

Aportaciones al estudio del urbanismo zamorano a finales del siglo XIX. Los planos de alineación y la regularización de la calle Renova (1872-1897)

Some questions about the urbanism of Zamora at the end of the 19th century. The alignment plans and the regularization of Renova street (1872-1897)

M. ALMUDENA FRECHILLA ALONSO
EPS de Zamora. Universidad de Salamanca
almudena.frechilla@usal.es

M. ASCENSIÓN RODRÍGUEZ ESTEBAN
EPS de Zamora. Universidad de Salamanca
mare@usal.es

Recibido: 19/07/2019
Aceptado: 23/04/2020

Resumen

El artículo reivindica la importante labor de la Administración municipal en la renovación urbana iniciada en Zamora a finales del siglo XIX, tras el letargo en el que estuvo sumida desde la Edad Media. A este respecto, la alineación de las principales vías de la ciudad medieval fue esencial para lograr la adaptación funcional del espacio a las exigencias circulatorias modernas, empleando para ello los nuevos mecanismos urbanísticos otorgados por la legislación estatal. La temprana intervención sobre la calle Renova marcó un punto de inflexión en el proceso de revitalización de la capital. Su estratégica localización, en la confluencia entre la Plaza Mayor y las principales vías del segundo recinto, permitió la conexión del centro urbano con las nuevas infraestructuras de comunicación y transporte situadas extramuros, favoreciendo la recuperación de la actividad ciudadana y dando lugar a nuevas intervenciones en el entorno.

Palabras clave

Zamora, renovación urbana, alineaciones, calle Renova, siglo XIX.

Abstract

The article claims the important work of the municipal administration in the urban renewal begun in Zamora at the end of the 19th century, after the lethargy in which it had been immersed since the Middle Ages. In this regard, the alignment of the main roads of the medieval city was essential to achieve the functional adaptation of space to modern circulatory requirements, using the new urbanistic mechanisms granted by state legislation. The early intervention on Renova Street marked a turning point in the capital revitalization process. Its strategic location, at the confluence of the Plaza Mayor and the main roads of the second precinct, allowed the connection of the urban center with the new communication and transport infrastructures located outside the walls, favoring the recovery of the citizen activity and giving rise to new interventions in the urban location.

Keywords

Zamora, urban renovation, alignments, Renova street, 19th century.

Referencia normalizada: FRECHILLA ALONSO, M. ALMUDENA – RODRÍGUEZ ESTEBAN, M. ASCENSIÓN (2020): “Aportaciones al urbanismo zamorano a finales del siglo XIX. Los planos de alineación y la regularización de la calle Renova (1872-1897)”. En *Arte y Ciudad. Revista de Investigación*, nº 18 (octubre, 2020), págs. 65-84. Madrid. Grupo de Investigación Arte, Arquitectura y Comunicación en la Ciudad Contemporánea, Universidad Complutense de Madrid.

Sumario: 1. Introducción. 2. Marco normativo. 3. Zamora durante la segunda mitad del siglo XIX. 4. Los planos de alineación en Zamora. 5. El proceso de ampliación y rectificación de la calle Renova. 6. Nuevas actuaciones urbanísticas en torno a la calle Renova. 7. Conclusiones. 8. Bibliografía.

1. Introducción.

La ciudad de Zamora, tras alcanzar el mayor crecimiento humano, constructivo y económico de su historia durante los siglos XII y XIII, en lo que se ha dado en llamar la "Edad de Oro" de la ciudad, perdió su importancia comercial y estratégica durante la Edad Moderna. No fue hasta el último tercio del siglo XIX cuando la localidad comenzó a recuperar su vitalidad, gracias, en buena medida, al impulso proporcionado por la adjudicación de importantes infraestructuras de comunicación que la situaron en el recorrido de algunas de las principales rutas comerciales del norte del país.

El trazado de la carretera entre Villacastín y Vigo, aprobado en 1837, buscó dar salida a la producción zamorana, mayoritariamente de harinas y sémolas, a través del puerto pontevedrés (Fuente, 1838). Sin embargo, dado que la conexión con Galicia requirió mucho más tiempo y esfuerzo del previsto, entre 1852 y 1854 se llevó a cabo la construcción del tramo de carretera entre Zamora y Valladolid –pasando por Toro y Tordesillas–, completando así el itinerario entre la capital del Duero y Santander (Guerola, 1985: 224). La inauguración en 1864 de la línea de ferrocarril con destino Medina del Campo (Barrón, 1864) reforzó el enlace de la ciudad con el puerto cántabro, sumándose la construcción de la vía entre Plasencia y Astorga, a finales de la centuria, conformando el enlace natural de las comunicaciones ferroviarias de la zona occidental del país (Boix, 1895).

Aunque el alcance de la industrialización que surgió en la ciudad a raíz de estas inversiones fue limitado (Calderón, 2012), su llegada trajo consigo sustanciales transformaciones en diferentes ámbitos de la vida ciudadana y, por tanto, también en el espacio de convivencia. La nueva mentalidad burguesa, unido a la coincidencia en la capital de una serie de arquitectos de probado talento, propiciaron la constitución de un excepcional conjunto arquitectónico ecléctico y modernista por el que la ciudad fue incorporada en 2009 a la "Ruta Europea del Modernismo". La importancia de este legado queda reflejado en los numerosos estudios que, desde diferentes enfoques, han analizado el extenso patrimonio inmobiliario que acumuló la capital hasta mediados del siglo XX, entre los que mencionaremos el de Gago Vaquero (1998), en torno a la arquitectura y los arquitectos del periodo, el realizado por Ávila de la Torre (2009), acerca de los aspectos estilísticos y compositivos de las construcciones,

o el de Rodríguez Esteban (2014), que centra su atención en las cuestiones técnicas de aquellas edificaciones realizadas en ladrillo.

