tramo –como sucedió con el último de la calle Virgen desde su encuentro con la de Manuel Fernández–.

Respecto a las áreas vacías, se planteó una organización que facilitase la comunicación entre el interior del barrio y las vías principales mediante la apertura de una veintena de calles cuyo trazado atravesó, fundamentalmente, zonas destinadas a corrales. En relación a la altura de las construcciones, en general no se exigió más de una planta, dado la condición humilde de la población, permitiéndose, no obstante, llegar hasta los tres pisos.

El informe realizado por la Comisión de Fomento acerca de la ordenación planteada por el arquitecto municipal fue favorable, aceptándola en su totalidad con alguna pequeña rectificación. En relación a la vía que comunicaba el encuentro de las carreteras de la Hiniesta y Roales con la de Villalpando, se sugirió la posibilidad de rectificar el trazado propuesto para evitar interferir con la actividad desarrollada en la granja de la Diputación, donde la sección femenina de FET y de las JONS había instalado una Escuela de Formación Femenina. Asimismo se indicó la posibilidad de trasladar la que discurría próxima al Matadero y al Mercado de Ganados de manera que su eje coincidiera con los límites de las fincas. Además, se propuso que la altura de las construcciones ubicadas en torno a la carretera de Roales y a la de la Hiniesta no fuera, en ningún caso, inferior a tres plantas.

Una de las peticiones más recurrentes, presentada por los vecinos en el plazo de exposición pública, fue estrechar de catorce a nueve metros la calzada del tramo de vía correspondiente a la plaza de la Puebla, "por considerar amplitud excesiva para el tráfico

comparándolo con carreteras de acceso a Madrid ó con otras arterias de esta población". Varios de los afectados llegaron a incluir sus propios cálculos, señalando que las dimensiones previstas en el plan se correspondían con una evacuación de seis o siete mil vehículos al día, frente a los trescientos o cuatrocientos que, aproximadamente, atravesaban dicha carretera a diario, "cifras que hacen resaltar y patentizar nítidamente, lo exagerado del proyecto que combatimos". Los mismos afectados alegaron que la avenida de Requejo, principal arteria circulatoria del centro urbano, únicamente contaba con doce metros de calzada, además de las aceras, y que, además, era habitual encontrarla casi vacía de tránsito, salvo cuando era usada de paseo y zona de recreo<sup>882</sup>. Igualmente se solicitó que las expropiaciones afectaran un metro más a las parcelas situadas al lado de la iglesia, "haciendo, de ese modo, partícipes a los colindantes de esa margen, de unos perjuicios que de producirse, deben de afectar a todos"<sup>883</sup>.

No todos los afectados estuvieron de acuerdo con que la supresión de la curva de la Morana resolviese la siniestralidad del tramo, llegando a plantear, como solución alternativa, el paso del trayecto de la carretera por detrás del templo hasta las proximidades del Matadero Municipal, mediante una avenida de trece metros y medio, con una calzada de nueve metros y medio. Otra sugerencia para solventar el problema de ese punto negro fue construir el viaducto previsto en el plan de 1943 entre la Escuela Normal y la parte alta del Bolón, tal y como sugirieron Manuel Hernández Díaz y otros vecinos de la zona.

Todas las exigencias planteadas fueron rechazadas en el informe elaborado por el arquitecto, argumentando la decisión de acuerdo a consideraciones técnicas y financieras. Respecto al ancho de la vía, Crespo defendió la decisión de dotar con una latitud mayor al citado tramo por tratarse de una encrucijada en la que se sumaba la circulación en dirección a Roales, la proporcionada por los vehículos procedentes de Galicia, además de los venidos de Alcañices y Portugal, cuya entrada se producía a través de la calle Obispo Nieto. Asimismo, dicha dimensión se estimaba necesaria para dar mayor amplitud a la curva, siendo más económico expropiar las viviendas de una planta situadas en esa zona que otras de mayor altura ubicadas en trayectorias más céntricas. Ahondando aún más en la cuestión, el técnico recordó que la Jefatura de Obras Públicas había exigido años atrás, una dimensión de dieciocho metros para las carreteras situadas dentro del casco urbano aunque reconoció que dicha decisión quedaba supeditada a las determinaciones establecidas en los planes urbanísticos. Añadió además que, en caso de reducir la anchura de la travesía, las expropiaciones seguirían afectando a las propiedades situadas en el radio exterior, debido a la necesidad de ampliar la curvatura del trazado. La única rectificación solicitada que se incluyó en el documento finalmente sancionado por el Ayuntamiento fue la reducción del ancho del tramo situado entre el Matadero Municipal y la iglesia de San Lázaro, de catorce a nueve metros. En relación a la posibilidad de desviar la trayectoria por detrás del templo, esta fue desechada por considerar mucho más costosa esa solución que la planteada en el plan de ordenación<sup>884</sup>.

---

<sup>882</sup> Los comerciantes Senen Prieto, Antonio Juárez y el médico Francisco Santiago Gutiérrez coincidieron en las alegaciones interpuestas al plan de manera casi idéntica.

<sup>883</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/12.

<sup>884</sup> *Ídem*.

#### 4. MEDIDAS PARA CONTROLAR LA EXPANSIÓN DEL ENSANCHE DURANTE LOS AÑOS 50.

##### 4.1. LA MODIFICACIÓN DE LAS ORDENANZAS EDIFICATORIAS DE LA SEGUNDA CORONA DE 1957.

El problema del alojamiento en la localidad –lejos de estar resulto a mediados de los años 50–, unido a las bajas densidades establecidas por las ordenanzas edificatorias para la segunda corona, hicieron temer a las Autoridades locales que la ocupación del ámbito alcanzara "proporciones alarmantes", convirtiéndose en un serio problema para la hacienda municipal que no estaba en situación de hacer frente a grandes dispendios para urbanizar terrenos cuyo rendimiento edificatorio resultase poco provechoso. Tal y como rezaba la prensa local, el número de calles estaba aumentando "mucho más aprisa que las posibilidades de pavimentarlas". De igual modo, las líneas de alumbrado "ya tan insuficiente", estaban quedándose "raquíticas" ante el imparable avance de la ciudad<sup>885</sup>.

Fue en estas circunstancias en las que se fraguó la moción presentada por el concejal Elvira de la Mano, con objeto de modificar la normativa edificatoria establecida para el ensanche más oriental, de manera que se aplicase en esta zona "la ordenación de alturas que rige para el primero", en función de la importancia de la travesía y prohibiéndose, en todo caso, inmuebles de menos de tres pisos<sup>886</sup>. La medida, tendente a "corregir esa vertiginosa carrera que la ciudad sigue hacia el segundo ensanche, deteniéndolo en el primero", fue tomada en noviembre de 1955<sup>887</sup>. Un año después se resolvió mantener dicha norma, con carácter provisional, hasta que fueran definitivamente aprobadas nuevas ordenanzas de construcción. La decisión adquirió carácter definitivo en la sesión municipal celebrada el 11 de enero de 1957, al no haberse presentado ninguna reclamación durante el periodo de exposición pública, quedando excusados de cumplir el precepto aquellos proyectos que se encontrasen en tramitación en el momento de la aprobación<sup>888</sup>.

Cabe señalar que, paralelamente a la consolidación de esta disposición, el propio Ayuntamiento gestionó una modificación puntual de las ordenanzas edificatorias de la segunda corona para elevar una colonia de unas sesenta viviendas individuales pareadas de dos plantas, "tipo hotelito", promovida por la Organización de Funcionarios del Instituto Nacional de Previsión. La iniciativa data de agosto de 1956, cuando Antonio Durán Juan, en calidad de presidente de la entidad de trabajadores públicos, solicitó licencia para edificar las mencionadas residencias en las proximidades de la urbanización de los Cascajos, entre la avenida Cardenal Cisneros y las calles Arapiles y Héroe de Filipinas –actual calle Argentina–. Pocos días después de presentarse el escrito, el alcalde de la ciudad, Arcadio Rodríguez Cepeda, advirtió que dicha propuesta entrañaba "una modificación completa de los planes de urbanización de dicha barriada", por lo que se decidió trasladar la promoción al extremo más oriental del ámbito planificado, en unos solares situados detrás del nuevo hospital, entre las avenidas Generalísimo y Carlos Pinilla –hoy Príncipe de Asturias y de los Reyes Católicos, respectivamente–. Si bien el cambio de localización, más alejada del centro de la ciudad, no afectó al hecho de que el proyecto incumplía el articulado del reglamento que prohibía la construcción de chalets aislados en el ensanche, tal y como confirmó la Comisión de Fomento en su informe del 17 de agosto

---

<sup>885</sup> *El Correo de Zamora*, 22 de febrero de 1955.

<sup>886</sup> Véase el capítulo 12, apartados 6.2. y 6.3.1. de esta tesis.

<sup>887</sup> AHPZa-MZa, LA año 1955 (L/1844), f. 19v.

<sup>888</sup> *Ibidem*, LA año 1956 (L/1844), sesión de 17 de noviembre, ff, 109r. a 109v.

de 1956<sup>889</sup>, favoreció que el Consistorio accediera a instruir con celeridad el expediente para modificar la planificación general y poder llevarlo a cabo<sup>890</sup>.

Siendo así, el 14 de septiembre siguiente dio comienzo el plazo de exposición pública de la solicitud de variación, que finalizó el 31 de octubre sin que se hubiese presentado ningún requerimiento. La documentación fue aprobada por el Pleno Municipal y elevada a la Comisión Central de Sanidad<sup>891</sup>, que en reunión celebrada el 26 de julio de 1957 determinó su devolución al Ayuntamiento por un error de forma, con instrucciones de que fuera completada "como un Plan Parcial de Ordenación de la zona afectada"<sup>892</sup>. El 9 de septiembre siguientes se resolvió volver a remitir al organismo superior la documentación suplementaria, que consistió, únicamente, en un plano del emplazamiento y de las redes de servicio que la Comisión de Fomento municipal consideró "aceptable" para completar el expediente (Figura 104).

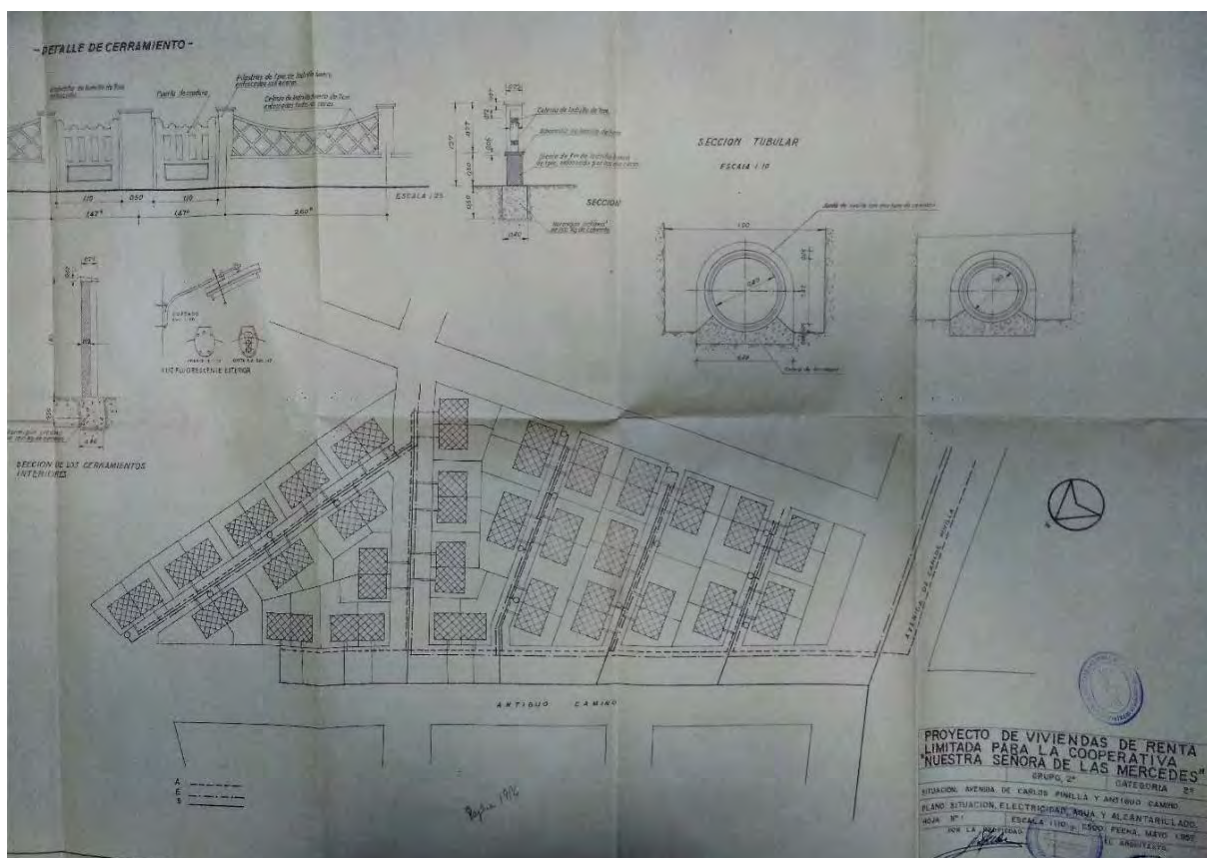


Figura 104. Plano de emplazamiento y servicios técnicos de la colonia de viviendas para funcionarios del INP (1956).

Fuente: AGMF, SU, sign. 262/01.

El informe elaborado por la Dirección General de Urbanismo, concluyó que "a la vista del emplazamiento señalado" el cambio de ordenanza solicitado no suponía "una alteración sensible en cuanto a aprovechamiento del suelo y volumen edificado", por lo que se accedió a la petición que se hizo efectiva el 12 de diciembre de 1957.

<sup>889</sup> AGMF, SU, sign. 262/01.

<sup>890</sup> AHPZa-MZa, LA año 1956 (L/1844), sesión de 7 de septiembre, f. 88v.

<sup>891</sup> *Ibidem*, sesión de 6 de noviembre, ff. 104r. a 104v.

<sup>892</sup> AGMF, SU, sign. 262/01.



Ese mismo año se presentó el proyecto edificatorio, rubricado por el arquitecto José Luis Gutiérrez Martínez, que constó de cincuenta y ocho alojamientos unifamiliares de "renta limitada" de segunda categoría, agrupados en parejas<sup>893</sup>. La estética exterior, con aleros pronunciados y otros detalles singulares como la cubierta a dos aguas que cubrió el balcón de la fachada principal, evidenciaron el carácter rural que se quiso imprimir a la urbanización (Figura 105).



Figura 105. Barrio de viviendas promovido por los funcionarios del Instituto Nacional de Previsión. Al fondo pueden verse las instalaciones de la residencia Ramiro Ledesma, actual hospital Virgen de la Concha.

Fuente propia.

#### 4.2. EL PLAN QUINQUENAL DEL ENSANCHE.

La modificación de la normativa edificatoria del segundo ensanche no fue la única propuesta puesta en marcha por la Administración local para evitar la expansión desmesurada de la localidad hacia el Este. La formulación del primer Plan Quinquenal de Actuación para la zona del ensanche, en junio de 1956, tuvo como finalidad completar la urbanización y llevar a cabo las expropiaciones y reparcelaciones necesarias, para ocupar de manera eficaz las áreas consolidadas exteriores más próximas al casco tradicional. Con esta medida se procuró una solución ordenada y sostenible al problema del alojamiento, acondicionando el suelo urbano existente y propiciando la colmatación, con edificaciones en altura, de las áreas vacías más cercanas al centro. Para financiar las operaciones se decidió la aprobación de un presupuesto especial de urbanismo, consignándose, además, un 5% en el ordinario para la adquisición de los terrenos, con objeto de formar la reserva urbana, y otro 5% para ejecución de urbanizaciones previstas en el programa, solicitándose las subvenciones estatales que fueran necesarias<sup>894</sup>.

El ámbito principal donde se desarrolló la intervención se correspondió, básicamente, con la parte del ensanche central delimitado entre las avenidas Tres Cruces y Requejo y el sector del barrio de la Candelaria más próximo a esta última. Dentro de este perímetro se consideró de "extrema urgencia" y "primordialísimo interés" la gestión del área integrada por la avenida Portugal, calles Leopoldo Alas Clarín, Amargura y Pablo Morillo, avenida Requejo, calle Regimiento de Toledo, avenida Cardenal Cisneros y calle Arapiles, así como la delimitada en

<sup>893</sup> AHPZa, DPV, sign. 38/26.

<sup>894</sup> AHPZa-MZa, LA año 1956 (L/1844), sesión de 23 de julio, ff. 70v. a 71v.



torno de la avenida del Generalísimo –hoy en día Príncipe de Asturias–, que adquirió especial importancia tras la construcción del complejo salesiano.

Se sabe que solo un mes antes de esta proposición, se había iniciado el expediente de expropiación de los terrenos del segundo tramo de dicha travesía, debido "al mal efecto de las (...) edificaciones existentes en dicho lugar" que contrastaban con "los edificios suntuosos próximos emplazados a la entrada de la ciudad"<sup>895</sup>. Las fincas afectadas fueron las pertenecientes a Justo de Castro Sobrino, Antonio Martín Cañivano, Ricardo Sacristán, Fermín Pelán, Modesto Alonso, Valentín y Amelia Guerra, Manuel de Anta Monterrubio, Terencio Illán y las religiosas del Amor de Dios<sup>896</sup>. El valor del dispendio que hizo el Ayuntamiento superó las trescientas mil pesetas, a lo que hubo que sumar el presupuesto necesario para la pavimentación de la vía, cuya ejecución fue aprobada el mes de julio siguiente<sup>897</sup>.

En septiembre del mismo año la Jefatura de Obras públicas ofreció a la Municipalidad la cesión del tramo anterior de la misma vía, junto con la parte de la calle Amargura correspondiente al trayecto del antiguo desvío de la carretera de Tordesillas, pues al haber quedado "franqueado por edificaciones, ofrecer curvas muy cerradas y tener poca latitud" resultaban inadecuadas para el tráfico. La aceptación de los terrenos vino condicionada a la entrega "en debido estado de pavimentación" de las citadas vías, pues la importante inversión hecha en la expropiación del trecho contiguo había dejado exhaustos los fondos municipales<sup>898</sup>. Sabemos que finalmente la cesión "de la avenida del Generalísimo, que antes era carretera" se produjo en abril de 1964<sup>899</sup>, cuatro años después de que fueran entregados los terrenos ocupados por el tramo de la misma calle correspondiente a la fachada principal del complejo salesiano, situado en la segunda corona<sup>900</sup>.

Además de las operaciones registradas en torno a la avenida del Generalísimo, se tiene constancia de que al amparo del plan quinquenal se llevaron a cabo cuantiosas mejoras en el perímetro prioritario indicado. Sin llegar a hacer una enumeración exhaustiva, señalaremos que en 1956 se proyectó el solado de la avenida Tres Cruces<sup>901</sup>, de la calle Amargura<sup>902</sup> y se propuso el acerado de todas las calles del barrio de la Candelaria que lo necesitasen. Asimismo se llevó a cabo la pavimentación de las calles Lope de Vega y Santa Teresa<sup>903</sup>. Al año siguiente se asfaltó la avenida Antonio Alonso<sup>904</sup> –hoy en día Leopoldo Alas Clarín– y se presentó el proyecto técnico para ejecutar la explanación de la avenida Cardenal Cisneros, de acuerdo a las líneas fijadas en el plan general<sup>905</sup>. Con esta intervención se procuró "la debida rasante de los edificios proyectados en el presente y para los que se proyecten en el futuro con emplazamiento en dicha arteria principal del ensanche", para lo cual fue necesaria una inversión de más de trescientas mil pesetas<sup>906</sup>.

En todo caso, no fue hasta los años 60 cuando se llevó a cabo la ocupación del ámbito, gracias a la intervención de la Gerencia de Urbanización, y de la iniciativa particular, que hizo

---

<sup>895</sup> AHPZa-MZa, LA año 1955 (L/1844), sesión de 9 de agosto, ff. 9r. a 9v.

<sup>896</sup> *Ibidem*, LA año 1956 (L/1844), sesión de 26 de mayo, ff. 63r. a 64v.; *Ib.*, sesión de 1 de agosto, ff. 85r. a 86r.

<sup>897</sup> *Ib.*, LA año 1955, sesión de 8 de julio, ff. 7v. a 8r.

<sup>898</sup> *Ib.*, LA año 1956, sesión de 6 de noviembre, ff. 103v. a 104r.

<sup>899</sup> *El Correo de Zamora*, 14 de abril de 1964.

<sup>900</sup> AHPZa-MZa, LA año 1960 (L/1845), sesión de 13 de junio, ff. 228r. a 228v.

<sup>901</sup> *Ibidem*, LA año 1956 (L/1844), sesión de 7 de enero, f. 37v.

<sup>902</sup> *Ib.*, sesión de 7 de abril, ff. 51v. a 52r.

<sup>903</sup> *Ib.*, f. 89r., f. 90r. y ff. 102r. a 102v.

<sup>904</sup> *Ib.*, LA año 1957 (L/1844), sesión de 7 de agosto de 1957, f. 197r.

<sup>905</sup> *Ib.*, OyU, sign. 781/14.

<sup>906</sup> *Ib.*, LA año 1957 (L/1844), sesión de 11 de noviembre, ff. 213v. a 214r.

su incursión en la actividad urbanística logrando suculentos beneficios a costa de soslayar la planificación general establecida.

Otro de los enclaves incluido en el programa de actuación fueron los terrenos de la explanada de la Plaza de Toros pertenecientes a la Municipalidad. Ya adelantamos a principios del capítulo que en 1948 se decidió ceder la manzana ubicada entre el coso y la Escuela Normal a la Comandancia de la Guardia Civil para la edificación de su casa-cuartel<sup>907</sup>. Las dependencias de la Benemérita ocupaban por entonces el antiguo convento de los Trinitarios Descalzos, sito en la calle San Torcuato, que fue revertido a la Corporación en 1972, una vez ocupado el nuevo emplazamiento<sup>908</sup>.

En sesión de 11 de enero de 1952 se acordó definitivamente la donación de la parcela de siete mil setecientos metros cuadrados de superficie a la Dirección General de la institución, certificándose el acuerdo mediante escritura pública. En todo caso, la falta de fondos disponibles pospuso el inicio de la intervención hasta 1962, año en que se produjo la visita a la capital del Jefe de Construcciones y del arquitecto de la Dirección General<sup>909</sup>.

Durante los años que mediaron, se llegó a exigir al Ayuntamiento el aporte del diez por ciento del coste previsto para la obra, como requisito imprescindible para dar comienzo a la edificación. Habida cuenta de que el presupuesto municipal extraordinario estaba comprometido para "la actuación primordialísima" del abasteciendo de agua y saneamiento de los barrios del Duero, entre otras necesidades, se trasladó a los mandos de la Guardia Civil la "absoluta imposibilidad" de contribuir a la construcción del cuartel, "a pesar de los buenos deseos de esta Corporación"<sup>910</sup>. No obstante, durante los siguientes meses el Consistorio buscó la fórmula para poder realizar dicha aportación, ofreciendo, en enero de 1960, la posibilidad de acometer dicho pago en plazos de cien mil pesetas anuales o de permutar los terrenos por otros de mayor valor<sup>911</sup>. Ninguna de las propuestas fue aceptada por el organismo castrense que, sin embargo, decidió llevar a cabo la construcción por etapas sucesivas marcadas por la disponibilidad presupuestaria<sup>912</sup>.

Por su parte, en 1961 la Delegación Provincial del Frente de Juventudes pidió la cesión de la manzana opuesta, lindante con la ronda de Santa Ana, para construir allí un Colegio Menor. Sin embargo, como ya estaba prevista la edificación de la estación de autobuses urbanos y de líneas regulares a los distintos pueblos en dicho solar, la Corporación tuvo que declinar la solicitud alegando que el Municipio no podía prescindir de un "servicio general" como era "la auto-estación"<sup>913</sup>.

El resto de las parcelas de la explanada fueron ocupadas por edificios residenciales. La Obra Sindical del Hogar mostró interés por los terrenos de la manzana denominada C en el plano de alineación de la explanada, para edificar cuarenta alojamientos de segunda categoría. Se sabe que en julio de 1958 se llegó a un acuerdo de compra-venta con la Municipalidad que

---

<sup>907</sup> AHPZa-MZa, LA año 1948 (L/1843), sesión de 1 de junio, f. 6v.

<sup>908</sup> *Ibidem*, LA año 1972 (L/1850), sesión de 7 de octubre, f. 138r.

<sup>909</sup> *Ib.*, LA año 1962 (L/1846), sesión de 9 de abril, ff. 169v. a 170r.

<sup>910</sup> *Ib.*, LA año 1958 (L/1845), sesión de 10 de noviembre, ff. 64r. a 65v.; *Ib.*, LA año 1959 (L/1845), sesión de 10 de enero, f. 90v.

<sup>911</sup> *Ib.*, LA año 1960 (L/1845), sesión de 11 de enero, ff. 185r. a 185v.

<sup>912</sup> *Ib.*, sesión de 13 de junio, ff. 234r. a 235v.

<sup>913</sup> *Ib.*, LA año 1961, sesión de 2 de febrero, ff. 44r. a 44v.

fue ratificado meses después, tras haber sido expuesto al público sin haberse presentado ninguna alegación<sup>914</sup>.

Respecto al resto, los solares de las manzanas A y B fueron sacados a subasta a partir de 1955 aunque la mayoría de ellos fueron adjudicados en varias licitaciones celebradas entre 1958 y 1959<sup>915</sup>. Enseguida comenzó la colmatación del ámbito, como constata el considerable número de proyectos residenciales presentados entre 1960 y 1964 para edificar en diferentes parcelas de la planicie<sup>916</sup>.

El último ámbito enmarcado en el plan quinquenal fue la plataforma situada entre el Matadero Municipal, la carretera de Roales –actualmente avenida Galicia–, la carretera del Sanatorio, algunas propiedades particulares y el Mercado de Ganados, en el barrio de San Lázaro, que fue considerado parte del ensanche debido a su importante desarrollo urbano y a su proximidad al centro. Los terrenos citados fueron enajenados por el Consistorio para la construcción de viviendas, para lo cual fue reservada una partida en el presupuesto extraordinario de 1953. Sin embargo, pasados los años aún se encontraban expeditos, por lo que en el mes de marzo de 1956 se tomó la decisión de parcelarlos y tasarlos para proceder a su venta<sup>917</sup>.

La organización establecida fue recogida en la ordenación general del arrabal presentada en 1958. Como podemos comprobar, las alineaciones definidas por la Oficina Técnica de Obras del municipio distaron considerablemente de las establecidas en el Plan de Ordenación de los Barrios Satélites aprobado la década anterior. La razón pudo estribar en que en aquel momento ya se había desestimado la posibilidad de construir la pasarela de unión del arrabal con el ensanche que, precisamente, atravesaba diagonalmente los terrenos en cuestión, lo que permitió adoptar una parcelación más regular.

También en esta ocasión la Obra Sindical del Hogar se hizo con los solares de la explanada para la provisión de nuevas viviendas que formaron el grupo Manuel Mateos. La ocupación de los terrenos se realizó en dos etapas. En la primera se llevó a cabo la edificación de doscientas cincuenta viviendas de tipo social. La venta de los terrenos se acordó en septiembre de 1957 e incluyó la cesión gratuita, por parte del Ayuntamiento, del terreno situado en el extremo oriental del ámbito, de más de cuatro mil setecientos metros cuadrados de superficie, para la edificación de un grupo escolar<sup>918</sup>. En noviembre de 1961 se acordó traspasar el resto de los terrenos parcelados a la misma organización para completar la segunda fase con lo que se proporcionaron ciento doce alojamientos modestos más<sup>919</sup>.

---

<sup>914</sup> Se estableció un precio unitario de ciento cincuenta pesetas por metro cuadrado, a pagar en cinco pagos anuales hasta completar el montante. A cambio, el Consistorio accedió a sufragar los gastos de urbanización del grupo de viviendas en un plazo de veinticinco años [AHPZa-MZa, LA año 1958 (L/1845), sesión de 7 de julio ff. 30v. a 31r.].

El acuerdo se ratificó en las sesiones de 6 de septiembre y 8 de octubre siguientes [*Ibidem*, ff. 50 r a 50v.; *Ib.*, f. 58r].

<sup>915</sup> Se sabe que la subasta anunciada el 18 de noviembre de 1955 en el Boletín Oficial de la Provincia quedó desierta. Consta que, al menos, se celebraron cuatro licitaciones entre 1958 y 1959 en las que se adjudicaron varias parcelas de las manzanas A y B de la explanada de la Plaza de Toros [*Ib.*, LA año 1958 (L/1844), sesión de 10 de enero, ff. 238r. a 238v.; *Ib.*, sesión de 8 de octubre, f. 58r.; *Ib.*, LA año 1959 (L/1845), sesión de 10 de abril, ff. 116v. a 117r.; *Ib.*, sesión de 7 de septiembre, ff. 154v. a 155r.].

<sup>916</sup> Según los registros que se conservan, entre 1960 y 1964 se presentaron al menos diez proyectos edificatorios para construir viviendas y locales en diversas parcelas de la explanada de Toros [AHPZa, DPV, sign. 46/22, 46/41, 47/03, 48/20, 51/27, 51/31, 54/11, 55/35 y 59/12].

<sup>917</sup> AHPZa-MZa, LA año 1956 (L/1844), sesión de 23 de marzo, ff. 44v. a 45v.

<sup>918</sup> *Ibidem*, LA año 1957 (L/1844), sesión de 30 de diciembre, ff. 230r. a 230v.; *Ib.*, ff. 231r. a 231v.

<sup>919</sup> *Ib.*, LA año 1961 (L/1846), sesión de 6 de noviembre, ff. 128v. a 129r.

## 5. LA ORDENACIÓN DEL POLÍGONO RESIDENCIAL DE LA CANDELARIA ENTRE 1961 Y 1964.

### 5.1. FASES DE LA ACTUACIÓN.

La formación y desarrollo del polígono residencial la Candelaria se enmarcó dentro de la labor encomendada en 1961 a la Gerencia de Urbanización, de acondicionar cuatro mil hectáreas de terreno por todo el país para "atender a las necesidades de suelo que requería la realización del Plan Nacional de Vivienda"<sup>920</sup>.

La intervención llevada a cabo en Zamora se emplazó en los terrenos situados entre la zona consolidada del barrio homónimo y la urbanización desarrollada en el campo de los Cascajos, conocida también como barrio de los Bloques, que a comienzos de los 60 aún se encontraban sin edificar debido a la carencia de servicios y dotaciones urbanas. Como acabamos de apuntar, el Ayuntamiento había iniciado, algunos años atrás, una tímida actuación encaminada al acondicionamiento de esta zona, al incluirla en el ámbito prioritario del Plan Quinquenal del Ensanche. Sin embargo, también sabemos que resultó una tarea demasiado ambiciosa para una economía municipal tan mermada, que no logró introducir grandes mejoras en el enclave.

Siendo así, se solicitó el auxilio del Ministerio de la Vivienda, que se hizo cargo de esta operación encaminada a paliar el desordenado crecimiento que se estaba produciendo en esa parte de la ciudad, mediante la producción de suelo urbanizado donde concentrar la edificación necesaria para absorber buena parte del incremento de población del término. De esa forma se pretendió regularizar el precio de los solares, de acuerdo a los objetivos de la Ley del Suelo de 1956, minimizando la inversión pública para la dotación de servicios urbanos en el enclave.

El primer paso consistió en la definición de los límites del polígono y en la obtención de los terrenos afectados por las obras, siendo encomendada la elaboración de los correspondientes proyectos de delimitación y expropiación al arquitecto local Lucas Espinosa Navarro. Una vez presentada la documentación, en 1961 y 1962, respectivamente, fueron sometidos a la tramitación exigida por la legislación urbanística, procediendo a su exposición pública<sup>921</sup>. En ambos casos, las alegaciones presentadas, procedentes tanto de particulares como de organismos públicos –incluido el propio Consistorio zamorano–, fueron debidamente informadas por los servicios técnicos de la Gerencia de Urbanización, antes de ser revisadas por la Dirección General de Urbanismo –DGU– y de obtener la aprobación definitiva del Ministerio de Vivienda, que se produjo el 10 de octubre de 1962<sup>922</sup>, en el caso de la delimitación, y el 19 de diciembre del mismo año, en el del expediente de expropiación<sup>923</sup>.

Respecto al plan parcial que estableció la ordenación pormenorizada, sabemos que comenzó a elaborarse en 1962 y que antes de ser oficialmente presentado, se celebró una reunión entre la Gerencia de Urbanización y varios miembros de la Comisión Municipal de Fomento y Policía Urbana de Zamora para dar a conocer el avance de los trabajos. En opinión de los representantes locales, la propuesta resultó, en general, adecuada a las necesidades de la

---

<sup>920</sup> TERÁN TROYANO, Fernando de. *Planeamiento...*, ob. cit., p. 438.

<sup>921</sup> Tal y como señaló la prensa, la delimitación del polígono fue sometida a escrutinio en noviembre de 1961 ["Información pública sobre delimitación del polígono "La Candelaria", *El Correo de Zamora*, 28 de noviembre de 1961]; En el caso del proyecto de expropiación del polígono la Candelaria, se procedió a la exposición pública durante el mes de abril de 1962 [AHPZa-MZa, LA año 1962 (L/1846), sesión de 10 de mayo, ff. 184v. a 185r].

<sup>922</sup> AGMF, SU, ref. 834, sign., 21/08.

<sup>923</sup> *Ibidem*, ref. 835, sign. 21/09.

ciudad, resolviendo "satisfactoriamente" el enlace del polígono con el núcleo urbano existente<sup>924</sup>.

Los registros de las sesiones municipales confirman que la Corporación municipal recibió sendos escritos del director técnico de la Gerencia de Urbanización y del director general de Urbanismo, fechados en marzo de 1964, en los que se informaba que el 24 de febrero anterior se había resuelto la aprobación de la ordenación del polígono<sup>925</sup>.

Las obras de urbanización, adjudicadas a la empresa Ginés Navarro e Hijos SA, comenzaron en mayo de 1965<sup>926</sup> y fueron concluidas a finales de 1971, procediendo el Instituto Nacional de la Vivienda a remitir al Ayuntamiento las copias de los planos de liquidación de las obras de urbanización del polígono y ofreciendo la cesión de los viales, zonas verdes y espacios de carácter público, así como las redes de servicio<sup>927</sup>. Sin embargo, hubo que esperar hasta junio del siguiente año para que la Corporación aceptara el traspaso de los terrenos y dotaciones, una vez que los servicios técnicos locales comprobaron que estos se encontraban en buen estado de funcionamiento<sup>928</sup>. La lentitud con que se llevó a cabo el proceso provocó la queja de los ciudadanos que llegaron a preguntarse con sorna si el polígono "se construyó solo para prácticas de autoescuela o se pretende edificar". El delegado provincial del Ministerio de Vivienda acalló las críticas anunciando que ya se había autorizado la construcción de casi cien viviendas y que el expediente relativo a la elevación del primer colegio estaba a punto de iniciarse<sup>929</sup>.

## 5.2. CONTENIDO DE LOS PROYECTOS DE DELIMITACIÓN Y EXPROPIACIÓN.

Para llevar a cabo la delimitación del polígono, Lucas Espinosa tuvo que tener muy en cuenta los lindes de las propiedades afectadas, procurando facilitar el proceso de expropiación posterior. De acuerdo a la documentación presentada, la extensión, que alcanzó veintinueve hectáreas pertenecientes tanto a la primera como a la segunda corona del ensanche, incluyó todo el ámbito pendiente de urbanizar situado entre la avenida de Requejo –que actuó como principal conexión con el centro urbano, en el límite septentrional–, la parte del barrio de la Candelaria situado al Nordeste del camino que comunicaba con el entorno de la puerta de Santa Clara, las edificaciones elevadas en el campo de los Cascajos y la tapia de la Residencia Provincial y la carretera de la Aldehuela, que conformaron el perímetro oriental y meridional, respectivamente (Figura 106).

Durante el plazo de exposición pública del expediente se presentaron quince alegaciones de las cuales se estimaron cinco cuyo contenido tenía relación con el futuro planeamiento. Entre ellas, hubo una sugerencia del Instituto Nacional de Vivienda que propuso reducir hasta poco más de dieciséis hectáreas la expansión del ámbito, si bien finalmente el propio organismo comunicó a la Gerencia que continuara con la tramitación de la delimitación propuesta originalmente. Por su parte, el Consistorio zamorano presentó un informe redactado por la Comisión de Fomento y Policía Urbana en el que afirmaba encontrar "acertada la creación del polígono" por lo "altamente beneficioso" que resultaría para los intereses de la ciudad, sugiriendo, sin embargo, la conveniencia de incorporar a la circunscripción los terrenos correspondientes a la plaza del Ensanche, proposición que fue rechazada de plano<sup>930</sup>. A pesar

---

<sup>924</sup> AHPZa-MZa, LA año 1964 (L/1847), sesión de 8 de octubre, ff. 4v. a 5v.

<sup>925</sup> *Ibidem*, sesión de 9 de marzo y de 13 de abril, f. 214r. y ff. 238v a 239r.

<sup>926</sup> *El Correo de Zamora*, 19 de mayo de 1965.

<sup>927</sup> AHPZa-MZa, LA año 1971 (L/1850), sesión de 29 de diciembre, f. 73r.

<sup>928</sup> *Ibidem*, LA año 1972 (L/1850), sesión de 2 de junio, f. 110r.

<sup>929</sup> "El polígono `La Candelaria`". *El Correo de Zamora*, 25 de julio de 1969.

<sup>930</sup> AGMF, SU, ref. 834, sign., 21/08.

de que su petición no fue finalmente atendida, el Consistorio no dejó de agradecer la inversión hecha para llevar a cabo "un proyecto de tanta envergadura y que ha de contribuir en grado sumo al mejoramiento urbano de la capital"<sup>931</sup>.



Figura 106. Delimitación del polígono la Candelaria. Lucas Espinosa Navarro (1961).  
Fuente: Estudio de arquitectura ZARCO.

Los terrenos delimitados abarcaron un total de cuarenta y una fincas pertenecientes tanto a particulares como a organismos públicos<sup>932</sup>. Entre el primer grupo, sin duda, la más afectada por la enajenación de propiedades fue Carmen Prada Piorno, a quien fue expropiada su parcela situada en el número 2 de la avenida Requejo, junto a la puerta de Santa Clara. Además de la considerable extensión de los terrenos, de más de cuarenta y cuatro hectáreas, el solar urbano alojaba la vivienda de la señora, realizada en mampostería y ladrillo, con zócalo y escalera de granito, carpinterías de madera "de buena calidad" con contraventanas y barandillas de hierro, tal y como correspondía a las casas burguesas edificadas desde finales del siglo XIX en esa zona. Asimismo, existían otros inmuebles auxiliares de menor importancia como un edificio de garaje y almacenes, un gallinero, cuadras, lavaderos, un depósito de agua, un cenador e, incluso, una fuente, que también se incluyeron en la operación. En total, la contraprestación percibida por doña Carmen por los terrenos y las construcciones ascendió a 5.717.288,64 pesetas (Figura 107).

<sup>931</sup> AHPZa-MZa, LA año 1961 (L/1847), sesión de 5 de noviembre, ff. 18v. a 19r.

<sup>932</sup> AGMF, SU, ref. 835, sign. 21/09.



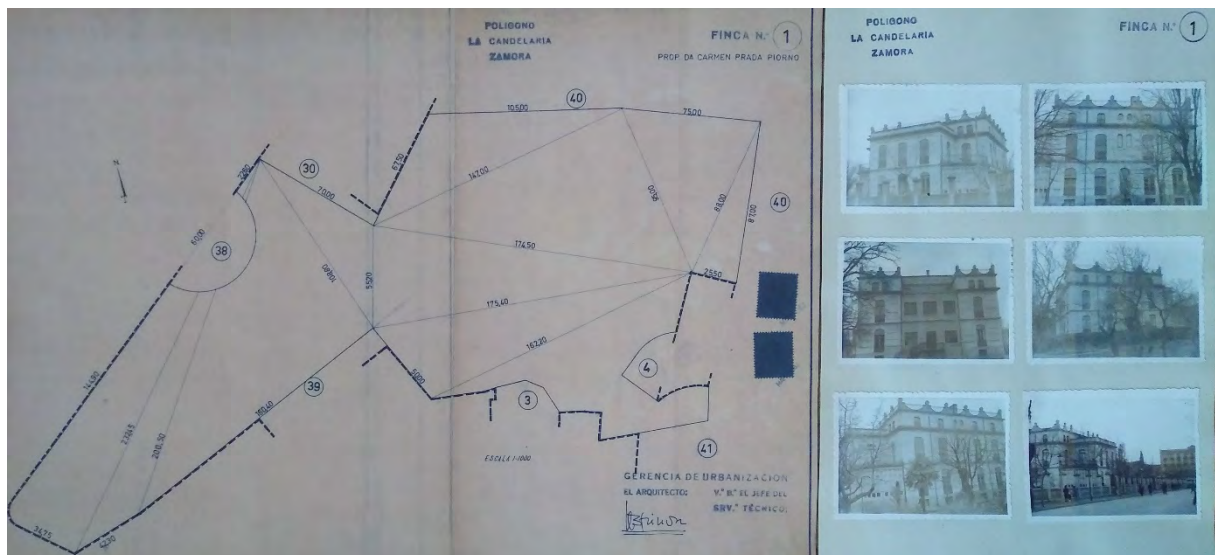


Figura 107. Imagen de varios documentos del dossier correspondiente a la finca nº 1, perteneciente a Carmen Prada Piorno, en el proyecto de expropiación del polígono la Candelaria. Lucas Espinosa Navarro (1962).  
Fuente: Estudio de arquitectura ZARCO.

Otras fincas de importantes dimensiones incluidas en el polígono fueron la perteneciente a Tomasa y Presentación Coco Fernández, ubicada en el extremo Sur del polígono y dedicada a labores agrícolas, cuyas más de diecinueve hectáreas fueron valoradas en 179.758,11 pesetas, y la de Antonio y Jesús Álvarez Gazapo, situada entre el camino de las Pallas, la carretera de la Aldehuela y los terrenos de la Residencia Rodríguez Chamorro, que contaba con casi once hectáreas de terreno que tenía arrendados, así como también la casa de labor y las edificaciones secundarias existentes, por lo que hubo que abonar un total de 897.584,94 pesetas a los propietarios y 5241,84 a los inquilinos al rescindir el contrato. La de Francisco Pascual Tascón, situada en la avenida de Requejo –a continuación del Instituto de Enseñanza Media– casi alcanzó 11.500 metros cuadrados, por los que recibió 1.205.615,63 pesetas. A la vista queda que la aplicación del valor inicial de los suelos en el cálculo de las tasaciones –de acuerdo a los criterios de la Ley del Suelo de 1956 y a la ley de expropiación forzosa aprobada dos años antes–, benefició más a los propietarios con terrenos situados en ámbitos urbanos que en zonas alejadas del núcleo.

Entre las entidades afectadas por la enajenación estuvo el Obispado de Zamora, que tuvo que ceder el suelo sobrante tras la delimitación de la parcela donde recientemente se había edificado la parroquia de Cristo Rey. En origen, dicha propiedad perteneció a la mencionada Carmen Prada Piorno, quien donó a la Diócesis la finca de 2200 metros cuadrados para la construcción del templo, según quedó registrado en 1959<sup>933</sup>. Asimismo, la Congregación de Padres Franciscanos también tuvo que acceder a la venta de una finca adquirida a las herederas de López Badillo, situada entre la avenida Cardenal Cisneros y el barrio de los Bloques.

La expropiación de suelos incluidos en la delimitación también exigió afectar las parcelas del Instituto Claudio Moyano y de la Jefatura Provincial de la FET de las JONS, ubicadas ambas en primer tramo de la avenida Requejo, así como varios tramos de vía, propiedad del Ayuntamiento. Entre ellas se incluyó el "semicírculo perteneciente a los jardines de la Avenida (Requejo)" que aún se mantenía desde la configuración inicial de la carretera de

<sup>933</sup> GARCÍA LOZANO, Rafael Ángel. "La teología hecha templo. La iglesia de Cristo Rey en Zamora en la transición teológica hacia el Vaticano II". *Salmanticensis*, 2013, 60, pp. 305-330 (307).

Tordesillas, a mediados del siglo XIX, eliminando el último vestigio del elemento que dio su nombre al paseo de las Glorietas.

El montante consignado en el proyecto, una vez realizadas las correcciones correspondientes, ascendió a 14.404.565,56 pesetas, de los cuales 13.902.680,93 estuvieron destinados a los propietarios de los terrenos, 217.463,07 fueron a parar a los arrendatarios rústicos y urbanos, y el resto se empleó en indemnizaciones por ceses de industrias. Sin embargo, de acuerdo al cuadro resumen elaborado por la Gerencia de Urbanismo en su informe para la aprobación definitiva del documento, se contabilizó un justiprecio total de 13.539.527,37 pesetas<sup>934</sup>.

### 5.3. EL PLANEAMIENTO PARCIAL.

Aunque no se ha podido localizar ninguna copia del plan parcial original que desarrolló la ordenación detallada del polígono<sup>935</sup>, hemos tenido consultar una modificación del mismo redactada en 1980<sup>936</sup>. Una vez identificadas las variaciones puntuales introducidas sobre la propuesta original –consistentes, fundamentalmente, en la ampliación de la vía principal para ajustarla a las determinaciones emanadas del Plan General de 1973 y en el ajuste de los terrenos colindantes a la misma–, el documento sirve de referencia para determinar los parámetros de la ordenación prevista inicialmente. Además de los planos, el expediente incluye las Ordenanzas Reguladoras del plan parcial original, que no sufrieron alteraciones por la citada iniciativa.

Siendo así, nos guiaremos por el citado documento y por otras referencias externas para establecer los pormenores de la organización propuesta por Navarro Espinosa en los años 60. Asimismo, la relativa cercanía temporal de la actuación, sobre la que no se han llevado a cabo aún remodelaciones, permite corroborar algunos extremos.

De forma general debemos suponer que el plan parcial propuesto mantuvo las directrices establecidas en la ordenación general establecida para el ensanche en 1949 pues, de lo contrario, existiría alguna referencia a una reforma puntual del citado documento. En cualquier caso, tal y como muestran los planos posteriores, se mantuvo la estructura viaria prevista, al menos en sus elementos principales, pues su modificación hubiese traído consigo serias complicaciones para dar continuidad al trazado de muchas calles que se encontraban parcialmente urbanizadas en ese momento y cuya conexión era necesario resolver en el ámbito de actuación.

La avenida Cardenal Cisneros, cuyo proyecto de explanación dató de 1957, destacó como principal arteria del sector, comunicando la aglomeración surgida en torno a los Cascajos con la ribera del Duero, que constituía el pulmón verde de esta parte de la ciudad. A la izquierda de la misma, se completó el esquema en aspa del que se ha hablado repetidamente, al referirnos a las diferentes organizaciones establecidas para el barrio de la Candelaria elaboradas desde 1926. Siendo así, se prolongó la calle Arapiles hasta la avenida de Italia, relacionando de ese modo el polígono con la principal entrada de la ciudad. Por otro lado, la parte meridional de la travesía perpendicular se definió mediante la calle Magallanes. En el cruce de ambos ejes se formó la plaza de San Fernando –conocida actualmente como Cristo Rey– desde la cual se procuró un acceso a la calle Amargura mediante un nuevo trayecto al que en 1965 se le dio la

---

<sup>934</sup> AHPZa-MZa, LA año 1961 (L/1847), sesión de 10 de diciembre, ff. 33r. a 33v.

<sup>935</sup> Se han realizado consultas en el Archivo Histórico Provincial de Zamora (AHPZa), el Archivo Municipal de Zamora (AMZa), el Archivo General del Ministerio de Fomento (AGMF) y en el Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares (AGA), sin que en ninguno de ellos conste copia alguna del plan parcial.

<sup>936</sup> AGMF, SU, exp. 835, sign. 21/09.

denominación de División Azul<sup>937</sup> –actual Santiago Alba Bonifaz–. Más o menos a la mitad de la trayectoria de este último tramo se localizaba la avenida Antonio Alonso –hoy en día denominada Leopoldo Alas Clarín–, que ya había sido urbanizada casi en su totalidad, a través de la cual se accedía a la avenida Portugal y, desde allí, al puente de hierro. Por último, recorriendo el límite meridional del polígono, se extendió la calle Gutiérrez Rivero siguiendo una trayectoria paralela a la carretera de la Aldehuela.

El resto de vías secundarias definidas a uno y otro lado de la travesía principal, que completaron el tejido intersticial, simplemente continuaron el trazado de aquellas cuya urbanización ya había sido iniciada con anterioridad hasta su encuentro con Cardenal Cisneros, actuando este trayecto de sutura entre ambas zonas, de igual modo que la ronda de la muralla lo fue a comienzos del siglo XX para la ciudad histórica y el ensanche en ciernes (Figura 108).

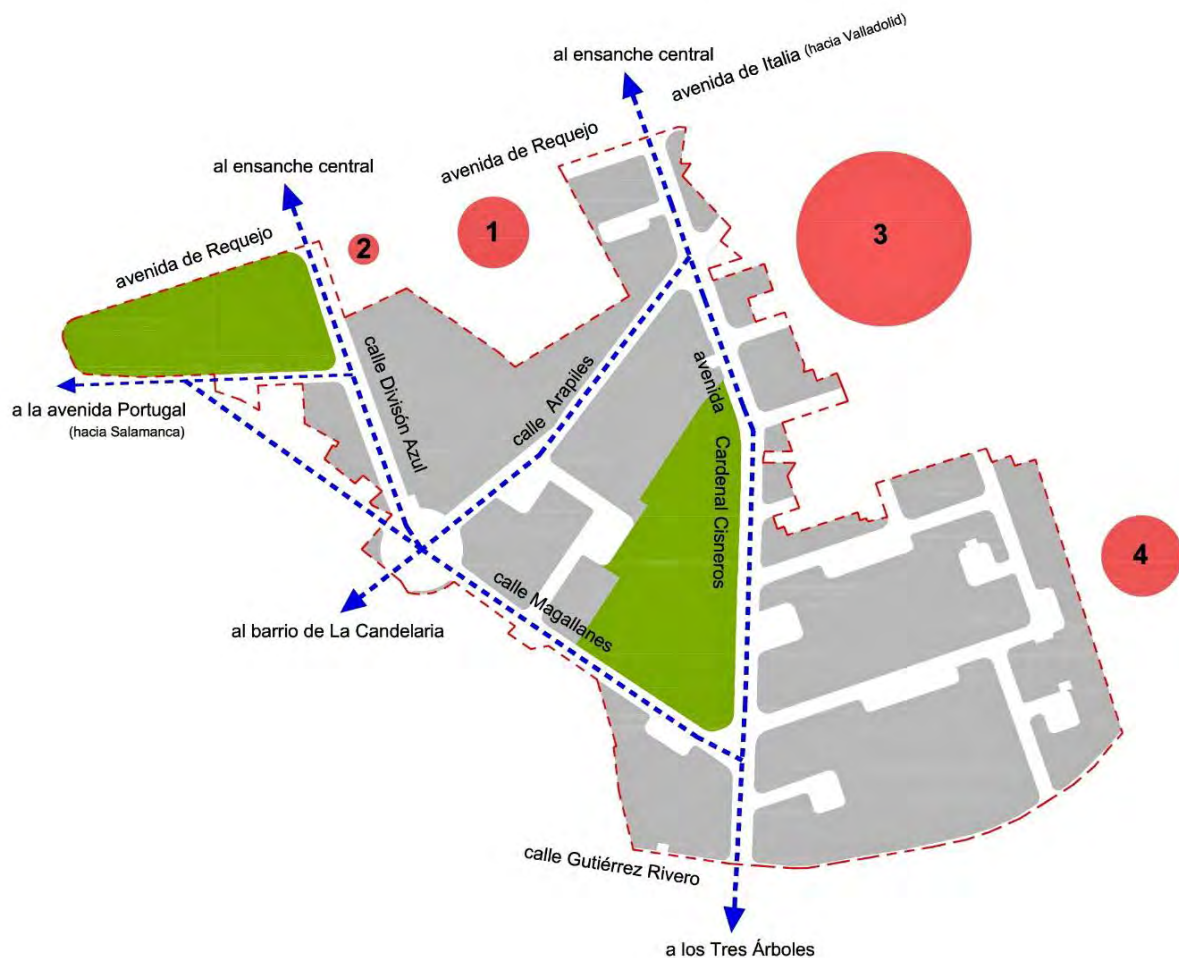


Figura 108. Esquema del sistema viario propuesto en el plan parcial del polígono la Candelaria de 1965. En rojo se indica el límite del ámbito. En azul, las principales trayectorias. Los números 1 y 2 indican la ubicación del Instituto Técnico y de la sede de FETS de las JONS, respectivamente. El número 3 corresponde a la urbanización sindical de los Cascajos y el 4 a la de la Residencia sanitaria de la Diputación. Elaboración propia.

<sup>937</sup> "(...). Una calle del polígono "La Candelaria" llevará el nombre de la División Azul". *El Correo de Zamora*, 21 de septiembre de 1965.

El sistema viario definido se complementó mediante la formación de pequeñas plazoletas en torno a las cuales estuvo prevista la elevación de las construcciones residenciales, formando agrupaciones vecinales más o menos cerradas que se alejaron de las disposiciones en bloques equidistantes características de las urbanizaciones programadas durante los años anteriores. El abandono de los paralelismos sistemáticos fue una clara tendencia del diseño urbano de los primeros años sesenta. Esta nueva directriz quedó consagrada en 1961 a través de las propuestas para la ordenación de los polígonos Huerta del Rey en Valladolid, Alces en Alcázar de San Juan y en el concurso internacional del Valle de Asúa en Bilbao<sup>938</sup>.

En el momento de establecer la ordenación del sector, acababa de ser inaugurada la parroquia de Cristo Rey, emplazada en la plaza de San Fernando, sobre los terrenos cedidos a la Diócesis por Carmen Prada Piorno, viuda de Cuesta. La iniciativa del proyecto corrió a cargo del obispo Eduardo Martínez González, encargando el diseño del equipamiento a los arquitectos Adolfo Bobo de Vega y Lucas Espinosa Navarro quien, como hemos señalado, también llevó a cabo la delimitación y el expediente de expropiación del polígono<sup>939</sup>.

Tal y como se plasmó en la memoria del proyecto, cuya versión definitiva fue presentada en junio de 1958, el complejo religioso estaba llamado a ser una referencia urbana, al constituir "el centro espiritual del barrio y además el principal elemento arquitectónico para su ordenación urbanística"<sup>940</sup>. A ello contribuyó su centralidad dentro de la plaza y el gran volumen adjudicado a la iglesia, que incorporó ciertos elementos vinculados con la reforma litúrgica que más tarde cristalizaron en el Concilio Vaticano II y que los técnicos pudieron estudiar de primera mano durante su viaje a Alemania, impulsado y sufragado por el propio obispo (Figura 109).

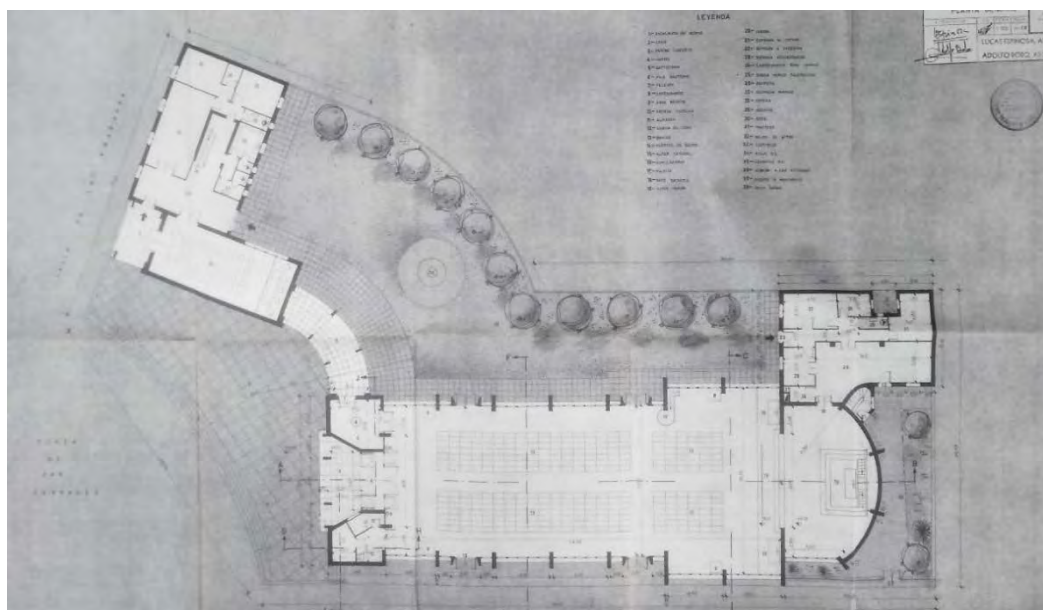


Figura 109. Planta del templo de Cristo Rey y dependencias anexas. Adolfo Bobo de Vega y Lucas Espinosa Navarro (1958).

Fuente: AHPZa, DPV, sign. 41/18.

<sup>938</sup> TERÁN TROYANO, Fernando de. *Planeamiento...*, ob. cit., pp. 422-423.

<sup>939</sup> GARCÍA LOZANO, Rafael Ángel. "La teología...", ob. cit., pp. 305-330; ESPINOSA NAVARRO, Lucas, *et al.* "Obra Social del Hogar y la Arquitectura: Centros parroquiales en las unidades vecinales de absorción de Madrid: Hortaleza, Canillejas, Vallecas, Pan Bendito, Fuencarral y Villaverde". *Hogar y Arquitectura; revista bimestral de la Obra Sindical del Hogar*, 1965, 57, p. 2.

<sup>940</sup> AHPZa, DPV, sign. 41/18



Del conjunto inicialmente proyectado solo pudo construirse el templo y la sacristía, debido a la escasez de los fondos disponibles. No obstante, el plan parcial contempló la ampliación de las instalaciones mediante la edificación de un centro parroquial con salón de actos, locales para catequesis y despachos parroquiales, además de la casa rectoral, considerando con ello suficientemente cubiertas las necesidades espirituales de los nuevos pobladores del sector<sup>941</sup> (Figura 110).



Figura 110. Iglesia de Cristo Rey en la actualidad.  
Fuente propia.

En la manzana adyacente a la iglesia se programó el principal centro comercial y administrativo del polígono. En ella estuvo prevista la construcción de un edificio de dos plantas cuyo destino era alojar el servicio de correos, una oficina municipal, un locutorio y otras dependencias particulares. También se proyectó un inmueble destinado al ocio, con un cine de unos mil metros cuadrados y capacidad para seiscientos espectadores, así como un centro social y recreativo compuesto por una sala de reuniones, otra para juegos, una zona de expositores y un bar-restaurant. Además, se decidió emplazar cuatro edificios de una, dos y tres plantas, para albergar los servicios sanitarios y asistenciales del barrio, pudiendo ser ampliados en el futuro, en función de las necesidades. La realidad construida fue que la mayor parte de los terrenos fueron ocupados por la sede del Banco de España en Zamora, diseñada por el arquitecto leonés Ramón Cañas Represa en 1983, que quedó separado del resto de la manzana mediante un pasaje peatonal. El edificio, que aún está en pie pero que desde 2004 dejó de ser operativo<sup>942</sup>, destaca por su marcado carácter escultórico y la celosía modular diseñada por el artista zamorano José Luis Coomonte-que protege y oculta los paños donde se abren los huecos<sup>943</sup>. Se han estudiado varios proyectos para su reutilización. El último prevé la instalación en las dependencias de la

---

<sup>941</sup> Para conocer más acerca del edificio cf: GARCÍA LOZANO, Rafael Ángel. "La teología...", ob. cit., pp. 305-330.

<sup>942</sup> "El Banco de España cierra las sedes de Zamora, Burgos y Salamanca". *Diario de León*, 3 de enero de 2004.

<sup>943</sup> Para saber más acerca de la obra cf.: HERNÁNDEZ MARTÍN, Joaquín. *Guía...*, ob. cit., p. 85.

Policía Municipal –que actualmente ocupan el viejo Ayuntamiento– cuyas obras de adaptación pretender ser finalizadas en 2020<sup>944</sup> (Figura 111).



Figura 111. Edificio del Banco de España en Zamora.  
Fuente propia.

Para completar la actividad terciaria en el polígono se previó la ubicación de un edificio de servicios administrativos múltiples en un solar adyacente al banco. Asimismo, estuvo previsto que los bajos de los edificios residenciales situados en las principales calles alojaran locales comerciales, contabilizándose un total de ciento noventa y seis tiendas, con un ratio de dos por cada cien habitantes.

En el polígono se reservó, además, abundante espacio para la construcción de nuevas dotaciones docentes y para la ampliación de las existentes en las proximidades. No en vano este aspecto fue controlado con sumo cuidado por el gobierno autoritario<sup>945</sup>. En ese sentido, se extendieron los terrenos del Instituto Claudio Moyano dentro del polígono para compensar la merma de espacio para juegos que supuso la cesión, algunos años antes, de parte de su parcela original para la edificación de un instituto femenino, proyectado por Salvador Álvarez Pardo en 1964. La actividad del nuevo centro comenzó en el curso 1966-1967, si bien la inauguración oficial no llegó hasta 1969, en un acto presidido por el director general de Enseñanza Media, Agustín de Asís Garrote<sup>946</sup>. El inmueble, que albergó el Instituto María de Molina, supuso un contrapunto a la marcada monumentalidad del centro adyacente, aportando una arquitectura clara y funcional, formada mediante la articulación de varios bloques lineales de diferentes alturas y longitudes en torno a un patio cuadrado<sup>947</sup>. Esta misma línea compositiva quedó reflejada en el Centro Comercial y Residencial del Ensanche, que ocupó los solares conocidos como Barrio Peña situados justo enfrente del nuevo instituto, tal y como abordaremos pormenorizadamente en el siguiente apartado (Figura 112).

---

<sup>944</sup> "La obra de reconversión del Banco de España estará lista, `si o si´, en el curso 2020". *La Opinión-El Correo de Zamora*, 11 de septiembre de 2019.

<sup>945</sup> CRUZ SAYAVERA, Soraya. "El sistema educativo durante el Franquismo: las leyes de 1945 y 1970". *Revista Aequitas*, 2016, 8, pp. 35-62.

<sup>946</sup> SÁNCHEZ PALACIOS, Andrés. "El instituto "María de Molina": una novela de los hechos". *AGUA Revista del I.E.S. María de Molina*, 2014, número conmemorativo de su 50 aniversario, pp. 18-22.

<sup>947</sup> CARRETERA, Francisco. "Un paseo arquitectónico a propósito del María de Molina". *AGUA Revista del I.E.S. María de Molina*, 2014, número conmemorativo de su 50 aniversario, pp. 39-45.





Figura 112. Patrio de acceso y fachada principal del IES. "María de Molina".  
Fuente propia.

El solar ubicado entre los institutos y la parroquia se destinó, asimismo, a reserva escolar. Su destino se decidió a finales de 1971 mediante un acuerdo municipal en el que se propuso la cesión de parte de dichos terrenos para la construcción de pistas deportivas para los dos edificios de Secundaria y la construcción de un tercer centro docente mixto<sup>948</sup>. Con ese propósito, y una vez en posesión de los terrenos, el Ayuntamiento traspasó la extensión al Ministerio de Educación para la construcción de un instituto de BUP, en sesión de 29 de julio de 1976. En 1981 se finalizaron las obras de las instalaciones que recibieron el nombre de Maestro Haedo<sup>949</sup>.

Por lo que respecta a la enseñanza preescolar y básica, se estimó una población de casi dos mil alumnos, por lo que fue necesario seleccionar varios emplazamientos que albergaran cuatro grupos de doce clases de cuarenta alumnos en total. Asimismo, se consideró necesario emplazar tres guarderías con capacidad para quinientos menores, en los alrededores de los mismos. Las manzanas escogidas se ubicaron principalmente en la parte meridional del polígono, en los sectores denominados VII y VIII, donde también se concentraba la vivienda obrera.

Las primeras gestiones realizadas por el Ayuntamiento para obtener los terrenos necesarios para su construcción comenzaron muy temprano. Se sabe que en marzo de 1965 el Ayuntamiento zamorano solicitó, a propuesta de la Junta Central de Construcciones Escolares, la cesión de un solar para albergar un colegio de diez grados, aunque solo unos meses después se modificó la petición para ampliar la oferta a dieciséis grados y un parvulario<sup>950</sup>. No hubo reparos a la petición, que fue aprobada en el mes de diciembre siguiente<sup>951</sup>, iniciándose, apenas un mes y medio después, las gestiones para la enajenación de la parcela del sector VII, de 7208 metros cuadrados, situada en la esquina formada por las actuales calles Juan Sebastián Elcano y Cuba<sup>952</sup>.

---

<sup>948</sup> "Informe de la gestión anual y previsiones para el año próximo". *El Correo de Zamora*, 30 de diciembre de 1971.

<sup>949</sup> *BOE*, 16 de junio de 1981, nº 143.

<sup>950</sup> AHPZa-MZa, LA año 1965 (L/1848), sesión de 16 de julio, ff. 186v. a 187r.

<sup>951</sup> *Ibidem*, sesión de 30 de diciembre, ff. 7v. a 8v.

<sup>952</sup> *Ib.*, LA año 1966 (L/1849), sesión de 14 de febrero, f. 33v.

En octubre de 1969 el Ayuntamiento pidió la concesión de otra porción de suelo, "de una superficie aproximadamente doble que el primero", para ubicar un segundo centro escolar<sup>953</sup>. De acuerdo a las previsiones del plan parcial, la parcela concedida por el INV fue la prevista en el sector VIII<sup>954</sup>. La proximidad al otro centro de enseñanza primaria aconsejó solicitar, dos años después, la permuta de dicho solar por parte de los terrenos de reserva escolar donde estaba prevista la construcción de las pistas deportivas y el tercer instituto, enfrente de otra parcela que el plan había destinado a alojar una guardería en la calle Arapiles<sup>955</sup>.

En ambos casos, la adquisición del suelo no pudo formalizarse hasta la finalización de las obras de urbanización del polígono, tal y como informó el delegado provincial de la Vivienda<sup>956</sup>, por lo que la compra de los terrenos no fue ratificada hasta 1973<sup>957</sup>.

El polígono contó también con un emplazamiento para la ubicación de una Escuela Hogar, en la actual calle Argentina, donde llevar a cabo la labor educativa y doctrinal de esta organización a cargo de la Sección Femenina de FETS y de las JONS<sup>958</sup>.

En relación a la previsión de espacios verdes, la prensa local anunció en septiembre de 1963 –apenas dos meses después de dar comienzo las obras de urbanización–, que el polígono residencial iba a contar con un paseo de quince metros de ancho y quinientos de recorrido, paralelo al primer tramo de la avenida Requejo, entre el sitio denominado la Farola –próximo a la puerta de Santa Clara– y el cruce con la avenida Cardenal Cisneros. Dicha travesía permitiría que los transeúntes siguieran disfrutando del tradicional recorrido peatonal a lo largo de la céntrica travesía, sin entorpecer continuamente el tráfico rodado del principal acceso de la capital. Asimismo se señaló que el espacio estaría flanqueado por edificios de ocho plantas, siendo "los de superior categoría del polígono"<sup>959</sup>. Si bien parece claro que, en un principio, esta opción estuvo sobre la mesa, la información dada por el diario local resulta contradictoria, pues durante la reunión celebrada el año anterior entre los representantes municipales y los redactores del plan parcial para dar a conocer los pormenores de la ordenación, ya se hizo referencia a que se había eliminado del plano el mencionado paseo. Aunque no se conocen los motivos de esta decisión, es posible que la presencia de dos edificios importantes en la trayectoria del espacio libre –el Instituto de Secundaria y la sede de la FET de las JONS– condicionara la delimitación de este espacio de asueto.

En su lugar, se retomó la propuesta de ampliar los jardines de las Glorietas mediante la adición de una nueva zona verde, sobre los terrenos situados al Sur de los mismos, tal y como se había previsto al organizar la primera corona del ensanche. El espacio reservado para el nuevo parque fue mucho mayor que el previsto en 1942, superando las treinta y seis hectáreas pertenecientes, casi en su totalidad, a la finca expropiada a Carmen Prada Piorno. La parcela quedó delimitada por las avenidas Portugal y Antonio Alonso –actual Leopoldo Alas Clarín–, y las calles Ponce de Cabrera y División Azul –hoy en día, Santiago Alba Bonifaz–, además de por los mencionados jardines.

---

<sup>953</sup> AHPZa-MZa, LA año 1966 (L/1849), sesión de 2 de octubre, f. 262v.

<sup>954</sup> *Ibidem*, sesión de 27 de diciembre, f. 268v.

<sup>955</sup> *Ib.*, LA año 1971 (L/1850), sesión de 29 de diciembre, f. 74v.

<sup>956</sup> "Ratificación de los acuerdos de aportación al ensanche de la Avenida de Portugal y cesión de terrenos para un colegio menor". *El Correo de Zamora*, 17 de febrero de 1966.

<sup>957</sup> AHPZa-MZa, LA año 1973 (L/1950), sesión de 31 de enero, ff. 165r. a 165v.

<sup>958</sup> GONZÁLEZ PÉREZ, Teresa. "Los programas escolares y la transmisión de roles en el Franquismo: la educación para la maternidad". *Bordón. Revista de pedagogía*, 2009, 6/3, pp. 93-106.

<sup>959</sup> "El polígono residencial de la `Candelaria`". *El Correo de Zamora*, 9 de septiembre de 1963.

La cesión del espacio público se produjo al mismo tiempo que la recepción de los viales y las redes de suministro, en junio de 1972, una vez realizada la inspección de las obras finalizadas por parte de la comisión municipal especial formada para ello.

Durante los primeros meses del 1973 se convocó un concurso público para la adjudicación de las obras de construcción del parque sobre los terrenos del polígono, así como para la urbanización de su entorno próximo. Sin embargo, consta que a principios de septiembre aún no se había emitido resolución alguna, motivo por el cual, la empresa del constructor Francisco Fernández Montero, a través de su ingeniero delegado, decidió retirar su propuesta alegando que en el tiempo transcurrido se había producido un considerable aumento del coste de los materiales y de la mano de obra, por lo que solicitó la devolución del "proyecto, maqueta y fianza de las obras mencionadas"<sup>960</sup>. En la misma sesión en la que se dio a conocer el escrito, se decidió declarar el concurso desierto, solicitar permiso al Ministerio de la Vivienda para construir un aparcamiento subterráneo en los terrenos y encargar al arquitecto municipal, Julián López de la Cuesta, la confección del proyecto para la urbanización del parque y de su espacio adyacente<sup>961</sup>.

Tal y como refieren López Bragado y Lafuente Sánchez, la propuesta presentada por el técnico del Ayuntamiento se basó en la presentada al concurso por el equipo reunido por el mencionado constructor. El espacio se estructuró en dos ámbitos segregados por la avenida Requejo. La zona situada al Norte, de forma triangular y más pequeña, albergó el templete de música y una zona de juegos infantil. Por su parte, la emplazada al Sur, más amplia y en pendiente, se dividió en tres ambientes. El más occidental se organizó en torno a una gran fuente circular alrededor de la cual se delimitó un paseo peatonal. A través de dos rampas se accedía a la plaza redonda destinada a acoger actividades y espectáculos, y, desde allí, a la zona de juegos infantil, cumpliendo con el propósito de integrar la naturaleza en la ciudad y proporcionar un espacio libre para el disfrute cotidiano. La aprobación definitiva del proyecto se produjo en 1975, tras la visita a la localidad del ministro de vivienda Luis Rodríguez de Miguel, y en abril del año siguiente las obras ya estuvieron concluidas<sup>962</sup>.

Hubo, además, otro gran espacio destinado a zona de esparcimiento en el polígono, entre la avenida Cardenal Cisneros y la calle Magallanes. Los terrenos presentaban una importantísima pendiente, circunstancia que los hacía poco apropiados para la edificación. En este caso no hubo tanto interés por acondicionar el ámbito, situado a medio camino entre el inminente parque urbano de La Marina y el paseo de Los Tres Árboles, en la ribera del Duero. La parcela fue la más afectada por la modificación del plan parcial aprobada en 1981, que planteó la reducción de una amplia faja a lo largo de su fachada a la avenida Cardenal Cisneros para ampliar el ancho de la vía. Durante esa misma década se acondicionó el parque –dedicado al poeta zamorano León Felipe–, que contó con amplios jardines y pistas deportivas, de acuerdo a las previsiones del plan original, pues finalmente no llegó a ensancharse la vía<sup>963</sup>.

Respecto a la edificación residencial, se segregaron ámbitos destinados a los diferentes niveles sociales. Así, las zonas más próximas al centro se reservaron para la clase acomodada,

---

<sup>960</sup> Dicha propuesta fue elaborada por un equipo interdisciplinar formado por el arquitecto zamorano Julio Brualla Santos-Funcia, el escultor José Luis Alonso Coomonte, el director del Instituto Técnico Ramón Luelmo y el ayudante de Obras Públicas Fernando Chacón [LÓPEZ BRAGADO, Daniel; LAFUENTE SÁNCHEZ, Víctor Antonio. "El parque de la Marina Española: de paseo arbolado del primer ensanche de Zamora a principal espacio verde de la ciudad". *Studia Zamorensia*, 2019, 18, pp. 11-32 (24)].

<sup>961</sup> AHPZa-MZa, LA año 1973 (L/1850), sesión de 20 de septiembre, ff. 207v. a 208v.

<sup>962</sup> LÓPEZ BRAGADO, Daniel; LAFUENTE SÁNCHEZ, Víctor Antonio. "El parque...", ob. cit., p. 24.

<sup>963</sup> AGMF, SU, exp. 835, sign. 21/09.

el ámbito intermedio estuvo previsto para el alojamiento de la clase media más humilde y en la parte más alejada se situaron las viviendas sociales<sup>964</sup>.

La altura de las construcciones también se reguló siguiendo el criterio de proximidad al foco urbano. De este modo, inicialmente estuvo prevista la construcción de torres de hasta quince plantas y bloques de ocho en las parcelas situadas alrededor del primer tramo de la avenida Requejo, aunque como sabemos, finalmente, se decidió ampliar la extensión del paseo y destinar dichos terrenos a la construcción de un parque urbano. Ello provocó que en 1972 el Ayuntamiento promoviera una modificación de la ordenanza aplicable a las edificaciones situadas en los límites del nuevo espacio de asueto.

Según se justificó en la memoria del documento, estando tan próxima la construcción de un parque "de alta calidad urbanística", resultaba necesario conceder a los inmuebles ubicados en su entorno, "una categoría pareja". Siendo así, el propósito de la alteración fue otorgar a los edificios emplazados en las calles perimetrales –actuales Ponce de Cabrera, Santiago Alba Bonifaz y avenida de Portugal–, las mismas condiciones concedidas a las construcciones previstas en la avenida Requejo<sup>965</sup>. El expediente fue tramitado con carácter transitorio y de urgencia, debido a que las condiciones exigidas ya habían sido incluidas en el Plan General de Urbanización que estaba siendo sometido a aprobación en esos momentos y a la inminente construcción de varios solares emplazados en la zona afectada. Siendo así, en julio de ese año se presentó el dictamen para proceder a la rectificación y se abrió el plazo de alegaciones. En sesión de 7 de octubre de 1972 fue ratificado el acuerdo por el Pleno municipal<sup>966</sup>.

