

La llegada del ferrocarril a Zamora durante la segunda mitad del siglo XIX: elementos y estructuras singulares en la nueva trama urbana

M. Almudena Frechilla Alonso
Noelia Frechilla Alonso

Es un hecho conocido que la negativa coyuntura económica, política y social de España a finales del siglo XVIII, provocó el retraso con que la industrialización hizo su aparición en el país. La relativa estabilidad alcanzada a partir del segundo tercio del siglo XIX, marcó el punto de partida del proceso, siendo el desarrollo de infraestructuras de transporte una de sus caras más visibles (Herranz 2004).

Además de su papel como intercambiadores de mercancías y, por tanto, reactivadores de la economía de las regiones, la proliferación de rutas de comunicación, principalmente las ferroviarias a partir de 1956, provocaron un fuerte impacto en el territorio. Especial relevancia tuvieron las construcciones ingenieriles surgidas en las proximidades de las poblaciones, pues necesariamente condicionaron la configuración de las nuevas expansiones urbanas. Si bien en la mayoría de los casos, estos elementos actuaron como hitos reactivadores del crecimiento de la localidad, otros componentes como las vías de hierro asumieron el papel de nuevo cinturón, justo en el momento en que las murallas acababan de ser derribadas (Navascués y Aguilar 1980; Santos 2007).

El objetivo de la comunicación es valorar el alcance que tuvo la adjudicación y construcción de las líneas férreas que atravesaron la capital zamorana a finales del Ochocientos en la formación de la ciudad moderna. Para ello repasaremos los elementos surgidos en el recorrido de las infraestructuras, que incorporaron al repertorio clásico nuevos materiales, sistemas constructivos y tipologías vinculadas al

desarrollo fabril, reconocibles en el tejido urbano presente en la actualidad.

EL DESARROLLO FERROVIARIO EN ESPAÑA DURANTE EL SIGLO XIX

La construcción del ferrocarril en España se inició con un considerable retraso en relación a países como Inglaterra, Francia y Alemania, que ya disponían de varios miles de kilómetros de red a mediados del siglo XIX (Menéndez 1994; Delfautet al. 1980). La demora permitió, no obstante, poder estudiar con antelación las fórmulas utilizadas en otras naciones para abordar la financiación de las obras y encauzar la legislación del ramo antes de comenzar su explotación. A este respecto, no debemos olvidar que, precisamente en este periodo, se produjo la consagración del derecho de propiedad, siendo necesario el respaldo de textos legales para no limitar el alcance de los proyectos trazados (Terán 1996).

Entre los primeros pasos dados en dicha dirección, destacó la promulgación del Real Orden de 31 de diciembre que regula las nuevas concesiones y establece un pliego de condiciones generales normalizado de 1844, que recogió los trámites relacionados con las propuestas de concesión. La Instrucción para promover y ejecutar las Obras Públicas de 1845 ya incorporó entre sus determinaciones la concesión a particulares como sistema de financiación para este tipo de infraestructura, fórmula que fue recomendada en el

informe Subercase, publicado un año antes, como opción válida para suplir la falta de recursos económicos de las administraciones (Casares 2007).

Tras varios intentos de formular una ley específica que regulase los nuevos caminos de hierro, finalmente en 1855 vio la luz la Ley de ferrocarriles de 3 de junio, inaugurando un periodo de gran avance en la construcción de vías de tren en España que se prolongó hasta finales de la década de los 60 (Navascués y Aguilar 1980). En este tiempo la red adquirió una configuración radial —a excepción de la línea del Ebro y la del Mediterráneo—, uniendo la capital con los centro de actividad económica de la península. A partir de ese esquema fundamental fueron creciendo ramales o enlaces sin llegar a formar una malla, con objeto de reducir costes a cambio de dilatar muchas veces el recorrido. El cómputo de kilómetros entregados a la explotación entre 1856 y 1868 fue de casi 5.000, frente a los 475 que existían anteriormente.

Coincidió con la abundancia de recursos disponibles para los trabajos que realizaba el Estado por cuenta propia, el periodo de instalación por compañías concesionarias de las arterias principales de la red de ferrocarriles, desplegándose una actividad tan vertiginosa en las construcciones que parecía España completamente cambiada y lanzada por rumbos desconocidos (Alzola [1979] 2001).