Si bien lo expuesto confirma el papel trascendental que tuvo la arquitectura en la formación de la ciudad moderna, es preciso señalar que en la renovación del núcleo medieval resultó fundamental la decidida actuación de las autoridades locales que recuperaron e implementaron la actividad de la "policía urbana", organismo municipal encargado, tradicionalmente, del mantenimiento de las condiciones de seguridad, salubridad y ornato de la población (Anguita, 1997). De la mano de diversas intervenciones de mejora y modernización de los servicios municipales, así como de nuevas ordenanzas edificatorias, se produjeron sustanciales mejoras higiénicas y estéticas del espacio colectivo (Dominguez, 2002; 51), sumándose a éstas, otras actuaciones encaminadas a la adaptación funcional del entorno a las nuevas necesidades del tráfico, ampliando y rectificando las calles mediante la delimitación de nuevas alineaciones

El proceso de renovación del trazado medieval zamorano, con calles estrechas y quebradas, exigió la afectación de numerosas fincas particulares que, en la mayoría de los casos, se vieron abocadas a retranquearse para lograr ampliar la superficie del espacio público. Siendo así, la materialización de estas actuaciones urbanas no estuvo exenta de dificultades pues no se debe 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 las intervenciones impulsadas por los consistorios se convirtió, a partir de entonces, en requisito imprescindible para el desarrollo pleno de las propuestas planteadas (Terán, 1996; 167).

2. Marco normativo.

Si bien la técnica de las alineaciones ya había sido utilizada con anterioridad en intervenciones urbanas singulares, a partir del siglo XIX dejó de plantearse como una operación fragmentada para actuar sobre la totalidad de la urbe, gracias a las posibilidades abiertas por los nuevos avances cartográficos (Terán, 1999; 50). Siendo así, estas actuaciones han sido consideradas el germen de la planificación urbanística en España porque, aunque fuera de manera incipiente, incorporaron algunos de los aspectos fundamentales de la ordenación urbanística, como la representación informativa de una realidad y la

adopción de previsiones sobre su transformación durante un espacio de tiempo determinado (Bassols, 1973; 103). Considerando su trascendencia en la reforma de las ciudades, se advierte la mediatización a la que estuvo sometido este importante aspecto de la urbanística local por parte de la administración general, tanto en la fase de ordenación como en el desarrollo de herramientas para llevar a cabo su materialización (Anguita, 1997; 245).

Respecto a la elaboración de los instrumentos de planificación, la promulgación de la *Ley de 14 de julio de 1840* y de la *Ley de 8 de enero de 1845* otorgó a los municipios las competencias para elaborar planos generales de alineación. A pesar de esta concesión, para muchos ayuntamientos la formalización de estos instrumentos presentó obstáculos insalvables derivados de la falta de medios técnicos y económicos para llevarlos a cabo. Esta situación dio lugar a la publicación de la *Real Orden de 20 de febrero de 1848* mediante la 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. La *Real Orden de 19 de Diciembre de 1859 sobre instrucciones para la ejecución de las alineaciones de calles* reiteró la obligación del levantamiento de planos geométricos y generales de alineaciones en las poblaciones, concretando su aplicación a toda población mayor de 8.000 habitantes. No obstante, su posición fue más flexible que el anterior decreto, pues permitió la aprobación provisional de planos parciales de calles mientras se formase el de alineación general.

Las Ordenanzas Municipales de Zamora, aprobadas en 1890, recogieron las disposiciones emanadas de la legislación estatal, estableciendo en su artículo 253 (p. 90) la necesidad de formar el plano general de la población “en el cual se trazarán con líneas convencionales las alineaciones proyectadas”, dado que la ciudad contaba por entonces con más de 15.000 habitantes¹. Asimismo, el reglamento zamorano 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.

¹ Según los datos estadísticos, en 1887 el número de habitantes de la capital era de 15.292, y en 1900 aumentó hasta los 16.453 (www.ine.es/inebasesweb/treeNavigation.do?tn=92691; Consultado el 12/08/2017).

El medio fundamental para formalizar las alineaciones fue la reedificación voluntaria de las edificaciones por parte de los propietarios, siendo obligatorio ajustarse a la delimitación oficialmente aprobada tras la promulgación de la *Real Orden del 25 de julio de 1846 sobre planos geométricos de las poblaciones*. Como alternativa a este procedimiento, los ayuntamientos siguieron haciendo uso de la *Ley de Expropiación Forzosa*, aprobada en 1836 para la construcción de infraestructuras, pudiendo con ello forzar la venta de algunas propiedades cuando se justificase el interés colectivo de la intervención. Hay que señalar, a este respecto, 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 tan fácilmente admitida en las operaciones de reforma interior, lo que derivó en mayores complicaciones para su aplicación (Domínguez, 2002). Además, en los casos en que se justificaba esta circunstancia, la precaria situación de las arcas de muchos municipios, entre los que se encontraba Zamora, impidió que se llevaran a cabo muchas de las intervenciones previstas, restringiendo las expropiaciones a las ocasiones en las que resultaban imprescindibles.

Es por ello que 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, ciertamente, 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 de 9 de Febrero de 1863, sobre la limitación en las obras de consolidación y reforma de los edificios sometidos a alineaciones*, 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 (Anguita, 2002: 297-298).

