

B. Calderón Calderón **Cartografía**
y
ciudad

Valladolid en el siglo XIX. Transformaciones espaciales
en el inicio del proceso urbano contemporáneo.

© Ayuntamiento de Valladolid
Colección: Temas de Urbanismo
Coordinador: Jesús Angel Valverde Ortega
Portada: Pablo Gigosos Pérez

Ediciones Grapheus

I.S.B.N.: 84-87473-02-4 obra completa

I.S.B.N.: 84-87473-03-2 tomo 2

Depósito legal: VA-185/91

Impreso en España

PREAMBULO

Las páginas que estas breves líneas prolongan no son sino una modesta aportación al conocimiento de la ciudad de Valladolid en el Siglo XIX; una aportación que, justo es reconocerlo, no hubiera sido posible sin la inestimable colaboración de D. José Luis Sáinz Guerra y D. Salvador Mata Pérez, profesores de E.T.S.A. de Valladolid y miembros, junto con el que firma esta obra, de un equipo de investigación encargado de la compleja labor de recuperación de la Cartografía Histórica de la ciudad de Valladolid. En ella han colaborado, bajo la inicial dirección de D. Simón Merchán y D. Luis Moya, otros investigadores, de entre los que preciso destacar a quienes nos desbrozaron parte del terreno en los archivos de Madrid: Dña. Pilar Rivas y Dña. Fuensanta Muro. A todos ellos mi agradecimiento y estima.

Basilio Calderón Calderón

Valladolid, enero de 1989

A M^a Carmen, María y Elena

«Una ciudad merece el nombre de grande por su extensión, ó bien por el número de sus habitantes. Llámase bella por sus calles anchas, rectas, bien empedradas y limpias; por su alumbrado durante la noche; por sus casas grandes, cómodas de buen gusto en arquitectura, bien alineadas y en armonía unas con otras; por sus plazas de figura regular, adornadas con alguna hermosa obra de arquitectura ó escultura, situadas en medio de la población, o bien cercanas al centro, pero no en la extremidad, a menos que sea junto a las puertas; y en fin por sus agradables cercanías, adornadas con hermosos paseos, y propias para dar solaz á los habitantes. Aplícase esto al gusto de Europa, y hasta cierto punto puede extenderse a los establecimientos formados en las demás partes del mundo por los europeos en los tiempos modernos...».

A. Balbi et alii.- *La Geografía Pintoresca*. Madrid. Librería de Razola. 1844. Pág. 43.

INTRODUCCION

El siglo XIX es, sin lugar a dudas, un periodo de profundos cambios en la estructura y paisaje urbanos de Valladolid. A lo largo de él se irán sumando una serie de transformaciones, tanto en su vertiente económico-funcional como en su aspecto social, que imprimirán un nuevo ritmo, un cambio profundo en la escala de las operaciones urbanas. Bien es cierto, no obstante, que se trata de un periodo de la historia de Valladolid sumamente irregular, al menos en lo que a la secuencia productora de fenómenos espaciales se refiere. Un periodo, además, durante el que no todas las iniciativas en materia de urbanismo son autóctonas; antes al contrario, el carácter convulso del siglo XIX, desde una perspectiva social y política, originó importantes discontinuidades en el quehacer renovador de la población vallisoletana e igualmente, los primeros cambios verdaderamente significativos -hecha la excepción de los promovidos al finalizar el siglo XVIII por iniciativa de la Real Sociedad Económica de Amigos de País- tendrán lugar durante la ocupación francesa.

Ello no obstante y de forma lenta pero progresiva, Valladolid se incorpora, durante el siglo XIX, a una nueva fase en su proceso de desarrollo urbano, coincidente con el resto de las ciudades españolas, al menos con las de mayor dinamismo económico y social. Tal fase se añade, prácticamente sin solución de continuidad, a una estructura consolidada en el siglo XVI, convencionalmente considerado como el periodo de esplendor por excelencia de Valladolid. Durante esta nueva etapa de crecimiento urbano se romperá con la atonía de siglos anteriores, iniciándose una recuperación que ya no se verá interrumpida como en el pasado, por más que se sigan registrando episodios de crisis económica y de mortalidad catastrófica propios del régimen demográfico tradicional; y es que Valladolid recuperará, especialmente durante el último tercio de siglo XIX, la capacidad de atracción del pasado -bien es cierto que por motivos diferentes-, constituyéndose en un importante núcleo receptor de la población de la propia provincia y del resto de la Región. A ello contribuye, en gran medida, el desarrollo de la industria, pero no ya de la industria tradicional, sino de una nueva generación de industrias, de carácter moderno, surgida inicialmente en torno al Canal de Castilla y más tarde al amparo de las ventajas que proporcionaba el ferrocarril, para la localización de nuevas actividades económicas.

El consiguiente robustecimiento de la burguesía es sin duda el factor que impulsará el grueso de las transformaciones urbanas, transformaciones que alcanzarán, preferentemente, al interior de la ciudad y en particular al centro de la misma, tanto por la existencia de una gran cantidad de suelo incorporado al mercado inmobiliario gracias a la desamortización, como por ser el sector al que se dirigirá la práctica totalidad de la demanda de vivienda solvente. Son numerosas, en efecto, las operaciones de embellecimiento de inmuebles, acondicionamiento, apertura y cambio de alineación de calles y urbanización

completa de diversos fragmentos del Norte y Sur de la ciudad, junto a otras encaminadas a dotar de infraestructura -alcantarillado, alumbrado etc...- al conjunto de la ciudad.

No obstante, la actividad edificadora y urbanística en general se llevó a cabo bajo el signo de la más absoluta discriminación social, siendo este un principio, que puede considerarse constante en el proceso de desarrollo urbano contemporáneo en España, y por ende en Valladolid; numerosos sectores de la ciudad y particularmente los barrios tradicionales de la misma, quedaron al margen de tales transformaciones, pese a ser los que inicialmente absorben el grueso del crecimiento de la población, agravándose por ello las muy deficientes condiciones con que se habían incorporado a tal proceso. Asimismo, no se prestará atención alguna al asentamiento de nuevos contingentes de población -inmigrantes- en la periferia de la ciudad, un asentamiento todavía de escasa importancia en términos cuantitativos, pero de enorme significado, dado que es el inicio de un proceso habitual de crecimiento urbano en Valladolid y otras ciudades españolas.

I. CARTOGRAFIA Y CIUDAD: EL PLANO COMO INSTRUMENTO DE ANALISIS DE LAS TRANSFORMACIONES ESPACIALES

La muy consolidada estructura urbana de la ciudad de Valladolid, comienza a mostrarse inadecuada en fecha relativamente temprana, al menos en relación con la entidad y significado de los cambios en la funcionalidad urbana; ello había dado lugar al inicio de algunos tímidos intentos de reforma durante la segunda mitad del siglo XVIII, reformas que pasaron prácticamente desapercibidas, -por no afectar a aspectos relevantes de la compleja problemática urbana-, y que no dejaron una huella muy profunda ni en el paisaje ni en la estructura de la ciudad. Precisamente el episodio que ilustra el plano de Diego Pérez Martínez del año 1788, es decir, la inundación de la ciudad por desbordamiento de los cauces interiores del Esgueva, no hace sino resaltar parte de tales problemas; la falta de un adecuado saneamiento, la presencia de los cauces del río Esgueva en el interior de la ciudad y el hacinamiento de la población en alguno de los barrios históricos de la misma, son sin duda los más sobresalientes, pero no los únicos. La solución a todos ellos ni será fácil ni siquiera inmediata; se prolonga a lo largo de todo el siglo y ello contribuye a desfigurar, cierto es que de forma pausada y poco traumática, las innumerables permanencias de la ciudad heredada.

Afortunadamente, gran parte de los procesos de desarrollo urbano, en un periodo tan crucial de la historia de la ciudad, pueden ser documentados gracias a la excepcional producción cartográfica decimonónica, tanto la que tiene un carácter general, como la que se elabora con ocasión de las frecuentes propuestas de reforma de determinados sectores de la ciudad. Y es que, el «plano» abandona ¡por fin! los reductos ilustrados de épocas anteriores para pasar a formar parte, bien de proyectos de carácter defensivo o estratégico -como sucede por ejemplo durante las Guerras Carlistas-, bien a ilustrar libros de viaje, enciclopedias o simples callejeros de la ciudad o bien, lo que tiene sin duda una mayor transcendencia, a forma parte de los numerosos expedientes de reforma de las infraestructuras urbanas -instalación de tranvías, saneamiento de los cauces del Esgueva, alcantarillado etc...-. En efecto, una parte sustancial de los planos de Valladolid elaborados en el siglo XIX, son aquellos que se actualizan, partiendo de «bases» relativamente homogéneas, con ocasión de alguna de las múltiples reformas de la infraestructura urbana, lo que permite conocer, con cierto detalle, y pese a que los documentos cartográficos no son de gran calidad ni su producción regular en el tiempo, el alcance y significado de las mismas en una ciudad atónica y morfológicamente degradada como Valladolid.

En las primeras décadas del siglo XIX la producción es muy escasa; se publican, cierto es, diversos planos, de calidad y contenido muy desigual, aunque por lo general todos ellos aportan una interesante información sobre el estado de una ciudad que, merced a los

afanes renovadores de los ejércitos franceses y a la desamortización, está comenzando a ver transformada su fisonomía a pasos agigantados¹.

De entre los diversos documentos cartográficos de este periodo, documentos que en su mayor parte tienen una finalidad estrictamente militar, es preciso destacar por su enorme interés documental, el «*Plano de la ciudad de Valladolid rectificado según se halla hoy día de la fecha en cuanto a sus calles, templos y ruinas ocasionadas desde el año mil setecientos ochenta y ocho*» publicado el 14 de Julio de 1826. Fue elaborado por Teodoro Otermin, a la razón Subteniente del Regimiento 5º de Infantería de Línea, bajo la dirección del Coronel del Real Regimiento de Ingenieros D. Manuel Otermin. El año de referencia -1788- corresponde a la edición del plano de Diego Pérez, o lo que es lo mismo, a la inundación sufrida por la ciudad a causa de la crecida de los ramales Norte y Sur del Esgueva, hecho que confirma, por una parte y de forma indirecta, la inexistencia de planos en los primeros veinte años del siglo XIX, al tiempo que sirve, por otra, para comprobar las transformaciones del citado periodo; baste señalar que el plano recoge un total de 67 edificios en estado de ruina, en su mayor parte conventos e iglesias, producida durante la intervención francesa en la ciudad; y es que, a pesar de que el contexto en el que se llevó a cabo la misma no fue evidentemente el más idóneo, la presencia de los ejércitos franceses en Valladolid tuvo una enorme trascendencia, particularmente en lo que se refiere al tratamiento dado a los numerosos edificios de carácter religioso con que contaba la ciudad.

