

# Progreso urbano versus conservación del patrimonio a finales del siglo XIX. Las murallas de Zamora como ejemplo

Urban progress versus conservation of heritage at the end of the 19th century.  
The walls of Zamora as an example

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

Universidad de Salamanca. España  
ORCID: 0000-0003-0935-0560  
almudena.frechilla@usal.es

## Resumen:

Durante las últimas décadas del siglo XIX, la adecuación del espacio urbano a las nuevas exigencias de la sociedad burguesa trajo consigo la desaparición de numerosos bienes histórico-artísticos en todo el territorio nacional, debido a la insuficiencia de la legislación estatal para su preservación. El artículo pretende llamar la atención sobre la estrategia articulada por el consistorio zamorano para eludir la legislación estatal en materia de protección monumental, logrando demoler significativos hitos de la muralla medieval en pro del desarrollo y modernización de la capital.

## Palabras clave:

Patrimonio; murallas de Zamora; renovación urbana; siglo XIX; legislación urbanística.

## Abstract:

At the end of the nineteenth century, the urban space adaptation to the demands of new society resulted in the disappearance of many historical-artistic properties throughout the Spanish territory, because the insufficiency of state legislation for their preservation. The research aims to draw attention to the strategy articulated by the consistory of Zamora to bypass the legislation on monumental protection, achieving the demolition of significant elements of the medieval wall, in pursuit of development and modernization of the capital.

## Keywords:

Heritage; walls of Zamora; urban renovation; 19th century; urban legislation.

Fecha de recepción: 10 de junio de 2021.

Fecha de aceptación: 12 de marzo de 2022.

---

CÓMO CITAR ESTE TRABAJO / HOW TO CITE THIS PAPER:

Frechilla Alonso, M<sup>a</sup> Almudena (2022): "Progreso urbano versus conservación del patrimonio a finales del siglo XIX. Las murallas de Zamora como ejemplo". En: *Laboratorio de Arte*, 34, pp. 255-274.

---

© 2022 M<sup>a</sup> Almudena Frechilla Alonso. Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la licencia Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0. International License (CC BY-NC-SA 4.0).

---

## Introducción

El desmantelamiento de las murallas que comprimían física y psicológicamente las poblaciones se convirtió en un requisito ineludible en el proceso de renovación urbana que experimentaron las ciudades españolas a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Tanto es así que, como señaló Navascués, “hubo un momento en que todos los ayuntamientos se creyeron en la necesidad de proponer a sus ciudadanos el derribo de las murallas como signo de modernidad [...] y allí donde no se llevó a cabo, [...] no fue por falta de voluntad política sino por dificultades económicas para una tarea tan costosa”<sup>1</sup>.

Siguiendo el ejemplo de otras capitales europeas, Barcelona inauguró esta práctica con la demolición de su cerca en 1856, sumándose durante los siguientes años otras localidades como Córdoba, Madrid, Valencia o Sevilla. Algunos de los factores que contribuyeron a la desaparición de estas estructuras urbanas fueron la pérdida de su capacidad defensiva frente a las nuevas tácticas militares, el deseo de ruptura con la ciudad antigua, la creciente preocupación por las condiciones higiénicas y sanitarias del espacio de convivencia, ciertos intereses políticos y económicos o la incidencia de las nuevas infraestructuras de transporte, fundamentalmente el ferrocarril<sup>2</sup>.

También en el caso de Zamora, la necesidad de expandir el casco tradicional, unido al deseo de modernidad emanado de la nueva clase burguesa surgida de la explotación harinera e hidroeléctrica que se desarrolló en la región, precipitó la desaparición de algunas partes de la cerca medieval a partir de 1868, cuando la ciudad perdió su condición de Plaza Fuerte y, con ello, la función defensiva que habían ostentado durante la Edad Moderna<sup>3</sup>.

Diversos estudios, entre los que cabría citar el catálogo monumental de Gómez Moreno<sup>4</sup>, la monografía de Ramos<sup>5</sup> o la aportación del Plan Director de Rodríguez Méndez<sup>6</sup>, han permitido conocer de forma pormenorizada la disposición de los recintos medievales en base a la recopilación de fondos documentales y archivísticos. Asimismo, la labor arqueológica ha proporcionado nuevos datos acerca de la materialidad de las murallas, con títulos destacados como el estado de la cuestión

1. Navascués Palacios, 2000:117.

2. Elizalde Marquina, 2008: 694-696.

3. El papel adjudicado a la capital zamorana durante el setecientos tuvo que ver con su posición geopolítica, en la frontera con Portugal, así como por las alianzas firmadas con la monarquía francesa en su lucha contra los ingleses. Como consecuencia de esta situación, la ciudad registró importantes obras de reparación en sus murallas y se edificaron diversos cuarteles de Infantería y Caballería, además del Polvorín y la Cárcel del Partido (Fernández Duro, 1882: 82-91. López/Lafuente, 2019).

4. Gómez Moreno, 1927.

5. Ramos de Castro, 1978.

6. Rodríguez Méndez, 2006.

llevado a cabo por Gutiérrez González<sup>7</sup>, enriquecido con otros trabajos sobre enclaves concretos<sup>8</sup>.

Más allá de cuestiones relativas a su configuración física y constructiva, diversas investigaciones han abordado el proceso de demolición de la cerca a finales del ochocientos. Sobre esta cuestión, Torres Balbás denunció cómo el ayuntamiento “derrizó bárbaramente” importantes accesos de la parte oriental de la fortificación con el pretexto de mejoras urbanas<sup>9</sup>, cuestión que posteriormente fue tratada en la extensa tesis de Ávila de la Torre sobre el urbanismo y la arquitectura zamorana entre 1850 y 1950<sup>10</sup>. Asimismo, Teijeira retomó el asunto destacando los infructuosos intentos de las academias de Historia y de San Fernando para conservar el cubo de la puerta de Santa Clara y el torreón y la puerta de San Torcuato<sup>11</sup>.