3. Zamora durante la segunda mitad del siglo XIX.

Para evaluar la importancia de las operaciones urbanas llevadas a cabo por el Consistorio zamorano en torno al cambio de siglo, es preciso proporcionar un esbozo de la estructura urbana fundamental de Zamora durante la segunda mitad del siglo XIX, analizando su espacio desde una perspectiva formal y funcional. En esta tarea, el plano de la ciudad elabo-

rado por José Pérez Salvador en 1851 (Fig. 1) resulta una herramienta esencial, más aún si se compara con el de Represa que muestra la capital a finales del siglo XIII (Fig. 2). Al hacerlo se aprecia que la localidad mostraba, a mediados del Ochocientos, prácticamente la misma morfología presente durante la Baja Edad Media. El primer cerco románico, construido en el siglo XI, aparecía dividido en toda su longitud por una vía principal, denominada la Rúa, enlazando el conjunto catedralicio con la Puerta Nueva, situada en su extremo oriental.

Precisamente fue en esta localización donde se llevó a cabo la intervención urbana más destacada durante el periodo que separa ambas representaciones: la formación y ampliación de la Plaza Mayor, entre 1484 y 1512, a raíz de la construcción del edificio del Ayuntamiento (Ferrero, 1988) (Ramos, 1978). Desde su constitución este espacio se configuró como el núcleo de la ciudad, acogiendo la mayor parte de la mercadería local (Rupérez, 1993) y convirtiéndose en un referente de la vida social y administrativa del municipio.

Desde su esquina sureste partía la estructura viaria del segundo recinto medieval, construido en el siglo XIII alrededor del área denominada "el Burgo". La vía central, llamada Renova, se desdoblaba en las calles Santa Clara y San Torcuato que atravesaban el ámbito hasta llegar, ambas, a sus puertas homónimas. Un tercer eje viario, situado más al sur, estaba formado por la calle San Andrés, prolongándose hacia el este hasta desembocar en la puerta de San Pablo, nombre que adquiriría la calle en su último tramo.

Con la llegada de las infraestructuras de transporte durante la última parte de la centuria, hubo que procurar la conexión de los nuevos intercambiadores con la trama interior de la ciudad tradicional. Así, el origen de la carretera de Valladolid se localizó en la puerta de Santa Clara, convirtiéndose rápidamente en una de las travesías más concurridas. Otra de las confluencias importantes se produjo en la puerta de San Torcuato, desde donde partían varias carreteras provinciales, así como la avenida Tres Cruces y la carretera de la Estación que conducían al apeadero del ferrocarril. Asimismo, en 1891 se aprobó un nuevo itinerario para el paso de la carretera de Vigo a través de la capital, haciéndolo coincidir con el tramo de ronda oriental donde desembocaban las tres vías estructurantes del segundo recinto (Fig 3).



Fig. 1. Plano de Zamora de 1851.

Fuente: Archivo Histórico Provincial y Municipal de Zamora (AHPMZA).

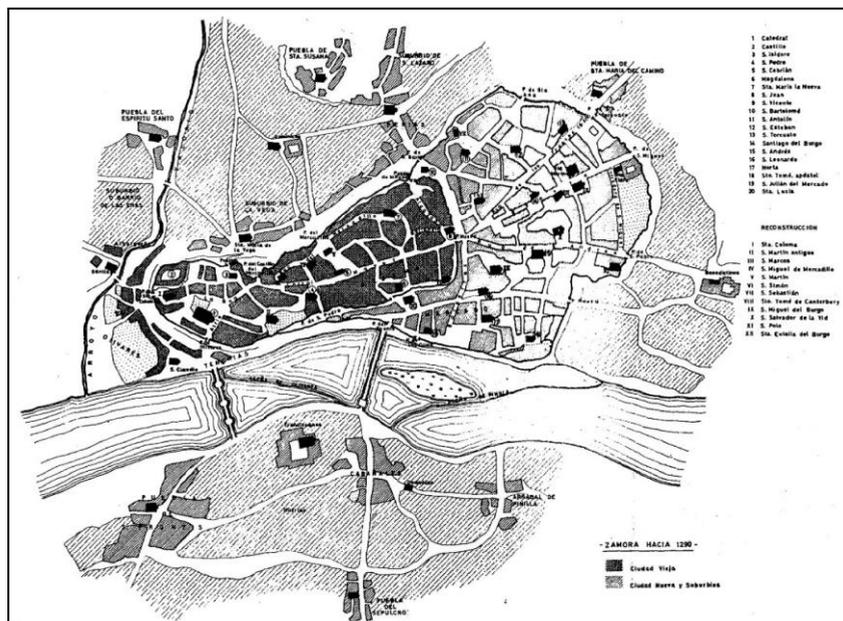


Fig. 2. Plano de Zamora hacia 1290. Fuente: Represa, 1972.

