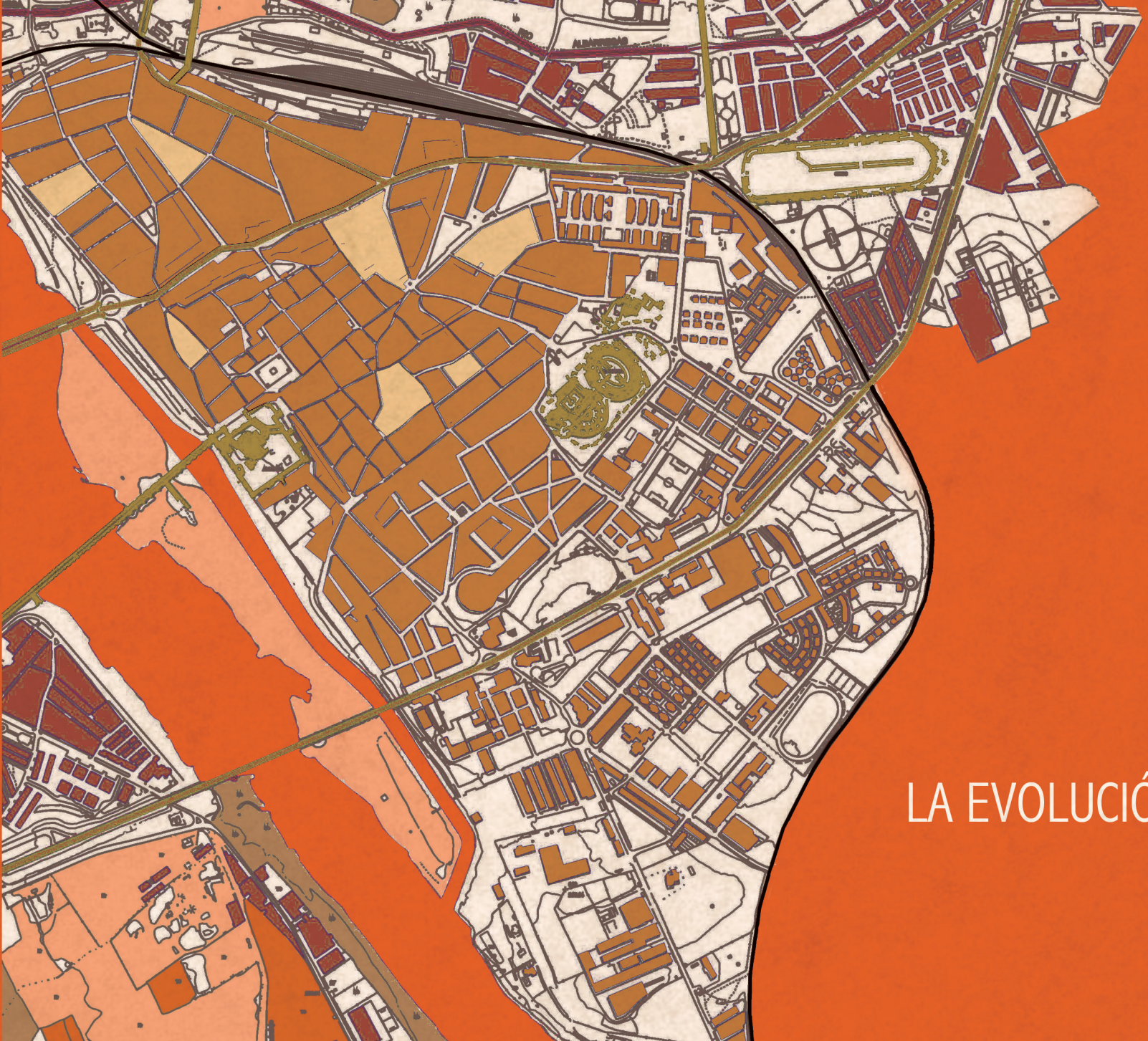
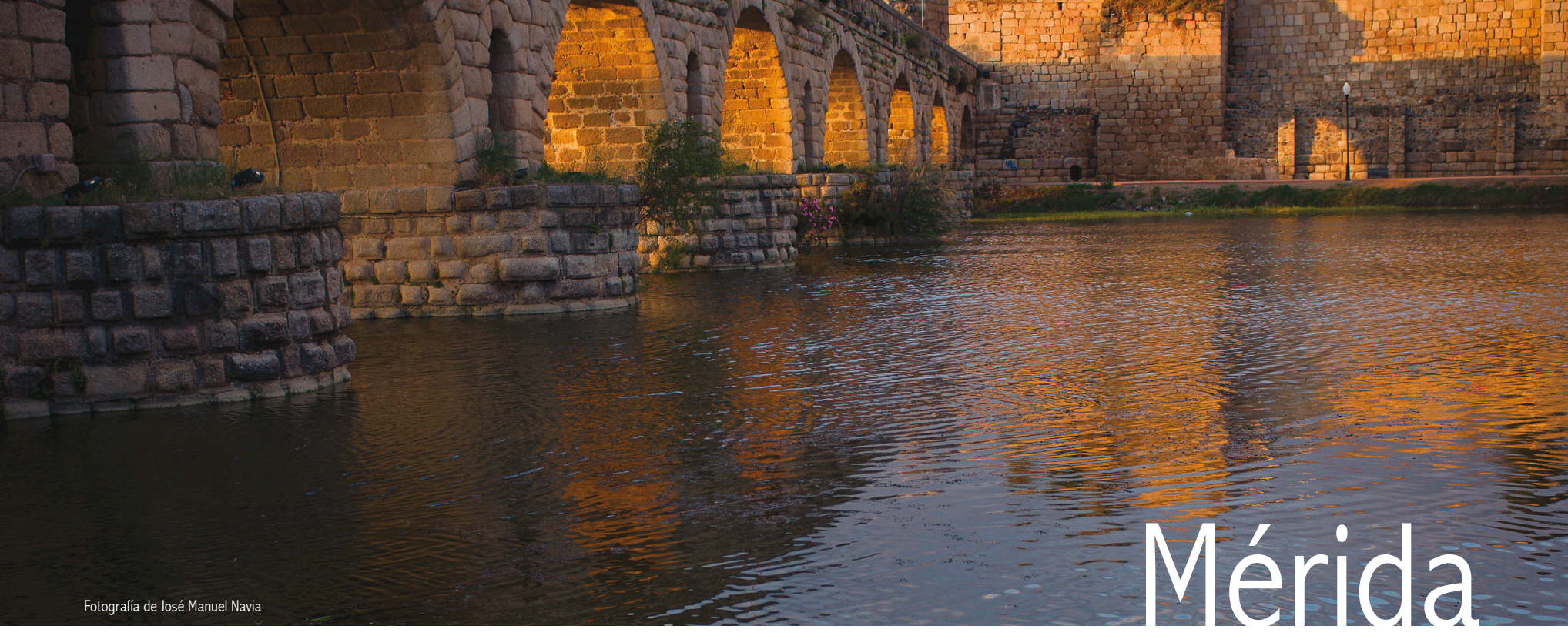


LA EVOLUCIÓN URBANA DE Mérida



Fotografía de José Manuel Navia

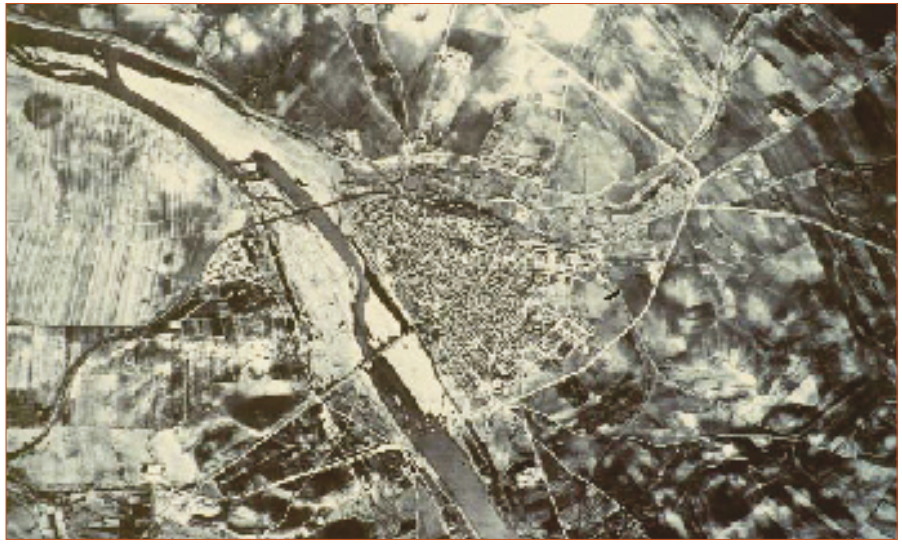
Mérida

LOS PRIMEROS MODELOS DE CIUDAD

El diseño urbanístico de Mérida comenzó con su fundación romana, para ello se utilizó como elemento principal de su trazado una trama viaria en cuadrícula. Dentro de este proyecto se incorporaron otros elementos como la muralla, los foros, los edificios para espectáculos y los servicios públicos de abastecimiento de agua, de alcantarillado y de pavimentación. La fuerza de la trama viaria en cuadrícula ha permanecido hasta nuestros días. Hoy la calle Santa Eulalia sigue la traza del decumanus máximo y las calles Calderón de la Barca, los Maestros, Trajano y Calvario la del cardo máximo. Estas orientaciones son base de gran parte de las calles del casco urbano central.

La muralla fue durante muchos siglos parte fundamental para la importancia que adquirió la ciudad en el conjunto de las ciudades españolas. Su fortaleza constructiva facilitó la defensa de los emeritenses ante los atacantes exteriores. Las zonas exteriores a la muralla se utilizaron en los primeros años como áreas funerarias, posteriormente fueron ocupadas por edificaciones residenciales e industriales, situándose dentro de ellas el área de la basílica de Santa Eulalia. No se ha podido comprobar que estas ampliaciones del primitivo recinto urbano siguieran alguna trama prefijada. La implantación de los servicios urbanísticos de abastecimiento de agua y saneamiento debió realizarse de una forma paulatina, adaptándose a las necesidades de la ciudad y a las circunstancias climatológicas. Estos servicios urbanos han sido utilizados con mayor o menor calidad hasta los primeros años del siglo XX. La pavimentación de piedra de las calles puede observarse hoy en muchas zonas de la ciudad, pudiendo también comprobar la existencia de los restos de soportales en todas ellas.

El modelo de ciudad romana se conservó sin grandes transformaciones durante la ocupación visigoda hasta los primeros años de la ocupación musulmana. La estructura viaria debió mantenerse



1955

2001

con algunas reutilizaciones en las áreas de los foros y la realización de algunas construcciones representativas del nuevo poder. Musa ibn Nusayr ocupó la ciudad en el año 713 y debido a las continuas rebeliones de los pobladores de la ciudad, Abd al-Rahmân II construyó en el año 855 la Alcazaba para defender sus tropas de los ataques de la población. Pero al persistir las rebeliones, las murallas fueron totalmente desmantelas en el año 869. En este mismo año y como consecuencia de otra revuelta abortada por el gobernador, la población abandonó la ciudad, localizándose en Badajoz. Con esta decisión, Mérida perdió su especial importancia en el conjunto de las ciudades de España. El modelo de ciudad romana debió conservarse en gran medida hasta el abandono de la población y el desmantelamiento de la muralla romana, complementándose el servicio de abastecimiento de agua con la construcción del aljibe interior de la Alcazaba y adaptando las construcciones representativas a las nuevas necesidades. La construcción de una nueva muralla de tapial limitó su protección a una pequeña zona de la primitiva ciudad romana, iniciando un nuevo modelo de ciudad mucho menos ambicioso que el anterior. En la sucesión de croquis que se han incluido, podemos apreciar la situación urbanística de la ciudad a lo largo de las sucesivas ocupaciones. Destacando la reducción superficial sufrida en la última fase de la ciudad islámica. Las 73 Has. ocupadas por la ciudad romana se van a reducir a 25 Has. a partir del año 869 con el abandono de la ciudad de la mayoría de su población islámica. Esta situación se va a mantener hasta principios del siglo XVI cuando se producen algunas ampliaciones en la muralla, ampliando la ciudad hasta una ocupación de 30 Has., situación que se va a mantener hasta el año 1850 con una ocupación de 29 Has.

En el momento de la conquista cristiana, en el año 1230, la población asentada en la ciudad era muy escasa. Situación que no mejoró en los años siguientes debido a la política de asentamiento de la población en el territorio llevada a cabo por la Orden de Santiago. Fue a finales del siglo XV cuando la ciudad comenzó un cierto resurgimiento con la construcción sucesiva de conventos y ermitas. Las zonas ocupadas por la población fueron en aumento, acercándose la estructura viaria a la que hoy conocemos. Dentro de esta nueva estructura viaria se reservaron plazas públicas junto a cada edificio de importancia, de las que la actual plaza de España es la de mayor interés, pudiendo resaltarse su adaptación a las orientaciones marcadas por la traza de la antigua ciudad romana. Te-

nemos conocimiento de la persistencia de la muralla en el año 1633, tal y como la describe Moreno de Vargas en su libro sobre la historia de Mérida, y que debía abarcar una zona más amplia que la realizada por los musulmanes. El impulso urbano se vio muy limitado en los siglos siguientes por la sucesión de las continuas guerras en la frontera que no permitieron un mayor desarrollo.