En este artículo pretendemos ahondar en este episodio de la historia de Zamora desde una óptica diferente, poniendo el foco en la insuficiencia de la legislación estatal en materia de defensa monumental frente a las competencias de los municipios, lo que llevó a la desaparición de la parte oriental de la muralla y, con ella, de estas estructuras con interés patrimonial. En ese sentido es preciso señalar que, a pesar del apoyo jurídico oficial a la labor de las comisiones de monumentos, a quienes correspondía la protección de las antigüedades<sup>12</sup>, los consistorios continuaron siendo los responsables últimos de la gestión urbanística en las localidades<sup>13</sup>.

En concreto, nos proponemos realizar nuevas aportaciones acerca del contexto urbano en el que se produjo la pérdida de dichos elementos significativos a finales del siglo XIX, y reconstruir la estrategia articulada por el ayuntamiento con objeto de sortear las medidas impuestas para la defensa del patrimonio heredado. En esta labor contamos con los registros de las reuniones municipales, además de varias misivas y documentos pertenecientes a los fondos del Archivo General de la Academia de Historia, que recogen las maniobras a las que recurrió el gobierno local para desmontar los argumentos en favor de la conservación de las estructuras y justificar así las demoliciones efectuadas.

7. Gutiérrez González, 1990.

8. San Miguel Maté/Viñe Escartín, 1989. Viñe Escartín/Salvador Velasco, 1998. Salvador Velasco/Viñe Escartín/Ramos Fraile, 2005. Ramos Fraile/Martín Díez, 2011. Villanueva Martín/Barranco Ribot/Delgado Arceo, 2011.

9. Torres Balbás, 1957: 45.

10. Ávila de la Torre, 2009: 98-104.

11. Teijeira, 2009-2010.

12. Álvarez-Sanchís/Cardito, 2000: 13.

13. La mencionada tesis de Ávila de la Torre aporta interesantes testimonios que reflejan la postura adoptada por la Comisión de Monumentos y el propio consistorio respecto a la demolición de la muralla, sin entrar a valorar la trascendencia de la legislación existente en torno a la cuestión, ni de las competencias de los diferentes organismos implicados en el desarrollo de los acontecimientos.

## Marco normativo

Superada la crisis de comienzos del siglo XIX en España, el fomento de las infraestructuras de comunicación y transporte a partir del segundo tercio de la centuria contribuyó de manera definitiva al proceso de industrialización del país<sup>14</sup>. La dinámica impulsada por la proliferación de estas rutas reactivó la actividad de los municipios y, con ello, las operaciones de mejora del espacio de convivencia. Aunque las exigencias de la nueva sociedad radicaron en las mismas necesidades que impulsaron las transformaciones urbanas durante el periodo anterior, la escala de las intervenciones llevadas a cabo en esta nueva etapa fue desmesurada, por lo que cabe hablar de un antes y un después en este tipo de operaciones<sup>15</sup>.

En este contexto, las diferentes leyes municipales aprobadas durante el ochocientos respaldaron las atribuciones de los consistorios en cuestiones urbanísticas. En particular la ley de 1877, vigente durante la última parte de la centuria, reiteró en su artículo 77 una serie de competencias tradicionalmente adjudicadas a los gobiernos municipales relacionadas con facultades netamente urbanas, entre ellas, la responsabilidad de crear aquellas dotaciones comunitarias relacionadas con el ornato de las vías públicas y la comodidad e higiene del vecindario, así como la responsabilidad de fomentar los intereses materiales, morales y la seguridad de las personas y sus propiedades<sup>16</sup>.

Durante el proceso de renovación del tejido existente fue habitual llevar a cabo intervenciones que no siempre fueron respetuosas con el patrimonio arquitectónico, lo que ocasionó la pérdida de tramas con gran valor histórico<sup>17</sup>. Se ha llegado a afirmar que el incremento de derribos de significativos elementos de la ciudad, especialmente durante el Sexenio Revolucionario, tuvo que ver con el ansia revolucionaria más que con el deseo de progresar, si bien el cambio de régimen no paralizó esta dinámica que continuó durante las siguientes décadas<sup>18</sup>.

La promulgación del Decreto de 16 de diciembre de 1873 introdujo una nueva visión de estos bienes culturales y promovió su preservación frente a la intensa destrucción que se estaba produciendo en pro de la renovación urbana. De acuerdo con esta disposición, todas las administraciones locales fueron responsables de proteger aquellos edificios públicos “que por su mérito histórico o por su valor artístico deba considerarse como monumento digno de ser conservado [...]”<sup>19</sup>. El nuevo precepto

14. Herranz Lorcán, 2004: 4.

15. Anguita Cantero, 1997: 227.

16. Se promulgaron leyes municipales en los años 1823, 1835, 1840, 1845, 1856, 1866, 1868, 1870, 1876 y 1877 (Oliveras i Samitier, 1992: 81).

17. Anguita Cantero, 1997: 297-298.

18. Gabardón de la Banda, 2015: 432.

19. Hernández Torres, 2018: 31-32.

no sólo prohibió los derribos indiscriminados, sino que autorizó a las comisiones de monumentos a penalizar a los infractores exigiendo la reconstrucción de la obra dañada<sup>20</sup>.

A través de la aprobación de la Ley de 21 de diciembre de 1876, el Ministerio de Fomento promovió la elaboración de un inventario de todos los bienes propiedad del Estado para favorecer la acción de las comisiones y estableció la obligación de someter cualquier reforma o restauración del patrimonio a un informe previo emitido por la Academia de San Fernando.

### Primeros hitos urbanos del ensanche de Zamora a finales del siglo XIX

Abordar el proceso que llevó a la desaparición parcial de la fortificación zamorana requiere conocer, previamente, algunas cuestiones sobre la evolución de la población durante el periodo de referencia. En esta tarea, el plano de José Pérez Salvador de 1851 resulta un buen punto de partida, ya que refleja la configuración de esta capital castellanoleonesa antes de comenzar su expansión contemporánea (fig. 1).