Sin embargo, la propuesta fue rechazada por el Ministerio de Vivienda, en virtud del contenido del informe redactado por los servicios técnicos de urbanismo, fechado ese mismo mes. En el mismo se aludió a las implicaciones que tendría la operación sobre las construcciones existentes, pues tanto la Jefatura de la FET de las JONS como las construcciones de la calle División Azul –Santiago Alba Bonifaz– quedaría fuera de ordenación al no alcanzar la altura mínima exigida. Asimismo se aludió a las irregularidades que traería consigo la reforma, dado que el INV ya había autorizado la construcción de algunos inmuebles residenciales próximos a la zona involucrada, lo que produciría una gran diferencia de alturas entre edificios tan próximos. El técnico concluyó la redacción señalando que "la categoría de una plaza o parque no la dan las grandes alturas (...) sino el tratamiento armónico de estas alturas entre sí y la calidad arquitectónica de los edificios, así como la buena disposición de sus viales y jardines"<sup>967</sup>. La resolución final fue comunicada a la Municipalidad mediante escrito de enero de 1973.

Siendo así, las alturas de los inmuebles del polígono oscilando entre las ocho plantas asignadas a la parcela adyacente al instituto femenino recién inaugurado –donde el Patronato de Viviendas del Ministerio de Trabajo promovió la construcción de un inmueble para altos funcionarios diseñado por Adolfo Bobo en 1972<sup>968</sup>–, y las tres mínimas exigidas en los conjuntos promovidos por la Obra Sindical del Hogar en los solares adyacentes a la Residencia provincial en esos mismos años<sup>969</sup>, aunque predominaron los inmuebles de cuatro alturas.

---

<sup>964</sup> AGMF, SU, exp. 835, sign. 21/09.

<sup>965</sup> *Ídem*.

<sup>966</sup> AHPZa-MZa, LA año 1972 (L/1850), ff. 138r. a 138v.

<sup>967</sup> AGMF, SU, exp. 835, sign. 21/09.

<sup>968</sup> AHPZa, DPV, sign. 148/01.

<sup>969</sup> *Ibidem*, sign. 128/03, 110/6 y 141/05.

Está claro que esta distinción espacial y económica afectó también a la estética y composición exterior de las edificaciones, pues las Ordenanzas Regulatoras únicamente establecieron unos criterios generales comunes a todas ellas "para conseguir que no se desvirtúe la unidad y armonía del conjunto", consistentes, básicamente, en prohibir el uso de materiales "deleznable" y elementos "falsamente estilísticos"<sup>970</sup>.

En cuanto a las tipologías, se permitió la construcción de torres y bloques lineales abiertos, formando composiciones diferentes<sup>971</sup>. Excepcionalmente se admitió la construcción de bloques cerrados en torno a patios de manzana en los límites del polígono y en aquellas zonas donde ya hubiese comenzado la elevación de inmuebles "con arreglo al antiguo plan de ensanche de la ciudad"<sup>972</sup>. En esos casos se determinó la aplicación de las Ordenanzas Municipales.

Las limitaciones dimensionales tuvieron, en general, carácter director pero no obligatorio salvo cuestiones como el gálibo interior mínimo de las viviendas o la distancia entre edificios. También se permitió alterar la ordenación de los volúmenes en el caso de que las promociones inmobiliarias afectaran a todo un sector<sup>973</sup> (Figura 113).



Figura 113. Zonificación del polígono de la Candelaria. Los números 1 y 2 indican la ubicación del Instituto Técnico y de la sede de FETS de las JONS, respectivamente. El número 3 corresponde a la urbanización sindical de los Cascajos y el 4 a la de la Residencia sanitaria de la Diputación. El número 5 indica la situación de la iglesia de Cristo Rey, único edificio construido en el polígono en el momento de su planificación. Elaboración propia.

<sup>970</sup> AGMF, SU, exp. 835, sign. 21/09.

<sup>971</sup> *Ídem*.

<sup>972</sup> "El polígono residencial de la `Candelaria`". *El Correo de Zamora*, 9 de septiembre de 1965.

<sup>973</sup> AGMF, SU, exp. 835, sign. 21/09.



## 6. EL PLAN PARCIAL DEL CENTRO COMERCIAL Y RESIDENCIAL DEL ENSANCHE DE 1967.

La operación inmobiliaria denominada Centro Comercial y Residencial del Ensanche, se desarrolló sobre los terrenos popularmente conocidos como Barrio Peña, situados enfrente del Instituto Claudio Moyano, entre las avenidas Requejo y Generalísimo y la calle Héroes de Toledo. Como sabemos, dicho emplazamiento había sido reservado para la construcción de la plaza del Ensanche, previsto como el centro representativo y administrativo de la nueva zona de expansión urbana, según se estableció en la ordenación trazada para la primera zona en 1943.

La construcción de diversas sedes gubernamentales en otros emplazamientos, fundamentalmente a lo largo de la avenida Italia e, incluso, en el casco tradicional, como el nuevo Ayuntamiento y el edificio de los Juzgados, llevó al Concejo a solicitar a los servicios urbanísticos de la DGA, la reducción de sus dimensiones en 1946<sup>974</sup>. Ello dio lugar a un diseño más modesto organizado alrededor de una plaza porticada sensiblemente cuadrada y rodeada de edificaciones en tres de sus cuatro flancos, en las que estaba previsto alojar actividades comerciales y ciertos edificios representativos que aún era necesario renovar, como el Gobierno Civil y la Delegación de Hacienda<sup>975</sup> (Figura 114).

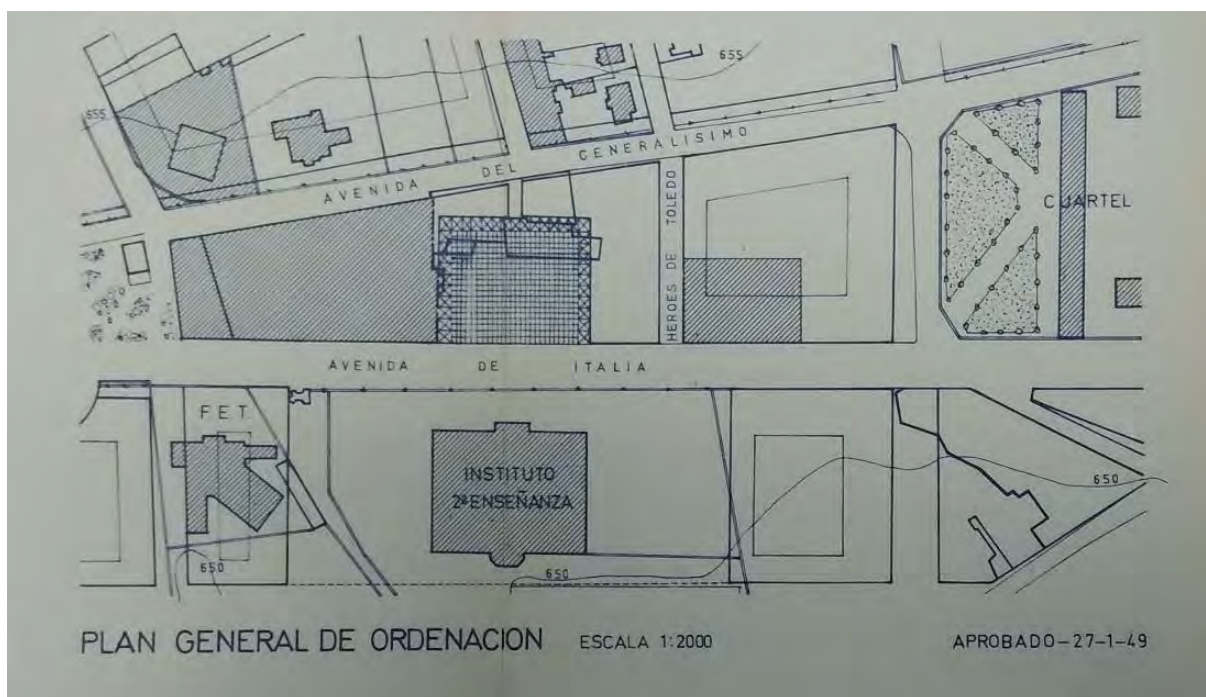


Figura 114. Plaza del Ensanche, según el diseño elaborado en 1946 que fue incorporado al Plan General de 1949<sup>976</sup>.

Fuente: AGMF, SU, sign. 91/05.

En los albores de la década de los 60 era más que evidente que el enclave había perdido toda posibilidad de proporcionar el carácter distintivo que se le pretendió otorgar, lo que llevó a proponer varias organizaciones alternativas encaminadas a ofrecer una buena imagen de la entrada de la ciudad a la vez que un elevado rendimiento edificatorio, habida cuenta de su

<sup>974</sup> AHPZa-MZa, LA año 1946 (L/1842), f. 155v.

<sup>975</sup> "El proyecto reformado de ordenación del centro comercial y residencial del ensanche". *El Correo de Zamora*, 2 de febrero de 1967.

<sup>976</sup> Véase capítulo 12, apartado 3.4 de esta tesis.



céntrica situación dentro del ensanche. Tras varias tentativas fallidas, el desarrollo del ámbito se dejó en manos de la iniciativa privada que modificó completamente las directrices de ordenación inicialmente establecidas para llevar a cabo un "centro de atracción para las actividades sociales de la población" acorde con los nuevos hábitos de la ciudadanía.

#### 6.1. DIFERENTES PROPUESTAS PARA MODIFICAR LA ORDENACIÓN DE LA PLAZA DEL ENSANCHE.

La primera propuesta para modificar la ordenación establecida sobre la plaza del Ensanche tras la aprobación del plan general, se presentó en 1958, y tuvo su origen en una solicitud de permuta o venta de suelo hecha al Ayuntamiento el año anterior por Antonio Martín Cañivano, propietario de una vivienda ubicada en uno de los solares afectados. Tal y como relató el susodicho vecino en el escrito presentado en julio de 1957, por aquel entonces existían en el enclave "viejas casas" que debían desaparecer ya que resultaban "antiestéticas", dando una pésima imagen del principal acceso a la ciudad. Asimismo relató que, de acuerdo a las alineaciones previstas en la ordenación general, le resultaba imposible materializar la edificabilidad de la parcela de su propiedad, ya que solo le dejaba seis metros de fachada que resultaban insuficientes para elevar un nuevo inmueble y dejar luces a la residencia que ya poseía. Siendo así solicitó modificar la disposición de los volúmenes edificatorios, adjuntando dos propuestas alternativas a la organización establecida, con la esperanza de que alguna de ellas fuera aceptada por la Municipalidad.

La primera consistió en desplazar el límite occidental del espacio público cinco metros hacia el Este, dejando sendos pasos a la avenida del Generalísimo en las esquinas y eliminando el previsto en el centro del bloque edificable situado al Norte. Esa solución le permitiría mantener su casa y edificar una nueva construcción "de la categoría que pide el sitio que es" sin condicionar las luces de la existente. La segunda opción abogaba por ampliar el espacio público hasta la fachada del edificio del Instituto Nacional de Previsión, incorporándolo al conjunto junto con la calle Héroes de Toledo, y desplazar la arista opuesta de la plaza hasta hacerla coincidir con la prolongación de la calle General Mola –actual Juan II– (Figuras 115 y 116).

Si bien ninguna de las opciones fue considerada, el examen de la petición y de las alternativas formuladas por este vecino para la plaza del Ensanche dio pie a que los servicios municipales plantearan una organización de la zona diferente a la establecida, más acorde con las exigencias del Municipio en aquel momento.

El arquitecto municipal Enrique Crespo, en su informe redactado en noviembre de ese año, subrayó la necesidad de proporcionar un ámbito en el ensanche "para concentraciones de público, emplazamiento de espectáculos de feria, etc", si bien la posibilidad de porticar el espacio quedaba fuera de las posibilidades monetarias del Ayuntamiento. Siendo así, propuso prescindir de las edificaciones que debían definir el perímetro del área, de manera que el nuevo espacio público incorporase las vías perimetrales, quedando fijados los nuevos límites mediante las construcciones ya existentes en los alrededores. De ese modo, el centro de secundaria y la sede del Instituto Nacional de Previsión quedarían integrados en la organización definiendo los flancos Sur y Este, respectivamente, otorgando con su presencia una imagen adecuada al lugar. Por otro lado, las inmuebles privados elevados en la avenida del Generalísimo constituirían el límite Norte y la vivienda de Antonio Martín Cañivano marcaría la alineación del extremo occidental del complejo<sup>977</sup>.

---

<sup>977</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/15.



Figuras 115 y 116. Croquis de las propuestas para la modificación de la alineación de la plaza del Ensanche, presentadas por Antonio Martín Cañibano en 1957.  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/15.

La Comisión de Fomento aceptó la proposición del técnico en diciembre de ese mismo año "por estimar justificados los razonamientos que la aconsejan", siendo necesario proceder a la modificación del planeamiento general para llevarla a cabo. El encargado de elaborar el nuevo proyecto de la plaza fue Rodolfo García de Pablos, quien en su momento dirigió el equipo de arquitectos que trazaron la ordenación primitiva. En esta ocasión contó con la colaboración del ingeniero de caminos Emilio Pérez Losada, Jefe de Obras Públicas de la provincia de Zamora<sup>978</sup>.

Consta que en febrero de 1958 la documentación fue remitida al Ayuntamiento para que se llevara a cabo su estudio<sup>979</sup>. De inmediato dieron comienzo las gestiones para proceder a la expropiación de los terrenos, solicitando a los propietarios afectados –María del Tránsito Sacristán Galarza, los herederos de Ángel de la Peña y el propio Martín Cañibano– el establecimiento del precio de venta de los terrenos, que se acordó en cuatrocientas cincuenta pesetas por metro cuadrado<sup>980</sup>. A pesar de avanzar en estas cuestiones, el trámite para proceder a la aprobación de la documentación del proyecto se pospuso varias veces<sup>981</sup> hasta que por fin, en octubre del año siguiente, el alcalde informó de que se habían llevado a cabo ciertas negociaciones con una empresa particular que estaba interesada en adquirir dichos terrenos para la construcción de viviendas, por lo que ordenó que se definieran nuevas alineaciones para el

<sup>978</sup> Los honorarios del trabajo ascendieron a 39.982,40 pesetas [AHPZa-MZa, LA año 1960 (L/1845), sesión de 8 de julio, f. 241r.].

<sup>979</sup> El expediente recoge la nota que el ingeniero Pérez Losada remitió junto con la documentación al secretario del Ayuntamiento, fechada el 8 de febrero de 1958 [*Ibidem*, OyU, sign. 781/15].

<sup>980</sup> Así consta en el decreto firmado por el entonces alcalde, Gerardo Pastor Olmedo, con fecha 23 de marzo de 1958 [*Ídem*].

<sup>981</sup> La documentación se dejó sobre la mesa para su estudio por parte del Pleno en las sesiones de 7 de julio y 6 de septiembre de 1958 y 9 de marzo y 10 de abril de 1959 [AHPZa-MZa, LA año 1958 (L/1845), f. 33v. y 49v.; *Ibidem*, LA año 1959 (L/1845), ff. 105r. a 105v. y 116r.].

barrio<sup>982</sup>. Este cambio de rumbo respecto al destino de los solares se justificó por la necesidad de incrementar el parque inmobiliario de la ciudad y de densificar las áreas consolidadas, especialmente las más céntricas, evitando así el desbordamiento de la ciudad por el Este, de acuerdo a la política municipal en materia de urbanismo establecida años atrás.

La elaboración de la nueva organización del ámbito recayó en el arquitecto municipal Julián Gutiérrez de la Cuesta, que presentó la documentación en noviembre de 1964. Sin duda, se trató de un diseño más modesto que el anterior, ya que las finanzas del Ayuntamiento no podían asumir "lo elevado de su presupuesto de realización y conservación". Además, los objetivos perseguidos nada tenían que ver con el propósito original, una vez que se desestimó definitivamente la pretensión de proporcionar un ámbito público abierto para reuniones y espectáculos.

La nueva disposición buscó neutralizar la atomizada expansión que se estaba produciendo hacia el Este de la localidad proporcionando un mayor índice de edificabilidad del previsto en el Plan general, para aminorar el crecimiento de la ciudad (Figura 117).

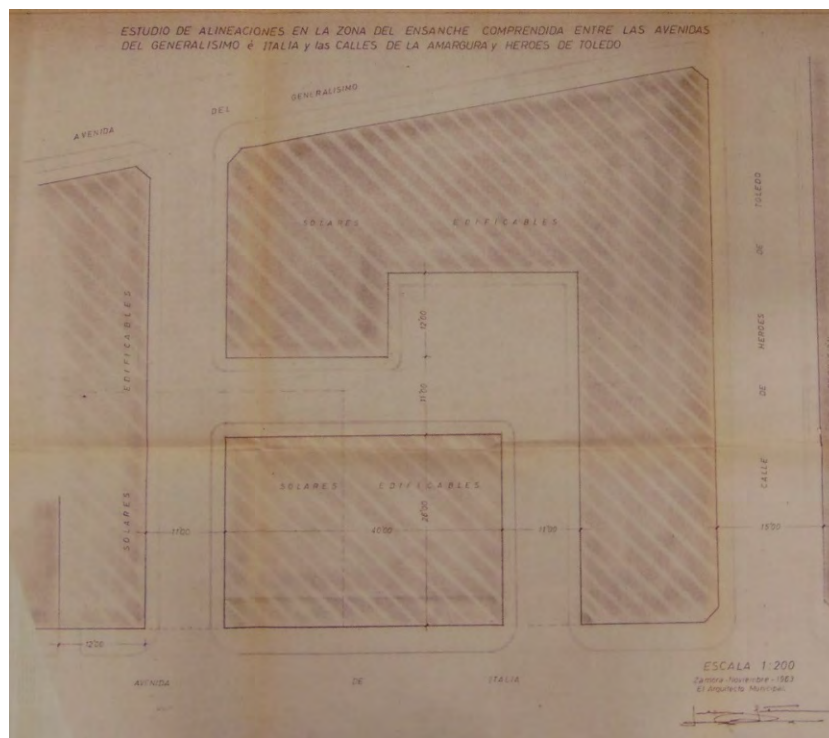


Figura 117. Plano del proyecto de ordenación del barrio Peña. Julián Gutiérrez de la Cuesta (1963).  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/15.

El nuevo trazado planteado por Gutiérrez de la Cuesta buscó integrar el sector en la cuadrícula definida por el Plan General del Ensanche, manteniendo las calles y avenidas perimetrales existentes y delimitando una travesía de nueva apertura, de diez metros de ancho, que continuó la del General Mola atravesando el ámbito de Norte a Sur y dividiéndolo en dos. Por una parte quedó una franja de doce metros que se destinó a solares edificables, rematando así el extremo oriental de la manzana ocupada por varias construcciones existentes en la zona. El resto de los terrenos conformaron un nuevo cuadrante que quedaría delimitado por

<sup>982</sup> AHPZa-MZa, LA año 1959 (L/1845), sesión de 13 de octubre, f. 161v.

edificaciones en su perímetro, adoptando la misma disposición convencional que predominó en el resto del primer ensanche.

La principal diferencia radicó en que, en este caso, se practicaron dos aperturas en el contorno, una en la avenida Requejo y otra en la nueva calle, de once metros cada una, permitiendo el paso a lo que, tradicionalmente, debía estar destinado a patio interior de servicio pero que en esta ocasión había sido convertido en una suerte de plaza de acceso público. No deja de sorprender cómo se justificó la drástica reducción del lugar de asueto. Lejos de representar un problema, esta cuestión fue mostrada como una ventaja, pues al minimizar el espacio público hasta el estrictamente necesario para el tránsito, se evitaba que la zona se convirtiera en un "campo escolar" y con ello los problemas y accidentes provocados por los estudiantes del instituto próximo.

Si bien la propuesta presentada fue sometida a evaluación en febrero de 1965, no llegó a ser aprobada. El motivo principal que aconsejó dicha decisión fue la inminencia con que se pretendía llevar a cabo la redacción de un nuevo planeamiento general para la ciudad, por lo que resultó "presumible y lógico" que dicho instrumento incluyese la ordenación del ámbito, siendo entonces "el momento oportuno de aprobar el conjunto o formular los reparos parciales a que hubiera lugar"<sup>983</sup>.

## 6.2. ELABORACIÓN Y APROBACIÓN DEL PLAN PARCIAL.

Más allá de las razones expuestas, el rechazo a la propuesta de alineación del barrio presentada por Gutiérrez de la Cuesta pudo deberse al fracaso de las negociaciones entabladas entre el Consistorio y la empresa constructora interesada en llevar a cabo la promoción inmobiliaria del ámbito, así como a la negativa de la Gerencia de Urbanización de incorporar los terrenos a la delimitación del polígono de la Candelaria, asumiendo de esa forma su gestión. Como sabemos, las perennes dificultades económicas del municipio no hubiesen permitido llevar a cabo dicha operación sin ayuda de capital externo, pues solo la compra de los solares hubiera implicado un desembolso imposible de acometer por el Ayuntamiento en tales circunstancias.

Ello justificó que apenas un mes después de dar carpetazo al expediente, la Administración local aceptara estudiar una nueva proposición particular para la construcción de un complejo residencial sobre dicho emplazamiento, al que se le dio el nombre provisional de Río Duero<sup>984</sup>. El anteproyecto fue presentado por Domingo Epifanio Fernández Valdeón en nombre de su esposa María del Tránsito Sacristán Galarza, que era la propietaria de la mayor parte de los terrenos implicados. El Pleno municipal, en sesión celebrada en marzo de 1965, valoró positivamente el anteproyecto por estimar que cumplía la doble función de ayudar a resolver "de manera considerable" la escasez de viviendas de la localidad y proporcionar "prestancia a una de las zonas más importantes de la misma"<sup>985</sup>, dando comienzo a la tramitación del expediente mediante su aprobación inicial y su exposición al público<sup>986</sup>. Durante el tiempo establecido se presentaron dos reclamaciones de propietarios minoritarios –Jesús Cornejo Colella y las hermanas Aida y Margarita de la Peña–, relativas al reparto de las parcelas resultantes de la operación. El informe elaborado por el arquitecto municipal como

---

<sup>983</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/15.

<sup>984</sup> AGMF, SU, sign. 91/05.

<sup>985</sup> AHPZa-MZa, LA año 1965 (L/1848), sesión de 8 de marzo, ff. 140r. a 140v.

<sup>986</sup> "Aprobados definitivamente varios proyectos de urbanización". *El Correo de Zamora*, 6 de abril de 1965.

respuesta a las demandas interpuestas, fechado el 3 de agosto siguiente, dio la razón a los solicitantes por lo que hubo que rectificar los cálculos.

El plan parcial definitivo, rubricado por el arquitecto Gabriel Riesco Fernández en marzo de 1966 bajo el nuevo nombre de Centro Comercial y Residencial del Ensanche<sup>987</sup>, incluyó un reparto ajustado a los derechos de los propietarios, según se estableció en el nuevo informe redactado por el técnico del Consistorio en noviembre de 1966. Resuelta la reparcelación sin agravios, el documento fue aprobado provisionalmente por unanimidad del Pleno en sesión de 31 de enero de 1967, decidiéndose en la misma reunión su elevación a la Comisión Central de Urbanismo<sup>988</sup>. El informe redactado por el arquitecto del organismo, José Martín-Crespo, valoró favorablemente la propuesta que fue aceptada definitivamente por el ministro de Fomento con fecha 31 de mayo de 1967, según se hizo público en la reunión municipal celebrada el 15 de junio siguiente<sup>989</sup>.

La construcción del complejo corrió a cargo de la sociedad Zadinco SA (Zamorana de Inversiones y Construcción), que inició inmediatamente los trabajos. En 1973 se presentó y aprobó definitivamente el proyecto de alcantarillado del sector, siendo recibida la instalación a comienzos del año siguiente<sup>990</sup>. Por aquel entonces las obras habían progresado considerablemente, achacando a esta y otras intervenciones la transformación de la capital, situándola al nivel de "las más modernas en el aspecto urbanístico"<sup>991</sup>.

### 6.3. LA ORGANIZACIÓN PROPUESTA.

La organización establecida por Riesco se diferenció sustancialmente de las anteriores propuestas de ordenación que se sucedieron sobre el ámbito. Desde luego, por entonces ya había sido definitivamente descartada la opción de formar la grandiosa plaza porticada planteada en los años 40. Del mismo modo, la nueva ordenación tampoco se inspiró en la alineación planteada por Crespo pocos años antes, a pesar de que ofrecía un importante incremento edificatorio, en detrimento del espacio público disponible, lo que hubiera disparado la rentabilidad de la actuación.

El área afectada por la intervención, de poco más de siete mil metros cuadrados, implicó tres propiedades. La de mayor extensión, perteneciente a los promotores de la operación, representó el 75% del total, correspondiendo el resto a las parcelas de los herederos de Ángel de la Peña y de Antonio Martín Cañivano, respectivamente. En este último solar existían dos pequeñas edificaciones de una planta destinadas a vivienda que desaparecieron tras la ejecución del plan. Dado que se trató de un ámbito reducido, uno de los objetivos de la intervención fue mejorar el aprovechamiento de las parcelas mediante una disposición edificatoria que permitiese obtener todo el rendimiento otorgado por el plan general, sin sobrepasarlo, a pesar de estar "por debajo de lo permisible en la Zona". Con esta puntualización el arquitecto hizo alusión a las altas edificabilidades adjudicadas en el polígono de la Candelaria a los inmuebles ubicados en los alrededores de las avenidas Requejo y Cardenal Cisneros, tal y como registrábamos en el apartado precedente.

---

<sup>987</sup> AGMF, SU, sign. 323/01.

<sup>988</sup> AHPZa-MZa, LA año 1967 (L/1849), ff. 144r. a 144v.; La prensa local también se hizo eco de la aprobación del plan parcial ["El proyecto reformado de ordenación del centro comercial y residencial del ensanche", *El Correo de Zamora*, 2 de febrero de 1967].

<sup>989</sup> AHPZa-MZa, LA año 1967 (L/1849), f. 184r.

<sup>990</sup> *Ibidem*, LA año 1973 (L/1850), sesiones de 30 de mayo y de 20 de septiembre, f. 191r. y ff. 206r. a 206v.

<sup>991</sup> "Importante grupo de viviendas y locales comerciales". *El Correo de Zamora*, 29 de junio de 1973.

Además de permitir a los propietarios el justo aprovechamiento económico de sus terrenos, "respetando los criterios de función y densidad establecidos en el Plan General", la memoria hizo hincapié en la necesidad de dar respuesta a la evolución de la forma de vida y de los hábitos de la población, cuestión imposible de resolver desde los anticuados esquemas precedentes. De esta manera, además de proporcionar las condiciones adecuadas para la construcción de nuevas viviendas, la operación inmobiliaria pretendió crear un "centro de atracción para las actividades sociales de la población", organizando distintos ambientes "limitados y protegidos de las inclemencias climáticas" para el desarrollo de actividades comerciales y lúdicas evitando, en todo caso, interferencias entre unas y otras. Estas exigencias se tradujeron en un diseño urbano alejado tanto de la tradicional manzana con patio cerrado predominante en el ensanche, como de las disposiciones lineales racionalistas que producían espacios abiertos indeterminados.

Siendo así, se decidió prescindir de viario interno, restringiendo la circulación rodada a las tres vías perimetrales ya existentes, a las que se les otorgó un carácter diferenciado. La avenida Requejo, al ser prolongación de la carretera de Tordesillas, quedó como travesía de tráfico intenso y veloz, mientras que la del Generalísimo –actual Príncipe de Asturias– se definió como vía interurbana, predominando el tránsito local a velocidad media. La calle Héroe de Toledo quedó como una vía secundaria de circulación lenta, ampliando su dimensión hasta los quince metros de ancho para proporcionar una zona de estacionamiento. La organización del espacio interior se realizó atendiendo a esta categorización.

La zona comercial se desarrolló en torno a un gran espacio libre interior destinado al ocio y esparcimiento, con acceso desde la avenida Requejo. Este ámbito se dividió, a su vez, en dos ambientes. El situado a nivel de la calle, previsto con un carácter más activo, estuvo rodeado por locales de venta dispuestos en la planta baja de las edificaciones, mientras que el situado sobre una plataforma elevada un metro por encima de la rasante quedó al margen de la circulación, pudiendo ser utilizado como terrazas de bares y restaurantes, cuando la climatología lo permitiese. Bajo esta zona elevada se dispuso un garaje con capacidad para setenta plazas de aparcamiento para los residentes que se complementó con otra zona de estacionamiento al aire libre situada en la parte posterior del área de comercio, con acceso desde las vías secundarias.

La disposición de las edificaciones trató de ser equilibrada, predominando la tipología en bloque combinada con otras estructuras más contundentes. La fachada a la avenida de Italia fue la más permeable, disponiéndose un cuerpo de dos plantas elevado sobre pilares, que se destinó a oficinas. La horizontalidad de ese alzado quedó reforzada por la disposición de ventanas corridas, características de la arquitectura del Movimiento Moderno. Para contrarrestar este efecto y quitar "monotonía al conjunto creando un punto singular de atracción", se dispusieron dos torres de once y quince alturas, respectivamente, destinadas, fundamentalmente a vivienda.

El arquitecto adujo que en la misma manzana ya existían construcciones de once plantas "por lo que no producirá una perturbación violenta de la altura urbana desde los puntos de contemplación de la margen izquierda del río". A las razones compositivas se sumaron las de tipo higienista. Según quedó reflejado en la memoria, su altura no comprometía el asoleamiento de las otras parcelas favoreciendo el aislamiento de las casas más altas del ruido y la polución urbana. El resto las viviendas se distribuyeron en bloques de entre seis y nueve alturas, delimitando los espacios de relación, completando así el número previsto de viviendas. La rotundidad de los volúmenes, la ausencia de elementos superfluos y la normalización de las carpinterías fueron características comunes de todas las edificaciones (Figuras 118 y 119).



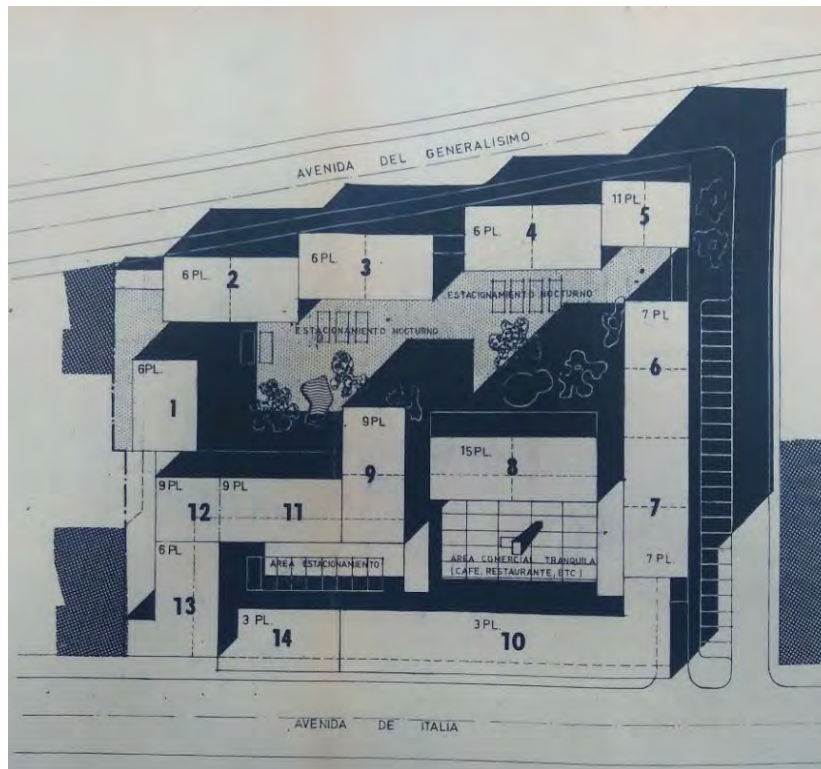


Figura 118. Plan parcial del Centro Comercial y Residencial del Ensanche. Gabriel Riesco Fernández (1965).  
Fuente: AGMF, SU, sign. 91/05.



Figura 119. Vista actual del Centro Comercial y Residencial del Ensanche.  
Fuente propia.

Se distribuyeron viviendas de entre dos y cinco dormitorios para la familia, con una superficie que osciló entre los 80 y los 188 metros cuadrados. El programa de todas ellas fue muy similar, compuesto por vestíbulo, estar-comedor, cocina con lavadero y uno o dos baños. Salvo las más pequeñas, todas contaron, además, con habitación y aseo para el servicio. Tal y como se justificó pormenorizadamente en la memoria, la edificabilidad total resultante apenas

se incrementó respecto a la establecida en el Plan General, resultando un índice de 7,44 frente al 7,22 previsto originalmente.

El primer edificio proyectado fue la torre de once plantas emplazada en la esquina entre Héroes de Toledo y la avenida Generalísimo, señalado con el número 5 en el plan parcial<sup>992</sup>. Fue promovido por María del Tránsito Sacristán Galarza y diseñado por el propio Riesco Fernández en 1966, antes incluso de haber sido resuelto el expediente de urbanización. Constó de locales y oficinas en planta baja, y de veinte viviendas de renta limitada, del grupo I, distribuidas en los niveles (Figura 120).



Figura 120. Imagen del edificio de viviendas situado en la esquina entre la calle Regimiento de Toledo y avenida Príncipe de Asturias, proyectado por Gabriel Riesco Fernández en 1966.  
Fuente propia.

El mismo arquitecto fue el encargado de elaborar al año siguiente la documentación de los tres bloques lineales adyacentes, señalados con los números 2, 3 y 4, propiedad de Ramón Martínez y Dámaso Fariñas, con los que se completó el frente de la travesía principal<sup>993</sup>. En esta ocasión la zona comercial se situó en el semisótano y en la planta de acceso, mientras que las seis plantas superiores se destinaron a residencias, a razón de tres por piso.

---

<sup>992</sup> AHPZa, DPV, sign. 74/03.

<sup>993</sup> *Ibidem*, sign. 86/01.

## Capítulo 14. LA REVISIÓN DE LA ORDENACIÓN GENERAL DEL MUNICIPIO.

### 1. LA NECESIDAD DE UN NUEVO PLAN GENERAL.

Tal y como hemos pormenorizado en el capítulo anterior, la aprobación de la Ley del Suelo en 1956 animó la actividad urbanística en Zamora durante la siguiente década, elaborándose diversos instrumentos de ordenación que complementaron y desarrollaron las determinaciones contenidas en el Plan General sancionado en 1949.

Sin embargo, el alcance de muchas de estas realizaciones aún no era visible en julio de 1965, cuando la CEFTA –Compañía Española de Vuelos Fotogramétricos Aéreos– tomó una nueva imagen aérea de la ciudad, por encargo del Ministerio de Hacienda. Así, apenas puede observarse actividad alguna en el polígono de la Candelaria –más allá de la presencia de la iglesia de Cristo Rey, inaugurada un año antes, y de las obras del instituto femenino que, como señalamos, inició su actividad en 1969<sup>994</sup>–, si bien, oficialmente, las labores de urbanización habían dado comienzo los meses previos a la obtención de la instantánea<sup>995</sup> (Figura 121).

Por otra parte, resulta evidente que tampoco era posible advertir ningún cambio en el ámbito denominado barrio Peña donde, como sabemos, se llevaron a cabo numerosas propuestas de organización desde finales de los años 50, pero cuya ordenación definitiva, bajo el nombre de Centro Comercial y Residencial del Ensanche, no fue presentada y sancionada hasta enero de 1967.

Por el contrario, se puede comprobar que la ocupación de los alrededores de la urbanización de los Cascajos iba en aumento, aprovechando la proximidad de las redes de servicios ejecutadas para abastecer las promociones de la Obra Sindical del Hogar y la Arquitectura. El trasiego diario de vecinos del barrio en dirección al centro de la ciudad hizo necesario tramitar en 1964 una pequeña modificación del planeamiento general consistente en la apertura de una calle, denominada Polvorín, que discurrió por detrás del edificio de la Jefatura de Obra Públicas, uniéndola diagonalmente la avenida Cardenal Cisneros con la actual calle Argentina<sup>996</sup>. Solo un año antes se había aprobado otra rectificación de la ordenación general en las proximidades, que consistió en prolongar la calle Héroes de Toledo hasta la calle Libertad –conformando el tramo denominado Ciudad de Braganza–, según el proyecto elaborado por el técnico municipal Julián Gutiérrez de la Cuesta<sup>997</sup>.

---

<sup>994</sup> "El director general de Enseñanza Media y Profesional inauguró el Instituto "María de Molina". *El Correo de Zamora*, 16 de marzo de 1969.

<sup>995</sup> Consta que la ejecución de la urbanización comenzó en mayo de ese mismo año ["Sesión de la Comisión Permanente Municipal". *Ibidem*, 19 de mayo de 1965].

<sup>996</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/21.

<sup>997</sup> *Ibidem*, sign. 781/22.





Figura 121. Ortofoto de Zamora en 1965, elaborada por la CEFTA por encargo del Ministerio de Hacienda.  
Fuente: AHPZa, FA, carp. 91, 92 y 93.

Centrando la atención en el entorno de la explanada de la Plaza de Toros, resulta desconcertante no apreciar ni rastro de la casa-cuartel de la Guardia Civil cuyas viviendas, según los registros, ya habían sido adjudicadas en 1963, lo que induce a pensar que la falta de fondos retrasó el inicio de la ejecución más de lo que en principio estaba previsto. Tampoco habían comenzado las obras para la construcción de la Estación de Autobuses, cuyo emplazamiento, en la parcela opuesta, había sido establecido en el primer plano del ensanche elaborado en 1942. Por el contrario, algunos solares de la planicie, que fueron subastados por el Ayuntamiento a finales de los 50, ya habían sido edificados en aquel momento. Solo en la manzana situada a la izquierda de la destinada a casa-cuartel –delimitada por la avenida Plaza de Toros y las calles Amargura, Campo de Marte y Condes de Alba y Aliste–, consta que Serafín Posado, Francisco Barroso, Fernando Madridano, Mariano Paraiso, Juan Carpintero, Juan José Prieto, Manuel del Río, Ángel Hurtado y Custodia Miguel, entre otros, promovieron la construcción de residencias y locales entre 1960 y 1963<sup>998</sup>.

Existió, además, una importante aglomeración en torno al Matadero Municipal, donde la OSH adquirió los terrenos de la explanada adyacente, lo que confirmó el avance del arrabal hacia el Norte, siguiendo la dirección de la carretera de Galicia, dando lugar al barrio actualmente conocido como San José Obrero. Así lo corrobora el hecho de que en 1959 la Diócesis de Zamora solicitara al Ayuntamiento la cesión de unos terrenos municipales para la construcción de un templo parroquial con el que "atender a las necesidades espirituales" de los vecinos, petición que fue aceptada por el Pleno en sesión de 11 de enero de 1960<sup>999</sup>. De igual modo, el Ayuntamiento procuró mejoras en los servicios urbanos de la zona durante los siguientes años, llevando a cabo el alumbrado público del segundo tramo de la avenida de Galicia en 1969<sup>1000</sup>.

Si bien en términos generales, el progreso urbano durante los años precedentes fue importante, a mediados de los 60 era evidente que las prescripciones de ordenación vigentes en ese momento habían quedado obsoletas, siendo necesario proceder a su revisión y adaptación al nuevo ordenamiento jurídico, tal y como se puso de manifiesto en la reunión municipal celebrada el último día de agosto de 1964<sup>1001</sup>.

La misma cuestión fue reiterada en la moción presentada por el alcalde de la ciudad, Gerardo Pastor Olmedo, en la sesión de la Comisión Permanente celebrada el 15 de febrero de 1965, en la que subrayó las dificultades "de todo género" que estaba provocando en el municipio el hecho de que el plan de ordenación estuviese "totalmente desfasado" respecto a las nuevas exigencias urbanas de la localidad. Dado que habían pasado más de quince años desde su elaboración y que había sido desarrollado con anterioridad a la promulgación de la legislación del suelo, la puesta en práctica de sus determinaciones suponía para la Corporación serias dificultades, al tratarse de "dos ordenamientos que mutuamente se ignoran"<sup>1002</sup>.

Para demostrar su alegato, el regidor hizo hincapié en el escaso alcance del planeamiento en la organización de ciertos ámbitos conflictivos de la ciudad vieja, como en el barrio limitado entre Santa Clara y San Andrés o el conocido como la Lana, en torno a la puerta de Santa Ana. Asimismo, denunció la situación en la que se encontraba la zona más antigua, comprendida entre la Catedral y la Plaza Mayor, donde se hacía necesario "un tratamiento quirúrgico" que "respetando todo lo que de historia y romance encierra entre sus tortuosas

---

<sup>998</sup> AHPZa, DPV, sign. 47/03, 46/22, 48/20, 48/26, 46/41, 51/27, 51/31, 54/11, 55/35 y 59/12.

<sup>999</sup> AHPZa-MZa, LA año 1960 (L/1845), ff. 186v. a 187r.

<sup>1000</sup> *Ibidem*, LA año 1969 (L/1849), sesión de 12 de marzo, ff. 250v a 251r.

<sup>1001</sup> *Ib.*, LA año 1964 (L/1848), sesión de 31 de agosto, ff. 53r a 53v.

<sup>1002</sup> "Se solicita la confección del Plan General de Urbanización de Zamora". *El Correo de Zamora*, 21 de septiembre de 1965.

callejas" proporcionase una "vida ciudadana digna, higiénica y moderna" a los vecinos allí instalados. A estas demandas se sumó la petición urgente, hecha un año antes, de aislar el tramo de muralla correspondiente con la Ronda de Doña Urraca, proporcionar a la ciudad un polígono industrial y finalizar las obras de la zona deportiva situada a orillas del Duero, incompletas a pesar de que en 1951 ya se había anunciado su inminente inauguración<sup>1003</sup>.

La solución a la problemática planteada pasaba, según la iniciativa, por la elaboración de un nuevo plan de ordenación para la ciudad, propuesta que fue aprobada por el Pleno en esa misma sesión. Fue entonces cuando se dio traslado a las Comisiones de Fomento y Policía Urbana, como también a los servicios jurídicos del Ayuntamiento, para que averiguaran las opciones más adecuadas para llevar a cabo la empresa. Tras discutir las observaciones realizadas por los organismos municipales, en el mes de septiembre siguiente se acordó pedir a la Dirección General de Urbanismo, dependiente del Ministerio de la Vivienda, la confección del Plan General de Urbanización de la ciudad, así como el de dos planes parciales sobre ámbitos cuya organización se consideró prioritaria<sup>1004</sup>.

La respuesta de la Delegación Provincial de la Vivienda llegó en mayo de 1966, designando al arquitecto Gabriel Riesco Fernández como jefe del equipo de redacción de la documentación general. Quedó a cargo de la Corporación la gestión de la solicitud de ayuda económica, facultando al alcalde para llevar a cabo los trámites precisos<sup>1005</sup>.

Como resultó habitual, a pesar de la urgencia de la medida, la revisión del Plan General se dilató hasta los primeros años 70. Durante ese lapso de tiempo la actividad edificatoria no cesó, continuando el proceso de ocupación y densificación del tejido que llevaba produciéndose desde hacía años, por lo que fue necesario proveer al municipio de instrumentos de ordenación actualizados, cuya vigencia se limitó hasta la aprobación definitiva de la nueva planificación global.

## 2. LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TRANSITORIOS.

### 2.1. LAS ORDENANZAS PARA LA EDIFICACIÓN EN LA CIUDAD DE ZAMORA DE 1968.

Tras casi siete décadas de vigencia, en agosto de 1957 fue presentado a la Corporación el nuevo proyecto de Ordenanzas Municipales que debían sustituir las elaboradas durante el mandato del alcalde Requejo, sancionadas en 1890. Sin duda, dado el tiempo transcurrido, era urgente proceder a la renovación del articulado para adaptar las normas a los nuevos modos de convivencia, incorporando cuestiones surgidas como consecuencia de los avances experimentados por la sociedad. Siendo así, y tras un "ímprobo trabajo", se conformó el extenso documento compuesto por dieciocho títulos que abordaban diferentes cuestiones relativas a la administración de la localidad. Al igual que sus predecesoras, además de establecer criterios para el buen gobierno, la regulación de las actividades de mercado, comercio y producción industrial coparon buena parte del reglamento. Asimismo se incluyeron normas de salubridad e higiene tanto del espacio colectivo como del interior de las viviendas. En el terreno de la

---

<sup>1003</sup> AHPZa-MZa, LA año 1964 (L/1848), sesión de 31 de agosto, ff. 53r. a 53v.

<sup>1004</sup> *Ibidem*, LA año 1965 (L/1848), sesión de 20 de septiembre, ff. 208v. a 209v.

<sup>1005</sup> *Ib.*, LA año 1966 (L/1849), sesión de 17 de mayo, ff. 73r. a 74r.; Como señalamos en el capítulo 12, apartado 3.2. de esta tesis, en 1965 se presentó el proyecto para ampliar las instalaciones del campo de deportes, según el proyecto de Dacio Pinilla Olea.



edificación, el título VIII estuvo dedicado a la "policía de la construcción", que abarcó instalaciones industriales, de riego, pozos y establecimientos mercantiles<sup>1006</sup>.

La aprobación del documento estuvo prevista, inicialmente, en enero de 1958, aunque se decidió posponerla, a petición del concejal Prieto, para poder estudiar el expediente con más detenimiento y así "poder resolver con entero conocimiento de la causa"<sup>1007</sup>. La siguiente noticia que se tiene acerca del asunto data de abril de 1966, cuando el señor Bautista denunció el abandono de la iniciativa y propuso volver a ponerla en marcha reajustando su contenido "a las necesidades de la vida moderna". Como respuesta a la moción se informó que durante el tiempo transcurrido, diferentes comisiones habían ultimado, dentro de sus competencias, normas sectoriales relativas a asuntos diversos del gobierno local para paliar la ausencia de una reglamentación general adecuada, como la regulación de las actividades industriales, molestas y peligrosas, elaborada conjuntamente por la Comisión de Sanidad y la de Fomento y Policía Urbana<sup>1008</sup>.

El debate acerca de la necesaria reforma de la normativa municipal llevó a plantear la conveniencia de sustituir las ordenanzas de construcción vigentes, redactadas en 1943, por otras adaptadas a los tipos edificatorios previstos en las últimas actuaciones inmobiliarias que, como sabemos, superaban ampliamente la edificabilidad máxima establecida en algunas zonas pero que habían sido toleradas por el Ayuntamiento como medida para evitar el desbordamiento de la ciudad. El concejal Ballesteros, presidente de la Comisión de Fomento, desestimó dicha posibilidad puesto que ya había dado comienzo la tramitación del nuevo Plan General de Ordenación, siendo previsible que, en poco tiempo, estuviera disponible una nueva normativa para las construcciones.

Sin embargo, un año y medio después, las gestiones para llevar a cabo la redacción del estudio del nuevo planeamiento urbanístico no habían prosperado debido a la falta de fondos del Ayuntamiento<sup>1009</sup>. Esta circunstancia precipitó la redacción de unas normas de edificación transitorias, cuya vigencia se limitó hasta la entrada en vigor del citado plan. Consta que el documento fue aprobado por unanimidad del Pleno en sesión celebrada el 29 de diciembre de 1967<sup>1010</sup>. Asimismo, el Ministerio de Vivienda aceptó íntegramente su contenido, mediante Orden de 4 de julio de 1968, procediendo el Ayuntamiento a la publicación de varios ejemplares

---

<sup>1006</sup> La relación de títulos fue la siguiente: Título I: Del término municipal y sus divisiones. De los nuevos derechos y deberes de los vecinos y habitantes; Título II: Gobierno y administración municipal del Ayuntamiento. Pleno y la Comisión Permanente. Del alcalde y tenientes de alcalde. De los agentes de la autoridad y vigilantes. De las solemnidades públicas; Título III: Salubridad e higiene, higiene de la vivienda y comodidad. Inspección de la alimentación y bebidas. Prevención de epidemias; Título IV: Policía urbana y rural. Protección de menores. Represión de la mendicidad. Mejora de costumbres. Protección de personas y de bienes. Defensa forestal contra los ataques a su integridad; Título V: Policía de abastos; Título VI: Dela circulación. Del servicio de taxis, autobuses y líneas de viajeros; Título VII: Limpieza de la vía pública. Piscina y baños públicos. Lavaderos. Recogida de basuras. Estercoleros; Título VIII: Policía de la construcción. Edificios fábricas, pozos e instalaciones de riego, motores y establecimientos mercantiles; Título IX: Ferias, fiestas y mercados; Título X: Fomento del turismo. Protección y defensa de los monumentos artísticos e históricos del paisaje, de los lugares típicos, playas y balnearios; Título XI: De los espectáculos; Título XII: De los puestos en la vía pública, carteles y anuncios; Título XIII: Policía de los animales de producción, de sacrificio, de utilidad y de lujo; Título XIV: Policía de los establecimientos industriales, seguridad e higiene de los productores y del vecindario; Título XV: Policía de los establecimientos comerciales: higiene, seguridad y comodidades de la dependencia y del vecindario; Título XVI: Policía y conservación de los caminos rurales; Título XVII: De la beneficencia, de esta y forma de prestarla; Título XVIII: de la enseñanza primaria, su obligatoriedad y forma de prestarla [AHPZa-MZa, LA año 1957 (L/1844), ff. 193v a 194r].

<sup>1007</sup> *Ibidem*, LA año 1958 (L/1844), sesión de 10 de enero, f. 245v.

<sup>1008</sup> *Ib.* año 1966 (L/1849), sesión de 12 de abril, ff. 65v. a 66r.

<sup>1009</sup> *Ib.*, sesión de 6 de octubre, f. 208v.

<sup>1010</sup> *Ib.*, LA año 1967 (L/1849), ff. 214v a 215r.

para su distribución, según se acordó en la reunión municipal del 7 de agosto siguiente<sup>1011</sup>. Con anterioridad ya habían sido dadas a conocer a la ciudadanía a través de la prensa local<sup>1012</sup>.

Se trató de un somero documento, compuesto por dos únicos capítulos, cuyo objetivo fue afianzar la densificación prevista para los ámbitos consolidados, tal y como ya se estaba produciendo en los sectores del ensanche sobre los que se había actuado recientemente, mediante un incremento del número de alturas permitidas que, en algunos puntos, fue considerable respecto a la anterior limitación. Cabe destacar que esta condensada regulación sirvió de base para desarrollar la normativa edificatoria incluida en el Plan General de 1973.

Como ya se hizo en las anteriores normas edificatorias, su contenido se estructuró en dos partes. En la primera se señalaron una serie de parámetros globales aplicables a todo el conjunto urbano para concretar, en la segunda, la zonificación de la ciudad con sus condiciones específicas.

El Capítulo I de la ordenanza determinó las condiciones básicas relativas a las dimensiones de las parcelas, a la ocupación y altura de las edificaciones, así como algunas normas higiénicas y estéticas a observar en los nuevos inmuebles. Las alineaciones exteriores quedaron sujetas a las determinaciones establecidas en el Plan General y las interiores se fijaron en función del fondo edificable permitido, en vez de estar coartadas por las dimensiones del patio interior, como ocurría hasta entonces, estableciéndose un máximo de treinta y un mínimo de ocho metros y medio, en todos los casos<sup>1013</sup>.

Como novedad se introdujo por primera vez en las ordenanzas edificatorias de Zamora la condición de parcela mínima edificable, fijando sus parámetros en función del ancho de la calle donde estuviera emplazada. Las más pequeñas, con una superficie mínima de ochenta metros cuadrados y un frente y un fondo de siete y ocho metros, respectivamente, fueron las situadas en calles de menos de ocho metros. Los solares más grandes se ubicaron en las avenidas de más de doce metros y para ellos se fijó una extensión igual o superior a ciento cincuenta metros cuadrados, un frente de fachada de, al menos, nueve metros y una profundidad de diez. Además se implantaron condiciones adicionales para evitar la formación de parcelas con formas irregulares que dificultaran la aplicación del reglamento<sup>1014</sup>.

En relación al volumen exterior, apenas se establecieron restricciones, derivando la fijación del número de alturas a las ordenanzas zonales correspondientes. En todo caso, como era previsible un considerable aumento de plantas, se estableció la obligación de disponer ascensores en toda edificación que superase los cinco pisos. Como criterio general se permitió cualquier tipo de cuerpo volado en calles de más de ocho metros, debiendo situarse a una altura no inferior a tres con sesenta metros sobre la altura de la acera. En el resto de calles solo se admitió la construcción de balcones, debiendo respetar la misma restricción<sup>1015</sup>.

En cuanto a las ordenanzas de carácter higiénico, el texto no introdujo ninguna novedad respecto a las anteriores, limitándose a recordar el carácter obligatorio de la Orden Ministerial de 29 de febrero de 1944<sup>1016</sup>.

---

<sup>1011</sup> AHPZa-MZa, LA año 1967 (L/1849), f. 234r.

<sup>1012</sup> "Ordenanzas Transitorias para la edificación en la ciudad de Zamora". *El Correo de Zamora*, 2 de junio de 1968. Dado que en el presente apartado se desarrolla el contenido de esta reglamentación, las notas incluidas harán referencia a este documento, salvo que se especifique otra cosa.

<sup>1013</sup> Ordenanza 1.2, 1.3 y 1.4.

<sup>1014</sup> Ordenanza 1.5.

<sup>1015</sup> Ordenanza 1.7 y 1.8.

<sup>1016</sup> Ordenanza 1.11.

Las condiciones generales concluyen con el apartado relativo al tratamiento y estética de las edificaciones. El documento retomó la diferenciación establecida en 1943 entre los inmuebles ubicados en la ciudad histórica y el resto de la zona urbana, exigiéndose en el primer caso, el mantenimiento del carácter del área, impidiendo el uso de "materiales o acabados que, por su calidad, textura, color, etc. alteren el ambiente general de la misma". Asimismo, se exigió un informe favorable de la Dirección General de Bellas Artes cuando se pretendiese construir en el entorno de algún elemento de interés histórico, artístico o cultural que pudiese alterar el marco urbano donde se hallase localizado. En el resto de las zonas se permitió libertad en cuanto a la composición, limitando las exigencias a cubrir con la misma calidad de materiales y acabados de fachada toda medianera, volumen saliente, paramento y patio interior que fuera visible desde la calle, salvo que existiera un acuerdo municipal expreso que especificara otras condiciones <sup>1017</sup>.

El Capítulo II desarrolló la zonificación del municipio, diferenciando tres ámbitos principales que se correspondieron con el casco antiguo, el ensanche y los barrios exteriores, a los que se les asignó las ordenanzas 2.1, 2.2 y 2.3, respectivamente. Cada grupo fue dividido en subzonas sobre las que se especificaron condiciones concretas. Ciertamente se trató de unas determinaciones muy someras que se restringieron a la definición del ámbito de aplicación, el señalamiento de alturas y las posibles excepciones a la norma.

En el tejido de la ciudad tradicional se distinguieron tres ambientes diferentes. El correspondiente a la zona histórico-artística ocupó el tejido más antiguo hasta la Plaza Mayor, extendiéndose al Sur por Balborraz, la calle Zapatería, la plaza de Santa Lucía, la muralla meridional hasta la ronda de La Feria y la Costanilla<sup>1018</sup>. La subzona denominada Sector Norte abarcó el resto de la ciudad antigua, con la excepción de los Barrios Bajos, en torno a la parroquia de la Horta, y de las huertas exteriores próximas al desaparecido portillo de Puerta Nueva, que conformaron la subzona Sector Sur.

Dentro de los límites del primer y tercer ámbito, se permitió la construcción de un máximo de cuatro plantas y un mínimo de tres, salvo en la Plaza Mayor donde se mantuvo la altura de cornisa previamente establecida. En todos los casos se prohibió la construcción de áticos y terrazas de cubierta. En el Sector Norte, en cambio, la ordenanza admitió mayores alturas, salvo en las calles de menos de siete metros, estableciéndose, de forma general, un máximo y un mínimo de cinco y cuatro pisos, respectivamente, permitiendo alcanzar dos plantas más en las rondas y una más en torno al trío de calles principales. En todas las circunstancias se consintió la construcción de cubiertas planas y áticos, de acuerdo a las condiciones generales establecidas para estos elementos.

Las ordenanzas relativas al ensanche se dividieron en seis subzonas. Las dos primeras se correspondieron con el barrio tradicional de la Candelaria y con el polígono del mismo nombre desarrollado a principios de los 60, respectivamente. La siguiente se denominó Ensanche Principal y quedó delimitado por las avenidas Italia –es decir, Requejo–, Cardenal Cisneros hasta Alfonso Peña –hoy Federico Cantero Villamil–, carretera de la Estación, avenida Víctor Gallego, plaza de Alemania y el tramo de ronda entre San Torcuato y Santa Clara –actualmente calle de Alfonso IX–. Se definió otra alrededor de la urbanización de los

---

<sup>1017</sup> Ordenanza 1.12.

<sup>1018</sup> La subzona 1ª del casco tradicional, denominada "histórico-artística" quedó delimitada por la Plaza Mayor, las calles Fabriciano Cid, San Bartolomé, Costanilla de San Bartolomé, ronda de la Feria, calles de la Vega, subida del Portillo de la Traición, límite de la muralla, avenida de Vigo, calle del Puente, plaza de Santa Lucía, calle de Zapatería, calle de la Plata, calle de Balborraz y Plaza Mayor [Ordenanza 2.1].

Cascajos, otra alrededor de la explanada de la Plaza de Toros y la última en torno al suburbio de Fuentelarreina.

En todos estos ambientes se estableció, con carácter general, un número máximo de cinco plantas y un mínimo de cuatro. Como también ocurrió en la zona del casco antiguo, hubo ciertas excepciones, si bien llama la atención la enorme diferencia de edificabilidad que se otorgó a ciertas localizaciones próximas a los ámbitos de reciente desarrollo. En concreto, el número de pisos permitidos en la avenida de Italia osciló entre los diez asignados a los solares próximos al barrio Peña y los nueve permitidos en los situados cerca de Los Bloques. De igual manera, también en otras travesías principales como la avenida del Generalísimo –actualmente denominada Príncipe de Asturias–, Tres Cruces, el primer tramo de Víctor Gallego y las rondas interior y exterior del primer ensanche –es decir, Alfonso IX y Cardenal Cisneros– se admitieron cifras similares. Algo menores fueron en las calles conducentes a la Estación de Ferrocarril, donde se pudo llegar hasta los siete pisos. A ello se sumó, además, la posibilidad de construir áticos en todos los emplazamientos, salvo en el barrio de Fuentelarreina<sup>1019</sup>.

En la ordenanza de los barrios exteriores se diferenciaron cuatro ámbitos. El principal se extendió por el populoso barrio de San Lázaro, alcanzando los límites de la ordenación del arrabal propuesta por el arquitecto municipal, Enrique Crespo en 1958. Los otros tres se correspondieron con la zona de la Vega, situada al Noroeste de la Feria, el barrio de Olivares, entre la muralla más occidental y la ribera del Duero, y los situados al margen izquierdo del cauce fluvial. Salvo excepciones, en San Lázaro se permitió elevar el mayor número de plantas, hasta cuatro, pudiendo llegar a cinco en el lado Norte de la avenida de la Feria, en las calles y plazas del ámbito de enlace con la ciudad tradicional y en torno a las vías longitudinales principales. En todo caso, también se redujo el número a tres en el área situada entre la carretera de la Hiniesta y el camino de la Lobata, e incluso a dos, en aquellas vías de anchura inferior a seis metros. En el resto de suburbios, se permitió la construcción de tres niveles como máximo y dos como mínimo en la mayoría de los solares, señalándose como excepción la calle de la Vega, en el barrio homónimo, donde se pudo elevar un piso más, y la calle Salamanca hasta su cruce con la carretera de Cañizal, entre Pinilla y Cabañales, en las que se pudieron alcanzar las cinco plantas. En ningún caso estuvo autorizada la elevación de áticos o la construcción de terrazas planas en cubierta<sup>1020</sup>.

## 2.2. LA REFORMA INTERIOR DE LA CIUDAD HISTÓRICA DE 1969 Y EL PLAN ESPECIAL DE LA PLAZA MAYOR DE 1972.

La aprobación en 1958 del plano de alineaciones del casco histórico de la ciudad, elaborado por Enrique Crespo, no impulsó la mejora de las condiciones del recinto que se esperaba. De hecho, si bien hasta finales de los 50 los márgenes Norte y Sur de la ciudad histórica eran los más afectados por esta regresión, durante los primeros 60 no solo no se advirtió progreso en sus condiciones, sino que la degradación se contagió al resto de la urdimbre –con excepción del ámbito remodelado situado entre las calles Santa Clara y San Torcuato–, produciéndose el definitivo desplazamiento de la actividad diaria hacia la zona oriental<sup>1021</sup>.

La decadencia del ámbito tradicional se convirtió en un asunto capital para la Administración local, como puso de manifiesto la moción presentada por el alcalde de la ciudad en sesión de 10 de diciembre de 1962 en la que subrayó la necesidad de llevar a cabo la reforma

---

<sup>1019</sup> Ordenanza 2.2.

<sup>1020</sup> Ordenanza 2.3.

<sup>1021</sup> CALDERÓN CALDERÓN, Basilio. "La reciente...", ob. cit., p. 293.

interior del casco<sup>1022</sup>. Con dicha intervención se pretendió, no solo mejorar aspectos circulatorios, sino también eliminar los "huecos" que aún quedaban en el tejido histórico, las residencias "ineficaces" y aquellos locales en los que se desarrollaban "menesteres ajenos a la vivienda e industria". Siendo así, se acordó dar comienzo a los estudios necesarios para desarrollar el instrumento de ordenación, además de solicitar al Ministerio de Vivienda y a la Dirección General de Bellas Artes un acuerdo para procurar "la revalorización de los monumentos, sus alrededores y urbanización adecuada". De todo ello se informó al ministro, señor Arjona, en la reunión celebrada en Madrid a comienzos de 1963 con varias autoridades municipales y provinciales<sup>1023</sup>.

Parece ser que el mismo García de Pablos, que había dirigido la redacción del Plan de Reforma Interior de Zamora de 1943 –y que aún ostentaba el puesto de Jefe de Planeamiento Urbano de la Dirección General de Urbanismo–, avanzó un plan parcial para proceder a la recuperación del tejido tradicional de la localidad en junio de ese mismo año<sup>1024</sup>, aunque como no hemos encontrado rastro del documento y no consta ningún registro posterior relativo al asunto en las reuniones del Ayuntamiento, debemos asumir que la propuesta no tuvo mayor recorrido. Este extremo se corrobora pues, como señalamos a comienzo de este capítulo, en 1965 se alertó de la crítica situación en la que se encontraba el tejido histórico zamorano debido al abandono de la población en favor de emplazamientos mejor equipados en las áreas de expansión, reivindicando, para acotar su degradación, la elaboración de un plan general.

Por su parte, consta que la Dirección General de Bellas Artes no había cejado en su labor de patrocinar las obras de reconstrucción de diversas estructuras monumentales de la ciudad, como la Catedral, la iglesia de Santiago el Burgo y parte de las murallas<sup>1025</sup>, si bien episodios como la caída, en 1966, de un trozo en la cuesta de San Cipriano y del derrumbe de la Puerta de la Traición en un lapso de pocos meses<sup>1026</sup>, llevaron al organismo a plantear medidas más eficaces para salvaguardar el vasto patrimonio de la localidad.

Siendo así, en 1967 se inició el procedimiento para la declaración de Conjunto Histórico Artístico del núcleo histórico de la capital, a pesar de las reticencias de la Comisión Provincial de Monumentos que consideraba que, si bien Zamora conservaba en su término municipal "una porción de valiosos e interesantes monumentos (...), no se hallan tan próximos unos de otros" como para justificar dicho reconocimiento global<sup>1027</sup>.

La resolución de la incoación del expediente fue publicada en el Boletín Oficial del Estado del 28 de marzo de ese mismo año<sup>1028</sup>. Tras superar los trámites exigidos, la ciudad alcanzó dicha catalogación –que aún ostenta en la actualidad– en 1973, mediante Decreto 520/1973 de 8 de marzo<sup>1029</sup>. El precepto destacó el "valioso conjunto de edificios nobles muestras de la arquitectura religiosa", los "elementos de un glorioso pasado" así como los "interesantes rincones, calles y plazas de un gran sabor local y pintoresco" para justificar la

---

<sup>1022</sup> AHPZa-MZa, LA año 1962 (L/1847), ff. 40r. a 41r.

<sup>1023</sup> "Importantes gestiones realizadas en Madrid por nuestro gobernador civil y primeras autoridades". *El Correo de Zamora*, 18 de enero de 1963.

<sup>1024</sup> AHPZa-MZa, LA año 1963, sesión de 17 de julio, ff. 107v. a 108r.

<sup>1025</sup> En las actas del 10 de mayo de 1962 se hizo constar el agradecimiento de la Municipalidad al director de la Dirección General de Bellas Artes por los "importantes y recientes créditos" concedidos para tal fin [*Ibidem*, LA año 1962 (L/1846), f. 184r].

<sup>1026</sup> *Ib.*, LA año 1966 (L/1849), sesiones de 7 de marzo y 20 de junio, ff. 42r. a 42v. y f. 98r.

<sup>1027</sup> *Ib.*, LA año 1967 (L/1849), sesión de 5 de abril, ff. 163v. a 164v.

<sup>1028</sup> *BOE*, 28 de marzo de 1967, nº 74.

<sup>1029</sup> AHPZa-MZa, LA año 1973 (L/1850), sesión de 28 de marzo, f. 179v.

decisión, siendo el objetivo de la medida "impedir que este conjunto pueda ser perjudicado con reformas e innovaciones que alteren su ambiente"<sup>1030</sup>.

La aceptación del dictamen de la Dirección General de Bellas Artes no estuvo exenta de controversia pues algunas voces consideraron que la medida iba en contra de los intereses del Municipio al provocar mayores dificultades para edificar en la zona, ya que cualquier intervención sobre el entorno requeriría, a partir de entonces, un informe favorable de dicha Administración General. Para acallar las voces críticas el Consistorio anunció la formación de una comisión provincial encargada de dictaminar sobre los proyectos presentados, evitando la intervención directa de la Dirección en las resoluciones particulares y agilizando los procedimientos<sup>1031</sup>.

Durante el mismo periodo en que se tramitó la declaración, y como medida adicional para la recuperación del tejido consolidado mientras se concluía la elaboración del planeamiento general, el Ayuntamiento autorizó la actualización del plano de alineaciones de la ciudad vieja. El objetivo fundamental de la reforma planteada fue mejorar la accesibilidad del casco antiguo y revitalizar así una de las zonas con "mejores condiciones para la edificación residencial" de la ciudad, otorgando la máxima anchura posible a las vías en función de las restricciones impuestas por "la calidad y demás características" de las construcciones existentes. Resulta obvio que las pretensiones del documento de ordenación fueron más modestas de lo que se planteó en 1962, si bien resultó lógico, dado que se trató de un instrumento transitorio, como hizo hincapié el informe redactado por la Dirección General de Urbanismo para su aprobación, siendo preciso desarrollar planes parciales para establecer las determinaciones definitivas, una vez que fuera oficial la revisión del planeamiento general<sup>1032</sup>.

El encargo se produjo en abril de 1967 y recayó en una comisión especial, de la que formó parte el arquitecto municipal Julián Gutiérrez de la Cuesta<sup>1033</sup>, que presentó la propuesta para su estudio a finales de ese mismo año<sup>1034</sup>. La aprobación inicial se produjo por unanimidad el 30 de mayo de 1968<sup>1035</sup>, y se elevó a provisional en el mes de agosto siguiente tras aceptar una modificación, como consecuencia de las alegaciones presentadas durante el periodo de exposición pública, consistente en considerar edificable toda la superficie del ámbito denominado Huertas de Puerta Nueva<sup>1036</sup>. El Ministerio de Vivienda autorizó definitivamente el documento original sin la rectificación planteada, notificando al Consistorio zamorano la resolución en marzo de 1969<sup>1037</sup> (Figura 122).

Una de las cuestiones que abordó el estudio de alineaciones del casco histórico fue la mejora de la accesibilidad en el recinto primitivo, a diferencia de las reformas planteadas en 1943 y 1957 que soslayaron esta cuestión y limitaron las intervenciones a las imprescindibles para favorecer las condiciones de visibilidad de los monumentos, alegando la escasa densidad de población y de vehículos modernos que atravesaban la zona. No es de extrañar, por tanto, que fuera uno de los ámbitos más afectados por la reforma del trazado medieval, junto con el barrio de la Lana –al Norte de la calle Santa Clara– y los Barrios Bajos –denominación dada a

---

<sup>1030</sup> BOE, 27 de marzo de 1973, nº 74.

<sup>1031</sup> AHPZa-MZa, LA año 1973 (L/1850), sesión de 28 de febrero, ff. 172v. a 173r.

<sup>1032</sup> AGMF, SU, sign. 74/28.

<sup>1033</sup> Su nombramiento como nuevo técnico del Ayuntamiento, en sustitución de Enrique Crespo, se hizo público el 16 de octubre de 1963 [AHPZa-MZa, LA año 1963 (L/1847), ff. 140v. a 141r].

<sup>1034</sup> *Ibidem*, LA año 1967 (1849), sesión de 29 de diciembre, ff. 214v. a 215r.

<sup>1035</sup> *Ib.*, f. 226v.

<sup>1036</sup> *Ib.*, sesión de 7 de agosto, f. 235r.

<sup>1037</sup> AGMF, SU, sign. 74/28.



la Puebla del Valle–, cuya regularización ya había sido propuesta en el anterior documento de ordenación.



Figura 122. Estudio de la Reforma Interior de Zamora. Julián Gutiérrez de la Cuesta (1968).  
Fuente: AGMF, SU, exp. 74/28.

Por el contrario, la zona central del Burgo fue la que menos alteraciones sufrió, pues la incesante actividad comercial desarrollada en torno a sus vías principales había propiciado diversas operaciones de renovación y mejora desde finales del siglo XIX. Una de las más recientes fue la urbanización de la plaza del General Sanjurjo –actual plaza de la Constitución Española– en 1961, que permitió regularizar un amplio sector situado alrededor de las calles Santa Clara y San Andrés.

Siguiendo la misma estrategia, en 1964 se presentó un proyecto para intervenir sobre la plaza de Fernández Duro, a propósito de la edificación de la sede de Hacienda que estaba prevista elevar frente a la misma, en sustitución del viejo caserón que hasta entonces hacía las veces. La propuesta, elaborada también por el técnico municipal Julián Gutiérrez de la Cuesta, pretendió unificar el espacio público existente con el que estaba previsto crear frente a la nueva delegación ministerial, para lo cual era preciso derribar algunas construcciones de la calle Benavente, las Escuelas Graduadas situadas en la esquina de la plaza con la calle de la Brasa, así como la manzana de casas y establecimientos comerciales situada en el extremo de la manzana delimitada entre las calles Santa Clara y San Miguel. Según la breve memoria que acompañó la propuesta, esta intervención "repercutiría de una manera ostensible en las (...) zonas adyacentes", mejorando asimismo, las condiciones del centro de la población al proporcionar áreas "ajardinadas amplias y de aparcamiento de vehículos" (Figura 123).

Considerando la céntrica situación de la operación y el elevado número de comercios afectados, era de esperar que una vez iniciado el periodo de exposición pública –tras la aprobación inicial concedida por la Corporación Municipal el 31 de agosto de ese año–, se produjera un aluvión de reclamaciones<sup>1038</sup>. En total se contabilizaron las interpelaciones de diez

<sup>1038</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/20.

de los doce propietarios de negocios cuya desaparición estaba prevista que se sumaron a las demandas interpuestas por varios residentes de la zona afectada<sup>1039</sup>.

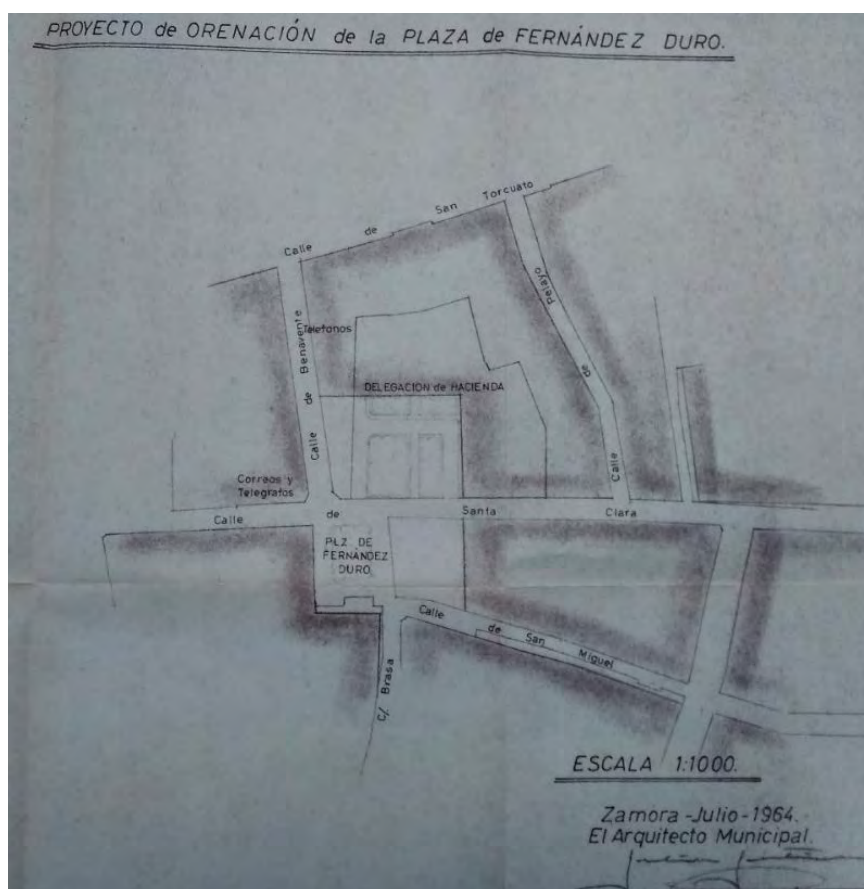


Figura 123. Proyecto de ampliación de la plaza Fernández Duro. Julián Gutiérrez de la Cuesta (1964).  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/20.

Más allá del perjuicio económico que representaba para los reclamantes llevar a cabo las obras anunciadas, muchos de ellos coincidieron en subrayar otras cuestiones que habían inviabile su ejecución. Para empezar, el documento presentaba deficiencias de índole legal y administrativo pues, tal y como se señaló reiteradamente, incumplía la Ley del Régimen Local por cuanto no incluyó el presupuesto de ejecución, el listado de las propiedades afectadas por la expropiación ni la cuantía de las mismas. También se hizo hincapié en que el ruinoso estado del erario municipal no podría asumir los gastos generados, más aun teniendo en cuenta que no alcanzaba para atender las necesidades existentes en los barrios, estando pendiente todavía el pago de la nueva estación de abastecimiento. Asimismo varios de ellos apuntaron que la alineación propuesta no solo no estaba prevista en el plano oficial aprobado en 1957, sino que además no proporcionaba ninguna mejora para la circulación, pues la calle Santa Clara presentaba estrechamientos más alarmantes en el entorno de la plaza Zorrilla.

Finalmente el Ayuntamiento decidió retirar de la mesa la alineación propuesta, de acuerdo al dictamen emitido por la Comisión de Fomento y Policía Urbana en marzo de 1965,

<sup>1039</sup> Los comerciantes que protestaron por la intervención fueron María Felipe Seco, Marcelino Pertejo Seseña, Emilio Antón Rodríguez, Miguel Calvo Rodríguez, Luis Martín Junquera, Avelino Ferrero Prieto, Ángel Quintas Calzada, Frutos Anta Anta, Begoña P. Urrutia y la Sociedad Anónima Cros, representada por Mario Crespo Andura. Entre los propietarios de viviendas afectados estuvieron entre ellos Dionisio Alba Marcos, Cesar Santiago Santiago, Encarnación García Santiago y otro nutrido grupo de vecinos encabezado por José Prada.

alegando que se había solicitado a la Superioridad la tramitación de un plan parcial para dicho espacio "y una zona contigua más amplia". Según consta en los registros municipales de septiembre de ese mismo año, el ámbito sobre el que se pretendió actuar abarcó "la zona del casco comprendida entre las calles Benavente, Plaza de Fernández Duro, San Miguel, Cortinas de San Miguel, Santa Clara, Avda. de José Antonio y calle de San Torcuato"<sup>1040</sup>. La intervención planteada no desterró la idea de unificar los espacios públicos situados a ambos lados de Santa Clara, tal y como reflejaron las nuevas alineaciones propuestas en 1968, si bien la intervención que se llevó a cabo finalmente fue más modesta, pues no afectó a la manzana situada entre la avenida principal y la calle San Miguel donde se situaban la principal zona residencial y comercial (Figura 124).