De 1857 data un nuevo «*Plano de Valladolid*», grabado por los hermanos Malo, que aparece inserto en el Mapa Civil y Militar de España y Portugal de Alejandro Donet; en él se muestra la situación de Valladolid, así como de otras 33 ciudades españolas en el momento de la Guerra de la Independencia. Pese a ser de fecha similar al de F. Coello -década de 1850-, la información que proporciona es incompleta y en ocasiones contradictoria con relación a lo que por otras fuentes se conoce, respecto al parcelario y superficie ocupada por la ciudad; este hecho resulta sorprendente si tenemos en cuenta que, según se afirma en él, está «*construido sobre las observaciones astronómicas y náuticas más nuevas sobre los más auténticos mapas y sobre las operaciones geodésicas hechas pro los oficiales españoles, franceses e ingleses durante la Guerra de la Independencia*»². El mismo objetivo que el plano citado, es decir, las necesidades de la Guerra parece haber justificado la elaboración de otros tres nuevos planos sobre la ciudad de Valladolid; son estos, en primer lugar, el que lleva por título «*Plano de las acciones de Valladolid*» fechado en 1837, en segundo lugar el «*Plano de la ciudad de Valladolid con las (obras) de defensa ejecutadas en los años de 1836 y 18..*», fechado el 20 de Agosto de 1839. Finalmente, en 1847, se publica un plano titulado «*Plano de Valladolid y sus inmediaciones hasta la distancia de 500 pies*» debido a M. Rodríguez Hidalgo, documento que pertenece a una serie de planos de diferentes ciudades españolas hechos por el ejército durante las Guerras Carlistas.

¹ LABORDE, A. de, *Voyage pittoresque et historique de L'Espagne*, París, L'Imprimerie de P. Didot. L' Aine MDCCCXX, Tomo II, 2ª parte, pág. 20.

² DONNET, A., *Mapa civil y militar de España y Portugal con la división en distritos enriquecidos con los planos particulares de 34 ciudades y puertos principales dedicado a las heroicas naciones española y portuguesa por los editores Darty y Malo*, Biblioteca Nacional, Sig. G.M., 288, hoja 2.

Mayor interés tiene, en cambio, aunque por otras razones, el plano de 1881 firmado por Cipriano Diez que lleva por título «*Plano de Valladolid. Cuerpo de Ingenieros del Ejército. Comandancia General. Subinspección de Castilla la Vieja. Comandancia de Valladolid. Plaza de Valladolid*»; tal plano, que continúa la tradicional vinculación militar de la cartografía sobre la ciudad, parece hecho con la intención de localizar algunos edificios militares, en coherencia con las disposiciones en vigor sobre el levantamiento de planos de ciudades de interés militar o estratégico. Ello explicaría la ausencia, de un detallado nomenclator, así como la restringida utilización y escasa difusión del mismo; y es que no deja, de resultar sorprendente que, J. AGAPITO REVILLA, en la exhaustiva y bien documentada relación de los planos de Valladolid publicada en el Diario Regional, no haga mención alguna del mismo³.

Sin otro objeto que el meramente informativo, se publican, desde la década de los años cuarenta, diversos planos de escaso valor -al menos desde el punto de vista estrictamente cartográfico-, pero de enorme interés histórico por tratarse de actualizaciones sobre el estado de la ciudad, confeccionadas a partir de «bases» relativamente homogéneas. A este carácter responde el plano elaborado en 1844 y publicado dos años más tarde, titulado «*Plano de Valladolid y sus contornos dedicado a la Academia de Nobles Artes de la Purísima Concepción*», plano que fue dibujado por los hermanos Carlos Juan y Victoriano María de Ameller; en él se representan tanto el interior de la ciudad, como sus bordes con notable precisión y profusión de detalles, lo que nos permite comprobar, entre otros múltiples aspectos, que la práctica iniciada por los ejércitos franceses, consistente en «habilitar» ciertas dependencias para usos militares no sólo se ha mantenido, sino que, al compás de las diversas etapas desamortizadoras, se ha acentuado al añadirse, a los militares, diversos usos de carácter civil -hospitales de dementes, escuelas, viveros, presidios modelo etc...-.

Más conocido y difundido es el plano de D. Francisco Coello de Portugal y Quesada, que lleva por título «*Valladolid*» y que pertenece a la publicación del Atlas de España y sus Posesiones de Ultramar, complemento del Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de D. Pascual Madoz. Presenta este plano una acusada similitud, quizá por la proximidad de la fecha de publicación, con el plano de los hermanos Ameller, aunque no es estrictamente un calco, puesto que incorpora algunos cambios tanto en el trazado de las manzanas como en la toponimia urbana; proporciona asimismo, una notable información sobre el estado de los bordes de la ciudad, aunque ha de entenderse que, en buena parte de los casos, el dibujo no es fiel a la realidad, sino que obedece a la imaginación del autor o autores. Resulta, en efecto sorprendente el trazado del interior de las distintas parcelas de la periferia urbana, apreciándose una muy variada gama de estructuras ajardinadas. Es, en cambio, extraordinariamente rico en la toponimia urbana que incorpora, relativa a las plazas, puentes, edificios civiles, militares y religiosos, con indicación, en algunos casos, del uso anterior en los mismos: Ex-convento de la Merced, hoy cuartel, Ex-convento de Capuchinos, hoy cuartel de la Guardia Civil, Ex-convento de Carmelitas Descalzas, hoy Hospital Militar o Ex-convento de Trinitarios, hoy fábrica de Tejidos etc...

Finalmente, y respondiendo al mismo objetivo que los anteriores, es decir, el informativo, se publica, en el año 1861, un nuevo «*Plano de Valladolid*» como ilustración al

³ AGAPITO REVILLA, J., *Planos de Valladolid*, Diario Regional 11 de Abril al 8 de Mayo de 1942.

Manual Histórico y Descriptivo de Valladolid. Aunque su calidad era escasa, fue un plano muy reproducido en otras publicaciones sobre la ciudad -como por ejemplo «El Indicador de Valladolid» del año 1864, e incluso en la «Historia de Valladolid» de J. Ortega Rubio del año 1881-, y ello pese a que, dos años más tarde, es decir en 1863, se realiza y edita el que podemos considerar primer levantamiento cartográfico moderno hecho sobre la ciudad.

Tan sólo existe una excepción al carácter predominantemente informativo de los planos de las seis primeras décadas del siglo XIX, aunque la misma no corresponda estrictamente a lo que podemos denominar cartografía urbana; se trata de un plano del año 1832, que ilustra un proyecto de canalización, del que fue autor Epifanio Esteban, Director Facultativo del Canal de Castilla, que lleva por título *«Plano topográfico del terreno que media desde el pueblo de Santobenia hasta la ciudad de Valladolid, marcándose el curso que ha de tener el Canal cuyo desagüe debe ser el de la izquierda en el río Esgueva y el de la derecha en el Pisuerga»*.

Frente al relativo desinterés de décadas anteriores, desde principios de la década de los años sesenta, la Corporación Municipal había venido manifestando la necesidad de disponer de un documento preciso que sirviese de referencia en las numerosas obras de acondicionamiento del tejido urbano que se estaban realizando en Valladolid; con él se quería dar respuesta -en alguna medida- aunque tardíamente, a una serie de disposiciones de rango nacional por las que se obligaba a los distintos ayuntamientos a levantar un plano geométrico de sus poblaciones -Reales Ordenes de 25 de Julio de 1846 y 19 de Diciembre de 1859-, con el objeto de *«...evitar los numerosos conflictos que suelen ocurrir con motivo de la construcción de edificios de nueva planta y reedificación de los antiguos»*⁴.

Como respuesta a estas exigencias, y con el fin de recoger en un plano todas las modificaciones que la ciudad había experimentado, el Ayuntamiento fue autorizado por el Gobernador Civil de la provincia el 10 de Marzo de 1862 para que procediese a formar un plano topográfico de Valladolid *«en el único caso de que lo ejecutara el arquitecto de la ciudad bajo su dirección y responsabilidad, pudiendo recibir como meros auxiliares a los señores Alderete y Fraile con el sueldo de 24.000 reales»*⁵. No obstante, y ante la propuesta de J. Pérez de Rozas, Capitán que había sido del Estado Mayor, el Ayuntamiento rescinde el contrato con los anteriores y le encarga, por resolución de 5 de Enero de 1863, la realización del proyecto. Finalmente, el 24 de Enero de 1864 el Ayuntamiento recibe los trabajos y aprueba el plano elaborado, acordándose además que el mismo *«...pase a la comisión de Obras y arquitecto municipal para que, teniendo en cuenta todas las alineaciones parciales aprobadas por S.M., proponga las de todas las calles de la capital, cuidando de detallar las que se hallen en el primer caso, es decir, las ya aprobadas y en vigor»*⁶.

⁴ BASSOLS, M., *Génesis y evolución del derecho urbanístico español (1812-1956)*. Ed. Montecorvo, Madrid 1973, 638 pp., Cfr. pág. 102. Ver también la memoria del «Proyecto de reforma de alineaciones reduciendo a dos las siete manzanas comprendidas entre las plazas Mayor, del Corriño y del Ocho y las calles de Especería, Lonja y Lencería», A.M.V., leg. 1.060-11.

⁵ J. AGAPITO REVILLA, *Planos de Valladolid*, op. cit., entrega nº 10.

⁶ J. AGAPITO REVILLA, *Planos de Valladolid*, op. cit., entrega nº 11.

J. Pérez de Rozas presentó un conjunto de 12 hojas a escala 1:1000 y 98 hojas a escala 1:250, así como una reducción general del plano a escala 1:5000; unas y otras fueron empleadas durante bastantes años como documento de trabajo por parte de los arquitectos municipales, los cuales, a base de incorporar enmiendas directamente sobre ellas acabaron por alterarlo en su totalidad, de tal modo que, como señala J. Agapito Revilla «*andando el tiempo no se tenía el plano de 1863 ni el actual a que pudiera referirse*»⁷. Lamentablemente, y pese a su notable calidad técnica, será rápidamente desbordado ante la avalancha de proyectos de reforma parcial de las alineaciones en él reseñadas; en contra de ellas se irán formando «...*sucesivamente diferentes proyectos de alineación parcial de varias calles y plazas que, sometidas a la superioridad con arreglo a lo dispuesto en la Real Orden de 19 de Diciembre de 1859, merecieron las más su aprobación y han servido de base para la completa regulación de varias calles y plazas y aun manzanas enteras de esta población*»⁸.

La rapidez de las transformaciones urbanas durante el último tercio del siglo XIX, apertura de nuevas calles, cambios en la alineación de alguna de las ya existentes, ordenación de nuevos sectores etc...- hizo poco menos que obligada la revisión del plano de J. Pérez Rozas de 1863. Al parecer los trabajos fueron iniciados, aunque todo parece indicar que no llegaron a terminarse, ya que en los numerosos expedientes que con diferente objeto se elaboran en estos años, se sigue empleando como base el plano de 1863. Tal es lo que sucede con el plano de 1879 titulado «*Tranvía de Valladolid. Plano General*», firmado por el ingeniero Francisco Balaguer. Forma parte este plano de un expediente elaborado con objeto de proceder a la instalación de una línea de tranvías, y abarca desde el Canal de Castilla hasta la Estación del ferrocarril. Dos años más tarde el mismo autor firma otro plano de carácter sectorial que, con el mismo objeto que el anterior, abarca desde la Plaza de San Pablo hasta la Estación del ferrocarril.

El mismo carácter instrumental tienen, entre otros, el «*Plano General*» de escala 1:10.000, y el «*Plano General del Alcantarillado*», de escala 1:2000, planos que acompañan al Proyecto de Saneamiento General de Valladolid redactado por Recaredo Uhagón en 1890 en virtud de Orden del Excmo. Ayuntamiento, el «*Plano de Valladolid de la Sociedad Electricista Castellana*» de 1905, que ilustra el proyecto de sustitución del alumbrado público de petróleo por lámparas de incandescencia, el «*Plano de Valladolid*» del año 1906, que acompaña a un proyecto de instalación de tendido eléctrico propuesto por la Electra Popular Vallisoletana, el «*Plano de Valladolid*» que recoge el trazado del tranvía eléctrico de Valladolid a Simancas y Tordesillas propuesto en 1903 y, por último, el plano que lleva por título «*Tranvía de Valladolid. Plano General*» del año 1909, firmado por el ingeniero I. Rodríguez Zarracina, plano que, entre otras peculiaridades -como su orientación- contiene una abrumadora información sobre los cambios en la toponimia y paisaje urbano de Valladolid.