En la imagen se aprecia que a mediados del siglo XIX, la localidad presentaba, prácticamente, la misma morfología que describió Represa en su estudio acerca del urbanismo medieval de la ciudad<sup>21</sup>. El cerco románico primitivo, construido en el siglo XI, se localizaba en el borde occidental de la meseta sobre la que se asienta, al norte del río Duero. Se estima que abarcó una superficie de 25 hectáreas y alcanzó un desarrollo de más de 2.400 metros a base de sillería y mampostería concertada<sup>22</sup>. En la imagen aparece dividido en toda su longitud por la calle principal que enlazaba el castillo y la catedral con la Puerta Nueva, el más oriental de sus accesos, donde entre 1484 y 1512 se formó la Plaza Mayor<sup>23</sup>.

Desde la esquina sureste de este espacio público partía el tridente de calles que organizaba el segundo recinto, construido en el siglo XIII alrededor del área denominada el Burgo: las calles San Torcuato al norte, Santa Clara en el centro y el eje compuesto por San Andrés y San Pablo al sur, recorrían longitudinalmente el ámbito hasta desembocar en sus puertas homónimas. En torno a sus 32 hectáreas de extensión y 1.970 metros de mampostería y sillería con aparejo irregular se localizaban, además de las mencionadas, las puertas de la Feria, San Bartolomé, Santa Ana, San Pablo, San Andrés y Balborraz<sup>24</sup>.

20. Gabardón de la Banda, 2015: 444.

21. Represa, 1972.

22. Gómez Moreno, 1927: 17.

23. Ferrero Ferrero, 1998: 15-19.

24. Gómez Moreno, 1927: 27.



Figura 1. José Pérez Salvador, *Plano de Zamora*, 1851. Archivo Histórico Provincial de Zamora, fondos municipales, sin signatura.

A partir de esta última, la vía del mismo nombre atravesaba en sentido transversal la Puebla del Valle que conectaba el puente de piedra con el centro administrativo y comercial de la población. Alrededor de este barrio se elevó la tercera cerca en el siglo XIV, toda ella de mampostería irregular, que abarcó un ámbito de 13 hectáreas<sup>25</sup>. Se cree que fue fundada sobre los restos de una anterior, posiblemente construida en tapial, que fue arrasada por una gran crecida del Duero a mediados del XIII<sup>26</sup>.

El inventario acerca del estado de las murallas realizado en 1868, con ocasión de su incautación por parte del Estado, confirmó que en ese momento su perímetro exterior se mantenía intacto, así como la mayor parte de los tramos interiores del

25. Gómez Moreno, 1927: 34-35.

26. Ferrero Ferrero, 2008: 20.

primer y segundo recinto. También incluyó una descripción del estado de la estructura defensiva, señalando que no toda presentaba el mismo aspecto debido al uso de diferentes materiales y técnicas en su construcción, así como por la distinta función que desempeñaba. Mientras que la parte oriental –entre las puertas de Santa Ana y San Pablo– era la que mejores condiciones ostentaba, la localizada entre las puertas de la Feria y el Castillo, al norte, estaba en un estado malo o muy malo debido a que se utilizaba como muro de contención de las huertas instaladas en los terrenos adyacentes<sup>27</sup>.

Solo unos años antes de la confiscación de las defensas comenzaron a aparecer al este de la población los primeros hitos urbanos extramuros, vinculados con la llegada a la ciudad de varias rutas comerciales. La primera fue la carretera de primer orden entre Villacastín y Vigo con la que se buscó dar salida a la producción zamorana, mayoritariamente de harinas y sémolas, a través del puerto pontevedrés. Aunque las obras del tramo septentrional en la provincia comenzaron en 1841, su avance fue extremadamente lento debido a la complicada orografía, lo que obligó a paralizar el avance para replantear la trayectoria<sup>28</sup>. Como alternativa a este itinerario, se llevó a cabo la construcción del tramo de carretera que conectó Zamora con Valladolid y, desde allí, con la costa cantábrica a través de otras vías principales. El origen de la calzada se localizó en la puerta de Santa Clara y desde su inauguración, en 1852, acaparó gran parte del tráfico rodado al unir la capital del Duero con varias poblaciones importantes a lo largo de su trayectoria, como Toro y Tordesillas<sup>29</sup>.

La llegada del ferrocarril al municipio se produjo en 1864 con la inauguración de la línea entre Zamora y Medina del Campo, que reforzó el enlace de la ciudad con el puerto de Santander<sup>30</sup>. La construcción de la infraestructura conllevó la edificación de la primera estación de la localidad, emplazada al nordeste del núcleo, en la base de la meseta<sup>31</sup>. Desde su puesta en funcionamiento este edificio se convirtió en el principal intercambiador de mercancías, generando un intenso tráfico a través de la carretera de la Estación que unía el inmueble con la puerta de San Torcuato y, a través de esta, con el interior de la población<sup>32</sup> (fig. 2).

27. Teijeira de Pablos, 2009-2010: 219.

28. En 1854 se inauguró el tramo meridional de la carretera de primer orden entre Villacastín y Vigo que unió Zamora con Salamanca (García Catalán, 2015: 129-130). La trayectoria atravesaba el río Duero por el puente de piedra y recorría la base occidental de la meseta, continuando hacia el norte. No obstante, los trabajos del tramo septentrional no se retomaron hasta 1861.

29. Fernández Duro, 1882: 372.

30. Barrón, 1864.

31. Ávila de la Torre, 2009: 159-161.

32. Archivo Histórico Provincial de Zamora (AHPZa), Municipal de Zamora (MZa), actas municipales, libro 247, 1888, ff. 243r.-243v.