La producción decayó tras la promulgación del Decreto de bases de 14 de noviembre de 1868, declarado ley el 20 de agosto de 1873, que priorizó la iniciativa particular en la construcción de obras públicas, lo que dio como resultado el abandono de los sectores menos rentables o cuyos beneficios se producían a más largo plazo (Casares 2007).

Tras la aprobación de la Ley de bases de 29 de diciembre de 1876 y la Ley general de obras públicas de 13 de abril de 1877, se restableció la colaboración entre los sectores público y privado. Al amparo de esta regulación se aprobó, el 23 de noviembre de ese mismo año, una nueva Ley General de Ferrocarriles que inauguró una nueva etapa de inversiones, llegando a contabilizar, a finales de siglo, casi 13.000 kilómetros.

LA CONFIGURACIÓN URBANA DE ZAMORA A MEDIADOS DEL SIGLO XIX

A comienzos de los años 30 del siglo XIX, la provincia de Zamora evidenciaba una profunda ruralización

nachacable, tanto a la pervivencia de las antiguas técnicas de explotación agrícola empleadas en el campo, como a la falta de comunicación y con las grandes líneas de desarrollo manufacturero y la consiguiente falta de exportación (Calderón 1994).

Si bien gracias a la mediación del ministro de Fomento Claudio Moyano, zamorano de nacimiento, en 1837 fue adjudicada la carretera de primer orden entre Villacastín a Vigo que incluyó a Zamora en su itinerario, a mediados de la centuria «no existía ni una sola legua de carretera concluida, pues aunque en la de Salamanca había dos leguas abiertas al público, lo estaban por necesidad y sin haber sido definitivamente recibidas» (Guerola 1985).

Los datos del censo corroboran el escaso desarrollo de la región, cuya población se encontraba dispersa en pueblos de muy corto vecindario, acogiendo las ciudades apenas un 6,2% del total. La capital, que contaba con la mayor aglomeración, solo registraba 9.000 habitantes, cifra que resulta aún más escasa si consideramos que en el siglo XVI ya había 7.600 residentes (Madoz 1847, vol. IX).

Siendo así, la localidad llegó al hemisferio del Ochocientos con la misma configuración urbana que había adquirido a finales del siglo XIII, periodo en el que experimentó el mayor crecimiento humano, constructivo y económico de su historia, una vez cedida su importancia estratégica en favor del desarrollo comercial y artesanal. Aún mantenía sus murallas prácticamente intactas, así como también catorce de sus puertas, dado que la localidad mantuvo su condición de «plaza fuerte» hasta 1868. Según el registro realizado ese mismo año, el lienzo exterior alcanzaba los tres kilómetros de desarrollo, a los que se sumaba el de los recintos interiores, que aún se mantenían en pie (Teijeira 2009-2010).

El cerco románico que delimitaba la «ciudad vieja», mandado construir por Fernando I en el siglo XI, se localizaba en el extremo Oeste de la meseta donde se desarrollaba la aglomeración. Aún se distinguía con claridad la tortuosa vía principal, denominada «Rúa» que atravesaba longitudinalmente el ámbito, conectando el complejo catedralicio, situado en el extremo occidental, con la Plaza Mayor, emplazada en la denominada «Puerta Nueva» desde el siglo XV (Ferrero 1988). De ese punto partía el tridente de vías formado por las calles San Torcuato, Santa Clara y San Andrés, denominada San Pablo en su último tramo, que organizaba longitudinalmente el segundo



Figura 1
Plano de Zamora en 1851, elaborado por José Pérez Salvador (Archivo Histórico Provincial de Zamora [AHPZa])

cerco, conocido como «el Burgo», constituido en el siglo XIII. También se apreciaba el último recinto, en torno a la Puebla del Valle, incorporado en el siglo XII al tejido urbano para unir los cercos primitivos con el puente nuevo, construido en el siglo XII (figura 1).

EL FERROCARRIL A SU PASO POR LA CIUDAD.

En pocos años, la situación de la ciudad comenzó a mejorar, pues en 1954 se inauguró la primera carretera importante, que unió la capital del Duero con Valladolid y, a través de ésta, con los puertos del Norte del país. Al mismo tiempo que se trabajaba en esta ruta, se concluyó el tramo de la carretera de Vigo, que conectó Zamora con Salamanca, debiendo esperar hasta comienzos de los años 60, para que se retomara la construcción del tramo septentrional.