En 1890, además de los planos que acompañan al proyecto de Saneamiento de Ricardo Uhagón, se publica por la imprenta de D. Leonardo Miñón un nuevo «*Plano de Valladolid*», plano que no es sino una actualización realizada por D. Pedro Miñón del plano de J. Pérez Rozas de 1863. Por su calidad y por la inexistencia de otros planos suficiente-

⁷ AGAPITO REVILLA, J., *Planos de Valladolid*, op. cit., entrega nº 10.

⁸ Proyecto de reforma de alineaciones reduciendo a dos..., op. cit., informe de la Comisión, pág. 2.

mente fiables fue muy difundido en los últimos años del siglo XIX. Se utiliza en el Proyecto de Saneamiento General de Valladolid para ilustrar distintos aspectos relativos al saneamiento y estado sanitario de la población -índices de mortalidad, de natalidad etc...- igualmente aparece en 1894 unido al informe de la Junta Local de Sanidad, elevado al Consejo de Sanidad del Reino en cumplimiento del decreto de 23 de Marzo del mismo año, en el que se analiza el estado sanitario de la ciudad. Finalmente, en 1900 se utiliza para señalar el recorrido de la Línea de Tranvías y como ilustración de la Guía de Valladolid publicada por Alvarez del Manzano.

Se incrementa en los últimos años del siglo XIX la presencia de planos en publicaciones de distinto signo, tales como guías, enciclopedias, libros de viaje etc...; responden a este origen entre otros el «*Plano de Valladolid*» de Emilio Valverde y Alvarez del año 1886, el «*Plano de Valladolid*» publicado por la Casa Montero como complemento de la Memoria de Higiene y Estadística de la Ciudad de Valladolid de Salvino Sierra y Val y E. Muñoz Ramos del año 1896, plano de pequeño formato que si bien incorpora nuevos elementos presentes en la ciudad, como la Plaza de toros, contiene en cambio notables errores como la ausencia de la calle Colmenares, abierta en 1893. Carácter informativo tiene también el «*Plano de Valladolid*» de 1897 que ilustra el artículo de Valladolid correspondiente al Diccionario Enciclopédico Hispano Americano de Literatura, Ciencias y Artes, y por último un pequeño «*Plano de Valladolid*» de 1905, publicado en Barcelona por la Tip. y Lit. de J. Casmajó.

En 1911 se publica un «*Nuevo Plano de Valladolid*» debido a A. GONZALEZ IRIBAS y presumiblemente en el mismo año, -no se dispone de fecha exacta- se edita, por la casa Alberto Martín de Barcelona, un nuevo plano que lleva por título «*Plano de Valladolid revisado y facilitado por el Ayuntamiento*». Corresponde a una serie de planos de ciudades españolas que la citada editorial publicó a principios de siglo, previa revisión y actualización por parte de los Ayuntamientos. En el caso de Valladolid y en palabras de J. Agapito y Revilla «*se envió una prueba de la lámina correspondiente al Ayuntamiento, encargándome a mí de su revisión*»⁹. La función primordial de este plano fue la de «*callejero*» ó nomenclátor, estando su superficie cuadrículada con doble entrada, e incluyéndose en el dorso la relación alfabética de las distintas calles de la ciudad. Puede considerarse como uno de los últimos planos de Valladolid que toman como referencia la base elaborada en 1863 por J. Pérez Rozas; cuatro años más tarde, en 1915 se publicarán los trabajos cartográficos del Instituto Geográfico Nacional iniciándose, a partir de ellos, una nueva etapa en la Cartografía Histórica de la ciudad de Valladolid.

A partir de 1915 tiene lugar un cambio sustancial en las características de la cartografía sobre la ciudad de Valladolid; un cambio consistente en el abandono del carácter intuitivo y acientífico de la misma, por herencia directa del siglo XVIII y en menor medida del XIX, en favor de una cartografía más científica, y técnica. El plano dejará de ser un documento exclusivamente informativo para convertirse -por desarrollo de algunas funciones tímidamente esbozadas en el siglo precedente- en un material de trabajo de primera magnitud; un material sobre el que se opera para transformar la ciudad y en el que se recogen cuantas propuestas se elaboran con el objeto de impulsar un desarrollo armónico de la misma.

⁹ AGAPITO REVILLA, J., *Planos de Valladolid*, op. cit., entregas nº 12 y sig.

Pero este cambio, con ser importante, no afecta a toda la producción cartográfica de este periodo; a lo largo de él, en efecto, todavía se siguen elaborando y publicando los planos pequeños -en formato-, grandes -en escala-, e imprecisos -en contenido-; propios del periodo anterior. Tales planos coexistirán durante largo tiempo con otros, de forma y contenido más riguroso, fieles a la realidad, sobre los que se realizarán todas las propuestas encaminadas bien a ordenar el crecimiento, o bien a limitarlo.

El año que convencionalmente se ha elegido para trazar esta artificial frontera -1915- puede considerarse modélico, por cuanto en él están fechados dos planos que representan los viejos y nuevos procedimientos empleado en la producción cartográfica. El primero de ellos, titulado «*Plano de Valladolid*», es de pequeño formato -15,5 x 17 cm- y se incluye en la GUIA DE VALLADOLID dedicada a los concurrentes al congreso celebrado en esta ciudad del 17 al 22 Octubre de 1915 por la Asociación para el Progreso de las Ciencias. Del mismo año data en cambio el plano que podemos considerar primera actualización y mejora del plano de J. Pérez de Rozas del año 1863.

Tras más de cincuenta años de intensos cambios en la fisonomía y estructura del tejido urbano durante los que se continuó empleando, con las oportunas correcciones y ampliaciones, la base cartográfica anteriormente indicada, el Ayuntamiento consideró necesario proceder a la elaboración de un nuevo plano de Valladolid. Los primeros proyectos datan del año 1911, siendo finalmente elaborado en 1915, sin que mediase, aparentemente, encargo alguno, por el Cuerpo de topógrafos del Instituto Geográfico y Estadístico, y lleva por título «*Instituto Geográfico y Estadístico. Trabajos topográficos. Provincia de Valladolid. Término Municipal de Valladolid*». Esta formado por un total de sesenta y una hojas dibujadas a escala de 1:2000 y divididas en dos zonas: la Zona 1ª (Norte), fragmentada en 45 hojas, con fecha de 8 de Abril de 1915, y la Zona 2ª (Sur), manuscrita como la anterior sobre papel cuadriculado, pero en este caso en dieciséis hojas numeradas, con fecha de 8 de Abril de 1915. Parece ser que de este plano no tuvo noticia el Ayuntamiento, dado que se elaboró por iniciativa del citado Instituto, hecho ciertamente peculiar por cuanto por los mismos años estaba aquél empeñado en la misma labor. Años más tarde, J. Agapito Revilla, a la sazón arquitecto Municipal, propuso «*se hicieran gestiones para adquirir un ejemplar o copia, y en efecto, pudo lograrse, para lo cual el personal del Instituto hizo un calco en papel tela en sólo cuatro hojas grandes que solamente costó al Ayuntamiento mil quinientas pesetas*». Sobre las citadas cuatro hojas se estuvo trabajando durante bastante años en las secciones de Obras y Edificaciones del Ayuntamiento, reemplazando en este cometido al ya muy envejecido plano de J. Pérez Rozas del año 1863¹⁰. Buena muestra de ello lo constituye el plano de 1922 que lleva por título *Sociedad industrial Castellana. Canal del Duero. Plano de la distribución de aguas en Valladolid*; un plano que permite ratificar la idea de que, si bien la citada base del año 1915 no tuvo mucha difusión desde el punto de vista editorial, si se utilizó, en cambio, como soporte de numerosas propuestas de carácter técnico dentro y fuera del Ayuntamiento de Valladolid.

En efecto, el uso que se dio a este plano, tanto a las sesenta y una hojas, como a la reducción en cuatro hojas de gran formato que según señala J. Agapito Revilla adquirió el Ayuntamiento, fue muy limitada. Prueba de ello es el hecho de que en los años siguientes, los planos que se publican por distintas entidades privadas, continúan empleando bases

¹⁰ J. Agapito Revilla «*Planos de Valladolid*», op. cit., entrega nº 15.

anteriores e incluso meras actualizaciones del plano de 1863. A este grupo pertenece el plano de 1922, plano elaborado por «...el notable dibujante Señor Rodríguez Díaz...» que lleva por título *Valladolid. Plano de la Capital*, editado por la Casa Santarén y que ilustra, junto con otras dos láminas debidas al autor citado -una de la provincia y otra del itinerario de automóviles dentro de la ciudad- la Guía Anuario de Valladolid y su Provincia del mismo año¹¹. Incluso puede señalarse que el plano publicado en 1926 dentro de la obra *Spanische Stadte. Ire Bauliche Entwicklung und Ausgestaltung* del alemán Oscar Jurgens, que lleva por título Valladolid, aún incorporando como es habitual nueva información, se inscribe en la tradición pictórica decimonónica¹².

La década de 1930-1940 puede considerarse crucial en el desarrollo de la cartografía sobre la ciudad de Valladolid, y ello no tanto porque los planos que a lo largo de ella se elaboran tengan una calidad excepcional, sino porque gran parte de ellos unen al carácter meramente informativo el propositivo; el plano deja de ser, en efecto, un documento que refleja únicamente el estado de la ciudad para incorporar distintas propuestas encaminadas a ordenar su crecimiento. Tan trascendental cambio se inicia en 1931 con el Plano de Valladolid que acompaña al «*Proyecto de Limitación de la Zona Constructiva de la población. Valladolid y sus ensanches*» del Ingeniero E. García Frías. En alguna medida tal plano puede considerarse heredero del grafismo propio de la cartografía decimonónica y en particular del plano de 1863, si bien es cierto que está debidamente actualizado al haberse recogido en él las más importantes modificaciones tanto en su interior como en la periferia.

En 1935 fue editado en los talleres del Instituto geográfico y Catastral un nuevo plano de escala 1:10.000 que lleva por título *Cartografía Militar de España. Plano Director. Hoja 372-IV. Valladolid. Cuadrante N.E.*; este plano, continuador en cierta medida de la tradición cartográfica militar constituye, como señala J. Agapito Revilla, «...un documento de inmensísimo aprecio para tener una idea clara, preciso y circunstanciada del Valladolid al finalizar el primer tercio del siglo XX».

Pocos años después de la aprobación y publicación del proyecto de limitación de la Zona constructiva y tras el abortado intento de la elaboración de un Plan de Urbanización -previa rectificación y ampliación del plano de 1915- promovido por J. Agapito Revilla y la propia alcaldía «encargó el Ayuntamiento en 1938 al Arquitecto D. César Cort Boti, catedrático de Urbanología de la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid, aprovechando la oportunidad de estar dicho señor en la zona libre de la dominación marxista, el estudio de un plan de urbanización de nuestra ciudad, comprendiendo la reforma de las alineaciones de las calles de la población actual y de la extensión que para lo futuro pudiera dársele». La propuesta de C. Cort se hizo tomando como base cartográfica el plano de 1915; sobre copias del mismo «se trazaron las modificaciones que se proyectaban y ensanche propuesto, haciéndose unas y otras en cuatro grandes hojas y los detalles, como yo los llamo, en 56 hojas a la misma escala en que se subdividió el conjunto para su

¹¹ Guía Anuario de Valladolid y su provincia editada por la Casa Santarén, Valladolid, Imprenta Castellana, 1922, 455 pp. Cfr. pág. 6.