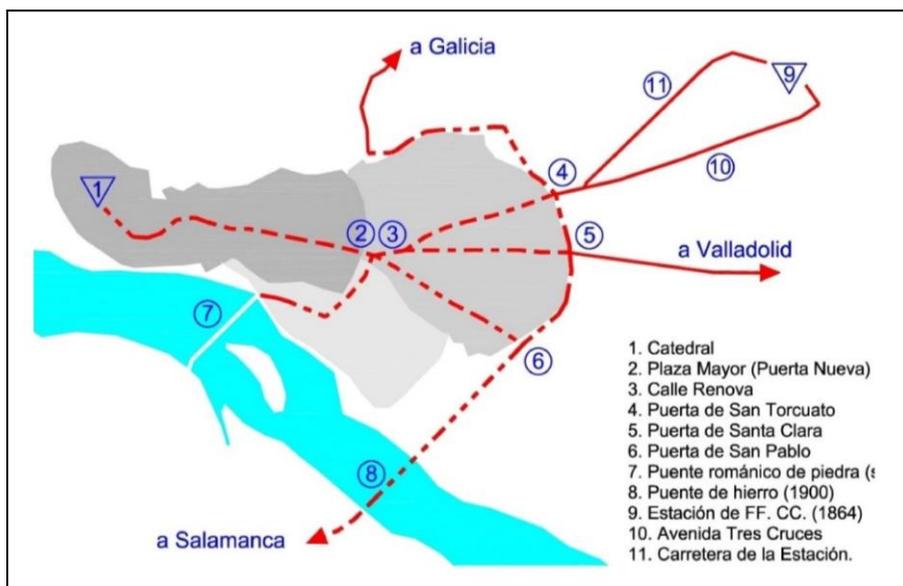


Fig. 3. Esquema urbano de Zamora a finales del siglo XIX. Fuente: Elaboración propia.

4. Los planos de alineación en Zamora.

A pesar del importante avance que representaron los planos geométricos y de alineación respecto a los procesos urbanísticos anteriores (Dávila, 1898; 99), la falta de medios técnicos y económicos provocó que Zamora, como otros muchos ayuntamientos, no pudiera formalizar esta herramienta de ordenación general. "El Heraldo de Zamora", en su editorial del 4 de julio de 1907, reprochó a las autoridades 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* (Gago, 1988; 268). 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 él *hasta conseguir el plano general de la población*².

Por aquel entonces ya era considerable el número de calles dotadas con delimitación oficial. Tenemos constancia de la existencia de numerosas propuestas de rectificación y ampliación de las principales calles del recinto primitivo, siendo

² AHPMza, Obras y Urbanismo, sign. 796/19.

uno de los primeros planos el elaborado por Pablo Cuesta sobre la vía denominada la Rúa, entre la Catedral y la Plaza Mayor, fechado en 1862³ (Ávila, 2009).

Es preciso señalar que, a pesar del esfuerzo realizado por la Administración, la escasa actividad constructiva en este entorno impidió que se llevase a cabo la renovación del tejido, tal y como se pretendía. Distinta situación se produjo en "el Burgo", donde los intereses de la nueva sociedad burguesa impulsaron la transformación funcional del ámbito. Siendo así, la rectificación de las vías del tridente que organizaba el segundo recinto resultó una operación fundamental para lograr la conexión de las infraestructuras de transporte con la zona comercial y administrativa del centro de la población. Consta en las actas de la sesión ordinaria del Ayuntamiento del 27 de abril de 1872, la presentación, por parte de la Comisión de ornato, de los anteproyectos de alineación de las calles San Andrés, San Pablo, San Torcuato, Santa Clara y la Renova⁴, elaborados en su mayor parte por el que fuera arquitecto de la provincia, Pablo Cuesta, y concluidos por el maestro de obras de la ciudad Eugenio Durán, quien firmó la propuesta.

La alineación de la calle S. Torcuato (Fig. 4a) no mostraba importantes irregularidades, oscilando sus nuevas dimensiones entre los 7,60 metros, que alcanzaba en su punto más estrecho, y los 8,60 metros, que llegaba a tener el tramo más holgado. La nueva delimitación establecida para las calles Santa Clara y Renova (Fig. 4b) presentaba a lo largo de su trazado una anchura que oscilaba entre los 7,50 y 9,30 metros, siendo su dimensión media de unos 8 metros. Respecto a los nuevos límites propuestos para el eje compuesto por las calles San Andrés y San Pablo (Fig. 4c), resulta llamativa la diferente anchura adjudicada a cada uno de los tramos. Los segmentos más estrechos correspondieron a la primera parte de la vía, donde en algunos puntos la calle únicamente alcanzaba una dimensión de 6 metros, llegando a los 9,70 m. en la zona más próxima a la puerta de San Pablo.

³ Otras alineaciones planteadas por el arquitecto en el mismo entorno fueron las de las calles Santo Domingo –actualmente Arias Gonzalo– y Corral de Campanas 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 Viloría (Ávila, 2009; 452-454).

⁴ AHPMza, Libro de Actas (L. A.) año 1872 (L/231), ff. 76 v-77 r.

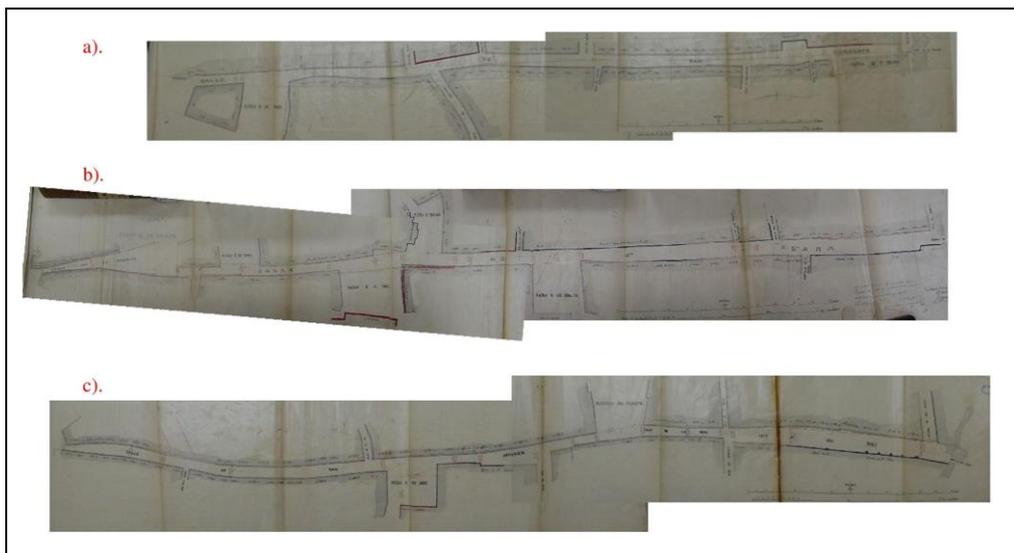


Fig. 4. Planos de alineación de las principales calles de "el Burgo" de 1872: a). Calle San Torcuato; b). Calles Renova y Santa Clara; c). Calles San Andrés y San Pablo. Las imágenes aparecen giradas para adaptarse al formato de la página. Fuente: AHPMZa.

