

EL PLAN CORT EN EL VALLADOLID DE LA POSTGUERRA

La situación del urbanismo vallisoletano al producirse el estallido de la guerra civil se podría calificar, sin temor a exagerar, de caótico. A pesar de los esfuerzos realizados a lo largo del primer tercio del siglo xx, los resultados obtenidos no fueron en ningún momento los deseables, las razones fundamentales podríamos resumirlas en tres puntos:

- 1.º Proyectos aislados y parciales, sin visión de conjunto.
- 2.º Poca visión de futuro en las reformas que se plantean, por lo que a menudo resultan insuficientes.
- 3.º Extensión arbitraria de los barrios.

Frente a ello surgen iniciativas como son el proyecto de limitación de la zona constructiva de la ciudad de E. García Frías, los estudios de Agapito y Revilla con el fin de elaborar un plan completo de urbanización y, finalmente, el proyecto de ensanche y extensión de la capital, con el plan general de alineaciones para el interior, realizado por el arquitecto César Cort.

Este es el único que se elaborará por completo, a instancias del Ayuntamiento, tras el informe del arquitecto municipal auxiliar y el ingeniero de caminos, los cuales apoyaron la formación de dicho proyecto afirmando que «es Valladolid actualmente una población sin estructura viaria ni real ni proyectada y las deficiencias que todos lamentamos no solamente es preciso corregirlas, sino que es necesario evitar que se incrementen. Esto no puede lograrse más que teniendo un plan general de urbanización»¹.

Aun habiendo muchos puntos destacables dentro del plan Cort, no se logrará su puesta en práctica por los innumerables obstáculos que se presentan. El más esencial es el económico, pues el plan era de tal importancia y costos tan subidos que, a pesar de las justificaciones y medios económicos que plantea Cort, se ve en seguida como irrealizable².

¹ Expediente de Obras Archivo Municipal: Leg. 2.027, 29 de julio de 1938.

² Diario Regional, 22-XII-1938: «El proyecto de ensanche está justificado con cifras que no hemos de discutir. Se trata de expropiar una gran finca y terrenos a la orilla derecha del Pisuega. Después de adquiridas las superficies, el Ayuntamiento de Valladolid habría realizado el modo de acometer económicamente la reforma interior de la ciudad, que es lo que en resumen se desea. Ahora bien; si no se acometió a fondo la reforma y saneamiento interiores, si no existe un proyecto, sino un plan y muchos datos para acometer la empresa, ¿cómo es posible saber lo que habrá de costar? En un anteproyecto podrían calcularse a «grosso modo» el coste de las expropiaciones y hasta lo que supondría la plus valía de los nuevos solares; sólo así podrían establecerse comparaciones, partiendo del supuesto de que el ensanche estuviera plenamente justificado. Tal y como están planteadas las cosas se produce la idea de que se presente la solución a un problema cuyo enunciado no es conocido».

Diario Regional, abril 1942. Agapito y Revilla, en sucesivos artículos sobre planos de Valladolid afirma sobre el plan Cort: «Es muy cómodo trazar a placer y ensanchar vías, hacer mercados, iglesias, etc., donde mejor conviniera; pero, ¿cómo se realizaría esto?»

Como aspectos positivos encontramos la profundidad del estudio previo que realiza sobre numerosos aspectos de la ciudad: demografía, meteorología, etc., la sencillez de la estructura viaria, el establecimiento de calles especiales para circulación de peatones, la introducción de la «manzana americana», término que conlleva una serie de edificaciones circundando un parque o zona ajardinada, el apartamiento de las industrias que pudieran resultar nocivas, la extensión abundante de parques y jardines públicos y finalmente la existencia de terrenos que permanentemente habían de destinarse a usos agrícolas.

A pesar de que en la opinión pública se notaba ya una cierta desconfianza y oposición, el proyecto se aprueba en mayo de 1939 por la Comisión Central de Sanidad Local sin observaciones u objeciones dignas de interés³. No habría de transcurrir mucho tiempo antes de que se viera la ineficacia de dicha aprobación, puesto que en mayo de 1940 se resuelve proponer a la superioridad la anulación del plan por ser «inadaptable a las posibilidades económicas de esta ciudad».