El creciente trasiego entre las nuevas infraestructuras de transporte, ubicadas al nordeste del núcleo urbano, y la zona comercial y administrativa, agrupada en torno a la Plaza Mayor, llevó al consistorio a plantear de forma temprana la regularización y ampliación del tridente de calles que organizaban la zona del Burgo. En 1872 se presentaron los anteproyectos de alineación de las calles Santa Clara, San Torcuato, San Andrés y San Pablo, 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<sup>33</sup>. En los documentos se advierte que la presencia de la muralla y la estrechez de los accesos resultaban incompatibles con la amplitud y rectitud conferidas a las travesías, lo que supuso un inconveniente para agilizar el considerable tráfico que atravesaba diariamente las puertas de San Torcuato y Santa Clara. En estas circunstancias, el ayuntamiento decidió derribar parte de la muralla oriental y algunas de sus puertas, aludiendo a su estado ruinoso y haciendo uso de sus competencias para salvaguardar la seguridad ciudadana (fig. 3).

### **La desaparición de la puerta de Santa Clara y el primer intento de derribar su cubo anexo en 1883**

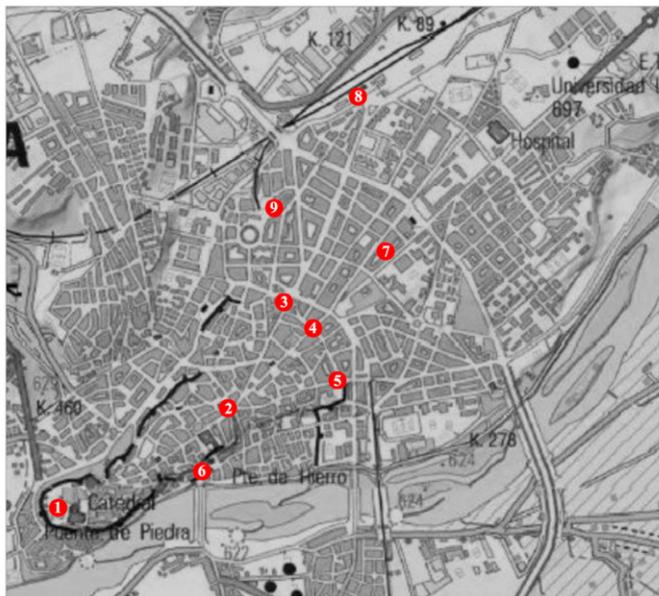
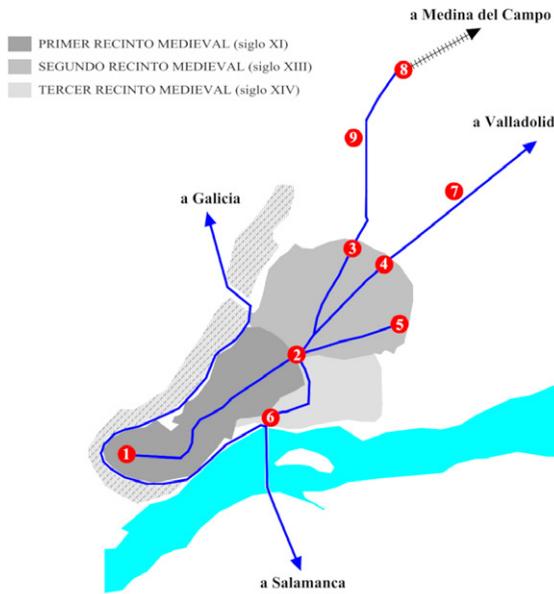
Una de las primeras estructuras en sucumbir a la voluntad del ayuntamiento de suprimir la muralla a partir del último tercio del siglo XIX fue la puerta de Santa Clara, en 1883. Sin duda, esta acción tuvo que ver con la creciente importancia del paseo extramuros de las Glorietas, desarrollado en torno al primer kilómetro de la carretera de Valladolid, convertido ya por entonces en lugar habitual de asueto para la población<sup>34</sup>.

La propuesta de derribar el acceso partió del concejal Campesino y fue aprobada por el pleno municipal al considerarla favorable a los intereses de la ciudad por diversos motivos.

Desde el punto de vista del ornato público, esa entrada a la ciudad no pasaba de ser “un hueco de puerta de raquílicas dimensiones, [...] que carece 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 con 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

33. Ávila de la Torre, 2009: 67.

34. Ávila de la Torre, 2009: 114-115.



1. Catedral; 2. Plaza Mayor (Puerta Nueva); 3. PUERTA DE SAN TORCUATO; 4. PUERTA DE SANTA CLARA; 5. Puerta de San Pablo; 6. Puente de piedra; 7. Carreter de Valladolid (actual avenida Requejo); 8. Estación de FF. CC.; 9. Carretera de la Estación (actual avenida Víctor Gallego)

Figura 2. Zamora en torno a 1880 y en la actualidad. Elaboración propia a partir de <https://www.ign.es/iberpix2/visor/> (25-5-2021).