En los tres casos puede advertirse que los nuevos límites se ajustaron, en la medida de lo posible, a las construcciones preexistentes, con el objetivo evidente de no dañar los derechos de sus propietarios. Una de las excepciones más importantes, por el número de edificaciones involucradas y la importancia de los retranqueos exigidos, se localizó en la embocadura de la citada Renova con la Plaza Mayor. Pese a la corta longitud de la calle, que apenas alcanzaba los 30 metros, la propuesta de alineación de dicho tramo afectó a un elevado número de edificaciones, llegando a establecer una anchura media de 7,50 metros frente a los escasos 3 metros que aproximadamente dejaban libre las construcciones primitivas en alguno de sus puntos (Fig. 5a).

5. La ampliación y rectificación de la calle Renova.

La estratégica situación de la calle Renova, en la coyuntura entre el centro urbano comercial y las principales vías del segundo recito, exigió una rápida gestión por parte del Consistorio, que utilizó todos los medios económicos y legales a su alcance para lograr solventar el atolladero existente en su corto recorrido, nombrando, incluso, una comisión específica para llevar a cabo la gestión del ámbito.

Las primeras actuaciones no tardaron en producirse. 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 1872⁵.

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 disponibles⁶. La Comisión confirmó a los interesados que en aquel momento el Ayuntamiento ya había verificado el derribo de las casas sitas en los números 1 y 3, estando pendientes de realizar la medición de los terrenos para conocer el precio de las expropiaciones. Asimismo explicó que, una vez conocido el dispendio total, el Consistorio estudiaría la mejor manera de invertir el dinero disponible, *puesto que la Comisión no está autorizada para llevar las expropiaciones más allá de la casa número nueve de la calle referida*. Con estas primeras intervenciones se logró solucionar el principal escollo, al ampliar la embocadura de la calle con la Plaza Mayor, continuando el ajuste del resto de las edificaciones durante los años siguientes hasta conseguir la completa armonización del espacio (Fig. 5b).

Se sabe que en 1890 solamente quedaba por remeterse la casa ubicada en el número 16, siendo instado el Ayuntamiento a iniciar su expropiación, pues tal y como manifestaron algunos vecinos, su *feo aspecto* lastimaba el *buen ornato público* a pesar de los *sacrificios pecuniarios* hechos por vecinos y Corporación para el *ensanche y embellecimiento* de la calle⁷. Antes de proceder a la venta forzosa, y con ello al largo y complejo procedimiento administrativo necesario, el Consistorio acordó encargar al maestro titular, Eugenio Durán, la valoración de la parte del edificio que sobresalía de la línea oficial para gestionar la venta de conformidad con el dueño, José González Bueno. El justiprecio, establecido en 3500 pesetas⁸, no debió resultar suficiente para el propietario de la vivienda, pues las negociaciones no prosperaron, como tampoco pros-

⁵ AHPMZa, L. A. año 1872 (L/231), sesión de 14 de diciembre, folio sin numerar.

⁶ AHPMZa, L. A. año 1872 (L/231), sesión de 14 de diciembre, folio sin numerar.

⁷ AHPMZa, L. A. año 1890 (L/249), sesión de 3 de septiembre, ff. 202 v.-203 r.

⁸ AHPMZa, L. A. año 1890 (L/249), sesión de 29 de septiembre, ff. 235 v.-236 r.

peró el expediente de expropiación, al estar el Ayuntamiento más interesado en destinar los fondos municipales a la adquisición de los terrenos para el paso de la línea del ferrocarril de Plasencia a Astorga por la capital⁹.