¹² JURGENS, O., «Spanische Stadte. Ire Bauliche Entwicklung und Ausgestaltung», Atlas Hamburg Kommissionsverlang, L. Friederich sen und Co. 1926, lámina 9, Biblioteca Nacional, Sección Mapas y Planos, G.M., 110.

mejor manejo. Y se hizo también una reducción del mismo a escala 1:5000 para poder observar con más comodidad y facilidad el conjunto que lleva la fecha de 4 de Noviembre de 1938»¹³.

Comprende por lo tanto la cartografía del Plan de Urbanización de Valladolid dos series de planos. La primera, bajo el epígrafe general de Urbanización de Valladolid, está formada por una base cartográfica de sesenta hojas sobre papel tela en cuatro tintas y escala 1:2000 y una reducción titulada *Plano General* de escala 1:5000 en la que se refleja de modo sintético el estado de la ciudad en 1938; una y otra no son sino meras actualizaciones del plano de 1915 del Instituto Geográfico y Estadístico. La segunda que lleva el mismo encabezamiento, es decir Urbanización de Valladolid, aparece con el subtítulo de *Plano General de Ensanche y Reforma Interior*; comprende también una base cartográfica en cincuenta y seis hojas y una reducción a escala 1:5000 en la que se recogen las propuestas para el futuro desarrollo de la ciudad.

Pese a que Valladolid contaba desde 1915 con un plano completo y detallado, levantado por el Instituto Geográfico y Estadístico a escala 1:2000, el incremento progresivo de la superficie edificada, las modificaciones de su interior y la necesidad de disponer de un plano de mayor escala en los servicios técnicos del Ayuntamiento, hicieron aconsejable la elaboración de otro completamente nuevo, con el que se subsanasen los inconvenientes anteriormente citados. A tal fin y «*porque parte del personal del Instituto Geográfico y Catastral estaba en la zona libre durante la Guerra... el alcalde D. Luis Funoll y Mauro aprovechó los servicios de aquél... y convino la ejecución de un nuevo plano*»¹⁴.

Se inició de este modo y en 1937 el levantamiento del que J. Agapito Revilla denomina «*Plano Novísimo de 1941*», de escala 1:500, plano en el que trabajaron el Director General del Instituto Geográfico y Catastral y Coronel del Estado Mayor D. Félix Campos Guereta y entre otros D. Tomás Mirones, que había colaborado también en el plano de 1915 y D. Lorenzo Ortiz Iribas, que había intervenido también en el Plano de Urbanización de 1938. Se presentó este plano Novísimo en 155 hojas de 90 x 60 cm a escala 1:500, lo que «*...ha permitido indicar con algún detalle todo lo aparente sobre la superficie de calles, plazas y terrenos extensos, por lo que se han situado los postes de alumbrado, de riego, sumideros o absorbedores, bancos etc..., en fin, todo lo que se ve sobre la vía o terreno público*»¹⁵. Por todo ello es, sin lugar a dudas uno de los mejores planos de la ciudad, comparable, por su formato y contenidos al plano de Madrid: información de la ciudad, del año 1929.

Tras el paréntesis de los años cuarenta y cincuenta, años en los que no se registran aportaciones dignas de mención, a lo largo de la década de 1960-1970 tiene lugar un cambio radical en las características de la cartografía, al que no es ajeno en absoluto la cartografía de la ciudad de Valladolid; un cambio que se venía en cierta medida gestando desde principios del presente siglo y que afecta a todo el proceso de producción de la misma, al reemplazarse, progresivamente, los tradicionales métodos artesanales empleados en su elaboración por procedimientos más modernos, de entre los que el levantamiento cartográfico a partir de la fotografía aérea y la restitución cartográfica por medio de ordenador

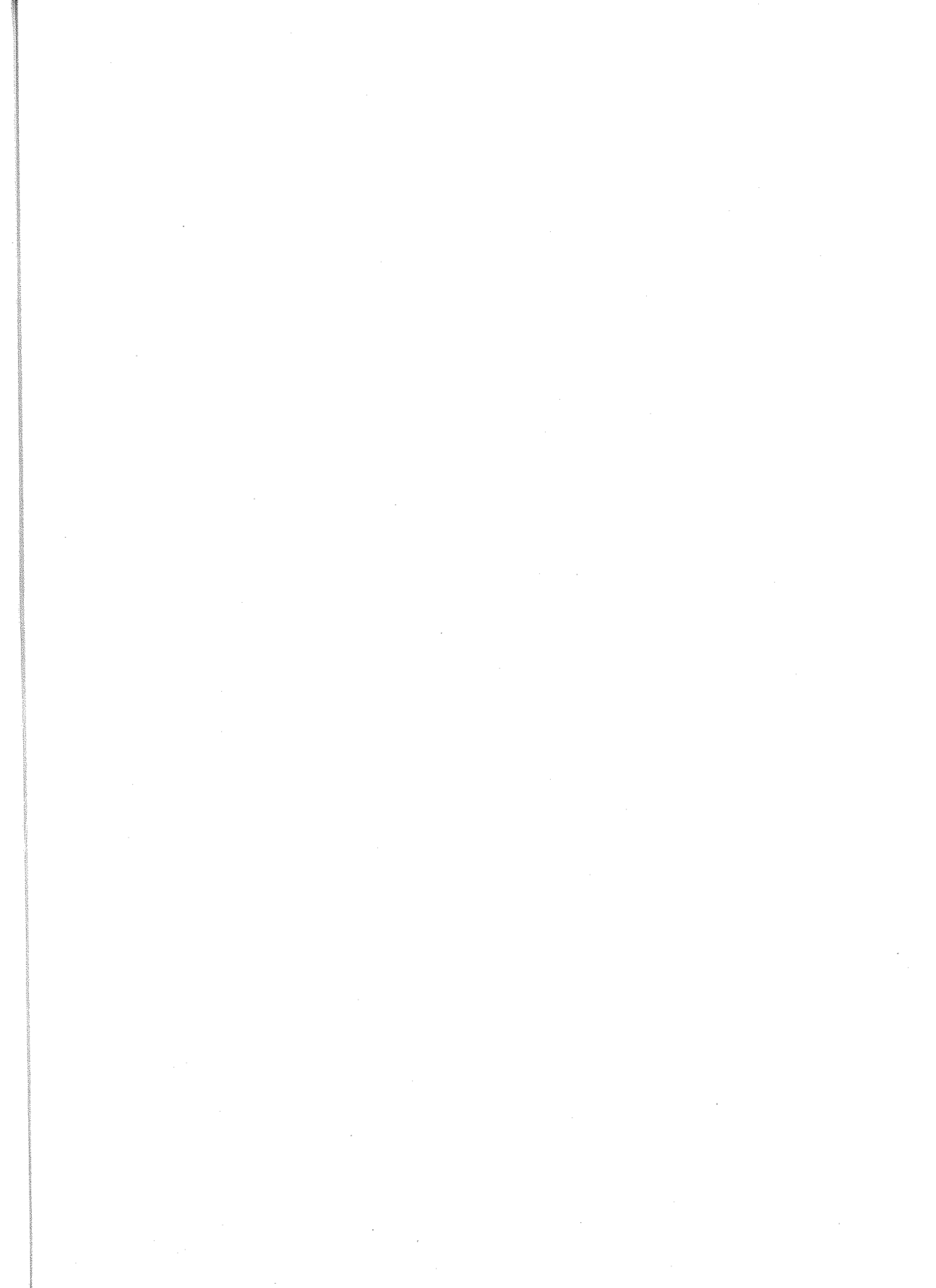
¹³ J. AGAPITO REVILLA «Planos de Valladolid», op. cit., entrega nº 18.

¹⁴ J. AGAPITO REVILLA «Planos de Valladolid», op. cit., entrega nº 19.

¹⁵ Ibid, entrega nº 19.

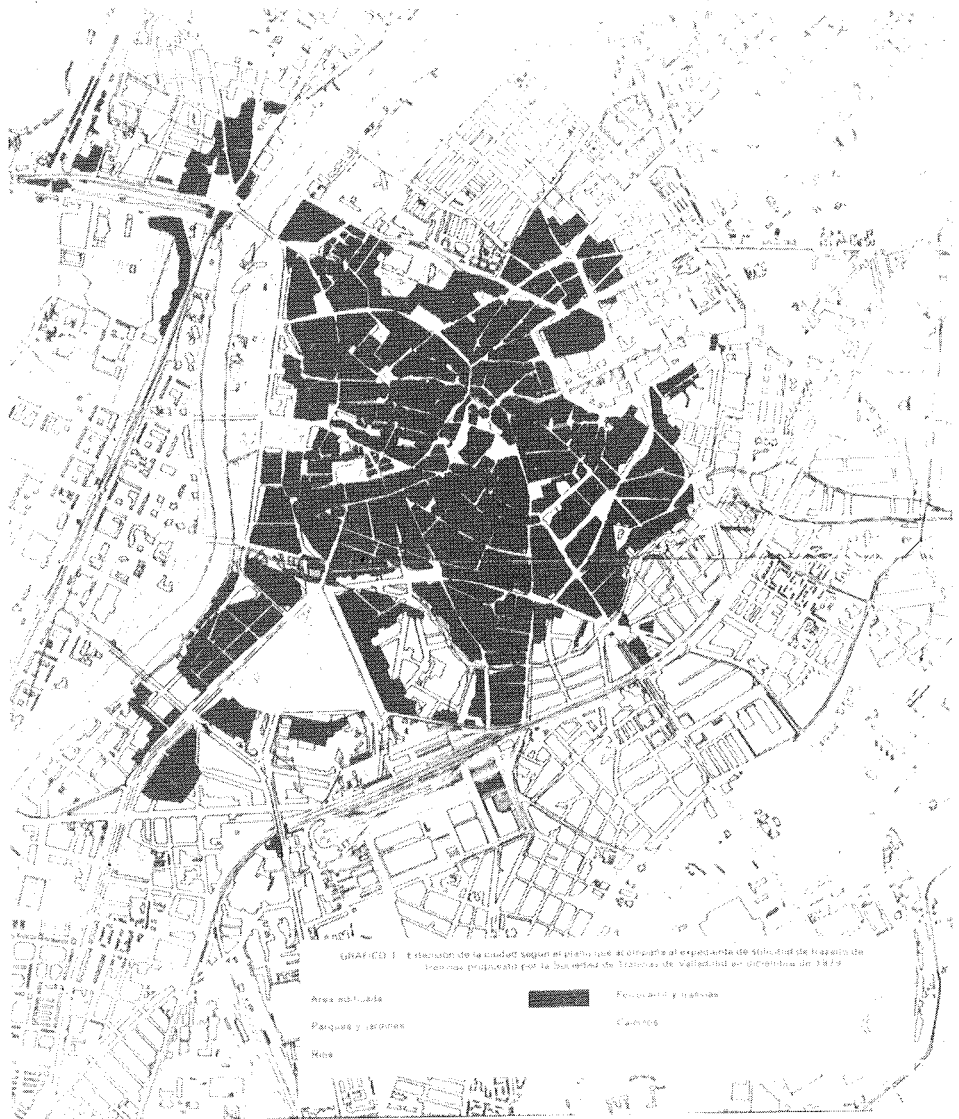
son elementos esenciales. Como consecuencia de todo ello y merced al desarrollo de nuevas técnicas de reproducción y la cada vez mayor demanda de información por parte de la sociedad, la cartografía abandona los reducidos grupos de poder en los que se gestaba y por los que circulaba en el pasado, para difundirse hasta extremos insospechados.