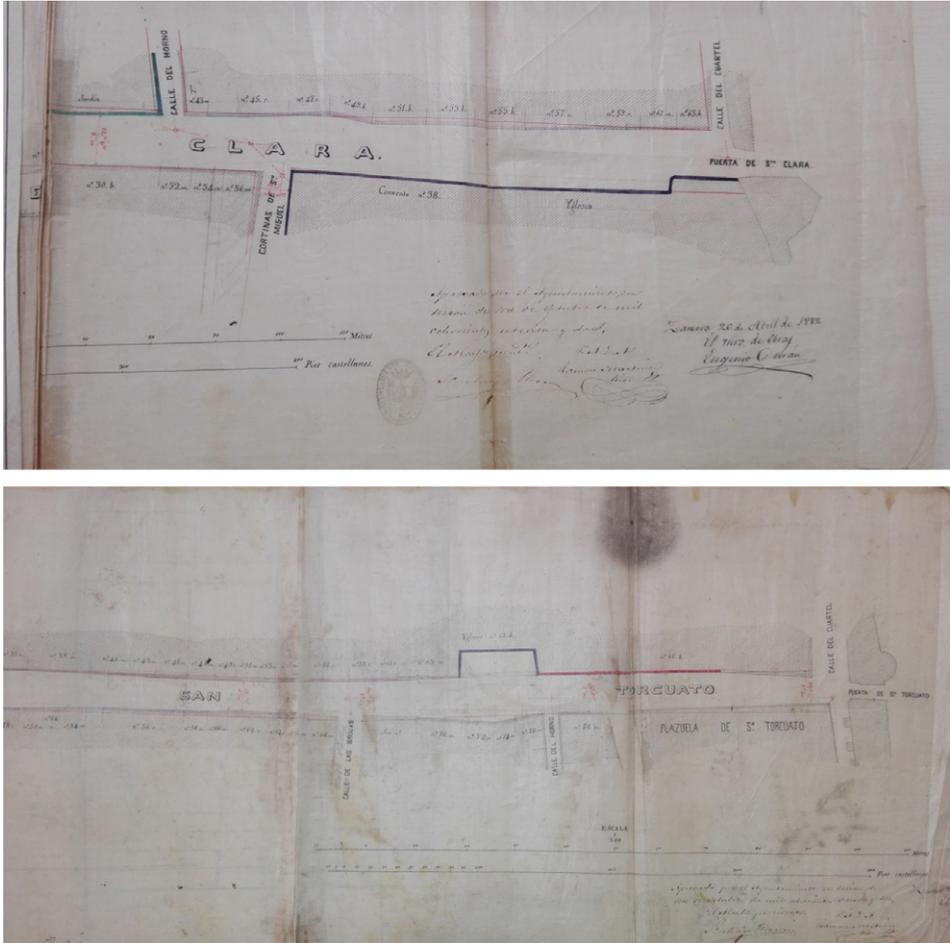


Figura 3. Eugenio Durán, *Planos de alineación de las calles Santa Clara y San Torcuato*, 1872. Archivo Histórico Provincial de Zamora, fondos municipales, obras y urbanismo, signatura 709/10.

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>35</sup>. Tras esta valoración, se decidió llevar a cabo el derribo, emplazando la subasta pública de las obras al 19 de agosto de 1883.

35. AHPZa, MZa, actas municipales, libro 242, 1883, ff. 116r.-118v.

En el momento en que el consistorio tomó la decisión, existían sospechas acerca de la pertenencia del torreón anexo a las murallas del siglo XI, circunstancia que algunos vieron confirmada tras la publicación en 1882 de la obra del historiador local Fernández Duro. Si bien el autor advirtió que la primera fortificación zamorana abarcaba una extensión “menor que la mitad del (recinto) actual” -quedando circunscrito su perímetro 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>36</sup>.

La existencia de dichos indicios, unido a la inminencia con que se pretendía llevar a cabo la demolición, apremiaron a la Comisión de Monumentos, presidida por el gobernador civil Pedro Barrueco, a solicitar la paralización de la intervención hasta obtener informes de las academias de Historia y de San Fernando sobre el posible valor patrimonial de la estructura. La corporación no solo se negó al aplazamiento, sino que, para evitar futuras injerencias, aceleró el ritmo de los trabajos previstos “en la seguridad de que la Comisión de Monumentos no habrá de mezclarse en el asunto, puesto que [...] no es de su incumbencia”<sup>37</sup>.

La beligerancia de la municipalidad obligó al gobernador a solicitar el apoyo de la Dirección de Instrucción Pública para decretar la paralización de la obra, provocando la enérgica protesta del consistorio, tal y como manifestó en un escrito de –nada más y nada menos– cuarenta y tres páginas, fechado el 1 de septiembre de 1883<sup>38</sup>.

El texto comenzó aceptando el mandato, no sin dejar de subrayar 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, así como para “dar seguridad a los edificios inmediatos”, delegando toda responsabilidad en el caso de que “le impidiera continuar el desmonte del muro en la parte que sea necesaria hasta que el peligro desaparezca”. Continuó la exposición reiterando los motivos que llevaron a decretar el derribo de la estructura, mencionando al riesgo de atropello por las malas condiciones del paso, los frecuentes conflictos producidos por la estrechez del acceso y el peligro de ruina, cuyas consecuencias podrían llegar a producir “un día de luto en la población”. Además de estas razones se insistió en que el mantenimiento de las estructuras coartaba el porvenir de la ciudad. El último paso de la estrategia del ayuntamiento consistió en poner en duda la autenticidad de la información suministrada al director de Instrucción Pública acerca del valor de la obra, apuntillando que, en todo caso, “si no

36. Fernández-Guerra y Orbe, 1888: 244-246.

37. AHPZa, MZa, actas municipales, libro 242, 1883, ff. 126v.-127v.

38. [http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmctf1j0 \(01-10-2018\)](http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmctf1j0 (01-10-2018)).

se puede probar de una manera indudable, tampoco habrá quien pueda justificar lo contrario”, declaración que evidencia su desinterés por conocer la veracidad de los hechos y por salvaguardar el patrimonio cultural de la ciudad.

La Comisión de Monumentos no puso objeción a la decisión de continuar la intervención sobre la puerta y el trozo de muralla afectado, ciñendo la valoración al susodicho torreón. Finalmente, el informe elaborado por Aureliano Fernández-Guerra para la Academia de Historia confirmó 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”. El autor la definió como un “ornato no común” afirmando que, dada su posición, la torre no representaba un obstáculo “ni para el ensanche de la entrada, ni para la prolongación de la vía, ni para la edificación en cualquier sentido”. Por el contrario, acusó a la administración local de obrar deliberada y caprichosamente, infringiendo el Real Decreto de 1873 e ignorando las órdenes para evitar su desaparición<sup>39</sup> (fig. 4).

En el momento en que se hizo pública esta resolución, ya se había llevado a cabo el derribo de dicho acceso a la ciudad con voladuras de barreno, dañando seriamente el torreón<sup>40</sup>. Dados los antecedentes, no es descabellado pensar que existió, por parte de la municipalidad, 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 del ayuntamiento a lo largo del proceso.