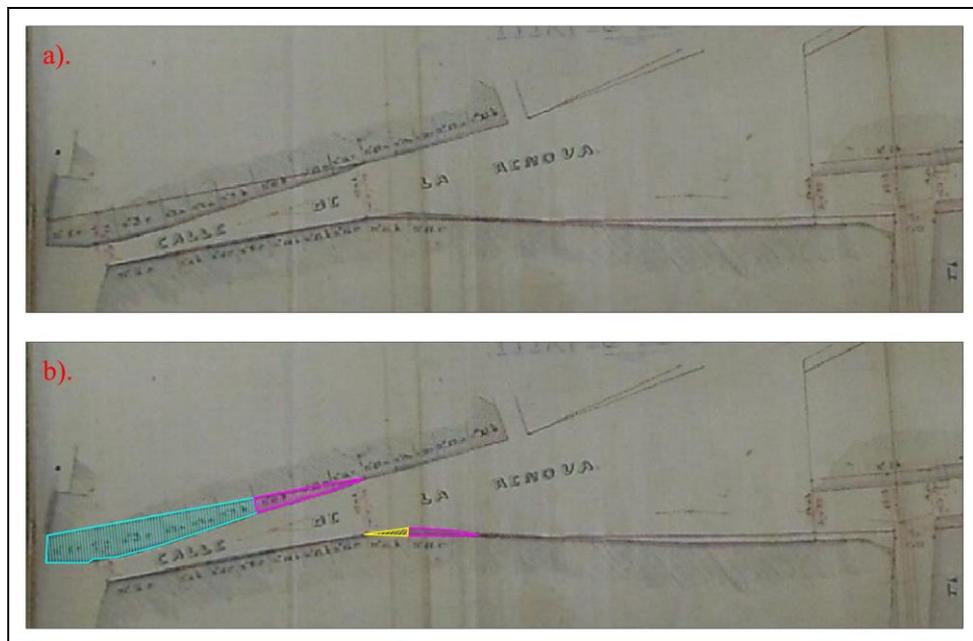


Fig. 5. Calle Renova; a) Detalle del plano de alineación de 1872. Fuente: AHPMZa; b) Sobre el plano oficial se han delimitado en cian las parcelas ajustadas a la línea en 1872, en magenta las alineadas antes de 1890 y en amarillo la parcela nº 16, ajustada en 1897. Fuente: Elaboración propia.

Tras varios años sin retomar el asunto, en 1897 el edificio fue declarado en estado de ruina inminente, *por ser un peligro para el tránsito público según manifiesta el Señor Maestro de obras titular*, por lo que, de acuerdo al artículo 339 de las "Ordenanzas Municipales" (p. 123), en sesión de 13 de agosto se acordó su demolición inmediata¹⁰. Seguidamente se iniciaron los trámites pertinentes, otorgando un plazo de quince días para que el derribo se llevase a cabo de forma voluntaria. Como no se logró localizar al dueño del inmueble, hubo que recurrir a la publicación de un anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia para dar con el susodicho señor González Bueno, quien finalmente resultó no ser ya el

⁹ AHPMZa, L. A. año 1890 (L/249), sesión de 15 de octubre, ff. 251v- 252v.

¹⁰ AHPMZa, L. A. año 1897 (L/ 256), f. 238 r.

propietario del inmueble. En todo caso, puso a las autoridades sobre la pista del nuevo dueño, Juan Gato, quien, tras ser informado de la situación, comunicó a la Corporación su intención de proceder a la demolición y reedificación del solar¹¹, para lo cual presentó el plano y la memoria del proyecto del nuevo edificio. Con ello quedó finalizada la alineación de la calle Renova (Fig. 6).

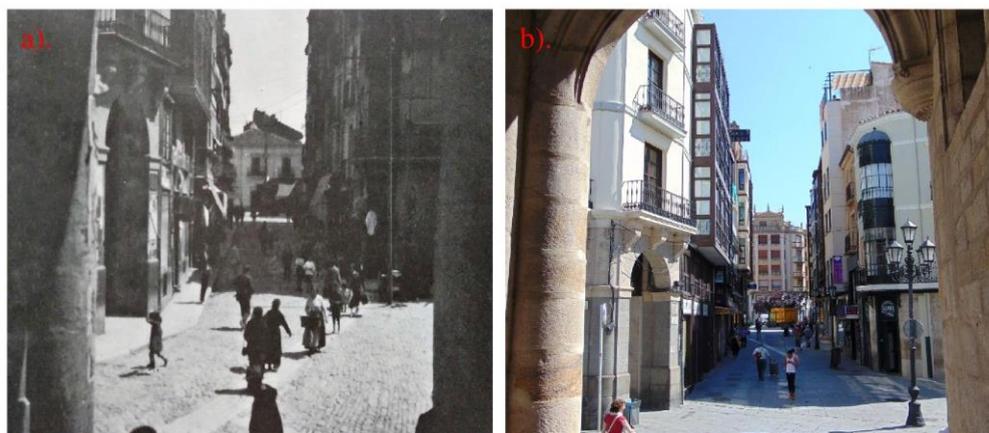


Fig. 6. Calle Renova: a) Imagen tomada a comienzos del siglo XX. Fuente: García, 1982; b) Imagen de la calle en la actualidad. Fuente propia.

6. Nuevas actuaciones urbanísticas en torno a la calle Renova.

La intervención urbanística sobre la calle Renova inauguró una hilera de proyectos y propuestas encaminados a mejorar el trazado de la ciudad y embellecer los espacios públicos existentes, siendo la Plaza Mayor uno de los principales objetivos. Fueron varios los proyectos de regularización que se elaboraron sobre este enclave en pocos años, siendo el primero del que se tiene constancia el presentado por Eugenio Durán en 1893¹².

Aunque se desconoce si el plano aún existe, se sabe que la propuesta pretendía la demolición de la iglesia de San Juan de Puerta Nueva y que incluía la construcción de soportales, al menos en el flanco oeste¹³, aunque parece lógico pensar en la intención del técnico redactor de armonizar los frentes del espacio público, homogeneizando todas las fachadas.

¹¹ AHPMZa, L. A. año 1897 (L/ 256), sesión de 8 de noviembre, ff. 241r-v.

¹² AHPMZa, L. A. año 1893 (L/252), sesiones de 25 de octubre y 2 de noviembre, f. 178 r. y f. 180 r.

¹³ AHPMZa, L. A. año 1894 (L/256), sesión de 8 de agosto, ff. 149 v. -152 v.

En cualquier caso, la negativa de la Diócesis a permitir la demolición del templo exigió que la aprobación del plano fuera dirimida por el gobernador civil¹⁴, quien calificó el proyecto de *defectuoso é incompleto; y además irrealizable*, no solo debido a la falta de recursos para llevarlo a efecto, sino también por el exceso de obligaciones que impondría a los vecinos afectados. En la misma comunicación se instó, no obstante, a la elaboración de otra propuesta para corregir los defectos de Plaza, como por ejemplo la circulación por su extremo sur y la desproporción de sus dimensiones¹⁵.