La planimetría más antigua conocida de la ciudad es el plano realizado por Alejandro Laborde en el año 1806. En este plano, la ciudad que se representa tiene un marcado carácter rural. Apenas puede distinguirse algún desarrollo urbano. La estructura viaria recuerda la fuerza de la primitiva cuadrícula romana con manzanas casi rectangulares y calles rectas. El plano del año 1854 realizado por Francisco de Coello de Portugal nos da información de las escasas transformaciones que se habían producido en la ciudad durante esos años. Una mayor variación supone el plano de Manuel Cervera del año 1862, en el que se representan algunas pequeñas ampliaciones de la ciudad, fundamentalmente por el norte y el este. El plano que se incorpora a esta documentación es el plano redactado por José Díaz Alegría en el año 1878.

La transformación de la Mérida moderna comenzó con tres actuaciones de iniciativa exterior a la misma y que produjeron un importante aumento de población. La implantación de las líneas del ferrocarril, la ejecución de la nueva travesía de la carretera nacional Madrid-Lisboa y el comienzo de una cierta actividad industrial situaron a la ciudad dentro del fenómeno más general de las ciudades españolas de la época en las que se produjo un gran cambio en su fisonomía. Las vías del ferrocarril rodearon la ciudad, se realizó el segundo puente sobre el río Guadiana y se construyó la estación de viajeros en el norte, a las afueras del casco urbano. Pero la implantación del ferro-

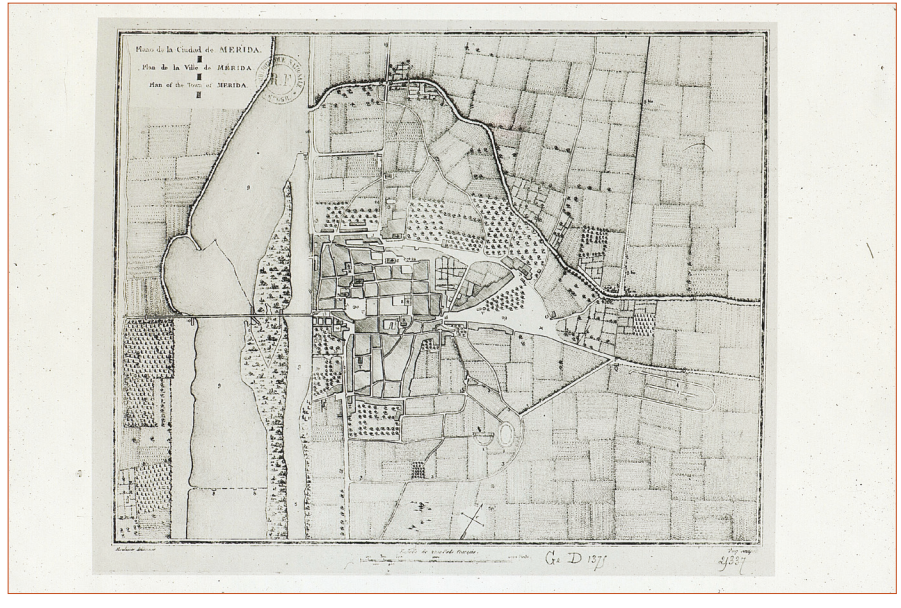
Sucesión de hipótesis sobre la situación urbanística de la ciudad a lo largo del tiempo. Desde la fundación hasta el siglo X

carril no se ejecutó persiguiendo una adaptación del sistema ferroviario al desarrollo urbanístico de la ciudad. Con la localización de la estación del ferrocarril a las afueras de la ciudad, se planteó inmediatamente la necesidad de conseguir un acceso adecuado desde el casco urbano central que se encontraba cerrado por edificaciones en sus bordes. La función de centralidad de la plaza de España fue desplazada hacia la plaza de la Puerta de la Villa, proyectando desde ésta el acceso a la estación. Las actuales calles de Cervantes y Cardero fueron las que sirvieron para este fin de una manera muy poco ambiciosa. No se propuso un proyecto urbano de mayor amplitud que el aumento de la anchura de estas calles, sin que éstas sirvieran como eje del desarrollo y ampliación de la ciudad.

La carretera de Madrid a Lisboa utilizaba hasta esos momentos la calle Santa Eulalia para atravesar la ciudad. La gran cantidad de problemas que este trazado producía por su escasa anchura, hizo que desde el Estado se proyectase el primer proyecto de nueva travesía. La limitada importancia que se da a esta actuación y los medios previstos, no justificaron la construcción de un nuevo puente sobre el río Guadiana, manteniendo en uso el Puente Romano. El nuevo trazado se proyectó por el norte de la ciudad a partir de San Lázaro, utilizando las calles Almendralejo y Morerías para acceder al Puente Romano. También se realizó una nueva variante de la carretera de Cáceres para la que se abrió la calle Marquesa de Pinares.

No solamente se realizaron proyectos urbanos de promoción exterior. La ciudad en el año 1863 realizó los proyectos de mejoras en las conducciones de agua potable, de construcción de las Casas Consistoriales y de un nuevo cementerio. Proyectos redactados por el arquitecto Manuel Villar, que en el año 1875 también realizó el del depósito de aguas de la Puerta de la Villa. La actividad municipal se va a concretar en los años siguientes en la realización de los proyectos de nuevas Escuelas y del Mercado de Abastos Municipal redactados por el arquitecto Ventura Vaca. Las actuaciones para la ampliación de la ciudad localizaron las zonas industriales a lo largo de las calles Almendralejo y Marquesa de Pinares, realizándose las edificaciones residenciales principalmente en las calles Calvario, Cervantes y Cardero, Rambla de Santa Eulalia, inicio de la calle José Ramón Mélida, calles Parejos y Hernán Cortés, calle Ciñuelas y a lo largo de la calle Oviedo.

El sistema de captación y abastecimiento de agua potable y de saneamiento mantenía en servicio en estos momentos aquellas instalaciones históricas de la ciudad que no habían sido destruidas: la conducción de Rabo de Buey y algunas tuberías de distribución. En el año 1892, el Ayuntamiento encargó la redacción de un nuevo proyecto de traída de aguas de Valhondo, que finalmente se realizó según las indicaciones del ingeniero Federico G. Membrillera. El servicio de distribución de agua se realizaba con fuentes de vecindad situadas en diferentes lugares de la población. A partir del año 1889 comenzó la implantación del servicio de agua a domicilio. Para conocer la red de saneamiento romana se realizaron investigaciones y mejoras en la misma a partir del año 1887 junto a la ejecución de los empedrados de las calles. En el año 1864 se cambió el aceite por el petróleo en el servicio de alumbrado público. Los estudios que se realizaron en el año 1887 para implantar el gas en la ciudad no tuvieron el éxito esperado. En el año 1890 se cambió el alumbrado de petróleo por el suministro de energía eléctrica.

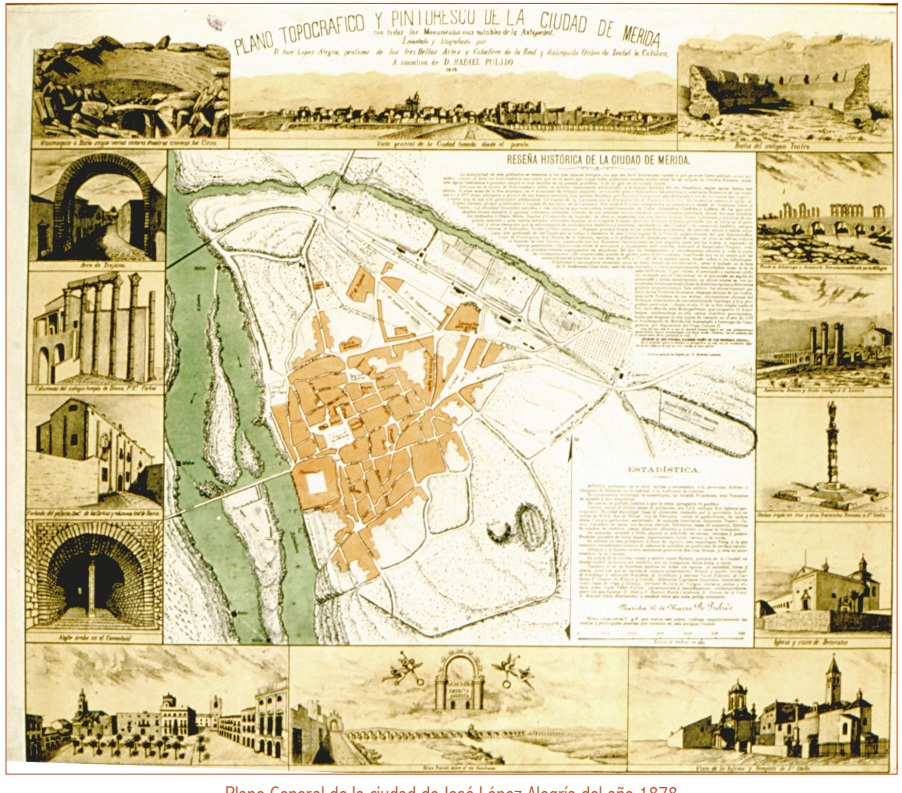


Plano General de la ciudad de Alejandro de Laborde del año 1806

Con objeto de mejorar los accesos a la estación del ferrocarril desde el casco central se realizó en el año 1883 la prolongación de la calle Moreno de Vargas hasta la calle Almendralejo y en el año 1885 se inició la apertura del actual callejón de Cervantes para unir la calle Cervantes con la Rambla. Otras actuaciones de reforma interior que se realizaron en estos años fueron: una nueva plaza pública en los terrenos del cementerio de Santa María o de la Santísima Trinidad, la plaza central de la Rambla de Santa Eulalia y la remodelación de la plaza de Santa Clara.

Las actuaciones urbanas se realizaron de forma puntual sin concretarse ninguna idea global sobre las zonas más acordes para la mejor manera de ampliar la ciudad. En el año 1863 el Ayuntamiento fue consciente de la necesidad de realizar algún tipo de planeamiento más general para orientar la actividad urbanística, acordando en consecuencia la redacción de un plano de la ciudad. Pero no fue hasta el año 1875 cuando se realizaron los primeros planos de alineaciones. Así se acordó encargar al ayudante de obras públicas Francisco Suárez Muñano dos planos, uno comprendiendo las zonas al este de la calle Calvario y el otro la zona de la calle Sagasta hasta el parque López de Ayala. Solamente tenemos conocimiento de la realización del primero de los dos planos señalados, pero al no disponer de una copia, no podemos saber con exactitud su amplitud y determinaciones concretas. En el año 1885 el mismo ayudante Suárez Muñano redactó otro plano de la zona que debía abarcar parte de la zona oeste de la calle Calvario. El tercer plano de la zona se redactó por el arquitecto Ventura Vaca en el año 1887 que complementó los otros dos anteriores. También se redactaron planos de otras zonas como el de las calles Oviedo y Constantino del año 1885, el del paseo del Arrabal y Pontezuelas de 1888 del arquitecto Ventura Vaca y el de la zona de la calle Hernán Cortés del maestro de obras Antonio Galván Pavón de 1891. No conocemos tampoco ninguno de estos planos de alineaciones con exactitud pero podemos entender que el desarrollo urbano se planteó de forma puntual por todas las zonas de la periferia del casco urbano. Estos planos debieron recoger como calles los caminos rurales existentes, entre ellas estarían la calle Marquesa de Pinares, la calle Calvario o la calle Pontezuelas, complementándose el nuevo trazado con otras de nuevo diseño.

Sucesión de hipótesis sobre la situación urbanística de la ciudad a lo largo del tiempo. Desde el siglo X hasta el año 1850



Plano General de la ciudad de José López Alegría del año 1878

Con el comienzo del nuevo siglo los proyectos que se llevaron a cabo fueron la instalación del batallón de Artillería y las mejoras en la red de abastecimiento de agua potable. Para la instalación del batallón de Artillería en el año 1917, el Ayuntamiento realizó la oferta al Estado de su compromiso de ejecución de las instalaciones necesarias para su implantación provisional, a la vez que la cesión de parte de los terrenos necesarios para su instalación definitiva, que eran de su propiedad. Con esta instalación el Ayuntamiento abandonó la ejecución del proyecto de paseo en el Campo de San Juan, que tenía en proyecto desde hacía algunos años y para el que había adquirido los terrenos.

Con el aumento de población, los problemas en el suministro de agua potable fueron cada día mayores, por lo que en el año 1921 se iniciaron las actuaciones para la mejora del servicio. Con la mayor urgencia se realizó una captación de agua en el río Guadiana, instalándose un motor de impulsión y una tubería de suministro hasta el depósito de la Puerta de la Villa. Paralelamente a esta gestión urgente, se encargó al ingeniero Casimiro Juanes Clemente la redacción de un proyecto de abastecimiento y saneamiento de la ciudad. Los análisis del agua del río Guadiana confirmaron su no adecuación para el consumo humano por lo que la nueva instalación de bombeo de agua no potable convivió con la instalación romana existente, pensando siempre en su uso exclusivo para limpieza y baldeo de calles. Paralelamente a estas actuaciones se inició la petición al Estado de la autorización de suministro de agua a la ciudad desde el embalse romano de Cornalvo. La utilización de la red de cloacas romanas fue cada vez más dificultosa por lo que se incluyó una nueva red de saneamiento dentro del proyecto que se estaba realizando.