Sea como fuere, la insistente intervención de las academias logró que el Ministerio de Fomento ordenase paralizar las obras, informando de ello al gobernador mediante un telegrama enviado en 27 de octubre de 1883<sup>41</sup>. De ese modo, el cubo se salvó de la piqueta, al menos en aquella ocasión, pues como veremos a continuación, solo unos años después el consistorio concluyó su propósito de hacerlo desaparecer, junto con el arco y el cubo de San Torcuato, en una actuación que pone de manifiesto, de manera incuestionable, la debilidad de la legislación vigente en materia de protección monumental y las contradicciones respecto a las competencias asignadas a los organismos públicos implicados.

39. Fernández-Guerra y Orbe, 1888: 326, 330.

40. <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmc5q6k2> (01-10-2018).

41. <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcj654> (25/02/2022).

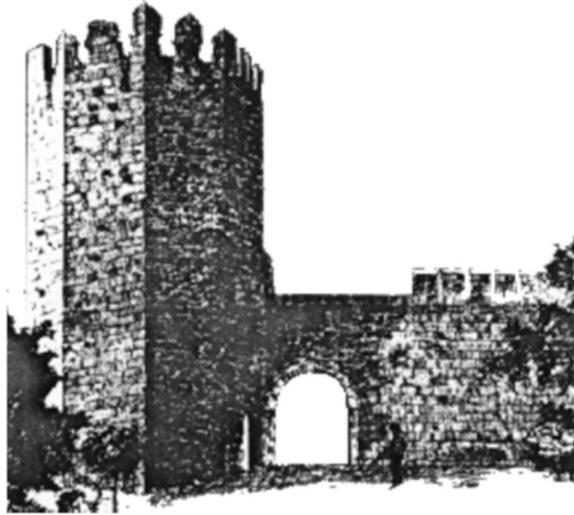


Figura 4. Aureliano Fernández-Guerra y Orbe, *Grabado de la puerta de Santa Clara*, 1888.

### La demolición del cubo de Santa Clara y del torreón y puerta de San Torcuato en 1890

Una de las medidas promovidas por la Academia de San Fernando para evitar el derribo indiscriminado de la muralla fue excluir de la venta aquellas partes con valor histórico, tal y como solicitó Pedro Madrazo en su informe de marzo de 1874. En este escrito citó expresamente los casos de las puertas de Zambranos, o de doña Urraca, y de San Torcuato, con lo que logró que ambas fueran declaradas Monumento Nacional, siendo unos de los primeros edificios en ostentar dicha distinción en la provincia<sup>42</sup>. Esta condición logró paralizar el intento de eliminar esta última, así como su torreón adosado, en 1882 y, nuevamente en 1887, cuando el concejal Zorrilla y el Círculo de la Unión Mercantil de Zamora propusieron su demolición<sup>43</sup> (fig. 5).

Lejos de conformarse la administración municipal con la resolución, al año siguiente fue presentado un anteproyecto para llevar a cabo “la reforma indispensable para el libre y fácil tránsito de la puerta de S. Torcuato”, solicitando al Ministerio de Fomento “la autorización correspondiente para demoler la expresada puerta de S. Torcuato y la parte de muralla adyacente”<sup>44</sup>. Con esta maniobra se pretendió soslayar la autoridad en materia de protección patrimonial y obtener el permiso

42. Teijeira de Pablos, 2009-2010: 222.

43. AHPZa, FM, actas municipales, libro 247, 1887, f. 199r.

44. AHPZa, FM, actas municipales, libro 248, 1888, ff. 107r.-107v.



Figura 5. *Imagen de la puerta de San Torcuato, finales del siglo XIX.*

para la intervención acudiendo directamente a instancias superiores. La estrategia orquestada no dio los resultados esperados pues el ministro solicitó información a la Dirección de Instrucción Pública, quien respondió a la consulta remitiendo la documentación que en su día dio lugar a la declaración de monumento, zanjando con ello la cuestión<sup>45</sup>.

Consciente la corporación zamorana de que dicho protectorado daría al traste con su propósito de demoler la estructura, tal y como ya había sucedido años atrás con el torreón de Santa Clara, la nueva maniobra planteada para llevar a término sus

45. Teijeira de Pablos, 2009-2010: 232.

planes fue declarar la edificación en ruina. Con dicho propósito, en febrero de 1890 comenzó el trámite administrativo, encomendando al maestro de obras, Eugenio Durán, el reconocimiento del torreón de Santa Clara y la inspección de la puerta de San Torcuato<sup>46</sup>. El informe del técnico, presentado a las autoridades el 5 de mayo siguiente, describió unas estructuras en estado lamentable.

El funcionario municipal señaló que el interior del paramento del torreón de Santa Clara estaba 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”. Además, advirtió que se habían producido grandes desprendimientos en la base, existiendo riesgo de que los bloques de fábrica de la meseta superior se desprendiesen. Asimismo, 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, de piedra arenisca del país, se encontraban “desborcilladas y con roturas graves y los salientes gastados por el choque de las aguas pluviales”. También se señaló que la bóveda de ladrillo interior mostraba 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>47</sup>.

El devastador reconocimiento no dejó lugar a dudas acerca de la urgencia de dismantelar ambos elementos. Así, en la misma sesión en la que se dio lectura al informe, se decretó el derribo de las construcciones, instando al gobernador civil, como responsable del patrimonio, a realizar la demolición de los edificios en un plazo improrrogable de ocho días. Transcurrido el tiempo fijado, el propio ayuntamiento se hizo cargo de las obras, alegando su obligación de “velar en primer término por la seguridad personal de sus administrados y prevenir todo accidente en la vía pública”<sup>48</sup>.

La Comisión de Monumentos, enterada del ardid, ordenó la suspensión inmediata del derribo el mismo día en que estaba previsto, e informó a las academias del asunto, mediante oficio fechado el 16 de mayo de ese mismo año<sup>49</sup>. Asimismo, tal y como ya se hizo en 1883, la misma comunicación fue remitida al director general de Instrucción Pública, quien corroboró la decisión tomada por la autoridad competente en materia de protección patrimonial<sup>50</sup>.