No fue hasta 1908 cuando 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 (Fig. 7). La memoria del proyecto defendió con vehemencia la necesidad de llevar a cabo la mejora del hito urbano por su papel como *eje del movimiento alrededor del cual se desarrollan el comercio é industria que da vida á 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* (Ávila, 2009; 81).

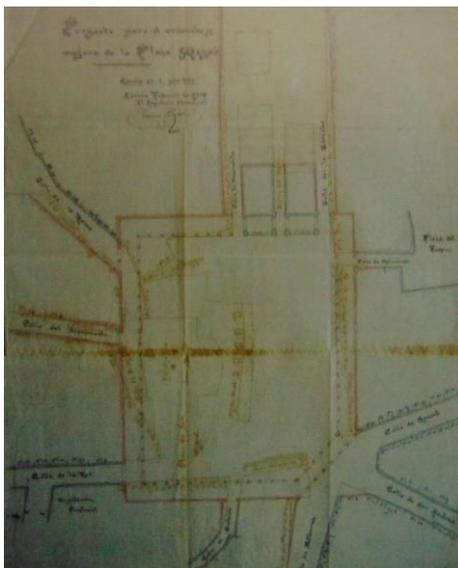


Fig. 7. Plano de ampliación y reforma de la Plaza Mayor de Zamora de 1908. Fuente: Ávila, 2009.

¹⁴ AHPMZa, L. A. año 1894 (L/256), sesión de 28 de febrero, f. 38 r.

¹⁵ AHPMZa, L. A. año 1894 (L/256), ff. 180 v.-182 v.

Se trató de una ambiciosa propuesta que pretendió multiplicar el espacio colectivo, para lo cual resultó condición indispensable hacer desaparecer la iglesia de San Juan. Al igual que sucedió con su antecesor, la aprobación del plano topó, nuevamente, con la oposición de la Diócesis, además de con innumerables complicaciones técnicas para lograr nivelar las rasantes de las confluencias, lo que llevó al Ayuntamiento a abandonar la iniciativa. Finalmente en 1912 fue aprobado un plano de alineación, a raíz del alud de solicitudes de licencia para la construcción de nuevas residencias en dicha localización¹⁶.

Además de la Plaza Mayor, "el Burgo" fue objeto de numerosas propuestas para la rectificación del tejido, pues su creciente importancia comercial lo convirtió en la zona de asentamiento predilecto de la burguesía. Una de las más trascendentales fue la apertura de la calle Viriato, sobre el solar dejado tras la demolición del edificio conocido como "Administración Vieja", comunicando la plaza Sagasta –situada a continuación de la calle Renova– con San Andrés (Ávila, 2009; 65). El plano de la nueva vía, elaborado en 1883 por Segundo Vilorria (Fig. 8), estableció una dimensión de 10 metros de ancho para la nueva carretera, pudiendo constatar en el documento gráfico el avance de la rectificación de la calle Renova, prácticamente finalizada en aquel momento.



Fig. 8. Plano de alineación de la calle Viriato de 1883.
Fuente: AHPMZA.

¹⁶ AHPMZA, L. A. año 1912 (L/1814).

Esta operación formó parte fundamental de una intervención mucho más ambiciosa iniciada por el Ayuntamiento años atrás, que perseguía configurar una travesía norte-sur que comunicase la puerta de Santa Ana, donde los días 12 y 13 de cada mes se celebraba la feria de ganado de la localidad, con las proximidades del puente de piedra. La planificación de la nueva conexión exigió, además, 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 (Ávila, 2009; 63-66).

Aunque finalmente no se concluyeron las alineaciones de las calles Quebrantahuesos y Santa Olaya, lo que impidió llevar a buen término la operación, la apertura de la calle Viriato tuvo una gran trascendencia en la conformación del centro urbano:

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 empaque a pesar de su escasa longitud, donde la burguesía pudiera elevar sus casas y, de este modo, abandonar las estrechas y umbrías callejas del casco antiguo. De hecho, como quedará patente, esta vía y la contigua plaza de Sagasta fue el emplazamiento del conjunto arquitectónico más sobresaliente de la zona histórica de la ciudad (Ávila, 2009; 66).

7. Conclusiones.

Queda confirmada la trascendencia que tuvo la rectificación y ampliación de la calle Renova en el proceso de renovación urbana de la localidad en el cambio de siglo, justificándose de ese modo que el Consistorio zamorano priorizara la gestión de esta operación, solventando en poco tiempo el atolladero existente en su corto recorrido. Esta intervención fue clave para reactivar la actividad comercial de la capital, dando pie a nuevas y más audaces propuestas para la modernización del tejido de la ciudad.

Se reivindica, asimismo, el papel de los planos de alineación como primera técnica urbanística contemporánea en Zamora. Si bien la referida escasez del erario público impidió que la localidad llegara a contar con un instrumento urbanístico global para la regulación y adaptación de toda la trama medieval, los diferentes gobiernos municipales lograron suplir su ausencia mediante la elaboración y aprobación de los planos parciales de un gran número de calles.

Por último, a través de los ejemplos expuestos, se reitera el excelente tandem que las nuevas delimitaciones formaron junto con la arquitectura del periodo, logrando potenciar el valioso patrimonio edificatorio que caracterizó numerosos enclaves del núcleo zamorano, consiguiendo que, a principios del siglo XX, la capital viviera su "Segunda Edad de Oro".

Bibliografía.

