

PROYECTOS DE *GRANDES EJES VIARIOS* EN EL CASCO ANTIGUO DE LEON. ENSAYO DE REFORMA URBANISTICA A TRAVES DE LOS PLANES DE ALINEACION DECIMONONICOS

por Antonio T. REGUERA RODRIGUEZ

1. EL CONTEXTO GENERAL DE LAS TRANSFORMACIONES URBANISTICAS Y LA TECNICA ESPECIFICA DE LAS ALINEACIONES

Con el desarrollo del capitalismo se van a ir replanteando las estructuras productivas y los principios que determinan los esquemas de organización socioespacial. Serán las nuevas relaciones de producción, un nuevo sistema de propiedad definido a nuestros efectos concretos por la total libertad de uso y disfrute individualizado del espacio como soporte de la producción y un intenso desarrollo de las fuerzas productivas los que determinen las transformaciones espaciales y concretamente urbanas. Tales determinaciones convergen en el interés rentabilista de la economía de mercado por la utilización e incorporación del espacio como una mercancía más a los ciclos de valorización del capital. Espacio que, como un elemento más incorporado por el capitalismo, será sometido a la lógica del valor de cambio.

Dentro del bloque de transformaciones generales habría que mencionar los cambios que se producen en la organización territorial por los procesos de adaptación e implantación de las redes de infraestructuras —carreteras, ferrocarril y otras—. Estos cambios estarán en función de una nueva articulación de centros productivos, al estar la producción sometida a efectos polarizantes y consecuentemente en función del nuevo entramado de centros de intercambio que modifican las redes de distribución poniendo en relación la articulación productiva con el mercado.

Estas mutaciones que experimenta la organización de la producción serán determinantes básicos para explicar las nuevas orientaciones de asentamiento de la población y, en suma, del crecimiento urbano; o como se decía en una fuente oficial en 1895, para explicar «el carácter absorbente de las grandes poblaciones en los tiempos modernos en las cuales se evidencia el hecho de crecer la población de las ciudades a expensas de los campos»¹.

(1) *Movimiento de la población de España. Septenio de 1886-1892*. Madrid, Instituto Geográfico y Estadístico, 1895, pp. 12-13.

Además de por la polarización de elementos ligados a la *estructura económica*, el crecimiento urbano se va a ver reforzado por la implantación selectiva de instituciones, delegaciones e infraestructuras y servicios especializados dependientes de la nueva organización espacial de las *superestructuras político-administrativa e ideológica*. Este modelo de ciudad constituirá la base territorial del nuevo sistema económico, toda vez que será en estos núcleos urbanos donde de manera más rentable se coordinen todos los elementos y factores que intervienen en la consumación de los ciclos de reproducción del capital: fuerza de trabajo abundante y barata e infraestructuras y servicios de todo tipo para el capital, mercado y consumo *in situ* para la producción, etc.

La valoración que de la ciudad se hace para el desarrollo de las nuevas fuerzas productivas implicará el inicio de una fase de *transformaciones urbanísticas* que se materializa en los procesos dialécticos de construcción-destrucción-reconstrucción de todos aquellos elementos del espacio urbano que necesitan una readaptación para ser valorados en términos de estricta rentabilidad económica. De esta manera, las pautas de destrucción de elementos urbanos preexistentes adquirirán su lógica explicativa dentro de planes más globales de construcción de la ciudad; de la ciudad capitalista, se entiende. Algunas de estas transformaciones son de carácter puntual, aunque de aplicación sistemática. Se refieren a cambios de uso en los edificios para incrementar su intensidad de explotación, instalando talleres o fábricas o construyendo más viviendas, a la revisión al alza del articulado de las Ordenanzas Municipales que regula las cantidades y volúmenes edificatorios, a la construcción, en fin, de edificios de nueva planta en espacios libres o en solares creados a propósito con la apertura de pequeños ensanches.

Un capítulo específico dentro de este amplio programa de transformaciones urbanísticas lo ocupan las intervenciones sobre *las viejas estructuras viarias*, para lo cual se promulgarán y articularán específicos instrumentos de intervención urbanística. El móvil en este caso se relaciona con la necesidad del *tráfico* y la *circulación*, aunque siempre están presentes argumentos ligados a un *urbanismo higienista y ornamentalista*, no debiéndose descartar tampoco las relaciones con *objetivos inmobiliarios y de preparación de suelo para la construcción*. Pero con la intervención sobre las estructuras viarias de las viejas ciudades se superará la singularidad de las transformaciones anteriores al tratarse ahora de *intervenciones planificadas* que tienen como objetivo la aplicación sistemática de los esquemas reticulares a un espacio no regularizado. La primera técnica urbanística que se enfrenta con este objetivo serán los *planos geométricos* al instituir un marco general de intervención sobre las estructuras urbanas para su reforma, a la vez que introducen criterios de ordenación de actuaciones urbanísticas en perspectiva. En concreto, podemos referirnos al *plano geométrico* como a un *gran registro informativo* en el que se inventarían los esquemas viarios de la ciudad a diferentes escalas, y en el

que se determinan las *líneas de fachada* a las que había de atenerse la edificación futura.

Sin embargo, esta técnica que se inscribe dentro de los planes generales de alineación de vías públicas se hará operativa a través de la aprobación y ejecución de concretos *planes de alineación y ensanche de calles*. Los determinantes que se imponen en la ejecución de estos planes serán la longitud, latitud, dirección y forma de las calles, elevación de los edificios y tamaño de las manzanas. Los parámetros de *la calle* se definen en función de las necesidades del tráfico, procurando siempre lograr líneas de fachadas totalmente rectas; y en relación con *las manzanas* se recomienda la obtención de formas rectangulares con cabidas que permitan *divisiones en solares* de proporcionadas dimensiones entre fondo y fachada².

Dentro del sistema general de alineaciones, los planes concretos de alineamiento y ensanche de calles quedaban configurados como una *técnica de intervención urbanística* de cuya aplicación cabía esperar la *racionalización del viario urbano en función del tráfico*, no siendo menos importante el dibujo de los perfiles de la *cantidad de edificación* correspondiente a cada calle, ya que bajo el mismo patrón ordenancista se relacionaba la propia calle con el espacio edificable contiguo. De alguna forma se entiende que el *plan de alineación* equivalía también a un *plan de regularización de solares* o del espacio edificable, teniendo en cuenta que cualquier finca construida es a plazo variable un solar potencialmente reedificable.

Los planes de alineación comportaban también una *regulación jurídica* al afectar al sistema de propiedad. Su aprobación iba a significar una rectificación de límites entre el dominio público de la calle o plaza y la propiedad privada de las fincas que quedaban sujetas a la servidumbre de avanzar o retroceder sus líneas en función de la nueva ordenación. En el caso de que la alineación supusiera avance de líneas sobre la propiedad privada se pondrían en marcha los mecanismos expropiatorios contemplados en la legislación general o en las leyes específicas; pero de hecho la expropiación sería un factor de enlentecimiento, congelación o no aplicación de los planes de alineación, y ello por dos razones. Una, porque el municipio no dispone de solvencia económica para hacer frente a las indemnizaciones correspondientes y, otra, porque son los propietarios los que, en definitiva, sancionan la aplicación del plan según sus intereses. La expropiación de parte de alguna de las fincas era habitualmente el motivo principal por el que un propietario paralizaba todo el plan u obligaba al Ayuntamiento a presentar un proyecto alternativo en el que sus intereses quedaran en completa salvaguarda.

Por otra parte, en el caso de que fuera la propiedad privada la que tuviera que avanzar sobre el dominio público se aplica entonces una metodología jurídica que se apoya en tres directrices básicas: el derecho de preferente adquisición, la enajenación forzosa y la adquisición obligada, no

(2) Ver, a propósito, M. BASSOLS COMA: *Génesis y evolución del Derecho Urbanístico Español (1812-1956)*, Barcelona, Montecorvo, 1973, pp. 104 y ss.

siendo aplicables a este supuesto expropiatorio los mecanismos operativos de la Ley de Expropiación Forzosa, como eran la declaración de utilidad pública —imposible por principio al tratarse de la enajenación de un bien de dominio público en favor de un particular—, la subasta pública y la libre licitación.

Cabe señalar, finalmente, que cualquiera que fuera el supuesto planteado con la materialización de un proyecto de alineación, la propiedad privada nunca salía perjudicada en sus atribuciones de uso. Los propietarios de la calle paralizaban los proyectos *sine die*, u obligaban al Ayuntamiento a que presentara el que más les conviniera; en su caso, minimizaban las expropiaciones cuando no eran bien recibidas por el valor que las obras inferían al resto de la propiedad. Las enajenaciones y adquisiciones forzosas de terrenos de dominio público se hacían a precios fijados libremente por la Corporación. Esta siempre estuvo mediatizada en sus actuaciones por los grandes intereses inmobiliarios sistemáticamente representados en los órganos municipales.

A continuación vemos contrastados los principios y métodos que informan la aplicación del sistema general de alineaciones a través de las propuestas concretas de intervención que se van proyectando para el *casco antiguo* de la ciudad de León. En la mayoría de los casos, por razones ligadas a las características estructurales del espacio sobre el que se pretende intervenir —vial y caserío plenamente consolidados—, los proyectos que se proponen sólo llegan a cumplirse parcialmente y mediando un largo período de tiempo. Pero no sólo nos ha de interesar el balance de realizaciones, cosa que por la brevedad del trabajo el lector podrá obtener fácilmente, sino que se pretende destacar los planteamientos teóricos, las concepciones sobre lo urbano y las perspectivas de utilización del espacio y de la ciudad en concreto que exhiben los redactores de los proyectos y, en definitiva, los encargados de aplicar estas *nuevas técnicas de intervención urbanística* al servicio de una racionalización mercantilista de los elementos y estructuras urbanas preexistentes.