En esa misma década se produjo la introducción del ferrocarril en la localidad, convirtiéndose el acontecimiento más destacado en el proceso de mejora de las comunicaciones de la provincia y, sin duda, también uno de los de mayor incidencia en la conformación del crecimiento urbano experimentado por la capital durante los últimos años del siglo XIX y primeras décadas del XX.

En 1963 se concluyó la primera línea férrea que llegó a la ciudad, que cubría la ruta entre ésta y Medina del Campo. Dicho ramal enlazaba con el gran eje radial del Norte que, una vez finalizado, permitió conectar Zamora con otras capitales castellano-leonesas así como con regiones de la cornisa cantábrica y del centro del país. En 1888 se adjudicó la línea entre Plasencia y Astorga, cuya trayectoria incluyó Zamora y Benavente, conformando el enlace natural de las comunicaciones ferroviarias de la zona occidental del país.

Durante estos años finales del XIX también se planteó completar la ruta que comunicase la capital-zamorana con Galicia, trayecto que no llegó a formalizarse hasta la tercera década del siglo XX. Las obras comenzaron en 1927 bajo la dirección del técnico José Fernández-España Vigil, enmarcándose dentro del denominado «Plan Preferente de Urgente Construcción».

La línea Zamora-Medina del Campo

El planteamiento inicial de la línea de ferrocarril entre Zamora y Medina del Campo se produjo en 1957, gracias, nuevamente, al apoyo del zamorano Claudio Moyano, ministro de Fomento durante el reinado de Isabel II. Las obras dieron comienzo en 1861 y se prolongaron durante tres años. El cronista Eduardo Barrón (1864) hizo una descripción detallada de la infraestructura con motivo del viaje inaugural del trayecto entre el origen de la línea y la localidad zamorana de Toro.

A la salida de la localidad vallisoletana se localizó la primera de las obras de fábrica que salpicaron el recorrido. Se trató del puente de treinta y cinco metros sobre el río Zapardiel, formado mediante celosía de hierro «apoyado en estribos de fábrica empleando el ladrillo en los macizos, y haciendo los zócalos ángulos e imposta de sillería». Los soportes del paso superior sobre la carretera de la Coruña uti-

lizaron un sistema similar al anterior, alcanzando una anchura de siete metros, al igual que la vía que sorteaba. En el caso del puente sobre el río Trabancos, la estructura, también de celosía y treinta y cinco metros de luz, apoyó en estribos construidos «con sillarejos y sillería sin labrar más que los lechos y planos de junta».

En el municipio de Castronuño fue preciso construir otro viaducto, «el más notable de la línea», para lo que se realizó un estudio pormenorizado, indagando «con exactitud el desagüe necesario» y tomando las suficientes precauciones para superar crecidas similares a la sufrida en 1860. Formado también mediante celosías, su cimentación resultó muy complicada debido a la naturaleza de los terrenos, de la profundidad que alcanzaba el agua en el verano y de la incertidumbre de localizar el firme, a pesar de los sondeos realizados. Finalmente se optó por desestimar los métodos ordinarios de fundación —mediante macizos de hormigón y ataguías o pilotaje—, en favor de la cimentación mediante dos tubos de hierro de dos metros de diámetros rellenos de hormigón hidráulico, sobre cuyas cabezas se apoyaron los cuchillos que conformaron el puente.

Los puentes sobre el río Hornijas y los arroyos Bajoz y Villachica se ejecutaron mediante un único tramo de cuarenta metros formado por vigas de palastro apoyadas en estribos de sillarejo con ángulos de sillería. Completaron la relación de viaductos los puentes construidos en Dueñas y Aucilla, ambos de fá-