La respuesta del pleno municipal a las exigencias del gobernador no se hizo esperar y dejó patente la falta de coordinación entre las nuevas disposiciones en materia de protección monumental y la legislación urbanística, lo que permitió al ayuntamiento

46. AHPZa, MZa, actas municipales, libro 249, 1890, f. 35r., 82v., 59 r.-59v.

47. AHPZa, MZa, actas municipales, libro 249, 1890, ff. 84v.-85v.

48. AHPZa, MZa, actas municipales, libro 249, 1890, ff. 106r.-106v.

49. <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcd9q3> (12-04-2017).

50. <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcj40f3> (12-04-2017).

seguir actuando con arbitrariedad. Si bien este último 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>51</sup>.

En definitiva, de poco sirvió la orden de suspensión pues las obras de demolición estaban prácticamente finalizadas por aquel entonces. Dada la impunidad con la que había actuado el gobierno municipal, la Academia de Historia tomó la determinación de denunciar ante el ministro de Fomento la maniobra, haciendo hincapié en la debilidad de la institución provincial y en el desprestigio de la ley para la protección monumental, dando “una tristísima idea de la cultura del país”<sup>52</sup>.

No fue hasta pasado el hemisferio del siglo XX cuando los restos de la muralla medieval de Zamora fueron declarados monumento histórico-artístico, de acuerdo con el informe de la Real Academia de la Historia elaborado por Torres Balbás en 1957<sup>53</sup>. Ello no evitó, sin embargo, que se repitieran los acontecimientos vividos en el cambio de siglo, que concluyeron, en esta ocasión, con la desaparición casi completa de la muralla emplazada en la avenida José Antonio, actual Alfonso IX. La historia se remonta a 1955, cuando la Dirección General de Bellas Artes autorizó el derribo de la parte de la fortificación medieval anexa a la puerta de Santa Clara, al tiempo que exigió respetar “en toda su integridad” la zona comprendida entre dos cubos intermedios que aún se mantenían en pie, eliminando “toda posible causa de ruina”<sup>54</sup>.

A pesar de esta disposición, sabemos que en torno a 1961, el consistorio demolió ambos cubos con el pretexto de la aparición de unas grietas y el derrumbe de su coronación. Asimismo, requirió a los propietarios del muro el derribo total de los restos existentes, en base a su estado de ruina ratificado por sendos informes de la Comisión Provincial de Monumentos y del técnico municipal<sup>55</sup>. Las obras se ejecutaron entre junio y julio de 1963.

Los hechos fueron reprobados por la Dirección General de Bellas Artes en un escrito fechado el 2 de enero del año siguiente, en el que reiteraba a los responsables la obligación de reconstruir el elemento, del que apenas quedaba ya una muestra<sup>56</sup>. Tras

51. AHPZa, MZa, actas municipales, libro 249, 1890, ff. 109v.-111r.

52. [http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmncw154\(01-10-2018\)](http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmncw154(01-10-2018)).

53. Torres Balbás, 1957: 45-47.

54. AHPZa, MZa, actas municipales, libro 1844, 1955, ff. 17v.-18r.

55. AHPZa, MZa, actas municipales, libro 1847, 1963, ff. 104v.-105v.

56. AHPZa, MZa, actas municipales, libro 1847, 1964, ff. 191r.-192r.

ser rechazados los recursos interpuestos ante el Ministerio de Educación, el consistorio acudió al Tribunal Supremo que finalmente falló a su favor en febrero de 1967, anulando el requerimiento para restablecer la estructura<sup>57</sup>.

## Conclusiones

Analizar la dinámica urbana de Zamora durante el tercer cuarto del siglo XIX nos ha permitido confirmar el papel fundamental desempeñado por las infraestructuras de comunicación y transporte en el proceso de demolición de la muralla oriental de la localidad<sup>58</sup>. La estratégica localización de Zamora –sobre el borde de un altiplano y con el río Duero delimitando su borde meridional–, proporcionó a la ciudad su condición de Plaza Fuerte durante la Edad Moderna. Sin embargo, esas mismas características del emplazamiento condicionaron enormemente sus posibilidades de expansión, una vez que la estabilidad política y económica general permitió el establecimiento de una pequeña industria harinera y el florecimiento de una nutrida clase burguesa en la localidad.

Asimismo, el relato sobre el proceso de demolición de la torre de la puerta de Santa Clara y, sobre todo, de la puerta y cubo de San Torcuato, evidencia la debilidad tanto de la legislación estatal en materia de protección monumental como de la Comisión Provincial para hacer cumplir sus preceptos. La intervención de esta última, meramente burocrática, no logró detener al gobierno municipal que, amparándose en sus tradicionales competencias en materia urbanística y acogiéndose al recurso de los hechos consumados, logró, sin demasiadas trabas, su objetivo de liberar los principales accesos al núcleo tradicional en pro del desarrollo urbano y en detrimento, si no del valor artístico, sí de la importancia testimonial de la muralla.

57. En la misma sesión municipal en la que se dio lectura al requerimiento de la Dirección General de Bellas Artes que exigía la reconstrucción del tramo de muralla y sus cubos, el ayuntamiento interpuso un recurso de alzada que no obtuvo respuesta. Siendo así, el 8 de junio de 1964 se tomó la decisión de levantar un recurso contencioso-administrativo que fue desestimado por el Ministerio de Educación Nacional en julio. De inmediato la administración local elevó un nuevo recurso de reposición que también fue rechazado en diciembre. Finalmente, el consistorio acudió al Tribunal Supremo en enero de 1965, obteniendo, por fin, el resultado esperado (AHPZa, MZa, actas municipales, libro 1848, 1964-1965, ff. 6v.-7r., 21v.-22r., 44v., 89v.-90r.).

58. Otros ejemplos en los que la llegada de nuevas rutas -particularmente ferroviarias- provocaron el derribo de las murallas fueron el tramo de Santo Domingo, en León (Morais, 2012: 15) o el lienzo situado entre las puertas de la Barqueta y San Juan de Sevilla (Morales, 2013: 690).