2. ¿UN NUEVO «CARDO» Y «DECUMANUS»? INTENTOS DE CUARTEAR EL VIEJO RECINTO

Aunque la documentación arqueológica tendría mucho que decirnos sobre el particular, suponemos, tal como lo afirma F. Valenzuela, que «el emplazamiento actual de la ciudad —en rigor el primer recinto amurallado del casco antiguo— coincide exactamente con el de un campamento militar romano»³. Este se hallaría dividido en cuatro partes por el cruce de dos ejes viarios principales: el uno —*decumanus*— longitudinal y de orientación

(3) F. VALENZUELA FERNANDEZ: «Los aspectos relativos a la morfología urbana en los planes de rehabilitación. El estudio básico de León», *Curso de Rehabilitación*, nº 1. *La Teoría*, Publicaciones del COAM, Madrid, 1985, p. 181.

Norte-Sur, y el otro —cardo— transversal y de orientación Este-Oeste. Presumiblemente este último ha conservado una continuidad morfológica, cuya latitud y alineamiento le diferenciaban del resto de la trama viaria. Más adelante someteremos a prueba esta presunción. Ahora nos interesa señalar que en la segunda mitad del siglo XIX se redactaron dos proyectos de alineación y ensanche que por su orientación y nominación, eje Este-Oeste y eje Norte-Sur, intentarían tácitamente recrearse en lo que pudo haber sido el trazado originario de la trama viaria básica.

En 1865 el arquitecto municipal presenta a la aprobación de la Corporación un primer proyecto de alineación y ensanche de las llamadas calles del Cristo de la Victoria y Herrería de la Cruz⁴, que juntas formaban la vía que unía la plaza de la Catedral y la plaza de San Marcelo, y a la vez las puertas este y oeste del viejo recinto —ver figura I—. El proyecto pudo estar mediatizado en sus planteamientos iniciales por el lugar preeminente que ocupaba la calle en la jerarquía viaria y por la revalorización que en esas fechas se estaba produciendo como espacio comercial. Sin embargo, a pesar de su temprana y pionera formulación no será hasta los años ochenta cuando se tramite el Expediente de Alineación, aprobándose definitivamente en 1899. Durante este período no quiere decir que no se fueran arbitrando soluciones parciales, lo que ocurre es que estas largas tramitaciones no son sino el revestimiento aparente en forma de complejidad burocrática-administrativa de un conflicto mucho más profundo que enfrenta a propietarios de suelo y de edificios entre sí y con la Corporación municipal por tratar de hacer valer los intereses respectivos a la hora de aplicar el plan de alineación.

Como puede observarse en la figura I, el proyecto queda definido por varias soluciones de alineamiento paralelo de fachadas, todas ellas determinadas por la fachada intocable del Palacio de los Guzmanes. Es notorio cómo en cuanto a la latitud de la calle ésta aparece como mínimo duplicada en el proyecto aprobado y que luego se fue ejecutando —no perder de vista esta circunstancia—. Fijadas las líneas maestras del proyecto, surgiría el inevitable conflicto con alguno de los propietarios, en este caso porque se consideró prioritario que el trabajo no afectara a algunas casas con valor monumental. Respetados los dictámenes de la Comisión de Monumentos, relativos a la conservación del Palacio de los Guzmanes y la casa del Marqués de Torneros, a los propietarios que por su propio interés pretendían lo contrario no les quedaba otra salida que el recurso de alzada, resolviendo en contra el Gobernador Civil.

Como prueba de que la alineación aprobada dibujaba un diseño general de la calle que se podía respetar pero que era matizable en función de las situaciones de hecho que creaban los propietarios al construir, a finales de siglo —1898-1899—, se instruye un nuevo Expediente «para rectificar los planes de alineación de las calles de San Marcelo y la Catedral» —así llamadas ahora—. Con ello se trataba de «evitar en lo posible el mal efecto

(4) AML (Archivo Municipal de León), *Alineaciones*, Exp. nº 2.

que han de causar las irregularidades que se notan en la línea de la calle de la Catedral con motivo del nuevo edificio que ha de construirse en el solar de la demolida casa número 5». Por una parte, vemos cómo los propietarios pretenden en cada caso un ajuste de líneas acomodado a sus intereses, o si se ha de realizar alguna operación de compensación de terrenos salir netamente favorecidos; mientras que la Corporación quiere hacer valer sus atribuciones en la intervención y gestión del espacio urbano. En razón de ello se advierte al arquitecto municipal en un escrito de 1 de junio de 1885 que:

«manifieste a las construcciones que se están llevando a cabo en la calle que están todas replanteadas con arreglo a la línea aprobada para dicha calle...; que caso de haber alguna fuera de línea ordene inmediatamente su supresión y que es su obligación vigilar todas las obras ya sean de la administración, ya de los particulares, cuya construcción pueda afectar al ornato público, a la alineación de la vía pública, o de cualquier otra manera a los intereses del común.»

La Corporación ponía así de manifiesto su firme propósito de consumir la alineación del proyecto sobreponiéndose a todos los obstáculos planteados desde la propiedad de las fincas colindantes, aunque nunca dejó de reconocer que los trazados aprobados eran revisables, y prueba de ello es que en la figura I aparecen varias líneas alternativas.

En relación con este *proyecto de eje transversal* se van proponiendo otros que hemos de considerar como complementos o derivaciones del principal. Así, se irán instruyendo varios Expedientes que tienen como finalidad el *regularizar las embocaduras* del eje transversal, de los cuales podemos citar el que se refiere a la alineación de la calle de Bayón y Dámaso Merino⁵, que comunicaba la calle de la Catedral con la plaza de Regla. Dentro de este *plan de conjunto* para alinear las calles afluentes a la de la Catedral, ya se habían hecho los estudios correspondientes a la calle de Cuatro Cantones —de la que hablaremos más adelante por formar parte del eje norte-sur— y a la calle de las Varillas, en este último caso a instancias del todopoderoso Eugenio Picón que impone su criterio ordenancista al Ayuntamiento con el *objetivo público* de mejorar los accesos al mercado y a la plaza de la Catedral y con el *interés particular* inmediato de construir unas casas «para la instalación de nuestro comercio de tejidos» —dice—⁶.

Por el Este el eje se completaba con el plan de regularización y ensanche que se propone para la plaza de Regla con la aparente finalidad estético-simbólica de «mejorar el punto de vista de nuestra Catedral»⁷, aunque en relación con la apertura del eje hacia el Este sería definitiva la obra de derribo del edificio-puerta que comunicaba la Catedral con el Palacio Episcopal. Por el Oeste son varios los proyectos de alineación y ensanche que tratan de regularizar el complejo sistema de espacios públicos

(5) AML, *Alineaciones*, Exp. nº 28.

(6) AML, *Alineaciones*, Exp. nº 32.

(7) AML, *Alineaciones*, Exp. nº 51.

articulados en torno a la puerta de poniente del viejo recinto, pero especialmente en dos de ellos se hace mención expresa a la regularización de la conexión entre la calle y plaza de San Marcelo⁸ y a la alineación sobre el mismo eje de la calle de San Marcelo, plaza del mismo nombre, plaza de Santo Domingo y calle de Ordoño, una vez derribado el Arco de Santo Domingo⁹. Especialmente con la instrucción de este último Expediente de alineación y ensanche se pretendía lograr una prolongación indiferenciada entre lo que era el principal eje transversal de la ciudad vieja y lo que ya se había perfilado como el eje principal de la ciudad nueva o del Ensanche —la calle de Ordoño II—.

A la vista del contenido de estos planes de regularización viaria y conscientes especialmente de las modificaciones que introdujeron en las líneas de fachadas y en las anchuras de la calle, es obligado revisar la opinión de Represa quien dice de esta calle —de Puerta Cauriense a la Catedral— que es «relativamente ancha, recta y con evidente sentido funcional de comunicación cuya regularidad no puede ser debida sino a indudable huella romana»¹⁰. Sin lugar a dudas, la regularidad que observa Represa se debe a los planes de alineación y ensanche de finales del siglo XIX —como claramente se puede ver en la figura I—, no teniendo nada que ver los perfiles del trazado de la que popularmente se conoce como calle Ancha con pervivencias morfológicas del *cardo* del campamento romano, independientemente de que entre ambos pudiera existir una orientación este-oeste coincidente. Por otra parte, es obvio que cualquier calle, y no sólo ésta, tiene un «evidente sentido funcional de comunicación».

Represa habla también de una carrera de Puerta del Conde que relaciona, aunque con mayor inseguridad, con el eje longitudinal norte-sur del campamento romano. Lo mismo que para el eje transversal este-oeste ve regularidad morfológica y «sentido funcional de comunicación» en este segundo caso¹¹. Todo ello es aún más discutible. Si como indica F. Valenzuela «el eje transversal del campamento fue incorporado sin más a la trama —añadiendo nosotros que en su caso la incorporación se haría muy *grosso modo*—, como única vía de enlace directo entre los lienzos este y oeste, el longitudinal fue sustituido por una serie de vías, paralelas al mismo, que recorren el recinto de norte a sur convergiendo hacia las respectivas puertas en las proximidades de éstas»¹².

Lo que nos interesa ahora es señalar que una de estas vías de marcada orientación norte-sur va a servir de base al arquitecto municipal para redactar un proyecto de apertura, alineación y ensanche de un gran eje viario que cruzara de norte a sur el viejo recinto, poniendo en comunicación directa Puerta Castillo —al norte— con Santa Ana —al sur—. En

(8) AML, *Alineaciones*, Exp. nº 26.

(9) AML, *Alineaciones*, Exp. nº 14.

(10) A. REPRESA: «Evolución urbana de León en los siglos XI-XII», *Archivos Leoneses*, nº 45-46 (1969), p. 249.

(11) *Ibidem*, p. 249.