- ALZOLA Y MINONDO, Pablo de (1979): *Historia de las Obras Públicas en España*. Turner. Madrid.
- ANGUITA CANTERO, Ricardo (1997): *Ordenanza y policía urbana: los orígenes de la reglamentación edificatoria en España (1750-1900)*. Universidad de Granada. Granada.
- ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro (2009): *Arquitectura y urbanismo en Zamora (1850-1950)*. Instituto de Estudios Zamoranos "Florián de Ocampo". Zamora.
- BARRÓN, Eduardo (1864): "Inauguración del ferro-carril de Medina del Campo a Zamora". *Revista de Obras Públicas*, tomo II, 117-119.
- BASSOLS COMA, Martín (1973): *Génesis y evolución del Derecho urbanístico español (1812-1956)*. Montecorvo. Madrid.
- BOIX MERINO, Félix (1895): "Ferrocarril de Plasencia a Astorga". *Revista de Obras Públicas*, nº 16, tomo I, 197-198.
- CABAÑAS VÁZQUEZ, Carlos (2002): *Las huellas del tiempo en el plano de Zamora*. Ayuntamiento de Zamora. Zamora.
- CALDERÓN CALDERÓN, Basilio (2007): "Economía y sociedad en la provincia de Zamora en los siglos XIX y XX: una marginación secular, una integración dependiente" en VV. AA. *Nec Otium. Comercio e Industria en Zamora*. Junta de Castilla y León, Museo Etnográfico de Castilla y León. Zamora.
- CALDERÓN CALDERÓN, Basilio (2012): "Memoria del tiempo perdido: cien años de industrialización frustrada" en REMESAL, A. (Coord.). *Zamora, una espera secular 1912-2012*. Cámara Oficial de Comercio e Industria de Zamora. Zamora.
- DÁVILA LINARES, Juan Manuel (1989): "El planeamiento urbano de mediados del siglo XIX: el Plan Geométrico o de alineaciones de Alcoy de 1849". *Investigaciones geográficas*, nº 7, 99-108.

- DOMÍNGUEZ BASCÓN, Pedro (2002): "Concreción de los problemas medioambientales de la ciudad en la legislación urbanística española del siglo XIX". *Eria: Revista cuatrimestral de geografía*, nº 57, 49-56.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1882): *Memorias históricas de la ciudad de Zamora*, tomo III. Establecimiento tipográfico de los sucesores de Rivadeneyra. Madrid.
- FERREO FERRERO, Florián (1988): *La plaza mayor de Zamora*. Archivo Histórico Provincial. Zamora.
- FERRERO FERRERO, Florián (2008): "La configuración urbana de Zamora durante la época románica". *Studia Zamorensia*, Segunda Etapa, vol. VIII, 9-44.
- FUENTE, José de la (1838): *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*. Imprenta de D. Cesáreo Paz y Hermano. Orense.
- GAGO VAQUERO, José Luis (1988): *La arquitectura y los arquitectos del ensanche. Zamora 1920-1950*. Instituto de Estudios Zamoranos "Florián de Ocampo". Zamora.
- GARCÍA RUBIO, J. Manuel (1982): *Añoranzas de Zamora*. Monte Casino. Zamora.
- GUEROLA, Antonio (1985): *Memoria de mi administración en la provincia de Zamora como gobernador de ella desde 12 de agosto de 1853 hasta el 17 de julio de 1854*. Instituto de Estudios Zamoranos "Florián de Ocampo". Zamora.
- LADERO QUESADA, Manuel Fernando (1991): "Aproximación al proceso de transformaciones urbanísticas en Zamora en el tránsito de la Edad Media a la Edad Moderna", en VV. AA. *I Congreso de Historia de Zamora*, tomo 3: Historia Medieval y Moderna. Instituto de Estudios Zamoranos "Florián de Ocampo". Zamora.
- NIETO, Alejandro (1976): "Algunas precisiones sobre el concepto de policía". *Revista de administración pública*, nº 81, 35-75.
- RAMOS DE CASTRO, Guadalupe (1978): *Las murallas de Zamora*. Servicio de publicaciones de la Delegación provincial del Ministerio de Cultura. Zamora.
- REPRESA, Armando (1972): "Génesis y evolución urbana de la Zamora medieval". *Hispania: Revista española de historia*, nº 122, 525-545.

- RODRIGUEZ ESTÉBAN, M^a Ascensión (2014): *La arquitectura de ladrillo y su construcción en la ciudad de Zamora (1888-1931)*. Instituto de Estudios Zamoranos «Florián de Ocampo», Diputación de Zamora. Zamora.
- RUPÉREZ ALMAJANO, M^a Nieves (1993): "Aspectos del urbanismo zamorano en el siglo XVIII. La junta de policía", en VV. AA. *I Congreso de Historia de Zamora*, tomo 4: Historia Moderna y Contemporánea. Instituto de Estudios Zamoranos "Florián de Ocampo". Zamora.
- TERÁN TROYANO, Fernando de (1982): *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900/1980)*. Alianza Editorial. Madrid.
- TERÁN TROYANO, Fernando de (1996): "Evolución del planeamiento urbanístico (1846-1996)". *Ciudad y territorio: Estudios territoriales*, nº 107-108, 167-184.
- TERÁN TROYANO, Fernando de (1999): *Historia del Urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*. Cátedra. Madrid.
- www.ine.es/inebasesweb/treeNavigation.do?tn=92691; Consultado el 12/08/2017.
- Ordenanzas Municipales de la ciudad de Zamora* (1890). Imprenta de la Exma. Diputación de Zamora a cargo de S. Gómez. Zamora. En: <https://bibliotecadigital.jcyl.es/es/consulta/registro.cmd?id=3794>; Consultado el 18/07/2018.