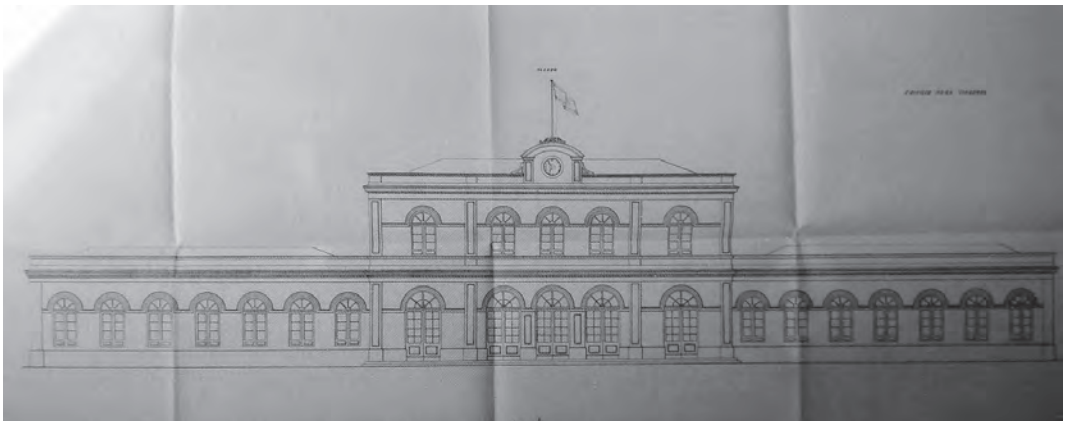


Figura 2
Alzado de la Estación de Ferrocarriles de Zamora (Ávila 2009, vol. I)

brica de ladrillo y sillería «ejecutados con noble perfección».

Asimismo, se construyeron varias estaciones a lo largo de la ruta. La de Zamora se emplazó al Nordeste del casco tradicional de la localidad, en la parte baja de la meseta sobre la que se configuró el ensanche. El edificio, cuyo autor es desconocido, se organizó según una planta rectangular y simétrica formada por tres cuerpos. De ellos, el central destacó respecto de los laterales por sus dos alturas y su situación ligeramente adelantada. Los huecos, de medio punto, se distribuyeron uniformemente en los bloques extremos, dividiéndose en tres tramos mediante pilastras en la parte central. Como colofón se erigió un pequeño reloj en el eje de simetría, elemento imprescindible en esta tipología arquitectónica. Con posterioridad fueron añadidas las cerchas de los andenes (Ávila 2009, vol. I) (figura 2).

El ferrocarril entre Plasencia y Astorga

Durante el último cuarto del siglo XIX, se produjo un nuevo empuje a la construcción de kilómetros de vía férrea, fundamentalmente entre los polos mineros de la cornisa cantábrica y la zona noroeste de Castilla y León, aunque también en zonas de Andalucía y valle del Ebro, asociado a la expansión de los intercambios agrícolas y al abastecimiento de las ciudades gracias a capital privado. En esta coyuntura se propuso la construcción de la línea de ferrocarril entre Plasencia y Astorga. La adjudicación definitiva se produjo en agosto de 1882 y el 1 de junio de 1888 se procedió a la subasta¹.

El trayecto inicialmente planteado, a su paso por la capital zamorana, incluyó la construcción de un puente sobre el Duero aguas arriba y una nueva estación localizada en el entorno del polvorín, al Sureste de la meseta, en un enclave alejado del casco urbano. No obstante, solo un año después, la compañía concesionaria decidió, unilateralmente, modificar el trayecto a través de la capital zamorana, dirigiendo la trayectoria hacia la Estación existente y atravesando, a su paso, la explanada contigua al casco consolidado. De ese modo, la única zona de expansión posible de la ciudad, quedaba dividida por una trinchera a cielo abierto, salvo en el trayecto delimitado entre las puertas de Santa Clara y San Torcuato donde se propuso la construcción de un túnel de 250 metros. El

informe elaborado por las comisiones de obras y policía rural, tras examinar el nuevo proyecto aprobado por la compañía concesionaria, dejó claro la posición del Ayuntamiento a este respecto.

Perjuicios incalculables se causarían á los intereses generales de la localidad si las obras se ejecutaran con sujeción al plano que se nos ha presentado. Zamora como la mayoría de los pueblos tiene la necesidad de ensanche de población, porque las necesidades de la vida moderna y el progreso de los mismos pueblos así lo exigen, y no tiene Zamora por su posición Topográfica otro medio de realizar el ensanche que utilizando las afueras de las puertas de S.ta Clara y S. Torcuato (...) y a esta altura viene a destruir tan alagueñas(sic) circunstancias la obra del ferro-carril en su paso por la población con una trinchera de la importancia que el proyecto indica, dividiendo lo que ya se consideraba población en dos grupos con perjuicio como ya queda dicho de los intereses generales y particulares².