Figura 124. Estado actual de la plaza de Fernández Duro.  
Fuente propia.

La obstinación del Ayuntamiento por reestructurar esta parte del casco tradicional, a pesar de las dificultades a las que se vería obligado a hacer frente, tuvo que ver, sin duda, con el hecho de que en 1968 por fin se diese luz verde al proyecto para la cubrición de la trinchera del ferrocarril que discurría paralela a la avenida Portugal, entre San Pablo y Santa Clara. La intervención, auspiciada por la mediación del ministro de Obras Públicas, el benaventano Federico Silva Muñoz<sup>1041</sup>, permitió, por fin, suturar la zona Surdeste del tejido tradicional y el ensanche meridional mediante el establecimiento de nuevas relaciones entre ambos extremos. Se sabe que en febrero de 1969 ya se habían dado por terminadas las obras, consistentes en la colocación de bóvedas y relleno de tierra hasta la rasante. Sobre la franja de terreno ganada, el Ayuntamiento resolvió construir unos jardines y un parque infantil –dedicado al poeta Eduardo Barrón–, según el proyecto elaborado conjuntamente por el arquitecto municipal y el ingeniero de jardines de la localidad<sup>1042</sup>.

Durante el periodo de vigencia del documento transitorio, y de acuerdo a las alineaciones generales establecidas en el mismo, se presentó, en 1972, el Plan Especial de

---

<sup>1040</sup> AHPZa-MZa, LA año 1965 (L/1948), sesión de 20 de septiembre, ff. 208v. a 209v.

<sup>1041</sup> *Ibidem*, LA año 1968 (L/1849), sesión de 7 de agosto, f. 233v.

<sup>1042</sup> *Ib.*, LA año 1969 (L/1849), sesión de 23 de febrero, f. 249r.; El proyecto fue aprobado definitivamente en sesión de 12 de marzo de ese año, asignándole un presupuesto de 1.085.422, 05 pesetas que fue satisfecho con cargo a dos subvenciones concedidas por el Ministerio de la Gobernación y el Gobernador Civil [*Ib.*, sesión de 12 de marzo].

Ordenación de la Plaza Mayor con el que el Consistorio pretendió reinstaurar el rol de centro urbano que el lugar había ostentado desde su formación, en el siglo XV, pero que tras la expansión extramuros experimentada durante la posguerra había quedado en un segundo término<sup>1043</sup>.

El responsable de redactar la propuesta fue nuevamente Julián Gutiérrez de la Cuesta, quien recibió el encargo en agosto de 1971<sup>1044</sup>. Por los registros de las actas municipales sabemos que en febrero del año siguiente el Pleno pudo debatir su contenido, que finalmente fue aceptado y sometido a información pública en la misma sesión<sup>1045</sup>. Tras finalizar el plazo sin que se hubiese presentado alegación alguna, el 23 de abril se llevó a cabo la aprobación provisional, trasladando copias de la documentación a las instancias superiores para su definitiva oficialización que se prolongó más de lo esperado debido a un error de forma<sup>1046</sup>.

De acuerdo a la memoria del plan especial, el propósito fue conservar y poner en valor el conjunto histórico-artístico del espacio, regularizar sus dimensiones y mejorar el tránsito a través de la plaza. Para lograrlo, la intervención se concretó en tres actuaciones fundamentales.

La primera consistió en aislar la iglesia de San Juan de Puerta Nueva, eliminando las construcciones adosadas e incorporando una zona ajardinada de forma que pudieran admirarse "las magníficas proporciones de este templo románico y la gracia de piedra labrada en parte descubierta recientemente". Evidentemente, dado que la ciudad se encontraba sumida en pleno proceso de declaración de Conjunto Histórico Artístico, no cabía otra decisión respecto a la conservación del templo, que se había mantenido en pie a pesar de las numerosas ocasiones en que se prescribió su demolición para remodelar el enclave. Cuando se aprobó el plan, el Ayuntamiento ya había adquirido la mayor parte de los inmuebles adosados, por lo que se determinó un exiguo plazo de un año para concluir la operación.

La segunda intervención se centró en la fachada Sur, donde estaba emplazada la antigua Casa Consistorial, erigida en el siglo XV por mandato de Isabel la Católica. Al referirnos a la construcción del nuevo edificio del Ayuntamiento durante la Posguerra, en la ubicación que ocupa actualmente, ya se señaló el estado de deterioro que presentaba la antigua sede, progresión que continuó durante los siguientes años hasta hallarse al borde del colapso. Las estructuras de madera de la cubierta y del forjado se encontraban muy deterioradas, advirtiéndose, además, un serio desplome de los arcos laterales. A los problemas de solidez, hubo que sumar la eliminación de las torres de los extremos, que se produjo en 1875, y el deterioro de los escudos y demás elementos que ornamentaban su fachada lateral. Siendo así, el plan determinó la necesidad de restaurar el inmueble con objeto de mejorar la estética del entorno, proporcionando una perspectiva más adecuada desde la parte Norte de la ciudad, y de regularizar parte del contorno del espacio público al retrasar la fachada del edificio hasta situarla en línea con la calle Ramos Carrión. Las obras de restauración corrieron a cargo de la Comisaría Nacional de Patrimonio Artístico y Cultural y dieron comienzo en abril de 1977, prolongándose varios años<sup>1047</sup>.

La última actuación prevista por el Plan Especial consistió en proporcionar "carácter y cierta uniformidad" a las construcciones con fachada al espacio público, estableciendo unas

---

<sup>1043</sup> AGMF, SU, exp. 7763, sign. 886/04.

<sup>1044</sup> AHPZa-MZa, LA año 1971 (L/1850), sesión de 25 de agosto, ff. 52v a 53r.

<sup>1045</sup> *Ibidem*, LA año 1972 (L/1850), sesión de 23 de febrero, f. 91r.

<sup>1046</sup> El 19 de mayo de 1972 se dio traslado a la Comisión Provincial de Urbanismo dos copias del proyecto de ordenación de la Plaza Mayor de Zamora para su aprobación definitiva. Sin embargo, de acuerdo al artículo 32 de la Ley del Suelo, el trámite exigía la presentación de la documentación por triplicado, no pudiendo dar comienzo a la tramitación hasta que fue solventada la cuestión [AGMF, SU, sign. 74/28].

<sup>1047</sup> RAMOS DE CASTRO, Guadalupe. "El Ayuntamiento...", ob. cit., p. 10.



normas estéticas para el diseño de los futuros inmuebles, tomando como referencia ciertas similitudes que compartían los erigidos en la fachada Este. Entre estas características comunes se señalaron la planta baja porticada con pilares de granito y arcos de piedra caliza, los tres pisos superiores de ladrillo revocado en ocre, las carpinterías de madera, los balcones de hierro y la cubierta de teja cerámica. Además de replicar estos rasgos, los planos de detalle incluidos en el Plan, establecieron el recercado de los huecos y la ampliación del vuelo de la cornisa (Figura 125).

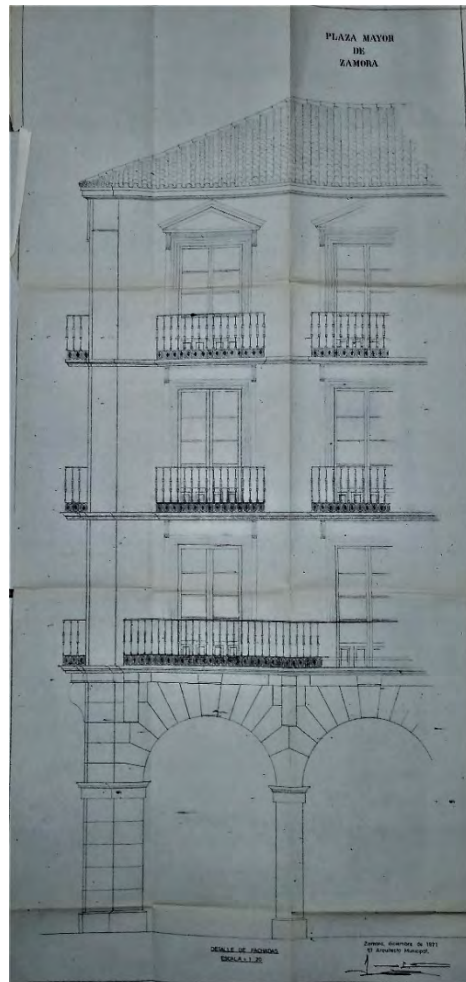


Figura 125. Detalle de la composición de las fachadas establecida en el Plan Especial de Ordenación de la Plaza Mayor de Zamora. Julián Gutiérrez de la Cuesta (1972). AGMF, SU, exp. 7763, sign. 886/04.

Se determinó, asimismo, las alineaciones de la Plaza Mayor y de las calles adyacentes, haciéndolas coincidir con los límites establecidos en el plan de reforma del casco recién aprobado, definiendo en detalle los ámbitos destinados a plantaciones, aceras y calzada. Para ello se elaboraron planos específicos de pavimentación y jardinería a los que se sumó el de alumbrado público, no siendo necesario definir el del resto de servicios municipales por contar ya con ellos.

### 3. LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE 1973.

#### 3.1. ETAPAS DE SU FORMACIÓN Y APROBACIÓN.

Una vez que el Ayuntamiento formuló la petición de auxilio técnico y económico para redactar la revisión del Plan General de la ciudad, en septiembre de 1965, la Delegación Provincial de la Vivienda informó de la designación del arquitecto Gabriel Riesco Fernández como director del grupo de técnicos encargado de elaborar la documentación, en escrito fechado en abril del año siguiente. En la misma misiva se instó al Consistorio a tramitar la solicitud para la concesión de las subvenciones previstas con cargo al artículo 177 de la Ley del Suelo. Con este propósito, en sesión municipal de 17 de mayo, la Corporación acordó facultar al alcalde para gestionar con el Ministerio de la Vivienda y la Dirección General de Urbanismo adscrita al mismo, la adjudicación de la prestación<sup>1049</sup>.

En respuesta a las negociaciones realizadas, en enero de 1967 el organismo estatal concedió al Ayuntamiento una ayuda de seiscientos tres mil pesetas, con la que se financió el 90% del gasto estimado para la elaboración del documento. El desembolso del porcentaje restante quedó en manos de la Administración municipal, estipulándose que tal cantidad debía abonarse previamente al cobro de la subvención. Dadas las favorables condiciones de la propuesta, el Pleno municipal acató sin reservas el acuerdo, comprometiéndose a invertir previamente su aportación y a devolver el sobrante del presupuesto de confección del plan general, en el caso de que se produjera<sup>1050</sup>. Siendo así, por Orden Ministerial de 8 de abril de 1967 se autorizó el pago adeudado por el Ministerio<sup>1051</sup>. De inmediato se ratificó el contrato entre las administraciones implicadas y el arquitecto redactor, como quedó reflejado en las actas municipales del día 5 de junio de ese mismo año<sup>1052</sup>.

Sin embargo, el Ayuntamiento tuvo más dificultades de las esperadas para lograr reunir el dinero comprometido, dilatando el comienzo de los trabajos y provocando, en última instancia, la elaboración de los instrumentos de ordenación transitorios. Se sabe que en octubre de 1967 aún no había dado comienzo la redacción, tal y como denunció el teniente de alcalde Bautista Hernández, acordándose "por aclamación" llevar a cabo "con toda rapidez" los estudios técnicos y económicos precisos<sup>1053</sup>. En marzo del siguiente año se presentó un avance del planeamiento para su evaluación por parte de la Corporación, tras lo cual fueron introducidas diversas correcciones y modificaciones que fueron comunicadas al equipo redactor en mayo de 1969<sup>1054</sup>.

Finalmente, la documentación, con la mayor parte de las rectificaciones formuladas "que, en general, no afectaban a los criterios básicos del Plan" estuvo lista para ser sometida a aprobación inicial a comienzos de 1970<sup>1055</sup>, si bien el acuerdo no se produjo hasta el 1 de octubre de 1971, tras celebrarse varias reuniones en las que se analizó su contenido en profundidad<sup>1056</sup>. Superado el primer requisito dio comienzo el periodo de exposición de treinta

---

<sup>1049</sup> AHPZa-MZa, LA año 1966 (1849), ff. 73r. a 74r.

<sup>1050</sup> *Ibidem*, LA año 1967 (L/1849), sesión de 8 de febrero, f. 156r.

<sup>1051</sup> *Ib.*, sesión de 3 de mayo, ff. 175v. a 176r.

<sup>1052</sup> *Ib.*, f. 180r.

<sup>1053</sup> *Ib.*, LA año 1968 (L/1849), sesión de 6 de octubre, f. 208v.

<sup>1054</sup> Por Decreto de 9 de octubre de 1968 se envió la documentación relativa al Plan General de Ordenación de Zamora a los servicios técnicos municipales para que procedieran a su examen pormenorizado [*Ib.*, LA año 1969 (L/1849), sesión de 25 de junio, f. 256r.].

<sup>1055</sup> En la sesión de 19 de febrero de 1970 se acordó pagar al señor Riesco los honorarios correspondientes "por la entrega del Plan General de Ordenación para su aprobación inicial" [*Ib.*, LA año 1970 (L/1849), f. 273r.].

<sup>1056</sup> *Ib.*, LA año 1971 (L/1850), sesión complementaria de 1 de octubre, ff. 57r. a 57v.



días, que fue ampliado otro mes más debido a la repercusión de las determinaciones contenidas en el texto, tras recibir sendos escritos del secretario del Consejo Sindical Provincial y del presidente de la Cámara de la Propiedad Urbana<sup>1057</sup>, fechados ambos el 21 de octubre.

En total se admitieron treinta y una alegaciones, muchas de las cuales tuvieron como propósito la recalificación de ciertos ámbitos del plan para evitar, a juicio de los reclamantes, perjuicios económicos sobre sus propiedades. Entre ellos, los herederos de Fabriciano Cid y las hermanas Coco Fernández, dueños de sendas fincas en la carretera de la Aldehuela, protestaron por la declaración de dichos terrenos como zona verde, siendo "más racional", según los interesados, destinarlos a industria. La queja de estos propietarios estuvo refrendada, además, por el hecho de que se había concedido a Manuel Reglero Méndez una autorización para edificar una fábrica de dulces en un solar colindante a los anteriores<sup>1058</sup>.

La misma demanda fue interpuesta por María del Tránsito Calvo Alfageme, dueña de una finca en Valorio, y por varios residentes de Pinilla y Cabañales, entre ellos Florencia Calvo Moralejo, Joaquín Alija Villar y veinte vecinos más, cuyas parcelas, algunas de ellas ya edificadas e incluso con pequeños negocios, también habían sido destinadas a espacio verde por el plan. Todas ellas, siguiendo un mismo guion, recalcaron la falta de un plan regional "coordinado con los planes de desarrollo de desarrollo económico-sociales de la Nación", para que la ordenación de Zamora pudiera satisfacer las necesidades reales de la población, e hicieron hincapié en la imposibilidad económica del Municipio para llevar a cabo las actuaciones previstas<sup>1059</sup>.

Otra protesta similar fue la de Vicente Bueno Diez, cuyos terrenos de Puerta Nueva debían ser atravesados por una vía, lo que los dejaría inservibles para edificar, o la de Luis Carbajo Flórez, cuyo solar situado en el barrio de la Feria iba a sufrir una reducción considerable de su edificabilidad como consecuencia del cambio de ordenanza. En ese mismo sentido se pronunció la Junta Técnica Militar, bajo la supervisión del gobernador militar de la provincia, Amador Fernández Argüelles-Gil, al constatar que las determinaciones establecidas sobre el solar ocupado por el Cuartel permitían, una vez se operase el cambio de uso, una ocupación inferior al 40% del suelo, y un volumen edificable del cuatro con cinco metros cúbicos por cada metro cuadrado. Al tratarse de índices tan reducidos, el valor de los terrenos caería por debajo de lo estimado, "resultando muy perjudicial para los intereses del Ejército". También hubo discrepancias respecto al ensanchamiento de la carretera de Tordesillas y de la avenida Cardenal Cisneros que afectaban a los terrenos castrenses.

Luis Carbajo Flórez, en nombre de la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Zamora, José María Rubio Burguete, como presidente de la Cámara Oficial de Comercio e Industria, y Maximiano Primo Martínez, del Sindicato Provincial de la Construcción, Vidrio y Cerámica, interpusieron una alegación conjunta que incorporó una serie de enmiendas "encaminadas a un mejor servicio a los intereses de la ciudad de Zamora y a sus posibilidades de expansión". En el escrito se hicieron sugerencias relativas a la zonificación, al sistema viario y a las ordenanzas, aunque apenas fueron tenidas en cuenta por los redactores del documento.

Como consecuencia de las demandas interpuestas, hubo que introducir numerosas rectificaciones en la documentación, cuya aprobación provisional se produjo el 20 de noviembre de 1972. Apenas un mes después del acuerdo, se presentaron las primeras solicitudes

---

<sup>1057</sup> AHPZa-MZa, LA año 1971 (L/1850), sesión de 27 de octubre, f. 60v.

<sup>1058</sup> La fábrica de dulces Reglero tenía su sede principal en la avenida de Portugal, proyectada por Dacio Pinilla Olea en 1959 [AHPZa, DPV, sign. 43/29]. Las instalaciones fueron ampliadas dos veces, en 1964 y 1965, según la traza del mismo arquitecto [*Ibidem*, sign. 60/13 y 63/31].

<sup>1059</sup> AGMF, SU, exp. 8381, sign. 2455/04.

para autorizar la redacción de planes parciales para la ordenación pormenorizada de la parte alta de San Lázaro y del arrabal de Pinilla<sup>1060</sup>. En febrero del siguiente año, y coincidiendo con la declaración de Conjunto Histórico Artístico del casco histórico, se procedió a la aprobación inicial del correspondiente al sitio denominado Huertas de Puerta Nueva<sup>1061</sup>.

Para concluir el proceso, el expediente del Plan General fue enviado a la Dirección General de Urbanismo que, previo a emitir su juicio, solicitó a la Dirección General de Bellas Artes su evaluación, debido al "marcado carácter Histórico-Artístico" de la ciudad. El informe, remitido en abril de 1973, señaló los límites de las zonas vinculadas de alguna manera a los valores históricos, artísticos y paisajísticos de la localidad, incluyendo ciertas prescripciones señaladas por los Servicios Técnicos de la institución que fueron incorporadas a la redacción definitiva. Aunque, en general, se aceptaron las condiciones establecidas en las ordenanzas, se exigió la realización de estudios pormenorizados para llevar a cabo actuaciones que afectasen a edificios de interés, muy particularmente en el ámbito del castro, formado por el Castillo, la Catedral y los jardines. En la zona de respecto se incluyó la proa del recinto primitivo y el área delimitada entre la avenida del Mengue, la de Portugal y la calle San Pablo, donde se exigió limitar las alturas de las construcciones para preservar las vistas del segundo recinto y conservar las alineaciones previstas, pudiendo ser modificadas, únicamente, mediante la elaboración del correspondiente plan parcial. Por último, se determinó que el barrio de Olivares y el entorno de las carreteras de Almaraz y de Alcañices debían conservar sus condiciones paisajísticas, por lo que también quedaron bajo la protección de la Dirección<sup>1062</sup>.

Una vez adjuntado, y tras comprobar que las diligencias se habían llevado a cabo de acuerdo a la legalidad, se emitió la resolución definitiva, con fecha de 28 de junio de 1973, mediante la que se decidió aceptar definitivamente el expediente si bien se dejaron sin vigencia la mayor parte de las modificaciones introducidas como consecuencia de la aprobación provisional. Además, se incorporaron a las ordenanzas las condiciones especificadas por la Dirección General de Bellas Artes para las zonas de protección.

El planeamiento quedó plasmado en tres volúmenes que incluyeron la información y los antecedentes urbanísticos necesarios para establecer la estrategia de organización propuesta, la normativa aplicable, el estudio económico y el plan de etapas, además de esquemas con el análisis previo y varios planos con la ordenación prevista.

### 3.2. LA ESTRATEGIA DE ORDENACIÓN.

A diferencia de la ordenación aprobada en 1949, que restringió sus determinaciones al ámbito urbanizado, el planeamiento de los años 70 estableció la organización de todo el término municipal, si bien no se introdujeron cambios significativos sobre la estructura territorial, dedicada fundamentalmente a la explotación agrícola, con la salvedad del núcleo poblado donde se localizaban los servicios de todo tipo.

Siendo así, la planificación propuesta se centró en dirigir el desarrollo urbano de la aglomeración a medio y largo plazo, programando las actuaciones necesarias para cubrir las necesidades de la ciudadanía durante los siguientes quince años, dentro de una estrategia global que buscó integrar las diferentes áreas urbanas –el núcleo principal compuesto por el casco histórico y el ensanche, el barrio de San Lázaro y los arrabales de la margen izquierda del

---

<sup>1060</sup> AHPZa-MZa., LA año 1972 (L/1850), sesión de 29 de diciembre, ff. 75v. a 76r.

<sup>1061</sup> En la misma sesión se decidió también la aprobación inicial del plan parcial del Alto de San Lázaro [Ibidem, LA año 1973 (L/1850), sesión de 28 de febrero, f. 182v.]

<sup>1062</sup> AGMF, SU, exp. 8381, sign. 2455/04.

Duero— en una única entidad, ocupando todo el espacio disponible, de acuerdo a las tendencias de desarrollo seguidas hasta ese momento y las limitaciones geográficas existentes. De ese modo, se pretendía lograr "una estructura urbana debidamente organizada", contando con localizaciones apropiadas para todas las necesidades presentes y futuras, aunque no estuviese prevista su ocupación inmediata, asignando los diferentes usos en función del carácter de cada ámbito urbano.

En todo caso, lograrlo exigió la implantación de una zonificación flexible para poder adaptarse a las necesidades de cada momento. Con ese propósito, la delimitación de suelo de reserva urbana —es decir, aquel previsto por el planeamiento para su urbanización e incorporación al núcleo urbano— alcanzó todo el espacio intersticial situado entre los distintos ámbitos consolidados, definiendo una franja de suelo rústico con protección agrícola alrededor de la aglomeración prevista, para conservar libre de edificaciones urbanas el perímetro y limitar su expansión. El resto del territorio del término municipal fue calificado como rústico normal, manteniendo de ese modo las mismas condiciones existentes hasta entonces (Figura 126).



Figura 126. Plano de la ordenación establecida en el Plan General de Ordenación Urbana del Término Municipal de Zamora. Gabriel Riesco Fernández (1973).  
Fuente: AGMF, SU, exp. 8381, sign. 2455/04.

Las actuaciones previstas se programaron en tres etapas de cinco años cada una, de acuerdo a las especificaciones de la Ley del Suelo, cada una de las cuales incluyó el desarrollo de planes parciales, la adquisición de terrenos para la implantación de servicios municipales o zonas de esparcimiento, la urbanización de zonas con déficit o de nueva incorporación al núcleo y la construcción de infraestructuras de primer orden. Los gastos —cuya cálculo estimado superó los seiscientos setenta millones de pesetas— se repartieron entre la Administración local, que

recurrió a las fuentes habilitadas por la legislación<sup>1063</sup>, y el Estado, que asumió una parte importante de los costes de las principales comunicaciones.

### 3.2.1. *La red viaria.*

Lograr el objetivo de cohesionar el núcleo urbano exigió actuar sobre la estructura viaria, corrigiendo las deficiencias existentes, especialmente en relación a la conexión y penetración de las principales rutas territoriales, así como a la ampliación de su capacidad para poder asumir el crecimiento pretérito de la localidad.

Uno de los puntos más conflictivos a los que la ordenación tuvo que hacer frente fue el enlace entre la carretera de Gijón y la de Salamanca—que en su tramo zamorano coincidió con el recorrido de la de Villacastín a Vigo—, cuyo trazado resultaba difícil y peligroso, y su capacidad insuficiente para la cantidad de tráfico que soportaba. La solución pasó por desviar su trayectoria desde un punto situado al Norte del arrabal de San Lázaro, atravesando el barrio de La Alberca, la plaza de las Tres Cruces y continuando, a lo largo de la avenida Cardenal Cisneros hasta atravesar el río Duero mediante la construcción de un nuevo puente.

A pesar de la elevada inversión y de los trastornos que traería consigo atravesar la ciudad mediante el nuevo itinerario, la solución se impuso como la única factible debido a los "grandes rodeos" que exigiría cualquier otra ruta alternativa. Uno de los ámbitos urbanos más afectados por la medida fue el polígono de la Candelaria, pues para llevar a cabo la operación fue necesario ampliar la principal arteria de circulación hasta los cuarenta y seis metros requeridos para adicionar vías laterales de servicio con las que proteger las áreas residenciales. Las gestiones para la modificación del plan parcial del sector comenzaron de inmediato pero, como sabemos, no fue hasta 1980 cuando el documento fue aprobado. Rectificar la delimitación de la avenida Cardenal Cisneros implicó suprimir varios inmuebles del Noroeste del polígono, así como parte de la zona verde prevista en los sectores V y VI, con frente a dicha travesía<sup>1064</sup>.

La modificación del polígono también incluyó la delimitación de la glorieta señalada por la ordenación general en el cruce entre las avenidas Requejo y Portugal, justo enfrente de la puerta de Santa Clara, recuperando, en esencia, la propuesta vecinal planteada en 1928 con la que se pretendió resolver los graves problemas circulatorios de ese punto estratégico de la ciudad<sup>1065</sup>. La rotonda debía ocupar el extremo occidental del sector destinado a ampliar el tradicional espacio de asueto de la población, tras la petición hecha por el Ayuntamiento al Instituto Nacional de la Vivienda en 1968, para sustituir las edificaciones proyectadas en origen, por un gran parque urbano.

La ampliación de la ronda afectó, como ya adelantamos, a los límites de la manzana ocupada por el Cuartel de Caballería, tal y como expuso la Junta Militar en el recurso interpuesto ante el Ayuntamiento durante el plazo de exposición pública del plan. Como resultado de esta reclamación, en el acuerdo de aprobación provisional se aceptó reducir el ancho de la ronda a treinta y seis metros, si bien en la resolución para la aceptación definitiva, emitido por los Servicios de Urbanismo, se decidió mantener la dimensión que se determinó en principio para dicha travesía, establecida en cuarenta y siete metros, "en contra del acuerdo de

---

<sup>1063</sup> Según el artículo 176 de la Ley del Suelo, los Presupuesto Especial de Urbanismo solo podía formarse a partir de subvenciones, donativos y auxilios concedidos para fines urbanísticos, asignaciones del propio presupuesto de las corporaciones, beneficios obtenidos por la enajenación de terrenos pertenecientes a los patrimonios públicos del suelo, exenciones autorizadas, arbitrios no fiscales y multas, y rendimientos de préstamos o anticipos.

<sup>1064</sup> AGMF, SU, exp. 835, sign. 21/09.

<sup>1065</sup> Véase capítulo 3, apartado 3.1. de esta tesis.

aprobación provisional municipal" por "no encontrarse justificación alguna de tipo técnico a la reducción propuesta"<sup>1066</sup>.

La nueva organización viaria planteó también el enlace entre las carreteras de Tordesillas y Portugal. Aunque se barajaron distintas opciones para la trayectoria del desvío, finalmente se optó por proyectar una vía amplia desde el puente de Villagodio –al Este de la población– hasta Valorio, en el extremo opuesto, siguiendo en paralelo la línea del ferrocarril y pasando por delante de la Estación de Tren, el Mercado de Ganado y la vaguada de San Lázaro. El tramo, de unos cuatro kilómetros y medio, ofrecía la ventaja de recorrer la ciudad longitudinalmente actuando de colector principal de entrada y salida tanto del núcleo principal como de los arrabales del Norte. Además, al atravesar ámbitos de baja densidad, salvo en el entorno de la iglesia de San Lázaro, no se precisaban vías de servicio, por lo que se estimó una dimensión de treinta metros.

En relación a las vías de penetración, la carretera de Tordesillas continuó siendo, sin duda, la "verdadera columna vertebral de la expansión urbana". Siguiendo el mismo criterio expuesto en el caso de la avenida Cardenal Cisneros, la densificación del entorno obligó a proporcionar vías laterales para no causar perjuicios a las edificaciones existentes por la presencia de una vía rápida, lo que implicó, necesariamente, la ampliación de la anchura de ese tramo hasta los cuarenta y seis metros, al menos, hasta la altura del Cuartel de Caballería. Esta medida afectó, de nuevo, a los límites de los terrenos del Ejército, sin que las reiteradas protestas remitidas al Ministerio de Vivienda, antes y después de la aprobación del Plan, modificaran el trazado<sup>1067</sup>.

A las ya mencionadas se sumó una nueva vía principal transversal con origen en la carretera de la Aldehuela –que configuraba la ronda perimetral meridional–, que atravesó la población hasta conectar con la de Villalpando y la N-630 –al Norte del barrio de San Lázaro–, para favorecer la comunicación entre Salamanca y la región de Tierra de Campos.

Como complemento a estas carreteras estructurales, se incorporaron al Plan intervenciones para conectar la antigua ronda de la muralla con las nuevas vías perimetrales propuestas alrededor del ensanche. Así, la trayectoria Tordesillas-Portugal se enlazó con la ronda de la Feria en la curva próxima a la Plaza de Toros, y desde ahí, con la avenida del Mengue –que recorría el perímetro Sur del núcleo histórico–, que se conectó con la carretera de la Aldehuela pasando por debajo de la avenida de Portugal a través del paso inferior existente, creando un nudo viario de cruce a diferentes niveles sin provocar conflictos entre los recorridos.

Hemos de señalar que entre las propuestas hechas por la Cámara de la Propiedad Urbana, la de Comercio y el Sindicato de la Construcción en su escrito común, se sugirió completar estas trayectorias mediante la construcción de dos nuevos puentes con objeto de descongestionar el tráfico de los existentes, uno entre ente el barrio de Olivares y el de Cabañales y otro a continuación de la carretera transversal que desembocaba en la Aldehuela. Como quedó reflejado en el plano, esta opción no fue tenida en cuenta en la ordenación finalmente presentada (Figura 127).

---

<sup>1066</sup> AGMF, SU, exp. 8381, sign. 2455/04.

<sup>1067</sup> Consta que el Ministerio del Ejército remitió al de Vivienda varios escritos con fechas 29 de diciembre de 1972, 30 de junio de 1973 y 16 de febrero de 1974, solicitando información acerca de las reclamaciones interpuestas [*Idem*].

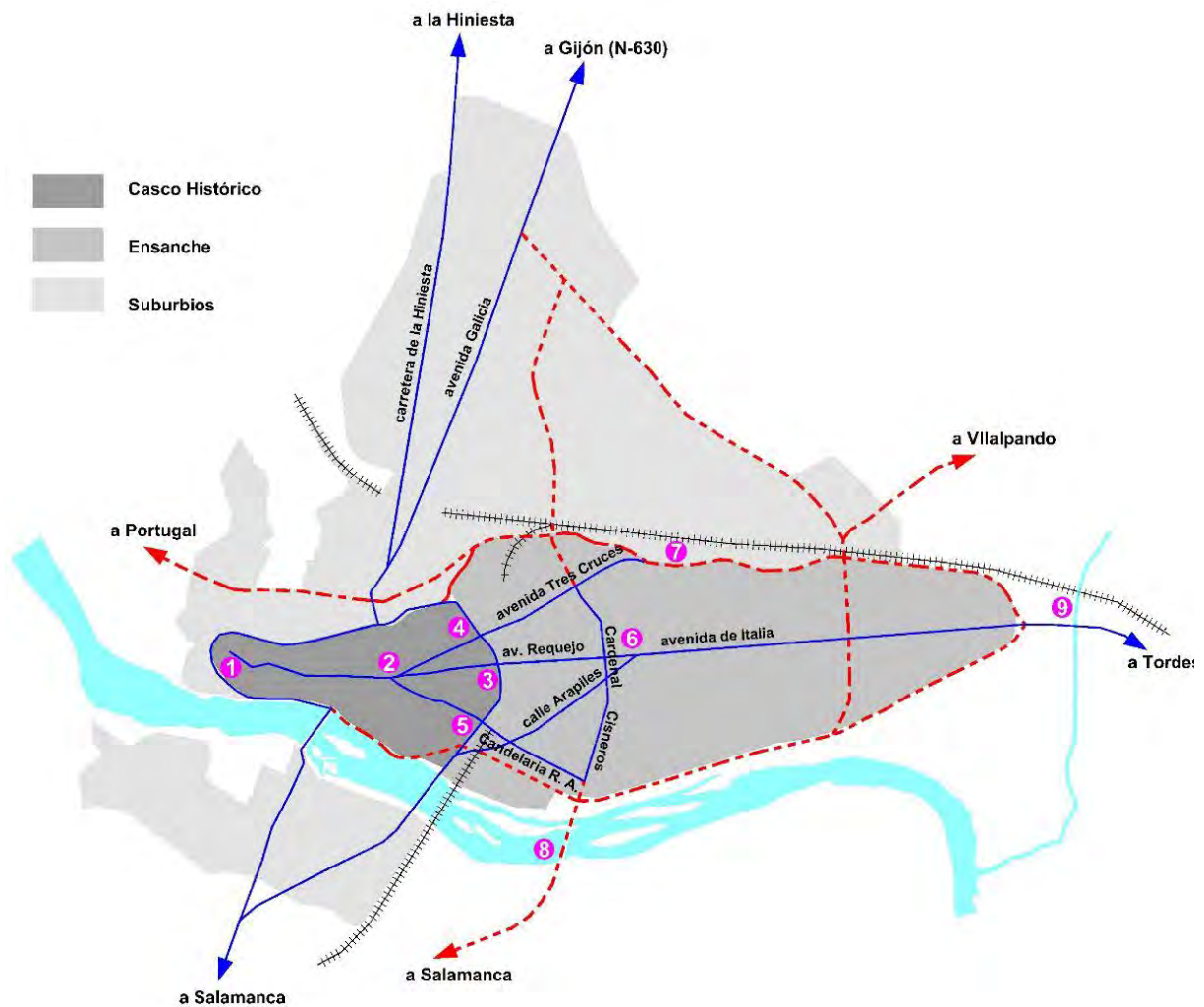


Figura 127. Esquema de la red arterial propuesta por el Plan General de Ordenación Urbana del Término Municipal de Zamora, aprobado en 1973. En azul se indican la estructura viaria existente y en rojo se señala la trayectoria de las vías de enlace y penetración de las principales carreteras propuestas. El número 1 indica la situación de la Catedral y el Castillo, el 2 la ubicación de la Plaza Mayor. Los números 3, 4 y 5 señalan la desembocadura de las calles Santa Clara, San Torcuato y San Pablo, respectivamente. El 6 señala el emplazamiento del cuartel Viriato, el 7 el de la Estación de Ferrocarril, el 8 la trayectoria del nuevo puente previsto sobre el Duero y el 9 la ubicación del puente de Villagodio.  
Elaboración propia.

Respecto a la circulación local, el planeamiento estimó adecuadas las determinaciones recogidas en el plan de alineación recién aprobado para el tejido tradicional, considerando que otorgaba a las calles "la máxima capacidad posible de acuerdo con lo que permiten la calidad y demás características de la edificación existente". Únicamente se señaló una intervención sobre el trazado de la avenida de la Feria, propuesta por la Dirección General de Bellas Artes, que tuvo como propósito eliminar las viviendas adosadas al lienzo de la muralla entre la puerta homónima y la cuesta de San Martín, para lo cual se encomendó la redacción de un plan especial. En el ámbito del ensanche, el Plan General mantuvo la disposición de vías existente en las áreas consolidadas –principalmente en la primera corona y en el barrio de Los Bloques–.

En el resto del suelo de la explanada, se limitó a señalar una serie de calles principales, paralelas y perpendiculares a la carretera de Tordesillas, que definieron la estructura de los sectores cuya organización interior quedó en manos de los instrumentos parciales de ordenación que debían aprobarse en el futuro, adoptando así la jerarquización del planeamiento establecida



en la Ley del Suelo del 56. Igualmente, en los arrabales exteriores, el documento recogió la organización viaria existente en los terrenos ocupados, prolongando los caminos principales para la delimitación de los ámbitos de ordenación pormenorizada que debían ser desarrollados mediante los correspondientes planes parciales.

### 3.2.2. *Los usos.*

Si bien la mayor parte de la extensión urbana estuvo destinada a residencia, la localización de suficiente espacio industrial fue uno de los objetivos primordiales perseguidos por el plan, de acuerdo a las sugerencias emitidas en 1963 por el Consejo Sindical Provincial para fomentar la actividad manufacturera en la capital<sup>1068</sup>. El polígono más próximo al espacio consolidado fue el situado en el valle de Arenales, al Norte de la Estación de Renfe, que ya había sido destinado a tal fin en el plan que estaba siendo sometido a revisión y donde ya se habían asentado varias fábricas harineras. Precisamente por su cercanía a zonas residenciales, se decidió autorizar, únicamente, la instalación de manufacturas de superficie limitada, evitando, en la medida de lo posible, molestias a la población. La ordenación pormenorizada del ámbito se llevó a cabo mediante un plan parcial redactado en 1976<sup>1069</sup>.

El segundo ámbito de uso industrial se localizó en el sitio denominado descansadero de los Llanos, al Suroeste de la aglomeración, de acuerdo a los estudios realizados por el Ayuntamiento para localizar los emplazamientos más adecuados. Recordemos que en 1964 los terrenos fueron adquiridos por la Municipalidad, llevándose a cabo la segregación de setenta y cinco mil metros cuadrados de la finca en 1968 con objeto de destinarlo a este uso. De las dos parcelas que conformaron el sector, una quedó en manos de la Administración local mientras que la otra fue subastada a particulares<sup>1070</sup>. En junio de 1965 ya había sido aprobado el deslinde de la vía "pudiendo los interesados solicitar la adjudicación de los terrenos sobrantes mediante instancia"<sup>1071</sup>. Igual que en el caso anterior, el plan parcial que concretó su organización está fechado en 1976<sup>1072</sup>, si bien consta que hubo que modificar la ordenación general y presentar un nuevo documento de ordenación detallada al año siguiente<sup>1073</sup>.

A estos dos se unió una nueva localización industrial situada en el extremo septentrional del ámbito urbano delimitado por el plan, alrededor de las carrereas de la Hiniesta –de la que tomó el nombre– y de la N-630, aprovechando las excelentes condiciones para el transporte que ofrecía el emplazamiento al situarse en el punto de enlace de las principales rutas provinciales y nacionales. Tampoco en esta ocasión se tuvo en cuenta el criterio de las cámaras, que sugirieron trasladar este polígono a una nueva ubicación, sobre la Villarina y el Alto de Arenales, y dedicar el terreno liberado a zona residencial.

Hubo, además, otro pequeño foco industrial situado en el barrio de Cabañales, donde se emplazaban las naves industriales que acogían la fábrica textil Hilaturas de San Jerónimo, pertenecientes a la familia Regojo.

Respecto a la localización de la zona comercial, el principal foco de actividad de la ciudad se mantuvo en torno al triángulo formado por la Plaza Mayor, la calle Santa Clara, el tramo de la ronda denominado actualmente Alfonso IX y la calle San Torcuato. Sin embargo, el crecimiento de la ciudad hacia el Este obligó a considerar el desplazamiento del bullicio

---

<sup>1068</sup> Véase el capítulo 11, apartado 4 de esta tesis.

<sup>1069</sup> AGMF, SU, sign. 1357/02.

<sup>1070</sup> AHPZa-MZa, LA año 1968, (L/1849), sesión de 9 de marzo, ff. 225v. a 227r.

<sup>1071</sup> *El Correo de Zamora*, 23 de junio de 1965.

<sup>1072</sup> AGMF, SU, sign. 1396/01.

<sup>1073</sup> *Ibidem*, sign. 1490/01.

diario en esa misma dirección, por lo que el planeamiento estableció la ubicación de un nuevo polo cívico en el lugar ocupado por el Cuartel Viriato, "centro de gravedad de la Ciudad futura y de su sistema de comunicaciones". Dada la envergadura de la intervención, no estuvo prevista la inmediata desaparición del complejo castrense, sino que se aplazó hasta el momento en que las circunstancias aconsejasen el traslado del equipamiento militar a una localización exterior al perímetro urbano. Finalmente el Cuartel fue cerrado en 1987, como consecuencia de la puesta en marcha del plan META para la reestructuración del Ejército<sup>1074</sup>, siendo reemplazado años después por el Campus universitario homónimo, perteneciente a la Universidad de Salamanca, que fue inaugurado en 2002.

La actividad comercial se completó con centros secundarios ubicados en las plantas bajas de edificios situados en varias zonas en los distintos barrios exteriores de la ciudad, a los que el planeamiento otorgó un coeficiente de aprovechamiento mayor con objeto de "estimular su desarrollo".

En cuanto a la dotación de equipamientos, es decir, edificios oficiales, instituciones culturales, educativas o sanitarias, entre otros, sabemos que la ciudad contaba con un buen número de sedes oficiales localizadas, fundamentalmente, en torno a la avenida de Italia y en el casco tradicional de la ciudad, así como otros de menor entidad diseminados por todo el tejido. En la zona del ensanche se amplió hacia el Este la franja ocupada por las Escuelas Salesianas conformando, junto con el nuevo hospital y el edificio del CEI, una amplia zona de uso terciario.

Por su parte, en el barrio de San Lázaro se destinó a tal fin los terrenos que en ese momento estaban ocupados por el Matadero municipal y el Mercado de Ganados –que se sumaron a los situados alrededor de la Plaza de Toros y a la franja delimitada al otro lado de la vía del tren, conformando un foco importante– una vez que las circunstancias aconsejaron trasladar las instalaciones cárnicas a otro emplazamiento más periférico y espacioso. Por lo que sabemos, la actividad en el degolladero era incesante, como demuestra el hecho de que fue necesario ampliar la nave de matanza en 1965, según el proyecto elaborado por arquitecto municipal Julián Gutiérrez de la Cuesta<sup>1075</sup>. Además, la céntrica situación del ferial provocaba no pocos problemas de circulación en el entorno, siendo incompatible con la reglamentación de actividades molestas e insalubres que había sido redactada por la Comisión de Fomento y la de Sanidad pocos años antes<sup>1076</sup>.

Dada la coyuntura, en junio de 1972 fue aprobado el proyecto para la construcción de un nuevo ferial en el polígono industrial previsto en la parte alta de San Lázaro, en una parcela delimitada por la avenida Galicia, la carretera de La Hiniesta, y dos calles perpendiculares a ellas situadas "a partir de la Cruz del rey Don Sancho" que habían sido previstas en el nuevo Plan General. El Ayuntamiento alcanzó un convenio de compraventa de los terrenos con los propietarios, si bien en marzo de 1973 la Administración local rescindió el acuerdo firmado por no resultar "beneficioso para el Municipio", considerando más adecuado emplazar las instalaciones en el polígono industrial previsto en Los Llanos, donde la Administración era propietaria de buena parte de la extensión<sup>1077</sup>.

El proyecto del nuevo Mercado Provincial de Ganado, elaborado por Julián Gutiérrez de la Cuesta, se presentó en marzo de 1973 y su presupuesto ascendió a más de veintisiete millones de pesetas, incluyendo los honorarios técnicos y el beneficio industrial, llevándose a

---

<sup>1074</sup> "Los últimos del Cuartel Viriato". *La Opinión-El Correo de Zamora*, 13 de diciembre de 2015.

<sup>1075</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 864/10 y 864/11.

<sup>1076</sup> Véase el capítulo 14, apartado 2.1. de esta tesis.

<sup>1077</sup> AHPZa-MZa, LA año 1973 (L/1850), sesión de 28 de marzo, ff. 182v. a 183r.

cabo su aprobación inicial en la reunión municipal celebrada el día 20 de septiembre<sup>1078</sup>. Asimismo fue aceptado por la Comisión Provincial de Servicios Técnicos pocos días después<sup>1079</sup>. Para financiar las obras se incluyó una partida en el presupuesto extraordinario de ese año, aunque hubo que aumentar el gasto lo que obligó al Ayuntamiento a solicitar, en 1974, el incremento de la subvención concedida por el Ministerio de Agricultura para dicho fin<sup>1080</sup>.

También el Matadero de la ciudad fue trasladado al polígono de los Llanos, entrando en funcionamiento a comienzo de los 80. El abandono durante varios años de las antiguas edificaciones situadas en el barrio de San Lázaro provocó su deterioro, por lo que el Consistorio decidió convocar en 1993 un concurso de ideas para reconvertirlo en un centro cultural para el populoso arrabal, del que resultó escogido el proyecto elaborado por Miguel Ángel González Calvo<sup>1081</sup>, si bien las obras fueron paralizadas durante más de una década y no han sido adjudicadas nuevamente hasta mayo de 2019<sup>1082</sup>.

Para completar la red de servicios y equipamientos se decidió dar flexibilidad a su emplazamiento, permitiendo su ubicación en cualquier zona donde fuesen precisos. Uno de ellos fue la parcela anexa a la Ciudad Deportiva, a orillas del Duero, que en 1971 fue cedida para la construcción de una residencia de pensionistas<sup>1083</sup>. Se subrayó, además, la obligación de reservar los espacios necesarios para su creación en los nuevos sectores desarrollados mediante planes parciales, de acuerdo a las exigencias de la Ley del Suelo de 1956.

Los espacios verdes previstos se clasificaron como "grandes parques exteriores", "parques de sector" y "pequeños parques y jardines". El primer grupo quedó definido por el bosque de Valorio, que fue ampliado sobre la zona de la Vega, constituyendo la mayor zona de esparcimiento de la ciudad. Respecto al segundo, se delimitaron tres emplazamientos con influencia sobre cada ámbito de la localidad. Uno se demarcó sobre unas huertas de la Alberca –que en el primer esbozo del Plan General habían sido clasificadas como suelo agrícola de protección, pero que tras la petición del Ayuntamiento, habían sido calificadas como verde urbano–. Su zona de influencia abarcó todo el sector conformado por San Lázaro, Villarina, la propia Alberca e, incluso, la parte Norte del núcleo principal. Otro de estos espacios de asueto, previsto para la aglomeración central, fue el actual parque de la Marina Española, emplazado sobre los terrenos adquiridos por el Ayuntamiento en el extremo Norte del polígono de la Candelaria. Por último, se delimitó otro ámbito en la orilla izquierda del Duero, sobre unas huertas de Cabañales, con intención de dar servicio a dicha zona y "proteger las únicas visuales todavía posibles, a media distancia, sobre la Catedral, el río y el puente de piedra".

A las establecidas inicialmente, se sumaron otras dos nuevas áreas verdes, por decisión de la Dirección de Urbanismo. Una fue la franja situada entre la carretera de la Aldehuela y el cauce fluvial "por considerar fundamental a nivel de ciudad la conservación de los espacios libres de uso público previstos para la margen derecha del río". Con ello se desestimó definitivamente la pretensión de destinar el terreno a la implantación de industrias, tal y como había sido exigido por algunos propietarios en el periodo de alegaciones. Por el mismo motivo, también se destinó a este uso público la franja de cuarenta metros situada entre la zona de entre

---

<sup>1078</sup> AHPZa-MZa, LA año 1973 (L/1850), ff. 184v. a 185v.

<sup>1079</sup> *Ibidem*, f. 207v.

<sup>1080</sup> *Ib.*, LA año 1974 (L/1850), sesión de 31 de julio, ff. 290v. a 281r.

<sup>1081</sup> HERNÁNDEZ MARTÍN, Joaquín. *Guía de...*, ob. cit., p. 171.

<sup>1082</sup> "Las obras del Matadero se reanudan con un sobrecoste de más de 800.000 euros". *La Opinión-El Correo de Zamora*, 2 de julio de 2019.

<sup>1083</sup> AHPZa-MZa, LA año 1971 (L/1850), sesión de 25 de agosto, f. 42v.

puentes y el cauce, que había sido calificada con la ordenanza edificatoria 3-d en el acuerdo de aprobación provisional.

Para completar esta disposición, se distribuyeron diversos jardines de uso inmediato para los residentes, incluyéndose en esta categoría aquellos existentes en el casco, como los de las murallas y el actual parque del Castillo, así como la reserva que obligatoriamente debían hacer los planes parciales futuros. Según las previsiones, en total se alcanzó una extensión de un cuarto de la superficie urbana.

El plan otorgó una importancia especial a la localización de las zonas deportivas. En total se distribuyeron cuatro áreas, coincidiendo, en los tres ámbitos periféricos, con las grandes zonas verdes descritas, y en el caso de la aglomeración central, con la Ciudad Deportiva situada a orillas del Duero, cuyas instalaciones habían sido ampliadas recientemente según el proyecto de Dacio Pinilla de 1965 con la construcción de una piscina reglamentaria "para la celebración de campeonatos de natación y salto" y otra infantil, con vestuarios, restaurante-bar y gradas, además de un gimnasio, un frontón abierto, campos de baloncesto, balonmano y hockey sobre patines, pistas de atletismo y tesis y un foso para tiro al plato<sup>1084</sup>.

El resto del tejido, destinado a vivienda, se organizó en seis grandes zonas. Las tres primeras se hicieron coincidir con el casco urbano, el ensanche y el extrarradio, respectivamente, estableciendo diversas subdivisiones para adecuarse a la variedad de tipologías existentes. Hubo una cuarta zona denominada Nuevos Centros Comerciales, donde estuvo prevista la edificación, fundamentalmente, de vivienda urbana y social, además de comercio local, localizándose en diferentes barrios y sectores de la población. Asimismo se señalaron ámbitos de ciudad-jardín, coincidiendo con las barriadas unifamiliares existentes en el ensanche y con la franja más próxima al Duero pues su escalonada topografía aconsejaba este tipo de edificación. Por último, la zona denominada Servicios Especiales calificó ámbitos donde, además de la vivienda, se ubicaron usos que no encajaban en otras zonas (Figura 128).

### 3.3. LAS NORMAS URBANÍSTICAS.

#### 3.3.1. *Contenido general.*

Además de en los planos de ordenación, la estrategia establecida por el Plan General quedó regulada mediante las Normas Urbanísticas. El volumen se estructuró en tres capítulos en los que se concretaron los criterios generales y particulares exigibles para intervenir sobre el término municipal.

El Capítulo I, denominado Normas de Carácter General, incluyó los preceptos establecidos en la Ley del Suelo relativos a la clasificación del suelo y al papel de los planes parciales y especiales como herramienta necesaria para completar la ordenación de los nuevos sectores. Incorporó, además, ciertas medidas de protección especial que afectaron a la red viaria y a los elementos y ámbitos de interés histórico y artístico, que exigían autorizaciones previas de la Jefatura de Obras Públicas y de la Dirección General de Bellas Artes, respectivamente, para la ejecución de cualquier obra. Asimismo, se establecieron criterios para salvaguardar paisajes, vistas de interés, zonas forestales y ámbitos no edificables<sup>1085</sup>.

---

<sup>1084</sup> AHPZa, DPV, sign. 73/12.

<sup>1085</sup> Todos estos aspectos fueron establecidos en los artículos del 1 al 12 del volumen de Normas Urbanísticas.

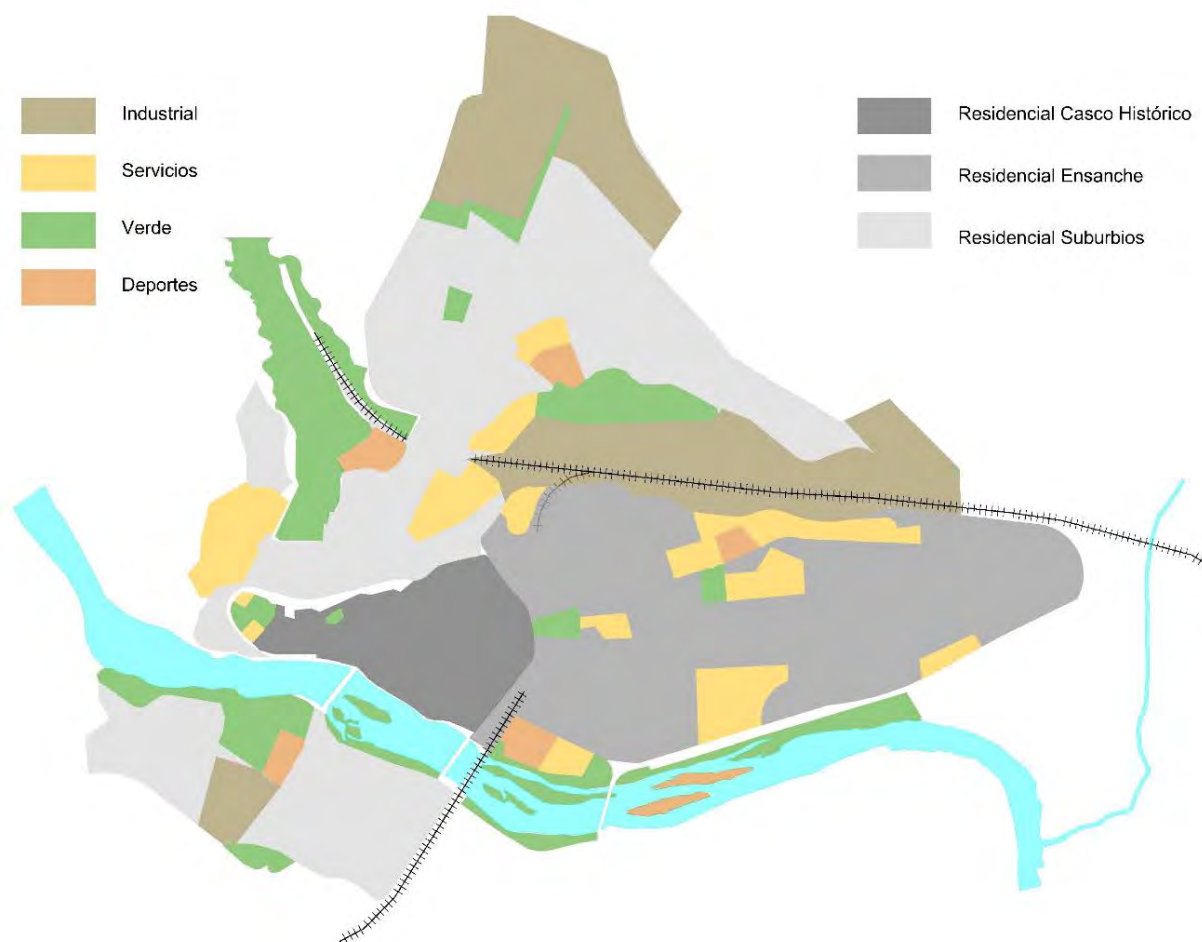


Figura 128. Esquema de la zonificación establecida por el Plan General de Ordenación Urbana del Término Municipal de Zamora de 1973.  
Elaboración propia.

El Capítulo II, titulado Normas Generales de Actuación Urbanística, se dividió en tres apartados. El primero, dedicado a las Normas de Planeamiento, estableció las "directrices técnicas" exigibles para la redacción de los planes parciales "necesarios para el desarrollo del Plan General". Siendo así, se definieron los criterios dimensionales y de calidad de la red viaria, incluyendo la dotación de aparcamientos, la reserva mínima de espacios verdes públicos y de equipamientos y las condiciones de las redes de servicios exigibles a los instrumentos de ordenación pormenorizada. Respecto a las construcciones, se determinó la necesidad de que cada plan parcial estableciese ordenanzas edificatorias específicas, tomando como base las condiciones generales contenidas en las propias Normas<sup>1086</sup>. El segundo, denominado Normas de Urbanización, estableció condiciones específicas para desarrollar los proyectos de urbanización, es decir, los documentos técnicos necesarios para ejecutar las redes urbanas, incluyendo los caudales mínimos del tendido de abastecimiento y saneamiento, la potencia del de electricidad y alumbrado público y los materiales permitidos en la pavimentación de las calles<sup>1087</sup>. Por último, el apartado denominado Normas de Edificación planteó las determinaciones generales "relativas a las condiciones de aprovechamiento de las superficies edificables", especificando, entre otras cuestiones, los usos permitidos en el término municipal,

<sup>1086</sup> El apartado denominado Normas de Planeamiento, incluido en el Capítulo II, abarcó del artículo 13 al 18.

<sup>1087</sup> Estas condiciones se establecieron en los artículos del 19 al 23.

los tipos edificatorios, las condiciones de parcela mínima edificable y otras condiciones compositivas, higiénicas y volumétricas, estas últimas para determinar el aprovechamiento de los solares<sup>1088</sup>.

El Capítulo III, dedicado a las Normas Particulares de Actuación Urbanística, se dividió, a su vez, en cuatro secciones. En las tres primeras se regularon las intervenciones específicas permitidas en cada clase de suelo. Así, para el suelo urbano se subrayó el derecho de los propietarios a edificar sobre sus terrenos siempre que los mismos cumplieran los requisitos de solar<sup>1089</sup>, siendo preciso el desarrollo de un proyecto de urbanización en el caso de no alcanzar esta última condición. En el suelo de reserva urbana, es decir, aquellos previstos por el Plan General para la expansión de la aglomeración, se exigió la redacción y aprobación de un plan parcial y de un proyecto de urbanización antes de poder solicitar licencia de edificación, de acuerdo al protocolo previsto en la Ley del Suelo. Respecto al suelo rústico, es decir, aquel no incluido en las dos categorías anteriores, se determinó la posibilidad de cambiar la calificación de ciertos ámbitos mediante la redacción de un Plan de Transformación, engrosando, de esta manera, la delimitación de suelo de reserva urbana en el caso de que esta pudiera agotarse. En estos casos y de acuerdo a las especificaciones legales, se exigió, además, la elaboración de los correspondientes instrumentos de desarrollo para completar su urbanización<sup>1090</sup>. Aunque la Norma incluyó también las condiciones estipuladas para las construcciones permitidas en el suelo rústico, en el acuerdo de aprobación final fueron eliminados los artículos correspondientes "por estar en contradicción con el régimen urbanístico" regulado en la Ley del Suelo. En el último apartado se hizo alusión a las condiciones específicas de aprovechamiento de cada zona especificada en los planos de ordenación, estableciéndose dichas condiciones en base a las normas de planeamiento y edificación definidas en el tercer apartado del capítulo II<sup>1091</sup>.

### *3.3.2. La regulación de la edificación.*

La regulación de las edificaciones contenida en las Normas Urbanísticas del Plan General de 1973 incorporó y desarrolló las condiciones especificadas en las Ordenanzas Transitorias aprobadas en 1968. En el apartado dedicado a establecer las determinaciones de carácter general, se definieron aquellos parámetros relativos a las dimensiones mínimas de parcela y aquellos que concretaron las características volumétricas del inmueble.

Una de las novedades incluidas en el articulado, respecto al documento transitorio, fue la definición de los tipos edificatorios admitidos y sus limitaciones. El primero fue la edificación en manzana cerrada densa que se correspondió con la forma predominante de ocupación en el tejido histórico. Para asegurar la correcta ventilación e iluminación de las estancias de las nuevas edificaciones se exigió la formación de un patio interior de tres metros de diámetro o de una sexta parte de la altura de fachada, como mínimo, y un fondo máximo edificable no superior a veinticinco metros. También se permitió la edificación en manzana cerrada con patio de manzana, habitual en la zona del ensanche, estipulándose limitaciones similares al anterior tipo. En el caso de inmuebles con doble crujía, el fondo máximo edificable se restringió a doce metros. Se incluyó en la lista la construcción de bloques exentos, tipo recurrente en los residenciales de protección oficial construidos hasta entonces, y la edificación mixta, definida como una combinación de los modelos anteriores. La edificación aislada se correspondió, fundamentalmente, con las viviendas unifamiliares interiores a las parcelas y las

---

<sup>1088</sup> Este apartado incluyó los artículos del 24 al 31.

<sup>1089</sup> Para cumplir esta condición "la vía de acceso a la parcela deberá tener la calzada pavimentada, encintado de aceras y disponer de los servicios de abastecimiento de agua, desagües y alumbrado público".

<sup>1090</sup> Este apartado incluyó los artículos del 32 al 45.

<sup>1091</sup> Artículo 46.



adosadas entre sí por un único lindero, construidas en varias urbanizaciones del ensanche y también en los suburbios. Para ellas se estableció una altura máxima de dos plantas y una separación de tres metros respecto a los límites del solar. Se concretó, además, que las naves destinadas a usos industriales debían desarrollarse en una única planta y aisladas entre sí, y se estableció un tipo no específico que englobó todas aquellas construcciones no incluidas en las anteriores<sup>1092</sup>.

El establecimiento de la dimensión mínima de la parcela edificable dependió de las características de las zonas, pudiendo concretar una superficie fija –que en ningún caso debía ser inferior a doscientos metros cuadrados– o determinar sus condiciones en función del ancho de la vía asumiendo, en este último caso, la misma regulación planteada en las ordenanzas de 1968<sup>1093</sup>. Igualmente se delegó la fijación del número máximo de alturas de los inmuebles a las ordenanzas específicas de cada zona, si bien fue necesario concretar, en cada caso, el nombre de las calles donde excepcionalmente pudiese admitirse un mayor número, cuestión "que en ningún caso podrá dejarse a la discrecionalidad de la Corporación Municipal", según se recogió en el acuerdo de aprobación definitiva emitido por la Dirección de Urbanismo<sup>1094</sup>. Aplicando las condiciones de ocupación y altura se estableció el volumen máximo edificable de los ámbitos consolidados, fijándose índices de edificabilidad para las zonas de nueva expansión<sup>1095</sup>.

Respecto a las exigencias higiénicas la Norma Urbanística remitió al cumplimiento de la Orden Ministerial de 29 de febrero de 1946, al igual que hicieron las Ordenanzas Transitorias, sin incorporar nuevas determinaciones<sup>1096</sup>.

En cuanto a las condiciones estéticas, se determinaron tres tipos de composición, aplicables según las características de cada zona. La más rígida se destinó a los edificios ubicados en entornos con algún elemento urbano con especial valor artístico, patrimonial, cultural o pintoresco, siendo preciso ajustar la estética de los inmuebles a normas especiales concebidas para la conservación de las características urbanísticas y arquitectónicas. En aquellos conjuntos de interés que aún no hubieran sido sometidos a declaración expresa por parte de la Dirección de Bellas Artes, se impuso una estética acorde con el carácter de la edificación existente en la zona, permitiéndose solamente aquellos materiales que "por su calidad, textura o color" mantuvieran el ambiente general del enclave. Por último, en los ámbitos no sometidos a ningún tipo de protección, se permitió una composición libre señalándose, no obstante, las mismas restricciones relativas al empleo de materiales de calidad en medianeras, hastiales de cubierta y en los paramentos de los patios interiores que fueran visitables, siempre que fuera posible<sup>1097</sup>.

Para concretar los aspectos generales se estableció la zonificación que asumió, casi completamente, la establecida en el articulado provisional de 1968, delimitando tres ámbitos principales identificados con el núcleo tradicional, el ensanche y los barrios exteriores, a los que se sumaron zonas concretas destinadas a uso industrial, terciario, deportivo y espacio verde.

La zona 1, denominada Casco Antiguo, se aplicó sobre el tejido histórico, distinguiéndose tres ámbitos edificatorios. La subzona 1-a se correspondió con los límites del recinto primitivo, entre la Catedral y la Plaza Mayor. La señalada como 1-b abarcó la parte

---

<sup>1092</sup> En el punto 14 del acuerdo de aprobación definitiva del Plan General se introdujeron ciertas rectificaciones puntuales relativas a la definición de los tipos edificatorios y de sus condiciones.

<sup>1093</sup> Artículo 25.

<sup>1094</sup> Artículo 27.

<sup>1095</sup> Artículo 28.

<sup>1096</sup> Artículo 30.

<sup>1097</sup> Artículo 31.

septentrional del Burgo, mientras que la 1-c se aplicó sobre el resto de la trama medieval, incluyendo las Huertas de Puerta Nueva.

El área se destinó, fundamentalmente, a residencial colectivo, si bien en el núcleo más antiguo y en los Barrios Bajos se admitió también la construcción de viviendas unifamiliares, y en toda la extensión se permitió la coexistencia con usos públicos. Las alturas oscilaron entre las cuatro y las cinco plantas, pudiendo llegar hasta siete, excepcionalmente, en las principales calles del casco.

De acuerdo con los tipos preexistentes en esta parte de la ciudad, se permitió la edificación en manzana cerrada, tanto densa como en torno a patio de manzana. El contenido original del documento sometido a aprobación autorizó, además, la posibilidad de construir bloques exentos en los ámbitos orientales, aunque en la resolución final emitida por la Dirección General de Urbanismo se suprimió esta posibilidad "toda vez que en principio no es conveniente autorizar con carácter general este tipo de edificación en casco antiguo". Asimismo, la aprobación definitiva dejó en suspenso la aplicación de la ordenanza 1-b, hasta que el Ayuntamiento justificase que las alturas establecidas no obstaculizaban la vista del segundo recinto amurallado, exigencia establecida por la Dirección General de Bellas Artes en su informe previo. También de acuerdo al criterio de dicho organismo, en la subzona 1-a no fue de aplicación la condición de parcela mínima edificable en aquellos solares situados entre dos edificios de interés histórico-artístico, con objeto de que la nueva construcción actuase de enlace ente ambos. Salvo en la Plaza Mayor, donde ya habían sido desarrolladas normas especiales, las condiciones estéticas de las nuevas construcciones quedaron sometidas al carácter de las edificaciones del entorno.

La zona 2 se aplicó, exclusivamente, en el ámbito del Ensanche, diferenciándose hasta siete categorías. La denominada 2-a se extendió sobre el tradicional barrio de la Candelaria, mientras que en el polígono homónimo, desarrollado durante los primeros años 60, se integraron las distintas tipologías bajo la denominación 2-b, que asumió las condiciones establecidas en las ordenanzas del plan parcial redactado en 1964. La subzona 2-c abarcó la zona central del primer ensanche y el barrio de Los Bloques, que se amplió hasta la manzana situada enfrente del CEI. El entorno de la Plaza de Toros fue clasificado como 2-d y la subzonas 2-e, 2-f y 2-g se aplicaron sobre el extremo más oriental del segundo ensanche, alrededor de la carretera de Tordesillas y sobre el borde de la meseta. Todas ellas tuvieron como característica común que se permitió la vivienda únicamente en categoría plurifamiliar, pudiendo compatibilizarse con toda clase de destinos públicos e incluso con industria, salvo en el área central de la primera ronda y en el barrio de la Candelaria. Predominó la edificación en manzana cerrada con patio, en bloque o mixta, aunque también se admitieron inmuebles de doble crujía en la subzona 2-e. Al igual que se determinó en las Ordenanzas Transitorias, se admitieron mayores alturas que en el núcleo tradicional, oscilando entre las cinco y las ocho plantas, si bien en este caso, se limitó el aprovechamiento mediante la imposición de un coeficiente –salvo en los alrededores de la Plaza de Toros– que osciló entre los 3,5 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> del ámbito más oriental del ensanche, hasta los 4,5 del ámbito central y meridional de la primera ronda. En todo caso, quedaron en suspenso las determinaciones relativas a los ámbitos 2-a, 2-c y 2-d, hasta que se especificara el dato relativo al porcentaje de ocupación máxima de parcela permitido. Por tratarse de un área de ampliación, las condiciones estéticas para la zona completa fueron flexibles.

La zona 3 se correspondió con los Barrios Exteriores, delimitándose la subzona 3-a para los ámbitos consolidados de los arrabales de La Feria, San Lázaro y San José Obrero, mientras que para el resto de los situados en la margen derecha se asignó la denominada 3-b, con excepción de Olivares –al Oeste del casco tradicional– al que se asignó la señalada como 3-c.

La última, denominada 3-d, se reservó para los suburbios de la orilla izquierda. En general, se admitió tanto la vivienda unifamiliar como la plurifamiliar, autorizándose también la mayor parte de los usos públicos permitidos en las Normas Urbanísticas, a excepción del habitacional. Se repitieron los mismos tipos edificatorios habituales –manzana cerrada y bloque–, además de edificaciones de doble crujía, y se admitieron cinco alturas como máximo, oscilando los índices de edificación entre los 2 y los 3 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>. El barrio de Olivares fue la excepción, pues sus características tradicionales aconsejaron fijar parámetros más conservadores. Por ello no se permitió la construcción de bloques y se limitó el número de plantas a dos, obteniéndose el volumen máximo edificable mediante la aplicación de las condiciones de ocupación y altura. Además, en este ámbito se estipuló que las nuevas edificaciones debían asumir las características arquitectónicas del entorno, mientras que en el resto de suburbios se permitieron composiciones libres.

La zona 4, denominada Nuevos Centros Comerciales, señaló aquellas manzanas distribuidas en distintos distritos de la capital, donde el planeamiento pretendió estimular la concentración de la actividad comercial mediante la ocupación de los locales ubicados en las plantas bajas de los edificios, así como la construcción de vivienda de carácter social en edificación colectiva. Los tipos edificatorios previstos para ello fueron manzana entorno a patio, bloque y edificación mixta, permitiéndose composiciones estéticas libres.

La Ciudad Jardín se correspondió con la zona 5, emplazada en la ladera Sudeste del segundo ensanche donde la topografía escalonada aconsejó la construcción de viviendas unifamiliares asiladas o, en su caso, pareadas, de dos plantas. Las Áreas de Servicios Especiales ocuparon la zona 6 y, dada su vocación, admitieron casi todos los usos permitidos en bloques o edificaciones mixtas de hasta seis plantas.

Respecto a la zona 7, denominada Industrial, se diferenciaron dos subzonas, correspondiéndose la primera con los ámbitos ya consolidados en el valle de Arenales y en el antiguo convento de San Jerónimo, donde se ubicaba la fábrica textil de la familia Regojo, y la segunda con los polígonos de la Hiniesta y de los Llanos, al Nordeste y Suroeste de la aglomeración, respectivamente. Además, en torno a la Estación de Ferrocarril y sus dependencias se delimitó la zona 10. En cualquier caso las condiciones fueron similares en ambas ordenanzas, autorizándose la construcción de naves industriales y de bloques de altura libre y hasta 6 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> de aprovechamiento. Las zonas 8 y 9 se denominaron Verde Público y Deportiva, y aunque se destinaron fundamentalmente a usos al aire libre, se admitieron algunas construcciones relacionadas con el carácter de cada una de ellas (Figura 129).

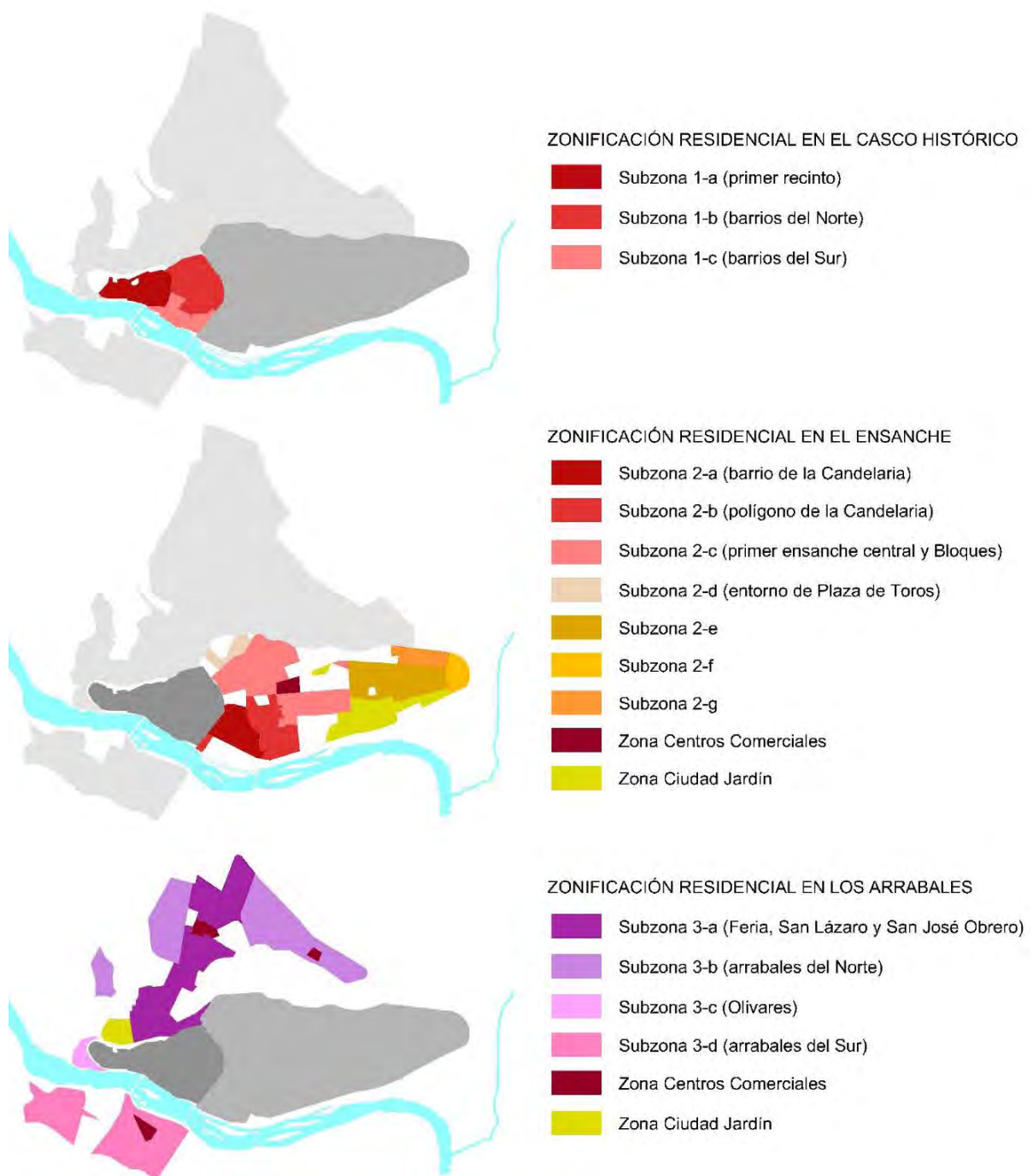


Figura 129. Zonificación residencial establecida en el Plan General de Ordenación Urbana del Término Municipal de Zamora de 1973.  
Elaboración propia.

## Capítulo 15. LA CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA PÚBLICA ENTRE 1940 Y 1973.

Como colofón a la revisión de las iniciativas urbanísticas contemporáneas desarrolladas en Zamora hasta comienzos de los años 70, abordaremos el análisis del patrimonio arquitectónico producido desde la Posguerra. Como señalamos al comienzo de esta última parte, la ciudad se benefició de promociones públicas de vivienda que procuraron reconducir la ocupación masiva y sin garantías del ensanche y de la periferia, producida como consecuencia de la continua llegada de población al municipio tras la contienda. La intervención directa de las entidades oficiales en la producción de hogares constituyó casi el total de las iniciativas inmobiliarias realizadas hasta los primeros años 50, momento en que el aumento de la capacidad del sector y del capital de los potenciales adquirentes, favoreció la incorporación de inversores privados de la mano de una nueva política de subvenciones estatales<sup>1098</sup>.

En todo caso, las aportaciones de los diversos organismos públicos conformaron conjuntos edificatorios que, si bien han pasado inadvertidos por su condición modesta –a diferencia de la arquitectura que caracterizó el periodo precedente–, representan una pieza clave para completar el panorama urbano de Zamora al término de nuestra investigación. Sin duda, las intervenciones más reconocibles son aquellos barrios homogéneos programados, identificables en el tapiz urbano por cuanto constituyen "una parte muy importante del paisaje y de la realidad urbana" de la ciudad<sup>1099</sup>. No obstante, también se incluyen en el estudio algunos otros ejemplos puntuales dispersos por la ciudad.