(12) F. VALÉNZUELA FERNÁNDEZ, *op. cit.*, p. 181.

estos términos tan ambiciosos es como se plantea esta *gran operación de intervención urbanística* que afectaría a la mayor parte del casco antiguo, aunque en un primer momento la atención se centra sobre la alineación y ensanche de las calles de Cuatro Cantones y Serranos¹³; calles de marcada orientación norte-sur poniendo en comunicación la calle Ancha —eje transversal este-oeste— con Puerta Castillo.

Aunque la instrucción del Expediente data de 1892 y siguientes, sin embargo, encontramos ya fechado en 1872 un primer proyecto de alineación y ensanche de la calle Serranos —ver figura II—. Observamos un trazado de nuevas líneas adaptadas en parte a la base vial existente, por lo que no se podría abrir un eje totalmente recto. La anchura propuesta viene a duplicar con creces la existente con la finalidad, que se repite para la mayoría de los proyectos, de posibilitar el tránsito cruzado de carruajes y en prevención de construir en el propio subsuelo de la calle redes de abastecimiento y desagüe. Como ocurre con la tramitación y realización de otros proyectos, intervienen los propietarios de las fincas colindantes para matizar u oponerse a lo proyectado según como queden afectados sus particulares intereses inmobiliarios. En este caso hay una general oposición, ya que tal como se diseñó el primer proyecto —dicen los propietarios— «ocasionaría la alineación de todos y es tanto como derribar toda la calle para construirla de nuevo». Con ello manifestaban su temor a verse afectados por una expropiación inmediata para ensanchar la vía a costa de su propiedad.

Quedaba claro después de todo que el proyecto se hizo sin contar con los propietarios, por lo que estaba abocado al fracaso si no se tenía en cuenta sus intereses. Ellos mismos denuncian que «la alineación proyectada no obedecía a ningún sistema» y que debió de ejecutarse el proyecto sólo para llenar alguna indicación del momento. En consecuencia, ellos mismos se encargarían de señalar al Ayuntamiento los criterios operativos a los que habría de atenerse cualquier nueva formulación del proyecto que fuera realizable. Expresamente hablan de *minimizar la expropiación* y, en su caso, desplazarla hacia espacios públicos o libres de edificación bajo el argumento de que «destruir fachadas es caro, ocupar superficies es más barato». Consecuentemente se habrían de respetar los edificios nuevos o de reciente construcción y los que estuvieran en buen estado de conservación. Las condiciones que los dueños de las fincas podían imponer a los planes del Ayuntamiento se resumen en las palabras de un propietario que reclama contra este mismo proyecto de alineación: «el proyecto, propuesto en interés del servicio público, será factible y práctico si es compatible con sus intereses particulares». A la postre, el trazado de líneas estaría determinado por el emplazamiento de edificios y espacios significativos, como la plaza de las Torres de Omaña y Puerta Castillo, por edificios con valor artístico o de otro tipo, como la Iglesia de San Martín, o por otros edificios que no eran

(13) AML, *Alineaciones*, Exp. nº 11.

sino la expresión arquitectónica de un poder que la Corporación no podía ignorar.

«Por ser necesario relacionar ambos estudios para su mejor enlace y asiento», el proyecto de alineación de la calle Serranos se prolongará hacia la calle Cuatro Cantones que unía la plaza Torres de Omaña con el eje transversal. Sobre este segundo tramo del proyecto de *eje norte-sur* ya existía un principio de alineación que afectaba parcialmente a varias casas, pero seguía siendo un obstáculo la angostura de la calle para que quedara perfilado el eje entre la calle Ancha y Puerta Castillo. Hacia el sur se hace mención expresa de la continuidad que habría de tener el eje a través de la calle del Conde Luna —prolongación de Cuatro Cantones—, valorándola especialmente para «el acceso de carros y coches al mercado de la Plaza Mayor y a las calles a él adyacentes»¹⁴. Más hacia el sur el enlace con la transversal de Azabachería supondría horadar una gran manzana para continuar hasta Santa Ana —límite sur del eje— a través de las plazas de las Carnicerías y de las Tiendas y la calle de Misericordia. Estos dos últimos enlaces no se hacen explícitos en la formulación del proyecto, pero sin duda ofrecían en su caso la prolongación del eje más cómodo y despejado. Además contribuía a ello la instrucción de un Expediente de alineación de las plazuelas de las Carnicerías y de las Tiendas, cuyo objetivo primordial era «la supresión de la manzana que ocupa el espacio comprendido entre dichas plazuelas»¹⁵, dando como resultado la configuración urbanística de la actual plaza de San Martín. Finalmente, era concordante con el gran proyecto el plan de reforma general de la calle Misericordia en el que se proponía nueva alineación, variaciones transversales, nivelación de aceras, terraplenado, nuevo empedramiento, red de desagües, etc.¹⁶.

En resumen, y para conocer los términos exactos en los que se formuló *el proyecto de apertura del gran eje viario* que habría de comunicar Puerta Castillo con Santa Ana, reproducimos la propuesta que en tal sentido hizo el arquitecto municipal:

«... el que suscribe al encargarle V.I. el proyecto de alineación y ensanche de la calle de Serranos creyó oportuno y conveniente aún a costa de mayor tiempo y trabajo relacionarle con la de Cuatro Cantones y ampliar ésta hasta la calle del Cristo de la Victoria, proponiéndose en breve plazo proseguir su estudio hasta completarlo, dando enlace y salida a dichas calles a la plaza de Santa Ana, convencido, como puede convencerse cualquiera que reflexione algunos momentos teniendo a la vista el plano de la población, que se trata de una de esas vías que tienen verdadera importancia y que deben estudiarse a conciencia y con detenimiento porque con sólo hacer el acometimiento de la calle del Conde Luna por la manzana que forman las casas de D.^a Loreto Carcedo y D. Cipriano Rodríguez Calzada para unirla a la de Azabachería se pone en directa comunicación con el centro del casco urbano la parte Norte

(14) AML, *Alineaciones*, Exp. nº 47.

(15) AML, *Alineaciones*, Exp. nº 35.

(16) AML, *Alineaciones*, Exp. nº 17.

con la parte Sur; vía que con la trazada y en actual ensanche, que se dirige de Oriente a Poniente, viene a dividir en cuatro cuarteles a la población, dando gran viabilidad a la misma»¹⁷.

Como no es difícil de observar, la gran operación urbanística que se propone se hace en función de unos criterios que conllevan las siguientes implicaciones urbanísticas:

1. Con el cruce en perpendicular de los dos ejes se refuerza la idea de *centralidad urbana*, y expresamente se pone en comunicación directa el *centro del casco urbano* con los cuatro accesos principales.

2. Los dos ejes que se cruzan en perpendicular *dividen a la población en cuatro cuarteles*. Sin duda alguna se trata de una operación primaria de racionalización en el uso y organización del espacio urbano heredada de tantas propuestas precedentes sobre el diseño urbano que en los mismos o parecidos términos podemos ver en utopías, proyectos y realizaciones¹⁸.

3. La racionalización del espacio urbano considerado a través de la reforma que se propone se hace explícito preferentemente en la *viabilidad*. Objetivo prioritario que respondía a la intensa actividad comercial que se organizaba en las múltiples plazas del casco antiguo y de la que se da fe en el artículo 102 de las Ordenanzas Municipales de 1885¹⁹.

Fechada en 1810 hemos encontrado una propuesta de racionalización en el uso y organización del espacio urbano muy similar a la proyectada a finales del siglo XIX. En un *Informe* que el Comisario y representante de José I en la ciudad de León eleva al ministro de negocios eclesiásticos se propone, entre otras cosas, *un plan de reducción de parroquias en la ciudad de León*, razonando la propuesta en los siguientes términos:

(17) AML, *Alineaciones*, Exp. nº 11. Los subrayados son nuestros.

(18) Véase, citando sólo tres de los muchos ejemplos que podríamos apuntar, la organización básica del espacio en la *ciudad tipo bastide* (J. H. JOHNSON: *Geografía Urbana*, Barcelona, Oikos-Tau, 1974, pp. 46-47), el trazado de ciudad en el proyecto urbanístico de Eiximenis basado en una ordenación cuaternaria de los elementos básicos —un cuadrado, cuatro puertas, cuatro ejes que se cruzan en el centro, cuatro barrios, etcétera— (S. VILA: *La ciudad de Eiximenis. Un proyecto teórico de Urbanismo en el siglo XIV*, Diputación Provincial de Valencia, 1984, pp. 97-104); y, por último, la organización en *cuatro cuarteles* del espacio que junto con el casco urbano forman la villa tipo del *país de Sinapia* (M. AVILES FERNANDEZ: *Sinapia. Una utopía española del Siglo de las Luces*, Madrid, Editora Nacional, 1976, p. 34).

(19) *Ordenanzas Municipales para el régimen de la ciudad de León y su término*, León, Imprenta de los Herederos de Miñón, 1885. En el artículo 102 se dice: «Mientras otra cosa no determine el Ayuntamiento, los mercados se celebrarán en la plazuela del Mercado, el de cereales y legumbres secas; en las plazuelas de Puerta Obispo, Veterinaria, Descalzos y Santa Ana, el de carbón vegetal, leña y urces; en la Plaza Mayor, el de pan cocido, hortalizas, aves, frutas verdes, huevos, pesca de río, manteca, queso, pimiento, cacharrería, tiendas de quincalla y demás artículos de costumbre; en la plazuela del Conde Luna, el de castañas, nueces y demás frutas secas; en la plazuela de Puerta Castillo, el de carbón mineral y cal; en la de Santo Domingo, el de nabos y madera serrada; y en la calle de la Plegaria, el de leche».