No tenemos la certeza de que dicha anulación se tramite, sino más bien pensamos que se solicita una reforma del proyecto para acomodarlo a las condiciones de la ciudad. Llama poderosamente la atención la inactividad urbanística de estos años, aparejada con una cierta inactividad arquitectónica, quizá por ello, la Comisión Central de Sanidad tenga que recordar en diciembre de 1943 la autorización que en agosto del 40 se había dado al Ayuntamiento para proceder a un estudio detenido del proyecto de urbanización aprobado «por encontrar dificultades insuperables para acomodarlo a las posibilidades de la ciudad y su municipio, con la condición de que todo ello se hiciera con estricta sujeción a la forma que tiene obligación de verificarlo, con arreglo a la legislación vigente» además de ello se añade que «se verificara a dicho Ayuntamiento que el retraso en el referido estudio, causa perjuicios a la urbanización de la ciudad»⁴.

La situación de caos debía lógicamente agudizarse con el paso de los meses y en mayo se ve conveniente que el entonces Director General de Arquitectura, don Pedro Muguruza Otaño, venga a Valladolid y estudie detenidamente el problema urbanístico. Como resultado de la visita se recibe de la Dirección General un interesante escrito en el que se concretan ya las directrices de la reforma que, sobre el plan Cort, veía conveniente hacerse:

³ Libro de Actas Ayuntamiento: Sesión 26 de mayo de 1939. Norte de Castilla, 11 de enero de 1939: Tampoco se pusieron objeciones en la reunión que recoge el Norte y que tuvo lugar el 10 de enero, a ella asistieron César Cort y todos los ingenieros y arquitectos de la ciudad que lo desearon.

⁴ L. A. A.: Sesión 7 enero 1944. En dicha sesión se acordó también aprobar el proyecto de modificación del trazado de la calle que une la travesía de Muro con la del Ferrocarril.

1.º Encomendar a los arquitectos municipales que formulen una propuesta de rectificación de alineaciones a lo largo de todas las vías arteriales de la ciudad, con objeto de someterla a la Comisión Central de Sanidad, desde la que se dictamine con carácter definitivo sobre su adopción, de tal manera que se regularice el colapso «hoy evidentemente producido en la construcción de Valladolid». 2.º Estudiar la adaptación de las diferentes zonas introducidas entre dichas arterias, respetando el criterio esencial establecido en el proyecto de urbanización de la ciudad. 3.º Que se faculte a los técnicos expresados para interpretar los principios generales contenidos en el proyecto mencionado para su aplicación a los casos que sucesivamente se vayan presentando⁵.

Esta disposición explica que a partir de esta fecha se sucedan casi ininterrumpidamente las reformas urbanísticas con base en el plan Cort, aunque veremos realizarse muy pocas en estos años, pues su aprobación y los trámites que ello conlleva son lentos, sin embargo es importante resaltar las fechas y circunstancias de su gestación.

En junio de 1944 se realiza el proyecto de reforma de las hojas 50 y 65 de Cort. La 50 comprende los alrededores de la Antigua y como variación esencial presenta la desviación de la gran vía arterial que desde la plaza de Zorrilla por la calle Santiago empalma con la carretera de Santander. La 65 comprende las vías que unen la plaza de Zorrilla con la gran vía de las Angustias y la que va desde Zorrilla a la plaza Circular, éstas no se modifican. Los cambios esenciales de esta hoja son los referidos a la calle de Santa María y a la que une Montero Calvo con Enrique IV.