Comenzó, a partir de entonces, una intensa campaña por parte del Consistorio, para lograr que la compañía del ferrocarril prolongara el túnel desde la salida del puente hasta la entrada a la Estación, lo que dilató la finalización del trayecto. La llegada de la primera locomotora a la localidad de Hervás en agosto de 1893 y a Béjar y a Salamanca al año siguiente, se produjo sin que se hubiese solucionado el conflicto con el Ayuntamiento zamorano. Sin duda, la necesidad de comenzar la explotación de la línea completa avocó a la sociedad concesionaria a ceder en buena medida a las pretensiones del Ayuntamiento. Finalmente se consiguió prolongar el túnel unos trescientos metros más, en dirección a la Estación. No obstante, el trayecto entre las puertas de Santa Clara y San Pablo quedó atravesado por los raíles. La compañía se comprometió, únicamente, a construir un amplio paso elevado, de doce metros de ancho, enfrente de esta última, desde donde estaba previsto que arrancase el nuevo paseo conducente al parque de «los Tres Árboles», a orillas del Duero, y uno inferior en las proximidades de la salida del puente³.

El viaje inaugural de los 347 kilómetros de la línea completa se produjo el 21 de julio de 1896. Las crónicas elaboradas por los ingenieros Maluquer (1896) y Boix (1896) para la *Revista de Obras Públicas* permiten asomarse a su trazado, salpicado por numerosos puentes y nuevas estructuras. Solamente en el trayecto entre Salamanca y Zamora, que fue el último en in-

augurarse, se mencionan los puentes sobre los arroyos San Cristóbal, Negrilla e Ircala, de 10 metros de luz, el de los ríos Huelmas, de 35 metros y el de San Cristóbal, de 20 metros, así como varios pasos elevados sobre la carretera de primer orden entre Vigo y Villacastín. Fueron varias las estaciones construidas a su paso: Valdunciel, Villanueva de Cañedo y el Cubo.

En la ciudad de Zamora, el ingenio más importante —además del paso subterráneo que finalmente alcanzó los 545 metros de desarrollo— fue el puente sobre el río Duero. El diseño finalmente ejecutado fue realizado por C. Bürg en 1889. La estructura se constituyó mediante un tablero metálico de cinco tramos, siendo los centrales de 52,92 metros de longitud cada uno y de 47,04 los extremos. El conjunto descansaba sobre vigas divididas en paneles de 2,94 metros de ancho y 5,80 metros de alto que, a su vez, se apoyaban en cuatro pilas de sillería cuyos lados menores estaban curvados.

El puente descrito fue sustituido en 1933, por otro proyectado por «La Maquinista Terrestre y Marítima»⁴. El viaducto se formó mediante un tablero apoyado sobre dos vigas en celosía de menor altura que las que formaron la anterior estructura, por lo que hubo que elevar las pilas y los estribos para adaptarlo a las rasantes existentes. No se modificó la longitud total ni el número de tramos, estando en este caso divididos cada uno de ellos en diez y once intervalos —en los vanos extremos y centrales respectivamente—. Se colocaron, además, unos andenes de chapa estriada unidos a las vigas principales mediante cartelas. La sustitución del puente se realizó en octubre de 1933, colocando el nuevo en paralelo al existente y desplazando ambos elementos lateralmente⁵ (figura 3).



Figura 3
Puente nuevo de 1933

EL ENSANCHE DE ZAMORA A COMIENZOS DEL SIGLO XX

El plano de Zamora, elaborado entre 1913 y 1919 por Benito Chías y publicado por Rocafort (1913-1919, vol. 4) en la obra *La España Regional*, muestra el avance de la expansión zamorana pocas décadas después de la llegada del ferrocarril a la capital (figura 4).

Resulta evidente que la mayor aglomeración urbana extramuros se concentró en el sector Norte, en las proximidades de la Estación de Treny de la zona fabril desarrollada alrededor. Desde su inauguración el edificio se configuró como un hito en el desarrollo urbano posterior, dando origen a la formación de dos de las principales travesías del ensanche zamorano: la calle Víctor Gallego —nombre dado a la antigua carretera de la Estación— que discurría por el borde de la altiplanicie, y la avenida Tres Cruces que atravesaba la meseta. Ambas partían de la puerta de San



Figura 4
Plano de Zamora durante la segunda década del siglo XX (Rocafort 1913-1919, vol. 4)

Torcuato, uniendo el nuevo intercambiador con la Plaza Mayor, centro comercial de la ciudad desde la Edad Moderna.