«La Ciudad de León necesita indispensablemente un arreglo de Parroquias reduciendo según mi dictamen a *cuatro* el excesivo número de las *doce* que tiene con relación a su corta población de 1.200 vecinos, *dividiéndola por dos diámetros de norte a sur y de oriente a occidente*, en cuyo caso la Yglesia de San Isidoro tiene una colocación proporcionada para erigirla en Parroquia que comprenda la superficie al norte y poniente con inclusión de los arrabales, y del mismo modo pueden destinarse las Yglesias de Santa Marina, la de San Marcelo y San Martín para las tres restantes..., sin perjuicio de dividir las cuando llegue el caso con más especificación...»²⁰.

Aunque se trata de un plan con unos objetivos muy concretos, sin embargo, las implicaciones superan a nuestro juicio lo que sería una mera operación de reducción de parroquias. Veamos por qué.

1. En primer lugar, no parece haber dudas sobre el significado de la propuesta. La reducción de parroquias de 12 a 4 era una medida de racionalización en la administración de los servicios religiosos de la ciudad. Textualmente se dice que «tendrán los fieles el culto necesario, resultando una gran economía sin perjuicio de la Religión».

2. Se puede plantear, además, como hipótesis muy razonable, que *el plan de reducción de parroquias* no era sino la primera fase, el preludio, de *un amplio plan de desamortización* de inmuebles del clero secular. Primero vendría la desafección del uso religioso y en una segunda fase sería más fácil plantear la desamortización, que bien podría comenzar por un cambio de uso en los edificios afectados. No debemos olvidar que, dentro de los planes urbanísticos que J. Bonaparte aplicó a Madrid, se demolieron numerosos templos, preludiando así la desamortización religiosa que se pondría en marcha años más tarde²¹. Y en el mismo *Informe* citado se señala con claridad y detalle cómo todo el complejo urbano de la Basílica de San Isidoro quedaría afectado al uso de Cuartel General y plaza fuerte de los franceses en la ciudad.

3. Finalmente, y a los efectos que aquí se tratan, la medida de racionalización en la administración de los servicios religiosos tiene gran importancia para nosotros por llevar implícita una *formalidad urbanística* coincidente en sus elementos básicos con la que se propondría a finales de siglo. La organización fundamental del espacio del casco urbano se apoyaba en un principio de ordenación cuaternaria. En este caso, *los cuarteles* de los que hablaba el arquitecto municipal a finales de siglo tenían su correspondencia en *las superficies tuteladas y administradas por cada una de las cuatro parroquias*. Los ejes transversal y longitudinal de la propuesta más reciente se correspondían con los diámetros norte-sur y este-oeste que dividían en cuatro partes la población.

(20) AGS (Archivo General de Simancas), *Gracia y Justicia*, Leg. 1237. Debo este documento a la profesora Patrocinio García que amablemente me lo facilitó.

(21) P. BIGADOR LASARTE et alii: *Resumen Histórico del Urbanismo en España*, Madrid, IEAL, 1968, pp. 256-257.

3. EL GRAN EJE DEL SUROESTE Y LOS ACCESOS A LAS PLAZAS DEL PRIMITIVO BURGO COMERCIAL. FORMULACION DE UN PLAN GENERAL DE UTILIDAD

Bajo lo que posteriormente se denominaría plan general de utilidad, se presenta por el Ayuntamiento en 1864 un proyecto de alineación y ensanche de las calles de Boteros —o Zapaterías—, Concepción y San Francisco²². Con relación a la magnitud del casco antiguo de León estas tres calles unidas formaban un gran eje de orientación suroeste que unía las plazas de San Martín y San Francisco.

Sin lugar a dudas, detrás del plan de alineación de estas calles se escondía una gran operación urbanística, siendo muy significativo que en la Memoria descriptiva redactada en 1864 se señale que se trata de un proyecto que el Ayuntamiento ve con preferencias a los demás de la ciudad, una vez que se había aprobado ya el proyecto de la calle de las Negrillas, o calle que unía la Puerta Oeste de la ciudad con el núcleo en formación del ferrocarril, al otro lado del río Bernesga²³. De alguna forma se da a entender en la relación que se establece entre ambos proyectos de alineación y ensanche que se otorgaba una importancia similar a las actuaciones urbanísticas para «ensanche de la población» y a aquellas otras centradas en la «reforma interior», aunque posteriormente algún grupo de propietarios del casco antiguo se queje de lo contrario²⁴.

La fundamentación del proyecto por parte de su redactor no está exenta de criterios estéticos, pero resulta notorio que el determinante principal para la reforma que se propone será el tráfico comercial que soportan dichas vías. Así, se señala:

«la necesidad de dar a las —citadas— calles una amplitud regular y relativa al movimiento que actualmente se establece en los días de ferias y mercados... —Motiva ello— que se proponga plantear el ensanche de las calles más céntricas y concurridas para que por ellas pueda verificarse en lo sucesivo libre y cómodamente el tránsito público y mejore al mismo tiempo el

(22) AML, *Alineaciones*, Exp. nº 15.

(23) Recordemos que en Sesión de 6 de junio de 1864 se aprueba el primer plan de alineación de la ciudad correspondiente a la calle de las Negrillas o calle de Ordoño II; en 13 de junio de 1864 aparece firmada la Memoria del proyecto de alineación y ensanche de las calles de Boteros, Concepción y San Francisco, y hasta un año más tarde, en 1 de junio de 1865, no aparece firmado el plano correspondiente al proyecto de alineación de las calles de San Marcelo y la Catedral, o calle Ancha. Está claro, pues, que las calles que forman el llamado *gran eje del suroeste* recibieron un tratamiento prioritario dentro del capítulo de «reformas interiores».

(24) En efecto, en el Expediente de alineación de las calles del Paso y Conde Luna se incluye una instancia de varios propietarios e inquilinos de dichas calles en la que se recuerda al Ayuntamiento que, en favor del *Ensanche* y las construcciones nuevas que en él se realizan, no descuide la *parte vieja* «realizando en ella las obras precisas para que pueda responder a futuras necesidades, debiendo merecer especial estudio las referentes a la *ampliación de la anchura de algunas calles y a la alineación de las fachadas de sus edificios...*». Ver AML, *Alineaciones*, Exp. nº 47.

aspecto humilde y pobre que generalmente predomina en el casco de la Población...»

Con mayor concreción, se propone la alineación y ensanche de estas calles (por ser en ellas la concurrencia numerosa y tránsito marcado ya para el paseo de San Francisco, Fondas y Administración de las diligencias Norte y de Castilla situadas en la plazuela de aquel nombre». Se trataba entonces de perfilar un *eje viario en el suroeste del casco antiguo* que pusiera en comunicación «los exteriores» de San Francisco con el paseo y la plaza y el conjunto de plazas del interior del casco que tienen un acceso inmediato al eje: plaza de las Carnicerías —después de la reforma, de San Martín—, plaza de D. Gutierrez, plaza del Mercado y plaza de las Concepciones. Espacios públicos, especialmente la plaza del Mercado y la de San Martín, en los que se organizaba tradicionalmente una variada e intensa actividad comercial, y que en modo alguno hemos de entender desconectados de otros dos grandes centros mercantiles como eran la Plaza Mayor y la plaza del Conde Luna.

En cuanto a los aspectos formales —ver figura III— el proyecto prevé la apertura de una vía con un ancho uniforme de 11 m. llegando a duplicar y triplicar la anchura existente. La alineación se componía de varios elementos rectos que en conjunto siguen la dirección de las actuales calles, desapareciendo con ello las irregularidades. Expresamente se rechaza el trazado de la alineación sujeto a una única recta «para que la expropiación no fuera tan gravosa al Municipio». Los perfiles y las secciones longitudinal y transversal se diseñan y se pavimentan en función de «ser más resistentes a la acción destructora de los carros del país».

Estas son las directrices y los objetivos que se plantean en el proyecto originario; sin embargo, la práctica se irá resolviendo en operaciones puntuales en las que se van a poner de manifiesto las dificultades que entrañaba realizar una reforma urbana de estas características y magnitud. En 1866 se aprueba por el Ayuntamiento un primer proyecto de alineación de la calle de Zapaterías que era la conexión del eje con la plaza de San Martín. En realidad lo que se pretende con esta primera alineación es poner un poco de orden en las construcciones, derribos y alineaciones de la zona, ya que los propietarios, como enérgicamente se denuncia, estaban ignorando cualquier normativa reguladora. Concretamente se denuncia la violación de las Ordenanzas Municipales, «lo que significaba para los propietarios poder obrar como si no existieran el Ayuntamiento, la Comisión de Policía y Obras y el Arquitecto Municipal». Las infracciones cometidas eran la construcción sin proyecto y sin dirección facultativa, además de proceder sin tener línea oficial marcada, ajustándose, por tanto, a trazados de líneas particulares. Si hasta el presente se ha consentido construir en tales condiciones —se lamenta el arquitecto municipal— se ha faltado a la ley, «y en cuanto al resultado práctico del sistema da claro testimonio el aspecto de todas las calles de León».

Unos años más tarde, aprobada ya la línea de la calle Zapaterías,

aparecen las primeras reacciones de algunos propietarios que piden se cambie la línea por los grandes perjuicios que les irrogaría el trazado sobre sus predios. Para el Ayuntamiento cualquier variación sustancial del proyecto es inaceptable toda vez que, ante un caserío tan intrincado, supondría aumentar las expropiaciones en detrimento del terreno edificable: «reduciendo el área de sus edificaciones que ya es de suyo bastante reducida hasta el punto de que llegarán a ser los edificios casi inservibles».