Unos meses más tarde se propone la reforma de la hoja 57: Plaza Mayor y sus alrededores y contiene la gran vía arterial que une la antigua carretera de Santander por las Angustias con la denominada del Movimiento Nacional correspondiente al ensanche de la orilla derecha del río Pisuegra. Entre las modificaciones resalta la de esta gran vía que se traslada en el tramo comprendido entre la calle Duque de la Victoria y las Angustias, desviándola por la calle Regalado hasta la plaza de la Catedral, para coger otra vez la Gran Vía a través del Mercado de Portugalete. Otra es la referida al Mercado del Val. Se transforma totalmente la disposición de la zona correspondiente a dicho Mercado respetando las actuales calle del Val y plaza, rectificando las alineaciones existentes para conseguir la ordenación de que hoy carecen. Se considera irrealizable la calle que unía Fuente Dorada con la calle del Rosario y se propone la supresión, por no considerarla necesaria como mejora urbana fundamental, del primer tramo Fuente Dorada-Cantarranillas y la desviación del segundo, haciéndolo pasar más a la derecha.

⁵ L. A. A.: Sesión 24 mayo 1944.

Asimismo, en noviembre se da cuenta en sesión del Ayuntamiento del proyecto de reforma de las hojas números 91, 92, 101, 102, 110, 111 y 112 que se refieren a la zona comprendida entre la calle de Salamanca, paseo de Alvarez Taladriz, carretera de la Esperanza y su prolongación paralela a la vía del ferrocarril del Norte hasta su encuentro con la primera.

Las modificaciones son de tal importancia y ofrecen tales diferencias con el plano original que, tras mandarlas a Madrid, se recibe una comunicación del subsecretario para que el arquitecto municipal, Julio González Martín, se persone en Madrid a fin de tratar de palabra dichas modificaciones. Resultado de esta entrevista es que se conserve el trazado general propuesto, pero no así la anchura de la calle de las Angustias, que se amplía hasta alcanzar 19 metros en las partes comerciales y 16 en las de mera circulación. Se modifica también la anchura de la calle de la Pasión, dotándola de soportales en la acera de la izquierda y dándole una anchura libre de 13 metros⁶.

No será hasta febrero de 1946 cuando se confirme la aprobación definitiva de estas reformas; junto a ellas se dictamina también por la Comisión Central de Sanidad sobre las restantes hojas reformadas, aprobando desde la calle que se denominaba en el plano, primera normal al Paseo de Alvarez Taladriz, hacia el Sur, desestimándose el resto de conformidad con el informe de la Dirección General de Arquitectura.

Dos son los inconvenientes más graves que vemos en todo ello. El primero y más importante la falta una vez más de visión de conjunto, fallo constante en el urbanismo vallisoletano. Junto a él la lentitud que esto supone de constantes proyectos parciales, trámites etc.

A pesar de todo ello las iniciativas se suceden, entre ellas nos parece interesante destacar la relativa a la zona de Recoletos y la del traslado del Mercado del Campillo, también de estos años.

La primera surge como moción de la alcaldía y se delimita en los siguientes puntos: 1.º Reformar el acceso principal a la población trasladándolo de la actual calzada de la Avda. General Franco al andén central del Campo Grande, poniendo en línea la estatua de Colón con la de Zorrilla y ésta coincidiendo con los ejes de la Calle de Miguel Iscar, Santiago, Paseo de Zorrilla y del Príncipe, para construir además un amplio andén para paseo de peatones que había de estar separado de la actual línea de casas de la Avda. por una calzada de 5 metros que estuviera a su vez separada de aquellas por una acera de dos metros y medio, 2.º que se encargue al arquitecto correspondiente la confección de los proyectos.

A pesar de haber sido aprobado por el Ayuntamiento, es desfavorablemente acogido por el público alegando entre otras cosas que quedaban ce-

⁶ L. A. A.: Sesiones de 21 junio, 15 septiembre, 4 noviembre de 1944 y 9 febrero y 2 marzo de 1945.

rradas en su circulación las calles de Marina Escobar, Perú y Colmenares y que se inutilizaban los derechos que algunas casas de la Avda. tenían de salida de carruajes. Por ello se modifica el proyecto primitivo quedando reducida la acera a un ancho normal de dos metros, una calzada inmediata a la acera de cinco metros de ancha a la que tendrían acceso las calles adyacentes, un paseo de treinta y tres metros de ancho y el resto hasta los jardines del Campo Grande, una ancha calzada para tránsito rodado en ambas direcciones. Otro importante detalle de la reforma era la colocación en línea de las estatuas de Colón y Zorrilla, para lo cual se desplazaba un poco esta última, de esta forma se colocaba a eje con las calles de Miguel Iscar, Santiago y Paseo de Zorrilla⁷. Tampoco esta reforma convenció y todo ello quedó reducido en estos años a convertir el andén lateral izquierdo en jardines y en sustituir los bancos que había en la acera por un número mayor y de más ornato⁸.