Siguiendo la dinámica utilizada hasta ahora para la ampliación de la ciudad, sin disponer de un planeamiento general previo, en el año 1923 se redactó un nuevo plano de alineaciones para la ampliación por el sur del casco junto a la iglesia de San Andrés. En el año 1913 Maximiliano Macías Liañez incluyó en su libro "Mérida monumental y artística", un plano general de la ciudad redactado por el sobrestante municipal Antonio Galván Pavón, donde se incluía el resultado de los trabajos de su investigación sobre la red de cloacas romanas. Este plano, una vez actualizado, fue incluido también en la segunda edición del libro, realizada en el año 1929. Otro plano realizado en esos días fue el plano general de la ciudad de Casimiro Juanes Clemente y Ramón Montalban García Noblejas del año 1923 redactado con los datos obtenidos para la redacción del nuevo proyecto de abastecimiento de agua y saneamiento.

LOS ENSANCHES DE LA CIUDAD PREVISTOS POR EL SUR

A partir del año 1926 se realizaron un gran número de proyectos urbanos del máximo interés. Para conseguir los medios económicos necesarios se solicitó del entonces recientemente fundado Banco de Crédito Local, un préstamo para pagar las deudas todavía existentes por la implantación del cuartel de Artillería, para la ejecución del Proyecto de Abastecimiento y Saneamiento y para la redacción del Proyecto de nuevas Alineaciones y Ensanche. Se aprobó un plan de obras en ese mismo año, al que se le sumaron a los anteriores proyectos, los de un gran parque en la zona sur, pavimentaciones de calles, dos grupos escolares, el cuartel de la Guardia Civil, lavaderos públicos y la construcción de casas baratas. También el Ayuntamiento cedió al Estado el antiguo convento

de Jesús para la ejecución de una hospedería de turismo. Como complemento de la oferta escolar existente y aprovechando el nombramiento del emeritense Ignacio Suárez Somonte como Director General de Primera Enseñanza se dispuso de un nuevo colegio en la calle Suárez Somonte, para el que se compraron los terrenos necesarios en la zona del nuevo ensanche. El déficit escolar se mantuvo aún con la construcción del nuevo colegio y fue necesario utilizar durante unos años algunas de las dependencias del cuartel de artillería como escuelas. En el año 1934 se nombró una comisión para decidir la situación de otro nuevo centro escolar, que decidió localizarlo en los terrenos del antiguo cementerio de la Santísima Trinidad.

También en el año 1926 empezaron a plantearse problemas en el tramo de la calle Morería como consecuencia del aumento de tráfico de la carretera de Madrid a Lisboa. El Ayuntamiento pretendió, sin éxito, que el Estado modificase el trazado de la carretera utilizando la vía junto al río Guadiana, hoy la actual avenida de Roma, que permitía una mayor anchura de la calzada.

La disminución del suministro de agua de Valhondo, las dificultades en la utilización de la instalación provisional de bombeo del río Guadiana y la definitiva negativa estatal de autorización de suministro de aguas de Cornalvo, hicieron que el Ayuntamiento decidiese la construcción de una nueva solución de elevación de aguas del río con carácter definitivo y de acuerdo con el proyecto encargado al ingeniero Juanes Clemente. Se construyó un nuevo depósito regulador junto al Teatro y Anfiteatro romanos, una tubería de conducción hasta el depósito de la Puerta de la Villa y otros ramales para mejorar el suministro de las otras zonas. La red de saneamiento proyectada se componía de dos colectores principales, uno recogía la cuenca del Albarregas y el otro la del Guadiana, estos dos colectores se unían en un emisario principal que vertía al río Guadiana aguas abajo del puente del ferrocarril.

Las principales actuaciones de reforma interior realizadas en estos años fueron la ampliación del enlace entre las plazas de España y del Rastro y la apertura de una nueva calle, la actual Camilo José Cela como continuación de la de Félix Valverde Lillo. Otras actuaciones fueron las remodelaciones de las Plazas del Rastro y de España realizadas a petición de particulares y las actuaciones para enlazar el nuevo ensanche del sur con las calles Ventosillas y los Maestros.

La plaza de España había tenido innumerables obras de adecentamiento a lo largo de los años: la colocación de la fuente central y de enlosados de piedra en los soportales, la construcción del muro de sillería existente en la actualidad, la colocación de los primeros kioscos y nuevas farolas, etc. La concesión del jardín frente al palacio de Burnay y el intento de alinear la fachada sur de la plaza fueron proyectos de gran interés, superados por la importancia del de ampliación del enlace entre las plazas de España y del Rastro. El proyecto de este enlace fue encargado por el Ayuntamiento a los arquitectos Antonio Gómez Millán y Pedro Sánchez Muñoz. El enlace entre las dos plazas había venido realizándose por medio de un arquillo que continuaba los soportales de la plaza de España. La situación de ruina de la casa donde se encontraba el arquillo facilitó la compra de la misma por el Ayuntamiento en el año 1926. Posteriormente se realizaron diferentes estudios como el de la supresión de la pequeña manzana triangular existente, hasta que por fin, la ampliación del enlace se realizó de una forma definitiva en el año 1930, según el proyecto del arquitecto municipal Adolfo Blanco. Con la realización de este enlace quedaron las casas colindantes salientes de la nueva alineación, por lo que el Ayuntamiento procedió a su remodelación y adecentamiento con el permiso de los propietarios.

Plano General de la ciudad de Maximiliano Macías Liañez del año 1929

Como ya se ha indicado, existían grandes dificultades para acceder a la estación del ferrocarril desde el casco central debido a la falta de permeabilidad en los bordes del mismo. Los accesos realizados en los años anteriores no se habían hecho con la ambición necesaria, por lo que se planteó la apertura de una nueva calle hasta la de Cervantes como continuación de la de Félix Valverde Lillo. El proyecto se incluyó en el de nuevas Alineaciones y Rasantes de los arquitectos Antonio Gómez Millán y Leopoldo Carrera que con un carácter global pretendía mejorar el sistema viario de la ciudad. La ejecución de la nueva calle se vio facilitada por tratarse de corralones interiores sin edificación por lo que pudo ser abierta en el año 1927 con el nombre de Alfonso XIII, actualmente denominada Camilo José Cela.

El primer proyecto de ordenación urbanística que con un carácter global se realizó en la ciudad fue el Proyecto de Alineaciones, Rasantes y de Ensanche de los arquitectos Antonio Gómez Millán y Leopoldo Carrera que se aprobó en el año 1927. El proyecto se componía de los planos de todas las calles entonces existentes en la ciudad con indicación del estado de las mismas, la situación del parcelario y los retranqueos propuestos sobre las alineaciones existentes de las edificaciones. También se incluía la ampliación de la ciudad por el sur. El objetivo principal que se propuso por los redactores del documento se concretaba en la mejora de lo que hoy llamaríamos tráfico urbano y que entonces lo llamaron vialidad. La propuesta se basó en la recuperación de los dos ejes primitivos de la ciudad romana con la redefinición de dos ejes principales, uno en dirección NE-SO paralelo al antiguo decumanus máximo y el otro de dirección NO-SE siguiendo el primitivo trazado del antiguo cardo máximo. La vía propuesta en dirección NE-SO se trasladaba de la calle Santa Eulalia, antiguo decumanus máximo, a la calle paralela, facilitando su realización ante el menor valor de los terrenos por tratarse de corralones no edificados, tanto en la calle Félix Valverde Lillo que se ampliaba de sección, como en la calle Camilo José Cela que se propuso como de nueva creación. Esta vía enlazaba la estación del ferrocarril con el puente romano y en consecuencia con el exterior de la ciudad. La otra vía principal en dirección NO-SE unía la entrada de la carretera de Cáceres con el centro de la ciudad y el nuevo ensanche por el sur, atravesando longitudinalmente el casco urbano. El trazado de esta vía recuperaba el del antiguo cardo máximo, prolongando la calle Calvario hasta el arco de Trajano con nuevas aperturas de calles y ampliando las secciones de las otras calles en línea con las primeras hasta la de los Maestros para enlazar con el ensanche por el sur. El proyecto proponía diferentes actuaciones en las otras calles de la ciudad, fundamentalmente concretadas en ampliaciones de sus secciones según la intensidad prevista del tráfico. Dentro del proyecto de Alineaciones y Rasantes se proponía la reserva o remodelación de algunos espacios libres como los de las plazas en la calle Capitán Francisco Almaraz, en la calle José Ramón Mélida, en la calle San Francisco y en la Puerta de la Villa.

El proyecto de ensanche sur se iniciaba en el borde del casco existente hasta el límite de la vía del ferrocarril por el este y el sur y el río Guadiana por el oeste. Las principales determinaciones de la propuesta fueron: un nuevo trazado variante de la carretera de Madrid a Lisboa por el sur de la ciudad, un gran parque, una zona deportiva, una zona de ciudad jardín y un nuevo sistema de espacios libres enlazados por una vía de mayor sección que las demás. La solución del sistema viario propuesto, reservaba los terrenos de una nueva variante de la travesía de la carretera de Madrid estructurando todo el ensanche y enlazando la vía de borde del río con este nuevo trazado de la carretera de Madrid. A partir de la vía del ferrocarril esta nueva variante enlazaría por el este de la ciudad con San Lázaro, dejando a un lado el Hipódromo Romano. A ambos lados de esta vía principal se localizaron el gran parque y la zona deportiva y en el final de la vía de borde del río y junto a su orilla se colocaba la zona de ciudad jardín con vistas al río. La superficie destinada a parque fue de 15 hectáreas y la de la zona deportiva de 3,5 hectáreas.

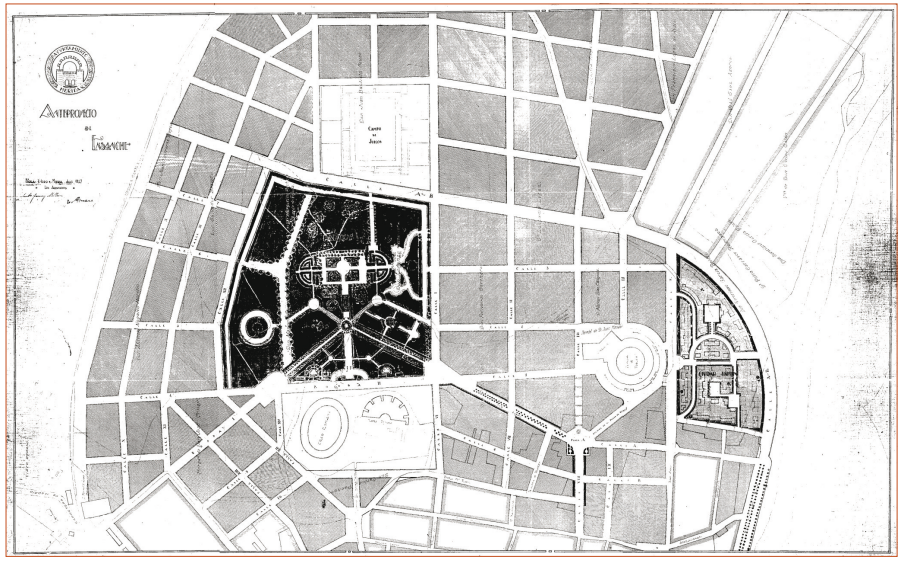
De los dos ejes viarios propuestos sólo se ha realizado en la actualidad el eje NE-SO, y parcialmente, ya que quedan por ejecutar todavía algunos retranqueos en la calle Félix Valverde Lillo. Del eje NO-SE no se ha realizado ninguna de las aperturas de calles propuestas, solamente se ha alineado la fachada posterior de una edificación con la alineación prevista, como puede observarse desde la calle Almendralejo. La incidencia de las nuevas alineaciones marcadas por este proyecto va a durar hasta el año 1987, con la primera revisión que se realizó de estas determinaciones dentro del Plan General de Ordenación de ese año y su aplicación en todos esos años ha sido la causa de la extraña fisonomía actual de muchas de las calles de Mérida, que han perdido su aspecto de uniformidad y de continuidad.Los terrenos del gran parque fueron adquiridos por el Ayuntamiento y aunque no han servido para parque público, si lo han sido para la ejecución de actuaciones públicas como el depósito regulador de agua de la ciudad, el colegio, la guardería, las viviendas, el campo de fútbol y el antiguo cuartel de la guardia civil, donde hoy se pretende construir el nuevo Museo Visigodo.