Con el tiempo la polémica entre intereses de la propiedad y regulaciones públicas va madurando, y es de notar que lo hace siempre en el mismo sentido. Es decir, la reconstrucción de la ciudad se va haciendo por situaciones de hecho determinadas por el derecho de propiedad. Así es como se llega a construir la casa n.º 11 de la misma calle sin ajustarse a la línea marcada en 1860, lo que obliga al Ayuntamiento a plantearse un retoque de líneas. En 1894 ya se inician los trámites oportunos para reglamentar la variación del trazado, aunque eso sí, desde la Corporación se siguen haciendo declaraciones de principio: «obedeciendo tales trabajos en cada calle y en toda su longitud a *un plan general de utilidad*, el modificar sólo una parte es destruir la unidad de la obra haciendo nulas las ventajas que con la alineación se pretendía obtener». Pero como hemos señalado con insistencia, la vía de los hechos consumados es determinante, llegando el Ayuntamiento a claudicar en sus planteamientos como inequívocamente se señala en las palabras siguientes: «se trata de un verdadero caso de fuerza mayor y las circunstancias que en él concurren son de tal naturaleza que hacen obligatoria la alteración del trazado».

Como prueba de las dificultades que entrañaba la aplicación de un plan de alineación a espacios urbanos de estas características se instruye exactamente cien años después del primer plan —en 1966— un nuevo Expediente para la alineación de la calle de Zapaterías. Los criterios operativos seguían siendo muy similares un siglo después —tampoco había razones para esperar algo diferente—. Se hace explícito el respeto al «edificio significativo», tratándose en este caso de la vieja casa de las Carnicerías valorada como edificio histórico-artístico y que, por tanto, marcaría la línea en la esquina de la calle de la plaza de San Martín. En función del tráfico y el acceso a esta plaza es como se estructura ahora este proyecto: «para permitir establecer dos circulaciones y descongestionar la salida de la plaza de San Martín, que constituye un punto de gran densidad». Sin lugar a dudas se trataba de un objetivo que, como vimos, ya estaba en la mente de los proyectistas de cien años antes. Lo que sí era novedad era la intención que se manifestaba en el proyecto más reciente de conjugar el esquema de alineación con el respeto a la estructura preexistente. Se habla a propósito de «conservar el carácter pintoresco del trazado de calle —que seguía siendo curvo—, dándole la anchura que permita el tránsito pero sin desentonar de las condiciones generales de la zona».

Otra de las operaciones puntuales que se inscriben dentro de la gran operación urbanística proyectada en esta zona es la intervención sobre la

plaza de D. Gutierre²⁵. Se trataba de un espacio público intermedio en el trazado del *gran eje* del que derivaban a este y oeste la calle de Zapaterías y la calle de la Concepción, respectivamente, planteándose la alineación de parte de su trazado como continuación de los proyectos de la calle de Zapaterías. Aunque en realidad el móvil inicial está ligado a la demanda de línea por un propietario para construir. En 1885 se aprueba este primer tramo de alineación y unos años más tarde, en 1894, se sigue tramitando el Expediente de la plaza de D. Gutierre con motivo de otras alineaciones parciales. Ello es indicativo, como ya hemos señalado, de la dificultad para proyectar sobre el terreno la ejecución de un plan de alineación concebido globalmente para un espacio determinado que se identifica con una calle o plaza. Aquí el *plan general de utilidad* del que hablaba el Ayuntamiento y la operación *gran eje* que se proyectó en los años sesenta del siglo XIX seguían siendo grandes propuestas que sólo muy puntualmente iban encontrando aplicación práctica, y en cualquier caso siempre matizadas y mediatizadas por el imperativo de la propiedad.

Así ocurrió con el plan de alineación y ensanche de la calle de la Cascalería en su embocadura con la de Zapaterías proyectado a partir de 1884 y en el que varios propietarios pretendían que con la definición por el Ayuntamiento de los nuevos trazados quedaran regularizados los solares en los que proyectaban construir, mientras que para la Comisión de Policía y Obras el plan respondía al deseo formal de «dar el mayor ancho posible a la calle»²⁶. Finalmente, en relación con la operación urbanística proyectada para la apertura del *gran eje del suroeste del casco* se presenta a finales de siglo un plan de alineación y ensanche de varias calles afluentes a las que formaban parte de la vía principal. Concretamente se pretendía «regularizar las avenidas que afluyen a la Plaza del Mercado», para lo cual se levantó el plano de alineación y ensanche de las calles de Puerta Moneda, Herreros, Hospicio y Travesía de la Concepción²⁷, todas ellas directamente relacionadas con las que formaban el eje, con la plaza del Mercado y con la plaza de San Francisco.

4. ALGUNOS EJES SECUNDARIOS. LOS PLANES DE ALINEACION DE LA CALLE NUEVA Y CALLE DEL CID

Aunque se trata de proyectos que van a tener unas consecuencias urbanísticas más limitadas, sin embargo, en ellos van a quedar implicados espacios del casco antiguo tan significativos como la Plaza Mayor, plaza de la Catedral, calle Ancha, plaza de San Isidoro, etc. Uno de estos proyectos, que suscitaría una fuerte polémica durante los años finales del siglo XIX y

(25) AML, *Alineaciones*, Exp. nº 15.

(26) AML, *Alineaciones*, Exp. nº 5.

(27) AML, *Alineaciones*, Exp. nº 12.

principios del XX, pretendía la alineación y ensanche de la calle Nueva²⁸, eje de unión entre la Plaza Mayor y la plaza de la Catedral. En este caso, el móvil de la alineación y la fuente de la polémica parten de la actitud y exigencias del Rector del Seminario que pretende reedificarlo, para lo cual demanda del Ayuntamiento una definición de líneas en la calle indicada y en la propia calle y plaza de la Catedral. Pero el problema viene determinado por el hecho de que la materialización de cualquier plan de alineación de la calle iba a conllevar la expropiación de varias casas —ver figura IV—, gasto para el presupuesto municipal que la Comisión de Hacienda ya había informado que no se podría afrontar. Sin embargo, el Obispo, con una insistencia obsesiva a lo largo de los años, expone:

«los perjuicios que se le irrogan de no poder continuar las obras del Seminario por no haber hecho el Ayuntamiento la expropiación de las casas de dicha calle y que afectan a la alineación aprobada de la misma, pidiendo, por tanto, que se den las órdenes oportunas para llevar a efecto dicha alineación».

Aprobado el plan de alineación en 1888, contradictoriamente en el Ayuntamiento se seguía planteando si convenía o no a los intereses del municipio la expropiación de las casas que se solicitan, teniendo en cuenta que había planteadas otras expropiaciones de gran importancia... Pero el Obispo tenía una gran claridad de ideas a la vez que reclama una prioridad de trato. No habiéndose expropiado aún las casas que afectaban a la alineación aprobada para la calle Nueva, el prelado, en un oficio que cursa al Ayuntamiento en octubre de 1899, tiene el honor, ante los gravísimos perjuicios que se le irrogan, de:

«rogar se sirva dictar a la mayor brevedad las órdenes oportunas para llevar a efecto la expropiación indicada, facilitándome de esta suerte el poder seguir adelante con las obras hasta su terminación».

Debido a «las altas consideraciones que por todos los conceptos se merece el Ilustre prelado», la Corporación aprobó en principio las expropiaciones, nombrando además una *Comisión Especial de Ensanche de la calle Nueva* lo que suponía un tratamiento administrativo específico que no hemos encontrado en ningún otro caso de actuación urbanística tan puntual.

El conflicto entre el Obispo y el Ayuntamiento creemos que sólo llega a revestir una apariencia formal porque a principios de siglo el propio arquitecto municipal reconoce las actuaciones de hecho y en definitiva que el Seminario ha venido a condicionar la alineación. Esta seguía sin perfilarse, mientras que la obra de construcción del Seminario iba adelante. El propio arquitecto municipal se presenta como valedor de los intereses del Obispado y dispuesto a hacer un plan de alineación en función del edificio más importante. Consecuentemente comunica a la Corporación que:

(28) AML, *Alineaciones*, Exp. nº 6.

«es preciso hacer la rectificación necesaria y en este caso teniendo en cuenta la línea del edificio de nueva planta destinado a Seminario que en ella se asienta y que es sin duda el de más importancia por sus dimensiones, caracteres y estilo, sirva de base para la referida rectificación...».

En resumen, podemos decir que el Obispo reacciona ante un primer plan de alineación de la calle que puede afectar a su propiedad, razón por la cual muestra tanto interés en que el Ayuntamiento realice las expropiaciones que permitan desviar la trayectoria de las líneas de fachadas hacia la acera contraria. De hecho construye el Seminario siendo este edificio quien marca las líneas al condicionar las rectificaciones posteriores. En relación con las expropiaciones propuestas y aprobadas por el Ayuntamiento nada de manera inmediata se llevó a cabo. Sin embargo, la propuesta de alineamiento aprobada en 1888 y ratificada en 1894 guarda una gran similitud en términos generales con los trazados actuales de la calle, lo que quiere decir que con el tiempo se fue aplicando el proyecto originariamente propuesto —ver figura IV—. Este, como se puede observar, pretende más prolongar la parte de alineación ya existente que crear una vía totalmente nueva; además, y en contraste con lo que hemos visto en los casos anteriores, el ensanche de la calle parecía un objetivo secundario al proponerse una anchura no superior a 5,70 m.

En términos muy parecidos se va a resolver la instrucción del Expediente que tenía por objeto la alineación y ensanche de la calle del Instituto²⁹, así llamada la vía que unía la plaza de la Catedral con el Corral de Villapérez. En realidad no se establece por parte de los técnicos municipales que redactaron el proyecto ningún tipo de hilazón explícita entre éste y el anterior proyecto; no obstante, no parece difícil observar continuidad urbanística entre una y otra calle, afluentes las dos de la plaza de la Catedral y perpendiculares al eje transversal este-oeste del casco antiguo o calle Ancha.