El Ayuntamiento zamorano, como institución directamente responsable de la política municipal, no tardó en inspirarse "en las orientaciones señaladas por el Director General de Arquitectura D. Pedro Muguruza en su conferencia ante la Federación de Urbanismo y de la Vivienda" para tratar de paliar, con los escasos medios disponibles, el agudísimo problema de la vivienda en la localidad, donde muchas familias habitaban en condiciones "inhumanas e inmorales por su hacinamiento en casas que mal servirán para una sola familia sin (...) retrete ni agua"<sup>1100</sup>. En noviembre de 1940, se procedió a examinar detenidamente "cuantos lugares existían edificables y que reunieran la ventaja de rellenar vacíos que se notaban dentro del casco urbanizado", con el propósito de "contrarrestar la tendencia señalada de que la Ciudad se extienda en sentido longitudinal"<sup>1101</sup>.

Asimismo, en septiembre de 1941 se aprobó la moción presentada por el alcalde Francisco Pérez Lozao para "encauzar" la actividad edificatoria de aquellos estratos más humildes obligados "a construir su propia vivienda, invirtiendo en ella los ahorros familiares o el esfuerzo personal después de la jornada de trabajo profesional", pero que, por el alto precio del suelo en las proximidades del casco, se veían "impelidos a crear espontáneamente agrupaciones o barriadas en lugares que por su alejamiento" hacía improbable que llegaran a contar con "el mínimo de los servicios municipales (...) necesarios para el desenvolvimiento

---

<sup>1098</sup> BELTRÁN ABADÍA, Ramón. "De aquellos barro, estos lodos. La política de vivienda en la España franquista y postfranquista". *Acciones e Investigaciones sociales*, 2002, 16, pp. 25-67 (36-37).

<sup>1099</sup> DE LAS RIVAS SANZ, Juan Luis, *et al.* "Una estrategia de regeneración urbana en Castilla y León". En: *Congreso Obsolescencia y Regeneración. Viviendas del siglo XX en el nuevo milenio*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2015.

<sup>1100</sup> Las citas pertenecen a la moción presentada por el alcalde, en sesión municipal de 18 de mayo de 1940, en la que exhortaba a elaborar un plan "ordenado y armónico" para solucionar el problema habitacional en la capital [AHPZa-MZa, LA año 1940 (L/1841), ff. 156r. a 157r.].

<sup>1101</sup> *Ibidem*, sesión extraordinaria de 23 de noviembre, f. 164r.

de su vida en condiciones humanas a que tienen un indiscutible derecho". Frente a esta situación el Ayuntamiento se comprometió a invertir sus recursos para proporcionar parcelas urbanizadas, facilitando a las familias "proyectos adecuados" para la edificación de las viviendas, en función de la capacidad económica de los destinatarios<sup>1102</sup>.

A pesar del ímpetu inicial con el que el Consistorio acometió la labor social de proporcionar alojamientos dignos a los estratos más vulnerables, lo cierto es que la producción real fue más escasa de lo previsto. Tras el fallido intento de construir los edificios residenciales en la desembocadura del túnel del ferrocarril, al Norte del ensanche, la Municipalidad decidió invertir sus esfuerzos en la producción de hogares de tipo rural y pequeñas promociones de baja densidad en el extrarradio, donde poseía terrenos en abundancia. Si bien se llevaron a cabo incontables gestiones para obtener las subvenciones concedidas por el Instituto Nacional de la Vivienda –INV–, muchos de estos proyectos no llegaron a materializarse, por lo que la responsabilidad de proporcionar residencias a los productores recayó en manos de diversos patronatos y organismos estatales entre los que destacó, como protagonista indiscutible, la acción de la Obra Sindical del Hogar y la Arquitectura –OSH–.

Esta entidad nació en 1939 como "una pieza ágil y esencial, para la aplicación efectiva del régimen de la vivienda protegida". Su objetivo fue centralizar la promoción y construcción de vivienda estatal, llegando a convertirse en el "brazo más fuerte y ejecutor" con el que contó el INV. Sin embargo, su producción fue escasa hasta 1954, momento a partir del cual aumentó la cuantía de los recursos para la financiación, las posibilidades y la capacidad de la industria de la construcción<sup>1103</sup>.

Así quedó patente en el caso de Zamora pues aunque las primeras realizaciones de la OSH datan de principios de los años 40, el volumen de obra comenzó a ser apreciable a partir de 1954, cuando comenzó la elevación de numerosos grupos de edificios plurifamiliares. Tres focos concentraron la actividad constructora de dicha entidad en la ciudad: la urbanización de los Cascajos emplazada en la parte meridional de la segunda corona del ensanche, la explanada adyacente al Matadero en el barrio de San Lázaro y el ámbito Sudeste del polígono de la Candelaria, a partir de los años 70 (Figura 130).

Como norma general, todos estos conjuntos residenciales respondieron a disposiciones de tipo lineal, con objeto de asegurar las condiciones de higiene y soleamiento, aunque también hubo alguna organización en U para conseguir mayor aprovechamiento del terreno. En el caso de los últimos inmuebles realizados en las proximidades del Duero, se avanzaron nuevas formas de agrupación si bien los bloques aún fueron tratados "con la independencia mutua propia del racionalismo"<sup>1104</sup>.

Respecto a sus características volumétricas y constructivas, estos edificios no sobrepasaron las cuatro plantas –salvo contadas excepciones– para evitar la instalación de ascensores. Del mismo modo, el límite de alturas favoreció la utilización de muros de carga como sistema estructural vertical prioritario y la escasez de acero obligó al uso generalizado de forjados del tipo "autárquico", al menos hasta finales de los años 50<sup>1105</sup>.

---

<sup>1102</sup> AHPZa-MZa, LA año 1941 (L/1842), sesión de 9 de septiembre, ff. 8r. a 9r.

<sup>1103</sup> LASSO DE LA VEGA ZAMORA, Miguel. "Algunas notas sobre la participación de la Obra Sindical del Hogar de Madrid en la política de vivienda durante el periodo 1939-1959". En: POZO MUNICIO, José Manuel (coord.). *Los años 50: La arquitectura española y su compromiso con la historia: Actas del Congreso Internacional*. Pamplona: T6 Ediciones, 2000, pp. 151-162 (152).

<sup>1104</sup> TERÁN TROYANO, Fernando de. *Planeamiento...*, ob. cit., p. 422.

<sup>1105</sup> En la Posguerra se generalizó el uso de este tipo de forjados elaborados mediante piezas cerámicas, no solo por la escasez de materiales como el cemento y el acero, sino también por la pérdida de calidad de los



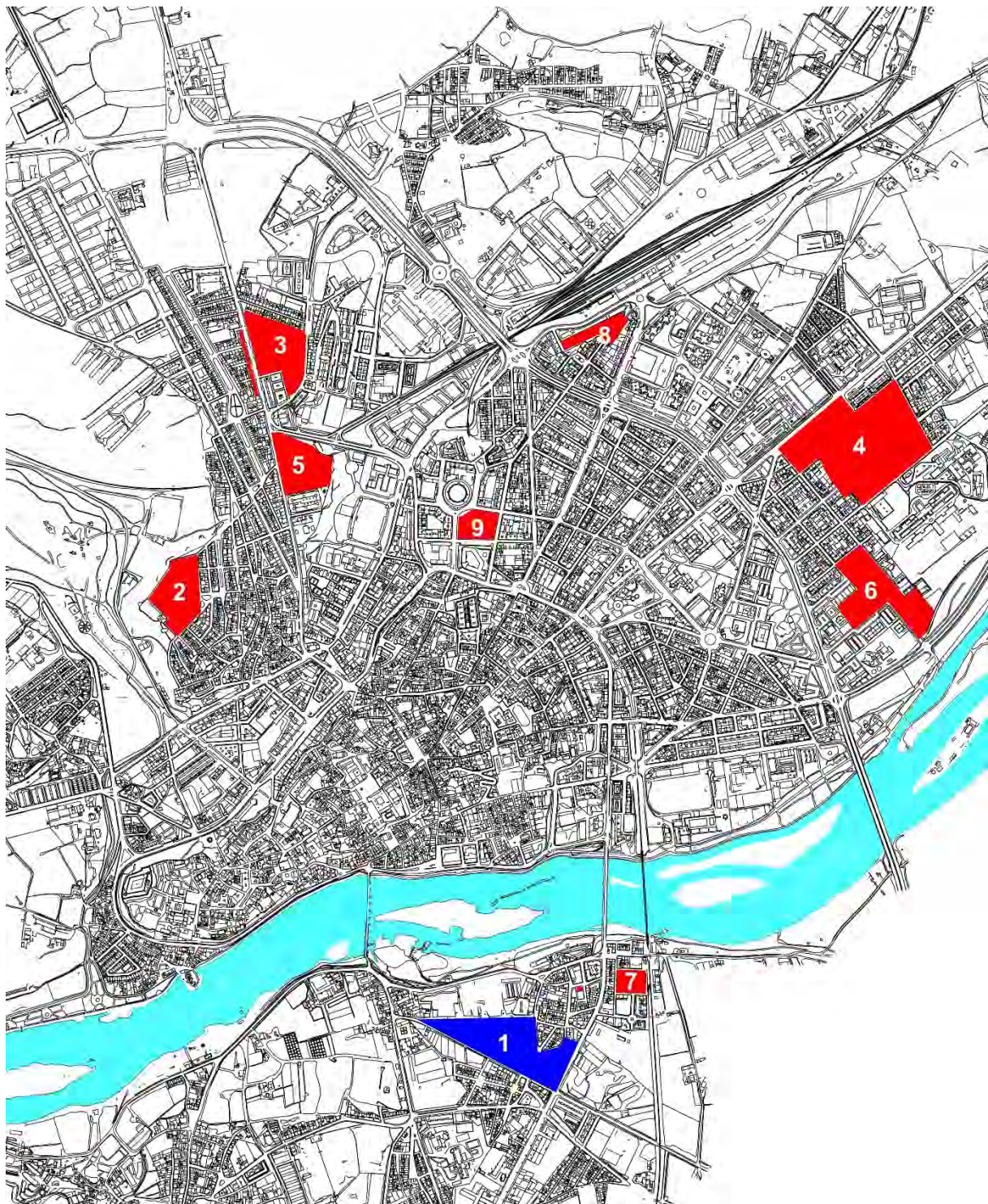


Figura 130. Emplazamiento de las promociones de vivienda pública desarrolladas entre 1940 y 1973. El número asignado corresponde al orden de la exposición. El 1 señala la urbanización de Cabañales (que no se llegó a edificar), el 2 el grupo Nuestra Señora del Tránsito en el del tesoro de Santa Susana, el 3 el grupo José Antonio Girón, en la parte alta de San Lázaro, el 4 indica la ubicación de la urbanización de los Cascajos, el 5 la de la explanada adyacente al Matadero Municipal y el 6 la parte meridional del polígono de la Candelaria. El 7 indica la situación de las viviendas ultrabaratas de Pinilla, el 8 la urbanización de Pantoja y el 9 el emplazamiento de la casa-cuartel de la Guardia Civil.

Elaboración propia.

mismos [LUCAS GARCÍA, Mónica. "Catalogación de forjados autárquicos en el área mediterránea". Trabajo Fin de Master. Universidad Politécnica de Valencia, 2016, p. 38].

En cuanto al programa de las viviendas, habitualmente se compuso de estar con cocina –integrada o independiente–, aseo con ducha y tres o cuatro dormitorios –para familias de entre cinco y ocho miembros–, reduciendo al mínimo los espacios de circulación.

En todo caso, además de la normativa edificatoria municipal, todos estos proyectos estuvieron sometidos a las Ordenanzas de Vivienda Protegida del INV, redactadas por su arquitecto jefe, José Fonseca Llamero, y oficializadas mediante Decreto de 8 de septiembre de 1939. Estas prescripciones se complementaron con las Instrucciones Complementarias elaboradas durante la jefatura de Francisco de Asís Cabrero para llevar a cabo el segundo Plan Nacional de Vivienda, que fueron ampliadas durante los planes ulteriores<sup>1106</sup>.

## 1. LAS COLONIAS DE VIVIENDAS RURALES EN LOS ARRABALES.

La explanada de la Plaza de Toros fue la primera localización escogida por el Ayuntamiento para llevar a cabo promociones de vivienda social en el ámbito urbano. Como sabemos, en 1940 la Administración local encargó al técnico municipal, Enrique Crespo, la redacción del proyecto de urbanización y el de los primeros inmuebles de esta clase, destinados a funcionarios municipales, obreros fijos y maestros nacionales, lo que hizo necesario trasladar el Mercado de Ganados, que se celebraba mensualmente en el emplazamiento, al lugar que ocupó hasta los años 70 en el barrio de San Lázaro<sup>1107</sup>.

No todo el mundo estuvo conforme con la moción, pues el concejal Medrano sugirió vender dichos solares por un buen precio, debido a su proximidad al ensanche, y buscar otros más adecuados para tal fin, si bien la proposición fue desestimada<sup>1108</sup>. Se estipuló un plazo máximo de dieciocho meses para ejecutar las obras, aunque finalmente no llegaron a realizarse porque los terrenos no quedaron expeditos hasta 1949. De hecho, ya en septiembre de 1941 se alertó de esta posible contingencia, lo que llevó a estudiar ubicaciones alternativas para las edificaciones, entre ellas el barrio Peña, enfrente del Instituto Técnico, y otros terrenos disponibles en el Prado Tuerto, "utilizando el proyecto ya confeccionado, mediante la oportuna adaptación"<sup>1109</sup>.

Fracasado el intento de construir residencias en el ensanche, el Consistorio zamorano decidió invirtió sus esfuerzos en la producción de hogares más modestos ubicados en el extrarradio, donde el Ayuntamiento era propietario de algunas fincas. Para las de "tipo campesino", en un primer momento se eligió como lugar idóneo el entorno de la calle Puentica, en el barrio de la Feria<sup>1110</sup>, aunque un año después se amplió la oferta a otros espacios vacantes en los arrabales de la ciudad.

Una de las primeras iniciativas del Ayuntamiento para la implantación de residencias unifamiliares con huerta, se localizó en la extensión delimitada entre las carreteras de Zamora-Cañizal, Villacastín a Vigo, el camino del Puentico y la zona edificada de Pinilla<sup>1111</sup>. José María Argote fue el encargado de diseñar este importante grupo, compuesto por ochenta y siete casas y dos colegios, cuya primera traza dató de abril de 1942. Tres meses después se

---

<sup>1106</sup> LASSO DE LA VEGA ZAMORA, Miguel. "Algunas notas...", ob. cit., pp. 154-155.

<sup>1107</sup> AHPZa-MZa, LA año 1940 (L/1841), sesión de 23 de noviembre, ff. 164r. a 164v.

<sup>1108</sup> *Ibidem*, LA año 1941 (L/1841), sesión de 27 de enero, ff. 181v. a 182r.

<sup>1109</sup> *Ib.*, sesión de 5 de septiembre, ff. 9r. a 9v.

<sup>1110</sup> *Ib.*, sesión de 23 de noviembre, ff. 164r. a 164v.

<sup>1111</sup> *Ib.*, sesión de 5 de septiembre, f. 9v.



firmó una nueva propuesta, más pormenorizada, que no modificó sustancialmente la disposición de los alojamientos<sup>1112</sup>.

El técnico ya había participado con anterioridad en varios proyectos de colonias residenciales en Madrid, donde trabajó asiduamente con la Obra Sindical del Hogar bajo la dirección técnica de Germán Álvarez de Sotomayor<sup>1113</sup>. Por mencionar algunas, en 1941 participó en la confección del grupo residencial Virgen de la Paz y en la colonia Marconi, ambos situados en la zona industrial de la capital. Años después también estuvo involucrado en la definición de los grupos de viviendas reducidas y mínimas Francisco Franco en San Blas, San Nicolás en Dehesa de la Villa, el experimental de Villaverde y la colonia San Marcos en Villaverde Alto, todos dentro del Plan Sindical correspondiente al ejercicio de 1954 y 1955. Asimismo, formó parte del equipo de Fisac que diseñó las viviendas de tipo social en el barrio El Zofio durante la década de los 50<sup>1114</sup>.

La intervención que realizó en Zamora se organizó mediante calles transversales separadas a intervalos regulares, con la excepción de las manzanas situadas en torno al arroyo que atravesaba los terrenos, donde hubo que adaptar el trazado a la trayectoria del cauce. En esa zona estuvo prevista la ubicación de los espacios verdes, mientras que las escuelas se situaron en el extremo occidental del sector y en un solar adyacente a la zona edificada de Pinilla, respectivamente. Se diferenciaron tres categorías de viviendas en función del número de pisos –uno o dos– y de dormitorios –que variaban de dos a cuatro–, si bien el programa de todas ellas incluyó un recibidor, una sala con chimenea, una cocina y un pequeño baño en la planta baja (Figuras 131 y 132).

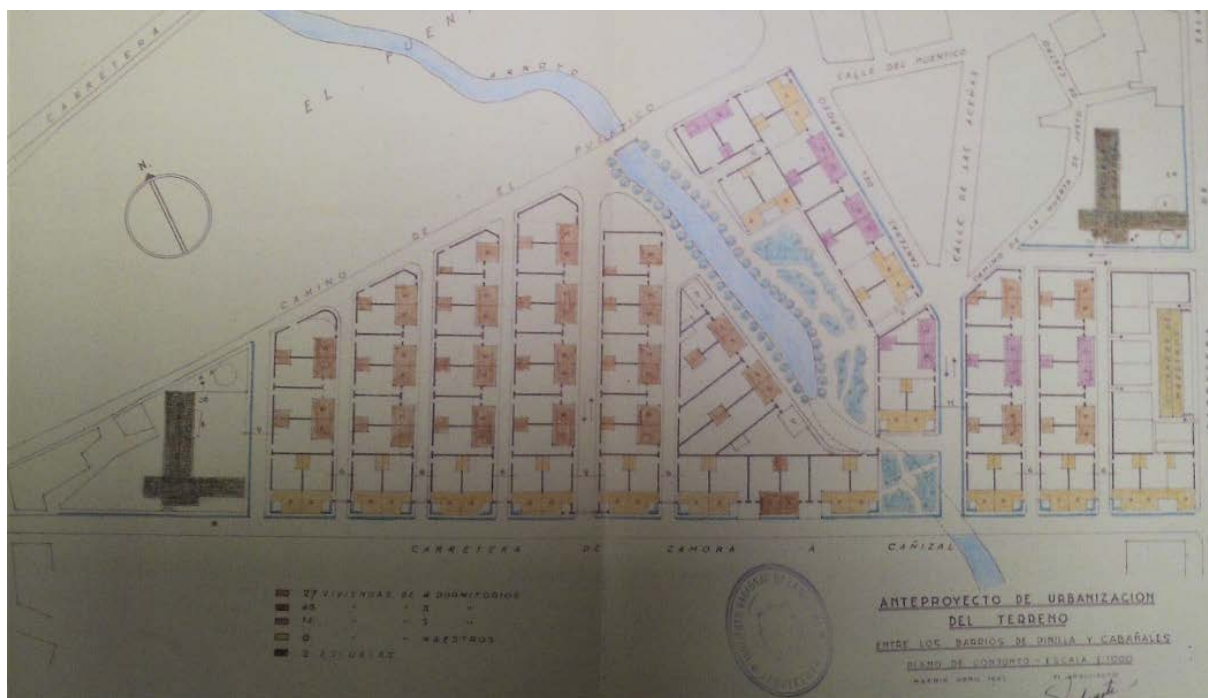


Figura 131. Emplazamiento del grupo de viviendas de tipo rural previsto en los terrenos situados entre los barrios de Pinilla y Cabañales. José María Argote (1942).

Fuente: AHPZa-MZa, MPyD, sign. 47/08.

<sup>1112</sup> AHPZa-MZa, MPyD, sign. 47/08.

<sup>1113</sup> LASSO DE LA VEGA ZAMORA, Miguel. "Algunas notas...", ob. cit., p. 153.

<sup>1114</sup> LÓPEZ DIAZ, Jesús. "La vivienda social en Madrid, 1939-1959". *Espacio, Tiempo y Forma, Serie VII, Historia del Arte*, 2002, 15, pp. 297-338.

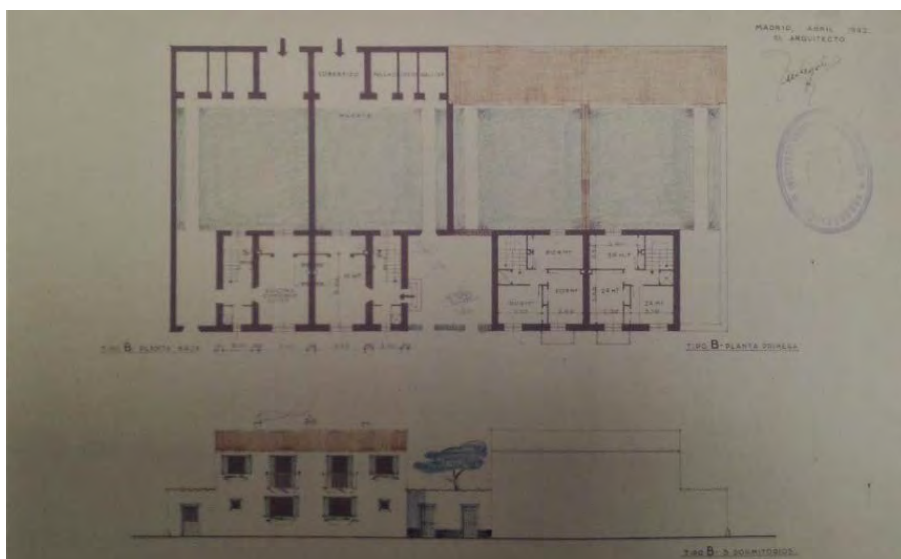


Figura 132. Anteproyecto de vivienda para seis personas en la urbanización situada entre los barrios de Pinilla y Cabañales. José María Argote (1942).  
Fuente: AHPZa-MZa, MPyD, sign. 47/08.

De acuerdo a las previsiones del Ayuntamiento, las obras debían dar comienzo a finales de ese año, por lo que en el mes de septiembre se encomendó a Antonio García Sánchez-Blanco, que ocupaba provisionalmente el puesto de Enrique Crespo al frente de la oficina municipal, la redacción del proyecto de urbanización<sup>1115</sup>. No era la primera vez que el técnico trabajaba para el Municipio, pues en 1923 ya desarrolló temporalmente esa labor, tras la renuncia de Gregorio Pérez Arribas<sup>1116</sup>.

En cualquier caso, la documentación redactada por el arquitecto interino no logró obtener la aprobación de la Comisión Central de Sanidad y de la Dirección General de Arquitectura, pues las especificaciones acerca de las instalaciones municipales requeridas fueron insuficientes y se evidenciaron ciertos defectos en su elaboración. A pesar de que se instó a la corrección de las deficiencias para proceder en el menor tiempo posible a la edificación de los solares, la iniciativa fue pospuesta hasta que, finalmente, en 1944 se abandonó definitivamente la pretensión<sup>1117</sup>. Al parecer, el motivo principal fue la dificultad para resolver el tendido del saneamiento, que exigía la canalización del arroyo que atravesaba los terrenos.

Entretanto, en la margen derecha del Duero, el Ayuntamiento destinó los terrenos del Alto de Santa Susana, en la parte septentrional de San Lázaro, a la promoción pública de un nuevo conjunto de viviendas de tipo rural. Para ello solicitó al Estado la devolución de la parte de los terrenos municipales situados en ese paraje que en septiembre de 1939 habían sido cedidos a la Administración general para construir una nueva Cárcel Provincial. Si bien ya existía un proyecto para la prisión desde 1935, lo cierto es que por entonces las obras no

<sup>1115</sup> Se destinó una partida de cinco millones de pesetas en el presupuesto para llevar a cabo la iniciativa [*El Correo de Zamora*, 1 de octubre de 1942].

<sup>1116</sup> También ocupó su puesto al cargo de la dirección de las obras escolares de la provincia, lo que le dio la oportunidad de finalizar las obras de la Escuela Normal. A pesar de ello, no fue un entusiasta del racionalismo, si bien desarrolló una trayectoria amplia y diversa en la que demostró una actitud abierta "a la hora de abrazar las novedades en el campo de la arquitectura" [ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. II, p. 668].

<sup>1117</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 759/06.

habían dado comienzo, lo que animó al Consistorio a llevar a cabo la petición, con la condición de ofertar "otros análogos que se donarían (...) con aquella finalidad"<sup>1118</sup>.

Mientras se resolvía el traspaso, en el sobrante de la parcela, de unos diez mil metros cuadrados, que aún estaba a disposición del Municipio, se proyectó la construcción de setenta y dos viviendas protegidas de carácter rural. El grupo residencial, denominado Santa Susana, fue diseñado por Enrique Crespo y se desarrolló en dos manzanas delimitadas por las actuales calles Valorio, Nuestra Señora del Tránsito y paseo de las Vistillas<sup>1119</sup>, de acuerdo a la disposición señalada en el Plano de Ordenación de los Barrios Satélite, de 1943, elaborado por los técnicos de la DGA.

La importante pendiente del terreno determinó la tipología y distribución de las casas, que se organizaron adosadas en torno a un patio interior común con varios accesos desde el exterior. La topografía también fijó las alturas de las construcciones, entre una y dos plantas, lo que dio lugar a cuatro disposiciones interiores diferentes, para otros tantos tipos de familia<sup>1120</sup>.

A finales de 1943 se solicitó la ayuda económica proporcionada por el INV y tras obtenerla, en febrero del año siguiente, se redactó el proyecto edificatorio. Sin embargo su tramitación se dilató más de lo previsto pues consta que hasta febrero de 1945 no fue aprobado definitivamente para su traslado a la Fiscalía de la Vivienda y a la Dirección General de Arquitectura, tras lo cual, hubo que incorporar diversas variantes para obtener el visto bueno definitivo, que fue comunicado al Ayuntamiento el 19 de enero de 1946<sup>1121</sup> (Figuras 133 y 134).



Figura 133. Emplazamiento de las viviendas de Santa Susana en el barrio de San Lázaro. Enrique Crespo (1940).  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 710/03.

<sup>1118</sup> AHPZa-MZa, LA año 1941 (L/1842), sesión de 25 de agosto, f. 7r.

<sup>1119</sup> La apertura del paseo de las Vistillas se llevó a cabo entre 1931 y 1932 [*Ibidem*, OyU, sign. 781/03].

<sup>1120</sup> *Idem*.

<sup>1121</sup> AHPZa, DPV, sign. 08/64.

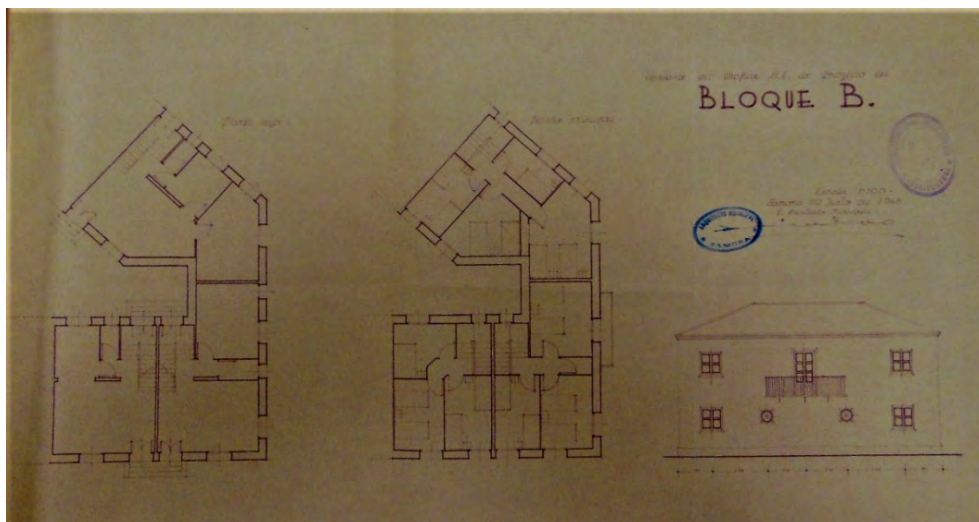


Figura 134. Plantas de las viviendas de tres, cuatro y seis dormitorios del grupo Santa Susana, en el barrio de San Lázaro. Enrique Crespo (1940).  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 710/03.

Finalmente, el proyecto no llegó a realizarse y aunque no tenemos certeza de cuál fue el motivo, las circunstancias apuntan, como en otras ocasiones, a los problemas de solvencia del Municipio. Ello habría llevado al Ayuntamiento a ceder los terrenos sobre los que estaba previsto actuar a la Obra Sindical del Hogar en 1949 para que gestionara, a través del patronato Nuestra Señora del Tránsito, una nueva promoción de hogares para productores. El organismo constructor se constituyó en febrero de 1950, y agrupó a todas las entidades locales –Ayuntamiento y Diputación provincial– con la mediación del organismo sindical "para acometer de una manera definitiva y conjunta la resolución del problema de escasez de vivienda" en Zamora capital y provincia<sup>1122</sup>.

La intervención comprendió un total de sesenta y seis nuevos hogares que se emplazaron en las mismas manzanas donde estuvo prevista la construcción del anterior grupo, según una nueva traza elaborada por el arquitecto José Luis Gutiérrez Martínez. Por lo que sabemos, esta actuación fue la primera destinada a viviendas sociales que realizó el técnico burgalés en la ciudad de Zamora, pues se desarrolló pocos meses después de su nombramiento como arquitecto de la Obra Sindical del Hogar para la provincia, en febrero de 1950<sup>1123</sup>, tras varios años ejerciendo como responsable municipal de obras en Burgos<sup>1124</sup>.

En esta ocasión la burocracia fue mucho más ágil pues la documentación se presentó en mayo de 1950 y en agosto de ese mismo año comenzaron las obras, que fueron ejecutadas por los propios obreros a los que iban destinados los alojamientos. Las viviendas unifamiliares se agruparon de dos en dos, debido a la orografía del terreno, y contaron con una única planta que albergó la sala de estar con cocina incorporada, el cuarto de baño y tres dormitorios, todos ellos con acceso independiente y ventilación directa. De acuerdo a la memoria, mediante la disposición adoptada se logró "el máximo aprovechamiento de la

<sup>1122</sup> "Ayer se constituyó el Patronato de la "Virgen del Tránsito" para la construcción de viviendas económicas en nuestra capital y provincia". *El Correo de Zamora*, 10 de febrero de 1950.

<sup>1123</sup> "Don José Gutiérrez Martín, arquitecto de la Obra Sindical del Hogar de Zamora". *El Correo de Zamora*, 7 de febrero de 1950.

<sup>1124</sup> De Gutiérrez Martínez sabemos que realizó en Burgos algunas obras notables como la casa perteneciente a Pilar García Núñez (1933-1935) en la avenida Arlanzón, ejemplo de Art Decó. También fue el autor del proyecto de un estudio en la avenida Reyes Católicos (1969-70) y de un edificio de viviendas en la calle Condestable (1933).



superficie edificada", aunque las dimensiones de las estancias quedaron por debajo de los módulos oficiales para los espacios domésticos. Esta circunstancia se justificó alegando que el objetivo fue "hacer asequible el disfrute de las mismas", sacrificando el "espacio vital" de las habitaciones "sin rebasar los límites de la moral y de la dignidad familiar", para lograr reducir el presupuesto y las cuotas de amortización de las casas.

La escasez de medios económicos y materiales limitó las posibilidades compositivas de las edificaciones, constituyendo volúmenes blancos sin resaltos donde destacaron, como únicos elementos decorativos, los vierteaguas de piedra de las ventanas y la cornisa de forma ondulada. El cerramiento de las parcelas, en cambio, aportó el contraste cromático de la piedra utilizada en la base y en la bola de remate, el ladrillo usado en los postes y la madera del entramado (Figuras 135 y 136).

Ni en la memoria ni el presupuesto adjunto al proyecto, se hizo referencia a las obras de urbanización. Tampoco se tiene constancia de que existiera un proyecto de urbanización independiente. Lo que sí se indicó fue que las viviendas estuvieron dotadas con agua corriente y saneamiento. Asimismo existe un plano de sección de la calle donde aparece el tendido de dichos servicios municipales así como la formación de aceras de un metro y medio de ancho.

El 6 de abril de 1952 se celebró el acto oficial en el que fueron entregadas las llaves de las viviendas a sus moradores<sup>1125</sup>. Este mismo modelo residencial se repitió, años después, en las sucesivas promociones realizadas sobre los terrenos contiguos, una vez que se decidió trasladar la prisión provincial a la carretera de Almaraz y la finca fue devuelta a la Administración municipal.

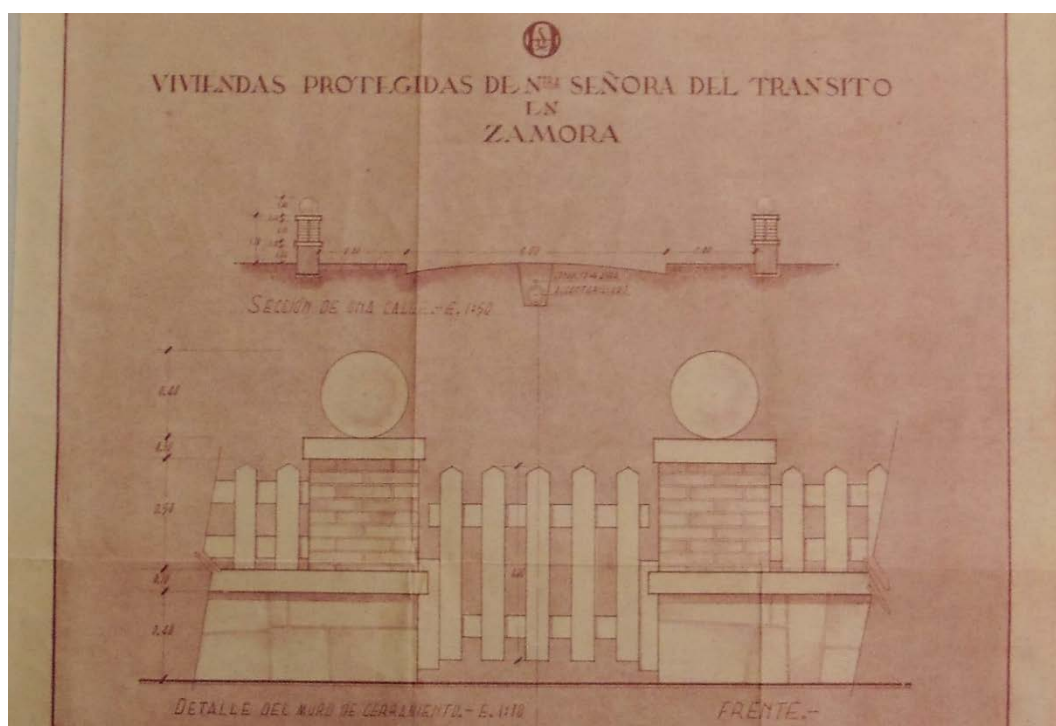


Figura 135. Sección de la calle y detalle del cerramiento de las viviendas protegidas Nuestra Señora del Tránsito, situadas en el barrio de San Lázaro. José Luis Gutiérrez Martínez (1950).

Fuente: AHPZa, DPV, sigm. sign. 395/02.

<sup>1125</sup> "Ayer fueron sorteadas las casas construidas en el Alto de Sta. Susana". *El Correo de Zamora*, 5 de abril de 1952.



Figura 136. Imagen de las viviendas pertenecientes a la colonia Virgen del Tránsito, situada en el barrio de San Lázaro.  
Fuente propia.

El éxito de la iniciativa, que permitió abordar la construcción de hogares de la forma más económica posible, animó a repetir la experiencia en otras promociones de viviendas modestas. Siendo así, a comienzos de 1951 se anunció la construcción de otras trescientas residencias semejantes distribuidas en dos grupos que recibirían el nombre de Generalísimo Franco y José Antonio Primo de Rivera, respectivamente. Finalmente, solo se llevó a cabo uno, que se denominó José Antonio Girón –en homenaje al Ministro de Trabajo entre 1941 y 1947, considerado "la cara obrera de Régimen"<sup>1126</sup>–, sobre los terrenos denominados Alto del Molino, ubicados entre la carretera de Galicia y el camino del Sanatorio.

El comitente de la actuación fue el patronato Francisco Franco, constituido por la Diputación provincial, que ostentó la Presidencia, y el Ayuntamiento, que cedió los terrenos para llevarla a cabo. El proyecto constó de ciento setenta y siete alojamientos y fue redactado por el arquitecto Antonio Vitoria Gómez-Villalba. El técnico era hijo de Segundo Vitoria y, como su padre, ostentó el puesto de técnico provincial de Zamora desde 1938 hasta su jubilación. Además de colaboraciones con Enrique Crespo para la erección de algunos edificios públicos –como en el proyecto de la nueva sede consistorial o del Palacio de Justicia, a comienzos de los 40–, también realizó destacadas obras de vivienda privada, manteniéndose en todo momento dentro de las corrientes más tradicionalistas<sup>1127</sup>

La documentación relativa a las residencias obreras fue presentada para su aprobación al Ayuntamiento en mayo de 1955<sup>1128</sup>. Puesto que el ámbito quedó fuera de las previsiones del Plan de Ordenación de los Barrios Satélites elaborado en 1943, se recurrió a un trazado ortogonal de calles paralelas y perpendiculares a la avenida de Galicia para la organización de las manzanas. El centro de la composición se reservó para la formación de la plaza denominada San José Obrero, que dio nombre al barrio que se estaba formando al Norte de San Lázaro (Figura 137).

<sup>1126</sup> ALQUEZAR PENÓN, Javier. "Ni un hogar sin lumbre". Política social de la vivienda en el Franquismo. La Obra Sindical de la Vivienda en Andorra y Ariño". *Revista de Andorra. Centro de Estudios Locales de Andorra*, 2015, 16, pp. 90-151 (97).

<sup>1127</sup> Entre sus obras destacadas está el edificio de viviendas de José Zarzosa (1936) en la calle Núñez de Balboa, el de Prieto de Castro (1934) en la confluencia de la calle San Torcuato y la plaza de Zorrilla o el promovido por el mismo (1959) en la avenida Víctor Gallego [NÚÑEZ IZQUIERDO, Sara. *El arquitecto Francisco Gil González (1905-1962) y la arquitectura salmantina del segundo tercio del siglo XX*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 2014, pp. 434-435].

<sup>1128</sup> AHPZa-MZa, LA año 1955 (L/1844), sesión de 31 de mayo, ff. 5v. a 6r.

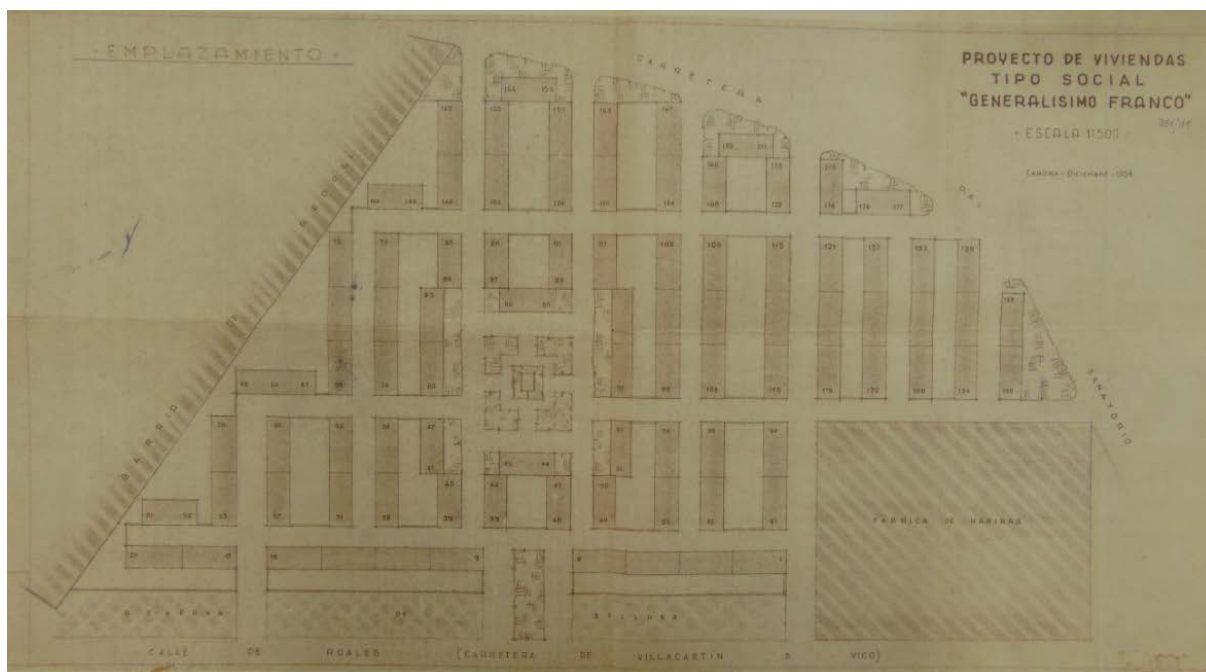


Figura 137. Emplazamiento del grupo de viviendas José Antonio Girón, situadas en la zona alta de San Lázaro (actual barrio de San José Obrero). Antonio Vitoria Gómez-Villalba (1955).  
Fuente: AHPZa-MZa, sign. 781/11.

Las viviendas fueron adosadas formando, en general, grupos de dos aunque también hubo algunos de tres e incluso individuales, en aquellas zonas irregulares de la parcelación y en torno al espacio público. Todas respondieron al mismo programa que se desarrolló en una única planta y fue similar al de las construidas en el grupo Virgen del Tránsito. En cuanto al aspecto exterior, aún fue más acusada la ausencia de cualquier tipo de ornato o remate característico, formando volúmenes limpios horadados, únicamente, en la zona de la entrada para crear un pequeño porche (Figura 138).



Figura 138. Imagen de las viviendas del grupo José Antonio Girón, situadas en la zona alta de San Lázaro (actual barrio de San José Obrero).  
Fuente propia.

La financiación íntegra de las obras de urbanización también corrió a cargo del Consistorio que, incluso, se comprometió a adelantar el porcentaje del presupuesto de construcción de las viviendas que no fue bonificado por el INV, a pesar de la "inexistencia de crédito presupuestario a tal fin"<sup>1129</sup>. Para poder asumir el gasto, en 1956 se aprobó un incremento del presupuesto extraordinario de 1953 "solo para desarrollar el programa de construcción de las viviendas" comprometidas hasta entonces<sup>1130</sup>.

En junio de 1959 se formalizó un nuevo acuerdo entre la Alcaldía, ostentada por Gerardo Pastor Olmedo, y la fundación, presidida por Juan Murillo de Valdivia, por el cual la Municipalidad aumentó la consignación hecha para la edificación de las viviendas y aceptó diferir el cobro de la amortización, a cambio del compromiso del patronato de cobrar las cuotas correspondientes a los beneficiarios, lo que indicó que las obras aún no habían sido finalizadas por aquel entonces<sup>1131</sup>.

Justo enfrente de la parcela donde se ubicó el grupo Girón, el Ayuntamiento adquirió la finca llamada El Piñal, entre los barrios de San Lázaro, Merinas y Rodoli, con objeto de urbanizar y dividir los terrenos para que las familias pudieran construir sus propios hogares económicos, tal y como anunció el alcalde Pérez Lozao en septiembre de 1941. La parcelación se estableció entorno a las calles Tábara, Montamarta y Valcabado, delimitadas perpendicularmente a la avenida de Galicia. En esta ocasión, el arquitecto municipal Enrique Crespo elaboró el diseño de las viviendas tipo a las que tuvieron que ceñirse aquellas familias que quisieran elevar su hogar.

De acuerdo a los planos, presentados en 1952, se propusieron cuatro tipos de residencias adosadas, todas ellas basadas en la repetición y combinación de los mismos módulos. El que acogió la zona de día fue igual en todas las casas e incluyó un estar-comedor, al que se accedía directamente desde la calle, una pequeña cocina integrada en el espacio común y un aseo mínimo con ducha, y los dormitorios –de entre uno y cuatro– se organizaron en el resto. Exteriormente fueron semejantes a las construcciones del grupo Girón, pues no presentaron resaltes y únicamente destacó la entrada rehundida en la fachada principal (Figuras 139 y 140).

Por la documentación que se conserva en el expediente, sabemos que solo dos años después buena parte de los solares habían sido ocupados, pues el expediente conserva las solicitudes de varios propietarios para la concesión de la cédula de habitabilidad. El aparejador de las obras, Luis Montero Mateos, confirmó que las casas construidas se ajustaban al proyecto original<sup>1132</sup>.

De dichos terrenos se segregaron cuatro parcelas donde el Ayuntamiento promovió directamente la construcción de treinta y seis viviendas para sus trabajadores. Los solares resultantes fueron alargados, con frentes variables pero con un fondo homogéneo de catorce metros, y con su fachada longitudinal principal sobre la avenida de Galicia<sup>1133</sup>.

---

<sup>1129</sup> AHPZa-MZa, LA año 1956, sesión de 23 de marzo, ff. 46r. a 47r.

<sup>1130</sup> Según se relató, la ampliación del presupuesto se destinó a la financiación la compra de la Casa del Pueblo, en el paseo de San Martín, el grupo de treinta y dos viviendas para funcionarios municipales en San Lázaro, las viviendas bonificables que se proyectaron construir en el solar de la calle Damas adquirido a la OSH y las mencionadas del grupo Francisco Franco, que sumaron un montante de 2.605.244,34 pesetas [*Ibidem*, LA año 1959 (L/1845), ff. 47r. a 47v].

<sup>1131</sup> *Ib.*, ff., sesión de 10 de junio, ff. 126r. a 127r.

<sup>1132</sup> AHPZa, DPV, sign. 27/54.

<sup>1133</sup> Los terrenos originales tenían una extensión de 11.313 metros cuadrados y lindaban al Norte con la propiedad de Paula Hernández, al Sur con la de Lorenzo Andrés, al Este con la carretera de Villacastín a Vigo y al Oeste con varias edificaciones situadas en la cañada de las Merinas. Por su parte, las parcelas resultantes



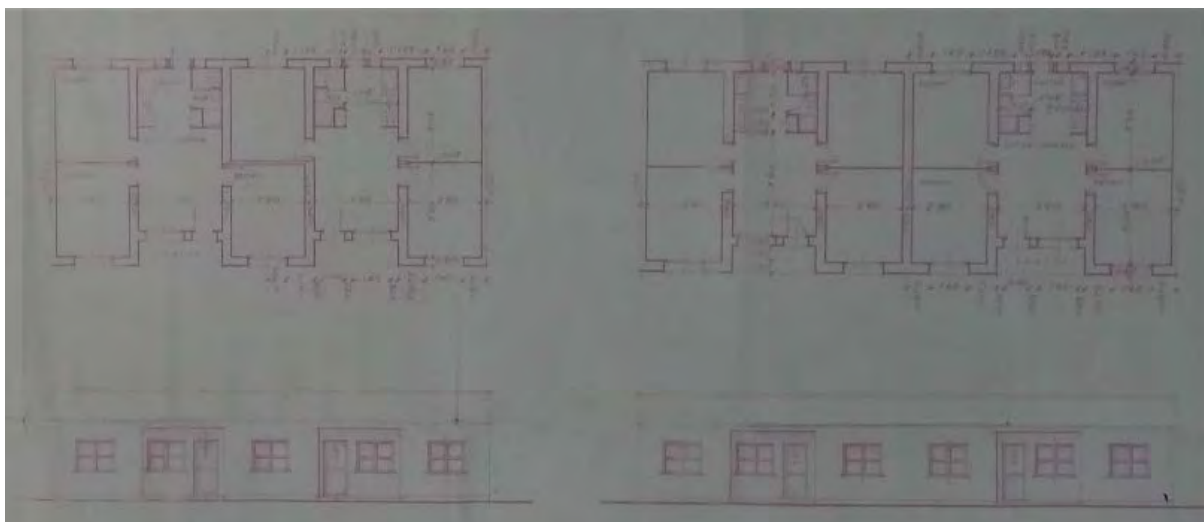


Figura 139. Plantas y alzados de las viviendas tipo de tres y cuatro dormitorios para edificar en los solares propiedad del Ayuntamiento de Zamora en el barrio de San Lázaro. Enrique Crespo (1952).

Fuente: AHPZa, DPV, sign. 27/54.



Figura 140. Vista del estado actual de las viviendas construidas por el Ayuntamiento para funcionarios municipales, proyectadas en 1956.

Fuente propia.

Los registros aclaran que la propuesta fue presentada y obtuvo el visto bueno del INV a principios de 1956, momento en el que se formalizó la documentación técnica definitiva, elaborada por la Oficina Técnica de la localidad, que fue aceptada por el Consistorio en junio de ese año<sup>1134</sup>. La financiación del organismo estatal alcanzó la mitad del presupuesto previsto, por lo que el Consistorio solicitó un crédito al Banco de España "para llevar a cabo esta importante mejora"<sup>1135</sup>. En julio de 1957 fueron adjudicadas las obras de construcción del grupo, que recayeron en la empresa Caminos y Edificios S.A.<sup>1136</sup>.

---

tuvieron una extensión de 668,50, 574, 567 y 577 metros cuadrados, respectivamente [AHPZa-MZa, LA año 1956 (L/1844), sesión de 6 de noviembre, ff. 105r. a 105v.].

<sup>1134</sup> *Ibidem*, sesión de 11 de junio, ff. 65v. a 66r.

<sup>1135</sup> *Ib.*, sesión extraordinaria de 17 de febrero, ff. 45v. a 46r.

<sup>1136</sup> *Ib.*, LA año 1957 (L/1844), sesión de 7 de agosto, ff. 197v. a 198r.

A pesar de que no se conserva el proyecto, sabemos que en principio se planteó la construcción de viviendas de renta limitada de segunda y tercera categoría aunque, finalmente, todas pertenecieron a esta última. A diferencia de la habitual tipología unifamiliar construida hasta entonces, en esta ocasión se optó por la edificación de bloques lineales de dos alturas, distribuyendo dos residencias por rellano. En todo caso, la estética exterior, ausente de cualquier elemento superfluo, reafirmó el carácter modesto de la construcción.

## 2. LA URBANIZACIÓN DE LOS CASCAJOS.

La urbanización de los Cascajos, situada enfrente del Cuartel de Caballería, se convirtió en el primer emplazamiento urbano destinado a la construcción de vivienda modesta durante la Posguerra. Ya señalamos que la finca, cuya denominación derivó de su composición a base de "cantos rodados y arena", fue adquirida en 1938 por la Obra del Hogar Nacional Sindicalista –OHNS, considerada el precedente de la OSH<sup>1137</sup>– con objeto de edificar un poblado para "productores indigentes" compuesto por doscientas setenta y ocho viviendas modestas distribuidas en edificios de dos alturas. Además de las casas estuvo prevista la implantación de varios equipamientos, como piscina, campo de deportes e incluso una sala de fiestas, además de otras instalaciones "de remuneración para el obrero como son gallineros y huertos".

Este de Zamora fue, sin duda, uno de los primeros poblados para productores diseñados por José María Argote –responsable del proyecto junto con el ingeniero Luis de Llanos– quien, como ya hemos apuntado, posteriormente, participó en varios proyectos de barriadas residenciales en Madrid para la OSH. A pesar de su dilatada experiencia, su colaboración con la entidad sindical en Zamora se restringió a esa primera intervención, si bien continuó su relación con la ciudad prestando sus servicios a otras administraciones locales.

No se conserva el plano con la disposición de la urbanización. No obstante, fue recogida en la propuesta para la ampliación del ensanche de la que hemos hablado ampliamente en capítulos anteriores. La organización consistió en la delimitación de varias calles paralelas a la carretera de Tordesillas atravesadas por otras perpendiculares que definieron manzanas alargadas en dirección Sudoeste-Nordeste. La conexión del ámbito con la parte meridional de la segunda corona se realizó a través de la avenida de los Reyes Católicos, trazada sobre la travesía central que inicialmente debía comunicar de Norte a Sur el ensanche entre la Estación del Ferrocarril y la Residencia provincial<sup>1138</sup>.

Los edificios de baja densidad previstos no se llegaron a materializar, a pesar de que las memorias sindicales recogieron que en 1939 ya se había iniciado la construcción<sup>1139</sup>, lo que nos lleva a pensar que en realidad el texto hizo referencia a los trabajos de urbanización de los terrenos, cuya subasta se produjo ese mismo año<sup>1140</sup>. La falta de financiación obligó a

---

<sup>1137</sup> La OHNS actuó entre 1937 y 1939 dentro del Auxilio Social para "solucionar la constitución de casas higiénicas, confortables y económicas" [LÓPEZ GALLEGOS, María Silvia. "La política social desarrollada por la Organización Sindical durante el primer franquismo en Zamora (1939-1945). *Studia Zamorensia*, 2005, 7, pp. 133-154 (136)].

<sup>1138</sup> Véase capítulo 12, apartado 7.2.1. de esta tesis.

<sup>1139</sup> LÓPEZ GALLEGOS, María Silvia. "La política...", ob. cit., p. 136.

<sup>1140</sup> La prensa local anunció la subasta de las obras de urbanización de los solares propiedad de la OSH, situados en el paraje denominado Los Cascajos, por un presupuesto inicial de 792.390,63 pesetas. El acto se celebró el día 10 de octubre de 1939 [*El Correo de Zamora*, 26 de septiembre de 1939]. Para más información, véase el capítulo 12, apartado 7.1. de esta tesis.



ceder la finca a la Delegación Nacional Sindicalista, que concluyó las obras de acondicionamiento de los terrenos según el tizado previsto.

Para conseguir fondos destinados a la construcción de viviendas, se segregaron y vendieron varias parcelas del terreno original que fueron a parar a otros organismos públicos, con el objetivo de crear alojamientos para su personal. Las primeras comprendieron el ámbito meridional situado enfrente de la Residencia provincial y se destinaron a la construcción de una colonia de casas unifamiliares para funcionarios de la Diputación zamorana. Por su parte, en julio de 1944 se llevó a cabo la segregación y venta de una de las manzanas situadas enfrente del Cuartel de Caballería, donde el Patronato de Casas Militares edificó dos residencias para oficiales y suboficiales<sup>1141</sup>.

El resto de las manzanas se destinaron a la edificación de bloques residenciales de más altura de la inicialmente prevista –según las directrices emanadas de la DGA<sup>1142</sup>–, promovidos directamente por la OSH. En total se elevaron nueve grupos de viviendas entre 1944 y 1958, que proporcionaron más de mil hogares para productores.

## 2.1. LA COLONIA DE VIVIENDAS PARA FUNCIONARIOS DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL.

Se trató de una promoción de treinta y seis viviendas unifamiliares ubicadas en varias manzanas delimitadas en la parte Sur de la urbanización de los Cascajos. A pesar de que el organismo local contaba con arquitecto funcionario, el proyecto recayó en José María Argote –responsable, como ya se señaló, del diseño de la urbanización y del de la Residencia provincial reconvertida en hospital, entre 1941 y 1948, situada en la parcela adyacente<sup>1143</sup>–. El técnico organizó el ámbito prolongando la traza de las calles Hermanos Pinzón, Valdivia y avenida de los Reyes Católicos del ámbito septentrional, y definiendo una nueva avenida perpendicular de cierre que se denominó "calle Nueva de la Diputación", hoy en día conocida como Hernán Cortés. Desde esta última partieron otras dos sendas para el acceso a las viviendas interiores de las manzanas, cuyo trazado coincide con las actuales calles Rodrigo de Triana y Fuentesauco (Figura 141).

El anteproyecto del grupo se presentó en noviembre de 1940 para obtener la subvención del INV<sup>1144</sup> y en febrero de 1941 se concluyó la documentación definitiva<sup>1145</sup>. La barriada se inspiró en el concepto de ciudad-jardín y en el deseo de vivir dentro de un entorno urbano con cierto grado de ruralización, continuando "la tendencia de composición plasmada en los bloques de vivienda" que integraban el conjunto urbano previsto originalmente por la Obra Sindical en el mismo enclave. Siendo así, se optó por el uso de tipología unifamiliar pareada, desarrollada en dos plantas, conformando arquitecturas sencillas y limpias, amoldadas al ambiente rústico que trataban de reproducir. Esta pretensión se reforzó mediante el uso de elementos pintorescos tales como porches, cobertizos, pronunciados aleros y cubiertas inclinadas.

---

<sup>1141</sup> "En los "Cascajos" se construirá un grupo de casas para productores". *El Correo de Zamora*, 20 de julio de 1944.

<sup>1142</sup> Todo ello se explica en la memoria descriptiva del proyecto de los bloques residenciales Martín Álvarez y Ramiro Ledesma [AHPZa, DPV, sign. 09/03].

<sup>1143</sup> Véase el capítulo 12, apartado 7.1. de esta tesis.

<sup>1144</sup> "Reunión de la Diputación Provincial". *El Correo de Zamora*, 12 de noviembre de 1940.

<sup>1145</sup> AHPZa, DPV, sign. 04/25.

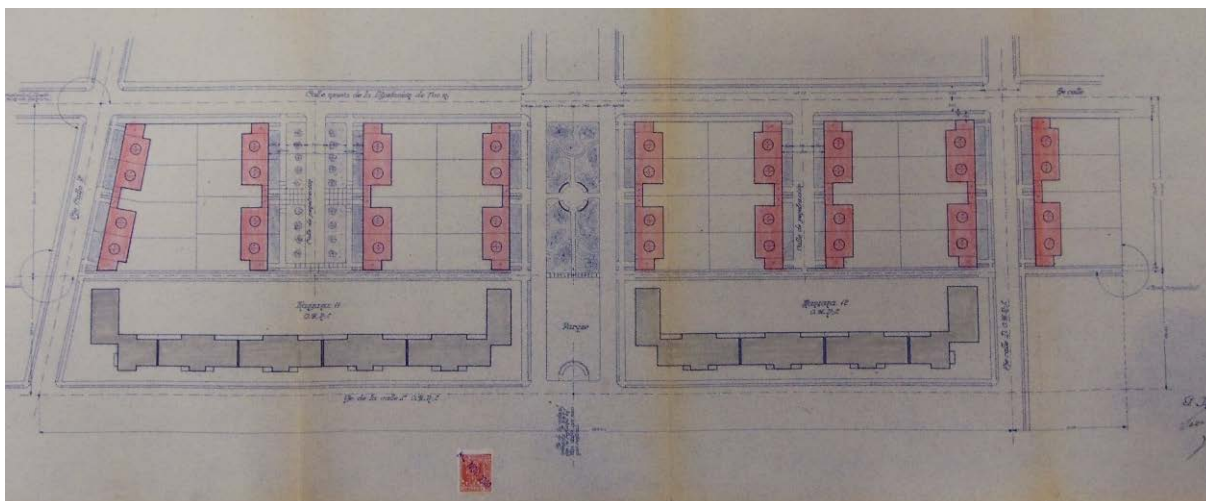


Figura 141. Plano de ordenación de los solares de la colonia residencial para funcionarios de la Diputación de Zamora. José María Argote (1941).  
Fuente: AHPZa, DPV, sign. 04/25.

En cuanto a las condiciones de las viviendas, se proyectaron cuatro tipos diferentes, en función de las posibilidades económicas y de las circunstancias familiares de los destinatarios, aunque las variaciones entre unas y otras fueron mínimas. Todas ellas compartieron rasgos comunes como el jardín anterior, la huerta posterior y la orientación Noroeste-Sudeste alternativa. Asimismo, el programa fue similar y constó de una amplia zona de día en la planta baja y tres cuartos dobles en la superior, salvo la destinada a familias numerosas, que incorporó una habitación más, y la denominada "tipo C", que contó con un despacho que hacía las veces de dormitorio proporcionando cierta versatilidad<sup>1146</sup> (Figuras 142 y 143).

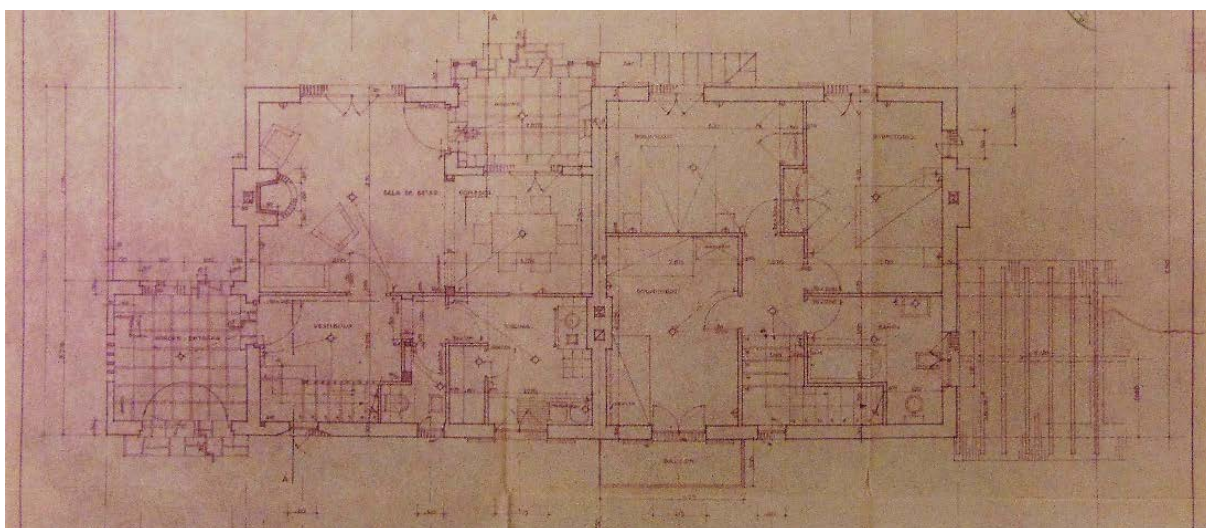


Figura 142. Plantas de las viviendas "tipo B" de la colonia para funcionarios de la Diputación de Zamora. José María Argote (1941).  
Fuente: AHPZa, DPV, sign. 04/25.

<sup>1146</sup> La superficie construida de las viviendas osciló entre los 98 m<sup>2</sup> de las más pequeñas hasta los 129 de las más amplias.



Figura 143. Imagen de una vivienda "tipo B" de la colonia para funcionarios de la Diputación de Zamora.  
Fuente propia.

El comienzo de las operaciones de urbanización se anunció en marzo de 1941, apenas un mes después de presentarse el proyecto<sup>1147</sup>, y en febrero del año siguiente se sacaron a subasta las obras para la construcción de las casas<sup>1148</sup>, que fueron ocupadas en 1947. Ya por entonces la colonia contaba, incluso, con vigilantes diurnos y nocturnos, nombrados por la Corporación para mantener "aquellas calles en un perfecto orden estético". No obstante, algunos vecinos se quejaban de que aún no llegaban algunos servicios urbanos como la recogida de basuras<sup>1149</sup>.

Recordemos que quince años después, la cooperativa Nuestra Señora de las Mercedes, conformada por funcionarios del Instituto Nacional de Previsión, decidió construir una colonia de similares características en un solar anexo frente a la calle Argentina. Aunque las autoridades locales negaron la petición de ubicar dichas residencias en el emplazamiento inicialmente escogido, finalmente se erigieron en unos terrenos más alejados del centro, en las inmediaciones del hospital Ramiro Ledesma –hoy Virgen de la Concha– recién inaugurado por entonces<sup>1150</sup>.

Al igual que en el caso anterior, en la composición exterior se advirtió el carácter rústico que se quiso imprimir a la urbanización mediante el uso de aleros pronunciados y otros remates pintorescos, como la cubierta a dos aguas que cubrió el balcón de la fachada principal. En cuanto a la organización interior de las viviendas, también se definieron tres tipos con distribuciones similares. En todo caso se advirtió una sustancial mejora de las condiciones de habitabilidad pues estas casas contaron con calefacción y agua caliente, además del equipamiento habitual. Asimismo, el programa incluyó estancias para el servicio interno, característica habitual en las promociones residenciales privadas destinadas a las clases acomodadas y a altos funcionarios de la Administración a partir de los años 50.

<sup>1147</sup> El comienzo de las obras se dio a conocer el primer día de marzo de 1941, publicándose en el Boletín Oficial de la Provincia del día 10 de ese mismo mes el acuerdo de la Diputación para sacar a concurso público la ejecución de la urbanización [*El Correo de Zamora*, 1 de marzo y 22 de marzo de 1941].

<sup>1148</sup> *El Correo de Zamora*, 19 de febrero de 1942; El presupuesto total de la promoción, contemplando gastos generales y beneficio industrial, ascendió a 1.269.000,00 pesetas, según el proyecto [AHPZa, DPV, sing. 04/25].

<sup>1149</sup> "Cosas que no están bien". *El Correo de Zamora*, 28 de noviembre de 1947.

<sup>1150</sup> Véase el capítulo 13, apartado 4.1. de esta tesis.

## 2.2. LAS RESIDENCIAS MILITARES.

En Zamora, la presencia del Regimiento Toledo propició la actuación del Patronato de Casas Militares, encargado de elaborar los programas de construcción de alojamientos en régimen especial de arrendamiento para los militares en servicio en los cuerpos armados o en los estados o planas Mayores<sup>1151</sup>. En 1944 negoció en Zamora la segregación y venta del solar perteneciente a la urbanización de los Cascajos, delimitado entre la carretera de Tordesillas y las calles Churruca, Valdivia y Argentina para la construcción de dos residencias militares. En la transacción, Esteban Rubio actuó como representante de la Organización Sindical y el coronel de Infantería José Ferrero, como delegado del ramo del Ejército. La adjudicación se efectuó por cuatrocientas veinte mil pesetas, dinero que el organismo sindical decidió destinar a la construcción de casas o viviendas económicas en las parcelas próximas<sup>1152</sup>.

Es preciso señalar que, si bien los tipos residenciales castrenses tuvieron ciertas particularidades que los diferenciaron de las promociones habituales, fueron erigidos desde la consideración de viviendas protegidas<sup>1153</sup>.

El primer edificio fue proyectado por el comandante de ingenieros Eduardo Valdivia Pardo en septiembre de ese mismo año<sup>1154</sup> y, según las crónicas locales, en julio de 1948 las obras estaban prácticamente finalizadas, solo "pendiente de pequeños detalles para su inauguración"<sup>1155</sup>. Apenas dos meses antes, en mayo de ese mismo año, se envió al INV el anteproyecto del segundo, y una vez obtenido el visto bueno del organismo oficial, se ordenó la redacción de la documentación definitiva que estuvo concluida en el mes de septiembre<sup>1156</sup>. El encargo recayó, en esta ocasión, en el tándem de arquitectos Juan Gordillo Nieto y Miguel Niubo Munte, quienes también fueron responsables de la residencia militar construida para el Ejército de Tierra en Granada y de la edificada en Segovia en 1953<sup>1157</sup>. En el caso de Zamora, colaboraron con el ingeniero Tomás Asensio Andrés para redactar la documentación.

Ambas construcciones castrenses fueron concebidas de manera diferente, ya que la primera estuvo destinada para personal soltero, con dependencias comunes en los pisos inferiores y dormitorios en las superiores, mientras que la segunda planteó la construcción de viviendas para militares con familia. También en la composición, ambas arquitecturas mostraron características muy distintas.

La idea primitiva para la disposición de la primera, fue la construcción de dos pabellones independientes, destinados a oficiales y suboficiales solteros, respectivamente. No obstante, las dimensiones del terreno asignado para su edificación, obligó al técnico a replantear la organización, uniendo el programa en un único inmueble, con tres plantas y un

---

<sup>1151</sup> CASTRO CAMPANO, Diego. "La vivienda militar: del Patronato de Casas Militares al INVIED". *Boletín informativo Sistema Archivístico de Defensa*, 2012, 22, pp. 13-21.

<sup>1152</sup> "En los "Cascajos" se construirá un grupo de casas para productores". *El Correo de Zamora*, 20 de julio de 1944.

<sup>1153</sup> SAMBRICIO, Carlos. "El Patronato de Casas Militares". En: SAMBRICIO, Carlos (dir). *Un siglo de vivienda social (1903/2003)*. Madrid: EMV, Ministerio de Fomento, 2003; RAVENTÓS VIÑAS, María Teresa. "El patronato de casas militares: Proyectos realizados en Madrid durante el periodo 1928-1959". *Revista Universitaria de Historia Militar*, 2013, 3/2, pp. 161-202.

<sup>1154</sup> AHPZa, DPV, sign. 08/25.

<sup>1155</sup> "Grandes edificios". *El Correo de Zamora*, 30 de julio de 1948.

<sup>1156</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 711/02.

<sup>1157</sup> JEREZ MIR, Carlos. "Un interesante modelo de vivienda social en el franquismo: las viviendas para personal del ejército de Tierra en la calle Severo Ochoa 9 y 11 de Granada". *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*, 2012, 43, pp. 167-182; ÁLVAREZ GONZÁLEZ, Sonia e Isabel SARDÓN DE TABOADA. "El eje de Ensanche durante la Autarquía en Segovia. La Pista Militar". *Arte y Ciudad-Revista de Investigación*, 2015, 8, pp. 115-140.



sótano, compuesto por dos alas perpendiculares unidas por una esquina redondeada, de forma que las dependencias de los primeros quedaron orientadas hacia la carretera de Tordesillas, y las de los segundos, hacia la calle transversal, denominada Argentina. En cualquier caso, se mantuvo el propósito original de conservar la autonomía funcional de ambos bloques, que se separaron mediante un muro transversal, accediendo a cada ala a través de puertas y escaleras independientes.

En el subterráneo se alojaron los servicios de cocina, lavaderos, calefacción, carbonera, leñera, almacén, despensa y bodega, además del hospedaje para los porteros y ordenanza de servicio. En la planta de acceso se distribuyeron las dependencias comunes como el comedor, la biblioteca, una sala para juegos, el oficio, unido a la cocina mediante un montacargas, y un bar. Las plantas primera y segunda se reservaron para los dormitorios individuales, catorce por planta, y dos cuartos de baño compartidos

Exteriormente, el volumen se ajustó a la alineación oficial. En todos los alzados se dispuso el mismo tipo de huecos a intervalos regulares, salvo en las galerías, que contaron con una cristalera. En general, se aprecia la sobriedad de la arquitectura castrense, exenta de cualquier elemento decorativo, salvo el contraste cromático producido por la contraposición entre el granito utilizado en el zócalo, las pilastras y en el recercado de huecos, y el aplacado cerámico de los paramentos verticales, o la cornisa que recorre el perímetro, "correspondiendo de este modo al tono general de los edificios próximos". La principal singularidad se advierte en la rotonda de unión de los diferentes sectores, que queda remarcada mediante el uso de piedra en todo su desarrollo (Figuras 144 y 145).

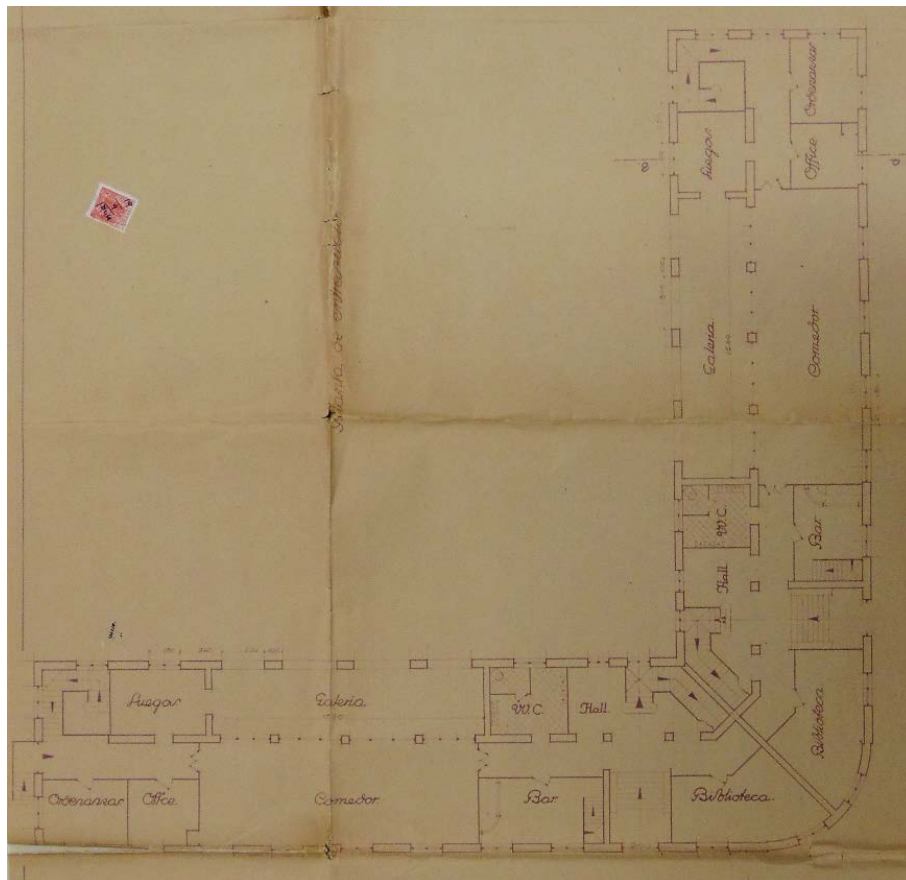


Figura 144. Planta baja de la residencia para suboficiales solteros del Ejército. Eduardo Valdivia Pardo (1944).  
Fuente: AHPZa, DPV, sign. 08/25.



Figura 145. Imagen de la rotonda de la residencia para suboficiales solteros.  
Fuente propia.

El segundo inmueble fue destinado a viviendas para militares con familia. Desde el primer momento se concibió un único edificio, ajustado a la forma rectangular y regular de la parcela. Las dependencias se organizaron mediante bloques de doble crujía en torno a dos patios centrales independientes, de manera que los suboficiales quedaron alojados alrededor del situado más próximo a la avenida de Italia, y los jefes y oficiales en torno al posterior, quedando patente, también en esta ocasión, la jerarquía castrense mediante la organización de la planta (Figura 146).

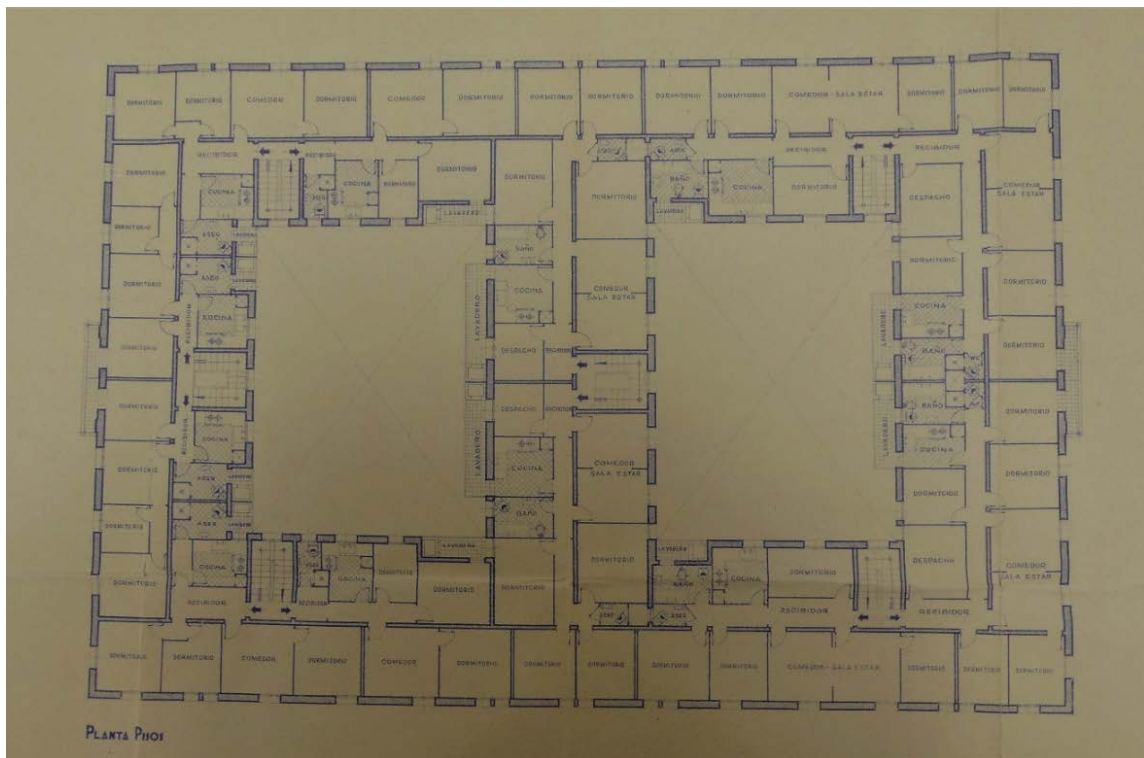


Figura 146. Planta intermedia de la residencia militar para oficiales y suboficiales. Juan Gordillo Nieto y Miguel Niubo Munte y Tomás Asensio Andrés (1948).  
Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 711/02.