El expediente del Mercado del Campillo se abre en abril de 1946, por verse como una necesidad imperiosa su traslado, dada la situación urbanística de la ciudad. El emplazamiento propuesto es el de la zona comprendida entre la calle Vega, Panaderos y Hostieros, en mayo se ratifica dicho proyecto por la Comisión Central de Sanidad, acordándose que se lleva a cabo la pertinente reforma en la hoja correspondiente del plano de urbanización⁹.

Tampoco este proyecto lo veremos realizarse en estos años ya que se interpone un recurso contencioso administrativo por algunos industriales, al considerarse perjudicados, tanto por la insuficiencia del proyecto de nuevo mercado, como por la comunicación que reciben del Ayuntamiento de que el 31 de diciembre de este año finalizaban todos los contratos de concesiones de casetas. Dicho recurso no se resuelve hasta 1955 fecha en la que seguirá adelante el proyecto¹⁰.

Las deficiencias y los problemas que surgían a raíz de los inconvenientes que antes apuntábamos, llevan a que, en julio de 1946, se acuerde consultar a la Comisión Central de Sanidad si, realizando la reforma total del plan de urbanización en plano 1:2.000, sería admitida a efectos de aprobación y oficiar al presidente del Colegio de Arquitectos con el ruego de que informase sobre la necesidad de esta reforma, bases en que debía hacerse, tanto de tipo técnico como económico y técnicos que debían encargarse del trabajo.

En el informe del arquitecto resaltan, entre otras ideas, la necesidad de que la reforma se haga en conjunto, de que se base en la capacidad económica de la población y la conveniencia de centrar el esfuerzo sobre ciertos puntos esenciales como eran las comunicaciones viarias principales y sobre aquellos

7 E. O. A. M.: Leg. 2.036 (4).

8 Cinco años de Gestión Municipal; Ayuntamiento de Valladolid 1949.

9 L. A. A.: Sesiones de 26 abril y 22 mayo de 1946.

10 E. O. A. M.: Leg. 2.037 (24). Arquitecto Julio González Martín.

sectores que aún admitían una transformación factible, relegando toda reforma que, por costosa e inadecuada pudiese resolverse con carácter excepcional al margen del plan ¹¹.

La Comisión Central de Sanidad resolvió afirmativamente la consulta formulada por la alcaldía de Valladolid y así cerramos la etapa estudiada en torno a 1950, quedando la reforma interior con un itinerario que seguía la línea determinada por la Central Hidroeléctrica de Linares, Canal del Esqueva; calle de Villabáñez, Calle de la Via, Calle de la Estación, Calle de Recondo y García Morato y Río Pisuerga. La idea que presidió en todo momento los estudios fue la de conservar en lo posible las líneas existentes para que, a tenor de los escasos recursos económicos de la capital, resultase menor el número de edificios afectados ¹².

El problema del ensanche quedará para Ayuntamientos posteriores y así en la memoria de 1953 aparece como tema fundamental, centrado principalmente en la construcción de los dos puentes del río Pisuerga, paso fundamental y previo a toda posible urbanización de la llamada «Huerta del Rey» ¹³.—
M.^a ANTONIA VIRGILI.

¹¹ L. A. A.: Sesión 16 octubre 1946.

¹² Cinco años de Gestión Municipal; Ayuntamiento de Valladolid 1949.

¹³ Memoria del Ayuntamiento; Archivo Municipal, Valladolid 1953.