En este caso, el móvil de la intervención se debe a una instancia del Rector de los Agustinos solicitando licencia para el ensanche de las dependencias que en la citada calle destinaban a Colegio de enseñanza. Como ya conocemos, una vez hecha la primera propuesta de alineación se manifiestan una variada gama de intereses de todo tipo. Los Agustinos pretenden construir en línea con el edificio que ya tienen para «formar un todo» sin plantearse excesivos problemas con el proyecto general de la calle. Algunos propietarios de casas proponen una rectificación del plan, pretendiendo, entre otras cosas, hacer una *calle más ancha*, lo que supondría multiplicar por tres el valor de las expropiaciones, llegando en sus reclamaciones hasta el recurso de alzada que, por otra parte, suponía un intento de implicar a su favor al Gobernador Civil como instancia superior al Ayuntamiento. Este se resarce en los siguientes términos:

«la alineación de calles es asunto declarado de exclusiva competencia del Ayuntamiento por el art. 27 de la Ley Municipal y el art. 84-1 de la

(29) AML, *Alineaciones*, Exp. nº 44.

Constitución de la Monarquía vigente. Los Gobernadores no pueden conocer en cuanto al fondo del acuerdo, sino a la competencia o incompetencia con que fueron tomados».

Por su parte la Corporación manifiesta que, realizada la alineación según el proyecto propuesto, la calle «quedaría más ancha y dará mejor aspecto al *importante edificio* que se va a construir para casa de Correos y Telégrafos sobre terrenos propiedad del Municipio». En fin, otro de los condicionantes del trazado de líneas será «el respeto a la casa que fue de los Condes de Catres, de las pocas que en León quedan reflejando el carácter de una época interesante desde el punto de vista artístico». Por similares razones, en el plan de alineación de la misma calle, fechado en 1951-1952, marca la pauta la Casa de la Lonja que hacía esquina con la plaza de la Catedral y que además del «deber de conservarla por su carácter artístico era de difícil expropiación por ser propiedad del Obispado».

Como hemos podido observar, son los edificios más importantes o los intereses más poderosos, cuando no ambos a la vez, los que marcan la pauta a la hora de proyectar un trazado de líneas. En general la práctica del alineamiento se va resolviendo, no por una línea recta, sino por una sucesión de rectas que se van adaptando a los trazados ya existentes. La razón fundamental que explica este procedimiento no es otra que el minimizar las expropiaciones por falta de presupuestos, pero también por la oposición frontal de los propietarios a ellas, al menos en primera instancia. Finalmente, y a propósito de los efectos que se derivaban de la aplicación paulatina de los planes de alineación por el método de avance/retroceso, se hace por el arquitecto municipal un tímido replanteo de la utilidad del sistema parcial de alineaciones tal y como en esos momentos se estaba llevando a cabo:

«se construye una casa en la alineación nueva y no retirándose las antiguas se producen en estas vías entrantes y salientes más perjudiciales para el fácil tránsito, seguridad del transeúnte y buen aspecto que las tortuosidades de las calles antiguas, en alguna de las cuales esta misma tortuosidad no deja de darle cierto carácter en armonía con la clase de edificaciones que la limitan».

Ambas calles, la del Instituto y la calle Nueva, cuya consideración conjunta podría relacionarse con la apertura de *un segundo eje norte-sur* paralelo al que ya analizamos en el Epígrafe 2, conflúan en la plaza de Regla o plaza de la Catedral, espacio sobre el que también se centra la intervención ordenancista del Ayuntamiento como indicamos en el mismo apartado³⁰. En efecto, ya en 1918 se propone un plan de regularización cuyo objetivo principal será la ampliación y el ensanche, aún a costa de suprimir los soportales existentes y bajo el principio ordenancista de que:

«las nuevas alineaciones han de tender siempre al ensanche de plazas y calles y nunca a la reducción de las superficies ocupadas por éstas».

(30) AML, *Alineaciones*, Exp. nº 51.

Con ciertas concesiones al diseño artístico, mediatizadas quizá por el deseo de «mejorar el punto de vista de la hermosa Catedral», se proyecta un modelo de plaza rectangular con calle perimetral y gran espacio central para jardín, aunque en la práctica la geometría resultante se asemeja a una figura trapezoidal con menos espacio ajardinado que en el modelo anterior. La práctica estaba determinada por los intereses inmobiliarios —concretamente de Fernando Merino y del Patronato de la Fundación Sierra-Pambley— y por el fantasma de las expropiaciones.

Otro de los proyectos de alineación que espacialmente trascendía la propia calle de referencia, afectando a otros espacios como plazas contiguas y calles adyacentes, era el de la calle del Cid³¹. Se trataba de un plan que pretendía unir en línea recta la calle Ancha, ya alineada, con la plaza de San Isidoro, para lo cual era necesario no sólo reformar trazados parciales de fachadas, sino reconsiderar, como así se hizo, la supresión de algunas plazas. A través de la exposición de motivos que acompaña al proyecto redactado por el arquitecto municipal podemos seguir las fases en las que se estructura este plan de intervención y los objetivos que se persiguen:

1º Regularizar el tramo de calle comprendido entre la calle Ancha o de San Marcelo y la plazuela de las Recoletas. Se trata de una manifestación de intenciones porque se reconoce que «todo proyecto de ensanche es aquí ilusorio, pues lo impedirá siempre el Palacio de la Diputación y la casa fronterera..., quedando con un ancho medio de cuatro metros».

2º Reforma de la plazuela de las Descalzas, incluyendo regularización y ensanche a costa de un solar y de parte de la huerta de la Casa de Beneficencia. Se pretendía diseñar una plaza de 25 m. de fondo por 40 de longitud, proyecto que incluía la supresión de la calleja del Cid, alegando que «su estado actual, sin empedrado, ni aceras, ni luz, la convierten en lugar impropio por todos conceptos de una capital; lo difícil de su trazado y estar sólo separada de la plazuela por la pequeña casa n.º 16, la incapacitan para ser convertida en una calle regular, a más de que por su situación es poco o nada frecuentada». En función de la *ampliación de la plaza* se propone la expropiación de la citada casa, siendo de sumo interés la justificación que hace el arquitecto municipal de tal proyecto, teniendo en cuenta que al otro lado de la calle se encontraba el Cuartel instalado sobre el viejo Convento de las monjas Recoletas:

«Es lógico situar frente a un Cuartel una extensa plaza que pueda servir para la formación de la tropa» —dice—.

Es una clara reminiscencia de las determinaciones que la actividad y usos militares imponen en la planificación del espacio urbano³². En la

(31) AML, *Alineaciones*, Exp. nº 19 y 20.

(32) Vemos una determinación similar en la relación que se establece entre el trazado de una *Gran Vía* en León y la posible ubicación en la ciudad de una *Capitanía General*. Estándose discutiendo el proyecto de prolongación de la calle de Fajeros para crear una calle paralela a la de Ordoño II, se señala lo siguiente, en un documento fechado en 1895,

creación de este nuevo espacio y en las propuestas de ampliación que se hacen se mezclan también expectativas inmobiliarias. «Al ceder el Ayuntamiento la parte de jardín de la Casa Asilo —dice el arquitecto— hace ganar en valor al resto del solar».

3º El tramo de la calle del Cid, comprendido entre la plazuela de las Descalzas y la plaza de San Isidoro, queda también regularizado con un ancho medio de cerca de nueve metros. Dado el estado actual de las construcciones en esta zona —se dice— ésta es la forma más económica de obtener una alineación. Hay que destacar que la elección de puntos de referencia, la determinación de ejes y el trazado de las líneas paralelas, se han hecho en función de *la mejor distribución de manzanas*. La alineación no era sólo regularización de una vía pública, sino que implicaba también algún tipo de gestión para el espacio adyacente a construir.

4º Como última fase del proyecto se propone alinear la calle del Cid en su embocadura con la plaza de San Isidoro, lo que de hecho suponía una intervención sobre parte de las líneas de la plaza. La aplicación del plan suponía la expropiación de varias casas, toda vez que se pretendía que los encuentros calle-plaza se hicieran según «líneas perfectamente normales, es decir, en ángulos rectos». El determinante en los trazados de estas líneas era el emplazamiento de la Iglesia de la Colegiata, ya que se imponía: «respetar en toda su longitud la línea del atrio de San Isidoro, a pesar de su inclinación».

En relación con la tramitación del Expediente y la fijación de intereses que era previsible se hiciera en cualquier fase de la aplicación del proyecto desde su aprobación en 1895, hay que decir que no hubo especiales polémicas por varias razones. En primer lugar, se había planteado la expropiación de una casa para ampliar la plaza que se quería construir, pero al parecer no se hizo efectiva —y sólo en una pequeña parte— hasta muchos años después, en los que aparece una renovación del Expediente antiguo. «El propietario pretende ahora —años sesenta— que el importe de la expropiación sea abonado con otro solar propiedad del Ayuntamiento en lugar céntrico de la ciudad». El Ayuntamiento no lo estima factible, por lo que la solución se basó, no en expropiar la casa, sino en alinearla, para lo cual el propietario cedió una minúscula porción de terreno necesaria para regularizar la plaza y el solar que le quedaba para edificar, «saliendo beneficiado con las nuevas condiciones en que quedaría esta parte de la calle». Hay que destacar que el abandono de la expropiación viene

por parte de algunos propietarios de la zona que prefieren la apertura de la *Gran Vía* a la prolongación de la calle de Fajeros: «el Sr. Arquitecto Municipal no se ha fijado más que en trazar una paralela a la Calle de Ordoño 2º, sin tener en cuenta que en el ánimo de todos los leoneses está el que se trace una Gran-Vía desde la Plaza de Santo Domingo a San Marcos; pensamiento que ya tuvo el Ingeniero y Arquitecto Sr. Salazar, y que también tuvo en cuenta el maestro de obras Sr. Solar, y desde que se anunció si vendría o no a esta población la Capitanía General, se pensó seriamente en dicha calle». Ver AML, *Alineaciones*, Exp. nº 18.

motivado —aparte de por los problemas que pudiera haber con el propietario— por un cambio en la concepción del propio espacio público que formaba la plaza. A finales del siglo XIX, en el primer proyecto, vimos cómo el Ayuntamiento pensaba en un diseño relativamente amplio en función de su utilización por la milicia; sin embargo, ahora —concretamente en 1963— se desecha la expropiación porque con ella, al desaparecer el conjunto edificado interpuesto, «quedarían unificadas en una sola dos plazas, con la siguiente desproporción que ello supondría dada la altura de los edificios que la integran; proporción de plaza que también desentonaría en un barrio tan típico como éste en el que están enclavadas».