El número de alturas se limitó a cuatro, además de un semisótano para trasteros y carbonera, "debido a las Ordenanzas Municipales vigentes y a la conveniencia de no disponer ascensor en las casas". Contó con un total de cuarenta y ocho alojamientos, diseñándose programas diferentes para jefes, oficiales o suboficiales. Las destinadas a los militares de menor rango contaron con estar, comedor, cocina independiente, aseo completo y tres dormitorios, mientras que las consignadas a los mandos tuvieron una habitación más y una zona para el servicio doméstico.

El lenguaje utilizado en el exterior fue más rico que en el caso anterior pues, además de usar el manido recurso de contrastar la textura y el color de diferentes materiales en fachada –piedra, cerámica y mortero–, el edificio recuperó elementos regionalistas, como el torreón con la galería de tres arcos del piso superior, situado en el eje de la composición de la fachada principal, así como los pináculos de forma piramidal que coronaron la cornisa<sup>1158</sup> (Figura 147).



Figura 147. Imagen de la residencia militar para oficiales y suboficiales proyectada en 1948.  
Fuente propia.

### 2.3. LOS GRUPOS DE VIVIENDAS DE LA OBRA SINDICAL DEL HOGAR.

Los grupos de viviendas promovidos por la Obra Sindical del Hogar en el campo de los Cascajos representan el conjunto más conocido de alojamientos obreros construido en Zamora durante la Posguerra por diversos motivos. En primer lugar, su localización, en la segunda corona del ensanche, fue poco habitual para este tipo de actuaciones que, en general, se emplazaron en zonas más periféricas. Asimismo, esta intervención del organismo sindical destacó por su repercusión social, al proporcionar más de un millar de hogares para productores, constituyendo la mayor concentración existente en la capital. A ello se suma la singularidad estética y compositiva de las primeras edificaciones residenciales patrocinadas por el organismo sindical en el enclave.

Hablamos de los grupos denominados Martín Álvarez –en recuerdo del albañil falangista muerto a manos de miembros a las Juventudes Socialistas en mayo de 1936– y Ramiro Ledesma –por el político zamorano nacido en Alfaraz de Sayago que fundó, junto con

---

<sup>1158</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. II, pp. 512-513.

Onésimo Redondo, las JONS en 1931–<sup>1159</sup>. Ambos fueron proyectados en 1944 por Jesús María Carrasco Muñoz, a quien ya hemos mencionado al hablar de la construcción de la Sede Provincial de Sindicatos, uno de los edificios gubernamentales emplazados en torno a la carretera de Tordesillas durante los años 40<sup>1160</sup>.

Las construcciones residenciales se ubicaron en las manzanas delimitadas por las actuales calles Núñez de Balboa, Alcalá Galiano, Valdivia y Hermanos Pinzón, conformando una forma trapezoidal atravesada por la avenida de los Reyes Católicos. Esta disposición no fue la que recogió el proyecto de urbanización original pues, como puede observarse en el plano de ordenación de la segunda zona del ensanche, la forma prevista para todas las manzanas edificables del ámbito fue rectangular. En su lugar, el diseño de Carrasco absorbió las parcelas triangulares anexas, destinadas originalmente a zona verde, obteniendo espacio para ampliar el número de viviendas. Ello justificó que el tendido de las redes de suministro, existentes con anterioridad a la aprobación del proyecto de construcción de los grupos de vivienda, se ajustase a la alineación primitiva, atravesando el espacio interior dejado por los edificios (Figura 148).

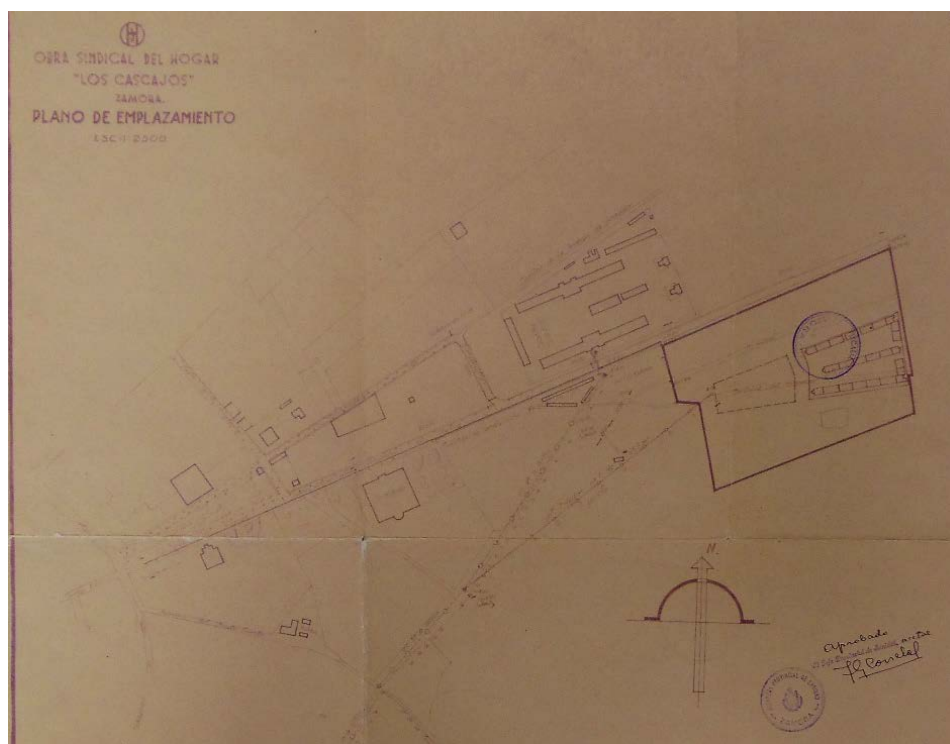


Figura 148. Emplazamiento de los grupos residenciales Martín Álvarez y Ramiro Ledesma promovidos por la OSH. Jesús María Carrasco (1944).  
Fuente: AHPZa, DPV, sign. 09/03.

La solución propuesta por el técnico madrileño buscó eliminar el antihigiénico patio interior mediante una composición en torno a grandes espacios abiertos comunicados con el exterior, de acuerdo a las experiencias centroeuropeas de alojamiento colectivo de la segunda década del siglo XX, en particular de los *hoff* vieneses. Ello se advirtió en aspectos como su configuración en manzanas independientes, la dotación de servicios colectivos y ciertos elementos característicos de su composición, como la contraposición de los ejes verticales centrales con la horizontalidad de los antepechos de las terrazas o la bicromía de los

<sup>1159</sup> AHPZa, DPV, sign. 09/03.

<sup>1160</sup> Véase el capítulo 12, apartado 7.1. de esta tesis.

paramentos. El arquitecto ya había ensayado una organización similar en 1937, cuando proyectó los bloques de vivienda colectiva promovidos por la OSH en los terrenos de San Isidro, en Valladolid, aunque en esa ocasión la realidad construida simplificó significativamente la propuesta, desvirtuando la concepción primitiva. Sin embargo en el caso de Zamora se lograron resultados más satisfactorios<sup>1161</sup>.

El grupo Martín Álvarez, ubicado en la manzana Oeste de la formación, se compuso de varios bloques, de entre tres y cinco plantas, ajustados a la alineación exterior. El alzado a la calle Valdivia, a pesar de su estrechez, configuró la portada a la ciudad por su proximidad al centro urbano, condensando en su corto desarrollo los elementos formales más característicos de su estética expresionista. En la fachada oriental, abierta a la avenida de los Reyes Católicos, se situó un paso de acceso al patio interior, enmarcado por unos pilonos verticales que no llegaron a realizarse.

Por su parte, el grupo Ramiro Ledesma se organizó en cuatro bloques lineales, tres longitudinales y uno perpendicular a los anteriores, ubicado en el extremo Este, donde también se situaron las viviendas unifamiliares para artesanos y desde donde se accedía al espacio interior. Esta fachada, y la correspondiente a la avenida de los Reyes Católicos, donde se dispuso la edificación de una escuela maternal, fueron concebidas para contrarrestar la solidez del conjunto mediante la inserción de construcciones de menor altura y el escalonamiento de los volúmenes, obteniendo una logradísima composición (Figuras 149 y 150).

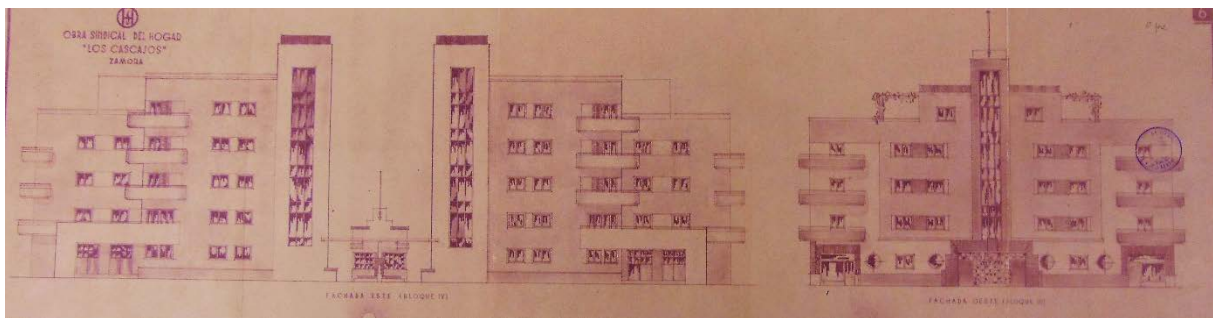


Figura 149. Alzados del grupo Martín Álvarez. Jesús María Carrasco (1944).  
Fuente: AHPZa, DPV, sign. 09/03.

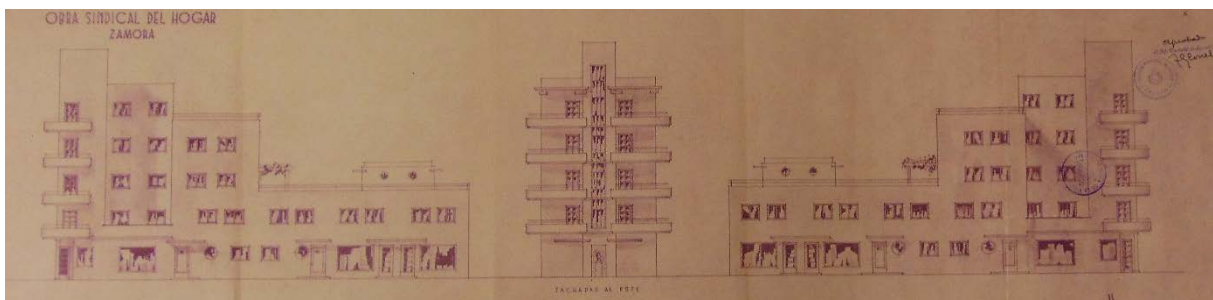


Figura 150. Alzado Este del grupo Ramiro Ledesma Jesús María Carrasco (1944).  
Fuente: AHPZa, DPV, sign. 09/03.

<sup>1161</sup> VILLALOBOS, Daniel. "Las viviendas de la Obra Sindical en Valladolid. Un ejemplo de viviendas del Movimiento Moderno con compromiso social". En: VV AA. *DoCoMoMo\_Valladolid. Registro DOCOMOMO Ibérico, 1925-1975. , Industria, vivienda y equipamientos*. Valladolid: Fundación DOCOMOMO Ibérico, 2018, pp. 95-108.



En principio, estaba previsto que, en conjunto, acogieran doscientas ochenta y seis viviendas –ciento siete el primer conjunto y ciento setenta y nueve el segundo–, aunque según fue materializándose la construcción, se alteraron algunas de las disposiciones previstas, aumentando el número total. El proyecto incorporó diversos tipos, desde las "normales" con capacidad para cinco camas, hasta las destinadas a familias numerosas de hasta doce miembros<sup>1162</sup>. Entre las tipologías edificatorias del proyecto original también se incluyeron diez viviendas unifamiliares dispuestas en dos alturas, así como residencias con locales comerciales en planta baja.

A pesar de la variedad de disposiciones, todas contaron con una estancia principal en torno a la cual se organizó el resto de piezas, cocina, independiente o integrada en el salón-comedor, y baño, además de las alcobas. Muchos domicilios incorporaron, además, una o más terrazas, aunque su forma y disposición no fue homogénea pues a veces comunicaban con el salón y otras, con alguna de las habitaciones.

En julio de 1949 fueron entregadas las primeras cuarenta y dos residencias, pertenecientes al grupo Martín Álvarez, como parte de los actos de conmemoración del décimo tercer aniversario del alzamiento, aunque las restantes no fueron rematadas hasta 1951<sup>1163</sup>, pues la dificultad para conseguir materiales impidió que la ejecución de los edificios siguiera el ritmo previsto<sup>1164</sup> (Figuras 151 y 152).

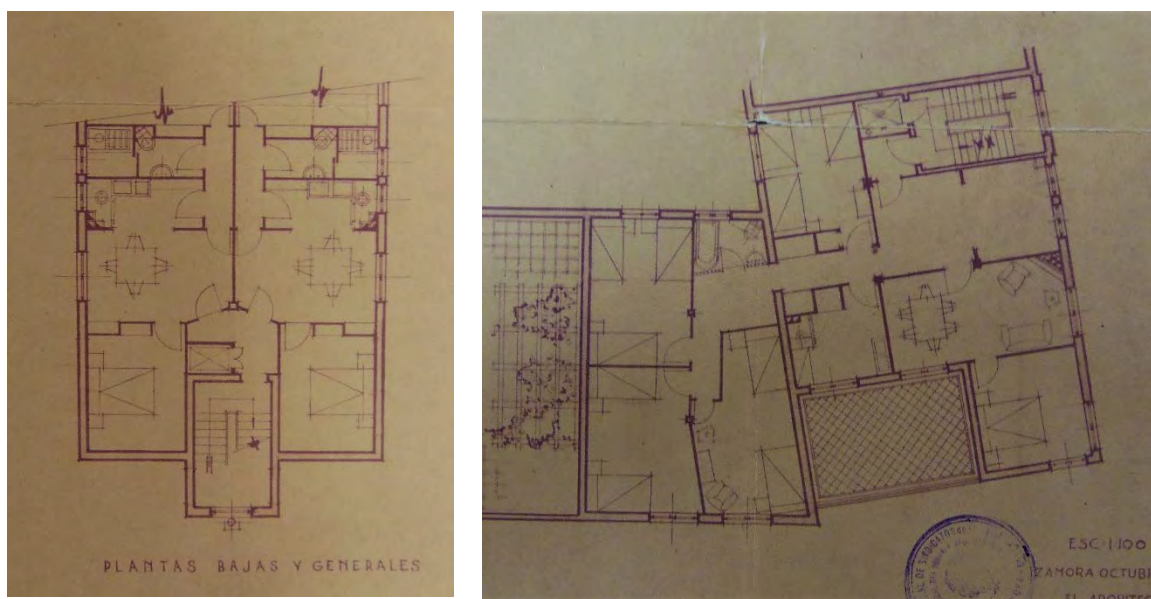


Figura 151. Ejemplos de viviendas de los grupos Martín Álvarez y Ramiro Ledesma. La de la izquierda se corresponde a las denominadas "E", de dos dormitorios, y la de la derecha a las de cinco dormitorios para familias numerosas.

Fuente: AHPZa, DPV, sign. 09/03.

<sup>1162</sup> Las primeras fueron las más numerosas, llegando a suponer el 57% del total. Las de dos dormitorios no alcanzaron el 20%, mientras que el resto de viviendas, de seis a ocho camas, se repartieron el resto.

<sup>1163</sup> El periódico local se hizo eco del amplio plan de inauguraciones previsto para el día 18 de julio de 1949, entre otras, las obras del canal de San José, en Villaralbo, las mencionadas viviendas del grupo de Los Cascajos, la nueva Casa Sindical situada en la carretera de Tordesillas, los sistemas de riego de los municipios de Santa Cristina, Manganeses de la Polvorosa y Calzada de Tera y la estación telegráfica de Santibañez de Tera [*El Correo de Zamora*, 16 de julio de 1949 y 28 de mayo de 1951].

<sup>1164</sup> Las obras de ambos grupos fueron adjudicadas al constructor Rufino Fernández García, fijándose un plazo máximo de dieciochos meses para su conclusión [*El Correo de Zamora*, 3 de noviembre y 11 de diciembre de 1944].



Figura 152. Vista actual de la fachada a la avenida de los Reyes Católicos del grupo de viviendas Ramiro Ledesma.  
Fuente propia.

Además de las cuestiones señaladas, las edificaciones también destacaron por el novedoso método utilizado para llevarlo a cabo junto con el cerramiento de los edificios –ideado por el arquitecto y usado por primera vez en España–, consistente en sustituir el tradicional ladrillo, cuyo precio era prohibitivo, por bloques huecos de hormigón con cámara de aire que actuaba de encofrado perdido para la estructura de hormigón armado que constituyó el armazón del inmueble<sup>1165</sup>.

Otro aspecto original de la construcción fue la elección de una cubierta plana ajardinada, formada por una losa de hormigón permeable con un vaso inferior para recoger la humedad. Pronto se detectaron problemas de humedades en las viviendas de los últimos pisos, "que en época de invierno, especialmente" las hacía "prácticamente inhabitables", lo que llevó a tantear diversas propuestas para su reparación, todas ellas demasiado costosas para "las economías de sus beneficiarios" al elevar considerablemente las cuotas de rentabilidad y amortización de los hogares. Como solución al problema técnico y económico, en 1957 se decidió elevar una planta más en los edificios de tres y cuatro alturas, financiando la construcción mediante los porcentajes fijados para las nuevas residencias en concepto de renta y amortización<sup>1166</sup>.

---

<sup>1165</sup> Fue necesario proyectar y construir las máquinas para la fabricación de los bloques huecos y realizar ensayos para mejorar la granulometría de los áridos, obteniendo excelentes resultados en las pruebas de resistencia, tal y como certificó el Centro Experimental de Arquitectura de Madrid [*El Correo de Zamora*, 19 de julio de 1949].

<sup>1166</sup> En un principio, se elaboró un único proyecto que abarcó la modificación de ambos complejos arquitectónicos, aunque se negó su aprobación porque la documentación estaba incompleta. En el mismo año fueron presentados nuevos documentos técnicos, describiendo la intervención de los grupos de forma separada [AHPZa, DPV, sign. 391/02 y 375/02].

Los alojamientos añadidos no pudieron ajustarse, exactamente, a las superficies impuestas por el Plan de Vivienda de 1957, ya que su disposición estuvo condicionada por las dimensiones de los construidos en las plantas inferiores, la situación de los pasos de escalera y de los soportes verticales de la estructura de hormigón armado. Se planearon dos distribuciones diferentes, las denominadas tipo B y tipo D para familias de seis y diez componentes, respectivamente. Todas contaron con el mismo programa formado por vestíbulo, estar-comedor, bloque de servicios compuesto por cuarto de aseo y cocina independiente, al que se accedía a través de un pequeño distribuidor y tres o cinco dormitorios dobles. Las superficies útiles oscilaron entre los setenta y dos metros útiles de las más pequeñas a los noventa y siete de las más amplias.

Carrasco también fue el encargado de diseñar otro edificio residencial en Zamora para la OSH, situado en el solar situado en el número 20 de la calle Damas, en pleno núcleo histórico de la capital<sup>1167</sup>. Se trató de una promoción de veinticuatro viviendas bonificables de segunda categoría distribuidas en torno a dos grupos de escaleras, contabilizándose un total de seis por cada una de las cuatro plantas. Exteriormente, el autor estableció un juego de macizos y vanos en torno a los tres ejes de simetría marcados por los balcones y los dos accesos, acentuando el efecto mediante el uso de diferentes tonalidades en el revoco y la instalación de repisas y jardineras de ladrillo visto. No obstante, el resultado fue menos logrado que en el caso anterior, debido a la tipología del inmueble, incrustado entre medianeras, y al entorno protegido donde se pretendió ubicar. En cualquier caso, el edificio no se construyó y en 1958 la organización vendió el solar al Consistorio<sup>1168</sup> (Figura 153).

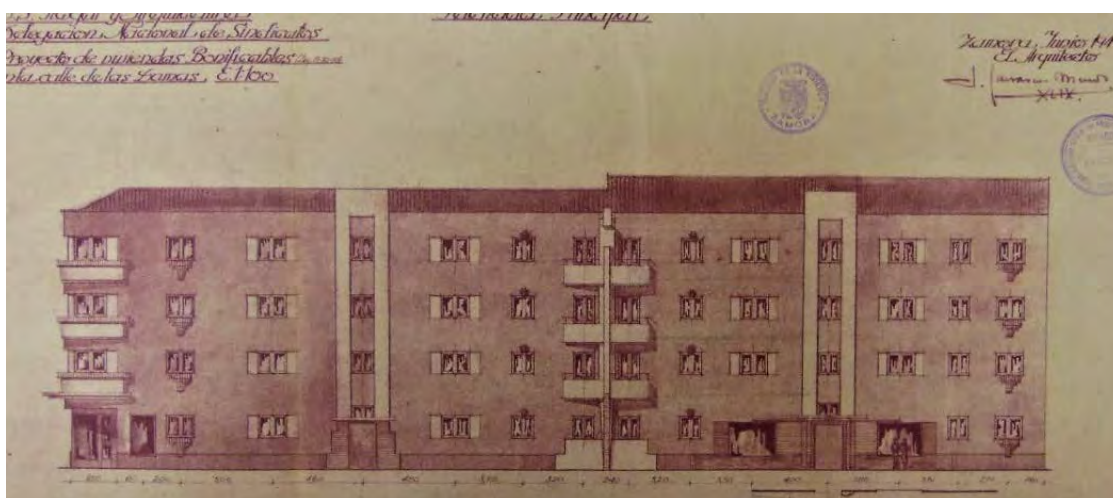


Figura 153. Alzado del edificio de viviendas bonificables en la calle Damas. Jesús María Carrasco (1949).  
Fuente: AHPZa, DPV, sign. 17/35.

<sup>1167</sup> AHPZa, DPV, sign. 17/35.

<sup>1168</sup> Las gestiones para la adquisición comenzaron en marzo de 1956, formalizándose la venta de la parcela, junto con la casa Galarza en mayo de 1958 [AHPZa-MZa, LA año 1956 (L/1844), sesión de 11 de junio, ff. 66r. a 67v.; *Ibidem*, LA año 1957 (L/1844), sesiones de 2 de marzo y 9 de julio, f. 148v. y ff. 185v a 186r.; *Ib.*, LA año 1958 (L/1845), sesión de 10 de mayo, ff. 33v. a 34r.]; Cuando en 1962 se constituyó el Patronato Oficial de Viviendas del Ayuntamiento de Zamora, se decidió utilizar la parcela para la construcción de un inmueble con sesenta alojamientos destinados a funcionarios, reservando para ello un presupuesto de siete millones doscientas mil pesetas. En la misma reunión se propuso la construcción de otras dieciséis viviendas en un solar de la calle Ramos Carrión y otras noventa y seis en la explanada de la Plaza de Toros, asignando para ello cuatro millones y medio y doce millones y medio de pesetas, respectivamente. Aunque el INV ratificó los acuerdos, las obras no se llevaron a cabo [*Ib.*, LA año 1962 (L/1847), sesión de 8 de octubre, f. 5v.; *Ib.*, LA año 1963 (L/1847), sesión de 11 de marzo, ff. 72r. a 72v.].



Tras esta última incursión, el técnico no volvió a trabajar para el organismo sindical en Zamora<sup>1169</sup>. El testigo lo recogió el arquitecto burgalés José Luis Gutiérrez Martínez quien, como ya indicamos, fue responsable de los proyectos promovidos por la OSH en Zamora desde 1949 y hasta comienzos de los años 60<sup>1170</sup>. Podemos adelantar que las nuevas construcciones realizadas en el enclave entre 1954 y 1958 carecieron de la originalidad compositiva y constructiva de los grupos proyectados por Carrasco.

Se advierten varios aspectos repetitivos en la mayoría de estas promociones. En primer lugar, la organización general respondió al mismo esquema consistente en ubicar dos bloques lineales de doble crujía y cuatro o cinco plantas en torno al espacio o jardín interior, que contó con accesos comunitarios a través de las vías laterales, evitando la formación del tradicional y antihigiénico patio cerrado. Sin embargo, a diferencia de lo dispuesto en los primeros grupos proyectados en el emplazamiento, en estos nuevos conjuntos los accesos al espacio interior se restringieron, diseñando un cerramiento metálico con una puerta doble bajo un arco rebajado apoyado sobre machones de ladrillo, que fue sustituido en la práctica por una celosía de piezas prefabricadas cerámicas o de hormigón. Los portales se situaron en las calles longitudinales, distribuyéndose dos viviendas por rellano. La composición exterior, en general, fue muy frugal, limitando los recursos compositivos al contraste cromático entre la piedra del zócalo y la plaqueta cerámica o el enfoscado de mortero con el que se revistió el resto de los paramentos verticales.

En cuanto a su construcción, la estructura se resolvió en todas las ocasiones mediante muros de carga de sillarejo, mampostería o fábrica de ladrillo hueco doble, revestido con plaquetas cerámicas o mortero de cemento. Para el cerramiento horizontal se utilizaron forjados de tipo autárquico –a base de ladrillo y hierro– incluso en la última planta, logrando la pendiente de la cubierta mediante la formación de tabiques palomeros.

Los dos primeros años del periodo fueron, con diferencia, los más prolíficos, pues entre 1954 y 1955 se formalizaron seis grupos residenciales que sumaron un total de seiscientos dieciséis nuevos hogares. Aunque las obras de urbanización del barrio habían sido ejecutadas años antes, la capacidad de las redes de abastecimiento y saneamiento resultaron insuficientes para proveer de caudal necesario a tantas familias. Por ello fue necesario reforzar las instalaciones existentes mediante nuevos tramos que discurrieron por el centro de los patios interiores de las promociones, además de construir las aceras alrededor de los bloques residenciales. El desembolso de estas operaciones fue asumido por el Ayuntamiento que se comprometió a amortizar los pagos en los siguientes cuarenta o cincuenta años<sup>1171</sup>.

En 1954 se rubricaron los proyectos de los primeros grupos residenciales de esta segunda etapa, que homenajearon a varios políticos del gobierno franquista. El denominado Raimundo Fernández Cuesta aludió a quien fuera director de FET de las JONS en la zona franquista y ministro subsecretario general del Movimiento, de Agricultura y de Justicia<sup>1172</sup>. Por su parte, el dedicado a Carlos Pinilla recordó al primer gobernador de Zamora tras la

---

<sup>1169</sup> En 1949 el arquitecto abandonó Zamora. Sabemos que durante los cinco años que residió en la capital del Duero Carrasco diseñó una Ciudad Juvenil de la Falange, que no llegó a construirse, y una clínica psiquiátrica para la Diputación, además de los proyectos residenciales mencionados [ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura...*, ob. cit., t. II, pp. 676-677].

<sup>1170</sup> Ya hemos mencionado a este autor al hablar de la urbanización de cincuenta y ocho chalets promovida por la cooperativa de funcionarios del Instituto Nacional de Previsión –INP– Nuestra Señora de la Mercedes. También fue el responsable del proyecto de ampliación y cambio de cubierta de los grupos Martín Álvarez y Ramiro Ledesma en los Cascajos.

<sup>1171</sup> AHPZa-MZa, LA año 1955 (L/1844), sesiones de 9 de agosto y de 1 de septiembre, f. 9v. y ff. 10v. a 11r.

<sup>1172</sup> AHPZa, DPV, sign. 31/06.

Guerra Civil y principal mecenas de la provincia, desde su cargo de subsecretario del Ministerio de Trabajo, pues bajo su mandato se realizaron obras importantes como las Escuelas Salesianas<sup>1173</sup>. El mismo año se presentó la primera fase del grupo José Solís Ruíz<sup>1174</sup>, que llevó el nombre del militar de carrera que llegó a ser gobernador de Pontevedra y Guipúzcoa y posterior ministro subsecretario general del Movimiento y de Trabajo.

Los edificios ocuparon tres manzanas contiguas situadas al Norte de los bloques de vivienda Martín Álvarez y Ramiro Ledesma, y al Sur de las residencias militares, entre las calles Churruca, Núñez de Balboa y Hermanos Pinzón. En el extremo Este se extendían los terrenos de Manuel y José Lopategui, que fueron urbanizados unos años antes, de acuerdo a la parcelación establecida por el plano del ensanche que se estaba llevando formando en ese momento, con objeto de construir algunas de las manzanas y vender otras, "a fin de favorecer a los que pretendían ser propietarios modestos"<sup>1175</sup>.

En total las actuaciones proporcionaron trescientas veinte residencias de renta mínima de tres y cuatro dormitorios<sup>1176</sup>, que se entregaron a sus moradores en noviembre de 1955<sup>1177</sup>. En todos los casos se repitió la distribución alternativa de las residencias en torno a la caja de escaleras. El primer tipo contó con vestíbulo, cuarto de aseo, estancia principal con cocina incorporada y acceso a terraza, además de tres dormitorios dobles, con capacidad para seis personas en apenas treinta y ocho metros cuadrados. El programa del segundo fue similar, con la diferencia de que contó con una alcoba menos, por lo que fueron destinadas a familias de cuatro miembros que convivieron en una superficie inferior a treinta y dos metros cuadrados (Figuras 154 y 155).

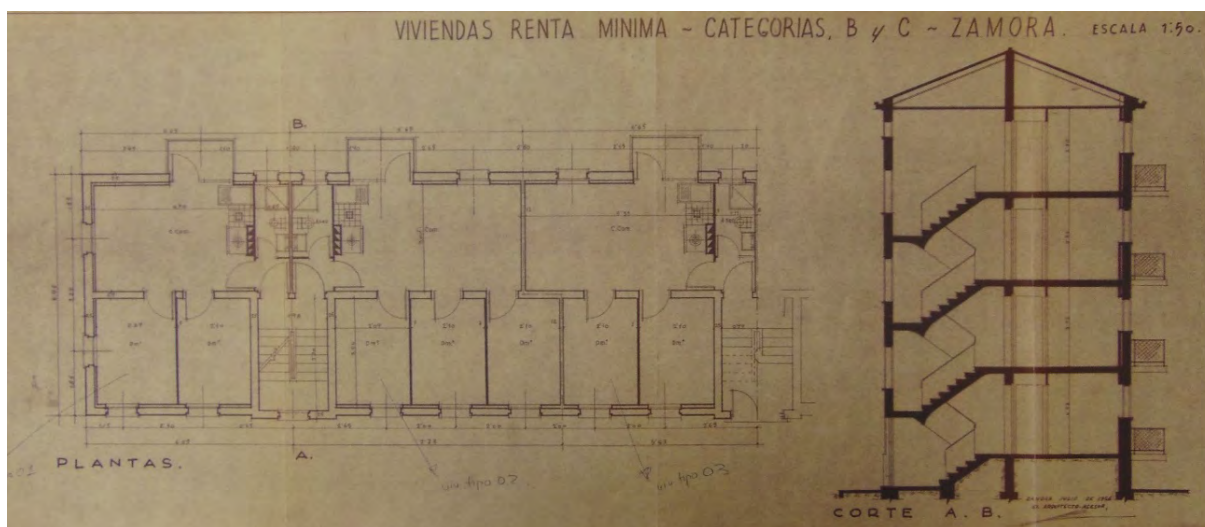


Figura 154. Planta de distribución de las viviendas "tipo B" (extremo) y "tipo C" (centro) del grupo de viviendas Raimundo Fernández Cuesta. José Luis Gutiérrez Martínez (1954).

Fuente: AHPZa, DPV, sign. 31/06.

<sup>1173</sup> AHPZa, DPV, sign. 31/07.

<sup>1174</sup> *Ibidem*, sign. 31/08.

<sup>1175</sup> El autor del proyecto de urbanización, presentado en 1945, fue Antonio González Sánchez-Blanco [*Ib.*, sign. 09/09].

<sup>1176</sup> Según el Decreto Ley de 29 de mayo de 1954, las viviendas de "renta mínima" de tipo B debían contar con tres dormitorios, una superficie total de 50 m<sup>2</sup> y un presupuesto no superior a 40.000 pesetas. Las de tipo C debían contar con dos dormitorios, siendo su superficie de 42 m<sup>2</sup> y su presupuesto de 33.600 pesetas.

<sup>1177</sup> "Ayer se efectuó la bendición de los tres nuevos bloques de viviendas construidos por la Obra Sindical del Hogar". *El Correo de Zamora*, 14 de noviembre de 1955.



Figura 155. Grupo de viviendas Raimundo Fernández Cuesta.  
Fuente propia.

La documentación técnica de la segunda fase del grupo José Solís se presentó en agosto de 1955<sup>1178</sup>, una vez que la Obra Sindical del Hogar compró los terrenos necesarios para completar la manzana a los hermanos Lopategui. Al mismo tiempo fueron rubricados los proyectos correspondientes a los grupos Onésimo Redondo<sup>1179</sup> –fundador de las JONS, junto con Ramiro Ledesma, en 1931– y Viriato<sup>1180</sup> –con el que se conmemoró la gesta del héroe lusitano que en el siglo II a.C., hizo frente al Imperio Romano–. Las nuevas construcciones se ubicaron en dos parcelas contiguas entre sí, situadas entre las calles Colón, Rodrigo de Triana, Hermanos Pinzón y Valdivia. Su organización repitió la de los grupos colindantes, distribuyendo los alojamientos en dos bloques lineales de doble crujía y cuatro plantas cada uno, que ocuparon los frentes longitudinales de la manzana. En cuanto a su composición, las diferencias son mínimas, manteniendo la misma austeridad en el lenguaje, con el contraste cromático de los materiales como único aspecto destacable.

En total se construyeron doscientas cuarenta residencias de renta limitada de tercera categoría, de tres y cuatro dormitorios, por lo que, aunque contaron con el mismo programa que las proyectadas en 1954, resultaron más holgadas<sup>1181</sup>. Las más pequeñas rondaron los cincuenta y seis metros cuadrados construidos y las de mayor capacidad alcanzaron casi los sesenta y ocho (Figuras 156 y 157).

En enero de 1956 se anunció a través de la prensa su inminente construcción y en febrero se sacó a subasta la contratación de las obras<sup>1182</sup>. Aunque las previsiones fueron finalizarlas en un plazo de diez meses, la inauguración de las promociones se programó para el 18 de julio de 1957, coincidiendo con la efeméride del levantamiento militar, aunque ciertas dificultades técnicas demoraron el acto hasta el día 28 del mismo mes<sup>1183</sup>

<sup>1178</sup> AHPZa, DPV, sign. 33/25.

<sup>1179</sup> *Ibidem*, sign. 33/23.

<sup>1180</sup> *Ib.*, sign. 33/24.

<sup>1181</sup> Las viviendas de renta limitada de tercera categoría, según el Decreto de 24 de junio de 1955, debían tener una superficie superior a 50 m<sup>2</sup> e inferior a 80. Además, su coste, por m<sup>2</sup> edificado debía ser inferior al 75% del módulo establecido.

<sup>1182</sup> "Más viviendas baratas". *El Correo de Zamora*, 12 de enero de 1956; "El Plan Nacional de la Vivienda en Zamora". *El Correo de Zamora*, 20 de febrero de 1956.

<sup>1183</sup> "El domingo a las siete de la tarde se entregarán las 296 nuevas viviendas que han sido construidas en ZAMORA". *El Correo de Zamora.*, 26 de julio de 1957.

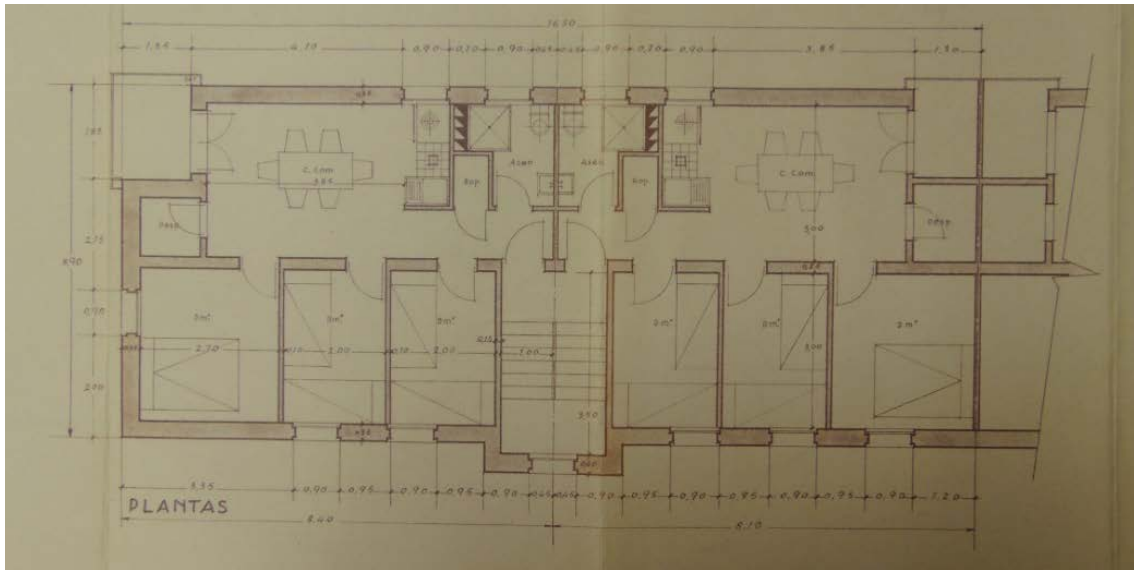


Figura 156. Plano de distribución de las viviendas de renta limitada tipo C3<sub>b</sub> del grupo Onésimo Redondo. José Luis Gutiérrez Martínez (1955).  
Fuente: AHPZa, DPV, sign. 33/23.



Figura 157. Imagen del grupo de viviendas Viriato.  
Fuente propia.

Por su parte, el grupo denominado José Antonio<sup>1184</sup> –en referencia al fundador de la Falange, hijo del dictador Primo de Rivera–, cuyo proyecto se presentó también en 1956, fue significativamente diferente. El solar ocupado, de forma rectangular, se situó en la misma manzana donde se ubicó la Sede Provincial de Sindicatos, de la que se separó mediante una estrecha calle denominada actualmente Isaac Peral. Limitó al Norte, con la carretera de Tordesillas, principal eje de expansión de la ciudad. Al Este se extendía la avenida de los Reyes Católicos y al Sur la calle Churruca.

Las viviendas se distribuyeron en dos edificaciones de doble crujía y cuatro plantas cada una, ajustadas a la alineación oficial: la situada al Norte de la parcela se formó mediante tres volúmenes articulados en forma de U, dejando libres las esquinas, mientras que la

<sup>1184</sup> AHPZa, DPV, sign. 33/22.



localizada al Sur se dispuso de forma lineal. En conjunto, conformaron una manzana cerrada, salvo por los pasos laterales que permitieron el acceso al patio interior o jardín, al igual que en los casos anteriores (Figura 158).

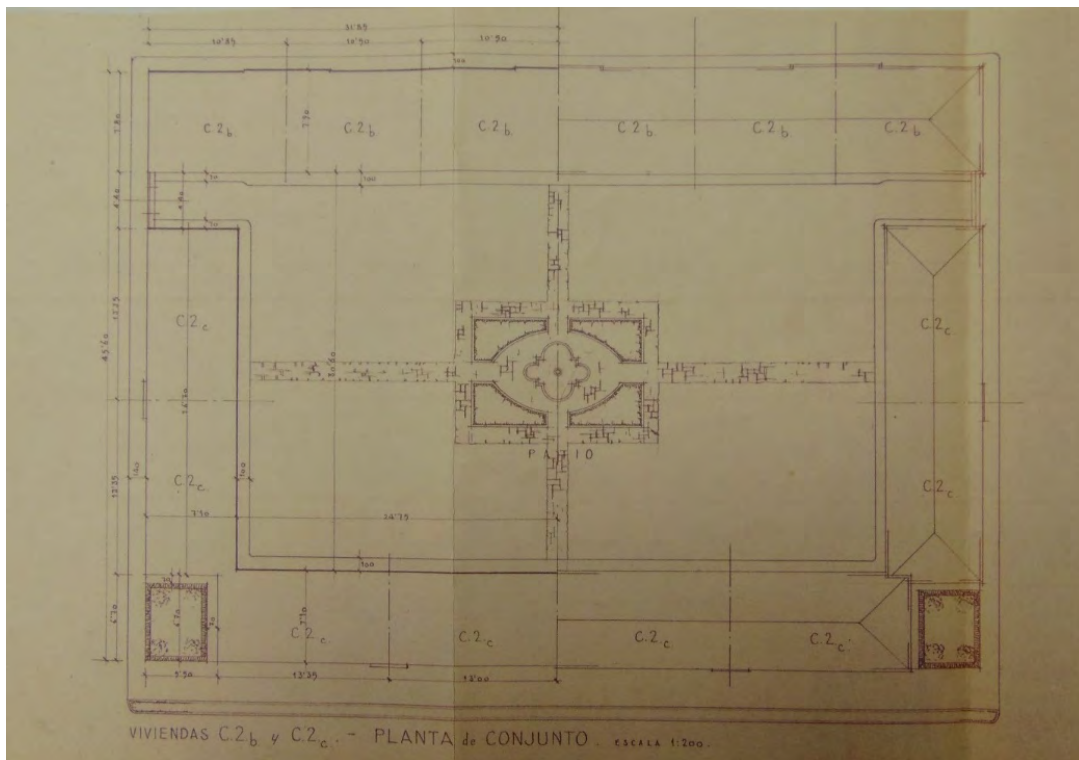


Figura 158. Emplazamiento y distribución de viviendas de los bloques del grupo José Antonio. José Luis Gutiérrez Martínez (1956).  
Fuente: AHPZa, DPV, sign. 33/22.

En cuanto al aspecto exterior, predominó el revestimiento continuo en las fachadas, a base de mortero de cemento, salvo el zócalo, acabado con revestimiento pétreo, y ciertos elementos puntuales terminados con plaqueta cerámica: los volúmenes que albergan la circulación vertical y el recercado de los huecos verticales del estar-comedor, así como el de las estancias situadas en planta baja. Este detalle distintivo, respecto al resto de promociones del organismo sindical, probablemente se debió a la ubicación preferente de este conjunto, en primera línea de la avenida principal del ensanche, lo que también debió determinar que la categoría de las residencias fuera superior a las que se habían construido en la misma urbanización durante los años previos (Figura 159).

Se proyectaron dos tipos de vivienda de renta limitada de segunda categoría<sup>1185</sup>. El bloque en U albergó treinta y dos viviendas de cuatro dormitorios –tipo C2c–, mientras que el lineal alojó veinticuatro viviendas de tres –tipo C2b–. Ambas tuvieron una distribución similar, aunque las primeras contaron con casi noventa y cuatro metros cuadrados de superficie y las segundas con cerca de ochenta y dos. En cualquier caso, fueron con diferencia, las más amplias de las construidas en ese emplazamiento.

<sup>1185</sup> De acuerdo al Decreto de 24 de junio de 1955, las viviendas de "renta limitada" de 2ª categoría debían tener una superficie superior a 65 m<sup>2</sup> e inferior a 150 m<sup>2</sup>, situándose su coste entre el 75 y el 100% del módulo por m<sup>2</sup> construido.



Figura 159. Estado actual del grupo de viviendas José Antonio.  
Fuente propia.

El último grupo promovido por la OSH en el campo de los Cascajos fue el dedicado a Luis Chaves Arias. Este zamorano ilustre, nacido en 1863, fue un importante propietario agrícola que colaboró intensamente en la mejora de las condiciones del campo a comienzos del siglo XX. Fue uno de los fundadores de *El Correo de Zamora*, a través del cual dio a conocer su pensamiento "adelantándose en más de medio siglo a las soluciones que llegan a este mundo después de la Primera Guerra Mundial"<sup>1186</sup>.

El proyecto definitivo fue presentado en enero de 1958, tras subsanar las erratas relativas a la medición de los terrenos, contenidas en la primera versión, fechada en 1957. Se sabe por la memoria, que este grupo de viviendas ocupó la ubicación prevista para otro cuya propuesta quedó anulada "a todos los efectos", sin aclarar en la memoria los motivos que llevaron a tomar tal decisión<sup>1187</sup>.

Los terrenos se localizaron en la esquina formada por las calles Valdivia y Núñez de Balboa y quedaron divididos por la trayectoria de la calle Colón, definida en el plano del ensanche. Los inmuebles, que alcanzaron una altura más que los de los anteriores grupos aunque no dispusieron de ascensor, se organizaron en forma de L y de U, adaptándose a la configuración de las parcelas que en esta ocasión no formaban manzanas independientes, como sí había ocurrido en el resto de actuaciones del emplazamiento. A pesar de la diferente disposición, también en este caso el diseño huyó de la tradicional composición de manzana cerrada, mediante la previsión de varios puntos de acceso al patio interior desde las calles circundantes (Figura 160).

El volumen exterior no presentó resaltos, salvo la caja de escaleras que sobresalió ligeramente de la alineación oficial. Respecto a la composición de fachada, se repitió la habitual contraposición entre los distintos materiales de acabado –piedra en el zócalo, enfoscado en las plantas centrales y material cerámico en la superior– dispuestos en bandas horizontales y la distribución regular de huecos verticales. Destacó la ventana vertical continua del cuerpo de escaleras que se sustituyó por un ojo de buey en la planta más alta (Figuras 161).

---

<sup>1186</sup> "Luis Chaves Arias". *El Correo-La Opinión de Zamora*, 28 de agosto de 2009; Para conocer más acerca del personaje y su labor activista cf.: SOBEJANO SOBEJANO, M. José. *Chaves Arias y el agrarismo católico en Zamora (1900-1941)*. Tesis Doctoral. UNED, 1990.

<sup>1187</sup> AHPZa, DPV, sign. 394/01.



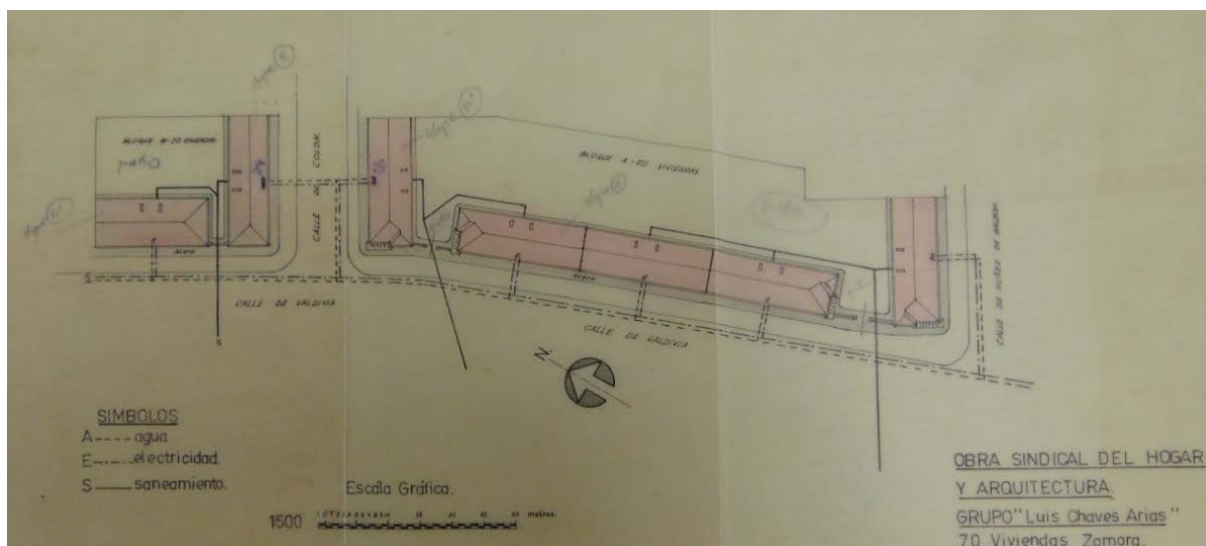


Figura 160. Emplazamiento del grupo Luis Chaves Arias. José Luis Gutiérrez Martínez (1958).  
Fuente: AHPZa, DPV, sign. 394/01.



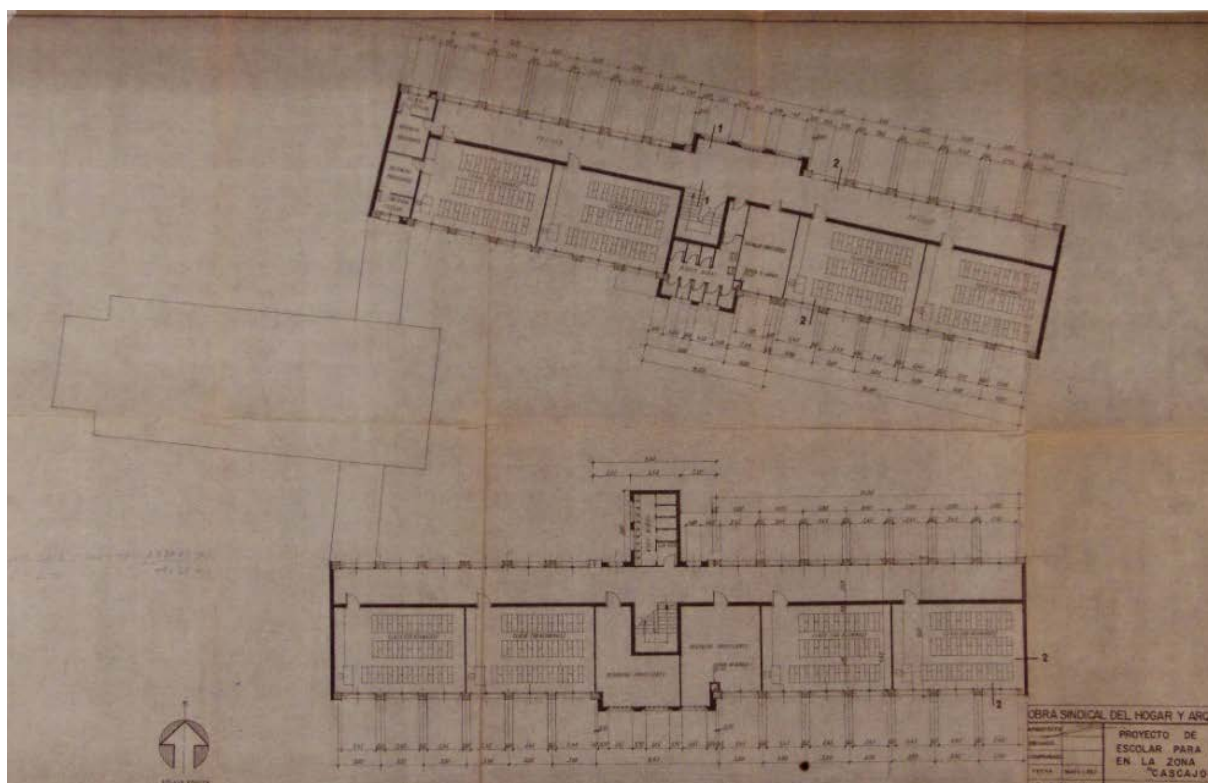
Figura 161. Imagen actual del bloque en U del grupo Luis Chaves Arias.  
Fuente propia.

En total se proporcionaron setenta viviendas de renta limitada, dentro del Plan de Viviendas promulgado en 1957, veinte en el bloque en L y cincuenta en el U. Los hogares fueron, nuevamente, de tercera categoría con cuatro dormitorios, si bien la irregularidad del emplazamiento hizo necesario variar ligeramente la superficie de las estancias en función de su localización. El proyecto no contabilizó la superficie construida de las viviendas, pero sí la útil, que oscilo entre los cincuenta y los cincuenta y cuatro metros cuadrados. A través de la prensa tenemos noticia de que el último día de noviembre de 1961 fueron sorteadas las nuevas residencias y que al mes siguiente se entregaron a los beneficiarios en un acto presidido por el gobernador civil<sup>1188</sup>.

<sup>1188</sup> *El Correo de Zamora*, 1 de diciembre y 11 de diciembre de 1961.

La "justicia social" impartida por el Régimen a través de la Obra Sindical del Hogar, no se limitó a proporcionar alojamientos para las clases más humildes, sino que también procuró cubrir las necesidades educativas y espirituales de los ciudadanos. Siendo así, las dos parcelas que quedaron vacantes en el centro de la urbanización fueron destinadas a la edificación de equipamientos para el barrio obrero. En 1957 el propio Gutiérrez Martínez proyectó un centro escolar<sup>1189</sup> y en 1963 Dacio Pinilla Olea, quien, como explicaremos más adelante, tomó el relevo del anterior como arquitecto colaborador de la Obra Sindical del Hogar en Zamora, diseñó la iglesia parroquial<sup>1190</sup>.

El colegio, bautizado como La Hispanidad, formó parte del Plan Nacional de Construcciones Escolares del Ministerio de Educación dirigido por Rubio García Mina, que se desarrolló entre 1956 y 1961 para edificar veinticinco mil nuevos centros. Se ubicó al Sur del grupo Martín Álvarez, entre las calles Alcalá Galiano, Colón, Valdivia y avenida de los Reyes Católicos. Precisamente para adaptarse a la forma irregular de la primera promoción de viviendas de la OSH, el solar adoptó forma trapezoidal. Compuesto por dos alturas, las dieciséis secciones –ocho destinadas a niños y otras tantas para niñas–, se dispusieron en bloques separados a lo largo de las fachadas longitudinales. Entre ambos, se situó el salón de actos y la biblioteca, con acceso desde la calle Valdivia, en el límite occidental. El otro extremo lo ocupó un porche que hizo las veces de zona de recreo cubierta y que sirvió de enlace de los cuerpos laterales (Figuras 162 y 163).



Figuras 162. Planta superior del grupo escolar La Hispanidad situado en la urbanización de los Cascajos José Luis Gutiérrez Martínez (1957).

Fuente: AHPZa, DPV, sign. 392/01.

<sup>1189</sup> AHPZa, DPV, sign. 392/01.

<sup>1190</sup> *Ibidem*, sign. 375/01.

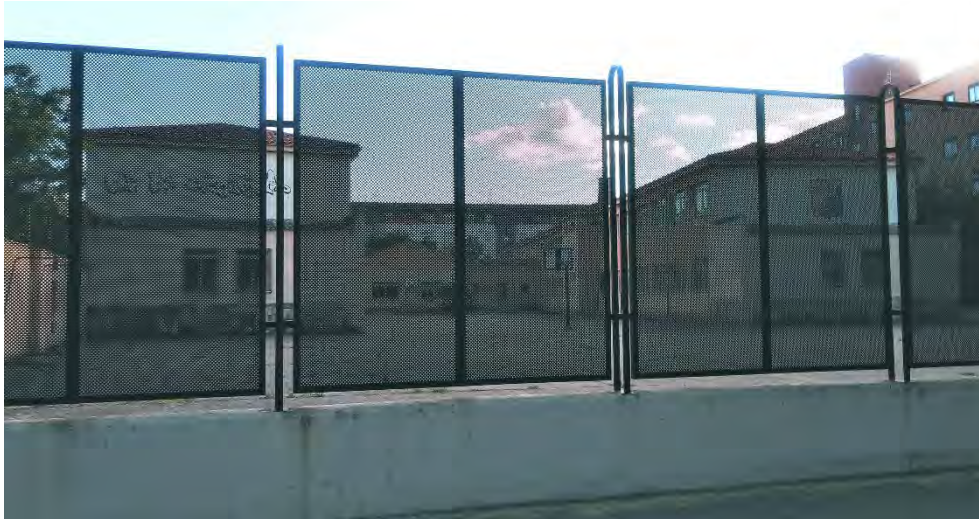


Figura 163. Vista actual del patio del colegio La Hispanidad, desde la avenida de los Reyes Católicos.  
Fuente propia.

Por su parte, el templo, que desde 1979 está bajo la advocación de San Lorenzo<sup>1191</sup>, se situó en el solar triangular colindante con el colegio y "rodeado por mil catorce viviendas construidas por la Obra Sindical del Hogar", entre las calles Alcalá Galiano, Colón y la avenida de los Reyes Católicos<sup>1192</sup>.

La necesidad de "llenar las aspiraciones (espirituales) del vecindario" se convirtió en una prioridad a mediados de los años 50, cuando comenzó la densificación de la zona. Es por ello que en 1956 ya se planteó la erección de una iglesia que, además, fuera parroquia, donde pudieran celebrarse los servicios que no podían ofrecer los templos próximos. En el entorno se situaban la iglesia de la Universidad Laboral y las capillas de la Residencia Sanitaria, del Instituto de Enseñanza Secundaria y del colegio Amor de Dios, donde se podían celebrar los servicios extraparroquiales. Sin embargo, para la comunión de enfermos, bodas, bautizos y entierros, los feligreses debían desplazarse hasta Santa María de la Horta, situada a más de dos kilómetros<sup>1193</sup>. Con todo y con ello, hasta casi una década después no se llevó a cabo la intervención.

La forma alargada y excesivamente estrecha del solar determinó la composición lineal del conjunto, con el atrio porticado en primer término, junto a la calle principal. A este espacio se le dio especial importancia, por su doble aspecto de lugar de reunión de los fieles, antes y después del culto, y de parte integrante de la iglesia, quedando unido con las vías públicas, sin otra solución de continuidad que un escalón y las filas de soporte de las cubiertas. A pesar de ello, y por expresa petición del obispo de Zamora, en 1965 se decidió eliminar este elemento y abaratar ciertas partidas para conseguir reducir el presupuesto inicialmente previsto.

El cuerpo principal albergó el templo, la sacristía –sobre la que se ubicó la torre– y finalmente el centro parroquial, de dos plantas, quedando la vivienda del párroco en un edificio aislado separado del resto por un pequeño jardín interior.

---

<sup>1191</sup> "Cuatro décadas de San Lorenzo en el seno del barrio de Los Bloques". *Zamora News*, 20 de mayo de 2019.

<sup>1192</sup> AHPZa, DPV, sign. 375/01.

<sup>1193</sup> "Plan de construcciones para 1956". *El Correo de Zamora*, 28 de septiembre de 1956.



La única singularidad estructural fue la cubierta, que se resolvió mediante una estructura de hormigón armado compuesta por diez grandes pórticos de diez con sesenta metros de luz, con tres variantes por la necesidad de intercalar forjados intermedios. El vano entre dos pórticos consecutivos se cubrió con forjado plano de hormigón amado aligerado, en el presbiterio y el coro, y con bóvedas tabicadas de tres roscas de rasilla en la nave (Figuras 164 y 165).

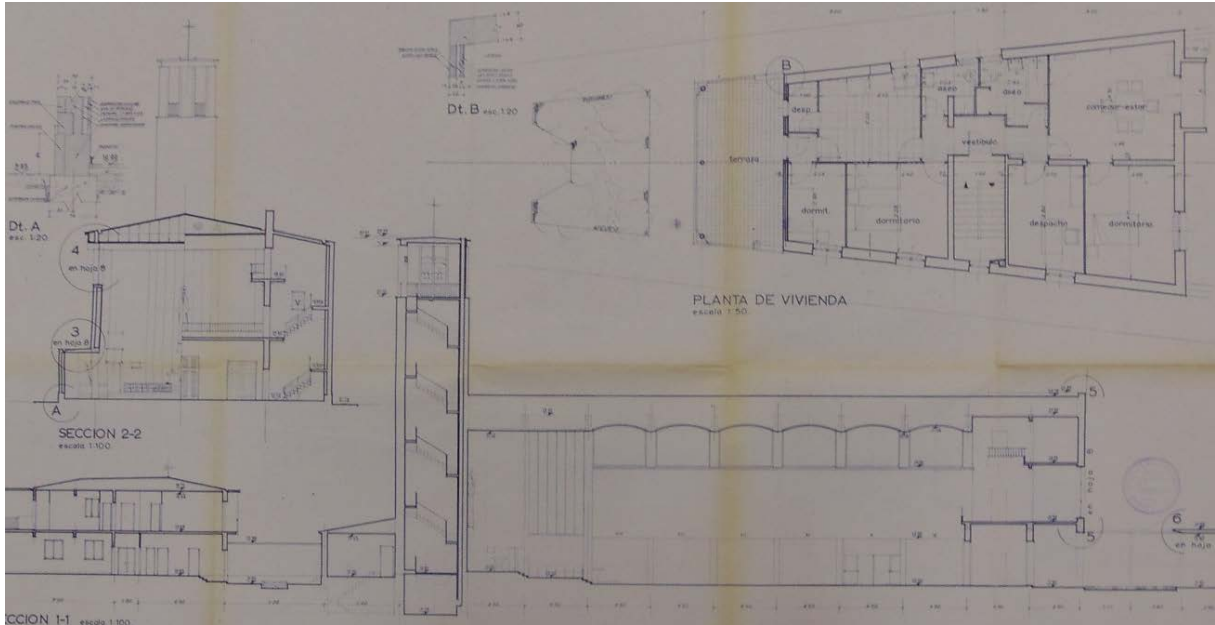


Figura 164. Planta y secciones de la parroquia de los Cascajos, actual parroquia de San Lorenzo. Dacio Pinilla Olea (1963).

Fuente: AHPZa, DPV, sign. 375/01.



Figura 165. Fachada principal de la iglesia de la parroquia de San Lorenzo, en la urbanización de los Cascajos. Fuente propia.

### 3. LOS GRUPOS RESIDENCIALES DE LA OSH EN EL ALTO DE SAN LÁZARO.

Tras completar la urbanización de los Cascajos, la producción de la Obra Sindical del Hogar se trasladó a la zona alta de San Lázaro que, a mediados de los años 50, ya destacaba como principal destino de la inversión pública en viviendas en el extrarradio. Como apuntábamos, la entidad se interesó en los terrenos de la explanada adyacente al Matadero, delimitada entre aquel, la avenida Galicia y la cuesta del Bolón, que fueron parcelados y vendidos por el Ayuntamiento dentro del Plan Quinquenal puesto en marcha en 1956<sup>1194</sup>.

En diciembre de 1957 se adquirieron las tres primeras parcelas, situadas en la parte Oeste de la planicie<sup>1195</sup>, sobre las que se construyó la primera fase del grupo dedicado a Manuel Mateo Mateo, obrero de pasado comunista que, tras ingresar en las filas de la Falange, dirigió el sindicato Central Obrera Nacional-Sindicalista a partir de 1935<sup>1196</sup> (Figura 166).

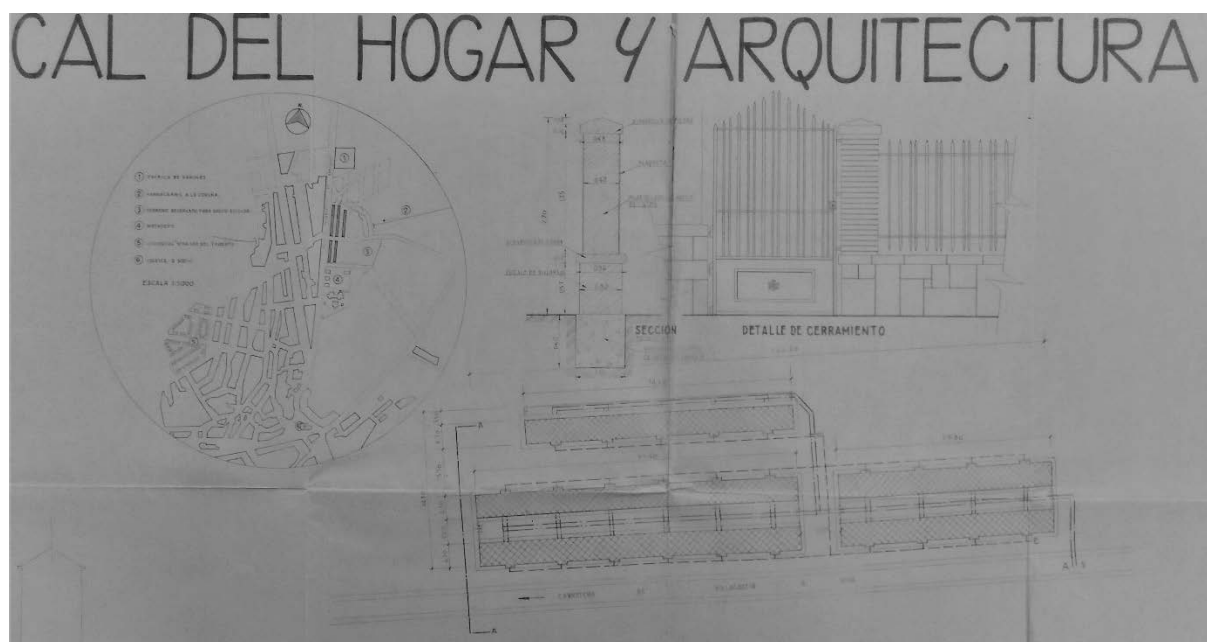


Figura 166. Situación y emplazamiento de los bloques de vivienda de la primera fase del grupo Manuel Mateos. José Luis Gutiérrez Martínez (1958). Fuente: AHPZa, DPV, sign. 44/38.

La transacción de los terrenos incluyó la cesión gratuita, por parte del Ayuntamiento, de una parcela irregular situada en el extremo oriental del ámbito, de más de cuatro mil setecientos metros cuadrados de superficie, para la edificación de un grupo escolar compuesto por dieciséis secciones en total<sup>1197</sup>. Asimismo, el Consistorio se comprometió a financiar las obras de refuerzo de la urbanización necesarias para abastecer las nuevas residencias, para lo cual ordenó a los servicios técnicos municipales la elaboración del correspondiente proyecto, que fue presentado en 1964<sup>1198</sup>. Las labores las realizaron los trabajadores municipales evitando así encarecer el presupuesto mediante la contratación de servicios externos<sup>1199</sup>. A

<sup>1194</sup> Véase el capítulo 13, apartado 4.2. de esta tesis.

<sup>1195</sup> AHPZa-MZa, LA año 1957 (L/1844), sesión de 30 de diciembre, ff. 230r. a 231 r.

<sup>1196</sup> BRAVO MARTÍNEZ, Francisco. *Historia de la Falange Española de las JONS*. Madrid: Editorial Nacional, 1943, p. 110.

<sup>1197</sup> AHPZa-MZa, LA año 1957 (L/1844), sesión de 30 de diciembre, ff. 231r. a 231v.

<sup>1198</sup> *Ibidem*, OyU, sign. 782/01.

<sup>1199</sup> *Ib.*, LA año 1965 (L/1848), sesión de 8 de marzo, ff. 138r. a 138v.

cambio de "las grandes facilidades" concedidas "para el desarrollo de su programa de construcción de viviendas de tipo social", el Municipio solicitó la reserva de un 15% de los alojamientos previstos para adjudicarlos a los obreros y funcionarios municipales<sup>1200</sup>.

Por su parte, en noviembre de 1961 se acordó traspasar el resto de los terrenos de la explanada a la misma organización para edificar la segunda etapa. Fue la propia Administración local la que confirmó la disponibilidad de dichas parcelas para la construcción de nuevas viviendas subvencionadas "atribuidas en planes ulteriores"<sup>1201</sup>. El 22 de febrero de 1963 se materializó el traspaso de propiedad con la firma de la escritura pública de los cuatro solares donde se ubicaron los nuevos edificios (Figura 167).

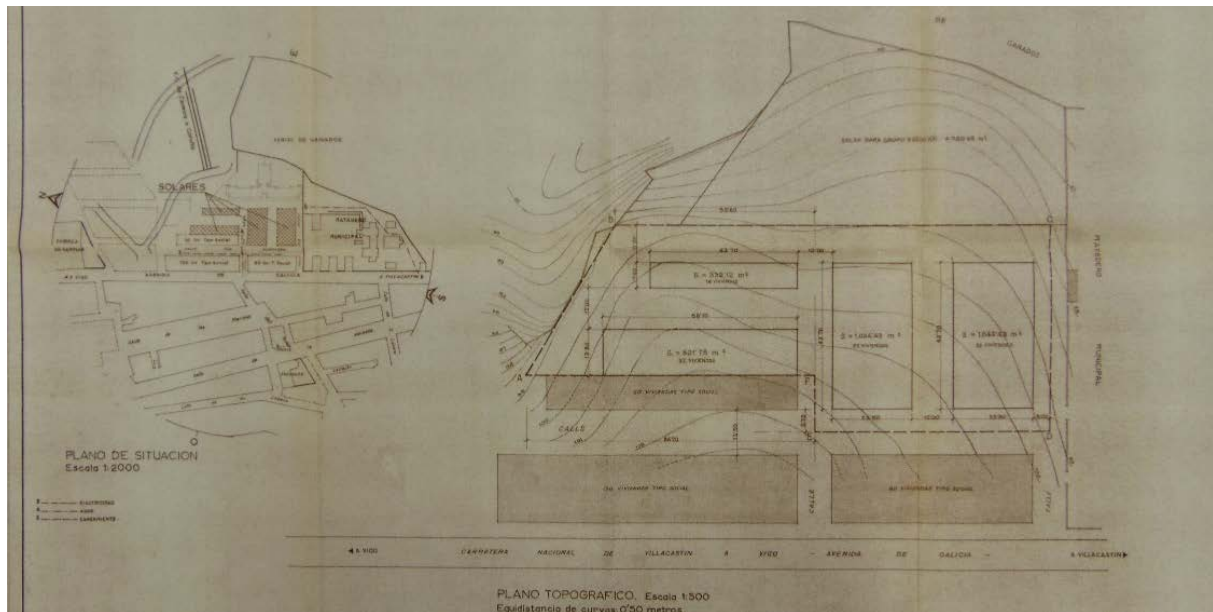


Figura 167. Situación y emplazamiento de los bloques de vivienda de la segunda fase del grupo Manuel Mateos. José Luis Gutiérrez Martínez (1963). Fuente: AHPZa, DPV, sign. 379/02.

El proyecto de la primera promoción, compuesta por doscientos cincuenta alojamientos de tipo social, fue elaborado por José Luis Gutiérrez Martínez en marzo de 1958, aunque hasta mayo de 1960 no obtuvo la autorización de la Delegación Provincial de la Vivienda para comenzar la ejecución<sup>1202</sup>. La adjudicación de las casas, que se llevó a cabo junto con las del grupo Luis Chaves Arias, se celebró el 30 de noviembre de 1961 en un acto multitudinario al que acudieron los más de mil solicitantes que "esperaban, con la natural ansiedad, el resultado de este sorteo"<sup>1203</sup>.

Siendo el mismo autor de las últimas promociones edificadas en los Cascajos, advertimos importantes similitudes con ellas. En primer lugar, se repitió la disposición habitual de bloques lineales a lo largo de las fachadas longitudinales de los solares, con acceso al patio interior, comunitario y abierto, a través las calles laterales, en las parcelas con frente a la avenida de Galicia. El quinto inmueble se emplazó aislado en el solar situado detrás de los anteriores y contó con un patio particular. En todos los casos se distribuyeron dos

<sup>1200</sup> AHPZa-MZa, LA año 1962 (L/1845), sesión de 5 de marzo, ff. 166v. a 168r.

<sup>1201</sup> *Ibidem*, LA año 1961 (L/1845), ff. 230v. a 231r.

<sup>1202</sup> AHPZa, DPV, sign. 44/38.

<sup>1203</sup> "Ayer fueron sorteadas las 320 nuevas viviendas construidas por la Obra Sindical del Hogar". *El Correo de Zamora*, 1 de diciembre de 1961.



viviendas por rellano y se repitió el mismo programa compuesto por vestíbulo, zona de estar con comedor y cocina integrada, aseo y tres dormitorios mínimos. La superficie útil de cada una de ellas apenas superó los treinta y siete metros cuadrados (Figura 168).

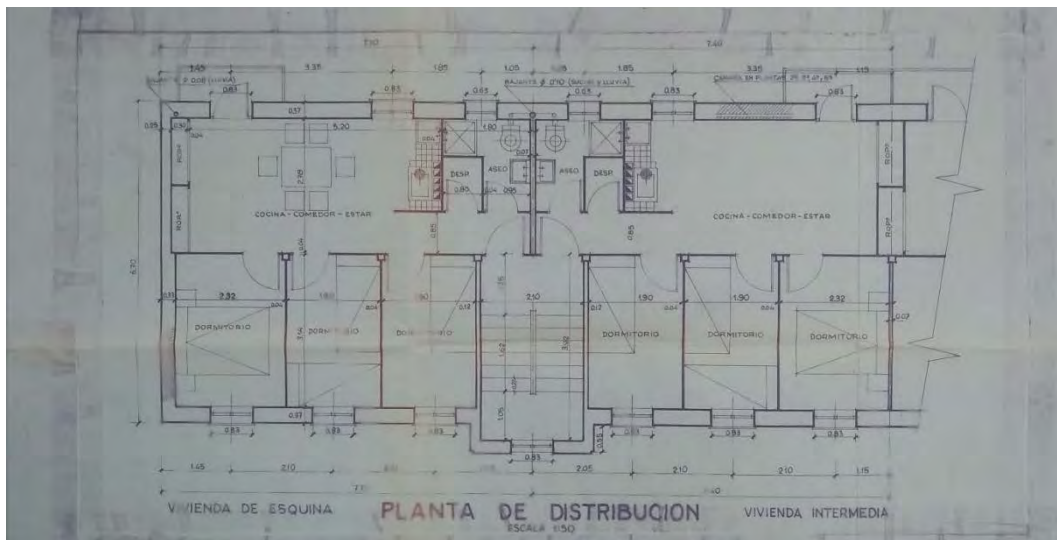


Figura 168. Planta de distribución de las viviendas tipo social de la primera fase del grupo Manuel Mateos. José Luis Gutiérrez Martínez (1958).  
Fuente: AHPZa, DPV, sign. 44/38.

Con el grupo Luis Chaves compartió el número de plantas del inmueble –cinco– y una estética similar, con mampostería hasta la rasante del zócalo y revoco de mortero de cemento en los paramentos verticales, excepto en la última planta donde se utilizó revestimiento cerámico, si bien en la promoción de San Lázaro se prescindió de la ventana vertical del bloque de escaleras y de los ojos de buey del último piso (Figura 169).



Figura 169. Edificio de la primera fase del grupo Manuel Mateos.  
Fuente propia.

Por su parte, la documentación técnica de la segunda fase del grupo, que albergó ciento doce alojamientos más, fue presentada en diciembre de 1963 por el arquitecto colaborador de la entidad sindical Dacio Pinilla Olea y, según reza la placa, fueron entregadas

en 1965<sup>1204</sup>. Acerca de este profesional oriundo de Cañizo, sabemos que trabajó como técnico municipal en la localidad de Medina del Campo hasta que se asentó en Zamora, donde colaboró intensamente con la Obra Sindical a partir de 1960, año en que diseñó la Casa Sindical Provincial en el solar de la plaza Alemania antiguamente ocupado por los depósitos municipales de agua<sup>1205</sup>. Con posterioridad a la elevación de las viviendas de la explanada adyacente al Matadero proyectó los grupos residenciales situados en los sectores de la parte meridional del polígono de la Candelaria, de los que hablaremos más adelante.

La disposición de los inmuebles de esta segunda etapa del alto de San Lázaro respondió a situaciones diferentes. Por una parte, en las parcelas perpendiculares a la avenida Galicia se optó por el habitual sistema de bloques paralelos con patio comunitario central accesible desde los laterales, si bien la pendiente descendente del terreno obligó a que los inmuebles tuvieran que escalonarse. Por otro lado, las manzanas paralelas a la travesía principal albergaron edificios aislados aunque en el caso del que compartió manzana con otro de la promoción interior, el espacio intermedio se cerró para formar un patio.