Tanto es así, que fueron dos de las primeras travesías extramuros que contaron con plano de alineación, fechados a finales de 1888⁶. Si bien en aquella ocasión solo el de la primera quedó aprobado oficialmente, las óptimas condiciones de la segunda, tanto por su estratégica localización respecto a las principales vías de comunicación, como por sus favorables características geográficas, lo convirtieron en un emplazamiento idóneo sobre el que desarrollar nuevas e importantes intervenciones urbanas antes de finalizar el siglo, respondiendo con ello «a las exigencias de mejora de las condiciones ambientales de la población y a las de representación de la nueva sociedad emergente»⁷.

Entre ambas calles se desarrolló el primer barrio extramuros destinado a alojar familias menos pudientes que vivían «hacinadas en casas pequeñas y mal ventiladas en algunos de los barrios dentro de las murallas»⁸. El trazado fue elaborado por el entonces maestro de obras Eugenio Durán en 1885, comenzando inmediatamente la ocupación del enclave, que fue ampliado pocos años después, mediante la adición de una nueva franja de terreno. La progresión de nuevas residencias debió ser considerable en 1890, como demuestra el hecho de que el Consistorio decidiera dotarlo de ciertos servicios urbanos como sereno, alumbrado y un surtidor de agua potable⁹, antes, incluso, que otros barrios más antiguos.

Contrastando con esta zona, la parte del ensanche situada al Sur, conocida como barrio de Candelaria Ruíz del Árbol, se encontraba aun completamente despejada, estando separado de la ciudad tradicional mediante la trinchera del tren. No fue hasta la década de los años 20 del pasado siglo cuando comenzó su colonización, debido al alto precio que adquirieron los solares situados en el ámbito septentrional. La primera ordenación que se trazó para dicha zona, elaborada por el arquitecto municipal Francisco Hernanz en 1926, trató de continuar la misma distribución sensiblemente regular que se estaba formando en el resto del ensanche¹⁰. Sin embargo, la presencia de la trinchera del tren obligó a solapar dos vías diagonales que actuaron de comunicación fundamental con el resto del tejido consolidado (figura 5).



Figura 5
Plano de alineación general del barrio de D.^a Candelaria Ruiz del Árbol, elaborado por Francisco Hernanz en 1926 (AHPZa)

La cubrición de la foso no se llevó a cabo hasta 1968¹¹. A pesar de que con dicha intervención se recuperó la permeabilidad con la ciudad tradicional, el nuevo tejido mantuvo la estructura diagonal impuesta por la presencia de la vía.

CONCLUSIONES

La exposición de los hechos permite concluir que también en el caso de Zamora se cumplió la tesis expuesta por Navascués y Aguilar acerca del papel fundamental que tuvieron las obras del ferrocarril en el desarrollo urbano de las localidades. Aún más, los ejemplos presentados demuestran las dos caras de este fenómeno.

Por una parte, el edificio de la Estación se convirtió en un hito urbano de primer orden, actuando de catalizador de la nueva aglomeración urbana. Asimismo, la construcción de estructuras como el puente metálico sobre el río Duero, no sólo favoreció la acción vertebradora del territorio a ambos márgenes, sino que incorporó a la fisonomía urbana nuevos materiales y novedosos sistemas constructivos.

Sin embargo, la trinchera abierta que discurrió en paralelo a la ronda de la muralla, retrasó el desarrollo del ensanche en ese sector, condicionando la estructura del tejido al impedir la permeabilidad con la ciudad histórica.