Otra de las razones por las que el proyecto no suscitó una polémica inmediata es porque se planteó su realización a largo plazo:

«Los actuales proyectos de alineación —dice el arquitecto municipal— como todos los demás, son para el porvenir, y no implican durante su largo período de tiempo variación de ningún género. Sólo se trata con ellos de tener una norma a qué sujetarse para el día en que se pretendiese construir en aquellos lugares.»

Pero sobre todo, el conflicto estuvo evitado porque era el Ayuntamiento el único interesado en la proyección de unos trazados que afectaban en su mayor parte a terrenos del propio municipio. En el caso de las casas expropiadas en la plaza de San Isidoro tampoco se planteó polémica alguna, ya que «la parte que los propietarios tomaron de la vía pública sería mayor que la expropiada». En fin, la intervención del Ayuntamiento en la plaza de San Isidoro podemos pensar que no fue muy incisiva, dado que el Expediente no recoge documento alguno en el que se manifieste el parecer de los titulares de la Colegiata, y ya conocemos cómo el perímetro de intereses de estas instituciones suele ser bastante amplio aún después de la desamortización.

5. EL PROYECTO DE «GRAN VIA» PARALELA A LA CALLE ANCHA

Durante los años finales del siglo XIX y principios del XX se hacen públicas varias iniciativas urbanísticas que tienen como común denominador el incluir en sus realizaciones la apertura de una *ancha vía* que uniera las plazas de Santo Domingo y de Regla en línea recta y paralela a la calle Ancha. Como fácilmente se puede comprender, con la propuesta en tal sentido se estaba rompiendo el marco de actuaciones urbanísticas precedentes, ya que éstas tenían por objeto la aplicación de los esquemas de alineación y ensanche a una base vial existente. Sin embargo, la intervención que ahora se propone comportaba una incidencia mucho más profunda sobre las estructuras urbanas existentes al no existir esa base vial y proyectarse la apertura del eje a costa de horadar un caserío consolidado y de compleja morfología.

Como indicamos, semejante iniciativa urbanística estuvo asociada en su formulación a varios proyectos de alineación, apertura y ensanche de calles que se habían de relacionar directamente, tanto por el Este como por el Oeste con la Gran Vía. En un *Informe* emitido por el arquitecto provincial en 1881 a propósito de la adquisición del Palacio de los Guzmanes por la Diputación, ya se insinúa la necesidad de acometer algunas reformas que habrían de afectar a las fachadas del edificio y también a las calles adyacentes³³. Hacia finales de siglo las reformas sugeridas unos años antes se concretan en un objetivo prioritario que asocia la «plenitud arquitectónica del Palacio» con el hecho de que «habría de quedar *exento* y concordante con el trazado de vías ciudadanas que definirían sus cuatro fachadas»³⁴. Era muy importante esta circunstancia, ya que implicaba derribar la parte correspondiente de muralla para poder abrir la calle contigua a la fachada norte del edificio. En efecto, no es una mera casualidad que en el Plano de Ruiz de Salazar, publicado en 1889 por el Ayuntamiento, aparezca la denominada *calle Murias* enmarcando la fachada norte del Palacio. Esta nueva calle aparecía como prolongación hacia el interior del recinto de la de Pilotos Regueral que se abriría años más tarde, aunque en el mismo plano ya aparece parcialmente dibujada. Como demostración de hasta dónde se quería llegar con la proyección de la calle hacia el interior del casco se señala que:

«La nueva calle, que ha de ser abierta al enlazar con la de Pilotos Regueral, orientará su eje sensiblemente con el rosetón de la fachada principal de la Catedral, cuya importancia histórica y artística es de primerísima categoría, pudiendo ello sugerir la idea de que un día continuará la nueva calle abierta hasta la Plaza de la Catedral»³⁵.

Después de haberse hecho estas primeras insinuaciones sobre la apertura de la vía, en 1899 se vuelve a recordar la idea pero precisamente para desistir de ella por irrealizable. En la Memoria que acompaña al proyecto de alineación y ensanche de las calles de Dámaso Merino y Bayón —que desembocan en la plaza de Regla y que en su caso se verían afectadas por el trazado de la Gran Vía— se precisa lo siguiente por parte del arquitecto municipal:

«Según informes, alguna vez se ha pensado en abrir una *ancha vía* que partiendo de la Plaza de la Catedral cruzase la zona de estas calles en dirección al Sur, para constituir una continuación más o menos directa de la calle de Ordoño II. Pero habiéndose sin duda *desistido* de llevarse a cabo tan importante obra quizá *irrealizable*, no habrá de dudarse de la conveniencia de una rectificación de las alineaciones actuales con la consiguiente ampliación de estas calles»³⁶.

(33) «El Palacio de los Guzmanes», *Tierras de León*, Nº Extraord. (1978), pp. 47-55.

(34) *Ibidem*, p. 57.

(35) *Ibidem*, p. 66.

(36) AML, *Alineaciones*, Exp. nº 28.

Como se indica en el texto precedente, la idea de la *gran vía* no era nueva en 1899, aunque parecía quedar definitivamente excluida de la nómina de reformas e intervenciones urbanísticas municipales que se materializarían en proyectos y realizaciones concretas. Sin embargo, no será así porque desde el mismo Ayuntamiento se pensará, años más tarde, en la posibilidad de la apertura de la *gran vía*. En 1918 se instruye un Expediente de alineación de la Plaza de Santo Domingo que entre otras cosas incluye también el proyecto de apertura y alineación de la calle Pilotos Regueral. Apertura de nueva calle que en su día habría de continuar hasta la Plaza de Regla:

«Esta calle —dice el arquitecto municipal— ha de ser el comienzo de otra que se proyectará en su día y que partiendo de la fachada norte de la Diputación Provincial ha de seguir hasta la Plaza de Regla, calle que será de una importancia tan grande el día de mañana porque será la *vía* más corta que ponga en comunicación las dos grandes plazas de Santo Domingo y de Regla»³⁷.

Se puede decir que durante los años finales del siglo XIX y principios del XX se fue renovando la idea de apertura de la citada *gran vía*, aunque, reconociendo las dificultades que de ello se derivarían, se presentaba siempre como obra a proyectar en el futuro. No sabemos si a partir de la última fecha indicada —1918— desde las instancias con capacidad de intervención urbanística se siguió planteando dicho objetivo. F. Valenzuela parece indicar que este proyecto, o uno muy similar, formaría parte de un conjunto de proyectos e intervenciones recientes que afectaban al centro histórico de la ciudad³⁸, aunque en este caso concreto afortunadamente nada ha llegado a materializarse si exceptuamos la prolongación de la calle Pilotos Regueral hasta la calle del Cid, dejando exenta la fachada norte del Palacio de los Guzmanes.

6. CONCLUSIONES

En un contexto general de transformaciones urbanísticas por la dinámica interventora sobre las viejas estructuras de la ciudad, al verse ésta afectada por múltiples fuerzas que sobre ella proyecta y polariza el desarrollo del capitalismo, se van a suceder un gran número de proyectos urbanísticos que tienen como común denominador la racionalización en el diseño y en la utilización del espacio. Aquí hemos tratado de aquellos que tienen por objeto la alineación y ensanche de vías públicas y específicamente de los que se proyectan sobre el casco antiguo de la ciudad de León, seleccionando aquellos que por su amplitud o por ser más incisivos podemos considerar como de «primer orden». Estos se identifican con ambiciosas

(37) AML, *Alineaciones*, Exp. nº 49

(38) F. VALENZUELA FERNANDEZ: *op. cit.*, pp. 184-187.

operaciones urbanísticas que produjeron en parte, o habrían de producir, de haberse llevado a cabo, profundas modificaciones en la trama viaria del casco antiguo —ver Figura V—.

Este es el caso del *gran eje norte-sur* que pretende unir Puerta Castillo con Santa Ana, y que al cruzarse con el eje transversal este-oeste dividiría el espacio del casco en *cuatro cuarteles*. Podemos entender estas operaciones como incluidas dentro de un *plan general* que tiene como objetivo sumario el someter el espacio indicado a un principio de organización cuaternaria básica: dos ejes perpendiculares entre sí, cuatro partes, cuatro puertas o accesos principales y un gran centro. Otros proyectos que hemos calificado de secundarios con respecto a los dos anteriores parecen relacionarse, como es el caso del *eje del suroeste*, con una actividad comercial intensa que se desarrolla en las plazas públicas y para lo cual era imprescindible replantearse la alineación y ensanche de aquellas calles que soportaban el grueso de los flujos. En el resto de proyectos destinados a la alineación y ensanche de varias calles paralelas al gran eje norte-sur fueron propietarios muy específicos —como el Obispado y los Agustinos— los protagonistas de la operación urbanística correspondiente; protagonismo que se advierte en el propio Ayuntamiento al proyectar la alineación de la calle del Cid y la remodelación de espacios contiguos a ella.