Por lo demás, la disposición interior respondió a la forma acostumbrada, con dos viviendas por planta en torno a las circulaciones verticales. En total se proporcionaron ciento doce alojamientos de dos tipos. El denominado A, del que hubo ochenta, dispuso de una estancia principal, cocina independiente, aseo con ducha y tres dormitorios. Las treinta y dos residencias del tipo B, ubicadas todas en el inmueble adyacente a la primera fase, contaron con una habitación menos y la cocina se integró en el salón (Figura 170).

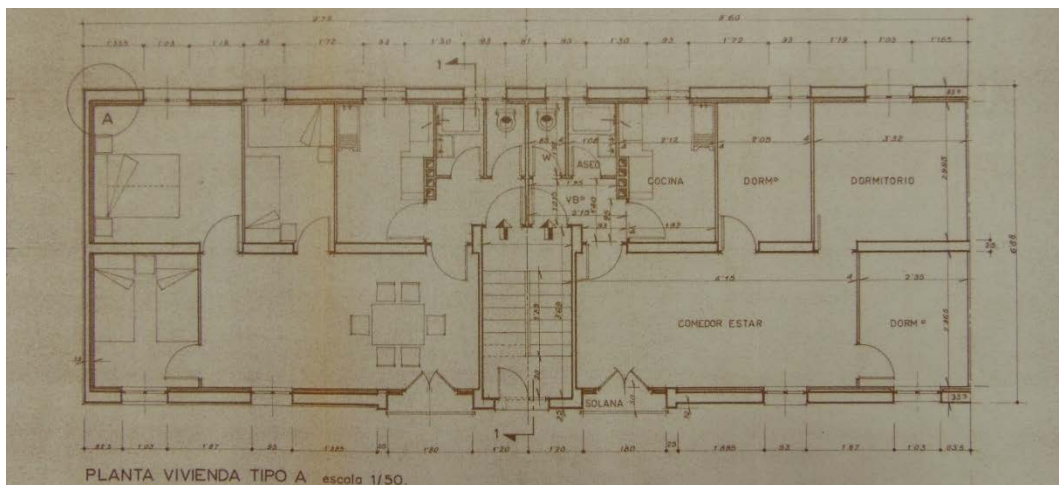


Figura 170. Planta de las viviendas tipo A de la segunda fase del grupo Manuel Mateos. José Luis Gutiérrez Martínez (1963).

Fuente: AHPZa, DPV, sign. 373/04.

Respecto a la composición exterior, los volúmenes no presentaron ningún resalto. El único recurso estilístico utilizado fue la policromía de los paramentos que formaron bandas verticales contrarrestando la horizontalidad de los bloques (Figura 171).

<sup>1204</sup> AHPZa, DPV, sign. 373/03 y 373/04.

<sup>1205</sup> *Ibidem*, sign. 45/32.



Figura 171. Edificio de la segunda fase del grupo Manuel Mateos.  
Fuente propia.

La urbanización se completó con la edificación del colegio denominado Juan XXIII, en la parcela irregular situada en el borde meridional de la planicie. El equipamiento fue proyectado por José Luis Gutiérrez Martínez en 1958, solo un año después de que presentara la traza del diseñado para la urbanización de los Cascajos, con el que compartió programa. Al igual que aquel, también este formó parte del Plan Nacional de Construcciones Escolares de 1956, con el que el Estado pretendió la edificación de veinticinco mil nuevos centros "en aras de escolarizar a la población infantil y mejorar las condiciones de enseñanza"<sup>1206</sup>. Sin embargo, en esta ocasión la organización adoptó forma de T para acomodarse a la forma del solar. El volumen longitudinal, de dos alturas, acogió ocho secciones para niños y otras tantas para niñas, además de los despachos del profesorado, mientras que el transversal se destinó a salón de actos y biblioteca<sup>1207</sup> (Figura 172). En noviembre de 1962 la escuela comenzó su andadura que continúa en la actualidad, si bien en 2010 fueron demolidas las dependencias primitivas y sustituidas por una nueva edificación<sup>1208</sup>.

Hubo una nueva incursión de la OSH en la zona alta de San Lázaro pues consta que en abril de 1958 la organización adquirió las tres parcelas pertenecientes al Patronato Francisco Franco, que habían quedado expeditas tras la elevación del grupo José Antonio Girón, para destinarlas "inexcusablemente" a la construcción de vivienda social<sup>1209</sup>. Los solares segregados, en línea con los edificados del grupo Manuel Mateos, se situaron entre la avenida Galicia y las calles Río Esla, Río Bidél y Salud. Cada uno alojó sendos edificios residenciales acogidos al Plan de Urgencia decretado el 12 de abril de 1962 –que también favoreció a otros municipios de la provincia<sup>1210</sup>–, con capacidad para sesenta y cuatro viviendas

<sup>1206</sup> GÓNZÁLEZ CUBERO, Josefina. "Plan Nacional de Construcciones Escolares (Volumen I). Proyectos tipo de escuelas rurales y viviendas de maestros. Plan nacional de Construcciones Escolares (Volumen II). Proyectos tipo de escuelas graduadas". *Proyecto, progreso y arquitectura*, 2017, 17, pp. 150-152.

<sup>1207</sup> AHPZa, DPV, sign. 374/01.

<sup>1208</sup> "La demolición del Juan XXIII para construir un colegio nuevo comenzará en verano". *El Norte de Castilla*, 13 de mayo de 2010.

<sup>1209</sup> AHPZa-MZa, LA año 1958 (L/1845), sesión de 10 de mayo, ff. 13r. a 13v.

<sup>1210</sup> Consta que con cargo al mismo plan se elevaron veinte viviendas en Vadillo de la Guareña [AHPZa, DPV, sign. 56/07], diez en Castroverde de Campos [*Ibidem*, sign. 56/08], dieciséis en Benegiles [*Ib.*, sign. 56/13] y dos grupos de cien y sesenta residencias, respectivamente, en Benavente [*Ib.*, sign. 57/8 y 60/05]. Todos los proyectos fueron elaborados por Dacio Pinilla Olea.



subvencionadas destinadas a las familias damnificadas por las inundaciones acaecidas en Zamora en enero de 1962.

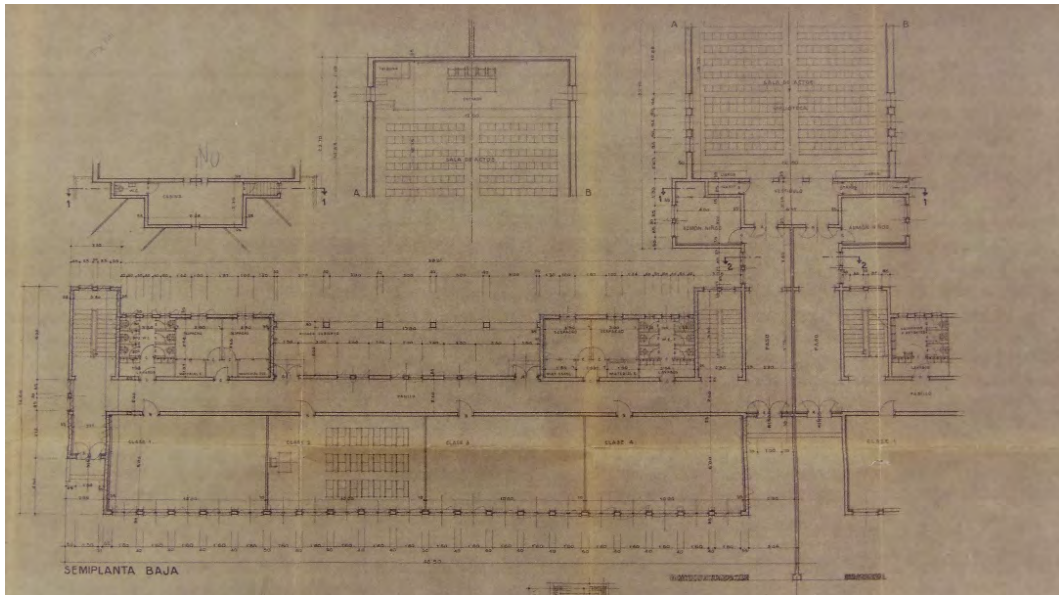


Figura 172. Planta baja del colegio Juan XXIII, situado en la parte alta del barrio de San Lázaro. José Luis Gutiérrez Martínez (1958).

Fuente: AHPZa, DPV, sign. 374/01.

El encargado de redactar el correspondiente proyecto edificatorio fue, nuevamente Pinilla Olea, quien presentó la documentación en octubre de 1963<sup>1211</sup>. El conjunto fue bautizado como XXV Años de Paz, en conmemoración del aniversario del levantamiento militar ocurrido en 1936 (Figura 173).

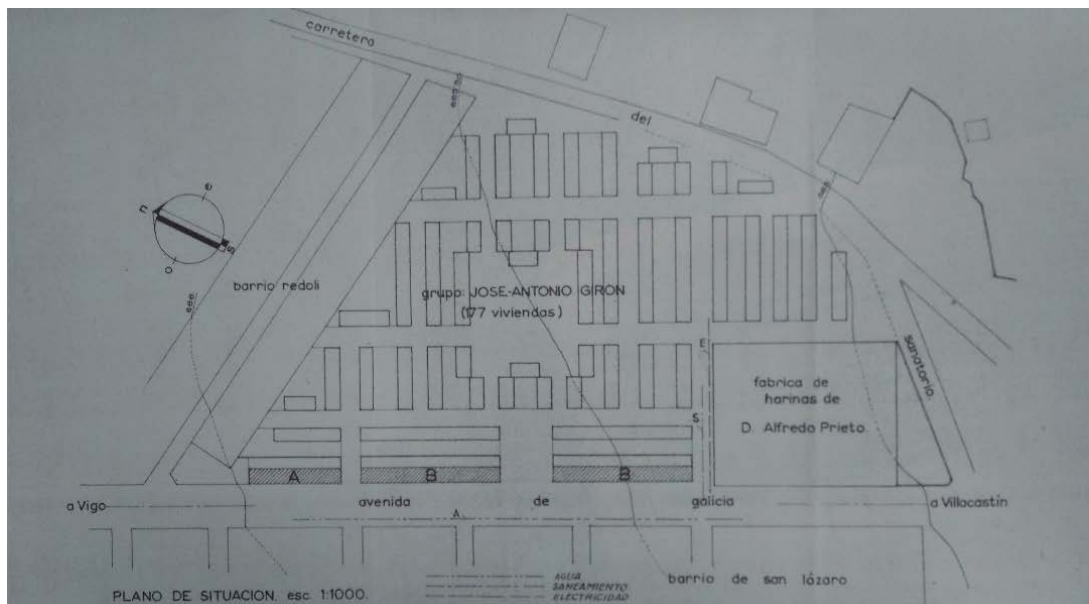


Figura 173. Emplazamiento del grupo XXV Años de Paz, formado por los tres bloques lineales ubicados en la avenida Galicia. Dacio Pinilla Olea (1963).

Fuente: AHPZa, DPV, sig. 373/03.

<sup>1211</sup> AHPZa, DPV, sign. 373/03.

En esta ocasión, los edificios se dispusieron en bloques aislados alargados debido a la estrechez del espacio disponible. Se separaron de las casas unifamiliares construidas en la parte interior de las parcelas, únicamente, a través de un estrecho patio que se adosó a las mismas. Por lo demás, no presentaron novedades en cuanto a la distribución de los hogares –situados en torno a las cajas de escalera a razón de dos por cada una de las cuatro plantas– ni en relación al tipo de vivienda, que repitió el programa del denominado A de la anterior promoción, diseñada por el mismo arquitecto. Siendo así, también se adoptó el recurso formal consistente en delimitar franjas verticales de diferentes anchuras mediante el cromatismo del enfoscado, cuyo efecto contrarrestó, más que en el caso previo, la horizontalidad impuesta por la excesiva longitud de los bloques (Figura 174).



Figura 174. Edificio del grupo de XXV Años de Paz.  
Fuente propia.

#### 4. LA ZONA SUDESTE DEL POLÍGONO DE LA CANDELARIA (SECTORES VII, IX Y X).

A punto de finalizar la década de los 60 comenzó la elevación de los primeros grupos de vivienda obrera en el polígono de la Candelaria que, según la ordenación establecida por el plan parcial elaborado en 1964, ocuparon la parte meridional del sector. Los terrenos pertenecían a la Obra Sindical del Hogar, por lo que el inicio de las gestiones no se demoró, comenzando incluso antes de ser recibidas las obras de urbanización del ámbito.

Tal y como establecieron las Ordenanzas Regulatoras, para la zona situada en el Sudeste se estableció la construcción de bloques abiertos, si bien su disposición difirió de los paralelismos acostumbrados hasta el momento, formando agrupaciones espaciales alrededor de plazoletas que crearon ámbitos más o menos cerrados, siguiendo la tendencia de diseño urbano de la época. En todos los casos se plantearon disposiciones urbanas "sobre la base de una descomposición en pequeños ámbitos de edificación envolvente", configurado manzanas que no establecieron claras relaciones estructurales entre sí ni con el resto de elementos urbanos<sup>1212</sup>.

---

<sup>1212</sup> Como ya apuntamos, la consolidación de este tipo de organización se debió, según Terán, a tres concursos celebrados en 1961: el del polígono de Huerta del Rey de Valladolid, el de Alces en San Juan y el celebrado para el Valle de Asuán [TERÁN TROYANO, Fernando de. *Planeamiento...*, ob. cit., p. 422].

La ocupación del ámbito zamorano comenzó colmatando parte de los sectores VII y IX y la totalidad del X con las tres primeras intervenciones, proyectadas entre 1969 y 1970 por el arquitecto Dacio Pinilla Olea, quien ya intervino en las construcciones residenciales de la OSH en San Lázaro.

El primer grupo, fechado en febrero de 1969, se situó en el límite oriental del polígono, entre la carretera de La Aldehuela y los terrenos de la Residencia perteneciente a la Diputación. El objetivo inicial fue la construcción de cien alojamientos para los que se destinaron, en principio, las parcelas señaladas con los números 52, 58, 60 y 62 que conformaban una de estas unidades, en torno a la actual plaza de Grijalba. Sin embargo se decidió prescindir del primer solar, reservándolo para otra ocasión, y reducir el número de residencias a noventa y ocho distribuidas en los tres restantes. Las obras comenzaron en noviembre del mismo año<sup>1213</sup> (Figura 175).

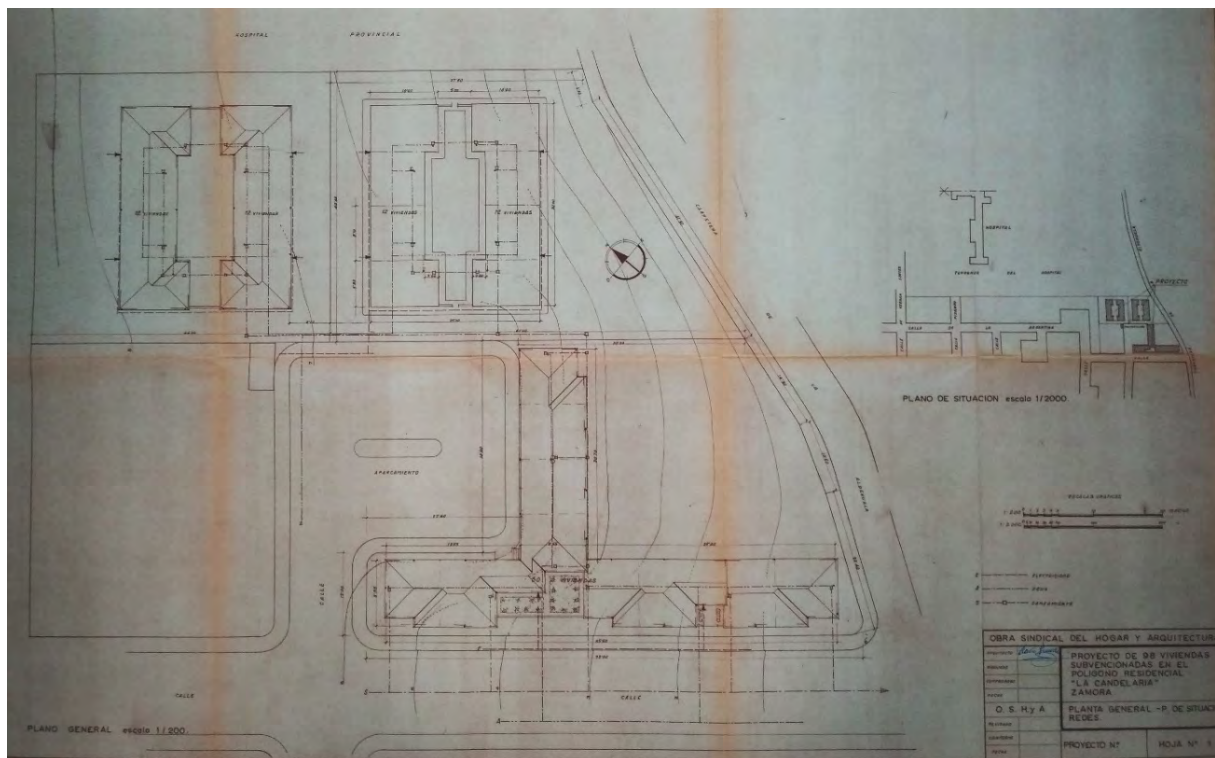


Figura 175. Situación y disposición de los bloques del grupo de 98 viviendas. Dacio Pinilla Olea (1969).  
Fuente: AHPZa, DPV, sign. 110/06.

La mayor edificabilidad estuvo prevista en la parcela 58, donde se dispuso un edificio en forma de T de cinco niveles que albergó cincuenta viviendas. Debido al número de plantas, el inmueble contó con ascensor, aunque se redujo su número al mínimo imprescindible para que la instalación y el mantenimiento no repercutiera en exceso en el bolsillo de los inquilinos, lo que obligó a disponer largos corredores descubiertos para acceder a las viviendas. También por su elevada altura, se soportó mediante pilares y vigas de hormigón armado. La complicada topografía del enclave obligó a escalonar los volúmenes.

Los otros dos solares alojaron dos construcciones en forma de U en torno a un patio abierto, con capacidad para cuarenta y ocho viviendas en total. Los edificios se orientaron para que la dirección del eje mayor de los mismos se aproximara a las curvas del nivel del

<sup>1213</sup> AHPZa, DPV, sign. 110/06 y 378/02.



terreno, cambiando la disposición primitiva reflejada en la ordenación. En esta ocasión se prescindió del elevador, disponiendo dos cajas de escaleras por cada edificio. El cerramiento exterior conformó la estructura portante a base de muros de ladrillo visto en todo su desarrollo.

Todos los hogares fueron de tres dormitorios aunque se diferenciaron cuatro disposiciones diferentes. Las viviendas denominadas A y B fueron las más amplias, con una superficie útil de alrededor de sesenta metros cuadrados, mientras que las de los tipos C y D apenas superaron los cincuenta (Figuras 176 y 177).

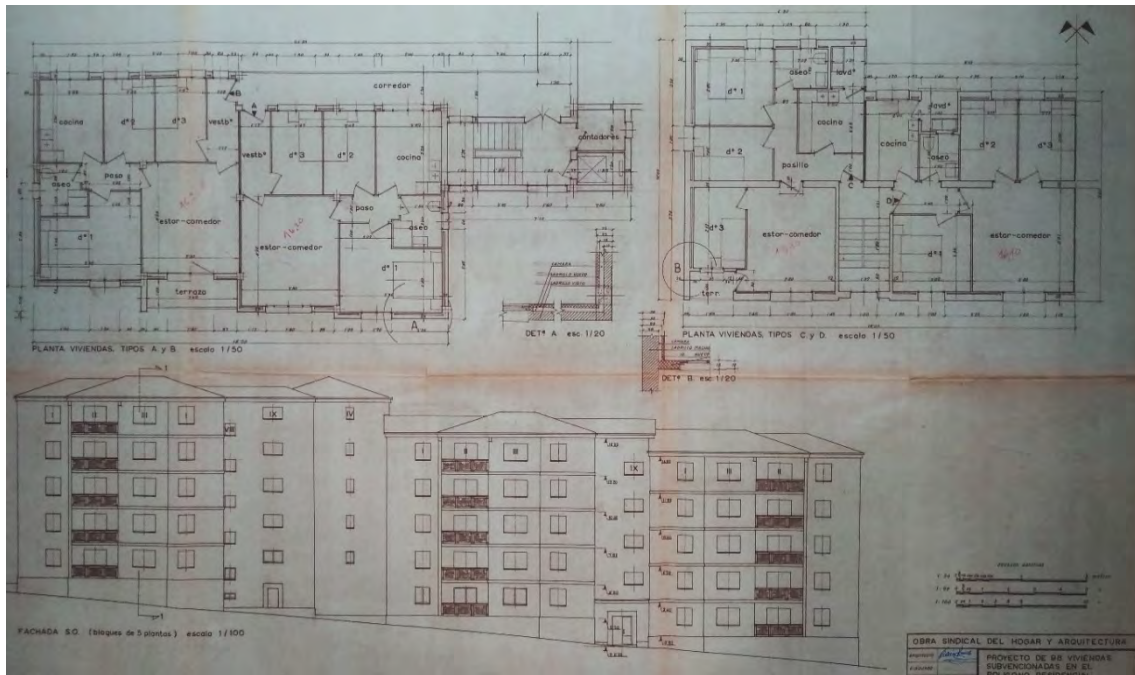


Figura 176. Plantas de viviendas tipo A, B, C y D del grupo de 98 viviendas y alzados del conjunto. Dacio Pinilla Olea (1969).

Fuente: AHPZa, DPV, sign. 110/06.



Figura 177. Edificio de viviendas en forma de T, visto desde la plaza de Grijalba.

Fuente propia.

Solamente un mes después de que se autorizaran las obras del anterior grupo, se presentó un nuevo proyecto –denominado expediente ZA-1-CD/71– para la construcción de ciento cincuenta viviendas subvencionadas más, que se completó con una segunda fase de otras ciento ocho en junio de 1970.

La primera etapa ocupó el extremo oriental del sector VII del polígono, entre las calles Argentina –que también dio nombre a la plaza interior de la agrupación–, Diego de Almagro y Juan Sebastián Elcano. Las Ordenanzas del polígono determinaron la construcción de inmuebles de tres o cuatro plantas, con longitud variable, pero con un fondo máximo de diez metros, condiciones similares a las aplicadas en dos de las parcelas de la anterior promoción.

La organización del conjunto fue muy variada, priorizando la búsqueda de disposiciones que se adaptaran, en la medida de lo posible, a la considerable pendiente del terreno, con objeto de reducir al mínimo "el movimiento de tierras y el coste general", lo que no evitó que, de nuevo, hubiera que escalonar algunos de los volúmenes. La solución proyectada quedó conformada por cinco bloques lineales aislados y otros dos dobles, unidos mediante corredores cubiertos que conectaron las circulaciones verticales (Figura 178).

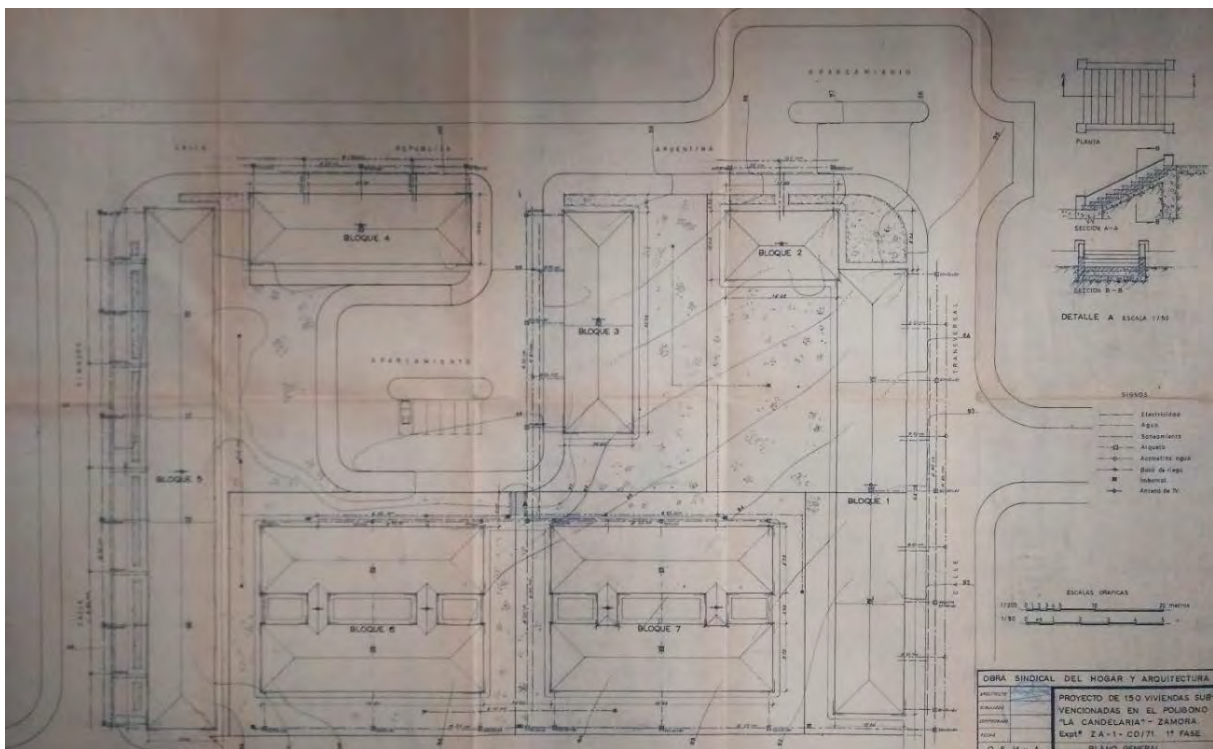


Figura 178. Situación y disposición de los bloques de la primera fase del grupo ZA-1-CD/71. Dacio Pinilla Olea (1969).

Fuente: AHPZa, DPV, sign. 128/03.

En ellos se dispusieron cuatro tipos residenciales, similares en cuanto al programa –compuesto por tres dormitorios y demás dependencias habituales–, aunque con considerables diferencias de superficie, que varió ente los cincuenta y siete y los sesenta y seis metros cuadrados útiles (Figuras 179 y 180).

Respecto a la segunda etapa, los inmuebles se emplazaron en varias parcelas del sector X, formando una manzana cerrada delimitada por cuatro bloques de cuatro plantas abiertos a las calles Argentina, Diego de Almagro y Pizarro, que albergaron noventa y seis viviendas. Esta disposición se debió, como ya explicamos, a la proximidad de la ubicación a los límites



del polígono donde ya había comenzado la elevación de edificios con arreglo a las condiciones del Plan de Ensanche. Siendo así, sobre estas construcciones se aplicaron las condiciones de altura establecidas en las Ordenanzas Municipales de 1890<sup>1214</sup>.

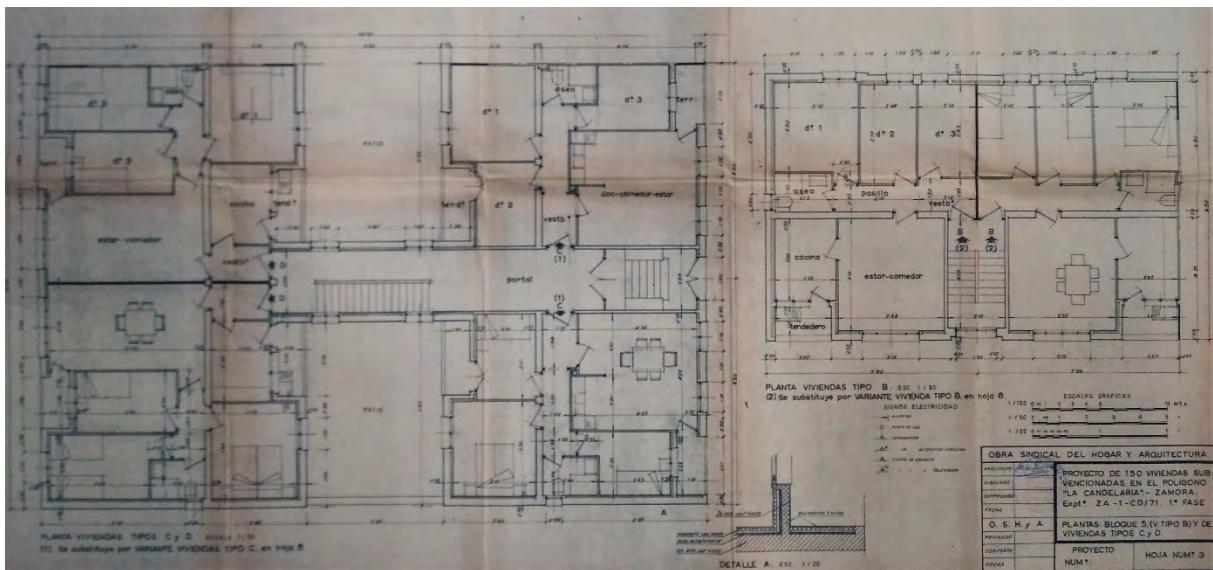


Figura 179. Plantas tipo B, C y D de la primera fase del grupo ZA-1-CD/71. Dacio Pinilla Olea (1969).  
 Fuente: AHPZa, DPV, sign. 128/03.



Figura 180. Edificios elevados en torno a la actual plaza de Argentina.  
 Fuente propia.

También formó parte de la promoción la construcción de un bloque lineal que albergó doce residencias, situado en la parcela 63 del sector VIII de la que se había prescindido en la primera intervención. En ningún caso los proyectos incorporaron novedades importantes respecto al programa, sistema constructivo o aspecto exterior de los de la primera fase (Figura 181).

<sup>1214</sup> Véase capítulo 13, apartado 5.3. de esta tesis.

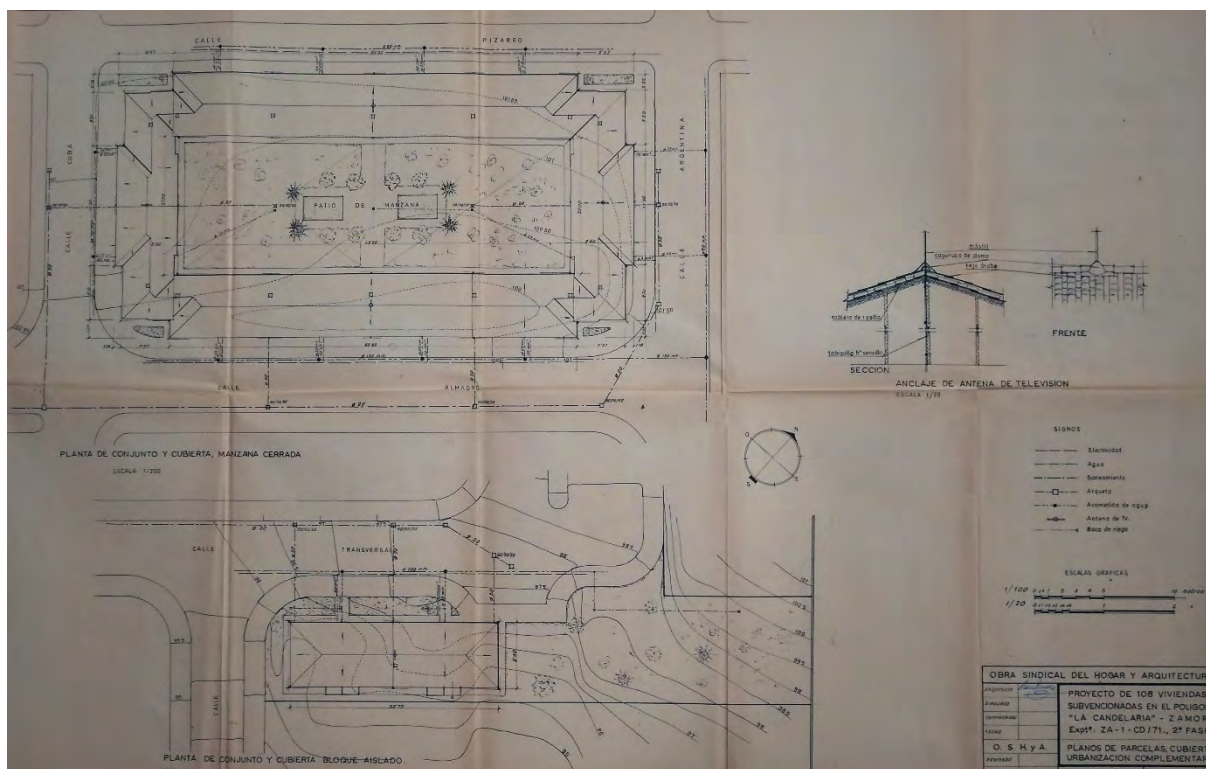


Figura 181. Situación y disposición de los bloques de la segunda fase del grupo ZA-1-CD/71. Dacio Pinilla Olea (1970).

Fuente: AHPZa, DPV, sign. 141/05.

Con objeto de completar la equipación del barrio obrero –que ya contaba con el templo parroquial de Cristo Rey en el centro del polígono–, en 1969 se presentó el proyecto del primer centro escolar del polígono, previsto en la parcela 38 del sector VII, próxima a los grupos de vivienda en proceso de construcción, en la calle Juan Sebastián Elcano<sup>1215</sup>.

El edificio fue diseñado por los arquitectos vallisoletanos Santiago Lafuente y Antonio Vallejo y reprodujo el modelo presentado por los autores al concurso convocado en 1966 por el Ministerio de Educación y Ciencia para renovar el programa de necesidades de los centros educativos. De acuerdo al prototipo definido, la solución se caracterizó por un "compromiso entre la construcción horizontal y la construcción en altura", que proporcionó, por una parte, mayor adaptación al terreno y ligereza, y por otra, menor superficie ocupada. Asimismo, el tipo planteado resultó de una combinación entre la planta abierta, que propició la obtención de condiciones físicas adecuadas y la posibilidad de ampliación de las instalaciones, y la compacta, reduciendo los costes de la implantación mecánica<sup>1216</sup>.

<sup>1215</sup> AHPZa-MZa, LA año 1966 (L/1849), sesión de 14 de febrero, f. 33v.

<sup>1216</sup> "El Plan Nacional de Construcciones Escolares de 1956 (Ley de 17 de julio de 1956) contempló para el territorio nacional siete modelos de escuelas distintos, según la climatología y el medio físico del lugar. En cada una de las zonas escolares se diseñaban diversos modelos de escuelas: (...) [PERALTA JUÁREZ, Juan. "Aulas y pupitres. El edificio y el menaje escolar a través del tiempo". *Cuadernos del Museo Pedagógico y de la Infancia de Castilla-La Mancha*, 2006, 4, p.37; En 1966, el Ministerio de Educación y Ciencia convocó un concurso para renovar el programa de necesidades, cuyo fallo se publicó en el número 102 de la revista *Arquitectura*, de 1967 [DURÁ GÚRPIDE, Isabel. "La Escuela Activa en las Revistas de Arquitectura". En: *IV Jornadas Internacionales sobre Investigación en Arquitectura y Urbanismo, Valencia, 1, 2 y 3 junio 2011*. Valencia: General de Ediciones de Arquitectura, DL, 2012]; Los arquitectos vallisoletanos Antonio Vallejo y Santiago Lafuente obtuvieron el segundo premio con su proyecto de Colegio Nacional Mixto de 16 Unidades



Siendo así, las dependencias del colegio zamorano adoptaron una estricta zonificación que diferenció el ámbito de docencia, el de uso común –en el que se incluyó el gimnasio con vestuarios, la sala de usos múltiples, el estrado para actos académicos y los almacenes–, el de distribución de la población infantil –que abarcó el porche de acceso, el vestíbulo y las galerías de acceso a las aulas–, de recreo y patio, el administrativo y el de servicios –cuyas dependencias constaron de cocina, despensa y la vivienda del conserje, entre otras–. Todo ello se distribuyó según un esquema axial, cuyo eje fue ocupado por las zonas de uso común, distribuyéndose el resto en cuerpos longitudinales a ambos lados del mismo (Figuras 182 y 183).



Figura 182. Colegio La Candelaria, en el polígono homónimo.  
Fuente propia.

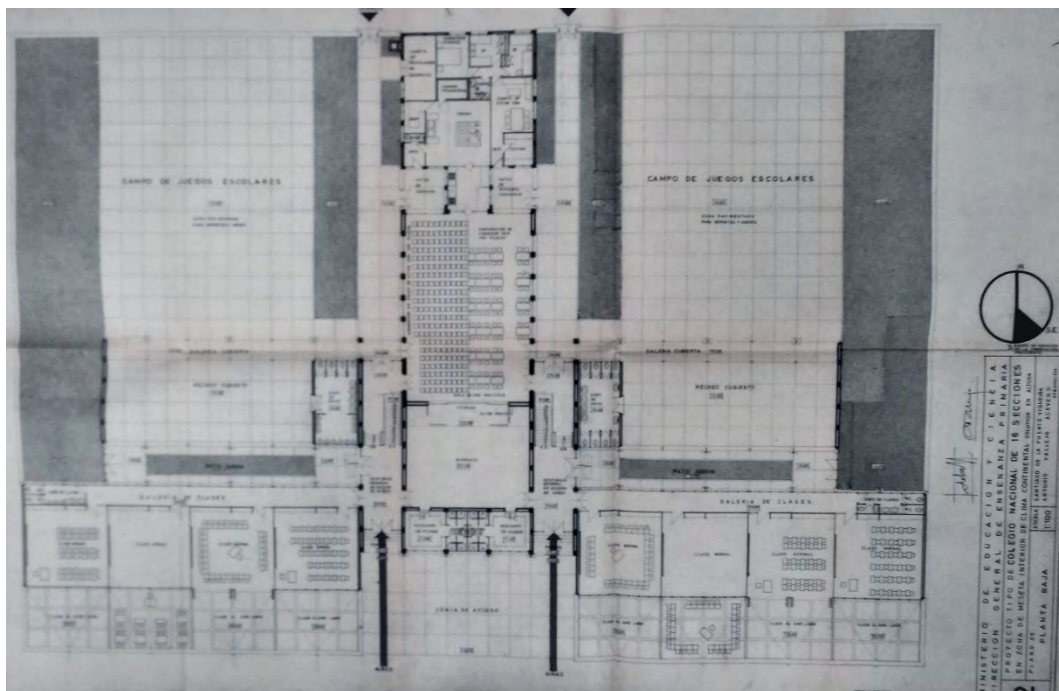


Figura 183. Planta baja del colegio La Candelaria, construido en el polígono homónimo. Santiago Lafuente Viqueira y Antonio Vallejo (1969).  
Fuente: AHPZa, DPV, sign. 111/04.

para la zona de meseta interior ["Concurso de Escuelas. Segundo premio: Colegio Nacional Mixto de 16 Unidades. Zona de Meseta Interior. Clima Continental". *Arquitectura*, 1967, 102, pp. 17-19].

## 5. OTRAS ACTUACIONES AISLADAS DE VIVIENDA PÚBLICA.

### 5.1. LA ZONA DE ENTREPUESTES EN PINILLA.

En paralelo a las gestiones de promoción directa, el Ayuntamiento procuró otras ubicaciones para llevar a cabo su plan de proporcionar parcelas urbanizadas a aquellas familias humildes que quisieran edificar sus propios hogares, de acuerdo al compromiso adquirido en 1941 para evitar "la construcción de viviendas en lugares desviados y disgregados fuera del alcance de la red urbana existente". La zona situada ente los puentes de hierro, en el barrio de Pinilla, resultó una elección adecuada para este propósito, pues parte de los terrenos pertenecían a la Municipalidad y ya contaban con algunas redes de abastecimiento, lo que facilitaba la urbanización y abarataba su coste. Para adquirir el resto de fincas, se habilitó una partida incluida para tal fin en el presupuesto extraordinario de 1940, que hasta ese momento no había sido utilizada<sup>1217</sup>.

Una de las primeras propiedades enajenadas fue la de Gregorio Prieto, situada al lado de la perteneciente al Consistorio. Por lo que hemos averiguado, a principios de los años 40 el constructor había presentado un proyecto para la elevación de viviendas económicas en ese emplazamiento. Sin embargo, la dificultad para adquirir la materia prima provocó el retraso de las obras, circunstancia que el Ayuntamiento aprovechó para revocar la licencia que le había sido concedida y adquirir los terrenos.

El ámbito se dividió en una serie de manzanas delimitadas longitudinalmente por las calles Morales y Huerta Aranda, que discurrieron paralelas a la trayectoria de los viaductos, y las denominadas Villaralbo, Moraleja, Arcenillas y Madridanos, orientadas perpendicularmente a las anteriores. Además de proporcionar parcelas urbanizadas, la Administración local encomendó el arquitecto municipal, Enrique Crespo, la elaboración del proyecto de una vivienda tipo, de manera que aquellas familias que quisieran establecerse en ese emplazamiento y construir su casa, pudieran hacerlo con las "indispensables condiciones sanitarias y urbanísticas", evitando "la creación de suburbios desordenados y antiestéticos"<sup>1218</sup>. En octubre de 1945 la documentación técnica estuvo concluida, y al mes siguiente se concedió la autorización de la Delegación Provincial de la Vivienda para comenzar la ejecución (Figura 184).

Teniendo en cuenta las condiciones económicas de los futuros propietarios, así como las características tipológicas de las viviendas del entorno urbano, se decidió la construcción de viviendas unifamiliares de dos pisos, adosadas entre sí, con la zona de día en el nivel inferior y tres dormitorios dobles en la superior. Respecto a su construcción, se estableció el uso de materias primas accesibles, como la mampostería para la cimentación y los muros exteriores, y la madera de pino para el forjado intermedio y la estructura de cubierta.

Asimismo, el Ayuntamiento se reservó varias parcelas para promover, directamente, viviendas económicas para familias humildes. En enero de 1949, el mismo técnico municipal presentó el proyecto de veinticuatro residencias ultrabaras, ubicadas en los terrenos delimitados por las calles Arcenillas, Huerta Aranda, Moraleja y Morales<sup>1219</sup>. En esta ocasión se construyeron dos bloques residenciales de dos alturas cada uno, con seis viviendas por piso y huerta en la parte posterior. Si bien hubo alguna variación, pues las de la planta superior contaron con una galería y carbonera, el programa de todas se redujo a un comedor con

---

<sup>1217</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 759/06.

<sup>1218</sup> AHPZa, DPV, sign. 10/31.

<sup>1219</sup> Una vez que el proyecto fue aprobado por la Corporación, fue enviado a la Delegación Provincial de la Vivienda que autorizó la construcción a finales del mismo mes [*Ibidem*, sign. 16/05].



cocina, aseo y tres dormitorios, utilizando en su construcción materiales sencillos como adobe en los muros exteriores y madera de pino para las estructuras horizontales. La composición exterior reflejó la extrema austeridad con la que fueron ideadas pues no existió ningún elemento que alterase los paramentos desnudos salvo la galería de entramado de madera del piso superior (Figuras 185 y 186).



Figura 184. Croquis de los terrenos urbanizados por el Ayuntamiento en el barrio de Pinilla con destino a la construcción de alojamiento obrero.

Fuente: AHPZa-MZa, OyU, sign. 759/06.

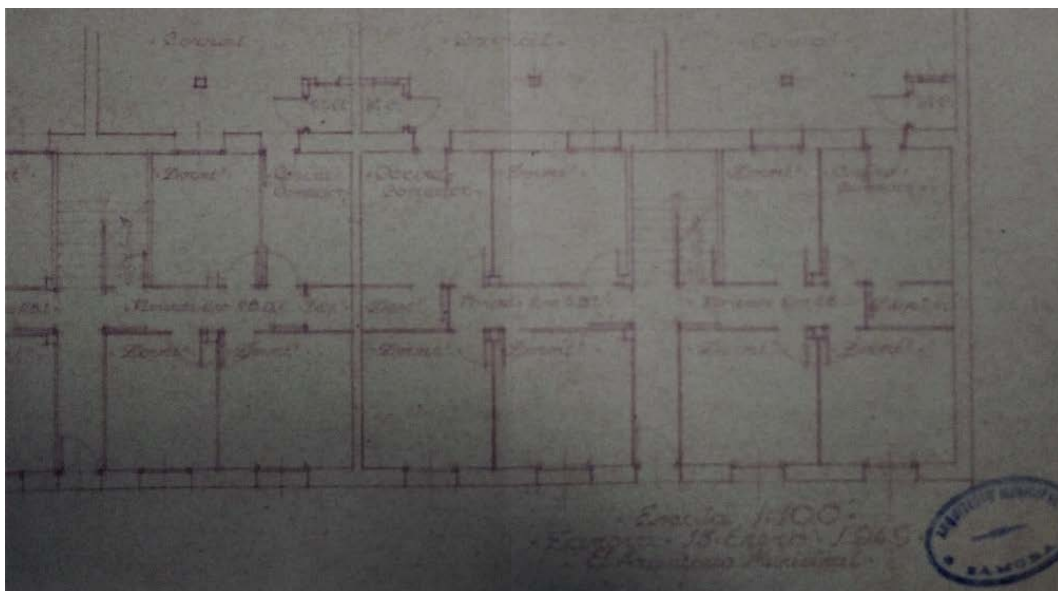


Figura 185. Planta baja del edificio de viviendas ultrabaratitas construidas por el Ayuntamiento en el barrio de Pinilla. Enrique Crespo (1949).

Fuente: AHPZa, DPV, sign. 16/05.



Figura 186. Situación actual de las viviendas ultrabaratadas de Pinilla.  
Fuente propia.

En los años 60 se registraron nuevas operaciones para la construcción de alojamientos sociales en la zona de entrepuentes. Sabemos que en 1959 el Ayuntamiento había previsto convocar una subasta pública para adjudicar las parcelas de la urbanización que aún estaban por ocupar. Antes de su celebración, el Patronato Constructor Benéfico Jesús Obrero solicitó la venta de algunos de esos solares para la edificación, sin ánimo de lucro, de hogares para familias económicamente débiles guiados, únicamente, "por principios de caridad cristiana". Teniendo en cuenta el fin piadoso de la operación, el Gobierno local no dudó en acceder a la petición<sup>1220</sup>. Al año siguiente la fundación filantrópica presentó el proyecto de las primeras ocho casas sitas en la calle Arcenillas, firmado por el arquitecto municipal Enrique Crespo<sup>1221</sup>, y en 1964 el del segundo, compuesto por otros nueve hogares emplazados en la esquina de la misma manzana, entre las calles Arcenillas, Huerta de Aranda y Madridanos, rubricado por Adolfo Bobo de Vega, a quien ya mencionamos como autor de la iglesia parroquial de Cristo Rey<sup>1222</sup>. En ambas promociones se repitió la tipología de las viviendas –unifamiliares adosadas de dos plantas– y la disposición interior –con zona de día a nivel de la calle y tres dormitorios en el piso superior–<sup>1223</sup>.

Por su parte el Ayuntamiento continuó su labor social mediante una nueva hornada de residencias para obreros ubicadas en la calle Aceñas, cerca de las anteriores. Sin embargo, a diferencia de estas y de las construidas en los años 40 en la zona de entrepuentes, se optó por elevar un edificio residencial de cinco alturas que albergó diez nuevos hogares económicos. En esta ocasión el Consistorio no contó con subvención estatal para costear las obras, sino que la financiación procedió del excedente de la campaña de navidad anterior, circunstancia que justificó la modestia de la intervención.

---

<sup>1220</sup> AHPZa-MZa, LA año 1958 (L/1845), sesión de 7 de septiembre, ff. 154v. a 155r.

<sup>1221</sup> AHPZa, DPV, sign. 46/12.

<sup>1222</sup> El arquitecto zamorano realizó, junto a Lucas Espinosa Navarro, varios proyectos residenciales en la capital, como el edificio Alfa (1963) promovido por la empresa Cindosa y situado en la avenida Portugal, entre la vía del ferrocarril y la antigua entrada a la ciudad, o las viviendas Ramos (1963), en la calle Pablo Morillo [HERNÁNDEZ MARTÍNES, Joaquín. *Guía...*, ob. cit., p. 138 y p. 158].

<sup>1223</sup> Consta que el mismo Patronato también impulsó la construcción de otro grupo de veinte viviendas subvencionadas, ubicadas en la plaza de San Antolín, en el casco de la ciudad [AHPZa, DPV, sign. 57/03].

El proyecto lo elaboró el arquitecto municipal Julián Gutiérrez de la Cuesta, quien substituyó en este puesto a Enrique Crespo tras su jubilación en 1963<sup>1224</sup>. Participó en muchos proyectos residenciales, tanto públicos como privados, si bien su obra más conocida fue la capilla de la Residencia Provincial cuya construcción comenzó en 1966.

Curiosamente ese mismo año también se presentó el proyecto edificatorio de Pantoja, aunque la documentación no fue trasladada a la Fiscalía de la Vivienda hasta mayo de 1967. Sin embargo, la ejecución de la construcción fue mucho más rápida que la tramitación del expediente, pues en el mes de septiembre siguiente ya se había certificado la conclusión de las obras<sup>1225</sup>.

La organización general no pudo ser más sencilla pues simplemente se situaron dos viviendas iguales por planta en torno a la circulación vertical, cuyo volumen sobresalió respecto a la alineación general. Igualmente, el programa del alojamiento no incorporó ninguna singularidad, ciñéndose al habitual compuesto por un vestíbulo y un estar-comedor que daba paso al distribuidor alrededor del cual se accedía a la cocina, el aseo y los tres dormitorios dobles. El único elemento llamativo en la disposición fueron los lavaderos que se adosaron longitudinalmente al volumen de la escalera, circunstancia que tuvo su reflejo en la composición exterior mediante la disposición de una celosía de piezas cerámicas (Figuras 187 y 188).

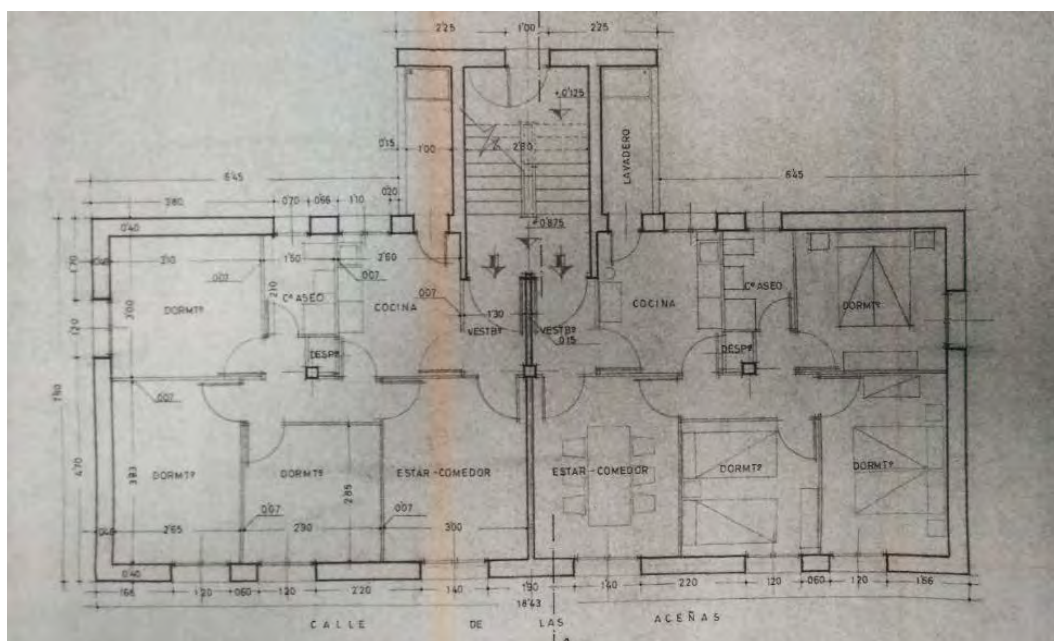


Figura 187. Planta del edificio de viviendas para funcionarios municipales. Julián Gutiérrez de la Cuesta (1963).  
Fuente: AHPZa, DPV, sign. 79/05.

<sup>1224</sup> AHPZa-MZa, LA año 1963 (L/1847), sesión de 16 de octubre, ff. 140v. a 141r.

<sup>1225</sup> AHPZa, DPV, sign. 79/05.



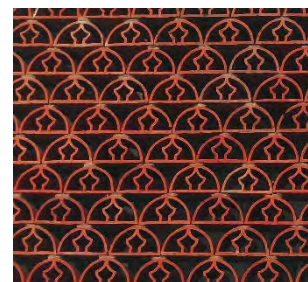


Figura 188. Vista del edificio de viviendas de la calle Aceñas y detalle de la celosís de piezas cerámicas dispuesta en el cerramiento de las terrazas.

Fuente propia.

## 5.2. VIVIENDAS EN EL BARRIO DE PANTOJA.

Lejos ya de los arrabales, en 1969 el Patronato Benéfico de la Construcción Francisco Franco –que actuó en el alto de San Lázaro promoviendo las viviendas unifamiliares para obreros– solicitó al Ayuntamiento la cesión de tres parcelas municipales situadas en el barrio de Pantoja, en la zona septentrional del ensanche, para llevar a cabo una nueva promoción de viviendas sociales proyectadas, nuevamente, por Julián Gutiérrez de la Cuesta<sup>1226</sup>. Aunque no fue el emplazamiento habitual para este tipo de intervenciones, la construcción de estos inmuebles no desentonó con el ambiente tradicionalmente obrero del ámbito.

Los primeros planos de la disposición fueron elaborados en 1968 y se completaron al año siguiente, después de traspasar oficialmente la propiedad de los terrenos. En total se edificaron doscientas veinte viviendas alojadas en seis bloques lineales de cinco alturas, situados en torno a la calle Granados y en el tramo de la calle Libertad antiguamente denominado Viuda de Villalobos, cerca de la Estación del Ferrocarril<sup>1227</sup>. La disposición de los edificios se adaptó al diferente ancho de las manzanas, de forma que en dos de ellas se ubicaron inmuebles aislados y las otras fueron ocupadas por dos construcciones unidas por el volumen de las escaleras, que sobresalía unos dos metros respecto al volumen general, formando pequeños patios interiores (Figura 189).

La organización interior y el programa de las viviendas repitieron, casi exactamente, la establecida por el arquitecto en la última promoción del Ayuntamiento en Pinilla, desarrollada solo unos meses antes, aunque en esta ocasión los lavaderos quedaron incorporados al volumen principal. Todas contaron con tres dormitorios, si bien se diferenciaron tres tipos con mínimas divergencias en el programa y en la superficie total, que osciló entre cincuenta y cinco y sesenta metros cuadrados útiles. En el exterior, ambas promociones también

<sup>1226</sup> AHPZa-MZa, LA año 1969 (L/1849), sesión de 27 de diciembre, ff. 268r. a 268v.

<sup>1227</sup> AHPZa, DPV, sign. 107/07.

compartieron características compositivas, como la combinación de paños verticales de material cerámico y mortero, y el recurso estético de la celosía, aunque en este caso se dispuso para cerrar los patios generados entre los edificios y en lugar de usar piezas decoradas se utilizó aparejo de ladrillo (Figuras 190 y 191).



Figura 189. Emplazamiento de las viviendas sociales promovidas por el Patronato Benéfico de la Construcción Francisco Franco en el barrio de Pantoja. Julián Gutiérrez de la Cuesta (1969). Fuente: AHPZa, DPV, sign. 107/07.

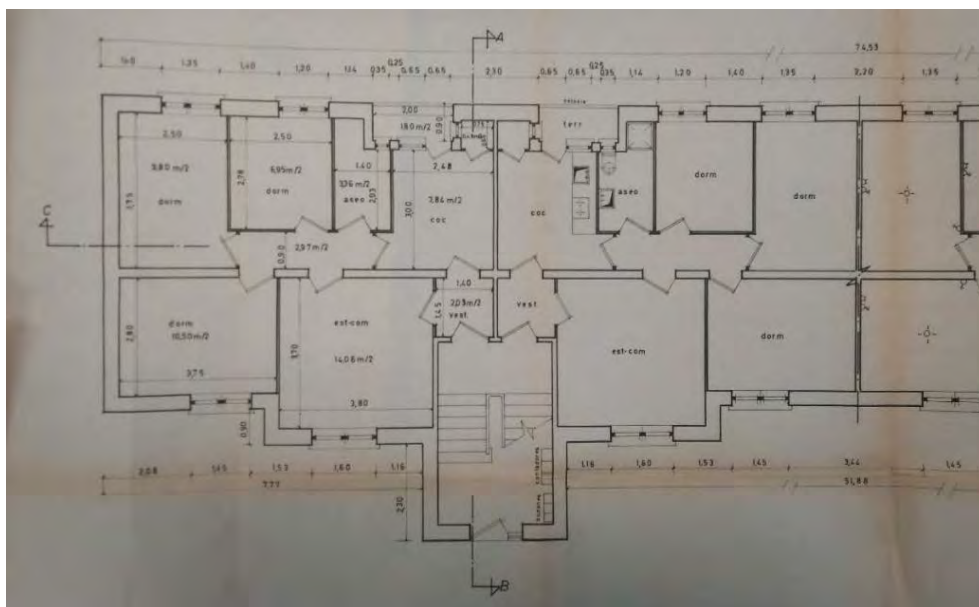


Figura 190. Distribución de las viviendas sociales promovidas por el Patronato Benéfico de la Construcción Francisco Franco situadas en el barrio de Pantoja. Julián Gutiérrez de la Cuesta (1969). Fuente: AHPZa, DPV, sign. 107/07.



Figura 191. Edificio del grupo de viviendas promovido por el Patronato Benéfico de la Construcción Francisco Franco en el barrio de Pantoja.  
Fuente propia.

### 5.3. LA CASA-CUARTEL DE LA GUARDIA CIVIL.

Para finalizar, hablaremos de la construcción de la casa-cuartel de la Guardia Civil en el entorno de la Plaza de Toros. Al igual que el Ejército –que actuaba a través del Patronato de Casas Militares– también la Benemérita se preocupó por proporcionar viviendas oficiales a su personal en activo. En el caso de esta rama castrense, la construcción de alojamientos dependió, tradicionalmente, de la iniciativa de los Ayuntamientos hasta que, durante la Dictadura, el Estado asumió dicha responsabilidad, generando una serie de prototipos con objeto de abaratar costes y permitir una construcción rápida, además de asegurar una cierta homogeneidad formal. A este respecto, Pinzón Ayala ha diferenciado entre los modelos nacionales, dispuestos según una organización en U y yuxtaponiendo las dependencias oficiales y las viviendas con un acceso único, frente a los modelos sectoriales, que manteniendo el mismo programa que los anteriores, presentaban una "línea de modernización y mayor racionalización (...), mostrando ciertas semejanzas con los ejemplos habitacionales de las periferias urbanas"<sup>1228</sup>.

Como ya mencionamos, la casa-cuartel de Zamora se edificó en la manzana situada entre la Escuela Normal y el coso taurino que el Consistorio zamorano traspasó a la Dirección General de la institución en 1952, aunque la falta de recursos económicos pospuso el comienzo de la intervención hasta 1962<sup>1229</sup>. Ese año el arquitecto encargado del proyecto, Felipe García-Escudero y Torroba viajó a la ciudad para "tomar contacto" con los administradores locales y "concretar ideas" en torno al complejo edificatorio y dotacional<sup>1230</sup>. Este técnico desarrolló durante su trayectoria una profusa labor para la Guardia Civil,

<sup>1228</sup> PINZÓN AYALA, Daniel. "Las casas-cuartel de la Guardia Civil durante la Segunda República y el Franquismo: la desconocida labor de un grupo de arquitectos". *Boletín Académico. Revista de investigación y arquitectura contemporánea. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Coruña*, 2014, 4, pp. 71-82 (73-74)

<sup>1229</sup> Véase capítulo 13, apartado 4.2. de esta tesis.

<sup>1230</sup> AHPZa-MZa, LA año 1962 (L/1846), sesión de 9 de abril, ff. 169v. a 170r.



manteniendo sus diseños dentro de la línea de los denominados modelos nacionales, aunque incorporando un considerable número de soluciones propias, como las organizaciones en forma de estrellas de tres puntas y los bloques de franjas bicolors en las fachadas, tal y como hizo en el ejemplo zamorano<sup>1231</sup>.

El año de su visita a la ciudad presentó la traza de las dos primeras fases del complejo, que se completaron con una tercera presentada en 1968<sup>1232</sup>. El conjunto, como adelantamos, ocupó una manzana completa y dispuso de un único acceso, desde la calle Fray Toribio de Motolinia, como resultó habitual en este tipo de acuartelamiento para preservar la seguridad. Las dependencias se alojaron en ocho edificios que definieron unos característicos espacios interiores, de forma hexagonal, debido a la distribución en forma de estrella que adoptaron los bloques interiores (Figura 192).

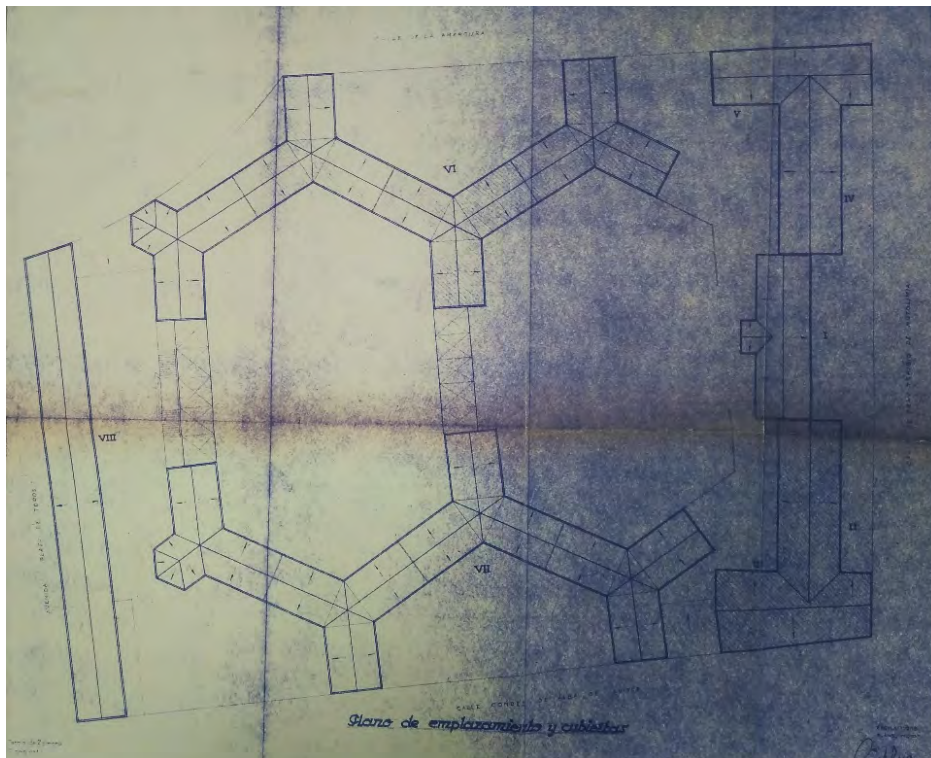


Figura 192. Situación y distribución de los bloques de la casa-cuartel de la Guardia Civil de Zamora. Felipe García-Escudero y Torroba (1962-1968).  
Fuente: AHPZa, DPV, sign. 107/13.

Los inmuebles que conformaron la fachada principal albergaron las oficinas, los despachos de los mandos y sus viviendas, las de mayor categoría. La del coronel-jefe del Tercio se ubicó en la última planta del bloque I y contó con cuarto de estar, comedor, dos baños, cuatro dormitorios dobles, cocina, lavadero, despensa y habitación y aseo para el servicio en sus casi ciento cincuenta metros cuadrados. Los bloques contiguos y simétricos –denominados II y IV–, albergaron otras seis con características similares. Por su parte, los edificios perpendiculares que cerraron esta primera línea –señalados como III y V– acogieron las de segundo nivel, que reprodujeron el mismo programa que las anteriores pero con un dormitorio menos, y el pabellón de suboficiales solteros compuestos por dos dormitorios, sala

<sup>1231</sup> Esa misma solución se utilizó el arquitecto en la casa-cuartel de Llanes, en Asturias, proyectada un año antes que la de Zamora [PINZÓN AYALA, Daniel. "Las casas-cuartel...", ob. cit., p. 80].

<sup>1232</sup> AHPZa, DPV, sign. 107/13.

de estar y aseo, en comunicación con un oficio común. Exteriormente, la zona destinada a administración se diferenció de la residencial por el predominio del hueco, que contrastó con el uso de ladrillo visto en la parte residencial, y de piedra artificial en los extremos ciegos y en los salientes de balcones y recercados (Figura 193).

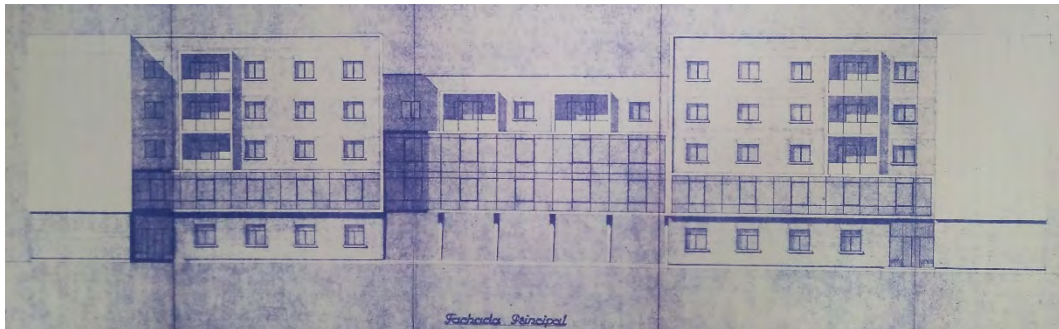


Figura 193. Alzado principal de la casa-cuartel de la Guardia Civil de Zamora. Felipe García-Escudero y Torroba (1962-1968).

Fuente: AHPZa, DPV, sign. 107/13.

Por su parte, los bloques VI y VII se organizaron en forma de estrella, creando dos patios hexagonales en el centro del conjunto. Junto al denominado VIII en el plano, situado al fondo de la parcela, alojaron las viviendas para guardias –cuarenta y cuatro en cada uno de los dos primeros y veinticuatro en el longitudinal–, que contaron con estar-comedor, cocina, aseo con ducha, tres dormitorios dobles y dependencias auxiliares, en una superficie inferior a setenta metros cuadrados.

Siguiendo el mismo criterio estético de los volúmenes principales, las fachadas de los inmuebles interiores jugaron con la contraposición del ladrillo visto y el revoco despiezado en planta baja, destacando la celosía de piezas cerámicas con que se cubrieron las cajas de escaleras (Figuras 194, 195 y 196).

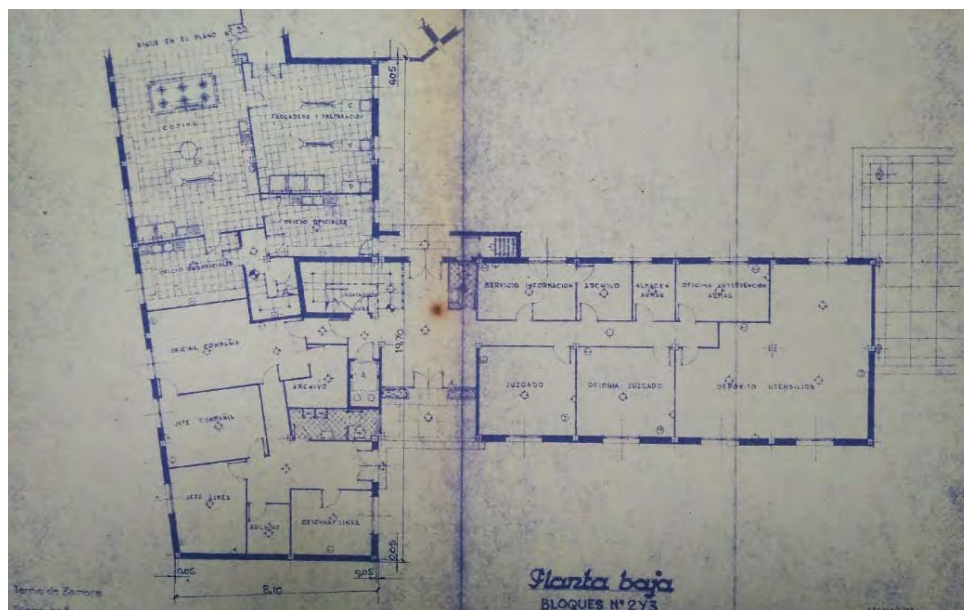


Figura 194. Planta de los bloques II y III de la casa-cuartel de la Guardia Civil de Zamora. Felipe García-Escudero y Torroba (1962-1968).

Fuente: AHPZa, DPV, sign. 107/13.



Figura 195. Vista de los bloques del I al V de la casa-cuartel de la Guardia Civil.  
Fuente propia.



Figura 196. Imagen de los volúmenes en forma de estrella de la casa-cuartel de la Guardia Civil de Zamora, vistos desde la calle Amargura.  
Fuente propia.

## 6. ACTUACIONES DE PROTECCIÓN Y REHABILITACIÓN DE LAS VIVIENDAS DE PROMOCIÓN PÚBLICA.

De forma general podemos señalar que las edificaciones residenciales y los equipamientos promovidos durante este periodo por los organismos públicos siguen actualmente en pie y en pleno uso. Como excepción a esta tónica ya apuntamos la sustitución, en 2010, de las dependencias del colegio Juan XXIII, edificado en la explanada adyacente al Matadero Municipal, junto al grupo Manuel Mateos. Las obras del nuevo centro se ejecutaron en dos etapas para evitar la interrupción de la actividad lectiva. Durante la primera fase se



demolió la parte meridional y se construyeron nuevas instalaciones. Una vez finalizados estos trabajos se procedió a la eliminación del edificio Norte, completando el resto del proyecto<sup>1233</sup>.

A este remplazo se suma el de algunas viviendas unifamiliares construidas en las urbanizaciones públicas de los arrabales, que han sido suplantadas por nuevos inmuebles que nada tienen que ver con las condiciones primitivas del emplazamiento, como en el caso de las ubicadas en el teso de Santa Susana. De acuerdo a las normas edificatorias que actualmente rigen para dicho ámbito, las nuevas construcciones están sometidas a la Ordenanza Unifamiliar en grado Intensivo (UFI) lo que implica, únicamente, que las edificaciones de nueva planta deberán adosarse entre ellas o a las existentes<sup>1234</sup> (Figura 197).



Figura 197. Vista de la calle Santa Susana. Al fondo se advierte una nueva construcción que nada tiene que ver con las características compositivas originales de la colonia.

Fuente propia.

Lo mismo ocurre en el ámbito de la barriada San José Obrero –o grupo José Antonio Girón–, donde se aplica la Ordenanza Barrios Tradicionales que solo estipula la construcción de "edificaciones sencillas según los modelos tradicionales"<sup>1235</sup>.

Distinta situación se produce en la colonia de viviendas para funcionarios edificada en la urbanización de los Cascajos, que ha sido catalogada –junto con las viviendas de funcionarios del Instituto de Previsión, identificadas en el documento como "ciudad jardín"– con protección ambiental en la Revisión del PGOU de Zamora de 2011. Dicha protección se extiende al mantenimiento de la composición de fachada, la cubierta y los elementos visibles del conjunto, tales como aleros, cornisas, cierres de huecos, acabados, colores..., así como cualquier otro que pueda considerarse propio de la concepción original de la urbanización<sup>1236</sup>.

Por su parte, ninguno de los edificios residenciales colectivos mencionados en el estudio ha sido sustituido en la actualidad, aunque presentan un estado de conservación desigual y, en general, todos han sufrido alguna alteración respecto a sus condiciones compositivas iniciales. Lo más habitual ha sido la sustitución de las carpinterías originales,

---

<sup>1233</sup> "Educación licita por 2,9 millones las obras del nuevo edificio del colegio Juan XIII". *El Norte de Castilla*, 5 de noviembre de 2009; "Los alumnos del Juan XXIII contarán el próximo curso con aulas nuevas". *ZamoraDigital* <<http://zamoradigital.net/los-alumnos-del-colegio-juan-xxiii-contaran-el-proximo-curso-con-aulas-nuevas/>> (09/04/2020).

<sup>1234</sup> "Normativa Urbanística". *Revisión del PGOU de Zamora. Documento Refundido de Aprobación Definitiva*, junio de 2011, p. 126.

<sup>1235</sup> *Ibidem*, p. 117.

<sup>1236</sup> "Catálogo Arquitectónico". *Revisión del PGOU de Zamora. Documento Refundido de Aprobación Definitiva*, junio de 2011, p. 101.

habitualmente de madera, por otras más contemporáneas de aluminio o materiales plásticos, así como el cerramiento de algunas terrazas que, además de modificar la estética primitiva, han podido originar problemas de humedades. Asimismo, los patios comunitarios situados entre los bloques se han descuidado muy a menudo llegando, incluso, a ser utilizados como áreas de aparcamiento (Figura 198).



Figura 198. Estado actual de uno de los patios de manzana de la primera fase del grupo Manuel Mateos.  
Fuente propia.

Siendo esta la situación general, y a pesar de que todos estos inmuebles superan el medio siglo de existencia, los únicos grupos que han sido sometidos a ninguna operación de rehabilitación parcial o integral han sido los denominados Martín Álvarez y Ramiro Ledesma.

Hernández Martín denunció en 2004 el estado de dichos conjuntos debido a la ausencia de mantenimiento, lo que hacía necesario una intervención para recuperar sus valores urbanos, formales y funcionales<sup>1237</sup>. El Consejo de Gobierno de la Junta de Castilla y León, en sesión celebrada el 24 de julio de 2008, incluyó ambos conjuntos en el Área de Rehabilitación Integral –ARI– denominado "Viviendas de la Obra Sindical", otorgando una inversión de cuatro con tres millones de euros procedentes del Plan Estatal para llevar a cabo obras de rehabilitación, urbanización, gestión y equipamientos<sup>1238</sup>.

Asimismo, en 2011 el conjunto fue catalogado, dentro de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana actualmente vigente, con el grado de protección estructural por el Plan General de Ordenación Urbana. Ello implicó la autorización de las obras necesarias para recuperar la volumetría exterior alterada por el cerramiento desordenado de terrazas y balcones, la bicromía original de los paramentos exteriores y restituir, en la medida de lo posible, la composición, materiales y textura de la construcción original en los bajos del edificio, en consonancia con el resto de fachadas<sup>1239</sup>.

---

<sup>1237</sup> HERNÁNDEZ MARTÍN, Joaquín. *Guía...*, ob. cit., p. 148.

<sup>1238</sup> "Rehabilitación del ARU de la Obra Sindical del Hogar en Zamora". *Construible.es* <<https://www.construible.es/2016/05/05/rehabilitacion-del-ar-ue-de-la-obra-sindical-del-hogar-en-zamora>> (10/10/2018).

<sup>1239</sup> "Catálogo Arquitectónico". *Revisión del PGOU de Zamora. Documento Refundido de Aprobación Definitiva*, junio de 2011, p. 73.

En marzo de 2015, el Consejo de Gobierno de la Junta de Castilla y León incluyó ambos grupos residenciales en el Área de Regeneración Urbana –ARU– Los Bloques, dentro del marco del Plan Estatal para el fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbanas, lo que supuso una nueva inyección de capital de uno con cuatro millones de euros para su recuperación, cofinanciados por el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Zamora y los propios particulares<sup>1240</sup>.

A pesar de diversos problemas técnicos<sup>1241</sup>, finalmente en 2016 se dieron por finalizadas las obras que han supuesto la mejora de las condiciones de las trescientas treinta viviendas, del local de la asociación de vecinos –ubicado en el espacio destinado originalmente a escuela materna– y la reurbanización completa de los patios interiores del complejo, usados hasta entonces como jardines y como aparcamiento<sup>1242</sup>. La intervención logró mejorar las condiciones higrotémicas y acústicas de las edificaciones y ha devuelto las características compositivas originales, mediante la eliminación del cerramiento de terrazas y balcones. También se han solucionado los persistentes problemas de humedad en las cubiertas de los inmuebles, y se ha mejorado la accesibilidad del portal y demás espacios comunes, instalando ascensores, entre otras medidas<sup>1243</sup>.