Pero no serán sólo las transformaciones técnicas las que definen a la nueva Cartografía; paralelamente a ellas tiene lugar un cambio en sus objetivos consistente en la sustitución del plano como reflejo de la realidad, por el plano como simple proyecto, un plano en el que los aspectos morfológicos se ven desplazados en favor de aquellos que definen el espacio, desde perspectivas administrativas, jurídicas o simplemente de gestión. En este contexto se produce una brusca simplificación de los códigos gráficos, así como una limpieza de la información que tradicionalmente acompañaba a la cartografía histórica, hasta convertir al plano en un documento ciego, sin intencionalidad ni carácter y de complicada lectura; un documento que no guarda la misma relación con la ciudad que en el pasado. Es el final de la cartografía histórica.



Extensión de la ciudad según el plano que acompaña el expediente de solicitud de trazado de tranvías propuesto por la Sociedad de Tranvías de Valladolid en diciembre de 1879.

B. Calderón, S. Mata, J.L. Sáinz: La Cartografía de Valladolid, 3 vols. Excmo. Ayuntamiento de Valladolid, 1982-1986.



II. EL CARACTER TRAUMÁTICO DE LAS PRIMERAS TRANSFORMACIONES DEL ESPACIO URBANO: OCUPACION FRANCESA Y DESAMORTIZACIÓN

Al comenzar el siglo XIX y pese a los esfuerzos realizados por el Gobierno Ilustrado a través de determinadas organizaciones como la Real Sociedad Económica de Amigos del País, la ciudad de Valladolid presentaba un estado deplorable; menguada en su vecindario, arruinado una parte de su caserío, decaído su otrora floreciente comercio y abortado el incipiente desarrollo de la industria-artesanado textil, en parte por no poder competir con «las indianas y percales», y en parte también por estar «sus manufacturas privadas del consumo y protección que les dispensaba una Corte brillante», apenas guardaba semejanza alguna con el esplendor y dinamismo que la caracterizó doscientos años atrás¹⁶. Ni siquiera el transitorio y coyuntural desarrollo de la industria textil durante la segunda mitad del siglo XVII fue suficiente para contrarrestar el efecto de casi dos siglos de prolongada decadencia durante los cuales Valladolid perdió todo vestigio de su pasado desarrollo industrial y comercial¹⁷. Por «...conventos, colegios e iglesias parroquiales en número excesivo o a palacios habitados hoy por los apoderados de sus dueños, dependientes de los Tribunales y Universidad, además de los artesanos precisos y un corto número de propietarios»¹⁸. Y es que, de su pasado esplendor Valladolid conserva tan sólo, en palabras del barón de Bourgoing, «...un asombroso número de edificios religiosos».

La superficie que ocupa la ciudad es muy extensa, al menos en relación con su población, y la densidad, consiguientemente, era muy baja, contribuyendo también a ello la gran cantidad de suelo existente no edificado, ocupado por «huertas, conventos patios, márgenes de los cauces interiores del Esgueva etc...»¹⁹. El caserío apenas se había renovado, salvo en los casos en los que la extrema pobreza de los materiales empleados -madera

¹⁶ L.S. IGLESIAS ROUCO, *Urbanismo y arquitectura de Valladolid, Primera mitad del siglo XIX*, Ayuntamiento de Valladolid, Valladolid 1978, 130 pp., Cfr., pág. 19.

¹⁷ En 1683 se indicaba que «...en esta ciudad no hay fábrica alguna por haberse aplicado los oficiales a otros oficios diferentes». E. FERNANDEZ DE DIEGO, *El barrio de San Andrés de la ciudad de Valladolid*, Valladolid, Departamento de Geografía 1971, 141 pp., Cfr., pág. 56.

¹⁸ L.S. IGLESIAS ROUCO, op. cit., pág. 20.

¹⁹ «...si Valladolid tuviera fábricas florecientes en su recinto y la agricultura estuviese en el estado en que podría en su hermosa y dilatada campiña; si de las aguas del río Pisuerga que la baña por su lado de Poniente se hiciese el uso que harían otras ciudades y pueblos de nuestro reino, correspondería, sin duda, el vecindario a la amplitud de esta principalísima ciudad», A. Ponz, *Viaje de España seguido de los dos tomos del viaje fuera de España*, M. Aguilar Ed. Madrid 1947, Cfr., tomo XI, carta IV, pág. 980.

y tapial- lo hacía periódicamente aconsejable; presentaba por ello un avanzado estado de deterioro -Según el Catastro del Marqués de la Ensenada, más de 100 viviendas se encontraban en estado de ruina y 10 resultaban inhabitables-, haciendo necesario, según Ordenanza del Corregidor Astraudi, un «reconocimiento general de todas las casas y edificios de la ciudad por los arquitectos de ella y el apuntalamiento o repaso a costa de los dueños de los que amenazasen ruina»²⁰. Predominaba la vivienda unifamiliar, sin duda porque la reducida población no había hecho necesaria la construcción de edificios plurifamiliares, hecho que tendrá lugar durante el siglo XIX, pero no tanto por escasez de suelo, como por el deseo o necesidad de accesibilidad de la burguesía urbana.

Conservaba igualmente Valladolid huellas inequívocas de su poblamiento de origen medieval en sus tortuosas calles, en el elevado número de callejones angostos, sin salida, y en la falta de regularidad en la disposición del caserío, adaptado éste a un parcelario sumamente irregular; tan sólo algunos sectores -plaza del Ocho, calle Platerías- presentaban un trazado más regular y un aspecto más cuidado por haber sido reconstruidos tras sufrir determinados accidentes -incendios, inundaciones etc...-, pero constituían la excepción en una estructura considerablemente agravada, por otra parte, en los barrios tradicionales de la ciudad. En similar estado de abandono se encontraban las calles y plazas de Valladolid hecha la excepción de la Plaza Mayor y los paseos y jardines, sectores en los que y en contraste con el general estado de abandono, centró sus afanes renovadores la Real Sociedad Económica de Amigos del País desde 1783 -El Espolón, Campo Grande, Prado de la Magdalena y las Moreras-²¹.

Sobre esta estructura se comenzará a incidir, nada más iniciarse el siglo XIX, de forma traumática; los cambios que, a partir de 1800 se sucederán con inusitada rapidez, no responden, al menos en principio, a una necesidad o demanda real de los mismos, por ser la sociedad en la que tienen lugar poco dinámica; antes al contrario, y en muchos casos afortunadamente, tienen lugar a pesar de ella, siendo el reflejo del pausado pero implacable tránsito hacia una nueva sociedad. La Guerra de la Independencia y la Desamortización son los principales acontecimientos que preparan el camino de la transformación del espacio urbano en la ciudad de Valladolid.

Si se hace la excepción de las interesantes, por singulares, pero superficiales reformas impulsadas por la Real Sociedad Económica de Amigos del País, durante los últimos años del siglo XVIII, reformas encaminadas por lo general a mejorar el aspecto de la ciudad, tales como el ajardinamiento y acondicionamiento de calles y paseos etc... o bien a perfeccionar el funcionamiento de los servicios públicos, en particular los de Policía Urbana, el siglo XIX, por más que la superficial impresión de los viajeros de la época indique en ocasiones lo contrario, se inicia con una ciudad en estado deplorable. La herencia, tras más de dos siglos de estancamiento y decadencia no podía ser más lamentable: un caserío muy envejecido, con numerosos edificios en estado de ruina y una escasa actividad constructiva tanto en materia de infraestructura como de nuevas viviendas o remodelado de las

²⁰ L.M. ENCISO RECIO y otros, *Valladolid en el siglo XVIII*, Historia de Valladolid, Valladolid 1985, tomo V, 439 pp., Cfr., pág. 20.

²¹ «...Aunque por lo general es malísimo el empedrado de Valladolid, no lo es el de esta plaza (la plaza Mayor), sino muy bueno, sin haber necesitado de compostura en muchos años; y es lástima que no se haya imitado en todas las calles», A. PONZ, *Viaje...*, op. cit., pág. 973.

ya existentes²²; a todo ello hay que añadir un deficiente trazado encontraban los dos ramales del Esgueva a su paso por la ciudad como aspectos más sobresalientes²³.

De este estado de postración y abandono se comienza a salir desde principios del siglo XIX en forma eminentemente traumática; merece, en efecto este calificativo la actuación de las tropas francesas y la violenta, en ocasiones, exclaustración del nutrido censo de población religiosa con que contaba la ciudad, a la que sigue una paulatina transformación de las dependencias abandonadas, o desamortizadas. Sentadas estas bases, el desarrollo económico y la cada vez más dinámica burguesía urbana a él vinculado, hará el resto, es decir, iniciará la transformación real del espacio urbano tradicional.

La intervención francesa en la ciudad, por más que el contexto en que se llevó a cabo no fuese evidentemente idóneo, tuvo una indudable trascendencia; en términos generales y animada en no pocas ocasiones por intereses de índole estratégico, se manifestó en el impulso dado a cuantas reformas urbanísticas les fueron propuestas o consideraron adecuadas a sus necesidades. merecen esta consideración la apertura de calles, la utilización como dependencias militares -cuarteles, almacenes, presidios etc...- de los numerosos conventos, en particular a partir de 1809, año en que José I decretó la supresión de los conventos, la ampliación del alumbrado público y la utilización de materiales de iglesias o dependencias conventuales demolidos en el embellecimiento de paseos y acondicionamiento de calles²⁴.

Las primeras operaciones en la estructura del tejido urbano se deben precisamente a las autoridades francesas presentes en la ciudad. Ya fuese para mejorar la fisonomía de la misma o ya para evitar emboscadas a sus tropas, impulsaron la apertura de la Nueva Calle del Teatro destinada a poner en comunicación la Plaza Mayor con el Patio de Comedias²⁵;

²² «...da compasión el número de casas que hay ruinosas y enteramente caídas o a medio caer que se encuentran en muchas calles, siendo muy pocas las que se reparan y menos las que se hacen de nuevo. Consiste en que muchas son de mayorazgos que no se creen en obligación de repararlas; en los alquileres cortos y ser las obras costosas. Como no las pueden vender ni permutar sin licencia de su Majestad ni dispendiosas diligencias, así se aumenta la ruina. Se junta también el gravamen de censos perpetuos que las casas tienen y subsisten en sus solares y así como quieren repararlas los dueños del dominio útil, por no gastar a beneficio de los del directo ni es fácil la enajenación de los derechos de éstas», A. PONZ, *Viaje de España...*, op. cit., tomo XI, carta IV, pág. 980.

²³ «...Por lo fangoso y pútrido de su cauce en este tránsito y por la mala dirección y poco cuidado que de él se tiene, muy bien puede decirse que de poco sirve; antes dan por supuesto que dañan con los vapores de su agua estancada, particularmente despues de las inundaciones o crecientes, causando tercianas en verano y haciendo más frecuente las nieblas», A. PONZ, *Viaje a España...*, op. cit., pág. 981.

²⁴ «Mercenarios Calzados (calle de la Merced)... su fachada ha sido destruida recientemente, sirviendo la piedra para el encauzamiento del río Esgueva: tratase también de abrir una calle dividiendo por mitad el conv.», P. Madoz, *Diccionario Geográfico estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*, Madrid 1845-1850, Ambito Ed. Facsimil 1984, pág. 201.