La escasa actividad de la ciudad en los años siguientes no va a necesitar de nuevos documentos urbanísticos. En el año 1943 el Ayuntamiento promovió un nuevo proyecto de Trazado, Abastecimiento y Saneamiento del Ensanche redactado por los ingenieros de caminos Raúl Celestino Gómez e Ignacio Colsa Ceballos. En este proyecto se incluyeron condiciones para la ejecución de la pavimentación, abastecimiento de agua y saneamiento junto con el trazado de un nuevo ensanche, también por el sur del casco urbano. La zona de actuación incluida en el anterior proyecto de ensanche de 1927 se mantuvo con algunas pequeñas modificaciones. Justificando los ingenieros redactores el mantenimiento del ensanche de la ciudad por el sur en base al menor costo de la ejecución de las

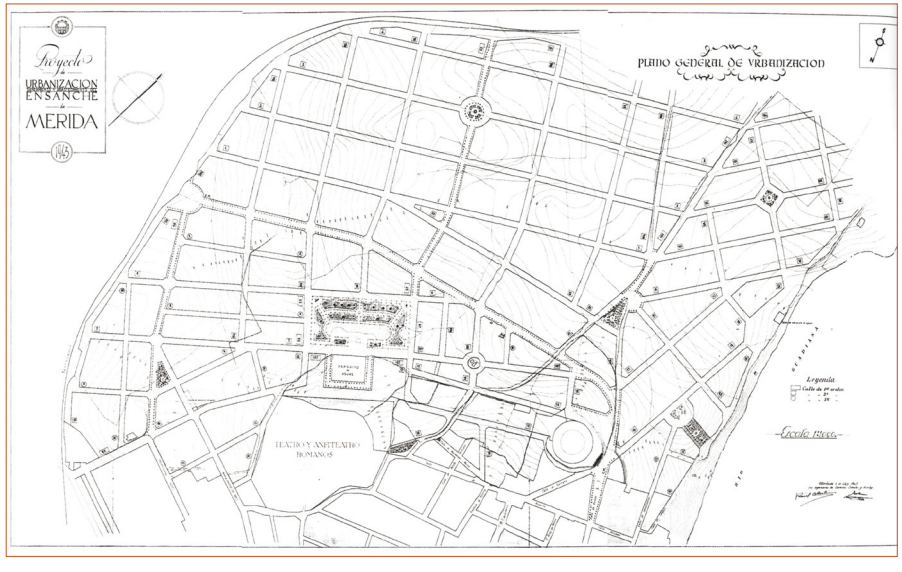
infraestructuras necesarias, a la mejor condición de la zona sur por su altitud relativa y a la inminente ejecución por el Estado de la desviación de la carretera de Madrid-Lisboa. Desechando el salto de la ciudad a la otra margen del río Guadiana por el mayor costo del encauzamiento del río y a la también necesaria ejecución de varios puentes, imposibles de ejecutar por las previsibles escasas posibilidades económicas municipales. La estructura viaria propuesta pretendió como principales objetivos: la fácil comunicación entre el nuevo ensanche y la ciudad y el mantenimiento de la nueva variante de la carretera nacional, que en una posición centrada en la actuación articulaba todo el nuevo desarrollo. La nueva variante de la carretera de Madrid mantuvo su enlace por el este, modificando el enlace con la ciudad por el oeste para entrar en ella por la calle Oviedo en vez de por la vía de borde del río Guadiana. Las manzanas previstas en el nuevo ensanche fueron más reducidas que en las del ensanche del año 1927, con dimensiones de 120 x 100 metros, permitiéndose dos plantas de altura como máximo. Hay que destacar la drástica reducción del parque previsto anteriormente, que pasó de las quince hectáreas a dos y la supresión de la zona deportiva.

El inicio de la ejecución de este proyecto va a poner al descubierto los grandes valores del subsuelo emeritense: en la construcción del Cuartel de la Guardia Civil aparecieron un mosaico y parte de un acueducto y en las construcciones junto al depósito de agua se descubrió una muralla romana. Estos importantes descubrimientos hicieron pensar por fin en la magnitud del yacimiento emeritense y en la necesidad de realizar un estudio científico adecuado. Por todo ello en el año 1947 la Dirección General de Bellas Artes propuso la suspensión de la ejecución del proyecto de ensanche aprobado por el Ayuntamiento y que se presentase ante el Ministerio cualquier otro estudio de urbanización que se pretendiese ejecutar.

Anteriormente, en el año 1945, se habían aprobado por el Ayuntamiento unas Ordenanzas de la Edificación con el objeto de impulsar de forma ordenada la actividad urbanística. Se establecieron dos plantas de altura como máximas para todas las edificaciones y las ocupaciones de los terrenos no podrían superar el ochenta por ciento de las parcelas edificables. Con estas condiciones se construyeron viviendas para funcionarios en la zona de la República Argentina y otras en la avenida del Guadiana para los empleados del matadero.



Plano General del Proyecto de Ensanche de Gómez Millán y Contreras del año 1927



Plano General del Proyecto de Trazado, Abastecimiento y Saneamiento del año 1943

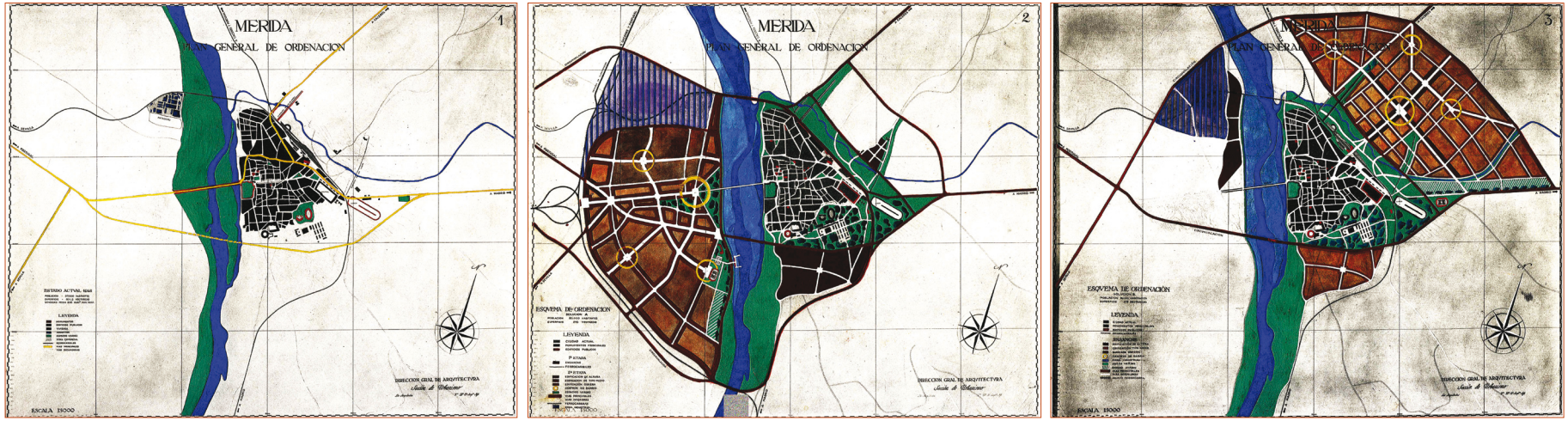
Se localizaron algunas industrias de transformación como Corchera Extremeña, Cepansa e Hilaturas y se amplió el Matadero Regional entre otras muchas nuevas instalaciones industriales y de servicios, aumentando la actividad económica de la ciudad y en consecuencia su población. Esta nueva situación hizo que se realizasen algunos Proyectos de Ordenación y Reforma Urbana que el Ayuntamiento encargó al arquitecto municipal Rafael Díaz Sarasola. Se mantuvieron las propuestas del ensanche de 1943 prolongando la nueva variante de la carretera nacional de Madrid-Lisboa hasta la margen izquierda del río Guadiana con la construcción de un nuevo puente sobre el río. El ensanche se reorganizó estableciendo una zona de ciudad jardín en la ribera del río Guadiana, manteniendo la zona residencial en la parte central y una zona de uso industrial en la parte cercana a la vía del ferrocarril de Madrid. Se proyectó la supresión del barrio de las Tenerías en la margen del río y otra zona con uso de ciudad jardín en la margen izquierda del río Guadiana a la salida del puente romano. El primitivo ensanche se amplió en la zona sur para permitir la construcción de una estación pecuaria y matadero municipal. Por último se propuso la urbanización de la zona del río Albarregas canalizándolo y programando su uso industrial.

EL PRIMER PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA Y EL SALTO A LA MARGEN IZQUIERDA DEL RÍO GUADIANA

A principios de los años cincuenta se dieron una serie de circunstancias que posibilitaron el planteamiento de uno de los proyectos de mayor incidencia urbana como fue el inicio del salto de la ciudad a la margen izquierda del río Guadiana. Por un lado, el cada vez mayor interés por el patrimonio cultural y por otro, el inicio de los programas de potenciación económica del Plan Badajoz, hicieron posible el inicio de las actuaciones para la redacción del primer Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad que se aprobó en el año 1954. El documento superó el interés local al conseguir que la Jefatura de Urbanismo del Ministerio de la Gobernación y la Comisaría del Patrimonio Artístico Nacional de la Dirección General de Bellas Artes lo incorporasen a la programación de sus trabajos. Los arquitectos redactores fueron Rodolfo García-Pablos y Carlos Bailly Bailiera de la Jefatura de Urbanismo. La inclusión en estos programas se justificaba: por su situación centrada dentro del Plan Badajoz, su valor histórico monumental, su importancia como nudo de comunicación y su intenso crecimiento demográfico. La situación urbana encontrada fue resaltada por los redactores, detectando problemas en el sistema ferroviario, en el tráfico rodado, en el abastecimiento de agua potable y en el aspecto desordenado de la ciudad.

Los trabajos se realizaron desde Madrid, con una incidencia local mínima. Realizados los primeros estudios se propusieron dos alternativas para el modelo de desarrollo urbano, la primera planteaba el salto de la ciudad a la margen izquierda del río Guadiana y la segunda buscaba una solución de ampliación del casco urbano existente por el norte y el este. De estas dos soluciones se tomó la primera como la más adecuada, bloqueando la ciudad existente en sus límites, permitiendo de esa forma establecer un plan de excavaciones que diera a conocer el valor del subsuelo emeritense de forma ordenada y por los organismos competentes de la Dirección General de Bellas Artes. También se proponía completar esta actuación con un plan de reformas interiores parciales, con objeto de proteger los sectores de mayor valor arqueológico y monumental existentes dentro del casco consolidado. Paralelamente a ese bloqueo se proponía la creación de una nueva ciudad frente a la actual en la margen izquierda del río Guadiana, donde se establecían las zonas industriales, comerciales, residenciales, representativas y de espacios verdes que correctamente diseñadas podrían servir a las demandas de ampliación de la ciudad y del Plan Badajoz. El esquema de objetivos propuestos por el documento fue el de conseguir el estudio y la organización adecuada de las comunicaciones ferroviarias y por carretera, la restricción total del crecimiento de la Mérida existente en esos momentos con el estudio complementario de la Mérida antigua y el establecimiento de una nueva ciudad frente a la actual, moderna, amplia y bien organizada.

Las actuaciones previstas en la red de carreteras nacionales se concretaron en la desviación de la carretera de Madrid antes de alcanzar la zona edificada, atravesando el río Guadiana con un nuevo puente. La desviación de la carretera de Cáceres, enlazando con el punto de la desviación de la carretera de Madrid y atravesando también el río Albarregas con un nuevo puente. También se proyectaba una futura variante de la carretera de Cáceres que por el norte y desde el punto de desviación de la variante anterior enlazaría con la carretera de Badajoz, atravesando el río Guadiana por otro nuevo puente aguas abajo del del ferrocarril. Las previsiones para la red ferroviaria se concretaron en el mantenimiento de la disposición de las vías, complementándolo con el establecimiento de una nueva estación de viajeros y mercancías en la margen izquierda. Como una segunda fase se propuso la supresión del ramal de la línea de Madrid por Ciudad Real que entraba en la estación por el este, estableciendo que esta vía atravesase el río Guadiana aguas arriba de la ciudad para incorporarse a la nueva estación proyectada en la margen izquierda. Para resolver los problemas de accesibilidad del casco existente se propuso un nuevo acceso desde la carretera de Cáceres, que pasaría debajo de las líneas del ferrocarril y por encima del río Albarregas alcanzando la vía de borde del río Guadiana y otro nuevo acceso de la carretera de Madrid, que suprimía el paso a nivel de la vía del ferrocarril pasando por el paso inferior existente frente al cuartel de artillería.



Planos del estudio de Alternativas del Plan General de Ordenación Urbana del año 1954

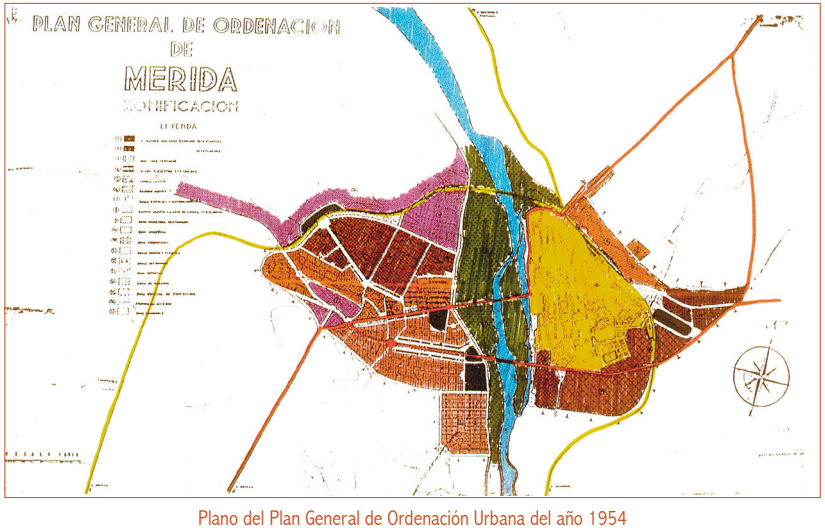
El plan de reformas interiores incluyó pocas modificaciones al Proyecto de Alineaciones y Rasantes de 1927, manteniendo las alineaciones fijadas en este documento y realizando un estudio de diecisiete calles, para recoger como determinaciones más importantes las alineaciones señaladas por la Dirección General de Bellas Artes en las calles del Puente, Cava y Graciano correspondientes a la liberación de las edificaciones privadas adosadas a la Alcazaba árabe y el señalamiento de un nuevo enlace desde la Rambla de Santa Eulalia hasta la calle José Ramón Mélida.