Si exceptuamos el proyecto —como mucho llegaría a ser un proyecto— de «ancha vía» que se propone para unir la plaza de Regla con la plaza de Santo Domingo prolongando la calle Pilotos Regueral y dejando *exenta* la fachada norte del Palacio de los Guzmanes, el resto de los planes propuestos y aprobados por la Corporación Municipal se fueron aplicando a plazo muy largo y con continuas variantes para adaptarse a la multiplicidad de intereses que se iban manifestando a medida que el plan se ejecutaba. Podemos decir que sólo en el caso del eje transversal este-oeste o calle Ancha, las realizaciones llegaron a consumir el modelo inicialmente propuesto; en el resto de los planes la alineación se ha llegado a consumir con el tiempo pero con menor ajuste a las propuestas originarias, sobre todo en lo referente al ensanche de la calle. El gran eje norte-sur del que hablaba el arquitecto municipal sólo encontró una muy parcial realización en la alineación y ensanche de las calles Serranos y Cuatro Cantones; más hacia el sur la operación propuesta no superó la especulación o el proyecto urbanístico, aunque se proyectaron varios planes —calle y plaza Conde Luna, plazas de las Carnicerías y Tiendas, calle Misericordia, etc.— que sin duda hubieran facilitado la apertura del eje en la zona si a dichos espacios se les hubiera dado continuidad.

Desde un punto de vista formal, los planes de alineación y ensanche pretenden racionalizar el espacio viario aplicando un *modelo reticular*. La operación que hemos denominado de ordenación cuaternaria es formalmente y en esencia una operación de *geometrización espacial*. A esta práctica ordenancista no le son ajenas *valoraciones estéticas* expresadas en directrices que a veces se dan sobre decoración y distribución de elementos

de las fachadas, además de plantearse tales proyectos, destinados a suprimir las irregularidades viales, como contribuciones al *ornato público*. También están presentes *connotaciones simbólicas* detectadas por la valoración preferente que se hace de ciertos espacios o elementos para que sirvan de puntos de referencia a la hora de dibujar las líneas de los proyectos, como es el caso de la orientación del eje de la «gran vía» con el rosetón de la fachada principal de la Catedral o el ajuste de los perfiles de la calle del Cid a la línea del atrio de San Isidoro.

Los planes de alineación y ensanche de calles, y especialmente si se trata de las de los cascos antiguos, son considerados como operaciones de intervención al servicio de un *Urbanismo Higienista*. En ocasiones se relacionan con un *plan general de saneamiento*, y así la alineación y ensanche de las calles de Cuatro Cantones y Serranos se relacionan con la instalación de infraestructuras como eran las redes de desagüe. A pesar de todo, e invariablemente, las intervenciones urbanísticas que tienen por objeto la regularización del viario se justifican por la necesidad inmediata de dar respuesta a los *problemas de tráfico, comunicación y accesos* a los espacios de mayor concentración comercial. No obstante, el plan de alineación tiene aún otra dimensión menos explícita pero de gran importancia. En cuanto plan de regularización y racionalización del espacio lo es tanto del *viario*, como de los *solares* sobre los que se va a edificar. Podemos recordar cómo la determinación de ejes y el trazado de líneas paralelas en la calle del Cid se hizo en función de la *mejor distribución de manzanas*, algo que es concordante, como vimos en otra parte, con los criterios que presidían la labor de planificación del arquitecto municipal al plantearse ésta como una operación de organización del espacio para su rentabilización «buscando la mayor facilidad para la circulación» y «la más ventajosa forma de solares para la construcción»³⁹.

Cabe señalar, finalmente, que todos los procesos de intervención sobre las estructuras urbanas se van resolviendo mediante una *dinámica de conflictos* entre propietarios y particularmente entre éstos y el Ayuntamiento. Estos conflictos tienen sus raíces en la naturaleza de las propias intervenciones que se hacen desde los poderes públicos y hacia los espacios públicos de la ciudad, pero con implicaciones de los intereses privados y de los espacios particulares. Es decir, se trata de un conflicto mediatizado por el sistema de propiedad privada del suelo y por la pretendida gestión pública de la ciudad.

León, diciembre de 1985

(39) A. REGUERA RODRIGUEZ: «Economía de mercado y procesos urbanos. Sobre la construcción de la calle de Burgo Nuevo (León)», *Cuadernos de Investigación Urbana*, nº 1 (1985), p. 18.

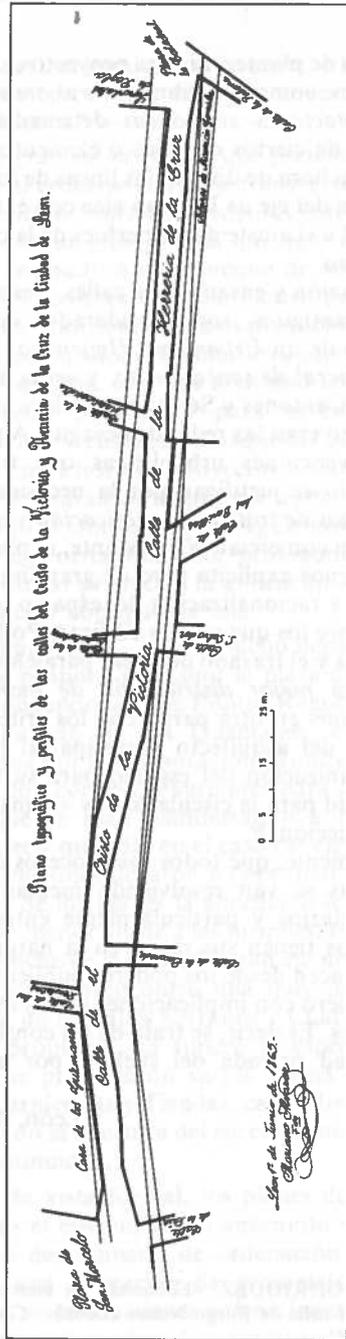


FIGURA I: Alineación y ensanche del eje transversal. Definición decimonónica de los perfiles de la calle Ancha.

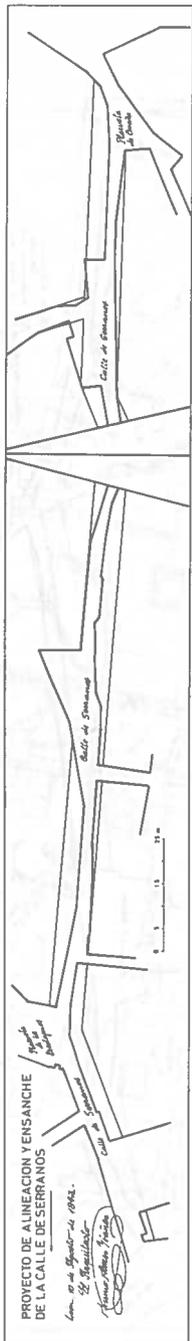


FIGURA II: Alineación y ensanche de la calle Serranos. Formulación parcial del gran eje longitudinal.

*Proyectos de alineación, ensanche
y apertura de nuevas vías.*

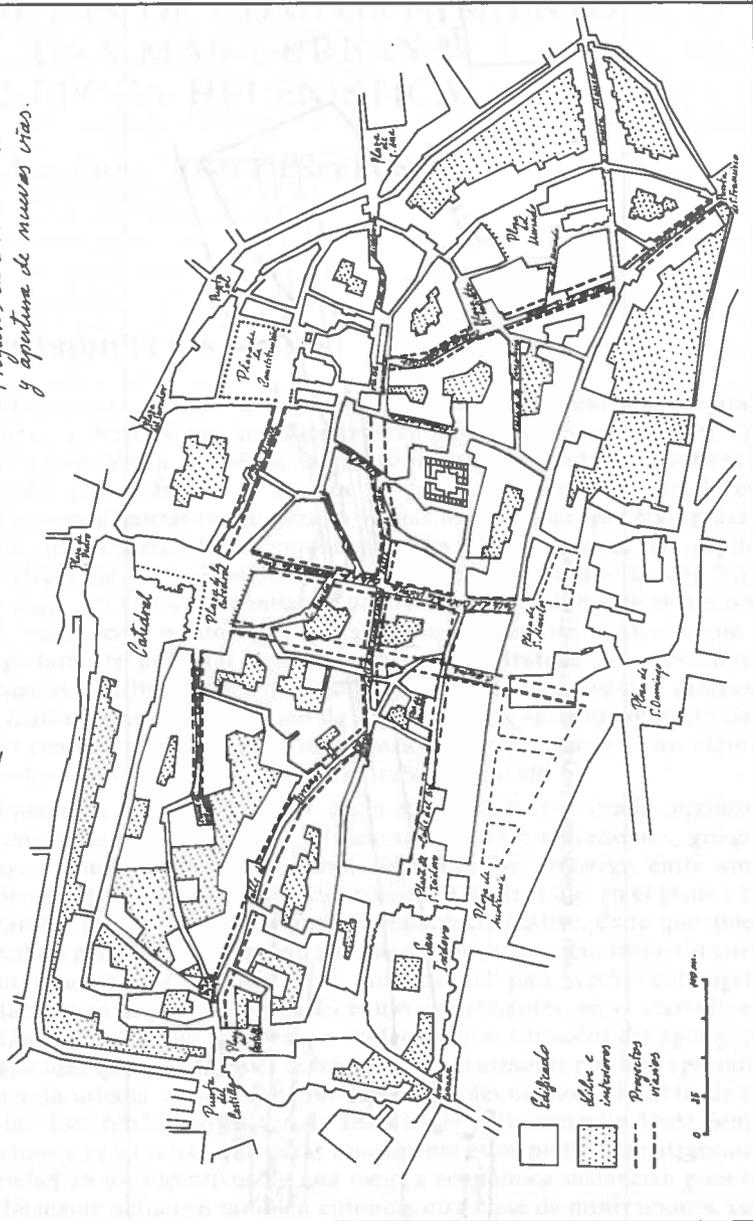


FIGURA IV: Alineación y ensanche de la calle Nueva. Determinaciones del complejo eclesástico en la reordenación del espacio urbano.