²⁵ «...Esta calle, que sale a la Plaza Mayor era muy corta y terminaba en la calle del Caballo de Troya -hoy Correo- y se la titulaba «al Caballo de Troya» en 1668. Para dar facilidades para acudir al teatro, se abrió en 1810 la calle desde la del Caballo de Troya hacia aquél y toda ella desde la plaza a la del Teatro quedó con el Título de Nueva Calle del Teatro», J. AGAPITO Y REVILLA, *Las calles de Valladolid, Nomenclator Histórico*, Imp. y Librería Casa Martín, Valladolid 1937, 542 pp., Cfr., págs. 57 y 58.

con la misma finalidad, venderán para edificar el Callejón de la Reina y el pasadizo de los Búcares. Obviamente no verán concluidas la totalidad de las obras iniciadas, pero en su mayor parte serán asumidas y acrecentadas durante el reinado de Fernando VII y años posteriores, al concurrir determinadas circunstancias como la generalización del proceso desamortizador, mayor estabilidad política una vez finalizadas las Guerras Carlistas, e inicio de un modesto desarrollo industrial a raíz de la inauguración del Canal de Castilla²⁶.

Sin duda, donde con mayor intensidad se dejó sentir la presencia francesa fue en el tratamiento dado a los numerosos edificios de carácter religioso con que contaba la ciudad; la relación de los que cambiaron de uso por necesidades de guerra o de los que fueron destruidos es considerable, dado que de un modo u otro afectó a práctica totalidad de los 22 conventos femeninos y 17 masculinos existentes, que pasaron a ser cuarteles, hospitales, almacenes, depósitos de armas o presidios. En 1801 ya se utilizan para alguno de estos fines el Superior de las Angustias, Nuestras Señora del Prado, San Pablo y el convento de la Trinidad Calzada²⁷. Desde ese año son constantes los desalojos, abandonos y saqueos de numerosos conventos hasta que en 1809, al entrar en vigor la orden de extinción de los conventos del clero regular se culmina el proceso con la ocupación progresiva de los mismos por parte del ejército. Los conventos del Carmen Calzado, San Juan, San Ambrosio, Jerónimos del Prado se destinarán, de forma más o menos permanente, a hospitales militares; los de Filipinos y San Benito al Real a almacenes de pólvora y municiones, La Merced Descalza se utilizó, transitoriamente, para alojamiento de prisioneros y finalmente fueron destinados al acuartelamiento de las tropas los conventos de Agustinos Filipinos, San Benito, San Agustín, La Victoria, San Gregorio y la Merced Descalza con el consiguiente deterioro, en todos los casos, de sus instalaciones²⁸. Otras fábricas conventuales sufrirán peor suerte; en unos casos serán demolidas -San Francisco, San Basilio, Trinitarios Calzados y Madre de Dios- y en otros serán parcial o totalmente saqueados -San Benito, San Pablo etc...- utilizándose parte de sus materiales, en el mejor de los casos, bien para obras de infraestructura -empedrado de calles o acondicionamiento de parques- o bien para el consumo y venta de parte de los mismos, en especial de la madera. Correrán esta suerte, según relata Ortega y Rubio, recogiendo el testimonio proporcionado por D. Hilarión Sancho en su «Diario de Valladolid» los conventos siguientes: «La Victoria, Mártires, Monjas de San Nicolás, San Agustín, San Gabriel, Merced Descalza, Clérigos Menores, Madre de Dios, Inquisición, Parte de los conventos de San Bartolomé y pese a los destrozos causados, permanecían en pie fueron nuevamente ocupados por las distintas comunidades religiosas, entregándose a una afanosa recuperación Corpus, Hospedería de los Mártires... del convento de la Vitoria se llevaron grandes vigas para componer el punto de Puente Duero...»²⁹.

En principio, esta transformación funcional de los edificios y dependencias conventuales en general tuvo carácter provisional; al retirarse los ejércitos franceses la mayor

²⁶ L.S. IGLESIAS ROUCO, *Urbanismo y arquitectura de Valladolid*, op. cit., pág. 55.

²⁷ *Ibid*, pág. 75.

²⁸ El Convento de la Merced Descalza fue «...destinado a cuartel ...por los franceses durante su dominación, fue enteramente destruído» Manual Histórico y Descriptivo de Valladolid adornado con dos láminas y un Plano topográfico, Valladolid, Hijos de Rodriguez, 1861, 446 pp., Cfr., pág. 208.

²⁹ A. Ortega y Rubio, *Documentos curiosos acerca de Valladolid y su Provincia*, Valladolid 1888.

parte de los que, pese a los destrozos causados permanecían en pie fueron nuevamente ocupados por las distintas comunidades religiosas, entregándose a una afanosa recuperación de los mismos; pero esta actividad fue efímera. En 1820 se promulga un Real Decreto por el que se suprimieron los monasterios y conventos que no tuvieran comunidad suficiente, iniciándose de este modo un procedimiento -la desamortización- que será definitivo para el ulterior desarrollo de la ciudad de Valladolid, puesto que merced a él se pueden ir solucionando los primeros problemas de orden urbanístico sin tenerse que elaborar proyectos de ensanche o reforma del interior específicos.

A partir de 1835 se asiste a un rápido desarrollo de la legislación desamortizadora; se suprimen los conventos que tuviesen menos de 12 profesos en Junio de 1835 y todos los monasterios de Ordenes Moncales en Octubre del mismo año. Igualmente se declaran en venta todos los bienes de instituciones suprimidas con la excepción de determinados edificios que serían destinados a servicio público³⁰. Acogiéndose a esta posibilidad, el Ayuntamiento y el ejército obtienen la concesión de una serie de fábricas conventuales, procediéndose de inmediato a su acondicionamiento y ocupación; la Merced Calzada se convertirá en Cuartel de Caballería, San Benito pasa a ser fuerte y cuartel para la guarnición, San Gregorio se destina inicialmente a oficinas del ejército, San Pablo se empleará como presidio Peninsular, el convento de Capuchinos se destina como presidio Peninsular, el convento de Capuchinos se destina a hospital de dementes, Premostratenses a escuela normal, el Carmen Calzado es utilizado como hospital militar y Nuestra Señora del Prado como hospital civil primero y como presidio modelo después³¹. Asimismo, el convento de San Diego se habilita para escuela Normal de Maestras, parte del solar del convento de Capuchinos se destina a vivero del Ayuntamiento y las iglesias-colegios de San Ignacio y San Ambrosio se utilizarán como cuarteles³².

Merced a todo ello no sólo se logra, al menos en principio, conservar un patrimonio edificado muy valioso desde el punto de vista arquitectónico e histórico que de otro modo hubiese sufrido un deterioro progresivo hasta su ruina o demolición, sino que también representó un considerable ahorro a la hora de dotar a la ciudad de unos servicios de carácter oficial, por distintas razones de creciente demanda, así como de acondicionar no pocas calles parques y cauces del Esgueva³³. Modélicas resultan en este sentido las operaciones

³⁰ G. RUEDA HERRANZ, *La desamortización de Mendizábal en Valladolid (1836-1853)*, Inst. Cult. Simancas, Valladolid 1980, 686 pp., Cfr., págs. 43 y sig.

³¹ L.S. IGLESIAS ROUCO, *Urbanismo y arquitectura...*, op. cit., pág. 77.

³² «...después de la esclaustración (sic) de los jesuitas se destinó la iglesia de San Ignacio para parroquia de San Miguel y la de San Ambrosio para la de San Esteban, habiéndose habilitado posteriormente lo restante de ambos colegios a cuarteles de infantería», *Manual Histórico y Descriptivo de Valladolid adornado con dos láminas y un plano topográfico*, Valladolid, Hijos de Rodríguez 1861, 446 pp., Cfr., pág. 221.

³³ «...Mucho fue lo que entonces padeció este edificio -El Colegio de San Gregorio- con motivo del acuartelamiento de tropas; pero aún fueron mayores los estragos causados después de la exclaustación de los colegiales por haberse alojado en él por algún tiempo á los penados del presidio correccional, cuyos hábitos de destrucción hubieran dado fin a esta preciosa joya del arte si hubiera sido más larga su permanencia. Por fortuna, y par conservar este inapreciable monumento, se acordó trasladar a él todas las oficinas de Hacienda, y entonces se reparó en lo posible, aunque con bien poco gusto, pues se abrieron, para dar mayor luz, altas ventanas de forma cuadrilonga y se emplastaron de yeso las delicadas labores de todas las portadas y escalera», *Manual Histórico y Descriptivo*, op. cit., pág. 208.

de apertura de la calle Cervantes -Merced-, puesto que además de incorporar parte del solar a la vía pública se utilizarán sus materiales en el encauzamiento de parte del ramal Norte del río Esgueva y de acondicionamiento del solar del convento de San Francisco; en este último caso la fábrica del convento fue demolida, justificándose este hecho por la necesidad de proporcionar jornales a los desempleados «...a quienes la cruda estación del invierno en que nos hallamos condenaría a la inacción y a la más amarga indigencia», así como facilitar la apertura de «calles anchas y espaciosas con lo que quedaría hermo-seado el ornato público»³⁴. Al igual que sucede en operaciones similares, el solar se divide en varios lotes y se vende en una sola subasta y pro-indiviso a dos comerciantes de la ciudad por algo más de un millón de reales, ocupándose con cierta rapidez, a lo que contribuyó indudablemente su privilegiada situación en el centro de la ciudad; este hecho es relativamente excepcional puesto que la lotificación, urbanización y edificación de los solares desamortizados se realizará en fecha tardía, tanto por problemas de índole jurídico como por la escasez relativa de iniciativas urbanizadoras por parte de la burguesía y municipalidad hasta mediados del siglo XIX.

Igualmente se utilizarán parte de los solares desamortizados de los conventos del Carmen Descalzo, Santa Catalina, Santa Isabel, San Benito el Real, Merced Calzada y Merced Descalza, en la ampliación de determinadas calles, inaugurando un procedimiento que será habitual, años más tarde, durante la segunda mitad del siglo, en la transformación del espacio urbano³⁵. Será también común la utilización de los materiales de algunos conventos desamortizados en la realización de determinadas obras de acondicionamiento de la ciudad: la portada del convento de San Gabriel será utilizada en la construcción del nuevo cementerio, parte del encauzamiento del Esgueva interior se hará con los materiales del convento de la Merced Calzada y finalmente los materiales del convento de San Pablo serán destinados a la edificación del presidio modelo³⁶.

Este conjunto de obras de acondicionamiento del espacio urbano facilitadas por la desamortización, manifiestan una evidente voluntad de intervención en la ciudad, desconocida hasta entonces; abierto el camino en la forma señalada, que hemos considerado traumática, la burguesía y el municipio encontrarán nuevos argumentos para continuar el proceso de transformación del espacio urbano, siendo uno de ellos, quizá el más decisivo- la mejora del saneamiento, manifestación inequívoca de las necesidades e ideales burgueses en seguridad, higiene y embellecimiento del espacio urbano.

³⁴ G. RUEDA, *La desamortización*, op. cit., pág. 102.