La zonificación de usos planteada establecía la zona comercial en el centro del casco urbano y todo el sur de la zona ya edificada como zona arqueológica. Las zonas industriales o de tolerancia industrial se localizaron a ambas márgenes del río Albarregas y al norte de la nueva ciudad en la margen izquierda del río Guadiana. La zona norte del hipódromo romano se propuso como ciudad jardín y todas las márgenes de los ríos Guadiana y Albarregas como zonas verdes. Mientras se ponían en marcha todas las determinaciones del nuevo Plan General, se dispuso como una primera fase de actuación la construcción de dos áreas residenciales, una en la zona sur de la nueva variante de la carretera de Madrid junto al río Guadiana y la otra junto al hipódromo romano con edificaciones de tipo rural que respondían a las previsibles necesidades del Plan Badajoz.

De todas las determinaciones de este Plan General se ejecutaron solo las variantes de las carreteras de Madrid y de Cáceres, incluyendo los nuevos puentes proyectados. El bloqueo de la edificación dentro del casco urbano no solo no se realizó, sino que en los años siguientes se produjo una gran intensificación en su consolidación con nuevas edificaciones en altura. Las medidas para la protección del patrimonio cultural no se pusieron en marcha, produciéndose un deterioro importante en el ambiente urbano existente hasta entonces. En el año 1959 se aprobaron unas Ordenanzas de Alturas de la Edificaciones que potenciaron el deterioro de la situación ambiental del casco urbano, permitiendo un gran aumento de la edificabilidad existente hasta entonces, con la permisibidad de la construcción de nuevas edificaciones en altura con fondos y ocupaciones de las parcelas muy importantes. El deterioro de la vida urbana se vio aumentado por la falta de nuevas dotaciones públicas y por la existencia de un sistema viario inadecuado a la intensidad de tráfico generado.

El primer salto de la ciudad a la margen izquierda del río Guadiana se realizó de forma desordenada, con autoconstrucción y sin ninguna ordenación previa en la zona que se denominó el barrio del bizcocho y hoy San Antonio. En estos años la actividad edificatoria principal de la ciudad se concretó dentro de los límites del propio casco urbano, limitando así las propuestas de los ensanches previs-

tos por el sur de los años 1927 y 1943. La acción del salto a la otra margen del río programada por el Estado e incluida en el Plan General de Ordenación de 1954 fue llevada a cabo por el Instituto Nacional de la Vivienda a través del Plan Parcial Nueva Ciudad. Este Plan se realizó por la administración estatal expropiando los terrenos y urbanizándolos en su totalidad. La superficie incluida fue de 50 Has., situadas en la margen izquierda del río Guadiana, junto a la zona de San Antonio y a ambas márgenes de la nueva variante de la carretera de Madrid a Lisboa. El número de viviendas previsto fue de 3.301, con una densidad media de 66 viv/Has. En la actuación se incluyeron zonas residenciales de diferentes tipologías con zonas para dotaciones públicas con intensidades adecuadas. La solución definitiva de esta actuación se incorporó al siguiente Plan General del año 1971 que entonces se encontraba en redacción. La reticencia local a la ejecución de este Plan Parcial de Nueva Ciudad hizo que hasta el año 1978 no se ejecutasen por el Estado las primeras viviendas, aunque la urbanización de todo el sector llevaba ya varios años terminada. Posteriormente, la actuación servirá de base para la localización de muchas de las dotaciones públicas que se realizaron a nivel ciudad como: la Residencia de la tercera edad, la Estación de Autobuses, la Residencia Sanitaria y algunas dotaciones deportivas. Junto a esta actuación se habían ejecutado en años anteriores otras realizaciones como la Unidad Vecinal de Absorción de la Paz o las viviendas protegidas y subvencionadas en diferentes lugares de la periferia del casco central.



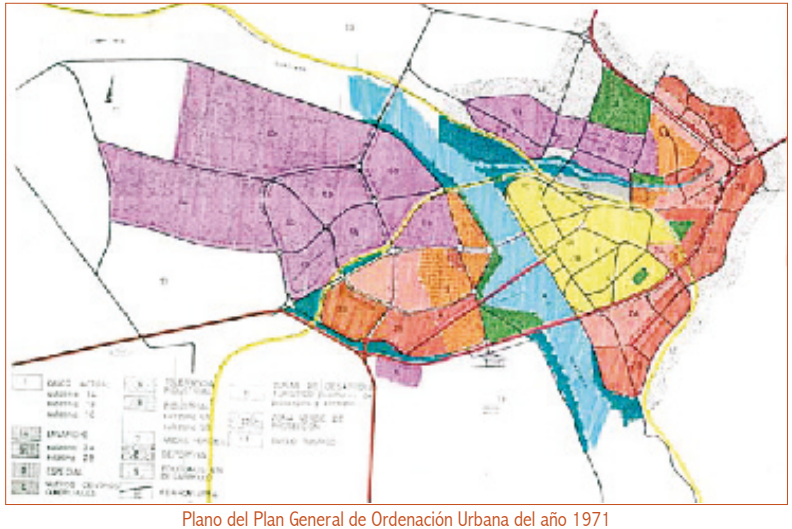
Plano del Plan General de Ordenación Urbana del año 1954

EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DEL AÑO 1971

En el año 1964 se iniciaron los primeros trabajos para la redacción de otro nuevo Plan General de Ordenación. La situación urbanística de la ciudad se podía resumir en un Plan General de Ordenación no asumido por la población y una serie de Ordenanzas de la Edificación sectoriales en vigor, pero con muy poco cumplimiento de estos documentos urbanísticos. El Ayuntamiento tuvo más protagonismo en la redacción de este nuevo Plan General, que se aprobó en el año 1971, encargando su redacción a los arquitectos Gabriel Riesco Fernández y José Luis Diez de Ulzurrun después de la convocatoria de un concurso público al efecto. Las primeras opiniones del equipo redactor al contactar con la ciudad se recogieron en la memoria del documento, señalando como la expansión de la ciudad se había llevado a cabo de forma incontrolada, sin las directrices y regulaciones necesarias. Los problemas planteados en la red viaria indicaban que se concretaban fundamentalmente en la dificultad existente para el acceso al centro urbano desde la red general de carreteras. En lo referente a la red de abastecimiento de agua potable indicaban la existencia de la captación de Rabo de Buey y de la instalación de bombeo desde el río Guadiana que podían ser considerados como suficientes para la dimensión de la ciudad. Ante la necesidad de la ampliación del servicio como consecuencia del salto de la ciudad a la otra margen, se hablaba de la existencia de un proyecto de abastecimiento en redacción que resolvería los problemas del futuro. El proyecto pretendía utilizar el embalse de Alange, también en proyecto por el Estado, y mientras este se ejecutase establecía varias fases de actuación. La primera consistía en la instalación provisional de una nueva captación en el río Guadiana, en su margen izquierda, realizándose también en esta margen una estación depuradora y los depósitos reguladores de toda la ciudad. La segunda fase consistiría en el cambio de la captación del río Guadiana por la captación del embalse de Alange y la tercera fase duplicaría la estación de depuración. Se señalaba la insuficiencia de la red de distribución de agua y la falta de proyectos para conseguir un buen servicio en breve plazo. La red de saneamiento era señalada como muy deficiente, existiendo solamente un colector en la margen derecha del río Guadiana y otro en la izquierda del río Albarregas, siendo urgente la realización de un nuevo colector en la margen derecha del río Albarregas y gran parte de la red secundaria de saneamiento.

La propuesta para el nuevo modelo de desarrollo de la ciudad se realizó con una menor rigidez que en el anterior Plan. Manteniendo el desarrollo principal de la ciudad en la margen izquierda del río Guadiana pero permitiendo algunos desarrollos de cierta importancia en la periferia del casco central. Dentro de este modelo se incluyó como zona de uso industrial los terrenos de propiedad municipal en la margen izquierda, al norte de la línea del ferrocarril de Sevilla. Parece muy interesante recoger la justificación realizada por el equipo redactor sobre el mantenimiento del modelo anterior

de ciudad a ambas márgenes del río Guadiana, aunque de alguna forma abandonase la justificación incluida en el Plan General del año 1954 basada casi exclusivamente en el interés arqueológico. Así se decía que la decisión se resumía en la disyuntiva de tener una ciudad cruzada por el río Guadiana o por el ferrocarril, decidiéndose claramente por la primera solución, pensando que el río podría ser incorporado a la estructura urbana hasta convertirlo en el elemento de unión y centro de la actividad urbana. En lo referente al sistema viario se propuso la mejora de los accesos al centro urbano desde las carreteras nacionales: incluyendo acciones para suprimir la ocupación del Circo Romano por la carretera de Madrid, ejecución de pasos a distinto nivel entre las líneas del ferrocarril y las carreteras nacionales y penetraciones viarias desde la nueva variante hasta el centro urbano. También se señalaba la insuficiente sección de los puentes romanos de los ríos Guadiana y Albarregas por lo que se recomendaba su sustitución. Se mantuvieron las determinaciones incluidas en las Ordenanzas de Alturas y de la Edificación del año 1959, así como las Alineaciones y Rasantes establecidas en el año 1927. Otras propuestas de interés fueron el mantenimiento de la localización de una nueva estación del ferrocarril en la margen izquierda, una estación de autobuses en el casco urbano junto a la estación del ferrocarril, la canalización de los ríos Guadiana y Albarregas y la ampliación del centro comercial de la calle Santa Eulalia hacía el río, formando una nueva zona comercial en la fachada a la margen derecha del río Guadiana.



Plano del Plan General de Ordenación Urbana del año 1971

El Plan se adaptaba a las determinaciones de la Ley del Suelo de 1956 calificando como suelo urbano todo el casco, como reserva urbana una franja contigua al anterior con mayor o menor amplitud y como suelo rústico el resto del término municipal. En el suelo de reserva urbana se incluyeron los suelos semiedificados en ese momento, permitiendo usos predominantemente residenciales y recogiendo también los usos ya existentes en la zona como las instalaciones industriales y los polígonos de viviendas de promoción pública. Dentro del suelo rústico se incluyeron las zonas de los embalses de Proserpina y de Cornalvo, pero como áreas de desarrollo turístico.

La falta de sincronía entre la gestión de la ciudad nueva y la ciudad antigua hicieron imposible un nivel razonable de fluidez en la vida urbanística de la ciudad. La falta de colaboración municipal con la Dirección General de Bellas Artes obligó a ésta a la redacción de unas normas para la ejecución de las edificaciones en las zonas de la ciudad que estaban afectadas por monumentos o por sus áreas de influencia. Se establecieron cuatro zonas en el casco urbano según su importancia cultural: zona histórico-artística propiamente dicha, zona de respeto, zona de ordenación especial y zona verde. Se puso en marcha una delegación local de excavaciones, obligando a que todas las obras que se hiciesen en la ciudad tuvieran la aprobación previa de la Dirección General de Bellas Artes antes de que el Ayuntamiento les concediese la licencia. Aun a pesar de todo lo anterior se construyeron edificaciones en altura que limitaban las perspectivas visuales de los monumentos y muchos restos arqueológicos de interés no fueron tratados adecuadamente. Para resolver estas dificultades la Dirección General de Bellas Artes declaró la población como Conjunto Histórico-Arqueológico y de esta forma poder realizar con mayor precisión el control de las edificaciones en la ciudad.

Como muchas otras zonas de la población las márgenes del embalse de Proserpina también fueron invadidas por las edificaciones de forma incontrolada. Para ordenar esta zona se aprobaron por el Ayuntamiento, a propuesta de los propietarios de los terrenos, dos Planes Parciales: el Plan Parcial del Cuarto de la Albuera y el Plan Parcial de Punta del Águila. Estos Planes Parciales organizaron las zonas de las orillas del embalse y complementaron el desarrollo residencial ya iniciado sin ningún tipo de control. También en la margen izquierda del río Guadiana aguas arriba de la ciudad se realizó, por iniciativa privada, otra actuación residencial llamada Miralrío.

Siguiendo el proyecto de ampliación de la ciudad en la margen izquierda del río Guadiana se realizó el Plan Parcial del Polígono Industrial El Prado. Su ejecución se llevo a cabo por el Instituto Nacional de Urbanización en el año 1977, sobre terrenos cedidos por el Ayuntamiento con una superficie de 127 Has. Se eligió una trama rectangular con parcelas de grandes dimensiones, acceso desde la carretera nacional de Madrid a Lisboa y con uso exclusivamente industrial.