NOTAS

1. El acta de la sesión extraordinaria municipal, convocada el día 1 de junio de 1888, se recogen las celebraciones que siguieron a la adjudicación de la línea de ferrocarril de Plasencia a Astorga, con «demostraciones de público regocijo, como cohetes voladores, campaneos, bailes músicas e iluminaciones generales».
2. El texto se recoge en las actas de la sesión municipal celebrada el 18 de diciembre de 1889.
3. Tras abierta discusión entre los concejales, se aceptaron las condiciones ofrecidas por la compañía concesionaria de la línea, el 23 de julio de 1894, según se recoge en las actas.
4. *El Heraldo de Zamora* se hizo eco de la sustitución del viaducto en un artículo publicado el sábado 7 de octubre de 1933.
5. Para conocer más acerca de la infraestructura, consultar Ávila (2009, vol I).
6. El plano de alineación de ambas calles fue presentado en la sesión municipal celebrada el 10 de diciembre de 1888. Tras el periodo de exposición pública, y a la vista de las reclamaciones interpuestas se decidió aprobar, únicamente, la alineación de la carretera de la Estación, tal y como se reflejó en las actas municipales del 25 de abril de 1889.
7. En 1892 se decidió convertir el sitio de «las Tres Cruces» en un área completamente peatonal, encargando la elaboración de un paseo de primer orden en «por carecer la población de uno que reúna las buenas condiciones de capacidad y ventilación indispensables, sin perjuicio de discutir en otra ocasión la conveniencia de ensanchar el de S. Martín para prolongarle con el de Valorio». La aprobación del proyecto presentado se produjo en la sesión municipal celebrada el 23 de agosto de 1893.
8. A partir de Ávila (2009, vol I).
9. Así se recoge en las actas municipales de la sesión celebrada el 6 de julio de 1992.
10. El plano se conserva en el Archivo Histórico Provincial de Zamora [AHPZa].
11. «Una obra importante para Zamora. Se va a cubrir la trinchera del ferrocarril de la avenida de Portugal», en *El Correo de Zamora*, 10 de marzo de 1968.

LISTA DE REFERENCIAS

- Alzola, Pablo. [1979] 2001. *Historia de las obras públicas en España*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Ávila, Álvaro. 2009. *Arquitectura y urbanismo en Zamora (1850-1950)*, vol. I. Zamora: I.E.Z. «Florián de Ocampo».
- Barrón, Eduardo. 1864. Inauguración del ferro-carril de medina del Campo a Zamora. En *Revista de Obras Públicas*, vol. II: 117-119.
- Boix, Félix. 1896. Ferrocarril de Plasencia a Astorga. *Revista de Obras Públicas*, nº 16, vol. I: 197-198;
- Calderón, Basilio. 1994. La deficiente infraestructura de transportes: Uno de los factores condicionantes del desarrollo y marginación de la provincia de Zamora en el siglo XIX. En *Historia de Zamora*, tomo IV. Salamanca: Instituto de Estudios Zamoranos «Florián de Ocampo»: 251-263.
- Calderón, Basilio. 2007. Economía y sociedad en la provincia de Zamora en los siglos XIX y XX: una marginación secular, una integración dependiente. En *NecOtium. Comercio e Industria en Zamora*. Zamora: Junta de Castilla y León, Museo Etnográfico de Castilla y León.
- Casares, Ana Belén. 2007. El resurgir jurídico de la concesión de obras públicas a iniciativa particular. *Revista Electrónica de la Facultad de Derecho de la Universidad de Granada*: 5-25.
- Delfaut, P.; CL Gerard; P. Guillaume; J. A. Lesourd. 1980. *Nueva historia económica mundial*. Madrid: Vicens Vives.
- Ferrero, Florián. 1998. *La Plaza Mayor de Zamora*. Zamora: Archivo Histórico Provincial.
- Guerola, Antonio. 1985. *Memoria de mi administración en la Provincia de Zamora como gobernador de ella desde 12 de agosto de 1853 hasta 17 de julio de 1854*. Zamora: Instituto de Estudio Zamoranos «Florián de Ocampo».
- Herranz, Alfonso. 2004. La dotación de infraestructuras en España (1844-1935). *Estudios de Historia económica*, 45: 1-140.
- Madoz, Pascual. 1847. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, vol. IX. Madrid: Establecimiento tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti.
- Maluquer, Manuel. 1896. Ferrocarril de Plasencia a Astorga. Inauguración oficial. *Revista de Obras Públicas*, nº 25, vol. I: 339-342.
- Menéndez, J. M^o. 1994. Evolución histórica del sistema de transportes en España. En *Transportes. Un enfoque integral*. Madrid: Servicios de Publicaciones Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Navascués, Pedro y Aguilar, Inmaculada. 1980. Introducción a la arquitectura de las Estaciones en España. En *El mundo de las estaciones*. Madrid: Ministerio de Cultura: 137-230.

Rocafort, Ceferí (1913-1919). *La España Regional*, vol. 4. Barcelona: Alberto Martín.

Santos, Luis. 2007. *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Teijeira, M^a 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*: 217-233.

Terán, Fernando de. 1996. Evolución del Planeamiento urbanístico (1846-1996). *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 107-108: 167-184.