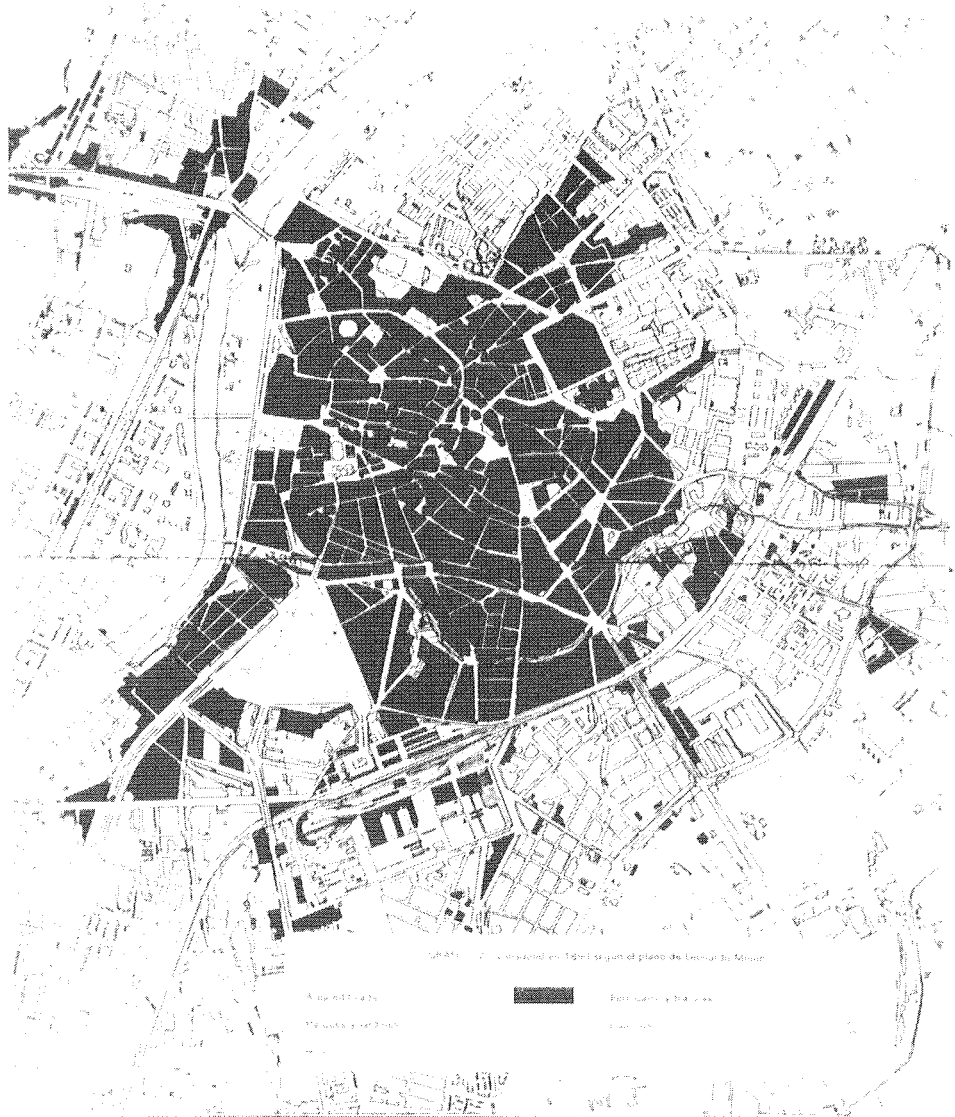
³⁵ L.S. IGLESIAS ROUCO, *Urbanismo y arquitectura*, op. cit., pág. 78.

³⁶ «...todo lo demás de este convento -San Pablo- ha sido demolido siendo sobre todo de lamentar que su bello claustro de la época primitiva del edificio no haya sido siquiera respetado por su antigüedad y que a pesar de haberse opuesto a que se demoliera la Comisión de Monumentos históricos y artísticos de la provincia fuese víctima del temerario empeño de una autoridad superior, que quiso emplear su piedra en la construcción del presidio modelo en el Campo Grande, hoy Colegio de Caballería» *Manual Histórico y Descriptivo*, op. cit., pág. 206.



Valladolid en 1890 según el plano de Leonardo Miñón.

B. Calderón, S. Mata, J.L. Sáinz: La Cartografía de Valladolid, 3 vols. Excmo. Ayuntamiento de Valladolid, 1982-1986.



III. EL SANEAMIENTO COMO CONDICIONANTE DEL DESARROLLO URBANO: ALCANTARILLADO Y DESVIACION DEL ESGUEVA

A la febril actividad urbanística impulsada por los intereses estratégicos o afanes renovadores de los ejércitos franceses, sigue un periodo dilatado durante el cual la ciudad recupera la calma y atonía de etapas anteriores. Durante gran parte del siglo XIX y exceptuando las dos últimas décadas, una parte de los objetivos de índole estructural quedarán relegados en favor de una relativamente intensa actividad edificatoria, muy localizada en el espacio, a la que acompañan inevitables operaciones urbanísticas como consecuencia de la necesidad de insertar los nuevos espacios residenciales -en su mayor parte procedentes de la Desamortización- en el tejido urbano preexistente, reparar los destrozos causados por las guerras y acondicionar el «centro» de la ciudad a las necesidades de la nueva burguesía urbana³⁷. Su importancia es, obviamente, relativa, pero la persistencia en el tiempo de este tipo de operaciones contribuirá a dotar a Valladolid de una fisonomía plenamente urbana al tiempo que se acentuará aún más la segregación morfológica y social de los diferentes barrios de la ciudad, barrios que en cambio participan de un problema común a toda ella: la falta de higiene y saneamiento.

Ciertamente, este no es un inconveniente exclusivo de Valladolid, sino que afecta por igual a todas las ciudades españolas durante el siglo XIX; su solución será, por lo que a esta ciudad respecta, tardía, ya que tales problemas no se afrontarán con decisión hasta el último tercio del siglo, y ello tras haber sufrido la misma, en 1885, una epidemia de cólera; porque, «...en éste país no saber que hay higiene hasta que nos hallamos invadidos por la epidemia»³⁸. En efecto, en Valladolid, como en el resto de las ciudades españolas,

³⁷ «Las obras de utilidad Pública, de embellecimiento y ornato egecutadas (sic) por la corporación municipal en el presente siglo son numerosísimas, mereciendo entre ellas un distinguido lugar la construcción que en 1826 se hizo de los dos grandes ojos del Puente Mayor... en 1929 se prolongó el embaldosado de la Acera de San Francisco desde la calle de Olleros á la de Teresa Gil, y se hizo la cañería para las fuentes que habrán de colocarse en el nuevo paseo de Recoletos... se dió principio a la construcción del cementerio del Carmen... en 1837 se construyeron las hermosas aceras de las calles de Santiago y Teatro... en 1839 se levantó el puente de piedra sobre la Esgueva contiguo al ex-monasterio de San Benito... en 1845 se dió grande ensanche al callejón titulado de San Quirce... en Diciembre de 1847 se abrió la nueva calle de la Constitución que comunica con la de Santiago y Olleros». M. SANGRADOR VITORES. «*Historia de Valladolid*», Valladolid 1851.

³⁸ S. SIERRA Y VAL y E. MUÑOZ. *Memoria de higiene...*, op. cit., pág. 6.

la situación sanitaria era deplorable³⁹; tan sólo se había conseguido paliar el problema a mediados del siglo merced al cubrimiento de una parte del cauce interior del Esgueva y exclusivamente en su ramal Norte, que atravesaba de Este a Oeste la ciudad; un cauce que por ser utilizado desde tiempo inmemorial, e indiscriminadamente, como gran «cloaca» urbana, había sido objeto de especial atención normativa. En las ordenanzas de Valladolid de 1549, y hasta la sexta edición de 1818, año en el que fueron publicadas con el título de Ordenanzas con que se rige y gobierna la República de la muy Noble y Leal Ciudad de Valladolid, se hacen múltiples referencias a la prohibición de verter escombros y determinado tipo de aguas residuales, especialmente en la Ordenanza Segunda y que lleva por título: «Para todo lo que toca á la limpieza del pueblo, que contiene quince capítulos»⁴⁰.

El elevado coste de la obra señalada -acondicionamiento del cauce del Esgueva-, había dado lugar a que se aplazase reiteradamente, hasta que, en 1846 la Junta de Sanidad y ante el peligro de que la epidemia de Cólera Morbo declarada en Francia se extendiese a Valladolid, recomendó la pronta ejecución de tales obras, iniciándose las mismas en Noviembre de 1848 para concluirse dos años más tarde, en 1850⁴¹. Obviamente esta obra no fue suficiente para acabar con todos los problemas sanitarios de la ciudad; cierto es que gracias a ella los habitantes de ambas márgenes se librarán de la «fetidez y perjudiciales miasmas que continuamente exhalaban sus aguas durante la estación calurosa del verano»⁴²; cierto es igualmente que merced a esta obra se acondiciona un considerable número de espacios públicos -parques, calles, plazas, etc.-; pero con todo apenas si mejoran las

³⁹ «Ya no debía sufrirse en Valladolid la inmundicia de sus calles despues que se limpiaron las de Madrid donde era infinitamente más difícil efectuar esta empresa por carecer de las excelentes proporciones que para ello tiene esta ciudad como son muchos patios y otros grandes espacios en las casas, síndolo también el que regularmente vive un vecino en cada una y, sobre todo el poder introducir aguas corrientes por minas o cloacas». A. PONZ. *Viaje de España...*, op. cit., tomo XI, carta II, págs. 951-952.

⁴⁰ «...Otro sí ordenamos y mandamos que ninguna persona sea osada de echar en remojo en el río ni en la esgueva, ni en ninguna otra parte dentro de esta villa, cueros para curtir». *Ordenanzas con que se rige y gobierna la república de la muy noble y leal ciudad de Valladolid*. Valladolid. Imp. de Roldán. Año 1918. Ed. Facsimil. Ordenanzas de Valladolid. Siglos XVI al XIX. Ambito ed. Valladolid 1988. Cfr. Ordenanza Segunda, página 131, capítulo 5º. En la misma ordenanza segunda y en su capítulo 6º se señalaba también que «...ningun pellejero, ni zapatero, ni otra persona, no eche de los muros adentro de la villa, en la ribera de Esgueva, ni en otra parte, retazos ni raeduras de sus corambres, por evitar la suciedad é malos olores de ello...».

⁴¹ «la estremada planicie y poca vertiente del terreno en que está fundada la c., la oposición que hacen los vec. propietarios de las bodegas que hay dentro de la población á la apertura de alcantarillas, y la escasez de los fondos municipales, contribuyen a que la limpieza no sea tan esmerada como pudiera desearse; pero tampoco se haya en un estado que pueda perjudicar a la salubridad pública; pues la circunstancia de atravesar el Esgueva a la pobl. dividido en dos brazos, de los cuales el que cruza por el centro se halla encruzado en una extensión de 1000 varas con fuertes murallas de piedra encubierto en sus dos terceras partes, las muchas letrinas públicas que hay de figura octogonal con vertiente a dicho r. y el uso particular de los pozos sumideros que se limpian a altas horas de la noche, proporcionan bastante aseo». P. MADDOZ. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar*, tomo XV, Madrid 1849, Cfr., pág. 555.

⁴² M. SANGRADOR VITORES, *Historia de Valladolid*, op. cit., pág. 662.

condiciones generales, responsables de las causas de mortalidad catastrófica que, periódicamente, afectaban a toda la ciudad y de modo particular a alguno de sus barrios⁴³.