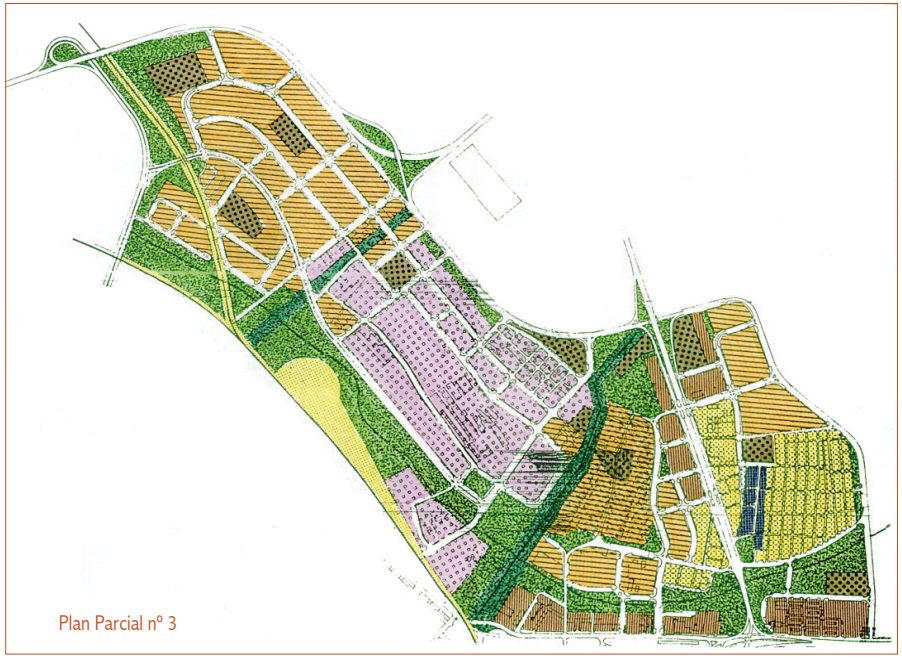
En el año 1975 el Ayuntamiento consideró la imposibilidad de llevar a cabo las determinaciones del Plan General aprobado, fundamentalmente en lo referente al suelo de reserva urbana, por la multitud de propietarios incluidos en la zona y el escaso interés de estos en formar juntas de compensación que hicieran posible la ejecución del planeamiento. Por ello el Ayuntamiento se planteó dos soluciones: la primera, consistente en la revisión del planeamiento general aprobado y la segunda, en la redacción de Planes Parciales que abarcasen con mayor o menor profundidad la semicorona circular que rodeaba el núcleo urbano principal y que se encontraba edificada en parte. Se decidió realizar la segunda de las soluciones planteadas, por lo que esta actuación se realizó sobre una superficie que triplicaba la del casco consolidado, suponiendo por tanto una actuación de gran envergadura. El encargo de estos Planes Parciales se realizó como consecuencia de un concurso público a los arquitectos Fernando de Terán Troyano y J. M. Alonso Velasco. Los arquitectos redactores indicaron dentro de la memoria explicativa de los tres documentos cómo la ampliación de la ciudad se había seguido realizando de forma descontrolada, sin sujeción a ninguna normativa, apoyándose en las carreteras de acceso y por tanto formando un conjunto desorganizado con importantes problemas de coherencia funcional y de muy baja calidad ambiental. También el equipo redactor se explicaba la situación urbanística encontrada en base a las siguientes causas posibles: la falta de realización de las infraestructuras necesarias para la expansión programada en la margen izquierda, la falta de redacción de Planes Parciales que desarrollasen las determinaciones del Plan General en las zonas periféricas, el retraso en la ejecución de los polígonos del Instituto Nacional de Urbanización y el precio del suelo que expulsó del centro de la ciudad a las clases menos favorecidas.

Plano de la delimitación de zonas de protección de la D. G. de Bellas Artes del año 1963

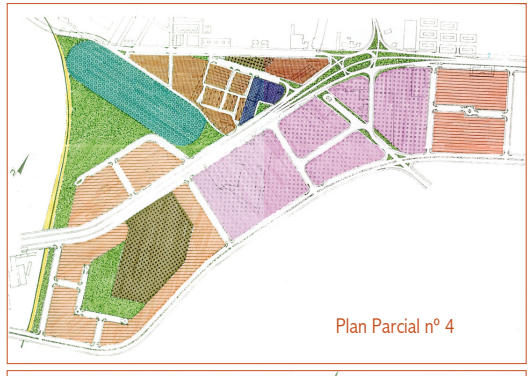
Se realizaron tres Planes Parciales adaptados a las determinaciones de la Ley del Suelo del año 1975. El Plan Parcial de Ordenación número dos abarcó la zona sur, entre la carretera de Madrid, la vía del ferrocarril de Ciudad Real y el río Guadiana. Actuaba sobre una superficie de 88,5 Has., proponiendo 4.630 viviendas con una densidad de 52 viv/Has. La estructura viaria se basaba en la carretera de Don Álvaro y en una nueva vía centrada en la actuación, paralela a la carretera nacional. Las zonas residenciales se localizaban en el centro de la actuación, junto a las dotaciones y zonas verdes previstas. Se mantenían las zonas industriales existentes junto al río Guadiana y la carretera nacional. El Plan Parcial de Ordenación número tres organizaba todo el desarrollo previsto por el norte del casco urbano, actuaba sobre una superficie de 246 Has., con un número de viviendas de 10.591. Al abarcar todo el desarrollo de la zona norte definido en el Plan General de Ordenación, menos el gran parque deportivo, y situarse transversalmente los acueductos de los Milagros y San Lázaro, el Plan Parcial no tenía una estructura viaria unitaria, solo la vía de borde norte prevista enlazaba las diferentes áreas proyectadas. Sin embargo el sistema de zonas verdes y espacios públicos propuesto se estructuraba unitariamente siguiendo las márgenes del río Albarregas y los acueductos. La solución de los problemas de accesibilidad del casco urbano que venían arrastrándose desde siempre en la ciudad, tuvieron aquí nuevos planteamientos. Se propusieron nuevas soluciones para los accesos a la ciudad desde la carretera de Cáceres con la construcción de un nuevo puente sobre el río Guadiana, al norte de los existentes, que enlazaba con los nuevos desarrollos de la margen izquierda y en los accesos de la carretera de Madrid, suprimía la ocupación del Hipódromo Romano por la carretera, enlazando directamente con el casco urbano por un paso a distinto nivel del ferrocarril. En este sector tres se encontraban la Unidad Vecinal de Absorción de la Paz y las instalaciones industriales de la Corchera Extremeña, incluyéndose dentro de las determinaciones del documento. El Plan Parcial número cuatro tenía una forma triangular y se situaba al este del casco urbano, en la zona del Hipódromo Romano. Entre el acceso de la carretera de Madrid, la vía del ferrocarril de Ciudad Real y la vía de borde continuación de la prevista en el Plan Parcial número dos. Abarcaba 65 Has con 2.844 viviendas y una densidad de 43 viv/Has. La actuación se estructuraba por medio de una vía central, continuación de la del Plan Parcial número dos, con manzanas a ambos lados con usos residenciales, industriales y de zonas verdes. En este sector se encontraba la actuación de viviendas de promoción pública correspondientes a la Obra Sindical del Hogar, que también se mantuvo.

En el año 1978 se realizaron por la Dirección General de Carreteras del Estado varios estudios sobre las mejoras a realizar en los sistemas viarios de algunas ciudades que denominaron Redes Arteriales de Carreteras, entre éstas se incluyó Mérida al tratarse de un nudo importante de comunicaciones. Sobre la red viaria principal, consistente en las carreteras nacionales V y 630, se incluyeron las vías internas previstas en los Planes Parciales en redacción, complementadas con una vía de conexión del cruce de Montijo con un nuevo puente proyectado sobre el río Guadiana. La solución de cierre de la red viaria principal prevista no fue ambiciosa al basarse en el acceso al polígono industrial y en parte de la vía de borde del río.

Planos de los Planes Parciales de promoción municipal del año 1975

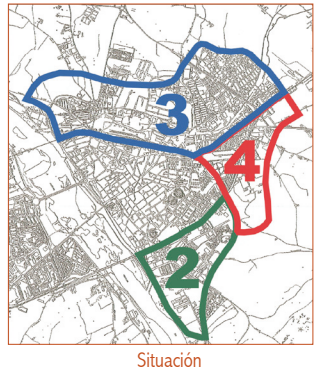


Plan Parcial nº 3



Plan Parcial nº 4

Plan Parcial nº 2



Situación

EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DEL AÑO 1987

Tanto los tres Planes Parciales aprobados, como la Red Arterial de Carreteras no tuvieron ningún efecto directo sobre la ciudad, solamente se ejecutó de acuerdo con los Planes Parciales una unidad de actuación en la zona de María Auxiliadora, iniciándose otras dos sin éxito. En el año 1982 comenzaron los primeros estudios para la redacción de un nuevo Plan General de Ordenación. Mientras se redactaba el documento definitivo del Plan General y como medida precautoria en la actividad edificatoria se aprobó un Proyecto de Delimitación de Suelo Urbano. Este documento se encargó al equipo Blein-Sánchez de León que estaba redactando el nuevo Plan General. Se realizó una delimitación del suelo realmente consolidado por la edificación, incluyendo también algunas zonas no consolidadas que podían ejecutarse por medio de unidades de actuación y que incluían algunas nuevas dotaciones públicas. La nueva delimitación recogía para el casco urbano medidas que limitaban la intensificación en la colmatación edificatoria de los solares. Determinaciones consistentes en la disminución de las alturas de las edificaciones y de los fondos edificables permitidos hasta ese momento.

El documento del Plan General de Ordenación Urbana no se aprobó hasta el año 1987, tuvo como característica más específica la no inclusión de suelo urbanizable programado, utilizando sólo la calificación de suelo urbano, suelo urbanizable no programado y suelo no urbanizable. En consecuencia no se utilizaría el sistema del aprovechamiento medio, sistema fundamental utilizado por la Ley del Suelo para el reparto de las cargas y beneficios derivados del planeamiento. El objetivo principal del documento que señalaba el equipo redactor incluía la participación de la población en la redacción del Plan. Como prueba de todo ello, la aprobación del documento se realizó por unanimidad de todos los grupos políticos con representación en el Ayuntamiento.

El suelo urbano recogía las superficies edificadas con un criterio muy estricto en relación a su consolidación por la edificación. Incluyendo también las zonas ya urbanizadas de los Polígonos de El Prado y de Nueva Ciudad, así como las zonas edificadas a la orilla del embalse de Proserpina. Se mantuvieron como suelo urbano algunas manzanas o supermanzanas de los anteriores Planes Parciales de iniciativa municipal como unidades de actuación y otras zonas de suelo para la ampliación de las barriadas autoconstruidas. Ante la falta de equipamientos públicos, principalmente en la periferia, el Plan proponía reequilibrar la ciudad situando concentradamente los nuevos equipamientos, con tamaño y emplazamiento apropiados para dar servicio a un conjunto de barrios y así disponer de servicios, que pudieran defenderse mejor con una gestión más racional. En ambas márgenes del río Albarregas se disponían espacios verdes con dos fines: disponer de zonas verdes y recuperar la zona de su extraordinario deterioro ambiental. Las razones para no incluir ningún suelo urbanizable programado se justificaron en base a la falta de seguridad de que se llevasen a cabo determinadas iniciativas en los momentos adecuados y a las dificultades para que el Ayuntamiento hiciera frente a las infraestructuras necesarias que generase el sistema del aprovechamiento medio. Los suelos

Plano del Plan General de Ordenación Urbana del año 1987

urbanizables no programados se localizaron junto a los suelos urbanos con una capacidad suficiente para la construcción de 15.800 viviendas y una superficie total de 451 Has. En el suelo no urbanizable se introdujeron nuevas normativas para la defensa de las zonas de interés paisajístico o para las zonas de aprovechamientos agrícolas. Incluyéndose también en este suelo la actuación ilegal del Vivero con un procedimiento especial para su legalización.

Con motivo de la puesta en discusión de los permanentes problemas del acceso a la ciudad desde las carreteras nacionales y durante la larga redacción del documento se llegaron a acuerdos con diferentes administraciones que hicieron posible actuaciones de mejora de los accesos. El acceso de la carretera nacional 630 de Cáceres a la ciudad, se venía realizando por el puente romano sobre el río Albarregas y un paso a nivel sobre las vías del ferrocarril de Sevilla y Badajoz, para conectar con las calles de Marquesa de Pinares y Calvario. Este paso fue cada vez más critico, formándose grandes retenciones de vehículos a cualquier hora. Con la colaboración de varias administraciones se suprimió este paso y se realizó una nueva variante al oeste, con un paso inferior de la vía del ferrocarril de Badajoz y pasando por debajo del puente del ferrocarril. Los terrenos necesarios fueron cedidos al Ministerio por el Ayuntamiento, que los había conseguido mediante convenio con los propietarios y que sirvió además para realizar otras dotaciones escolares y deportivas. El trazado realizado se complementó posteriormente con otro paso inferior de la vía más al este y con la ejecución de una nueva glorieta en el norte, antes de llegar al cementerio. El otro paso a nivel existente en la vía de Madrid planteaba los mismos problemas al tráfico urbano, que también se agravaron por la ejecución de las maniobras necesarias para el funcionamiento de la estación. Expropiando las edificaciones existentes, se dispuso de los terrenos necesarios para la realización de un paso inferior, con un trazado adecuado que liberaba por fin la ocupación histórica del Hipódromo Romano y mantenía a nivel el enlace de las calles Cabo Verde y Almendralejo. Esta actuación se complementó posteriormente con otras dos junto al Acueducto de los Milagros y el hipódromo romano que liberaron de edificaciones los terrenos para sendos parques públicos.