## Bibliografía

- Álvarez-Sanchís, Jesús/Cardito, Luz (2000): *Comisión de Antigüedades de la Real Academia de la Historia. Castilla y León. Catálogo de Índices*. Madrid: Real Academia de la Historia.
- Anguita Cantero, Ricardo (1997): *Ordenanzas y policía urbana. Los orígenes de la reglamentación edificatoria en España (1750-1900)*. Granada: Universidad de Granada.
- Ávila de la Torre, Álvaro (2009). *Arquitectura y urbanismo en Zamora (1850-1950)*. Zamora: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo.
- Barrón, Eduardo (1864). “Inauguración del ferro-carril de Medina del Campo a Zamora”. En: *Revista de Obras Públicas*, II, pp. 117-119.
- Elizalde Marquina, Esther (2008): “Derribo de murallas y expansión urbana: el caso de Pamplona en el contexto hispano de los siglos XIX y XX”. En: *Cuadernos de la Cátedra de Patrimonio y Arte Navarro*, 3, pp. 693-706.
- Fernández Duro, Cesáreo (1882): *Memorias históricas de la ciudad de Zamora*. Madrid: Establecimiento tipográfico de los sucesores de Rivadeneyra, vol. 3.
- Fernández-Guerra y Orbe, Aureliano (1888): “Puerta y cubo de Santa Clara de Zamora”. En: *Boletín de la Real Academia de Historia*, XIII, pp. 324-332.
- Ferrero Ferrero, Florián (1988): *La Plaza Mayor de Zamora*. Zamora: Archivo Histórico Provincial de Zamora.
- Ferrero Ferrero, Florián (2008): “La configuración urbana de Zamora durante la época románica”. En: *Studia Zamorensia, Segunda Etapa*, VIII, pp. 9-44.
- Gabardón de la Banda, José Fernando (2015): “La tutela del patrimonio eclesiástico, histórico y artístico en el Sexenio Revolucionario (1868-1874)”. En: *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, XLVIII, pp. 429-448.
- García Catalán, Enrique (2015): *Urbanismo de Salamanca en el siglo XIX*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca.
- Gómez Moreno, Manuel (1927): *Catálogo Monumental de España. Provincia de Zamora (1903-1905)*. Madrid: Ministerio de Instrucción Pública.
- Gutiérrez González, José Aurelio (1990). *Las fortificaciones de la ciudad de Zamora: estudio arqueológico e histórico*. Zamora: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo.
- Hernández Torres, Estefanía (2018): *Patrimonio histórico y Registro de la Propiedad*. Madrid: Reus editorial.
- Herranz Lorcán, Alfonso (2004): “La dotación de infraestructuras en España (1844-1935)”. En: *Estudios de Historia Económica*, 45, pp. 1-140.

- López Bragado, David/Lafuente Sánchez, Víctor Alejandro (2019): “Los proyectos del cuartel de Infantería para la ciudad de Zamora en el primer tercio del siglo XVIII”. En: *Studia historica. Historia moderna*, 41/1, pp. 407-433.
- Menéndez Pidal, Luis (1964): “Las murallas de Zamora”. En: *Boletín de la Real Academia de Historia*, CXL/1, pp. 45-47.
- Morais Vallejo, Emilio (2011): “La muralla de León en el siglo XIX. La última misión militar y su repercusión en el patrimonio arquitectónico”. En: *BBAA Arte: Boletín del Seminario de Estudios de Arte*, 77, pp. 227-252.
- Morales Martínez, Alfredo José (2013): “Un episodio en el derribo de las murallas de Sevilla”. En: *Laboratorio de Arte*, 25/2, pp. 689-700.
- Navascués Palacios, Pedro (2000): “¡Abajo las murallas!”. En: *Descubrir el arte*, 16, pp. 116-117.
- Oliveras i Samitier, Josep (1992): “Poder municipal y urbanismo en el siglo XIX”. En: *Ciudad y territorio*, 94, pp. 79-93.
- Ramos de Castro, Guadalupe (1978): *Las murallas de Zamora*. Zamora: Servicio de Publicaciones de la Delegación Provincial del Ministerio de Cultura.
- Ramos Fraile, Pilar/Martín Díez, Raimundo (2011): “Lectura de paramentos en un tramo del primer recinto amurallado de Zamora, sector El Carmen de San Isidoro”. En: *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 28, pp. 39-58.
- Represa, Armando (1972): “Génesis y evolución urbana de la Zamora medieval”. En: *Hispania. Revista Española de Historia*, 122, pp. 525-545.
- Rodríguez Méndez, Francisco Javier (2006): “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, pp. 557-570.
- Salvador Velasco, Mónica/Viñe Escartín, Ana Isabel/Ramos Fraile, Pilar (2005): “Excavación arqueológica de dos tramos de muralla correspondientes al segundo recinto murado de la ciudad”. En: *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 22, pp. 159-168.
- San Martín Maté, Luis Carlos/Viñe Escartín, Ana Isabel (1998): “Excavación arqueológica en las murallas de Zamora. La Bajada de San Martín”. En: *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 6, pp. 111-121.
- Teijeira de Pablos, M.<sup>a</sup> Dolores (2009-2010): “La conservación de un patrimonio en desuso: Actuaciones en las murallas de Zamora durante el siglo XIX”. En: *Espacio, tiempo y forma*, 22-23, pp. 217-233.
- Torres Balbás, Leopoldo (1957): “Las murallas de Zamora”. En: *Boletín de la Real Academia de Historia*, CXL/1, pp. 45-57.

- Villanueva Martín, Luis Alberto/Barranco Ribot, José María/Delgado Arceo, María Eugenia (2011): "Actuación arqueológica en las obras de emergencia de las murallas de Zamora, tramo Puerta del Obispo/Peñas de Santa Marta". En: *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 28, pp. 59-80.
- Viñe Escartín, Ana Isabel/Salvador Velasco, Mónica (1998): "Nuevas intervenciones arqueológicas en la Puebla del Valle. Zamora". En: *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 15, pp. 87-108.