---

<sup>1240</sup> *La Opinión de Zamora*, 27 de marzo de 2015.

<sup>1241</sup> "El Ayuntamiento reúne a los vecinos del ARU de Los Bloques para debatir las deficiencias existentes". *Zamora 24 horas* <<https://www.zamora24horas.com/texto-diario/mostrar/806360/ayuntamiento-reune-vecinos-aru-bloques-debatir-deficiencias-existent>> (10/12/2018).

<sup>1242</sup> "La liquidación de las obras del ARU se aproxima a su desbloqueo". *Cadena Ser* <[http://cadenaser.com/emisora/2016/10/24/radio\\_zamora/1477312954\\_627783.html](http://cadenaser.com/emisora/2016/10/24/radio_zamora/1477312954_627783.html)> (10/12/2018).

<sup>1243</sup> "Los primeros ascensores del ARU de Los Bloques ya están en funcionamiento". *La Opinión de Zamora*, 30 de abril de 2015.



## CONCLUSIONES.

La primera parte de esta tesis sobre el desarrollo urbano de Zamora revalida las conclusiones obtenidas en los estudios precedentes acerca de la génesis y el desarrollo de su trama hasta los albores de los años 30 del pasado siglo. Desde su época de esplendor medieval, allá por los siglos XII y XIII, la capital no había vuelto a experimentar una prosperidad similar hasta que se atisbaron las primeras señales de industrialización a partir del último tercio del Ochocientos. Aunque limitada, la mecanización trajo consigo sustanciales transformaciones en diferentes ámbitos de la vida ciudadana que afectaron, como no podía ser de otra manera, al espacio de convivencia. En este periodo, que podemos denominar embrionario, se establecieron las bases de la ciudad contemporánea como resultado de la suma de intervenciones parciales de diversa procedencia.

Una de las cuestiones que evidenciaron la llegada del fenómeno industrial a Zamora fue la incorporación de la ciudad a diversas rutas comerciales de primer orden –primero por carretera y más tarde a través del ferrocarril– gracias a la mediación de importantes prohombres de la tierra que ocuparon destacados cargos en el gobierno de la nación. Ello transformó la fisionomía del territorio y tuvo consecuencias decisivas sobre la configuración urbana del municipio que fueron más allá de la aparición de nuevas y modernas estructuras en los alrededores del núcleo tradicional. La evaluación de la trascendencia de estos elementos emergentes proporciona un nuevo enfoque que se suma al estudio arquitectónico y técnico desarrollado hasta el momento acerca de estas y otras construcciones singulares de la ciudad. En torno a esta cuestión, en Zamora advertimos consecuencias contrapuestas de este hecho.

Por una parte, ha quedado de manifiesto el valor urbanístico de algunas edificaciones como la Estación de Ferrocarril, identificada como un hito de primer orden que actuó como catalizador de la nueva aglomeración surgida extramuros. Su presencia determinó, además, el trazado y la construcción de las primeras calles exteriores al núcleo que tuvieron como fin conectar el nuevo intercambiador con la ciudad existente a través de la puerta de San Torcuato. Del mismo modo, el trazado de la carretera de Valladolid, a partir de la puerta de Santa Clara, dio lugar a la formación del paseo extramuros conocido como las Glorietas que, junto con su prolongación, a través de la avenida Requejo, marcó la directriz central de la expansión oriental de la ciudad. Otro ejemplo que pone de manifiesto el potencial urbano de este tipo de infraestructuras lo constituye la construcción del puente metálico sobre el Duero, como parte de la nueva trayectoria de la carretera de Villacastín a Vigo planteada a finales del siglo XIX, que favoreció la acción vertebradora del territorio a ambos márgenes del río.

Sin duda, la cara más negativa de este proceso fueron las restricciones impuestas por la construcción de la línea de ferrocarril entre Plasencia y Astorga. El enconado litigio entre el Consistorio y la empresa concesionaria no evitó, finalmente, la formación de la profunda trinchera que atravesó buena parte de la zona prevista para albergar la ampliación de la localidad, imponiendo una nueva barrera entre el antiguo y el nuevo tejido en ciernes. Las consecuencias se dejaron sentir, fundamentalmente, a partir de los años 20 del pasado siglo cuando la presión inmobiliaria obligó a ocupar la parte meridional de la zona prevista para el ensanche. El trazado del Plano General de Alineación de este sector –conocido popularmente como barrio de la Candelaria– elaborado por Francisco Hernanz en 1926 evidenció los condicionantes impuestos por la trayectoria férrea, pues forzó al autor a plantear una organización sustancialmente diferente a la que se estaba formando en la parte central de la explanada adyacente al núcleo.

Estos mismos rasgos diferenciadores se repitieron en el Anteproyecto General del Ensanche elaborado por el mismo arquitecto solo tres años después y en el Plan General del Ensanche redactado por los técnicos de la DGA tras la Guerra Civil, lo que explica por qué esa zona presenta una morfología distinta al resto a pesar de que a día de hoy el foso esté cubierto.

En cualquier caso, la aparición de estos elementos en la explanada contigua al casco no afectó únicamente a la conformación de la nueva urdimbre sino que también fue determinante en las operaciones de reforma interior programadas con anterioridad. De hecho debemos relacionar la temprana elaboración de los planos de alineación de las calles Santa Clara, San Torcuato y San Pablo, aprobados en 1872, con la necesidad de favorecer el tránsito entre las nuevas rutas comerciales y el centro administrativo, apostado en la Plaza Mayor desde su formación en el siglo XV.

De ese modo se proporcionó una solución de continuidad entre la antigua y la nueva trama, a pesar de la ausencia de un planeamiento global preestablecido. Este propósito justificó la precoz intervención del Ayuntamiento para resolver el atolladero de la calle Renova, que impedía el acceso de carruajes a la Plaza Mayor, completamente solucionado en 1897 a pesar de las dificultades técnicas y económicas con las que tropezó.

Asimismo explica, en cierta medida, la agresiva estrategia desplegada por el Ayuntamiento para eludir la legislación estatal en materia de protección monumental y llevar a cabo la demolición de las principales puertas del recinto oriental en pro del desarrollo y modernización de la ciudad. De hecho, aunque no pasaron de ser meras peticiones, ahora sabemos que ya a finales del Ochocientos se alzaron las primeras voces que, desde las instituciones locales, exigieron la formación de una organización general de la zona exterior al núcleo.

La dinámica inaugurada en torno a estos ejes de comunicación favoreció, asimismo, nuevas acciones emprendidas por el Consistorio para revitalizar el ámbito. Tras la revisión pormenorizada de las fuentes hemos hallado referencias a un plano para la regularización de la Plaza Mayor propuesto en 1893 por Eugenio Durán que, aunque no logró aprobarse, constituye el antecedente de los conocidos hasta el momento, elaborados Francisco Ferriol en 1908 y 1911. En esa misma línea se inscriben otras intervenciones como la apertura de la calle Viriato que formó parte de una maniobra más ambiciosa con la que se persiguió configurar una travesía Norte-Sur para comunicar la puerta de Santa Ana, donde cada mes se celebraba la feria de ganado de la provincia, con las proximidades del puente de piedra, tal y como señaló Ávila de la Torre.

La Posguerra marcó el abandono de las actuaciones parciales y el comienzo del periodo en el que se generalizó en Zamora el uso del planeamiento como herramienta de intervención sobre el tejido urbano. Tras las pesquisas realizadas podemos corroborar que la primera planificación global de Zamora se elaboró entre 1942 y 1949 y que se conformó mediante la suma de los diferentes instrumentos de ordenación sectoriales recogidos en el Estatuto Municipal de 1924 –Reforma Interior para el núcleo tradicional, Ensanche para la ampliación hacia el Este, y Extensión para la organización de los arrabales del extrarradio–.

Además hemos localizado unas Ordenanzas de Construcción para la ciudad, redactadas en 1943 por los mismos funcionarios de la Dirección General de Arquitectura encargados de elaborar los planes. Mediante esta normativa se estableció, por primera vez, la zonificación integral de la ciudad, vinculando así la organización establecida para los distintos ámbitos urbanos mediante un documento regulador común, lo que confirma el carácter global de la ordenación a pesar de haber sido desarrollado en diferentes etapas. Este extremo no se había

podido confirmar hasta el momento ya que, aunque se había publicado parcialmente este articulado, la falta de referencias claras hacía imposible identificar su procedencia.

La lectura del conjunto permite identificar ciertos rasgos formales presentes en otros planes desarrollados por la DGA –dentro del propósito unificador impulsado por Muguruza y secundado por Bidagor–, a pesar de que, como ya recogimos, cada uno de ellos reflejó las circunstancias locales y la personalidad de sus autores.

Una de las características recurrentes, presente en la ordenación de Zamora, fue la limitación del núcleo principal, conformado por el casco tradicional y el nuevo ensanche. Esta cuestión fue enunciada por D'Ors en su retórica concepción del modelo urbano falangista propuesto para Salamanca, y también se planteó en otras ciudades de mayor tamaño como Madrid, aunque en esta ocasión la restricción respondió a motivos más pragmáticos, derivados de la excesiva extensión alcanzada por la aglomeración principal. En el caso que nos ocupa las propias condiciones naturales del asentamiento, instalado sobre una meseta y en el borde de un caudaloso río, facilitaron este propósito pues circunscribieron el crecimiento en todas las direcciones. Asimismo, la previsión de un cinturón verde alrededor de la meseta reforzó este propósito a la vez que contribuyó al aislamiento de los suburbios, fundamentalmente los situados al Sur del núcleo, que conservaron así su característico ambiente rural.

Sin duda, el elemento más reconocible en la organización falangista fue la construcción del eje monumental que, desde la Catedral, recorrió longitudinalmente la ciudad a lo largo de la calle Santa Clara, la avenida Requejo y su prolongación, que durante los años 40 fue el emplazamiento de la mayor parte de las nuevas sedes gubernamentales. Cuando algunos años después las circunstancias urbanas aconsejaron replegar la ciudad hacia el espacio consolidado, esta travesía mantuvo dicha condición, siendo la localización escogida para la construcción de otros edificios singulares como el Gobierno Civil o la delegación de Hacienda, en los años 60 y 70, respectivamente.

Por su parte, la ordenación del núcleo histórico de Zamora compartió rasgos comunes con la propuesta elaborada también por García de Pablos para Toledo en 1943. En ambos casos se propuso mantener el viario existente, se regularon las condiciones de los edificios mediante ordenanzas y se proporcionaron proyectos de reformas parciales concretas con objeto de poner en valor ciertos entornos o conjuntos edificatorios.

Respecto al alcance real del Plan General de Zamora, sabemos que únicamente logró aprobarse la parte relativa al ensanche en 1949. Sin embargo, el relato acerca del largo proceso de redacción y aprobación del documento revela que la ordenación sancionada no se restringió a la primera corona, tal y como se había señalado, sino que abarcó también la segunda. Es más, tenemos la certeza de que la organización se extendió hasta el extremo oriental de la meseta –denominado Alto de la Avenida–, superando incluso los límites establecidos en el único plano conocido de esta segunda etapa, publicado por Terán en su obra general de 1982.

Una de las primeras cuestiones que nos llevó a formular esta hipótesis fue el hecho de que a comienzos de los años 50 se gestionaron dos peticiones para modificar la ordenación establecida sobre el ensanche, ambas en ubicaciones situadas al Este de la avenida de los Reyes Católicos que, de acuerdo a la imagen mencionada, actuó como extremo oriental del ámbito ordenado. De igual modo, algunos años después el Ayuntamiento autorizó la construcción de la colonia de viviendas para funcionarios del Instituto Nacional de Previsión en otra parcela contigua, también fuera de esa teórica demarcación. No obstante, no ocurrió lo mismo cuando se solicitó permiso para edificar la barriada de Asturias, en un emplazamiento próximo a la

carretera de la Aldehuela, aludiendo a que la intervención se localizaba fuera de los límites del Plan, lo que da a entender que las anteriores operaciones sí se emplazaban dentro del ámbito ordenado. La teoría se confirmó definitivamente al revisar la documentación de los planes parciales desarrollados en los años 60, pues ratifican que el ensanche abarcó toda la explanada tal y como fue solicitado por el Ayuntamiento en 1942.

En cualquier caso, la ausencia de regulación tanto en la ciudad histórica como en los arrabales precipitó la redacción de los primeros planes complementarios al del ensanche pasado el ecuador del siglo XX. La actuación más urgente fue la redacción de una nueva Reforma Interior del centro histórico, tras el rechazo del Consistorio a la propuesta excesivamente conservadora planteada desde la Dirección General de Arquitectura. En términos generales, el plano elaborado por Enrique Crespo en 1957 recuperó las alineaciones previas de las calles consolidadas con el propósito de evitar, en la medida de lo posible, echar por tierra los logros obtenidos y evitar enfrentamientos con los propietarios. Asimismo procuró descongestionar el entorno de algunos monumentos importantes y organizó los espacios que aún quedaban vacíos –fundamentalmente la zona denominada Puerta Nueva, a la salida del portillo homónimo– aunque apenas tuvo efecto sobre la configuración urbana pues, por aquel entonces, buena parte de la urdimbre tradicional había sido abandonada en busca de ámbitos con mejores condiciones.

Uno de los destinos fundamentales de la población fue el barrio de San Lázaro lo que llevó a proponer diversas actuaciones de mejora en el arrabal y, finalmente, la organización de su crecimiento en 1957. En este caso el documento fue tramitado como un plan parcial –a falta de otro instrumento que se ajustase mejor a su contenido, de acuerdo a las disposiciones de la nueva Ley del Suelo de 1956 y el hecho de que finalmente no se llegara a aprobar por una cuestión formal, evidencia el desconcierto de muchos técnicos a la hora de aplicar la nueva legislación durante esos primeros años de vigencia.

En todo caso esta circunstancia no impidió que el plano, elaborado también por Crespo, cumpliera su objetivo pues se utilizó igualmente para organizar el crecimiento del barrio. Asimismo, parece probable que el Ayuntamiento siguiera «oficiosamente» las indicaciones del Plano de Ordenación de los Barrios Satélite de 1943 a la hora de autorizar nuevas construcciones en los arrabales de la margen izquierda del Duero, donde apenas se advirtió dinamismo.

Una vez cubiertas las necesidades de ordenación esenciales, durante los años 60 se desarrolló otro tipo de planes parciales destinados a completar los huecos existentes en el tejido del primer ensanche respondiendo, con ello, a la nueva política municipal y estatal encaminada a colmatar las áreas consolidadas y evitar gastos excesivos en la urbanización de nuevas zonas. El más destacado fue el planteado sobre el polígono de la Candelaria, que abarcó el espacio vacío situado entre tradicional barrio homónimo y el tejido surgido en torno a la urbanización sindical de los Cascajos. Esta iniciativa, promovida por la Obra Sindical del Hogar a través de la Gerencia de Urbanización, pretendió proporcionar suficiente suelo urbanizado para concentrar la edificación y suplir el déficit de alojamiento del término, configurando, junto con el barrio de los Bloques, uno de los principales conjuntos residenciales programados del periodo.

Por su parte, el Plan Parcial del Centro Comercial y Residencial del Ensanche fue una iniciativa privada realizada sobre los terrenos que inicialmente estuvieron destinados a ubicar el centro administrativo del ensanche. La solución que finalmente se llevó a cabo constituyó un ejemplo singular en el tejido zamorano por cuanto huyó tanto del tradicional diseño del ensanche, a base de manzanas cerradas, como de los espacios indeterminados creados por las

disposiciones lineales racionalistas, proporcionando una respuesta adecuada a la evolución de la forma de vida y de los hábitos de la población.

Existió un tercer grupo de planes, de carácter transitorio, autorizados a finales de los años 60 cuyo propósito fue evitar posibles discrepancias entre las intervenciones programadas durante el periodo de tramitación del nuevo Plan General –que se alargó más de lo esperado– y las determinaciones contenidas en el mismo.

Las Ordenanzas para la Edificación de 1968 favorecieron la densificación del suelo urbano al permitir edificabilidades comparables a las que se estaban autorizando en los sectores del ensanche desarrollados recientemente. A pesar de las reticencias iniciales, basadas en la esperanza de que la gestión de la nueva ordenación global del municipio se solventara en poco tiempo, finalmente se aprobó este somero documento con el que se autorizó un significativo incremento de las alturas permitida en las edificaciones respecto a las establecidas en las anteriores regulaciones. Su contenido fue incorporado y desarrollado en la normativa del nuevo Plan General.

Con un objetivo similar, la reforma de las alineaciones del núcleo tradicional, presentada ese mismo año, pretendió proporcionar mejores condiciones de accesibilidad, incluso en el recinto primitivo y, con ello, replegar la acción urbanizadora y revitalizar la actividad edificatoria de la ciudad vieja, tras el sonado fracaso del anterior plan de 1957. De acuerdo al plano aprobado, el Ayuntamiento promovió importantes reformas en el tejido, no siempre con éxito, entre las que destacó la de la Plaza Mayor con la que se pretendió reinstaurar el rol de centro urbano perdido desde la Posguerra. El proceso de reactivación del núcleo tradicional coincidió con la petición de las autoridades locales para que el ámbito fuera declarado Conjunto Histórico Artístico, lo que no dejó de ser contradictorio, pues dicha distinción, otorgada en 1973, vino acompañada de nuevas imposiciones que dificultaron llevar a cabo actuaciones en el casco tradicional.

Finalmente, el Plan General de Ordenación de Zamora, aprobado en 1973, fue el primero adaptado a la legislación del suelo de 1956. Siendo así abarcó la ordenación integral de todo el municipio mediante el establecimiento una red viaria estructural y la zonificación completa de todo el término. Este instrumento superó los condicionantes formales de su antecesor y apostó por criterios más prácticos, de acuerdo a las circunstancias del momento, planteando la gestión de la organización prevista a medio y largo plazo.

Aunque el estallido de la crisis del petróleo frustró las expectativas de crecimiento, sus previsiones sirvieron de base para establecer el modelo de ciudad diseñado en los planes posteriores. Así se deduce de la fisionomía que presenta actualmente la capital.

Sin entrar en detalles podemos comprobar que, a día de hoy, se ha completado algunas de las conexiones previstas en esa primera Revisión, que conformó uno de los aspectos más ambiciosos del plan. Entre ellas se encuentra el enlace entre la carretera de Gijón y la de Salamanca, incluyendo la construcción del nuevo puente a continuación de la avenida Cardenal Cisneros, y la consolidación de la carretera de Tordesillas como principal vía de penetración. No obstante no se ha llegado a completar la conexión horizontal entre esta última y la carretera de Portugal, ni tampoco el resto de enlaces previstos.

En relación a la zonificación se advierte, en general, una gran coincidencia con la distribución de usos prevista en 1973. Actualmente la zona industrial se desarrolla en los tres focos señalados, situados en torno a la Estación de Ferrocarril, al Norte de San Lázaro y en el sitio denominado los Llanos, donde se trasladó el Matadero Municipal a comienzos de los 80. En todo caso, aún no se ha logrado ocupar toda la extensión destinada a la construcción de

vivienda, lo que ha provocado que los arrabales situados al Norte aún se mantengan aislados respecto a la aglomeración de la meseta y que no se hayan desarrollado los espacios verdes y terciarios previstos en el lugar. Algo similar ha ocurrido con los barrios situados en la margen izquierda del Duero, aunque la construcción de nuevos puentes sobre el río ha favorecido el desarrollo de Pinilla y San Frontis en los últimos años.

Respecto al ensanche y al barrio de San Lázaro –completamente integrado en la ciudad–, la zona se encuentra prácticamente colmatada e incluso se ha sobrepasado el límite oriental de la explanada mediante promociones dispersas en las últimas décadas. En cuanto a los servicios previstos, durante los años 70 se inauguró el parque de la Marina Española que constituye el principal espacio verde programado. Además, se mantuvo la previsión de destinar las instalaciones del antiguo Matadero y del Cuartel de Caballería al sector terciario aunque de acuerdo a nuevas necesidades. Respecto al primero, el Consistorio convocó en 1993 un concurso de ideas para reconvertirlo en un centro cultural para el populoso arrabal, del que resultó escogido el proyecto elaborado por Miguel Ángel González Calvo, si bien las obras fueron paralizadas durante más de una década y no han sido adjudicadas nuevamente hasta mayo de 2019. Por su parte, las instalaciones del Cuartel de Caballería, clausuradas en 1987, fueron adaptadas para alojar el Campus universitario homónimo, perteneciente a la Universidad de Salamanca, que fue inaugurado en 2002, en sustitución del centro cívico previsto en origen.

Para finalizar este epílogo, resta hacer alusión a la vivienda social construida en Zamora durante el Franquismo. Se han identificado varios conjuntos homogéneos de residencia programada durante la Dictadura, fruto de la actuación del gobierno local, varios patronatos benéficos y de la Obra Sindical del Hogar y la Arquitectura. Todas ellas conforman tejidos diferenciados con características propias relacionadas con el emplazamiento, el grupo social al que iban destinados, los tipos edificatorios o la calidad y las condiciones de los alojamientos proyectados. Para enfatizar la condición de barrio, habitualmente estos complejos fueron dotados con equipamientos tales como colegios o centros parroquiales, que cubrieron las necesidades educativas y espirituales y fortalecieron los vínculos emocionales y afectivos de la comunidad allí asentada.

Estas edificaciones respondieron a los esquemas habituales en cuanto a tipología, disposición urbana, estética, características constructivas y programa de viviendas. De entre todas, los grupos Martín Álvarez y Ramiro Ledesma, promovidos por la OSH en el campo de los Cascajos, destacaron por su singularidad en casi todos los campos, por lo que son, hasta la fecha, las únicas construcciones de este género que han sido sometidas a algún proceso de rehabilitación.



## ABREVIATURAS.

AGMF: Archivo General del Ministerio de Fomento.

AGA: Archivo General de la Administración.

AHPZa: Archivo Histórico Provincial de Zamora.

AHPZa-MZa: Archivo Histórico Provincial de Zamora-Municipal de Zamora.

DGA: Dirección General de Arquitectura.

DGRDR: Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones.

DGU: Dirección General de Urbanismo.

DPV: Delegación Provincial de la Vivienda.

FA: Fotografías Aéreas.

INC: Instituto Nacional de Colonización.

INV: Instituto Nacional de la Vivienda.

LA: Libros de Actas.

LS: Ley del Suelo.

MPyD: Mapas, Planos y Dibujos.

OSH: Obra Sindical del Hogar y la Arquitectura.

OyU: Obras y Urbanismo.

PGOU: Plan General de Ordenación Urbana.

PP: Plan Parcial.

SU: Sección de Urbanismo.



# BIBLIOGRAFÍA.

## 1. BIBLIOGRAFÍA GENERAL.

- ÁLVAREZ GONZÁLEZ, Sonia e Isabel SARDÓN DE TABOADA. "El eje de Ensanche durante la Autarquía en Segovia. La Pista Militar". *Arte y Ciudad. Revista de Investigación*, octubre de 2015, 8, pp. 115-140.
- ANGUITA CANTERO, Ricardo. *Ordenanzas y policía urbana. Los orígenes de la reglamentación edificatoria en España (1750-1900)*. Granada: Universidad de Granada, 1997.
- BASSOLS COMA, Martín. *Génesis y evolución del Derecho Urbanístico español (1812-1956)*. Madrid: Montecorvo, 1973.
- BLANCO RODRÍGUEZ, Juan Andrés. "Sociedad y régimen en Castilla y León bajo el primer Franquismo". *Historia contemporánea*, 1998, 17, pp. 359-385
- BORSI, Katharina. "Drawing the region: Hermann Jansen's vision of Greater Berlin in 1910". *The Journal of Architecture*, 2015, 20/1, pp. 47-72.
- BRAVO MARTÍNEZ, Francisco. *Historia de la Falange Española de las JONS*. Madrid: Editorial Nacional, 1943.
- BRAVO RODRÍGUEZ, Belén. *La ciudad doméstica. La construcción de la primera periferia al sur de Granada*. Tesis Doctoral: Universidad de Granada, 2018.
- CAMINO OLEA, M. Soledad. "Los tres mercados de hierro en la ciudad de Valladolid". En: HUERTA FERNÁNDEZ, Santiago (coord.) *Actas del Cuarto Congreso de Historia de la Construcción. Cádiz. 27-29 de enero de 2005*. Madrid: Instituto Juan de Herrera, 2005, vol. I, pp. 195-203.
- CANO LASSO. Julio. "La Gerencia de Urbanización del Ministerio de la Vivienda". *Revista Arquitectura*, 1964, 62, pp. 32-35.
- CARRASCO GARCÍA, Montserrat. *Arquitectura y urbanismo en la ciudad de Soria (1876-1936)*. Soria: Diputación de Soria, 2004.
- CASTELLS OLIVÁN, Irene. "La Constitución gaditana de 1812 y su proyección en los movimientos liberales europeos del primer tercio del siglo XIX". *Trocadero: revista de historia moderna y contemporánea*, 1989, 1, pp. 117-132.
- CASTRO, Carlos María. *Memoria descriptiva del anteproyecto del Ensanche de Madrid: aprobado por RD de 19 de julio de 1960*. Madrid: Imprenta de D. José C. de la Peña, 1857.
- CHAVES MARTÍN, Miguel Ángel. *Arquitectura y urbanismo en la ciudad de Segovia (1750-1950)*. Segovia: Cámara de la propiedad Urbana de Segovia, 1998.
- CHUECA GOITIA, Fernando. *Breve historia del urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial, 1998.
- CORRAL GARCÍA, Esteban. *Ordenanzas de los concejos castellanos. Formación, contenido y manifestaciones (s. XIII-XVIII)*. Burgos: Taller Gráfico Diario de Burgos, 1988.
- CRUZ SAYAVERA, Soraya. "El sistema educativo durante el Franquismo: las leyes de 1945 y 1970". *Revista Aequitas*, 2016, 8, pp. 35-62.

- DÁVILA LINARES, Juan Manuel. "El planeamiento urbano de mediados del siglo XIX: el Plan Geométrico o de alineaciones de Alcoy de 1849". *Investigaciones geográficas*, 1989, 7, pp. 99-108.
- DELGADO VIÑAS, Carmen. "Miradas sobre la ciudad desde la Geografía, la Historia y el Urbanismo. El estado de la cuestión a comienzos del siglo XXI". *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 2016, 19, pp. 117-142.
- DÍEZ ELCUAZ, José Ignacio. *Arquitectura y Urbanismo en Salamanca (1890-1939)*. Salamanca: Colegio Oficial de Arquitectos de León, Delegación de Salamanca, 2003.
- DOMÍNGUEZ BASCÓN, Pedro. "Concreción de los problemas medioambientales de la ciudad en la legislación urbanística del siglo XIX". *Eria: Revista cuatrimestral de geografía*, 2002, 57, pp. 49-56.
- DURÁ GÚRPIDE, Isabel. "La Escuela Activa en las Revistas de Arquitectura". En: *IV Jornadas Internacionales sobre Investigación en Arquitectura y Urbanismo, Valencia, 1, 2 y 3 junio 2011*. Valencia: General de Ediciones de Arquitectura, DL, 2012.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, Felipe. "Fotografía aérea histórica e historia de la fotografía aérea en España". *Eria: Revista cuatrimestral de Geografía*, 2015, 98, pp. 217-240.
- FERNÁNDEZ MAROTO, Miguel. *El Plan General de Valladolid de 1984. En los orígenes de un nuevo modelo urbano*. Trabajo Fin de Master: Universidad de Valladolid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 2014.
- FERNÁNDEZ MAROTO, Miguel. *Modelo urbano y ciudad construida. Una aproximación a las inercias de la planificación urbanística reciente en España a través del caso de Valladolid (1979-2012)*. Tesis Doctoral: Universidad de Valladolid. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 2019.
- FRAILE, Pedro. *La otra ciudad del Rey. Ciencia de policía y organización urbana en España*. Madrid: Celeste, 1997.
- FRECHILLA ALONSO, M. Almudena. "El papel de los *Presidents* Maciá y Companys en el desarrollo del urbanismo racionalista durante la Segunda República". En: HOLGUERA CABRERA, Antonio *et al* (coord.). *Coleccionismo, mecenazgo y mercado artístico: su proyección en Europa y América. II Congreso Internacional*. Sevilla: Universidad de Sevilla, Secretariado de Recursos Audiovisuales y Nuevas Tecnologías, 2018, pp. 382-390.
- GABARDÓN DE LA BANDA, José Fernando. "La tutela del patrimonio eclesiástico, histórico y artístico en el Sexenio Revolucionario (1868-1874)". *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, 2015, 48, pp. 429-448.
- GARCÍA CATALÁN, Enrique. *Urbanismo de Salamanca en el siglo XIX*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 2015.
- GATEPAC. AC. *Publicaciones del GATEPAC*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2005.
- GEDDES, Patrick. *Ciudades en evolución*. Oviedo: KRK Ediciones, 2009.
- GONZÁLEZ ALONSO, Benjamín. *El corregidor castellano (1348-1808)*. Madrid: Instituto de Estudios Administrativos, 1970.
- GONZALEZ CAPITEL, Antón. *La arquitectura de Luis Moya Blanco*. Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1982.

- GÓNZÁLEZ CUBERO, Josefina. "Plan Nacional de Construcciones Escolares (Volumen I). Proyectos tipo de escuelas rurales y viviendas de maestros. Plan nacional de Construcciones Escolares (Volumen II). Proyectos tipo de escuelas graduadas". *Proyecto, progreso y arquitectura*, 2017, 17, pp. 150-152.
- GONZÁLEZ PÉREZ, Teresa. "Los programas escolares y la transmisión de roles en el Franquismo: la educación para la maternidad". *Bordón. Revista de pedagogía*, 2009, 6/3, pp. 93-106.
- HERNÁNDEZ SÁNCHEZ, Alfredo. "La industrialización y desarrollo: los agentes sociales de la modernización en Castilla y León". *Anales de estudios económicos y empresariales*, 1990, 5, pp. 33-48.
- HOWARD, Ebenezer. *Garden Cities of To-morrow*. Londres: The M. I. T. Press, 1965.
- JEREZ MIR, Carlos. *¿Qué es el urbanismo?* Granada: Universidad de Granada, 2011.
- JULIÁ, Santos. *Un siglo de España. Política y sociedad*. Madrid: Marcial Pons, 1999.
- LADERO QUESADA, Miguel Ángel e Isabel GALÁN PARRA. "Las ordenanzas locales en la Corona de Castilla como fuente histórica y tema de investigación (siglos XIII al XVIII)". *Revista de Estudios de la Vida Local*, 1983, CCXVII, pp. 85-108.
- LECORBUSIER. *Principios de urbanismo: (la carta de Atenas)*. Barcelona: Ariel, 1989.
- LÓPEZ DE LUCIO, Ramón. *Ciudades y urbanismo a finales del siglo XX*. Valencia: Universitat de València, Sevei de Publicacions, 1993.
- LÓPEZ GALLEGOS, María Silvia. "El deporte como forma de control social: la actividad de la Obra Sindical de Educación y Descanso durante el franquismo". *Historia, Trabajo y Sociedad*, 2012, 3, pp. 81-114.
- LUCAS GARCÍA, Mónica. *Catalogación de forjados autárquicos en el área mediterránea*. Trabajo Fin de Master: Universidad Politécnica de Valencia, 2016.
- MADOZ, Pascual. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid: Establecimiento tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti, (3ª edición), 1848-1850.
- MONSALVO ANTÓN, José M<sup>a</sup>. "La sociedad política en los concejos castellanos de la meseta durante la época del Regimiento medieval. La distribución social del poder". En: *Concejos y ciudades en la Edad Media hispánica. II Congreso Estudios Medievales. León 25-29 septiembre 1989*. Ávila: Fundación Sánchez Albornoz, 1990, pp. 359-413.
- MONTIEL ÁLVAREZ, Teresa. "Ebenezer Howard y la Ciudad Jardín". *ArtyHum, Revista digital de Artes y Humanidades*, 2015, 9, pp. 118-123.
- MORRIS, A.E.J. *Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A., 1984.
- NAVASCUÉS PALACIOS, Pedro. "Prólogo". En: TORIJA, Juan. *Tratado breve sobre las ordenanzas de la villa de Madrid, y policía de ella*. Valencia: Albatros, 1979, pp. 9-36.
- NIETO, Alejandro. "Algunas precisiones sobre el concepto de policía". *Revista de administración pública*, 1976, 81, pp. 35-75.

- NÚÑEZ IZQUIERDO, Sara. *El arquitecto Francisco Gil González (1905-1962) y la arquitectura salmantina del segundo tercio del siglo XX*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 2014.
- ORTIZ NUÑEZ, Sagrario. *Planeamiento y políticas de vivienda en el área metropolitana de Madrid durante la democracia (1975-2007)*. Tesis Doctoral: Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 2013.
- PONGA MAYO, Juan Carlos. *El Ensanche de la ciudad de León. 1900-1950. Cincuenta años de Arquitectura*. León: Colegio Oficial de Arquitectos de León, 1997.
- PRESTON, Paul. *La Guerra Civil Española 1936-1939*. Madrid: Plaza-Janés, 1987.
- Reglamentos para la ejecución del Estatuto Municipal aprobados por los Reales Decretos de 2, 10 y 14 de julio y 22 y 23 de agosto de 1924*. Madrid: Editorial Reus, 1924.
- REGUERA RODRÍGUEZ, Antonio. "Urbanismo y medioambiente en la España de la Ilustración. Estudio de varias problemáticas". *Polígonos: Revista de Geografía*, 1992, 2, pp. 109-140.
- RIVAS SANZ, José Luis de las *et al.* "Una estrategia de regeneración urbana en Castilla y León". Conferencia en: *Congreso Obsolescencia y Regeneración. Viviendas del siglo XX en el nuevo milenio*. Sevilla, 2015.
- ROCAFORT, Ceferí. *La España Regional*. Barcelona: Alberto Martín, 1913-1919.
- RUBIO DEL VAL, Juan. "Rehabilitación urbana en España (1989-2010). Barreras actuales y sugerencias para su eliminación". *Informes de la Construcción*, 2011, 63, pp. 5-20.
- RUILOBA QUECEDO, Cecilia. *Arquitectura sanitaria: sanatorios antituberculosos*. Madrid: Escuela Nacional de Sanidad, Instituto de Salud Carlos III, Ministerio de Economía y Competitividad, 2014.
- SALOM PARETS, Aina. *Limitaciones al crecimiento poblacional y espacial establecidas por la normativa territorial y urbanística*. Madrid: Instituto Nacional de Administración Pública INAP, 2012.
- SAMBRICIO, Carlos. "...Que coman República. Introducción a un estudio sobre la Reconstrucción en la España de la Posguerra". *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, 1977, 121, pp. 21-33.
- SAMBRICIO, Carlos. "La política urbana de Primo de Rivera. Del Plan Regional a la política de Casas Baratas". *Ciudad y Territorio*, 1982, 54, pp. 33-54.
- SAMBRICIO, Carlos. *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*. Madrid: MOPT, 1991.
- SAMBRICIO, Carlos. "Las Playas del Jarama, proyecto del GATEPAC, grupo centro". En: JORDÁ SUCH, Carmen, *et al* (dir. congr.). *Arquitectura moderna y turismo: 1925-1965. Actas del IV Congreso DoCoMoMo Ibérico*. Valencia: Fundación DOCOMOMO Ibérico, p. 55-61.
- SÁNCHEZ, Santos (ed.). *Colección de pragmáticas, cédulas, provisiones, autos, acordados, y otras providencias generales expedidas por el Consejo Real en el reinado del señor don Carlos III*. Madrid: Imprenta de la viuda e hijo de Marín, 1803.
- SÁNCHEZ ALBORNOZ, Nicolás. *España hace un siglo: una economía dual*. Madrid: Alianza Editorial, 1968.
- SÁNCHEZ GOYANES, Enrique (ed.). *Sistema urbanístico español*. Madrid: Paraninfo, 1993.



- SANCHO, José Luis. "El discurso sobre el gobierno político y militar de Madrid (1746) y la 'policía' urbanística en la Corte española durante la primera mitad del siglo XVIII". En: BRAVO LOZANO, Jesús (ed.). *Espacios de poder: cortes, ciudades y villas (S. XVI-XVIII)*. Madrid: Jesús Bravo D.L, 2002, vol. 1, pp. 313-338.
- SAURÍN DE LA IGLESIA, María Rosa. "Nápoles en el Ochocientos: contactos con el constitucionalismo español (1800-1821)". *Saitabi*, 1961, XI, pp. 93-115.
- SENABRE LÓPEZ, David. *Desarrollo urbanístico de Salamanca en el siglo XX. Planes y proyectos en la organización de la ciudad*. Salamanca: Junta de Castilla y León (Consejería de Fomento), 2002.
- SHUBERT, Adrián y José ÁLVAREZ JUNCO. *Nueva historia de la España Contemporánea (1808-2018)*. Madrid: Ediciones Galaxia Gutemberg, 2018.
- TERÁN TROYANO, Fernando de. *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900/1980)*. Madrid: Alianza Editorial, 1982.
- TERÁN TROYANO, Fernando. "Evolución del Planeamiento urbanístico (1846-1996)". *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 1996, 107-108, pp. 167-184.
- TERÁN TROYANO, Fernando de. *Historia del Urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*. Madrid: Cátedra, 1999.
- URRUTIA NÚÑEZ, Ángel. "Arquitectura moderna: el GATEPAC". *Cuadernos de Arte Español*, 1992, 19.
- URTEAGA, Luis *et al.* "Los mapas de España del Army Map Service, 1941-1953". *Eria*, 2000, 51, pp. 31-43.
- VALENZUELA RUBIO, Manuel (ed.). *Las ciudades españolas en la encrucijada: entre el "boom" inmobiliario y la crisis económica*. Madrid: Real Sociedad Geográfica, Asociación de Geógrafos Españoles, 2013.
- VIRGILI BLANQUET, María Antonia. *Desarrollo urbanístico y arquitectónico de Valladolid (1851-1936)*. Valladolid: Ayuntamiento de Valladolid, Servicio de Información y Publicaciones, 1979.
- VIRGILI BLANQUET, M<sup>a</sup> Antonia y Juan José MARTÍN GONZÁLEZ. *Arquitectura y urbanismo de Valladolid en el siglo XX*. Valladolid: Ateneo de Valladolid, 1988.
- VVAA. *I Jornadas sobre Urbanismo español contemporáneo. Urbanismo en el norte de España*. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Navarra, 9 y 10 de junio de 2011.

## 2. BIBLIOGRAFÍA SOBRE ZAMORA.

- ALMARAZ VÁZQUEZ, Mercedes y José A. BLANCO SÁNCHEZ. "La construcción de las Panaderías de Zamora y la intervención del arquitecto Manuel Martín Rodríguez". *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 2010, 27, pp. 191-218.
- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, Ursicinio. *Historia general, civil y eclesiástica de la provincia de Zamora*. Madrid: Editorial Revista de Derecho Privado, 1965.
- AMOS FRAILE, Pilar y Raimundo MARTÍN DÍEZ. "Lectura de paramentos en un tramo del primer recinto amurallado de Zamora, sector El Carmen de San Isidoro". *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 2011, 28, pp. 39-58.

- ANTÓN, Francisco. *El arte románico zamorano: monumentos primitivos*. Zamora: Viuda de E. Calamita, 1927.
- ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE ZAMORA. *Arquitectura y urbanismo en Zamora (1701-1880), mapas, planos y dibujos (exposición)*. Zamora: Junta de Castilla y León, Archivo Histórico Provincial, Archivo Catedral de Zamora, 1987.
- ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. "La arquitectura de hierro en Zamora. La construcción del Mercado de Abastos". *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 1988, 15, pp. 183-200.
- ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. "La destrucción parcial de la Plaza Mayor de Zamora". En: *Actas del Congreso Internacional "La plaza euro-barroca"*. Salamanca: Ayuntamiento de Salamanca, 1999, pp. 171-176.
- ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. "La iglesia de San Juan de Puerta Nueva y su aportación en la configuración de la Plaza Mayor zamorana". *Salamanca: Revista de Estudios*, 2000, 44, pp. 221-252.
- ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura y urbanismo en Zamora (1850-1950)*. Zamora: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 2009.
- BERRIOCHOA SÁNCHEZ MORENO, Valentín. "Palacio de los Momos (Zamora). Dureza visual". *Restauración y rehabilitación*, 2002, 65, p. 60.
- BUENO DOMINGUEZ, M<sup>a</sup> Luisa. "Contactos con la vida material en Zamora". *Espacio, tiempo y forma, serie III, Historia Medieval*, 2005, 18, pp. 39-58.
- CABAÑAS VÁZQUEZ, Carlos. *Las huellas del tiempo en el plano de Zamora*. Zamora: Ayuntamiento de Zamora, 2002.
- CALDERÓN CALDERÓN, Basilio. "La reciente expansión de Zamora". En: *El espacio geográfico de Castilla la Vieja y León*. Burgos: Consejo General de Castilla y León, 1982, pp. 285-298.
- CALDERÓN CALDERÓN, Basilio. "La deficiente infraestructura de transportes: Uno de los factores condicionantes del desarrollo y marginación de la provincia de Zamora en el siglo XIX". En: VV AA. *Historia de Zamora*. Salamanca: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 1994, t. IV, pp. 251-263.
- CALDERÓN CALDERÓN, Basilio. "Economía y sociedad en la provincia de Zamora en los siglos XIX y XX: una marginación secular, una integración dependiente". En: *NECOTIUM: Comercio e Industria en Zamora*. Zamora: Junta de Castilla y León, Museo Etnográfico de Castilla y León, 2007, pp. 68-91.
- CALDERÓN, CALDERÓN, Basilio. "Memoria del tiempo perdido: Cien años de industrialización frustrada". En: REMESAL, Agustín (coord.). *Zamora, una espera secular 1912-2010*. Zamora: Cámara de Comercio e Industria de Zamora, 2012, pp. 197-227.
- CALVO Y MADROÑO, Ismael. *Descripción geográfica, histórica y estadística de la provincia de Zamora*. Valladolid: Maxtor, 2006.
- Callejero de Zamora*. Zamora: Mercurio, Artes Gráficas, 1963.
- CANTO DE LA FUENTE, Carlos del. *Ordenanzas Municipales de Zamora, en los siglos XV y XVI*. Zamora: Diputación de Zamora, 1991.

- CARRETERA, Francisco. "Un paseo arquitectónico a propósito del María de Molina". *AGUA Revista del I.E.S. María de Molina*, 2014, número conmemorativo de su 50 aniversario, pp. 39-45.
- CASQUERO FERNÁNDEZ, José Andrés. "Transformaciones urbanas en la Zamora de la primera mitad del siglo XVIII. El gobierno del conde de Croix". *Boletín de la Asociación Benito Pelletero*, 1996, 7, pp. 9-24.
- CASQUERO FERNÁNDEZ, José Andrés. "Nuevas aportaciones para el estudio de la Desamortización en la provincial de Zamora". *Boletín de la Asociación Benito Pelletero*, 1996, 8, pp. 35-68.
- CRESPO, José María. "Plaza Mayor de Zamora". *Arquitectura: Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (COAM)*, 1963, 57, pp. 3-5.
- CRUZ Y MARTÍN, Ángel. *El románico zamorano*. Zamora: Monte Casino, 1981.
- DIOS VEGA, Carmelo. *Zamora de ayer y de hoy (Biografía de la ciudad)*. Zamora: Heraldo de Zamora, 1959.
- DIOS VICENTE, Laura de. "Control y represión en Zamora (1936-1939). La violencia vengadora ejecutada sobre el terreno". *Historia y Comunicación Social*, 2002, 7, pp. 47-74.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Memorias históricas de la ciudad de Zamora*. Madrid: Establecimiento tipográfico de los sucesores de Rivadeneyra, 1882.
- FERNÁNDEZ GUERRA, Aureliano. "Puerta y cubo de Santa Clara de Zamora". *Boletín de la Real Academia de Historia*, 1888, XIII, pp. 324-332.
- FERRERO FERRERO, Florián. *La Plaza Mayor de Zamora*. Zamora: Archivo Histórico Provincial, 1988.
- FERRERO FERRERO, Florián. "La configuración urbana de Zamora durante la época románica". *Studia Zamorensia, Segunda Etapa*, 2008, VIII, pp. 9-44.
- FERRERO FERRERO, Florián; MARTÍN MARQUEZ, Alberto. *Del comer, beber y arder. Historia de los abastos en Zamora*. Zamora: Ayuntamiento de Zamora, 2006.
- FIDALGO VÁZQUEZ, María del Pilar y Pablo MARTÍN BOVILLO. "Creación de la provincia de Zamora". En: *Actas del Primer Congreso de Historia de Zamora. T. 4. Moderna y Contemporánea*. Zamora: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, Diputación de Zamora, Caja Salamanca y Soria, 1993, pp. 381-395.
- FULGOSIO, Fernando. *Crónica de la provincia de Zamora*. Madrid: Rubio, Grillo y Vitturi, vol. 15, 1869.
- GAGO VAQUERO, José Luis. *La arquitectura y los arquitectos del ensanche. Zamora 1920-1950*. Zamora: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 1988.
- GAGO VAQUERO, José Luis. *Enrique Crespo y la Modernidad en Zamora en el siglo XX*. Zamora: Junta de Castilla y León, 1997.
- GARCÍA LOZANO, Rafael Ángel. "El hospital y la capilla de la Cofradía de los Cientos. Aportaciones para el estudio del urbanismo y la arquitectura de Zamora". *Studia Zamorensia*, 2010, 9, pp. 35-86.
- GARCÍA LOZANO, Rafael Ángel. "La teología hecha tempo. La iglesia de Cristo Rey de Zamora en la transición teológica hacia el Vaticano II". *Salmanticensis*, 2013, 60/2, pp. 305-330

- GARCÍA LOZANO, Rafael Ángel. *La arquitectura religiosa en Zamora (1936-1975)*. Tesis Doctoral: Universidad de Valladolid, 2016.
- GARCÍA LOZANO, Rafael Ángel. *La obra conjunta de la Universidad Laboral de Zamora. Arquitectura civil y religiosa de la Fundación San José*. Salamanca: Universidad Pontificia de Salamanca, 2019.
- GARCÍA RUBIO, José Manuel. *Zamora "añoranzas"*. Zamora: Monte Casino, 1982.
- GARCÍA RUBIO, José Manuel. *Crónica de Zamora (1921-1940)*. Zamora: Monte Casino, 1983.
- GARCÍA RUBIO, José Manuel. *Recuerdos zamoranos*. Zamora: Monte Casino, 1987.
- GARCÍA RUBIO, José Manuel. *La Zamora del pasado siglo / fotografías de García-Rubio*. Zamora: La Opinión-El Correo de Zamora, 2004.
- GÓMEZ GONÇALVES, Alejandro. *El verde urbano de las ciudades de Salamanca, Valladolid y Zamora: delimitación, localización y percepción*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 2014.
- GUEROLA, Antonio. *Memoria de mi administración en la provincia de Zamora como gobernador de ella desde 12 de agosto de 1853 hasta 17 de julio de 1854*. Zamora: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 1985.
- HERNÁNDEZ MARTÍN, Joaquín. *Guía de arquitectura de Zamora. Desde los orígenes al siglo XXI*. Zamora: Colegio Oficial de Arquitectos de León, Delegación de Zamora, 2004.
- LADERO QUESADA, Manuel Fernando. "El concejo de Zamora en el siglo XV: Monopolio y oligarquización del poder municipal. Aproximación al proceso". *Espacio, Tiempo y Forma, Serie III, Hª Medieval*, 1990, 3, pp. 83-93.
- LADERO QUESADA, Manuel Fernando. "Aproximación al proceso de transformaciones urbanísticas en Zamora en el tránsito de la Edad Media a la Edad Moderna". En: *I Congreso de Historia de Zamora. T3: Medieval y Moderna*. Zamora: Diputación Provincial de Zamora, Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 1991, pp. 563-577.
- LARRÉN IZQUIERDO, Hortensia. "La evolución urbana de la ciudad de Zamora a través de los vestigios arqueológicos". *Codex aquilarensis. Cuadernos de investigación del Monasterio de Santa María la Real*, 1999, 15, pp. 91-118.
- LÓPEZ BRAGADO, Daniel, y Víctor LAFUENTE SÁNCHEZ. "La transformación de la Plaza Mayor de Zamora en el siglo XX. Un espacio urbano son resolver". *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 2015, 30, pp. 199-223.
- LÓPEZ BRAGADO, Daniel y Víctor LAFUENTE SÁNCHEZ. "La construcción de edificios militares en el tercio central del siglo XVIII en la ciudad de Zamora". *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 2017, 32, pp. 279-318.
- LÓPEZ BRAGADO, Daniel y Víctor LAFUENTE SÁNCHEZ. "Los proyectos del Cuartel de Infantería para la ciudad de Zamora en el primer tercio del siglo XVIII". *Studia Historica: Historia Moderna*, 2019, 1/41, pp. 407-433.
- LÓPEZ BRAGADO, Daniel y Víctor LAFUENTE SÁNCHEZ. "El parque de la Marina Española: de paseo arbolado del primer ensanche de Zamora a principal espacio verde de la ciudad". *Studia Zamorensia*, 2019, 18, pp. 11-32.

- LÓPEZ GALLEGOS, María Silvia. "La política social desarrollada por la Organización Sindical durante el primer franquismo en Zamora (1939-1945). *Studia Zamorensia*, 2005, 7, pp. 133-154.
- MADOZ, Pascual. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de Castilla y León*. Valladolid: Junta de Castilla y León, Ámbito, 1983, vol. 9 (Zamora provincia).
- MARTÍN BAILÓN, Marco Antonio. "Apuntes para la historia de la restauración del patrimonio románico en Zamora". En: HERNÁNDEZ LUIS, José Luis (coord). *Sic vos non Vobis: colección de estudios en honor de Florián Ferrero*. Zamora: Ministerio de Educación y Ciencia, 2015, pp. 585-613.
- MARTÍN GONZÁLEZ, Eduardo. "Conflicto social y violencia en el campo zamorano, de la II República al franquismo. Un estudio de caso: Cañizo (1931-1945)". *Studia Zamorensia*, 2015, 7, pp. 77-131.
- MARTÍNEZ PEREDA, Lucio. "Zamora 1936-1939, propaganda y fe: ceremonias político-religiosas en la retaguardia franquista durante la Guerra Civil". *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 2008, 25, pp. 177-224.
- MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Restauración de los Borbones. Alfonso XII y los orígenes de la regencia, 1874-1890". En: ALBA LÓPEZ, Juna Carlos (coord.). *Historia de Zamora*. Zamora: Diputación de Zamora, Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 1995, t. III, pp. 289-430.
- MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)". En: ALBA LÓPEZ, Juan Carlos (coord.). *Historia de Zamora*. Zamora: Diputación de Zamora, Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 1995, t. III, pp. 493-590.
- MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Era de Franco". En: ALBA LÓPEZ, Juan Carlos (coord.). *Historia de Zamora*. Zamora: Diputación de Zamora, Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, Caja España, 1995, t. III, pp. 653-790.
- MATEOS RODRÍGUEZ, Miguel Ángel. "La Zamora de los años 30: II República y Guerra Civil". En: *Segundo Congreso de Historia de Zamora*. Zamora: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, Diputación de Zamora, UNED, 2008, vol. 3, pp. 99-115.
- MUÑOZ MIÑAMBRES, José. *Historia Civil y Eclesiástica de Zamora (siglo XIX)*. Zamora: 1996.
- Ordenanzas Municipales de la Ciudad de Zamora*. Zamora: Imprenta de la Exma. Diputación Provincial a cargo de S. Gómez, 1890.
- PRIETO SERRANO, José Luis. *Cambio social y cambio político en la provincia de Zamora*. Zamora: Ayuntamiento de Zamora, 1985.
- Proyecto para la construcción de uno ó dos mercados públicos en la ciudad de Zamora, presentado por el Sr. Alcalde de la misma, Don Isidro Rubio y Gutiérrez, y aprobado por el Exmo. Ayuntamiento en sesión de 27 de Enero de 1902*. Zamora: Establecimiento Tipográfico de E. Calamita, 1902.
- PÉREZ, Eduardo Julián. *Zamora del porvenir*. Zamora: Diputación Provincial de Zamora, 1984.
- RAMOS DE CASTRO, Guadalupe. *Arte románico en la provincia de Zamora*. Zamora: Diputación de Zamora, 1977.

- RAMOS DE CASTRO, Guadalupe. "El Ayuntamiento de Zamora". *Boletín del seminario de Estudios de Arte y Arqueología: BSAA*, 1978, 44, pp. 235-244.
- RAMOS DE CASTRO, Guadalupe. *Las murallas de Zamora*. Zamora: Servicio de publicaciones de la Delegación Provincial del Ministerio de Cultura, 1978.
- RAMOS MONREAL, Amelia y José NAVARRO TALEGÓN. *La fundación de los Morán Pereira. El hospital de la Encarnación*. Zamora: Diputación de Zamora, 1990.
- REPRESA, Armando. "Génesis y evolución urbana de la Zamora medieval". *Hispania: Revista española de historia*, 1972, 122, pp. 525-545.
- RIVERA DE LAS HERAS, José Ángel. *Por la Catedral, iglesias y ermitas de la ciudad de Zamora*. León: Edilesa, 2001.
- ROCAFORT, Ceferí y Casimiro DALMAU. *La España Regional*. Barcelona: Alberto Martín, 1913-1919, vol. 4.
- RODA HERNÁNDEZ, Francisco. "Zamora: la ciudad del museo del románico". *Clío: Revista de Historia*, 2008, 83, pp. 66-73.
- RODRÍGUEZ ESTÉBAN, M<sup>a</sup> Ascensión. *La arquitectura de ladrillo y su construcción en la ciudad de Zamora (1888-1931)*. Zamora: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 2012.
- RODRIGUEZ MÉNDEZ, Francisco Javier. "Plan Director de las Murallas de Zamora: Algunas aportaciones al conocimiento del monumento". En: RIVERA BLANCO, Javier (coord.). *Arqueología, arte y restauración: Actas del IV Congreso Internacional "Restaurar la Memoria"*. Valladolid: Junta de Castilla y León, 2004, pp. 557-570.
- RODRÍGUEZ MÉNDEZ, Francisco Javier. "La construcción del edificio de la Escuela Normal de Zamora. En: HERNANDEZ DÍAZ, J. M. y F. J. RODRÍGUEZ MÉNDEZ (dir.). *El edificio de la Escuela Normal de Zamora*. Zamora: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 2008, pp. 23-95.
- RUPÉREZ ALMAJANO, M<sup>a</sup> Nieves. "Aspectos del urbanismo zamorano en el siglo XVIII. La junta de policía". En: *I Congreso de Historia de Zamora. T4: Historia Moderna y Contemporánea*. Zamora, Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 1993, pp. 175-194.
- SALVADOR VELASCO, Mónica *et al.* "El Palacio del Cordón de Zamora, excavación de un edificio civil de los siglos XV-XVI". *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 1993, 10, pp. 165-178.
- SALVADOR VELASCO, Mónica *et al.* "Excavación arqueológica de dos tramos de muralla correspondientes al segundo recinto murado de la ciudad". *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 2005, 22, pp. 159-168.
- SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, Roberto *et al.* "El palacio de los Momos (Zamora). Estudios previos al proyecto de restauración. I: Materiales de construcción". *Revista Digital del Cedex*, 1999, 114, p. 45.
- SÁNCHEZ PALACIOS, Andrés. "El instituto "María de Molina": una novela de los hechos". *AGUA Revista del I.E.S. María de Molina*, 2014, número conmemorativo de su 50 aniversario, pp. 18-22.
- SOBEJANO SOBEJANO, M. José. *Chaves Arias y el agrarismo católico en Zamora (1900-1941)*. Tesis Doctoral: UNED, 1990.



TEJEIRA DE PABLOS, M<sup>a</sup> Dolores. "La demolición de la torre de San Salvador de Zamora en el siglo XIX: Un debate sobre el concepto de Patrimonio Histórico". *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 1999, 16, pp. 135-140.

TEJEIRA DE PABLOS, M<sup>a</sup> Dolores. "La Comisión de Monumentos Históricos y Artísticos de Zamora en el siglo XIX". *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 2002, 19, pp. 323-336.

TEJEIRA DE PABLOS, M<sup>a</sup> Dolores. "La conservación de un patrimonio en desuso: Actuaciones en las murallas de Zamora durante el siglo XIX". *Espacio, tiempo y forma*, 2009-2010, 22-23, pp. 217-233.

VASALLO TORANZO, Luis. "La alhóndiga mayor de Zamora. Estudio documental de su construcción". *Studia Zamorensia*, 2012, 11, pp. 205-236.

VASALLO TORANZO, Luis. "Origen y desarrollo de la Plaza Mayor de Zamora y de su Casa Consistorial. Siglos XV y XVI". En: HERNÁNDEZ LUIS, José Luis (coord.). *Sic vos non Vobis: colección de estudios en honor a Florián Ferrero*. Zamora: Ministerio de Educación y Ciencia, 2015, pp. 375-406.

VILORIA, Antonio. *Segundo Vitoria (1855-1923). Un arquitecto zamorano*. Zamora: Diputación de Zamora, Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, Centro de Estudios Benaventanos Ledo del Pozo, Colegio Oficial de Arquitectos de León, Delegación de Zamora, Funcoal, 2007.

VIÑE ESCARTÍN, Ana Isabel y Mónica SALVADOR VELASCO. "Nuevas intervenciones arqueológicas en la Puebla del Valle. Zamora". *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 1998, 15, pp. 87-108.

VVAA. *Historia de Zamora*. Valencia: Editorial Prensa Ibérica, 1991, t. II.

VVAA. *Enciclopedia del Románico en Castilla y León. Zamora*. Aguilar de Campoo: Fundación Santa María la Real, Centro de Estudios del Románico, 2002.

ZATARÁN FERNÁNDEZ, Melchor. *Apuntes y noticias curiosas para formalizar la historia eclesiástica de Zamora y su Diócesis*. Zamora: Establecimiento tipográfico de San José, 1898.

### 3. BIBLIOGRAFÍA SOBRE INFRAESTRUCTURAS.

ALZOLA Y MINONDO, Pablo de. *Historia de las obras públicas en España*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2001.

BARREIRO GIL, M. Jaime. "El atraso económico y el sistema de transporte terrestre en la Galicia del siglo XIX". *Revista Galega de Economía*, 2001, 1/10, pp. 1-21.

BARRÓN, Eduardo. "Inauguración del ferro-carril de Medina del Campo a Zamora". *Revista de Obras Públicas*, 1864, 2, pp. 117-119.

BASSOLS COMA, Martín. "Las obras públicas y el urbanismo: los actos de uso del suelo y la ejecución de obras promovidas por la Administración del Estado". *Revista de Derecho Urbanístico y Medio Ambiente*, 1995, 145, pp. 222-224.

BOIX MERINO, Félix. "Ferrocaril de Plasencia a Astorga". *Revista de Obras Públicas*, 16/I, pp. 197-198.

BRAVO MOLTÓ, Emilio. *Legislación de Ferrocarriles*. Madrid: Establecimiento Tipográfico de Pedro Núñez, 1891.

- CABANES, Francisco Xavier de. *Guía General de Correos, Postas y caminos del reino de España*. Madrid: Imprenta de D. Miguel de Burgos, 1830.
- CASARES MARCOS, Ana Belén. "El resurgir jurídico de la concesión de obras públicas a iniciativa particular". *Revista Electrónica de la Facultad de Derecho de la Universidad de Granada*, 2007, pp. 5-25.
- CUELLAR VILLAR, Domingo *et al.* *El ferrocarril en España, siglos XIX y XX: una visión en el largo plazo*. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 2007.
- FERNÁNDEZ DE GATTA SÁNCHEZ, Dionisio. "Expropiación forzosa y obras públicas (1812-2010)". En: DE DIOS DE DIOS, Salustiano *et al.* (coord.). *Historia de la propiedad*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 2012, pp. 443-480.
- FRAX, Esperanza y Santos MADRAZO. "El transporte por carretera, siglos XVIII-XX". *Tst: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 2001, 1, pp. 31-53.
- FRECHILLA ALONSO, Noelia y M. Almudena FECHILLA ALONSO. "Tecnología y sostenibilidad en la ingeniería española de la Ilustración: el Canal de Castilla". En HUERTA, Santiago y Paula FUENTES (ed.). *Actas del Noveno Congreso Nacional y Primer Congreso Hispanoamericano de Historia de la Construcción*. Madrid: Instituto Juan de Herrera, 2015, vol. 2, pp. 657-665.
- FUENTE, José de la. *Memoria sobre el origen de la carretera de Vigo a Castilla, mandada construir por Real Decreto de 30 de Marzo de 1833; Medios adoptados para llevar a cabo la ejecución de este útil y beneficioso proyecto; causas que paralizaron la marcha de esta Empresa; con un apéndice, en que se insertan varios documentos relativos al objeto*. Orense: Imprenta de D. Cesáreo Paz y Hermano, 1838.
- GARCIVAL, Gonzalo. *Estaciones de ferrocarril de España*. Madrid: Escasa Calpe, 1995.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio. *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913)*. Madrid: Alianza Universidad, 1982.
- HELGUERA QUIJADA, Juan. "Aproximación a la Historia del Canal de Castilla". En: HELGUERA QUIJADA *et al.* (coord.). *El Canal de Castilla*. Valladolid: Junta de Castilla y León, 1988, pp. 9-159.
- HERRANZ LONCAN, Alfonso. "La dotación de infraestructuras en España (1844-1935)". *Estudios de Historia económica*, 2004, 45, pp. 1-140.
- LAZCANO ACEDO, Juan Francisco *et al.* "Carreteras". *Revista de Obras Públicas*, 1999, 3388, pp. 152-160.
- MACHIMBARRENA, Vicente. "El ferrocarril de Zamora a Orense y Coruña". *Revista de Obras Públicas*, 1932, 2591, pp. 77-79.
- MALUQUER, Manuel. "Ferrocarril de Plasencia a Astorga. Inauguración oficial". *Revista de Obras Públicas*, 1896, 25/I, pp. 339-342.
- Memoria sobre la necesidad de construir las carreteras provinciales de Santiago a Orense y de Santiago a Lugo, en el antiguo reino de Galicia*. Madrid: Establecimiento tipográfico de H. Martínez, 1850.
- NAVASCUÉS PALACIOS, Pedro e Inmaculada AGUILAR. "Introducción a la arquitectura de las Estaciones en España". En NAVASCUÉS PALACIOS, Pedro (coord.). *El mundo de las estaciones*. Madrid: Ministerio de Cultura, 1980, pp. 137-230.

REDONDO QUINTELA, Félix *et al.* "San Román de los Infantes, primer salto del Duero". *Técnica Industrial*, 2010, 290, pp. 52-57.

RIBERA DUTASTE, José Eugenio. "El ferrocarril de Zamora a Orense y Coruña". *Revista de Obras Públicas*, 1932, 2593, pp. 125-129.

ROSADO PACHECO, Santiago. "La Ley general de obras públicas de 13 de abril de 1877. (Una reflexión sobre el concepto de obra pública)". *Anuario de la Facultad de Derecho*, 1988, 6, pp. 211-279.

#### 4. BIBLIOGRAFÍA SOBRE VIVIENDA SOCIAL.

ALQUEZAR PENÓN, Javier. ""Ni un hogar sin lumbre". Política social de la vivienda en el Franquismo. La Obra Sindical de la Vivienda en Andorra y Ariño". *Revista de Andorra. Centro de Estudios Locales de Andorra*, 2015, 16, pp. 90-151.

BELTRÁN ABADÍA, Ramón. "De aquellos barro, estos lodos. La política de vivienda en la España franquista y postfranquista". *Acciones e Investigaciones sociales*, 2002, 16, pp. 25-67.

CASTRO CAMPANO, Diego. "La vivienda militar: del Patronato de Casas Militares al INVIED". *Boletín informativo Sistema Archivístico de Defensa*, 2012, 22, pp. 13-21.

ESPINOSA NAVARRO, Lucas *et al.* "Obra Social del Hogar y la Arquitectura: Centros parroquiales en las unidades vecinales de absorción de Madrid: Hortaleza, Canillejas, Vallecas, Pan Bedito, Fuencarral y Villaverde". *Hogar y Arquitectura; revista bimestral de la Obra Sindical del Hogar*, 1965, 57, p. 2.

GARCÍA VÁZQUEZ, Carlos Gabriel. "La obsolescencia de las tipologías de vivienda de los polígonos residenciales construidos entre 1950 y 1976. Desajustes con la realidad sociocultural contemporánea". *Informes de la Construcción*, 67 (extra 1), 2015.

GÓMEZ JIMÉNEZ, M<sup>a</sup> Luisa. *La intervención administrativa en el sector de la vivienda*. Tesis Doctoral: Universidad de Málaga, 2004.

GUTIÉRREZ MOZO, María Elia y Cristina CARO GALLEGO. "La arquitectura de la Obra Sindical del Hogar en la ciudad de Albacete: 1941-1981". *Al-Basit: Revista de estudios albacetenses*, 2015, 60, pp. 123-170.

JEREZ MIR, Carlos. "Un interesante modelo de vivienda social en el franquismo: las viviendas para personal del ejército de Tierra en la calle Severo Ochoa 9 y 11 de Granada". *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*, 2012, 43, pp. 167-182

JIMENEZ RIESCO, María Ángeles. *La vivienda como problema social en España: del control ideológico a la lucha contra el paro (1883-1936)*. Tesis Doctoral: Universidad de Navarra, 2007.

LASSO DE LA VEGA ZAMORA, Miguel. "Algunas notas sobre la participación de la Obra Sindical del Hogar de Madrid en la política de vivienda durante el periodo 1939-1959". En: POZO MUNICIO, José Manuel (coord.). *Los años 50: La arquitectura española y su compromiso con la historia: Actas del Congreso Internacional*. Pamplona: T6 Ediciones, 2000, pp. 151-162

LIZUNDIA URANGA, Íñigo. *La construcción de la arquitectura residencial en Gipuzcoa durante la época del Desarrollismo*. Tesis Doctoral: Universidad del País Vasco, 2012.

- LÓPEZ ALARCÓN, Mariano. "El arrendamiento de las viviendas de renta limitada y las subvencionadas". *Anales de la Universidad de Murcia (Derecho)*, 1962, pp. 163-208.
- LÓPEZ DIAZ, Jesús. "La vivienda social en Madrid, 1939-1959". *Espacio, Tiempo y Forma, Serie VII, Historia del Arte*, 2002, 15, pp. 297-338.
- MARTÍNEZ ZIMMERMANN, María Luisa. *Los proyectos de vivienda de promoción oficial para la población civil en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria*. Tesis Doctoral: Universidad de Las Palmas de Gran Canarias, 2001.
- MOYA GONZÁLEZ, Luis. "Los antecedentes franquistas de la política de la vivienda social". *Cuaderno de Investigación Urbanística*, 2015, 100, pp. 73-76.
- ORTIZ NUÑEZ, Sagrario. *Planeamiento y políticas de vivienda en el área metropolitana de Madrid durante la democracia (1975-2007)*. Tesis Doctoral: Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 2013.
- PINZÓN AYALA, Daniel. "Las casas-cuartel de la Guardia Civil durante la Segunda República y el Franquismo: la desconocida labor de un grupo de arquitectos". *Boletín Académico. Revista de investigación y arquitectura contemporánea. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidade da Coruña*, 2014, 4, pp. 71-82
- RAVENTÓS VIÑAS, María Teresa. "El patronato de casas militares: Proyectos realizados en Madrid durante el periodo 1928-1959". *Revista Universitaria de Historia Militar*, 2013, 2/3, pp. 161-202.
- SAMBRICIO, Carlos. "De la arquitectura del nuevo Estado al origen de nuestra contemporaneidad: El debate sobre la vivienda en la década de los cincuenta". *RA: Revista de Arquitectura*, 2000, 4, pp. 75-90.
- SAMBRICIO, Carlos. "El Patronato de Casas Militares". En: SAMBRICIO, Carlos (dir). *Un siglo de vivienda social (1903/2003)*. Madrid: EMV, Ministerio de Fomento, 2003.
- SAMBRICIO, Carlos. "Punto de inflexión 1946-1956: viviendas sociales para la clase media". *Ciudad y Territorio: Estudios territoriales*, 2009, 161-162, pp. 521-528.
- SAMBRICIO, Carlos. "La vivienda protegida: Historia de una necesidad". *Summa +*, 2010, 107, pp. 68-77.
- SENDÍN GARCÍA, Manuel Ángel. "La iniciativa oficial como difusora de barriadas de bloques y colonias en Gijón (1942-1985)". *Eria, Revista cuatrimestral de geografía*, 1990, 21, pp. 23-44.
- VILLALOBOS, Daniel. "Las viviendas de la Obra Sindical en Valladolid. Un ejemplo de viviendas del Movimiento Moderno con compromiso social". En: VV AA. *DoCoMoMo\_Valladolid. Registro DOCOMOMO Ibérico, 1925-1975. Industria, vivienda y equipamientos*. Valladolid: Fundación DOCOMOMO Ibérico, 2018, pp. 95-108.

## ANEXO DOCUMENTAL.

DOCUMENTO 1. CARTA DE JUAN RÓSPIDE RAMOS EN LA QUE INFORMA AL AYUNTAMIENTO DE ZAMORA DE LAS CONDICIONES IMPUESTAS POR LA COMPAÑÍA DE FERRO-CARRILES DEL NOROESTE PARA QUE EL PUENTE PREVISTO PARA EL PASO DE LA LÍNEA DE PLASENCIA A ASTORGA SEA MIXTO<sup>1247</sup>.

Como continuación a mi oficio número 458 de 6 de diciembre último, creo conveniente someter a V.S. algunas consideraciones para mayor claridad del asunto a que el mismo se refiere. Habiendo examinado nuevamente la solicitud del Ayuntamiento de Zamora referente al puente mixto sobre el Duero y partiendo de la base de que el Gobierno quiera tomar en consideración los derechos de aquel municipio, debo manifestar que esta compañía ha hecho algunos estudios preliminares para averiguar lo que fuera doble hacer sobre este particular, y como consecuencia de los mismos esta compañía no tendría inconveniente en encargarse de la construcción del puente mixto, si así lo deseara el Gobierno bajo las siguientes condiciones.

1ª.- Se tendrá en cuenta a la compañía el retraso que naturalmente llevará consigo la elaboración de nuevos estudios, toda vez que los del puente para el ferrocarril están ya casi ultimados.

2ª.- De común acuerdo entre la Dirección de Obras públicas y esta Compañía se formará un presupuesto para establecer la diferencia entre los gastos necesarios para la construcción del puente mixto y los que demanda la del ferrocarril según el proyecto aprobado, cuya diferencia se abonará por el Estado a esta compañía.

3ª.- Igualmente se abonará a esta compañía el aumento de gastos que pueda resultar en la construcción de la línea fuera del puente a consecuencia de la sustitución del puente mixto, al puente previsto en el proyecto aprobado.

4ª.- Igualmente se determinará el plazo fijo para el pago íntegro a esta Compañía del importe de dichos gastos.

5ª.- Será de cuenta del Gobierno la construcción de los accesos al puente de la carretera.

6ª.- Así mismo se estipulará que esta Compañía será la encargada de la conservación del puente, de la carretera, abonándosele anualmente por el Gobierno la suma necesaria para dicha conservación.

DOCUMENTO 2. CARTA ESCRITA EN 1893 POR EL ALCALDE MATEO PRADA A LA CORPORACIÓN, EN RELACIÓN AL ACONDICIONAMIENTO DEL CAMINO PROLONGACIÓN DE LA CALLE SAN PABLO<sup>1248</sup>.

Ha llegado el momento preciso de practicar un estudio de un camino municipal que partiendo de la Puerta de San Pablo se dirija a la esquina de la cerca del exconvento de San Benito en la Peña de Francia.

Las causas que determinan la urgencia y precisión del referido estudio se imponen de una manera inevitable y asimismo las necesidades públicas lo demandan, por cuyo motivo el Regidor que suscribe propone a la aprobación del Ayuntamiento la ejecución del referido trabajo.

Todos sabéis que antes de poco tiempo ha de ser un hecho la demolición de la raquítica puerta de San Pablo de esta Ciudad con motivo de la construcción del nuevo puente de hierro

---

<sup>1247</sup> AHPZa-MZa, LA año 1889 (L/248), ff. 29r. a 30r.

<sup>1248</sup> *Ibidem*, OyU, sign. 709/22.

que pasa por aquella parte y esta circunstancia tan íntimamente ligada con la inmediata reforma de la calle de San Pablo y sus inmediaciones, no puede menos de afectar de una manera directa en su prolongación, cual es el camino de que se trata.

El Ayuntamiento no puede circunscribir su pensamiento a los reducidos límites que abarcan aquellos terrenos, es preciso ensancharles de una manera conocidamente provechosa, y la sola consideración de que la calle de San Pablo ha de ser antes de poco, la primera avenida de comunicación de la Capital y el nuevo puente esté solo hecho, nos obliga a ser previsores y anticipar este estudio con el alto fin de conocer de antemano lo más conveniente a los intereses que representamos.

Sucede además que con las obras accesorias que necesariamente han de construirse en las importantes avenidas del nuevo puente es inevitable una completa transformación de aquellos terrenos en una extensión considerable y esto mismo viene a favorecernos indirectamente y será altamente censurable en nosotros el despreciar los medios y grandes elementos que se nos presentan para mejorar con grande economía las condiciones de aquel punto cuya base principalísima ha de ser el estudio del camino que se solicita.

Unido a las anteriores consideraciones no hemos de olvidar tampoco el cruce del actual camino con el Ferrocarril del Oeste hecho que también exige por su importancia la determinación de puntos fijos en su relación con la comodidad y conveniencia pública.

No es menos atendible a la vez la construcción de la nueva barriada en el exconvento de San Benito, cuyas atenciones demandan desde luego la construcción de un buen camino para su servicio y necesidades; y por último no debe desconocer el Ayuntamiento que siendo ésta la primera y única vía que se proyecta a las orillas del Duero sitio de agradable solaz y esparcimiento del vecindario, el Municipio se halla en la obligación de acudir con sus reformas y mejoras a aquellos puntos de la población que éstas reconozcan por base el desarrollo del tráfico y mejora de los intereses y bienestar de nuestros administrados.

En su virtud el Regidor que suscribe tiene el honor de solicitar del Ayuntamiento la aprobación de esta proposición sin reparar en los medios que fueran precisos para su cumplimiento.

### DOCUMENTO 3. INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS Y DE POLICÍA RURAL ACERCA DEL NUEVO TRAZADO DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE PLASENCIA Y ASTORGA A SU PASO POR LA CAPITAL<sup>1249</sup>.

Exmo. Ayuntamiento

Los que suscriben, individuos de la comisión nombrada por el Ayuntamiento para informar respecto de lo acordado en sesión de once del corriente en la que se hizo conocer a la corporación la forma en que con arreglo al proyecto últimamente aprobado, interesa el trazado del ferrocarril de Malpartida Astorga, el término municipal de esta Ciudad, representado en el plano parcelario que el Sr. Ingeniero Jefe de la ¿? correspondiente a remitido al Ayuntamiento con el fin de dar a conocer los terrenos que han de expropiarse para la ejecución de las obras, y la disposición en que dicho trazado interesa los caminos y servidumbres públicas del término, tiene el honor de manifestar lo siguiente.

Según el expediente del acuerdo la comisión ha de informar acerca de los destinos que abraza el mismo que son, primero, como debe darse principio a la expropiación de los terrenos,

---

<sup>1249</sup> AHPZa-MZa, LA año 1889 (L/248), sesión de 18 de diciembre, ff. 277r. a 279v.



y, segundo, exponer lo que crea oportuno, respecto de la forma en que después de ejecutadas las obras, han de quedar las servidumbres y caminos públicos.