Para la reducción de la intensificación de la edificación en el casco central se realizaron dos actuaciones paralelas incluidas en las nuevas Ordenanzas de Edificación, consistentes en la limitación de las alturas permitidas de las edificaciones y de los fondos máximos edificables de los solares. Las alturas de las edificaciones venían siendo realizadas según las Ordenanzas del año 1959 que eran a todas luces excesivas. Para la determinación de las nuevas alturas en el casco se realizó un estudio pormenorizado de la situación de las edificaciones existentes, representando los alzados de las calles determinando la altura deseable en cada solar según las ya ejecutadas en los solares colindantes. Ante la solución inadecuada resultante de la aplicación de los fondos edificables de 24 metros, permitidos en el anterior Plan General, se definieron fondos edificables diferentes según fueran las alturas de la edificación permitidas para cada caso. De esta forma la solución de las distribuciones interiores de las viviendas serían más adecuadas y sin pérdida de superficie construida por grandes pasillos, a la vez que se reducía el volumen máximo permitido. Las alineaciones de las edificaciones que habían estado en vigor desde el año 1927 y que habían cambiado radicalmente la fisonomía de las calles del centro urbano fueron revisadas profundamente y solo se aplicaron las más imprescindibles para el tráfico rodado o como continuación de las ya ejecutadas en parte.

La inclusión de un Catálogo de Edificaciones permitió establecer por primera vez en la ciudad algunas medidas concretas de protección y conservación de las edificaciones. Se establecieron tres grados de protección según el interés de las edificaciones y las medidas de actuación propuestas: edificios de conservación integral, zonas de interés arquitectónico o de ambiente local de conservación ambiental y edificios de cierto carácter o con detalles de interés que aconsejaban su protección parcial. También en este campo de actuación se establecieron por primera vez una serie de condiciones estéticas de aplicación general para la ciudad.

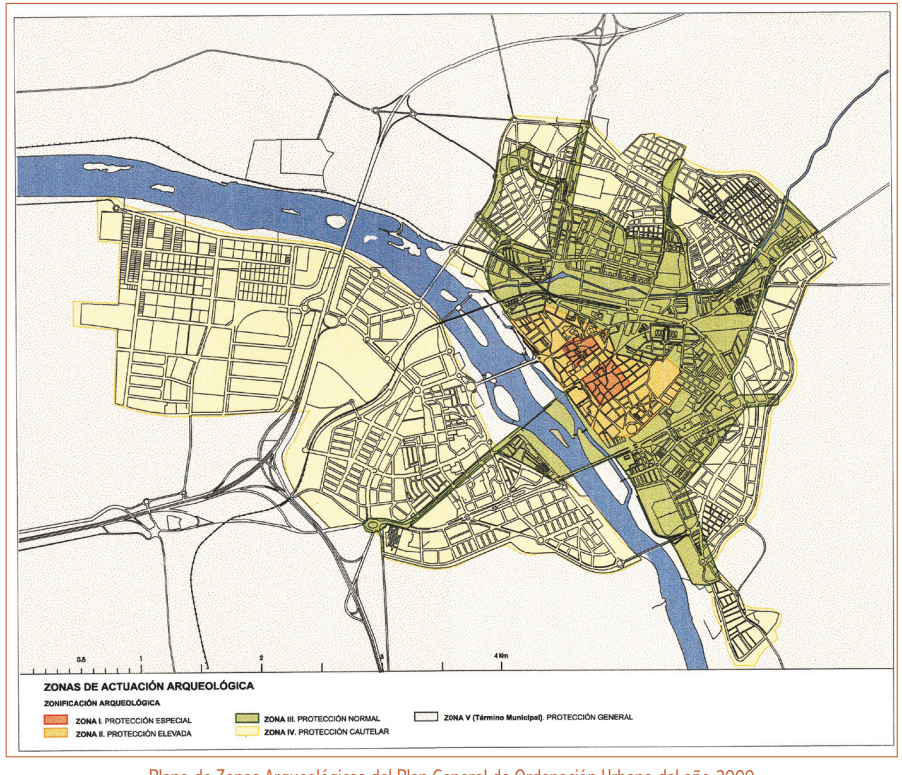
La situación de la ciudad al inicio de los primeros estudios para la redacción de este último Plan General suponía un gran cambio en relación con la existente a la iniciación de los otros planes. La existencia de un Ayuntamiento democrático permitió la elaboración de este planeamiento urbanístico por iniciativa puramente municipal, a costa de sus fondos y con el fin de tomar medidas importantes sobre la política urbanística de la ciudad. Ante la doble problemática planteada de un casco urbano central en proceso de saturación máxima y una periferia construida a espaldas de cualquier planeamiento, se redactó previamente un Proyecto de Delimitación de Suelo Urbano que limitaba los aprovechamientos urbanísticos del casco y legalizaba la situación existente en la periferia. Durante todos estos años se fueron realizando las obras necesarias hasta conseguir dotar a toda la periferia de las infraestructuras básicas necesarias. Esto supuso un gran esfuerzo por parte del Ayuntamiento y de la Confederación Hidrográfica del Guadiana que realizó todas las obras de abastecimiento de agua y alcantarillado. El Ayuntamiento con el apoyo de los vecinos, ejecutó la pavimentación de las calles. Con estas obras la ciudad cambió de aspecto rápidamente disponiendo de los servicios urbanos de los que hasta ahora carecía. La aprobación del Plan General se retrasó hasta el año 1987 ya que el Proyecto de Delimitación de Suelo Urbano fue resolviendo con cierta agilidad los problemas urbanísticos que se planteaban en la ciudad. Desde el comienzo de los estudios para su redacción hasta su aprobación, las características de la ciudad habían variado considerablemente con la declaración de la misma como capital de la región extremeña. El documento no recogía medidas para

la localización de la capitalidad regional, ni tampoco medidas para la definición de la estructura viaria general o determinaciones necesarias para la defensa y potenciación del patrimonio cultural existente. Pero actuó como introductor de grandes mejoras en las técnicas urbanísticas sobre las utilizadas hasta el momento por el municipio. Todo esto permitió la activa participación del Ayuntamiento en la gestión del Plan y la realidad fue que en los años de aplicación de este planeamiento se dispuso de suficiente suelo para la gran ampliación urbana producida.

La ejecución del planeamiento general se realizó utilizando diferentes procedimientos: la aplicación directa de las determinaciones del Plan, por medio de Programas de Actuación Urbanística en los suelo urbanizables no programados, a través de modificaciones al Plan General y utilizando el procedimiento de la declaración de utilidad pública e interés social. De las 451 Has. que el Plan General establecía como suelo urbanizable no programado se programaron 80 Has. a través de Programas de Actuación Urbanística, lo que supuso un dieciocho por ciento de la superficie total y 2.794 viviendas de las 15.880 viviendas previstas para este tipo de suelo. Se adjudicaron todos los Programas que fueron solicitados y terminados de tramitar por los particulares. En el caso de la gestión del Plan General de Mérida podría valorarse si la amplitud y características del conjunto de las modificaciones introducidas al documento a lo largo de los años, hubieran justificado una revisión total del planeamiento general o se estaría en lo que puede entenderse como modificaciones puntuales. De las 67 modificaciones tramitadas se aprobaron definitivamente por la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Extremadura solamente 49. Por el sistema de declaración de utilidad pública e interés social se declararon muchas instalaciones en la periferia de la ciudad, de las que pueden destacarse la manzana de uso terciario situada en el acceso a la ciudad por la carretera BA-802 y la Academia de Tráfico de la Guardia Civil en la finca El Prado.

LA CIUDAD DEL FUTURO, EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA Y EL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN Y PROTECCIÓN DEL CONJUNTO HISTÓRICO-ARQUEOLÓGICO DEL AÑO 2000

Al inicio del los estudios del nuevo Plan las condiciones de la ciudad, tanto en su vida pública como en la económica, eran muy diferentes a las del momento en que el anterior Plan General se redactó. Se planteó con cierta unanimidad la necesidad de que se procediese a su revisión y a incorporar a esta revisión las determinaciones imprescindibles para intervenir en la defensa del importante patrimonio cultural de la ciudad. Por medio de un concurso público se encargó su redacción a un equipo de arquitectos de Sevilla: Urbanismo y Arquitectura López-Bermúdez. La financiación necesaria para la elaboración del documento fue aportada por la Consejería de Urbanismo a través de un convenio con el Ayuntamiento. El objetivo principal del documento propuesto por el equipo redactor fue el de conseguir definir un proyecto global de ciudad, rompiendo la tendencia inercial existente hasta ese momento, aprovechando íntegramente el factor de capitalidad y la asunción por parte de Mérida, de un protagonismo mayor en el desarrollo de la región.

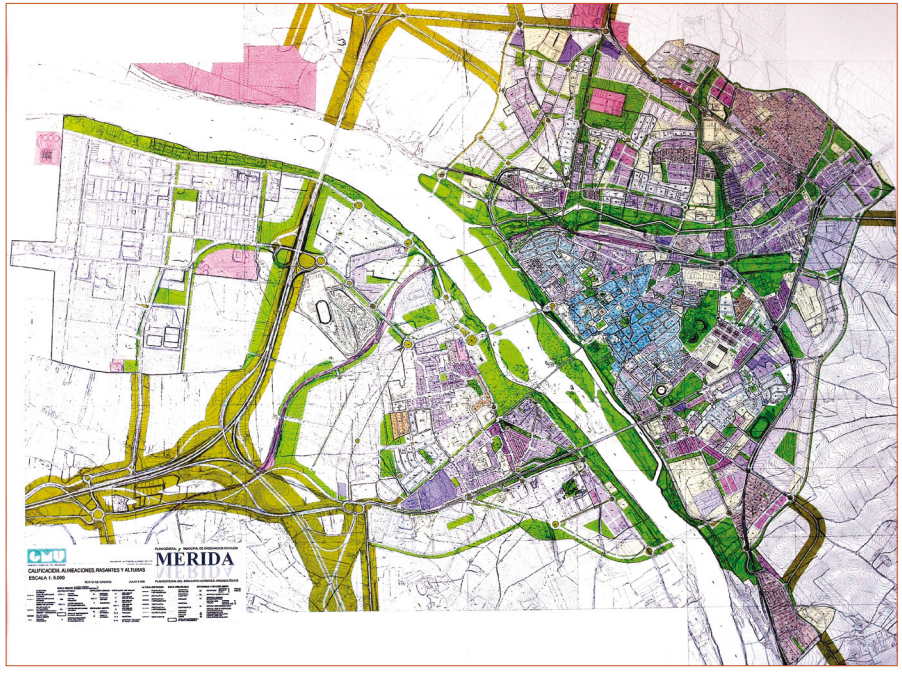


Plano de Zonas Arqueológicas del Plan General de Ordenación Urbana del año 2000

Dentro del sistema de ciudades de Extremadura, el Plan proponía lograr una cierta especialización en la distribución de funciones de todas ellas, para facilitar el crecimiento regional y el de Mérida más concretamente. Como consecuencia de los estudios realizados en el suelo no urbanizable, se

establecían diferentes protecciones a los espacios serranos y enclaves singulares, dehesas, parque natural de Cornalvo y a los cauces y riberas. En el suelo no urbanizable protegido por sus recursos agrícolas se protegían las zonas agrícolas de alta productividad. Se proponían también nuevas soluciones potenciadoras de la oferta de la ciudad como centro de comunicaciones, que incidían directamente en la situación de Mérida en el sistema de infraestructuras nacionales. Los cambios a introducir en la red ferroviaria, que venían siendo señalados hacía muchos años, se concretaron en el Plan con la incorporación de una nueva solución de trazado consistente en la realización de una nueva variante de la vía por el sur de la ciudad. La vía procedente de Ciudad Real cruzaría el Guadiana por un nuevo puente aguas arriba de la ciudad, que se uniría en la margen izquierda con la vía de Sevilla. De esta manera podría realizarse una gran remodelación urbana, levantando algunos tramos de vías dentro de la ciudad, incorporando los espacios resultantes al sistema viario rodado interior y posibilitando realizar remodelaciones profundas en toda la zona ferroviaria. La nueva red viaria que planteaba el Plan General se basaba en la definición de rondas y vías radiales jerarquizadas. Se diferenciaban cinco niveles dentro del sistema viario proyectado. El primer nivel recogía las autovías de Extremadura y la de la Vía de la Plata con sus enlaces entre si con el viario local. En el segundo nivel se incluían un anillo exterior para enlazar los accesos urbanos y la periferia y el anillo interior que rodearía el casco central. Para la realización de este anillo exterior se proyectaba la construcción de un puente sobre el río Guadiana aguas arriba del existente en la Autovía. El tercer nivel se correspondía con las avenidas que comunicaban los accesos desde las carreteras exteriores al anillo central. El cuarto nivel recogería las vías programadas para estructurar los crecimientos urbanos por el sur. En este nivel se programaba la construcción de otro nueve puente sobre el Guadiana aguas arriba del puente de Fernández Casado. Dentro del quinto nivel se incluían las vías estructurantes en el interior del casco central. Se articulaban los espacios libres de la ciudad dentro de un sistema que los englobase y organizase en su conjunto. Siendo los ejes fundamentales de este sistema los espacios libres de los cauces de los ríos Guadiana y Albarregas. Los otros niveles del sistema de espacios libres los componían los parques y zonas verdes de diferentes tamaños localizados en cada sector.

La extensión urbana prevista con los nuevos suelos urbanizables se localizaba como continuación de las zonas ya consolidadas por la edificación, proponiéndose ocupar nuevas áreas situadas en todas las direcciones de la periferia del casco. Analizada la situación de los equipamientos y dotaciones en la ciudad, el Plan establecía como su objetivo principal el aumento y adecuación de los espacios libres y el establecimiento de las reservas de suelo necesarias para los grandes equipamientos a nivel ciudad. Dentro de las propuestas concretas del Plan se incluían también las necesarias para



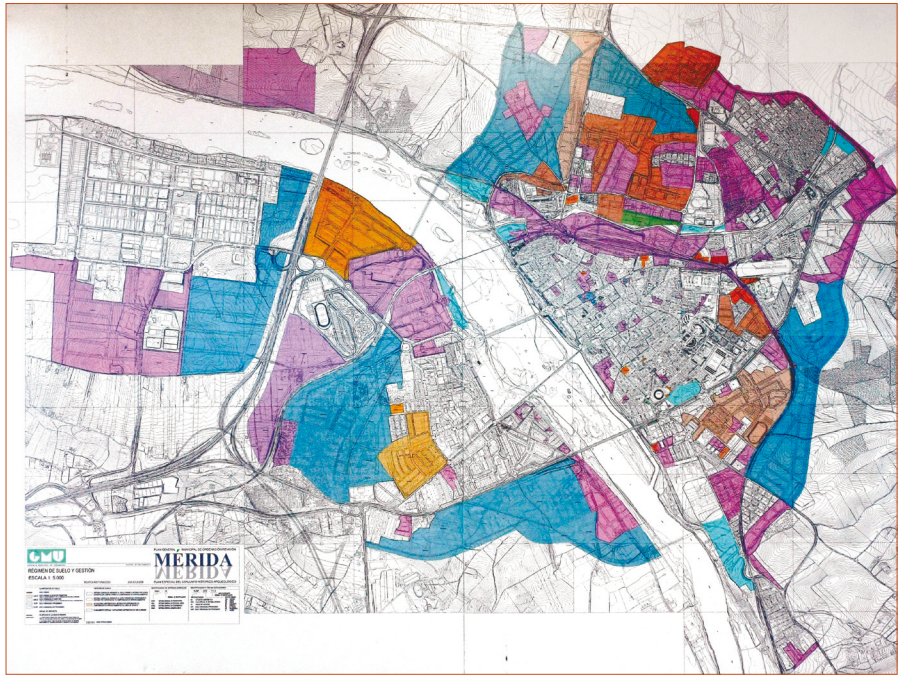
Plano de Ordenación del Plan General de Ordenación Urbana del año 2000

resolver los problemas del transporte urbano, del tráfico rodado y peatonal y de aparcamiento. Para hacer más fluido el tráfico urbano se configuraba una ronda que bordeaba el centro histórico salvo en su lado oeste, posibilitando la distribución de tráficos de acceso al centro. Se proponía la restricción del tráfico rodado en el centro a los no residentes, imposibilitando los itinerarios rodados entre diferentes subsectores del centro histórico. Localizándose dos grandes aparcamientos en las zonas de Cabo Verde y Atarazanas para apoyo al centro. Se definían itinerarios peatonales turísticos conectando entre sí los elementos históricos de interés, facilitando la visita de la ciudad sin generar otros tráficos rodados. En el proceso reequilibrador de la ciudad entre el centro y la periferia se organizaban propuestas de reestructuración urbana para acelerar este proceso en las barriadas de San Juan, Tierno Galván, San Agustín y San Antonio.

Las características especiales de Mérida en relación con sus valores históricos fueron señalados por el equipo redactor desde sus primeras consideraciones. Se incluía conjuntamente con el documento de revisión del Plan General un Plan Especial de Ordenación y Protección del Conjunto Histórico-Arqueológico que introducía medidas para la protección y puesta en valor del Patrimonio Histórico de la ciudad. Por primera vez se incluyeron en el planeamiento urbanístico determinaciones para la ordenación y protección de los valores históricos. Dentro de estas determinaciones se realizaron propuestas para la delimitación del Conjunto Histórico-Arqueológico, de la zona Arqueológica y propuestas de declaración de Bienes de Interés Cultural en la categoría de monumento para los elementos de importancia aun no declarados. Así mismo se delimitaron los entornos de los Bienes de Interés Cultural, tanto de los ya declarados como de los propuestos. Se redactaron dos Catálogos de Bienes, uno correspondiente al Patrimonio Arquitectónico y otro al Arqueológico, así como se estableció una protección arqueológica general para todo el término municipal. Pero las propuestas incluidas en el Plan no solo se limitaban a las medidas de protección, sino que se propondrían otras intervenciones en la estructura urbana para su reforma y mejora. Los aspectos incluidos se estructuraron en dos grandes grupos: aspectos de estructura y aspectos de reforma interior y mejora urbana.

Las condiciones de las nuevas Ordenanzas de la Edificación de aplicación en el casco urbano tuvieron una nueva orientación, incorporando coeficientes de aprovechamiento determinados según la subzona de que se tratase y proporcional a la superficie del solar edificable. La edificación total permitida según el coeficiente señalado, podría localizarse dentro del solar con entera libertad, con el único límite de que una pequeña parte de la edificabilidad siguiera la alineación de la calle.

Sucesión de esquemas sobre la situación urbanística de la ciudad a lo largo del tiempo. Desde el año 1850 al año 2000



Plano de Gestión del Plan General de Ordenación Urbana del año 2000

Tienen un especial interés los criterios utilizados con respecto al mantenimiento de las alineaciones actuales de las edificaciones, como punto final del proceso de transformación urbana iniciado en el año 1927 con el Proyecto de Alineaciones y Rasantes, que desde entonces había venido rompiendo la continuidad de las alineaciones históricas del casco urbano central. Para desarrollar los objetivos de ordenación propuestos se definían áreas de reforma e integración urbana, concretando en cada caso los objetivos generales y los criterios de intervención. Finalmente se incluían, como propuestas no vinculantes, una serie de proyectos urbanos para la integración de los restos arqueológicos existentes en la ciudad. La finalidad perseguida con estas propuestas era poner en valor las zonas arqueológicas que se encuentran con grandes dificultades de una percepción adecuada.

Otra de las novedades de este planeamiento general fue la profundización en los sistemas para la gestión posterior del mismo. Para ello se incorporaron Unidades de Ejecución y Áreas de Reparto, de forma que en todas las propuestas del documento existiese el correspondiente reparto de las cargas y beneficios a través del sistema del aprovechamiento tipo. No solo se incluían Áreas de Reparto para los suelos urbanos no consolidados y el suelo urbanizable, sino que el Plan establecía también este sistema en el suelo urbano ya consolidado.

En los últimos esquemas que se han incluido sobre los cambios producidos en la ciudad podemos destacar como se inicia el desarrollo de la ciudad a partir del año 1850, manteniéndose esta dinámica hasta nuestros días. Las transformaciones emprendidas en la ciudad fueron mucho más profundas e intensas, ocupándose por nuevas edificaciones la margen izquierda del río Guadiana, como se había programado en el año 1954, a la vez que se ocuparon las áreas periféricas del casco urbano consolidado tal y como se proyectaba en el año 1971. Las 29 Has. de la ciudad del año 1850 se van a convertir en 70,5 Has. en el año 1900, para duplicarse en el año 1950 con 141,9 Has.. La ciudad del año 2000 es un ejemplo de lo que se ha venido en llamar “ciudad dispersa”, con una extensión de 869,4 Has.

CONJUNTO ARQUEOLÓGICO DE MÉRIDA

Los orígenes de la ciudad extremeña de Mérida se remontan al año 25 a.C., cuando Augusto, al final de su campaña en Hispania, fundó la colonia Emérita Augusta, que más tarde se convertiría en capital de la provincia romana de Lusitania. Los vestigios de la ciudad romana antigua, completos y bien conservados, comprenden un gran puente sobre el río Guadiana, un anfiteatro, un teatro, un amplio circo y un extraordinario sistema de abastecimiento de agua. Este conjunto arqueológico ofrece un excelente ejemplo de lo que fue la capital de una provincia romana en la época imperial.

UNESCO/BPI

El bien fue inscrito con el número 664 en la Lista del Patrimonio Mundial durante la 17ª sesión del Comité Mundial celebrada los días 6-11 de diciembre del año 1993, en la ciudad de Cartagena de Indias (Colombia). La inscripción se realizó sobre la base de los Criterios III y IV: Los monumentos de Mérida constituyen un ejemplo destacable de las construcciones públicas de una capital provincial romana en el momento del Imperio y durante los años siguientes.

BIBLIOGRAFÍA

ALBA CALZADO, MIGUEL Y FERNÁNDEZ GARCÍA, MARÍA JESÚS
Palabras e imágenes en la descripción de Emerita Augusta en autores de los siglos XVIII y XIX. (Apuntes sobre la etapa protoarqueológica en Mérida).
Mérida, Ciudad y Patrimonio.- Nº 3. Revista del Consorcio de la Ciudad Monumental de Mérida. Mérida, 1999.

ÁLVAREZ MARTINEZ, JOSÉ MARÍA
El puente romano de Mérida.
Museo Nacional de Arte Romano. Patronato Nacional de Museos.
Mérida, 1983.

ÁLVAREZ SÁEZ DE BURUAGA, JOSÉ
Materiales para la historia de Mérida (De 1637 a 1936).
Diputación Provincial de Badajoz y Ayuntamiento de Mérida. Colección Historia.
Badajoz, 1994.

BARBUDO GIRONZA, FRANCISCO
Mérida, su desarrollo urbanístico. Desde los Planos de Alineaciones al Plan Especial del Conjunto Histórico-Arqueológico.
Asamblea de Extremadura.
Mérida, 2006.

BARROSO MARTÍNEZ, YOLANDA Y MORGADO PORTERO, FRANCISCO
Las ermitas de Mérida. Su historia como ejemplo de la pérdida del patrimonio emeritense.
Mérida, Ciudad y Patrimonio.- Nº 1. Revista del Consorcio de la Ciudad Monumental de Mérida.
Mérida, 1997.

BERNAL ESTÉVEZ, ÁNGEL
Poblamiento, Transformación y Organización Social del Espacio Extremeño. Siglos XIII al XV.
Editora Regional Extremeña.
Mérida, 1998.

CABALLERO RODRÍGUEZ, JOSÉ
Alejandro de Laborde y Mérida. Pequeña historia de grandes grabados.
Artes Gráficas Rejas S. L..
Mérida, 2004.

CASTAÑO FERNÁNDEZ, FELIX-JESÚS
Los paisajes urbanos de Mérida. Una introducción a su estudio geográfico.
Patronato de la Biblioteca Municipal Juan Pablo Forner. Ayuntamiento de Mérida. Premio de Ciencias Sociales Diego Muñoz Torrero.
Mérida, 1988.

DONCEL RANGEL, JAVIER
Mérida, historia urbana (1854-1987).
Consejo Ciudadano de la Biblioteca. Ayuntamiento de Mérida. Biblioteca de Temas Emeritenses.
Mérida, 1991.

FORNER Y SEGARRA, AGUSTÍN FRANCISCO
Antigüedades de Mérida, metrópoli primitiva de la Lusitania, desde su fundación en razón de colonia, hasta el reinado de los árabes.
Consejo Ciudadano de la Biblioteca Municipal Juan Pablo Forner. Ayuntamiento de Mérida.
Mérida, 1992. (reedición)

LAVADO RODRÍGUEZ, FABIÁN Y DÍAZ CHECA, MIGUEL ÁNGEL
La Guerra de la Independencia en Mérida (1808-1812).
Mérida, Ciudad y Patrimonio.- Nº 2. Revista del Consorcio de la Ciudad Monumental de Mérida.
Mérida, 1998.

MATEOS CRUZ, PEDRO
Reflexiones sobre la trama urbana de Augusta Emérita.
Anas. Museo Nacional de Arte Romano.
Mérida, 1998.

MACIAS LIAÑEZ, MAXIMILIANO
Mérida monumental y artística (Bosquejo para su estudio).
Barcelona, 1913. (1ª edición)
Barcelona, 1929. (2ª edición)

MORENO DE VARGAS, BERNABÉ
Historia de la ciudad de Mérida.
Patronato de la Biblioteca Pública Municipal y Casa de la Cultura. Ayuntamiento de Mérida.
Mérida, 1984. (4ª reedición)

MONTERO OMENAT, JOSÉ
La población de Mérida (1ª Mitad S. XIX).
Patronato de la Biblioteca Pública Municipal y Casa de la Cultura. Ayuntamiento de Mérida.
Mérida, 1991.

MORGADO PORTERO, FRANCISCO
Una vía de circunvalación en la Mérida del siglo XIX: Las calles Morería y Almendralejo.
Mérida, Ciudad y Patrimonio.- Nº 2. Revista del Consorcio de la Ciudad Monumental de Mérida.
Mérida, 1998.

PEÑAFIEL GONZALEZ, JOSE ANTONIO Y VALBUENA GONZALEZ, FELIPE.
La Fuente de la Plaza.
Arquitectura y Urbanismo de Mérida en el siglo XIX.
1.- El depósito de agua de la Puerta de la Villa.
2.- El nuevo cementerio.
Mérida. Ayuntamiento de Mérida.
Mérida, 1984.

PLANO Y GARCÍA, PEDRO MARÍA
Ampliaciones a la Historia de Mérida.
Patronato de la Biblioteca Pública Municipal y Casa de la Cultura. Ayuntamiento de Mérida.
Mérida, 1985. (reedición)

VARIOS AUTORES
Reflejos de la memoria 1850-1934. Imágenes de Extremadura.
Junta de Extremadura.
Badajoz, 1992.

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE CULTURA

Ciudades Patrimonio de la Humanidad
ESPAÑA | UNESCO