Estudiado el plano por la comisión auxiliada por el Maestro de Obras de Ciudad que reúne la condición de haber sido Ayudante de Obras públicas, ha visto que el paso del trazado desde la margen izquierda del río Duero, hasta llegar a la carretera de Tordesillas se hace en trinchera cuyas cotas son de 8' 9" y 10 metros, que a continuación se hace túnel de una longitud de doscientos cincuenta metros aproximadamente, hasta cruzar las carreteras que conducen a la Estación de ferro-carril de medina del Campo a Zamora, continuando en trinchera por la explanada del Matadero hasta bajar al valle de Arenales; y se ha enterado sobre el terreno y con vista del plano las obras que se proyectan para quedar viables las servidumbres y caminos públicos.

Así enterada la comisión, acordó por unanimidad el contestar en su día estudiando las modificaciones que deben proponerse a las obras proyectadas por la Empresa para que los caminos y servidumbres públicas se dejen en las condiciones que las mismas exijan y limitarse por hoy a exponer lo que en su juicio de la misma debe mirarse como preferente, que es el paso del ferro-carril en trinchera por los puntos que quedan mencionados y que señala el plano.

Perjuicios incalculables se causarían á los intereses generales de la localidad si las obras se ejecutaran con sujeción al plano que se nos ha presentado. Zamora como la mayoría de los pueblos tiene la necesidad de ensanche de población, porque las necesidades de la vida moderna y el progreso de los mismos pueblos así lo exigen, y no tiene Zamora por su posición Topográfica otro medio de realizar el ensanche que utilizando las afueras de las puertas de S<sup>ta</sup> Clara y S. Torcuato; en donde existe una explanada entre el recinto fortificado de la plaza y el Valle de Arenales, explanada que no pudo utilizarse en otro tiempo por el círculo de hierro que suponían las murallas, y que hoy merced á las libertades conquistadas por los pueblos ha desaparecido aquel dique opresor, así que se ve en la planicie comenzando un barrio de Obreros que consta de setenta casas, y otros barrios y edificios de importancia de propietarios particulares que se están construyendo inmediato á las murallas e iniciando el ensanche de población que es el porvenir de Zamora; y a esta altura viene a destruir tan alagueñas circunstancias la obra del ferro-carril en su paso por la población con una trinchera de la importancia que el proyecto indica, dividiendo lo que ya se consideraba población en dos grupos con perjuicio como ya queda dicho de los intereses generales y particulares.

Estas consideraciones y más que la comisión pudiera exponer y que no se ocultan al buen criterio de la corporación municipal, obliga a la comisión a proponer al Ayuntamiento, que formule una exposición que eleve al Gobierno pidiéndole que el paso del ferro-carril por esta población, se haga en Tunel, que comience en el camino de la Puerta de San Pablo al K.º 228,750, hasta salir al valle de Arenales al K.º 229,850, único medio de que no queden perjudicados en tan alto grado, los intereses de esta localidad.

Zamora 18 de Diciembre de 1889.

Celestino de la Hoz Francisco Campesino Federico Martínez Manuel Garrido  
Bernardo Juan

DOCUMENTO 4. RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS, RESPECTO A LA RECLAMACIÓN INTERPUESTA POR EL AYUNTAMIENTO DE ZAMORA POR LA VARIACIÓN DEL TRAZADO DE LA LÍNEA DE FERROCARRIL ENTRE PLASENCIA Y ASTORGA A SU PASO POR LA CAPITAL <sup>1250</sup>.

(...) Vistas las instancias del Ayuntamiento de Zamora fecha 22 de Dicbre. de 1889, de la Sociedad de Amigos del País de Zamora de 26 de Enero de 1890, y un informe del Consejo Provincial de Agricultura Industria y Comercio, todo relativo a una modificación de trazado del proyecto aprobado para el ferrocarril de Plasencia a Astorga en las inmediaciones de Zamora, pidiendo se verifique el paso por medio de túnel entre los kilómetros 228,750 y 229, 250; Visto lo informado por V.S. después de oír a la compañía concesionaria de dicha línea, la cual manifiesta que quiere ceñirse en un todo a la traza del replanteo aprobada. Considerando que aun cuando sea aceptable la reforma que interesan, dichas instancias, bajo el punto de vista técnico según asegura V.S. en su informe de 11 de marzo último, lo único que compete a la Admon. en este caso, es cuidar de que la compañía cumpla con las prescripciones de la aprobación del presupuesto, esta Dirección general desestima las expresadas instancias, disponiendo al propio tiempo vigile V.S. el que la compañía concesionaria del ferrocarril de Plasencia a Astorga ejecute las obras de esta línea a su paso por Zamora, con sujeción a las prescripciones de la real orden de 30 de Septiembre de 1889, de aprobación de la variante del trazado en aquella localidad, propuesto por la misma empresa.

Lo que traslado a V.S. para su conocimiento y de esta Corporación.

DOCUMENTO 5. PROPUESTA DE LA COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DEL OESTE DE ESPAÑA PARA RESOLVER EL PASO POR LA CAPITAL DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE PLASENCIA Y ASTORGA <sup>1251</sup>.

Enterado por el Sr. Ingeniero jefe de la Compañía de las gestiones practicadas durante los últimos días de acuerdo con el Representante de la Sociedad Constructora de la línea de Plasencia a Astorga, para llegar a una solución en lo relativo al paso de la citada línea por las inmediaciones de la población de Zamora, tengo la honra de manifestar a V.S. que la Compañía está dispuesta a deferir a los deseos de esa población y de su Ayuntamiento de su digna Presidencia, en la forma propuesta por el citado Ingeniero Jefe, a pesar de que tal solución representa un considerable aumento de gastos respecto del proyecto oficialmente aprobado por R.O. de 30 de Septiembre de 1889 y confirmado por la Superioridad al desechar la instancia presentada por el Ayuntamiento en 22 de Diciembre del mismo año.

Esa Corporación por su parte cederá gratuitamente los terrenos comunales y de propios y prestará a la Compañía y sociedad constructora el auxilio más eficaz para que todas las expropiaciones del término se lleven a cabo en brevísimo plazo y en condiciones que no resulten onerosas, debiendo tener en cuenta que de no ser así no podrán reanudarse los trabajos por ahora.

Esta Compañía confía igualmente en que el Ayuntamiento tendrá presente el acuerdo hace tiempo tomado para ceder gratuitamente la zona necesaria para la vía en ese término municipal, y que encontrará medio para cuando su situación económica lo permita, de corresponder a los sacrificios que no duda en imponerse la Compañía, para resolver este asunto de una manera completamente satisfactoria para los intereses de esa localidad.

---

<sup>1250</sup> AHPZa-MZa, LA año 1890 (L/249), ff. 122v. a 126 r.

<sup>1251</sup> *Ibidem*, LA año 1894 (L/253), sesión de 23 de julio, ff. 135v. a 136v.

Adjuntos y por duplicado remito a V.S. el plano y perfil de la solución propuesta que consiste en efectuar el paso por medio de un solo túnel de 530 metros de longitud y que principiando un poco antes del camino de la Aldehuela, irá a terminar próximamente en el actual frente de ataque de la plaza de toros, estableciendo además la Compañía el paso inferior de la Puerta Nueva, el superior a San Pablo y el paso necesario en frente de la futura puerta comprendida entre las de San Pablo y Sta. Clara cuando se construya un camino en prolongación de la nueva calle, quedando de cuenta del Ayuntamiento la construcción y arreglo de accesos a los pasos.

Ruego a V.S. se sirva dar cuenta al Ayuntamiento de las actuales proposiciones, devolviéndome, en el caso de ser aceptados, uno de los ejemplares del plano y perfil con su conformidad, para poder gestionar la correspondiente aprobación del Ministerio de Fomento.

Madrid 21 de Julio de 1894.

#### DOCUMENTO 6. MOCIÓN DE LA PRESIDENCIA SOBRE EL PLAN DE ETAPAS PARA LA PAVIMENTACIÓN DE LAS CALLES DE LA LOCALIDAD<sup>1252</sup>.

Es V. E. del deber en que se viene encontrando, de atender al arreglo y reparación de las aceras y empedrados, cuyas obras han llegado á presentarse yá como necesidad imperiosa é inexcusable, si se tiene en cuenta el lamentable estado en que se encuentra el pavimento de las principales calles de la población, dedico preferente atención a este asunto al confeccionar el vigente presupuesto ordinario, logrando sortear el sinnúmero de dificultades que, para todo lo que supone fomento o mejora, siempre se presenta, como consecuencia necesaria de las estrecheces del erario, hasta quedar consignado en el Capítulo 6.º Art. 7.º la cantidad de doce mil pesetas para atender á los gastos de construcción de nuevas aceras y empedrados y reparación de las existentes.

Claro está, y así habrá de ser fácilmente comprendido por todos, que esta cantidad no es bastante, no solo para dejar satisfecha toda la necesidad sentida, sino que, ni aún siquiera para atender a ella en parte considerable, pues el arreglo de las aceras y empedrados, aún tan solo de las principales calles, es cosa de muchísimos miles de pesetas, que se halla por tanto fuera del alcance de los presupuestos ordinarios en buen número de años, pero es de todos modos, cantidad extraordinaria y desusada, con la que puede emprenderse una mejora digna de ser apreciada y que á seguir el propósito firme y constante que parece iniciado en el seno de Exma. Corporación, puede ser tenida como la base y la norma de un provechoso plan de arreglo y mejora de este importante ramo de Policía Urbana, que está en armonía con los escasos medios de que puede disponer el Municipio.

En este entender y confianza, el Alcalde que suscribe, ha meditado con toda calma acerca del modo de dar comienzo y pauta a esas indispensables obras, en forma que oriente y señale un plan digno de ser continuado, estudiado y pensando las ventajas e inconvenientes de los varios sistemas de empedrados y aceras que pueden emplearse, llegando al convencimiento de que, para proceder metódicamente, debe seguirse, en lo posible, el orden de clasificación de calles, y entre las del mismo, dar la preferencia a aquellas que por su tránsito y estado merezcan el mayor cuidado y de que en cuanto se refiere á las aceras de esas calles de primer orden, debe procurarse en vez de su reparación, la construcción de otras nuevas con baldosas de cemento, pues de otro modo y aunque supongan mayor coste que el de la reparación se obtiene la ventaja de aprovechar las aceras antiguas en la recomposición ó instalación de otras nuevas en las calles de otros órdenes o de menor importancia.

---

<sup>1252</sup> AHPZa-MZa, LA año 1911 (L/1813), ff. 25r. a 27r.

Consecuente pues á esta apreciaciones y creyendo interpretan los deseos de V.E., esta Alcaldía encomendó al Sr. Arquitecto Municipal la formación del proyecto de construcción de nuevas aceras en la calle de Santa Clara, que adjunto se eleva a la aprobación de V.E., significando a la vez, que quedando sobrante en la consignación del artículo, puede con él atenderse al arreglo del empedrado de la misma calle, y a los gastos de reparación de otras aceras con las baldosas que se levanten de la misma calle.

#### DOCUMENTO 7. MEMORIA DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE NUEVAS ACERAS EN LA CALLE SANTA CLARA <sup>1253</sup>.

Lamentable es el estado de abandono en que se hallan los empedrados y aceras de la Ciudad, debido a los años que cuentan y al gran tránsito así pedestre como rodado, que sobre ellos se desarrolla.

Conveniente sería su substitución inmediata y total en algunas calles, y su reparación en otras, obra que evidentemente resultaría de elevado coste, muy superior a lo que puede disponer este Exmo. Ayuntamiento. Descartada la posibilidad de realizar obra de tal magnitud en un solo ejercicio, el Sr. Alcalde ha creído conveniente utilizar los recursos ordinarios consignados en presupuesto, para realizar dicha substitución, de una manera lenta, si, pero continua, principiando por el arreglo o substitución, según proceda, de las aceras, para seguir a continuación la de los empedrados. Partiendo de estas dos bases, arreglo o substitución de aceras por una parte y por otra la delimitación impuesta por la pequeña consignación que aparece en los presupuestos ordinarios, he creído conveniente dar principio al estudio por una de las calles de reconocida importancia. Entre ellas, es indudable que ocupa preferente lugar la calle de Santa Clara, así por ser la principal arteria directa de enlace entre el antiguo casco de la Ciudad y el Paseo “Avenida de Requejo”. Paseo que después de ser el más frecuentado por sus especiales condiciones de emplazamiento, constituirá el eje alrededor del cual, se desarrollará el ensanche de la urbe, circunstancia que aumentará notoriamente de día en día, la importancia adquirida por la calle de Santa Clara. Este ha sido el principal motivo que nos ha guiado para escoger preferiblemente tal vía pública.

Objeto de detenido estudio ha de ser siempre la determinación del sistema constructivo y material que se emplee en la construcción de toda acera, así bajo su aspecto económico, como bajo el punto de vista de su duración. Las aceras existentes en las calles de la Ciudad, consistentes en losas, mayores o menores de piedra sillar, procedentes unas de las canteras de la localidad y otras de las de Sobradillo. Del examen y resultado dado por dichas aceras se deduce la poca duración y mal resultado que se obtiene empleando piedra de la localidad, y el mejor resultado pero elevado coste utilizando piedra granítica procedente de Sobradillo.

En atención a las expuestas consideraciones, he creído conveniente prescindir de ambas clases e piedra, en busca de nuevas orientaciones. Dos son los modernos sistemas de éxito empleados en la construcción de aceras; el asfalto y el embaldosado o pavimento con cemento Portland. El primero, si está debidamente ejecutado reúne excelentes condiciones de bondad, mas siendo todas las aceras objeto de reparación unas veces, y de recomposición otras, sea por acometidas al alcantarillado, sea para la entrada ó toma de agua potable etc..., he de manifestar sinceramente que tales reparaciones adolecerían de varias deficiencias, así bajo su aspecto estético, como constructivo, por no existir en la localidad personal versado en la manipulación y empleo de asfalto. En consecuencia he creído más acertado adoptar el sistema de pavimento con cemento Portland, rechazando el pavimento seguido ó sea ejecutado sobre el mismo terreno, por las expuestas razones del mal efecto estético que producen sus reparaciones; aceptado de

---

<sup>1253</sup> AHPZa-MZa, LA año 1911 (L/1813), ff. 25r. a 27r.

llo el pavimento ejecutado con baldosas de cemento Portland, construidas a presión y que reúnen las debidas garantías de bondad.

Claro está que la mayor o menor duración de la acera dependerá no solamente de la bondad de las baldosas empleadas, si que también de la resistencia que ofrezca la superficie sobre la cual descansa, a cuyo fin se proyecta un lecho de hormigón hidráulico para su asiento y fijeza.

Sabido es que las aristas de toda acera están sujetas a notable desgaste, no ya solamente por el roce de los transeúntes, si que principalmente debido a los choques más o menos violentos de las ruedas de los carruajes, circunstancia que influiría en dichas aceras dándoles escasa duración y pésimo resultado. A obviar tal inconveniente se proyecta conservar los adoquines o bordillos de piedra granítica de Sobradillo, que existen en parte en dichas aceras, colocándolos en toda su extensión. Asimismo juzgamos indispensable abstenernos de correr las aceras frente (a) las boca-calles, para evitar que el tránsito rodado las triture fácilmente, substituyéndolas en dichas parte por adoquines de gran tizón, de piedra granítica de Sobradillo, material completamente distinto del de las aceras, y que pudiéndose colocar en cualquier época, no hemos incluido en presupuesto (...).

#### DOCUMENTO 8. APROBACIÓN DE LAS OPERACIONES DE SANEAMIENTO DEL DESAGÜE DE LA ALCANTARILLA DE LA HUERTA DE SANTO DOMINGO<sup>1254</sup>.

Depósito en la huerta de santo Domingo.

De conformidad con lo que propone el Sr. Arquitecto Municipal después de oída la opinión de los Sres. Médicos titulares, acordó por unanimidad y sin discusión el Ayuntamiento para el saneamiento del desagüe de las alcantarillas en la huerta de Sto. Domingo lo siguiente:

1º.- Limpieza del depósito existente en dicha huerta, extrayendo las sustancias a un punto alejado de la población un kilómetro por lo menos. Debe comprender la limpieza del depósito y cauce que se halla a continuación del mismo, y el trayecto de alcantarilla que media entre la huerta y la puerta de la feria en que también hay detenida gran cantidad de materias fecales.

2º.- Arreglo y excavación del lecho del canal para dejar correr libremente las aguas que procedan del alcantarillado.

3º.- Prohibición absoluta de todo depósito, presa o dique que pueda entorpecer el curso de las aguas que salgan del alcantarillado, debiendo permitirse solo el riego de las huertas que atraviesen, abriendo al efecto bocas en el cauce que se taparán después de efectuarse el riego de las aguas sucias, mezcladas precisamente con las potables de las norias.

4º.- Establecer vigilancia para que no se falte a esta prescripción y extenderla a la alcantarilla matriz limpiándola con frecuencia y sometiéndola a irrigaciones semanales, empleando por lo menos cinco metros cúbicos de agua cada vez, que debe arrojarse por los absorvederos de la calle de S. Torcuato para que recorra por completo dicha alcantarilla matriz.

---

<sup>1254</sup> AHPZa-MZa, LA año 1982 (L/251), ff. 91r. a 91v.

## DOCUMENTO 9. CONDICIONES PARA LA INSTALACIÓN DE FÁBRICAS PARA EL SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA<sup>1255</sup>.

Primera: Se concede autorización a D. Federico Cantero o a la sociedad que represente, para tender cables aéreos desnudos, con objeto de conducir el fluido eléctrico destinado al alumbrado particular de los vecinos y establecimientos particulares a quienes conviniera.

Segunda: Que no teniendo dicha autorización otro carácter que el de servicio particular a dicho Señor incumbe entenderse con los propietarios y Corporaciones dueñas de los edificios en que haya de fijarse palomillas o perchas en los caballetes de los tejados.

Tercera: Que las perchas que necesite colocar en la vía pública, lo haga de modo que no se interrumpa el tránsito, y que reúnan condiciones de estética.

Cuarta: Que concretándose la autorización para el alumbrado particular, no tendrá derecho a oponerse en ningún caso el Concesionario a que bajo cualquier forma contrate el Ayuntamiento la instalación del alumbrado eléctrico para el servicio público, respetando siempre el no causar perjuicios en el alumbrado particular, salvo en casos de imprescindible necesidad.

Quinta: Que tanto las palomillas que hayan de fijarse en los edificios como las perchas que se coloquen en la vía pública, tengan las necesarias condiciones de seguridad.

Sesta: Que cuando haya de establecer el Sr. Cantero la fábrica de electricidad o instalación de motores, ha de llenarse previamente lo que para estos casos preceptúa el articulado del cap. 9º de las ordenanzas.

## DOCUMENTO 10. MEMORIA DEL PROYECTO DE REFORMA DE ALINEACIÓN DE UN TROZO DE LA CALLE SANTA CLARA (1911)<sup>1256</sup>.

Proyectado el plano general de alineación de la calle de Santa Clara, en el año 1872, en cuya época la salida desde dicha calle hacia las afueras tenía lugar mediante una puerta abierta en la muralla que rodeaba el casco urbanizado de la ciudad; debía tenerse en cuenta dicha salida en el extremo de la calle, así para su estética y visualidad, como para facilitar el tránsito público, ya pedestre, ya rodado.

Desaparecida posteriormente dicha puerta y derribada la muralla en toda la extensión que ocupa la anchura de la calle, la Ciudad adquirió nuevos bríos, adquiriendo el trozo de carretera que partiendo de dicha puerta se dirige a Tordesillas, trozo que con el ensanche que se le dio y los jardines que en él se construyeron, se ha convertido en el hermoso y frecuentado Paseo denominado “Avenida de Requejo”.

Como se está que en el año 1872, no podía, ni por asomo, pensar el técnico que desarrolló el proyecto de alineación de esta calle, que en breves años adquiriría la vida, movimiento e importancia actuales, debido a ser la principal y directa arteria que conduce al mencionado Paseo, para enlazar debidamente ambas vías, sin solución alguna de continuidad entre las mismas. A tal fin se dirige el presente proyecto de modificación que tenemos el honor de acompañar y cuyo motivo no puede ser más fundado, justo y racional.

---

<sup>1255</sup> AHPZa-MZa, LA año 1895 (L/254), ff. 82r. a 83r.

<sup>1256</sup> *Ibidem*, LA año 1911 (L/1813), ff. 41v. a 43r.



Lógico y natural es que esta modificación no puede en manera alguna lesionar derechos adquiridos al amparo del plano legalmente aprobado, circunstancia que hemos tenido muy en cuenta para escoger el principio o punto de partida de esta alineación.

La última casa alineada es aquella cuya construcción se está terminando sita entre las calles Pelayo y Alfonso de Castro, denominadas en el antiguo plano de las Brujas y del Horno, respectivamente. Partiendo de esta casa que nos da una anchura de calle de 8.60 metros, hemos buscado el encuentro del eje en su frente con el que corresponde al proyecto aprobado de alineación para la calle de Alfonso de Castro (antes del Horno). Dicho encuentro nos ha fijado un punto que unido al centro de la decorativa entrada del Paseo “Avenida de Requejo”, nos dará una línea recta que será el eje del trayecto que se modifica; enlazándose de una manera racional, la calle y el Paseo tantas veces nombrado.

He de manifestar que en este trayecto comprendido entre la calle de Alfonso de Castro por un lado, la calle de las Cortinas de San Miguel por otro, y la Ronda o Carretera de Villacastín a Vigo, que es el trozo objeto de modificación, no existe casa alguna alineada con arreglo al plano aprobado, por lo cual no es de tener reclamación alguna fundada en perjuicios que no existen.

Asimismo he de indicar que el nuevo eje, formará con el del trozo anterior de calle y con el del Paseo, ángulos que se acercan a los 180°, pudiéndose decir que los tres puntos constituyen una sola línea recta, circunstancia que se traduce en mejora de la visibilidad y estética de la calle.

Persistiendo en la idea de ensanchar las calles en lo posible, máxime teniendo en cuenta que se trata de calle de primer orden y destinada a mejorar de día en día, hubiera deseado darle la anchura de diez metros.

A ello se ha opuesto el interés creado con la construcción de la casa nº 49 que hemos tomado como punto de partida, toda vez que al prescindir de ella para ensanchar la parte de calle restante, tropezábamos con el insuperable inconveniente de formar notable retallo dicha casa, adelantando muchísimo sobre la vía pública. Si prescindiendo de ella ensanchábamos la calle por las casas de enfrente, individualmente se presentarían importantes reclamaciones fundadas en los evidentes perjuicios que se les ¿?, teniendo ya la mayor parte de las casas alineadas con el antiguo plano.

Para armonizar ambos intereses encontrados, he creído más conveniente prescindir del ensanche de la calle en gracia a su mejor visualidad, dándole la anchura uniforme de ocho metros con sesenta centímetros.

Para evitar que la terminación de esta calle vista desde el Paseo, resulte de poca visualidad y algo angosta, se proyectan dos chaflanes representados por la hipotenusa de un triángulo (cuyos lados, que se desarrollan en sentido de la calle y de la Ronda) sean de seis metros lineales.

Es de observar que suplimos la deficiencia que se nota en el plano de alineación desarrollado en el año 1872, indicando la alineación que corresponde a la fachada del convento y capilla de Santa Clara.

Resultando esta calle casi horizontal con ligera pendiente apenas perceptible, y siendo por otra parte perfectamente normal y bien estudiada su unión con la Ronda o carretera de Villacastín a Vigo, así como el Paseo “Avenida de Requejo” con el cual se une mediante dos amplias fajas de sillería a continuación de sus aceras, creo es innecesario introducir variación

alguna que indudablemente resultaría en perjuicio de la vialidad, aceptando la rasante en la forma y ser actual.

La calle posee su correspondiente hacer, construidas con losas de piedra de sillar procedente de Sobradillo; aceras que probablemente serán objeto de reforma, según proyecto aprobado por este Exmo. Ayuntamiento, construyéndose nuevamente con adoquines o bordillos de piedra de Sobradillo en su arista exterior y su pavimento con losetas de cemento portland, fabricadas a gran presión.

El afirmado de su arroyo consiste en adoquines de piedra, los cuales continuarán en esta forma, hasta tanto esta Exma. Corporación no acuerde su modificación o sustitución.

#### DOCUMENTO 11. EXPEDIENTE SOBRE APROBACIÓN DEL PLANO DE REFORMA PARCIAL DE LA ALINEACIÓN DE LA CALLE SANTA CLARA. RECLAMACIÓN FORMULADA POR INDALECIO ÁLVARO Y VALERIA ALEJANDRO<sup>1257</sup>.

(...) Que a fin de embellecer las poblaciones y sus calles, mandó la Real Orden de 25 de Julio de 1846 que los Ayuntamientos hicieran levantar el plano geométrico de la población y lo remitieran al Ministerio para que recayera Real aprobación. En virtud de citada disposición y otras posteriores a ella, el Ayuntamiento mandó levantar y aprobó en 1872 el plano oficial para la calle de Santa Clara, calificándola de primer orden. Es doctrina inconcusa del Tribunal Supremo de lo Contencioso, al interpretar rectamente la Ley, que desde la aprobación oficial del plano oficial de una calle “todos los edificios de ella y nuevas edificaciones quedan sujetas a él” y los Ayuntamientos según la Sentencia suprema de 30 de octubre de 1896, en tanto, en cuanto, se halla vigente el plano, carecen de facultades para autorizar líneas distintas de las establecidas en aquel, siendo nulos de derecho sus acuerdos, é improcedente el del Gobernador, que los declare subsistentes. Tal es lo resuelto, en esta materia,

Se halla expuesto al público, a los efectos de la ley para hacer reclamaciones, el proyecto de variación del plano oficial de la calle citada de Santa Clara en el trayecto comprendido á partir de la de Alfonso de castro, á la terminación de aquella. Esta variación del plano oficial aprobado en 1872, la motiva no la utilidad pública, ni la exigencia de la ley, sino el que según se cuenta en corrillos, obedece solo a que la casa que está construyendo D. Valentín Guerra, ha emplazado su fachada principal que da a la calle de Santa Clara de 80 á 90 centímetros por fuera de la línea marcada en el plano oficial, al par que según los antiguos planos, ha tomado terreno de las calles Pelayo y Alfonso de castro, con cuyos hechos que a la vista del público están, el Señor Guerra con sus construcciones ha inutilizado tres calles a la vez. Tales actos no necesitan justificación, ellos están a la vista de todos los vecinos, y esta es la causa para ocultarlos, que motiva la variación del plano, a lo que los exponentes se oponen atendiéndose para ello a las disposiciones legales.

La real orden de 19 de Mayo de 1872 dispone que la facultad de los Ayuntamientos para variar las alineaciones de calles y plazas, no pueden ser ilimitadas, sino que necesariamente han de hallarse restringidas, como cuando aquí acontece, existen ya derechos adquiridos por terceros, porque de otra manera dice dicha Real Orden, la propiedad particular estaría siempre al capricho de las Corporaciones Municipales, y tales variaciones llevan la obligación por disponer de la ley y doctrina legal de indemnizar los Ayuntamientos, los perjuicios que puedan recibir con ello los propietarios que hubieran edificado ya conforme al plano oficial aprobado.

---

<sup>1257</sup> AHPZa-MZa, LA año 1911 (L/1813), sesión de 24 de abril, ff. 87v. a 88v.

El presumible que el Don Valentín Guerra al solicitar la licencia del Ayuntamiento, para edificar su citada casa no cumpliera con todas las ritualidades de las Reales Órdenes de 9 de noviembre de 1862, 20 de abril de 1867 y otras disposiciones que incumbe hoy a la Corporación Municipal averiguar si se cumplieron, para la resolución en justicia de este recurso, lo que si afirman desde luego los exponentes, es que el Ayuntamiento, no pudo autorizarle por sur un acto ilícito, e ilícita la autorización, para que emplazara las edificaciones como queda dicho de 80 a 90 centímetros próximamente fuera de la línea del plano oficial por la calle de Santa Clara.

Cierto lo expuesto, el Sr. Guerra ha violado –y tolerado hasta ahora por el Ayuntamiento– la regla 1ª de la real orden de 12 de Marzo de 1874 que le obliga a respetar para edificar la línea del plano oficial. No habiendo cumplido este precepto, la ley y doctrina legal imponen a la Corporación municipal, ya por disposición de una ley orgánica, ya por la de las Reales Órdenes de 13 de Diciembre de 1877, 12 de Marzo de 1878 y otras, el deber de acordar desde uego, la demolición de las obras realizadas por el Sr. Guerra, fuera de la línea marcada en el plano oficial, que es lo que en derecho procede y no su variación.

Por estas razones, no procede el que sea variado en poco, ni en nada, el plano oficial de la calle de primer orden llamada de santa Clara, y si que D. Valentín Guerra, sugete su casa al plano oficial, haciéndosela remeter.

Suplican al Ayuntamiento así lo acuerde, sin perjuicio de que por separado se entable otro recurso contra el Sr. Guerra, para que el Ayuntamiento acuerde en él cual corresponde la demolición de las obras que fuera de la línea del plano oficial ha practicado, en la calle de santa Clara. Zamora 24 de Marzo de 1911.

Otrosi: Para comprobar la existencia de hallarse emplazadas las obras de Don Valentín Guerra fuera de la línea marcada en el plano oficial de la calle de Santa Clara, y según los antiguos planos en las de Pelayo y Alfonso de Castro, procede que el Ayuntamiento se sirva acordar resolver lo que proceda en justicia, que el Sr. Arquitecto Municipal, con vista y referencia de citados planos informe a la Corporación lo que resulte de ellos.

Zamora dicho día.

#### DOCUMENTO 12. SOBRE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLANO DE ALINEACIÓN DE LA CALLE DE SANTA CLARA. INFORME DEL ARQUITECTO MUNICIPAL, FRANCISCO FERRIOL, ACERCA DE LAS RECLAMACIONES FORMULADAS<sup>1258</sup>.

Examinada atentamente la reclamación formulada referente a la proyectada reforma de alineación, en el trozo de la calle de Santa Clara, comprendido entre la calle Alfonso de castro y la Ronda, tengo el honor de informar lo siguiente.

Refiriéndome única y exclusivamente a contestar, aclarar y rebatir cuantos cargos se aducen respeto la reforma proyectada de alineación, diré ser cierto que la anchura de la calle de Santa Clara, frente la casa en construcción señalada con el nº 51 propia de D. Valentín Guerra, es únicamente de 8,60 metros en vez de 9,30 metros que señala el plano autorizado por el Maestro de Obras D. Eugenio Durán y aprobado por el Exmo. Ayuntamiento en sesión de 12 de Octubre de 1872. Mas ¿a qué se debe esta diferencia? Únicamente a error material sufrido por el citado facultativo en la toma de datos y consiguiente desarrollo del proyecto, conforme vamos a demostrar.

---

<sup>1258</sup> AHPZa-MZa, LA año 1911 (L/1813), sesión de 15 de mayo, ff. 101v. a 104v.

Impone la lógica y el sentido común a todo técnico que deba proyectar cualquier plano de alineación causar los menores perjuicios posibles a la propiedad, sujetándose en lo posible y aprovechando el máximo de alineación construida, subordinando a ella el trazado del proyecto que desarrollo.

El cumplimiento de esta circunstancia obliga en la inmensa mayoría de los casos a prescindir de la proyección de una sola línea recta, que ha sido el ideal que se perseguía en cuantos proyectos se han desarrollado (idea que no se ha abandonado modernamente en las proyecciones de nuevas urbes y reformas de las existentes, especialmente en el extranjero) adoptando líneas ligeramente quebradas siguiendo la forma general de las edificaciones existentes. Esta teoría es la recogida en la alineación que nos ocupa, que tiene su origen en la Plaza Sagasta, siguiendo la línea recta hasta la Plaza de Santiago, en ella quiebra ligeramente mediante otra recta, hasta la Plaza de Fernández Duro (llamada antes de los Descalzos), en cuyo punto vuelen a quebrar nuevamente, siguiendo en su desarrollo la fachada del convento denominado de las monjas Marinas, para cambiar nuevamente de dirección en su encuentro con la calle de Pelayo (llamada antes de las Brujas), terminando en la puerta que existió denominada de santa Clara.

Pues bien, esta misma alineación es la recogida para fijar la casa en construcción señalada con el nº 51, a que se refiere la reclamación; prolongando la alineación de la fachada del convento de las Marinas hasta su encuentro con la calle de Pelayo, quebrando allí el eje para dirigirse hacia la antigua y desaparecida puerta de Santa Clara, alineación que viene a ser sensiblemente la misma proyectada nuevamente hacia el eje del paseo Avenida de Requejo.

Que la idea del autor fue el aprovechamiento del maximun de construcciones posibles lo atestigua ostensiblemente la utilización de la línea de fachada del citado convento de las Marinas y del convento de Santa Clara, líneas que resultan divergentes respecto al eje adoptado, lo cual se traduce prácticamente en la distinta anchura que tiene la calle en cada uno de los puntos de los dos citados edificios religiosos.

Demostrada, en mi concepto, la recta y justa interpretación del plano aprobado, mediante lo cual, el ancho de la calle frente la citada casa en construcción en vez de tener 9,30 metros, resulta únicamente de 8,60, diferencia que tampoco puede achacarse a la alineación de las casas del frente, por ser de construcción antigua y aprovecharse su misma alineación (corroborando una vez más los expuestos argumentos del maximun aprovechamiento posible); pudiera fácilmente preguntarse por toda persona no versada ni conocedora del plano ¿fue acaso la idea del proyectista dar a la calle la anchura mínima de 9,30 metros, según suponen los reclamantes, y por tanto con la reducción de anchura, se perjudica si perspectiva, vialidad y tránsito públicos? Sin vacilar contestaré negativamente, bastando para cerciorarme de ello echar una simple ojeada al plano de alineación de la calle que nos ocupa, para notar que en su entrada ni origen, en la Plaza de Sagasta, sitio de mayor tránsito, la anchura proyectada es únicamente de 7,25 metros; que el trozo comprendido entre las Plazas de Zorrilla y Cárcel tiene una anchura uniforme de 8,20 metros; que continuando desde esta última Plaza a la de Fernández Duro pasa de 8,20 a 8 metros; y que en el resto del trazado no se acotan las anchuras para la convergencia de los dos edificios religiosos antes citados, apareciendo únicamente el frente de la casa en construcción nº 51, con la cota de 9,30 metros.

Claramente, y sin lugar a duda alguna, nos indican muda y elocuentemente dichas medidas, que si el autor hubiese creído necesario fijar la menor anchura de la calle en 9,30 metros, hubiera principiado desde su origen a partir del cual y hasta la Plaza de la Carcel es el tramo de mayor tránsito, así pedestre como rodado, por ser el paso obligado al Mercado de Abastos y Audiencia Provincial, y no obstante, es el lugar más angosto de la calle proyectada!

¿Es justo y equitativo dar al proyecto de alineación de una calle, menor anchura en el sitio de mayor tránsito y viceversa? La lógica y razón natural contestarán sin vacilación negativamente; por ser de sentido común y axiomático, que en caso de dar distintas anchuras a una misma calle, se dé la mayor en el trozo de mayor tránsito, para ir reduciéndose a medida que este disminuye.

Con objeto de desvanecer toda sombra de duda que pesase en el ánimo de cualquier profano, respecto al error el plano, he de hacer presente que durante el año 1888, el entonces arquitecto municipal Martín Pastells y Papell, comunicó oficialmente al Exmo. Ayuntamiento que con motivo de intentar alguna reedificación había advertido que el trozo de esta calle comprendido entre las Plazas de Sagasta y Santiago, (única parte que comprobaría, por interesarle), la anchura de la alineación proyectada, no correspondía a la fijada en el plano aprobado en 1872 (caso idéntico al que nos ocupa); en cuya virtud esta Exma. Corporación acordó la modificación de dicho trozo de calle, acuerdo que cumplimentó este funcionario presentando un nuevo proyecto que aprobó el Exmo. Ayuntamiento en Agosto del año siguiente 1889; y cuya exposición al público motivó la protesta de uno de los propietarios afectados por ella, Don José Fernández, protesta que fue desestimada.

Aclarado y concretado todo cuanto se refiere a la alineación de la calle de Santa Clara, y no ciertamente con la brillantez que deseara, propia de plumas mejor cortadas y de mayor soltura que la mía, he de indicar creo que es innecesario seguir glosando concepto por concepto, y rebatiendo cuantos argumentos y citas legales, que con tanta facilidad de expresión como galanura en la frase se mencionan y detallan en la reclamación presentada, por lo que a esta alineación atañe. Pues claro se está, que descansando sobre una base equivocada, erróneos serán cuantos conceptos y responsabilidades se deduzcan del mismo.

Por lo expuesto, y teniendo en cuenta el precedente ya sentado con la modificación del primer trozo de alineación de esta calle de Santa Clara comprendido entre la calle de Alfonso Castro y la Ronda.

Tal es mi modesta y leal opinión; no obstante V.E. como siempre, con su elevado criterio acordará lo que juzgue más oportuno.

#### DOCUMENTO 13. PROPUESTA VECINAL PARA AMPLIAR EL PROYECTO DE REFORMA DEL ÚLTIMO TRAMO DE LA CALLE SANTA CLARA DE 1929<sup>1259</sup>.

##### AL EXMO. AYUNTAMIENTO DE ZAMORA

Los que suscriben, de esta vecindad, respetuosamente exponen:

Que por el anuncio del B.O. vieron el proyecto de alineación parcial del final de la calle de Santa Clara y la Ronda; y e aquí nuestro parecer:

##### PROYECTO MÍNIMO

Es el proyecto, que no censuramos, un proyecto mínimo, hecho para salvar, parcialmente una necesidad urgente y grave: abrir algo esa salida de la primera Avenida en el frente del Arco del paseo, retirando éste y procurando un mayor espacio a esa verdadera embolia de la mejor vía actual de la Ciudad, y que basta medir su ancho para comprender que a las modernas velocidades y masas de camiones resulta vergonzosa en una ciudad y constante peligro de choques.

---

<sup>1259</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 862/23.

Pues bien, al espíritu mínimo que el proyecto intenta, acaso por preocupación principal de ahorro, proponemos al Exmo. Ayuntamiento reforma más amplia, precisa a la vida de la Ciudad y su futuro, extremo a que el actual remedio no puede alcanzar.

#### AL CENTRO VITAL

Zamora no tiene otro ensanche mejor que este que, naturalmente y sin fomento alguno municipal, van haciendo los vecinos orientados por los motivos lógicos que hacen esa zona la mejor, por estar frente a la mejor vía o calle de Santa Clara, en la dirección del Cuartel y el Instituto, en el vértice de las llegadas de Toro y Valladolid, de Salamanca, con Fuentesauco y Bermillo por el Puente Metálico, y de cuanto por puerta de la feria y Estación viene a entrar por Santa Clara del Ferrocarril, Villalpando y Puebla.

Es el centro vital de la Zamora de hoy y de la futura. El vital y el radial.

Además lo es ya el urbano con el paseo y las edificaciones más modernas e importantes. Por consiguiente es el centro de mayor importancia y estudio de atención para todo proyecto de urbanización, que debe mirar al futuro de la población.

#### LA GRAN PLAZA

Por consiguiente debe ser la Gran Plaza del nuevo Zamora, tanto por requerimiento urbano como por necesidad circulatoria.

Las plazas son tan precisas en las Ciudades como las calles. Y Zamora desde la Plaza Mayor hasta este sitio solo tiene algunas plazoletas, entre éstas dos se hallaría la inmensa mayoría de la población.

Sobre los beneficios higiénicos y ornamentales, esta plaza sería el distribuidor del movimiento en todas las rutas y direcciones señaladas.

Y solo con plaza la entrada de automóviles en la calle no sería la aventura que hoy es, ni la salida supondrá el riesgo que actualmente tiene.

Podría dar seguridad a la circulación y ser un prestigio urbano. Los edificios que ya tiene más que para calle son de proporciones que reclaman y merecen una plaza.

#### BARATÍSIMO

El Ayuntamiento tiene un semicírculo de terreno en el Paseo de Requejo, que hace entrante en la finca de Doña Carmen Prada. No lo utiliza la muchedumbre que en los días de fiesta del buen tiempo llena el paseo, porque resulta un apartado extraño(sic) a la dirección fundamental de la Avenida. Es un sitio que resulta, prácticamente, un mero rincón para solitarios.

Pues gestiónese el traslado de ese espacio a lo que sería plaza en el frente de la actual finca de la misma Doña Carmen Prada, y ya entonces como plaza sería aprovechable no solo por la multitud sino por todos, no solo en paseo, sino siempre.

Y el problema queda, por consiguiente, reducido a una permuta.

La ciudad ganaría porque obtiene un sitio de gran circulación y vida de lo que ahora es rincón muerto inutilizado. Y doña Carmen no perdería ni espacio ni situación, continuando con mejoría de frente pues ya no limitaría con una carretera sino con una gran plaza, y más uniforme geoméricamente su finca al desaparecer el actual quiste de ese semicírculo.



Con un pequeño espacio, el del semicírculo, se constituiría una gran plaza porque ya hay ahora alrededor todos los grandes márgenes que suponen la carretera, el paseo y calle adjunta y la Segunda Avenida o antiguo camino del Prado Tuerto, ahora tan ensanchado.

¿Cuántas veces y en cuantos sitios se puede obtener una plaza tan económicamente? Debe aprovecharse esta ocasión. ¿Dónde se haría otra plaza mejor y más económica?

#### CIERRE DEL FERROCARRIL

Entonces y cerrada la trinchera del ferrocarril, prolongando el túnel y sobre él haciendo paseo hasta San Pablo la plaza podría tener a la vez que las grandes calles que acceden a ella, esas dos espléndidas (sic) salidas que serían el paseo de Requejo y el paseo a San Pablo, al gran paisaje del Duero. Por tanto, otra descongestión del paseo actual, que ya es insuficiente.

#### EL PLAN GENERAL

Es, por fin, conveniente que todo se haga no de forma fragmentario sino globalmente, totalizando y unificando el problema urbano de Zamora, oyendo el informe de la Ponencia que se nombró para hacer el ante-proyecto por el Exmo. Ayuntamiento.

Zamora 21 de noviembre de 1929

#### DOCUMENTO 14. MOCIÓN DE EDUARDO JULIÁN PÉREZ ACERCA DE LA ALINEACIÓN DE LA CALLE SAN TORCUATO<sup>1260</sup>.

Exmo. Señor: el regidor que suscribe no puede menos de llamar nuevamente la atención del Ayuntamiento, sobre lo escandaloso, poco serio y muy informal que resulta, todo cuanto se viene practicando en el sentido de reformar la alineación de la calle de S. Torcuato.

No cree oportuno el que suscribe, en estos momentos recordar a la Corporación Municipal las razones que expuso al Municipio hace diez meses aproximadamente, solicitando el levantamiento de un nuevo plano de dicha calle y detalles que en su concepto debían presentarse a la consideración del Ayuntamiento, por lo cual debe señalarse un plazo improrrogable de dos meses para su presentación con todas las formalidades que exigen las leyes sin reparar en los medios, comprendiendo en el referido nuevo plano las calles del Horno, Pelayo y Estudio, porque cree el firmante además, que después de conocidos oficialmente por el Ayuntamiento los graves defectos y grandes errores que contiene el actual plano, aprobado, los concejales con sus acuerdos sobre alineaciones de fincas de la expresada calle, vienen adquiriendo responsabilidades que yo desde luego declino bajo todos conceptos. Zamora 2 de Julio 1893.

Eduardo J. Pérez.

#### DOCUMENTO 15. INFORME DEL AYUNTAMIENTO SOBRE EL ESTADO DE RUINA DEL TORREÓN DE LA PUERTA DE SANTA CLARA Y DEL ARCO DE LA PUERTA DE SAN TORCUATO<sup>1261</sup>.

Habiendo practicado un detenido reconocimiento del torreón de Santa Clara y Arco de la puerta de san Torcuato, según V.S. se ha servido ordenarme, manifestaré:

---

<sup>1260</sup> AHPZa-MZa, LA año 1893, sesión de 12 de julio, ff. 93v. a 95r.

<sup>1261</sup> *Ibidem*, LA año 1890 (L/249), ff. 84v. a 85v.

1º.- Que el torreón de la Puerta pública de Santa Clara, descubierto el paramento del mismo a la parte de la calle, ha resultado el relleno de una fábrica de una mampostería mermada y sin trabazón alguna; y como el mortero de cal que en su tiempo emplearon no fuera de buenas condiciones la fábrica resulta en completa descomposición; y habiendo resultado grandes desprendimientos en la base, la parte superior que forma la cabeza del Torreón, se haya fuera de plomo, amenazando ruina los bloques de fábrica de la meseta. Es preciso proceder con urgencia a la demolición de la mayor parte del Torreón, porque como lo amenazado a desprenderse afecta a la vía pública y en un punto de los de mayor tránsito de la población, el peligro de la vida de los que por allí transitan es inminente.

2º.- El arco que cierra el hueco de la puerta pública de S. Torcuato, se halla en completo estado de descomposición y amenaza ruina inminente. Constando el arco de una boquilla de piedra sillería del país, las piezas de dovelaje están desborcilladas y con roturas graves y los salientes gastados por el choque de las aguas pluviales, hasta el punto de haber desaparecido los lechos, y el resbalamiento de las dovelas está próximo a suceder. Dentro del arco existe una bóveda de ladrillo agrietada, y acabados los ladrillos por las filtraciones naturales que suceden efecto del mal estado y abandono en que está el parapeto y meseta de la muralla. En este estado el arco amenaza ruina inminente, y como pueden peligrar las vidas de las personas que por ahí transitan, es preciso que como medida de seguridad pública se proceda inmediatamente a su demolición. Lo que tengo el honor de contestar en cumplimiento de lo que V.S. me tiene ordenado.

Zamora 5 de Mayo de 1890= El M.O.- Eugenio Durán.

DOCUMENTO 16. RESPUESTA DADA POR EL PRESIDENTE DE LA CORPORACIÓN A LA COMUNICACIÓN DEL GOBERNADOR CIVIL ORDENANDO SUSPENDER LA DEMOLICIÓN DEL TORREÓN DE LA PUERTA DE SANTA CLARA Y EL ARCO DE LA PUERTA DE SAN TORCUATO<sup>1262</sup>.

Ilmo. Sr.- Tan luego como recibí la comunicación de V.I. previniéndome ordenase inmediatamente la suspensión de los derribos del arco de la puerta de S. Torcuato y torreón de la de Santa Clara, que se estaban efectuando según acuerdo de la Exma. Corporación Municipal, por ofrecer ruina inminente, dicté las órdenes oportunas para que los trabajos de demolición no interesasen más que a lo que pudiera ser un peligro para la seguridad personal de los transeúntes encargando se dejase espedita cuanto antes la vía pública, haciendo desaparecer los escombros que la obstruyesen. Acatada la providencia de V.I. he de llamar respetuosamente su atención sobre lo resuelto en multitud de Reales Órdenes, entre las que he de citar las de 12 de Diciembre de 1877 y 21 de Marzo de 1878, que declaran de una manera terminante, robusteciendo los preceptos de los artículos 83 y 171 de la vigente ley municipal, que los acuerdos de los Ayuntamientos adoptados en asuntos de su competencia, como lo son por el artículo 72 de su ley orgánica, los que se refieren a policía urbana, y los que se relacionan con la seguridad de las personas y propiedades, no pueden ser suspendidos ni menos revocados sino mediante demanda ante el Tribunal de lo Contencioso. La real orden de 16 de Diciembre de 1887, declara explícitamente que la facultad de suspender los acuerdos de los Ayuntamientos que en el art. 169 de la Ley Municipal se determinan, está conferida de un modo exclusivo a los Alcaldes y en manera alguna a los Gobernadores; cuya soberana disposición aclaratoria de los art. 83, 169 y 171 de la ley municipal, anula la facultad que a los Gobernadores dio el art. 1º del decreto de 16 de diciembre de 1873, que puede considerarse en este punto derogado por las disposiciones posteriores de que hago referencia. No obstante lo manifestado y sin perjuicio de lo que el

---

<sup>1262</sup> AHPZa-MZa, LA año 1890 (L/249), ff. 109v. a 111r.

Ayuntamiento acuerde queda en parte cumplido cuanto V.I. se sirvió prevenirme en comunicación de antes de ayer.

#### DOCUMENTO 17. BORRADOR DE LA MEMORIA DEL PLANO DE ALINEACIÓN PARA LA PROLONGACIÓN DEL PASEO AVENIDA DE REQUEJO<sup>1263</sup>.

Con motivo de la cesión a este Ayuntamiento del trozo de carretera de Zamora a Tordesillas comprendido entre la Avenida de Requejo y el arco titulado de la independencia, se acordó en septiembre del año anterior prolongar el susodicho Paseo "Avenida de Requejo" en toda la longitud de este trozo, ensanchándolo hasta 30 metros. Para lograrlo se consignó en el actual presupuesto una cantidad destinada a proporcionar las zonas de terreno necesario para dicho ensanche; mas al intentar estas expropiaciones surjieron grandes dificultades por parte del Estado para la adquisición de la parte de la zona que corresponde al Instituto general y técnico, por alegar que con ello se reduce el jardín que precede al edificio en perjuicio de los escolares y del efecto estético del edificio, contrariedad que dada la entidad del edificio de que se trata resulta insuperable máxime tratándose de las afueras del casco de la población; por lo cual creo es necesario respetar la línea actual del jardín del citado Instituto por una parte y conservar el mismo eje arterial que es prolongación del que ostenta la "Avenida de Requejo" lo que reducirá la anchura de la citada prolongación á veinte metros. La rasante será la misma que actualmente posee.

Teniendo en cuenta el objetivo que se persigue de lograr ¿? una avenida amena á la par que estética, creo es conveniente conservar la limitación a que deberán sujetarse las edificaciones, bajo las siguientes condiciones.

1ª. Todas las construcciones que en ella se verifiquen deberán constar como mínimo de planta baja y un piso y como máximo de planta baja y dos pisos.

2ª. Todas ellas afectará la forma de quinta o chalet, completamente aisladas, pudiendo tener su fachada en la vía pública o retrasada cerrándose siempre esta fachada, o el resto de ella según el caso, son zócalo de sillería, ladrillo o mampostería y verja de hierro.

Tal es el proyecto que tengo el honor de presentar a V. E. por si cree conveniente tomarlo a consideración.

#### DOCUMENTO 18. MOCIÓN DEL ALCALDE TEODORO ARREDONDA LORZA SOBRE LA URGENCIA DE ELABORAR LA CONFECCIÓN DEL PLANO DE URBANIZACIÓN DE LA CIUDAD Y SU FUTURO ENSANCHE<sup>1264</sup>.

La total carencia en esta Ciudad de plan de urbanización y aun de plano adecuado para su confección es motivo que sirve de justificación a la anarquía que en materia de construcción presenciamos actualmente de modo muy principal en la zona que por su emplazamiento y circunstancias ha de ser el día no lejano la moderna Zamora.

No es posible que en las actuales circunstancias perdure un día más el señalado desbarajuste en perfecta disonancia con lo que la Ciudad ha de ser. Toda nueva edificación ha de venir de modo evidente a dificultar el desarrollo de un plan de ensanche debidamente ordenado como la vida moderna reclama y es por ello que el que suscribe a la Comisión Permanente propone los siguientes acuerdos.

---

<sup>1263</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 796/11.

<sup>1264</sup> *Ibidem.* sign. 781/06.

1º Declarar de urgencia la confección del plano de urbanización de la Ciudad y su futuro ensanche.

2ª. Que se saque a subasta la confección de dicho plano que habrá de efectuarse por el concesionario por etapas sucesivas, por zonas que en cada caso, marcará la Corporación Municipal, atendiendo a sus más urgentes necesidades,

3ª. Que designe como primera zona en razón a su situación y posible rápida urbanización la delimitada por las siguientes líneas:

a). Carretera de ronda desde el Puente Metálico.

B) La carretera de Villalpando hasta la altura del Sanatorio de la Virgen del Yermo.

C). Carretera de Villalpando desde el último punto anterior a Depósito de la Campsa, alto o Mirador de este al camino viejo de Coreses, Polvorín, Vertice Pedro e Calvo, Casa de Máquinas, y

d). Río Duero hasta el Puente metálico. Que a partir de esta fecha sea negada toda licencia de construcción en la zona que señala el párrafo anterior en tanto se haya confeccionado su plano de urbanización habida cuenta de que tales trabajos tendrán una duración probable de solo tres meses.

La Comisión no obstante resolverá.

Firmada y rubricada. –Teodoro Arredonda Lorza.

DOCUMENTO 19. ACUERDO DEL AYUNTAMIENTO POR EL QUE SE ACEPTAN LAS CONDICIONES Y PLAZOS ESTABLECIDOS POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE ARQUITECTURA –DGA– PARA LLEVAR A CABO EL PLANO DE URBANIZACIÓN DE ZAMORA<sup>1265</sup>.

#### DIRECCIÓN GENERAL DE ARQUITECTURA.

Por último se dio lectura a una comunicación fecha 20 de la Dirección General de Arquitectura contestando a otra de la Corporación sobre Plano de Urbanización en que se señalan las condiciones siguientes para llevarlo a cabo.

PRIMERO.- El estudio total se descompondrá en dos partes la primera comprenderá el proyecto de ensanche de la Ciudad en su sector oriental y la segunda la ordenación general de la Ciudad.- El primer estudio se entregará para el día primero de Agosto de este mismo año y el segundo para el primero de Enero de mil novecientos cuarenta y tres.

SEGUNDO.- Se entenderá por ensanche de la Ciudad en su sector oriental el que queda comprendido en las líneas siguientes: Al Sur el rio, al Oeste la Avenida de Portugal Avenida José Antonio y prolongación hasta el arranque del Viaducto proyectado, por el Norte el barranco existente en la Estación de ferrocarril y por el Este el campo.

TERCERO.- Los documentos mínimos que comprenderá el estudio serán los exigidos por el Reglamento de Obras, Servicios y Bienes Municipales de catorce de Julio de mil novecientos veinticuatro (artª 5ª, captª 2ª).- Se hará además un estudio de modificación de la ordenanzas para acoplarlas al Plano.

---

<sup>1265</sup> AHPZa-MZa, LA año 1942 (L/1842), sesión de 25 de abril, f. 43v.

CUARTO.- La totalidad del trabajo a realizar devengará en concepto de honorarios la cantidad de SESENTA MIL PESETAS que se considerará dividida en dos de TREINTA MIL correspondientes a las partes que se descompone el estudio total".-

Reconocida como ventajosa la oferta y sin necesidad de llevarla a concurso los trabajos por tratarse de una Entidad Oficial y Técnica en la materia se acuerda adjudicarle referidos trabajos en las condiciones expresadas exponiéndole a la vez el reconocimiento de la Corporación por el interés que la Dirección General se ha tomado ofreciendo su colaboración que ha de ser de la máxima eficacia dada su reconocida autoridad y competencia indiscutible para esta Ciudad.

#### DOCUMENTO 20. BASES PARA EL PROYECTO DE PARQUE MUNICIPAL DE DEPORTES EN ZAMORA<sup>1266</sup>.

EL PARQUE MUNICIPAL DE DEPORTES será construido en el paseo de "Los Tres Árboles", ampliado para ello con parte de la colindante huerta de "San Benito" limitada al N. por una calle de 10 metros de ancho, que desde el paso inferior del ferrocarril lleva hasta la ermita de la "Peña de Francia"; la huerta inmediata a la vía férrea; otra huerta inmediata a la antedicha Ermita, y la inmediata isla del Duero.

EL PARQUE DE DEPORTES quedará integrado por las siguientes instalaciones:

- a) Estadio para balompié y carreras pedestres.
- b) Una pista para baloncesto.
- c) Dos frontones.
- d) Cuatro pistas para tenis.
- e) Una pista para lanzamiento de jabalina, disco y peso.
- f) Una bolera.
- g) Un gimnasio al aire libre.
- h) Una galería de tiro.
- i) Una pista para salto de longitud y altura.
- j) Una pista para patinar.
- k) Dos piscinas.
- l) Una zona de río habilitada para playa.
- ll) Un embarcadero.
- m) Pasarela a la isla.
- n) Jardín con instalación de riego propia.
- o) Puestos de pesca.
- p) Casa para guardas.

El Estadio estará integrado por un campo de césped para balompié de dimensiones reglamentarias, rodeado de una pista de ceniza para carreras de cinco metros de ancho. Tendrá gradería capaz para 4000 espectadores y tribuna cubierta para 400. Además estará dotado de servicios de vestuario, duchas, enfermería y taquillas. Para dificultar la visibilidad del campo desde el exterior lo rodeara una cuádruple fila de chopos y un seto de arbustos.

La Pista para Baloncesto será de dimensiones reglamentarias, estará situada en las inmediaciones del Estadio y la rodeará un seto de arbustos.

Los dos Frontones tendrán común el muro a fin de lograr la máxima economía.

---

<sup>1266</sup> AGMF, SU, exp. 8381, sign. 976/01.

Las Pistas de Tenis estarán distribuidas en dos grupos de a dos pistas cada uno, rodeado por su correspondiente seto de arbustos.

La Pista de Lanzamientos constará de la calle firme para la carrera y el suelo blando para la caída del peso u objeto.

La Bolera se adaptará a las formas y dimensiones tradicionales en el Norte de España.

El Gimnasio estará formado por un pequeño terreno dotado de paralelas, trapecios, barras, anillas, cuerdas, escaleras horizontal y oblicua, potros y espalderas, situado también en las inmediaciones del Estadio para aprovechar el vestuario y duchas.

La Galería de Tiro, no excederá como máximo de 100 metros de longitud, pues solo se emplearán en ella armas cortas y largas de tiro al blanco de carga poco potente y calibres reducidos. Estará dotada de armero en las debidas condiciones de seguridad.

La Pista para Saltos estará acondicionada para saltos de longitud, altura y pértiga, con foso de caída blando de 9 metros de longitud.

Las Piscinas serán, una de 33,33 X 20 metros con profundidad normal, y otra infantil de 20 X 15 metros con profundidad máxima de 0,60 metros, y playa artificial. Estará dotada de edificio anexo para vestuario, duchas, guardarropa y bar.

La Zona de Río Habilitada para Playa, podrá ser el banco de arena situado aguas arriba de la azuda, siempre que sea posible sin contaminar las aguas potables, o bien aguas debajo de la misma. Para evitar la formación de hoyas, se reparará la azuda, respetando el portillo de alimentación de las galerías filtrantes. Se instalará en las inmediaciones casetas o cabilas con servicio de agua y guardarropa.

El Embarcadero, constará de muelle de atraque, almacén de piraguas y utensilios, instalación de auxilio y terraza con bar. Siempre que esto sea posible estará emplazado en el ángulo superior de la isla, de forma que sirva indistintamente para los tramos de río aguas arriba y aguas debajo de la azuda.

La Pasarela unirá la isla a la ribera del río por su parte superior.

Los puestos de Pesca consistirán en balconcitos situados en las márgenes del río y de la isla.

La Casa para Guardas, será la suficiente para dos guardas con sus correspondientes familias, un evacuatorio público y almacén de utensilios.

El Jardín servirá no solo para embellecimiento del Parque, sino también para la debida distribución y aislamiento de los diversos grupos de instalaciones deportivas. Su estilo debe ser típicamente español, evitando en lo posible las grandes superficies de pradera características de los parques ingleses. Asimismo se debe evitar una masa excesiva de arbolado que convierta las instalaciones deportivas en lugares sombríos y húmedos; pero sin privar por eso al público de la sombra y al Parque de su ornato.

La instalación de riego y suministro de agua a las piscinas debe ser independiente de la red de abastecimiento público, procurando aprovechar la actual instalación a base de un depósito con su motor para alimentar una red de acequias. Las mangas e instalaciones higiénicas estarán conectadas a la red de abastecimiento público.

Dada la limitación de los medios económicos del vigente Presupuesto Extraordinario, se impone la necesidad de proyectar el Parque con vistas a obtener la mayor economía, sin



sacrificar por eso su solidez, sino rehuendo todo lujo o fastuosidad y fiando el efecto estético a la acertada distribución de masas y a la elegancia de las sobrias líneas constructivas. El presupuesto no podrá sobrepasar la cifra de 400.000 pesetas, estimándose como un mérito toda reducción de esta cifra; pero no a base de precios ficticios o cálculos inciertos que después puedan conducir a un fracaso lamentable.

Por esta misma causa el Parque será abierto y por tanto derruido el actual cerramiento, excepto en los sitios en que sirva de muro de contención, donde debe ser reducido a un simple pretil con escaleras de acceso, debidamente consolidado y enlucido. Se evitarán los acarreo de tierras procedentes de las excavaciones, destinándoles a llenar las depresiones del terreno que pudieran ser inundadas en las crecidas.

## DOCUMENTO 21. MIRADOR DE LA CIUDAD. GRANDES EDIFICIOS<sup>1267</sup>.

Asistimos en estos momentos a una fase de transformación de nuestra capital, sin darnos cuenta verdadera de la importancia extraordinaria que encierra y sin comprender todo su gran alcance.

Zamora, dentro de muy pocos años, cuando finalicen las obras que ahora están en ejecución y las que se proyectan para realización inminente darán –lo diremos con la misma frase empleada por el Gobernador civil al hablar hace días a la Gestora municipal– el "estirón" que necesita para pasar a ser una gran ciudad.

Bien es verdad que hay obras que parecen llamadas a no terminarse nunca, pero aun colocándonos en la postura más pesimista, hemos de reconocer que el futuro que nos espera es brillante y esperanzador.

Las obras de terminación del nuevo Ayuntamiento –uno de los edificios más decididamente interminables– están ya sacadas a subasta y se estudia incluso la fase final de ornamentación y mobiliario.

Las de la nueva Escuela Normal del Magisterio, que parecían condenadas al olvido eterno, están en plena animación y se respira en ellas actividad y dinamismo.

El Palacio de Justicia, un modelo de construcción rápida y sin dificultades aparentes, porque todas las que surgieron han sido rápidamente vencidas, va cada día más avanzado y dotará a las calles de San Torcuato y Calvo Sotelo de un edificio soberbio.

La Residencia de Oficiales está prácticamente terminada y pendiente de pequeños detalles para su inauguración.

La nueva Delegación Provincial de Sindicatos, sigue hacia adelante con ritmo estimable dentro de las posibilidades actuales de construcción.

El bloque de más de 100 viviendas construido por la Obra Sindical del Hogar está a punto de ser rematado y presenta ya un magnífico aspecto, al mismo tiempo que el segundo bloque, mayor aún, sigue elevándose paulatinamente, pero sin interrupción.

Detrás de estos dos bloques se encuentra el gran edificio proyectado para el nuevo Hogar Provincial de la Diputación y que ahora, tras las modificaciones que están a punto de terminarse por el Arquitecto de dicha Corporación, se transformará en un gran Hospital, con la máxima rapidez posible.

---

<sup>1267</sup> *El Correo de Zamora*, 30 de julio de 1948.

Por aquella parte de la población, al otro lado del cuartel "Viriato", está enclavada también una obra de importancia extraordinaria: la de las Escuelas Salesianas "José Antonio Girón", subvencionadas por el Ministerio de Trabajo y regidas por la Junta del Patronato de la Fundación "San José". Por cierto, que como muy atinadamente nos decía hace algunos días el secretario de esta Junta, don Victoriano Velasco, Zamora no conoce la importancia de estas obras ni sabe lo adelantados que van ya los trabajos. Con decir que su importe total llegará a elevarse hasta los 30 millones de ptas., se comprende su trascendencia formidable.

La nueva Prisión Provincial cuyos trabajos se han iniciado hace ya tiempo en los terrenos de "La Candelaria", va a cobrar muy pronto un ritmo acelerado e intenso.

El proyecto de construcción de un magnífico Hospital de 100 camas para el "Seguro de Enfermedad", que se alzarán también en el Campo de los Cascajos, próximo a las viviendas de funcionarios de la Diputación, está totalmente finalizado y su construcción se emprenderá pronto.

La nueva Estación del ferrocarril está casi prácticamente terminada y es posible que, de cuajar las gestiones que oficialmente se están llevando a cabo, entre muy pronto en funcionamiento.

Y cuando todo este volumen de importantes obras está todavía sin terminar, ya se habla de la construcción de un nuevo edificio para el Gobierno civil, de una gran Auto-Estación y de otros grandes bloques de viviendas ultrabaratadas.

El momento no puede ser más importante. Muy pronto, Zamora tocará las consecuencias de este crecimiento brusco, repentino, que muy acertadamente puede llamarse "estirón".

## DOCUMENTO 22. INFORME DE ENRIQUE CRESPO SOBRE EL PROYECTO DE URBANIZACIÓN DEL CAMPO DE LOS CASCAJOS<sup>1268</sup>.

Aun cuando la importancia y trascendencia del proyecto que se acompaña a la precedente instancia, obliga a prestarle detenida atención y meditado estudio, vémonos forzados a tener que evacuar el presente informe con solo las horas precisas para poder ser examinado muy a la ligera ya que habiéndonos sido remitido en el día de hoy nos enteramos, con la natural sorpresa, el que figura incluido en el orden del día correspondiente a la sesión del próximo lunes y esto después de haber sido presentado en las oficinas de Secretaría sin haberse requerido las necesarias copias que hubieran facilitado su más pronto despacho el día 2 de los corrientes, lo que indica bien claramente que solo en la tramitación e informes que preceden –el del Sr. Fiscal delegado de la Vivienda y el del Sr. Ingeniero encargado de Obras Públicas– ha transcurrido un plazo de tiempo que no admite término de comparación con el de que nosotros disponemos.

Y hechas las anteriores salvedades, que servirán para justificar en todo momento algún olvido de detalle o falsa interpretación que pudiéramos padecer, encariñados y convencidos de los altos fines que se persiguen con la obra objeto del proyecto, hemos de comenzar nuestro trabajo lamentando –más que nunca en la presente ocasión– la falta de un plan de conjunto para la urbanización y ensanche de la ciudad que responda a las necesidades todas de la misma, sin cuyo requisito previo no debería ser posible –y en esto nos limitaremos a reflejar el sentido unánime de los servicios técnicos de Arquitectura de FET de las JONS– expuestos y tratados en el reciente congreso de Arquitectos –el que puedan ser abordados y aprobados planes parciales de urbanización desconectados y ajenos a un plan de conjunto, porque en ellos la

---

<sup>1268</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 781/05.

visión parcial y partidista, suele ser errónea llevando aparejados, a posteriori, problemas de tal gravedad que en términos generales se hacen insolubles.

Pues bien, si a lo expuesto se agrega la envergadura de las obras que se detallan en el proyecto y la ubicación de los terrenos elegidos, enclavados en el corazón o centro vital del que pudiera ser racional ensanche de Zamora, como se reconoce en las consideraciones previas que se exponen en la Memoria del Proyecto, podrá deducirse la enorme trascendencia que la concesión que se solicita entraña, para ulteriores fines.

El proyecto que hemos examinado –para cuyos autores guardamos los respetos que merecen sus bien probadas dotes científicas y artísticas- adolece a nuestro juicio de pequeños defectos derivados de los límites estrechos en lo que se refiere al establecimiento de los servicios urbanísticos que integran realmente el objeto de las obras cuya autorización se demanda –por cuyo motivo habremos de dedicarlas alguna mayor extensión- cuanto en lo que se relaciona con el trazado viario del cual forzoso nos es ocupar en la presente ocasión, aunque sea rápidamente y en líneas generales, por si nuestras sugerencias, dictadas por el cariño que profesamos a esta ciudad y a nuestro deseo de colaboración entusiasta a la gran obra emprendida, pueden merecer sean tenidas en cuenta, evitándose así, posibles trastornos.

En el plano general que se acompaña y en los parciales de establecimiento de servicios, se aprecia que, vulnerando una norma elemental, para nada se ha tenido en cuenta en el trazado de calles la existencia de los caminos de servidumbre pública uno de los cuales queda en absoluto interceptado sin que en el proyecto hayamos observado se estudien y prolonguen los medios precisos para evitar la solución de continuidad, hecho que hacemos resaltar porque pudieran derivarse del planteamiento del mismo posibles reclamaciones que antes de iniciadas las obras pueden encontrar fácil y satisfactoria solución.

Deberían también evitarse las calles cuyo trazado queda truncado al incidir sobre los predios inmediatos –alguna de ellas con categoría de Avenida- así como las manzanas que subsiguientemente no quedan perfectamente definidas y delimitadas, pues ello trae como consecuencia que o bien se sujeta el futuro trazado, orden y tipo de calles al entronque en los puntos de incidencia dichos –limitaciones de extraordinaria importancia- o se prescinde del mismo, agravándose, por ejemplo, a extremos sumamente delicados, los problemas de ordenación del tráfico futuro.

Pasemos a examinar los sistemas y características de los distintos elementos de carácter urbano que se proyectan, para lo cual seguiremos idéntico orden al establecido en la Memoria del Proyecto para mayor facilidad de su estudio (...).

DOCUMENTO 23. CARTA ENVIADA POR LOS REDACTORES DEL PROYECTO DE LAS ESCUELAS SALESIANAS AL ARQUITECTO MUNICIPAL, EN RELACIÓN A LA TRAMITACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DEL SEGUNDO ENSANCHE<sup>1269</sup>.

Sr. Emilio Crespo Álvarez

Arquitecto municipal de Zamora

Estimado amigo y compañero:

D. Carlos Pinilla nos ha puesto al corriente de sus noticias sobre el emplazamiento de las Escuelas Salesianas, a la par, que una vez cambiadas impresiones con el, sobre nuestra opinión nos encarga contestemos en nombre suyo a su carta, transmitiéndole nuestro último

---

<sup>1269</sup> AHPZa-MZa, OyU, sign. 760/03.

punto de vista con el cual esta completamente de acuerdo y espera que dado el terreno en que nos colocamos todos de hacer compatibles los intereses del Patronato con los municipales no habra ya dificultades y por ello quedamos pendientes de su aviso que nos permita ir en esta semana a realizar el replanteo, acordes con la prisa extrema de D. Carlos.

Como verá por el plano que adjuntamos hemos descartado la solución que proponíamos en principio y estudiado con cariño la que V. en nombre del Ayuntamiento nos propuso. Esta es casi admisible por nuestra parte, salvo en lo que se refiere a situar la edificación dentro del solar que nos señala, pues crea al Patronato un problema de adquisición de terrenos (mas grave por la perdida de tiempo que acarrea que por lo económico) y a nosotros otro al haber resuelto la edificación adaptada al terreno por lo que sería imprescindible una rectificación del Proyecto, como consecuencia del giro que se plantea mas no del desplazamiento paralelo a la calle de la bodega del Torrao que por seguir la dirección de las curvas de nivel prácticamente no introduce ninguna modificación.

Atendiendo a estas circunstancias hemos estudiado la solución que le enviamos la cual nos evita las dificultades mencionadas como podrá ver a la par que nos permite aceptar el Plan de Urbanizacion que V. tiene redactado. Por nuestra parte el trazado suyo de calles nos parece muy bien y únicamente es necesaria una pequeña modificación en la alineación del Boulevard Norte-Sur y solamente en el trozo entre la calle de la Bodega del Torrao y el otro Boulevard de dirección Este-Oeste. Esta modificación es obligada para que quepa el edificio proyectado en el terreno adquirido y podrá ser la que señalamos en el plano que consiste en girar ligeramente el eje de dicho trozo de Boulevard. Con ello se producen en la manzana inmediata dos angulos que no son rectos pero esto lo creemos perfectamente admisible, ya que en los trazados de postguerra se aceptan en el mundo entero los cruces oblicuos y en cambio se suaviza el angulo que el boulevard forma en el cruce con la Bodega del Torrao.

Los pequeños problemas de nuevas adquisiciones de terrenos que estas alineaciones nos producen quedan relegados para mas adelante sin producir obstáculos en el desarrollo de la obra propiamente dicha.

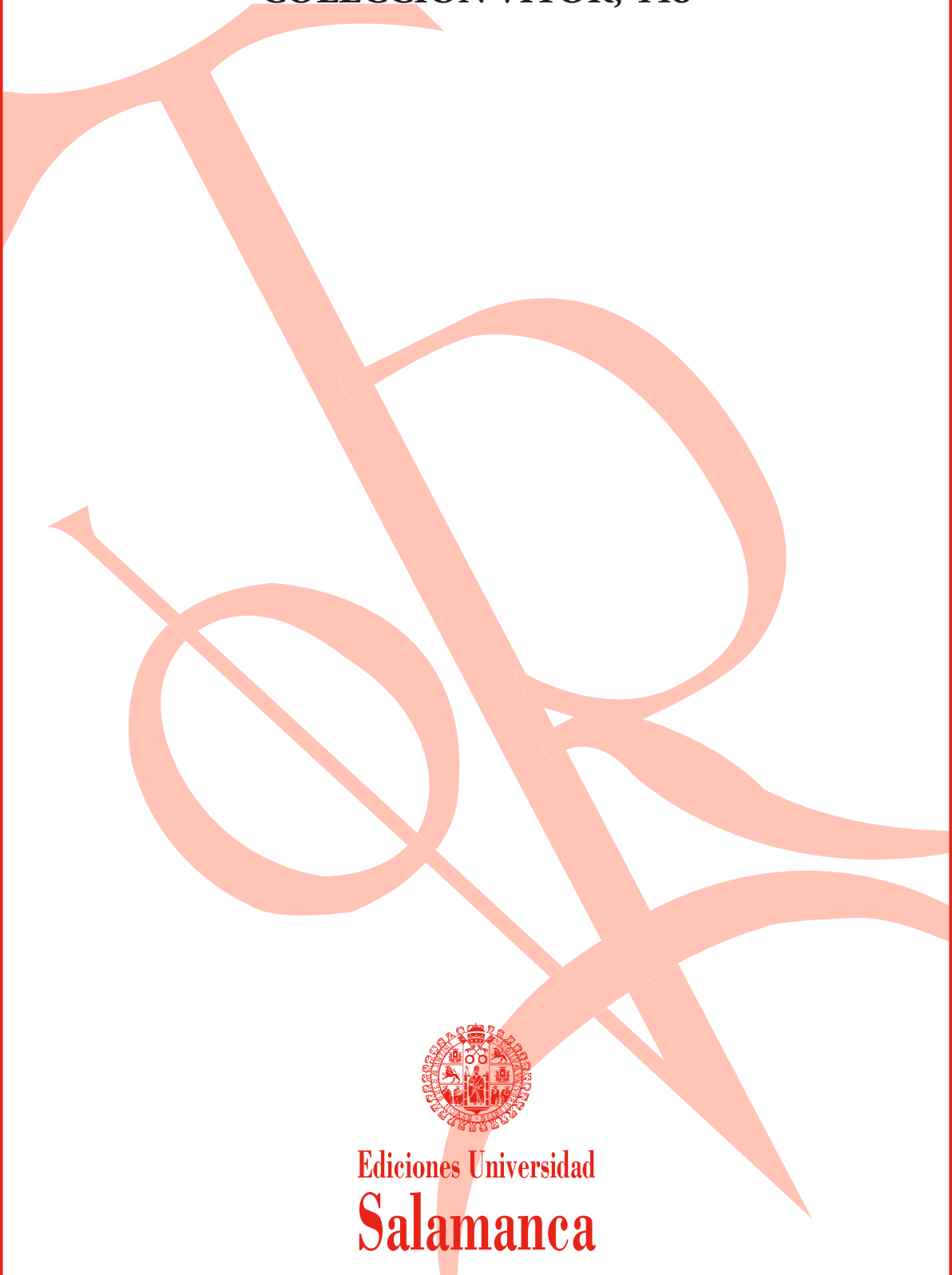
Esto no obstante, tome V. en cuenta que nuestras intención al estudiar este plano, se refiere únicamente a la ubicación de las edificaciones, pues en cuanto al trazado viario aceptamos de antemano el que V. estime más favorable para la ciudad.

Le rogamos se sirva estudiar con brevedad nuestra proposición para complacer a D. Carlos Pinilla, quien nos apremia para el viaje de replanteo, que como es natural no podemos hacer sin que el Ayuntamiento nos de la tira de cuerdas definitiva.

En espera de sus gratas noticias quedan como siempre a su disposición amigos y compañeros.

Firmado: L. Moya, Ramón Moya, P. R. de la Puente.

COLECCIÓN VÍTOR, 448



Ediciones Universidad  
**Salamanca**

ISBN 978-84-1311-556-6



9 788413 115566