Pero con todo ello, tampoco se logra una mejora sustancial en el paisaje urbano, puesto que si bien es cierto que el ramal Norte del Esgueva atravesaba la ciudad parcialmente cubierto, el ramal o brazo Sur lo hacía totalmente al descubierto, generando los mismos problemas que se trataron de evitar con la canalización y cubrimiento del primero. En 1867 y con ocasión del proyecto de alineación elaborado para las calles de Moros, Esgueva y Paraíso se condiciona todavía la alineación de la última de ellas -con buen criterio- a la obra previa de cubrimiento del cauce del Esgueva *«1º porque es más conveniente a la salubridad y al ornato público, 2º porque es más ventajoso a los intereses del municipio y a los particulares y 3º que es más pronto realizable que el proyecto presentado»*⁴⁴. Y es que ciertamente no podía ser de otro modo a la vista del beneficio que para la ciudad representó el cubrimiento de parte del cauce del ramal Norte, y teniendo en cuenta además que *«el trozo del río Esgueva que está descubierto entre la calle de las Parras y el puente de la Magdalena presenta un aspecto repugnante, que lo motiva 1º que en varios puntos de su margen derecha hay vertederos de basuras, 2º que generalmente está coronado de labanderas (sic) y el ejercicio de sus faenas no está muy conforme con la decencia pública y 3º y principal, que las aguas en este punto producen mal olor, siendo por consiguiente un foco de insalubridad especialmente en la estación del calor»*⁴⁵.

Ciertamente, los problemas de carácter higiénico-sanitario no fueron objeto en España durante el siglo XIX de la necesaria atención legislativa y económica. El primer proyecto sobre esta materia -Proyecto de Ley General para la Reforma Saneamiento y Ensanche de las poblaciones- de Posada Herrera data del año 1861, pero no superó los trámites parlamentarios, dada la preocupación preferente por regular los «ensanches» y ante la feroz oposición que quienes directa o indirectamente tenían intereses en el suelo urbano. Materia tan delicada por ello, era de responsabilidad exclusiva de los municipios que, carentes de recursos económicos y del necesario soporte legal, no pudieron afrontar la siempre aplazada tarea de sanear sus respectivas ciudades, circunstancia que se dejará sentir con especial intensidad entre las clases trabajadoras⁴⁶. Fruto del creciente interés y preocupación por los problemas sanitarios será finalmente la aprobación de la ley de 18 de Marzo de 1895 sobre Saneamiento y Mejora Interior de las Poblaciones, ley que constituye, en cierta medida, una enorme frustración para los intereses renovadores de las ciudades españolas⁴⁷. No obstante, la preocupación por el saneamiento de la ciudad de Valladolid -quizá por su deplorable estado- es anterior a la promulgación de la citada Ley de 18 de Marzo de 1895⁴⁸.

⁴³ E. ZORRILLA MAZA, *La sociedad en la segunda mitad del siglo XIX*, En C. ALMUIÑA y otros, *Valladolid en el siglo XIX*, Historia de Valladolid, tomo VI, Valladolid 1985, Cfr., págs. 377 y sig.

⁴⁴ Proyecto de alineación de las calles de Moros, Esgueva y Paraíso, Año 1868, A.M.V. Leg. 1059-4.

⁴⁵ Proyecto de alineación de las calles..., Ibid, Memoria.

⁴⁶ «Difícil es en alto grado la contestación de las causas que directa o indirectamente contribuyen a perjudicar la salud pública en poblaciones como esta donde falta mucho, muchísimo para que se cumpla con lo que ordena la higiene pública y en su mayor parte se abandona la higiene privada en las clases menos acomodadas», S. SIERRA Y VAL y EUGENIO MUÑOZ, *Memoria de higiene...*, y op. cit., pág. 10.

⁴⁷ M. BASOLLS COMA, *Génesis y evolución...*, op. cit., págs. 369 y sig.

⁴⁸ M^a A. VIRGILI BLANQUET, *Desarrollo urbanístico...*, op. cit., pág. 134.

Si exceptuamos el tradicional interés, puesto de manifiesto en la temprana elaboración de proyectos para encauzar el Esgueva, así como en la atención a problemas parciales -limpieza de los cauces del Esgueva, construcción de alcantarillas etc...- impulsada desde finales del siglo XVIII por la Real Sociedad Económica de Amigos del País y más tarde por las autoridades francesas, las primeras referencias sobre este particular datan de mediados del siglo XIX⁴⁹; pero, pese a tan temprana preocupación, no será hasta 1889 cuando el Ayuntamiento, en sesión de 4 de Febrero acuerde el inicio de los estudios para acometer el saneamiento, estudios que el 15 de Abril se encargan a D. Recaredo Uhagón fijándose a tal efecto las bases a las que debería ajustarse el proyecto⁵⁰.

En 1890 se termina la redacción de este primer proyecto de Saneamiento General de Valladolid; un proyecto excelente, desde el punto de vista técnico, en el que y como punto de partida se hace un diagnóstico, ciertamente sombrío, sobre el estado de la ciudad a finales del siglo pasado; el recurso a los «pozos negros» para la evacuación de aguas residuales, pozos por lo general contruídos inadecuadamente pese a las cautelas señaladas en las Ordenanzas municipales acerca de su localización -ya que deberían situarse preferentemente en el interior de las fincas- y características constructivas; los constantes vertidos a los ramales interiores del Esgueva obligatorios de acuerdo con las Ordenanzas para «...las casas situadas en la línea del Esgueva y las dos primeras de cada lado de las calles cuyas entradas ocupen dicha posición, contruídas por los particulares sin plan ni concierto alguno, carecen de pendiente casi de ordinario y siempre de solera, reduciéndose su disposición a dos muretes de mampostería que una losa de tapa recubre»⁵¹; la comunicación directa de las viviendas con los «pozos negros» y alcantarillas, el estancamiento del agua de lluvia en las calles a causa de la escasez de sumideros y el escaso caudal del Esgueva, incapaz de arrastrar las basuras a él arrojadas a tal punto que en verano sus aguas se estancan constituyendo un importante foco de infección, son otros tantos

⁴⁹ En 1820, Gonzalo de Luna, síndico del Ayuntamiento propone, entre otras, las siguientes medidas con carácter de urgencia: «la limpieza del río Esgueva, limpieza que se debería ejecutar de cuando en cuando y la construcción de alcantarillas en todas las calles», M^a A. VIRGILI, *Urbanismo y arquitectura*, Valladolid en el siglo XIX, Historia de Valladolid, tomo VI, págs. 475-504, Cfr, pág. 468.

⁵⁰ Las bases técnicas a las que deberían amoldarse los estudios de saneamiento eran las siguientes: «a/ Que las aguas sucias no sean dirigidas aguas arriba del río, ni a las que discurren por los dos ramales del Esgueva que atraviesan la población. b/ Que se haga el estudio de manera que puedan ser recojias (sic) en colectores donde acumuladas también las basuras, materias de pozos negros etc... puedan por modo apropiado ser utilizadas y constituir un motivo de ingreso para los fondos de la Corporación. c/ Que las canalizaciones subterráneas por donde han de ser conducidas no sean zanjias peor o mejor revestidas, sino que se haga la conducción por tubos, con arreglo a los últimos adelantos. d/ Que se atienda tanto en la tubería como en los colectores a las necesidades de la higiene con preferencia á toda consideración, y se dispongan una y otros de modo que los gases que se formen puedan perderse en la atmósfera sin perjudicar las capas o zona de aire respirable», R. UHAGON, *Proyecto de Saneamiento General de Valladolid...*, op. cit., pág. 10 y 11.

⁵¹ R. UHAGON, *Proyecto de Saneamiento...*, op. cit., pág. 5.

problemas cuya solución debía afrontar urgentemente la ciudad para mejorar su situación sanitaria⁵².

Con tal objeto, se propone la pronta ejecución del saneamiento general de la ciudad y de las viviendas, la desviación de «los Esguevas» y el avenamiento del Prado de la Magdalena, avenamiento que «*hoy se hace más indispensable por haberse emplazado y construido en este sitio, prescindiendo sin duda de toda consideración que no fuera la de realzar una mal entendida economía, el Hospital Provincial y la Facultad de Medicina con sus clínicas*»⁵³. Lamentablemente y pese a la urgencia señalada, el saneamiento de Valladolid se retrasará hasta los primeros años del siglo XX; a ello contribuyeron dificultades de índole económica, técnica e incluso legal. Fue preciso que previamente se declarasen de «utilidad Pública» las obras de saneamiento de Valladolid por R.O. de 22 de Diciembre de 1899 -lo que facilitaba los trámites expropiatorios y captación de recursos- y que se autorizase el proyecto presentado por R. Uhagón, para que, previo replanteo de las obras, se iniciasen las mismas; No obstante será en 1907 cuando se acuerde «adjudicar definitivamente el remate á D. Alejandro González Heredia y Suso, como autor de la proposición más ventajosa entre las admitidas en la cantidad de dos millones setecientas cuarenta y ocho mil trescientas setenta y una pesetas»⁵⁴. Un año más tarde ya fue posible a un elevado número de calles modificar sus canalizaciones para insertarlas en la red de saneamiento y alcantarillado general⁵⁵.

Pero una vez más, el tratamiento que en el proyecto se da a los diferentes sectores de la ciudad es muy desigual. Una parte de los barrios tradicionales, precisamente los que acogen mayor volumen de población entre 1880 y 1920, quedarán al margen de la operación de saneamiento, acentuándose por este motivo aún más su segregación. En 1916, los vecinos de los barrios de las Delicias y Tranque solicitan la construcción de alcantarillado y cinco años más tarde se pide la aprobación de tales obras con el fin de atender las necesidades de saneamiento, urbanización y mejora de la vivienda de la clase obrera en los barrios de Tranque, Delicias, San Isidro, La Victoria, Vadillos, Plaza de Toros y la Rubia. Otros sectores, pese a su rápido crecimiento, como la Piliaria y los Pajarillos se encontraban en 1936 en el inicio de este proceso⁵⁶.

Así pues, y por lo que respecta al saneamiento, durante el siglo XIX se sientan las bases para su realización, pero en absoluto se concluye la misma; buena muestra de este

⁵² Como es lógico suponer los sectores de la ciudad más afectados por eran invariablemente los barrios próximos a los cauces interiores del Esgueva. Para demostrar este hecho, R. UHAGON realizó un estudio comparado por calles de la mortalidad causada por la epidemia de Cólera de 1885, concluyendo que los barrios más afectados habían sido San Andrés, Tenerías, San Juan y los Vadillos, R. UHAGON, *Proyecto de Saneamiento...*, op. cit., págs. 68 y sig.

⁵³ *Ibid*, pág. 70.

⁵⁴ *Documentos referentes a la subasta para la contratación de las obras de alcantarillado y desviación de los Esguevas de Valladolid*, Valladolid, Imp. de A. Zapatero, 1970, 36 pp., Cfr., pág. 36.

⁵⁵ «Hago saber que estando terminada la canalización pública para desagüe de las aguas pluviales y negras de las calles: Cadenas de San Gregorio, San Quirce, Plaza de San Pablo, 20 de Febrero, Poniente, Rinconada, Sandoval, C. Ansurez y Macías Picavea, los particulares de las fincas sitas en las calles citadas deberán proceder seguidamente a modificar las canalizaciones particulares de desagüe e injertarlas en la vía pública», Edicto 1908, A.M.V. Leg. 917.

⁵⁶ M^a ANTONIA VIRGILI BLANQUET, *Desarrollo urbanístico...*, op. cit., pág. 138.

retraso es el hecho de que, para atender a las necesidades de las nuevas viviendas, todavía en los últimos años de siglo se contrata en pública subasta la construcción de 30 pozos depósitos, cuya estructura y técnica constructiva «un revestimiento de mampostería con mortero ordinario bien cargado de arena para lograr mayor permeabilidad» no hace sino incrementar los problemas sanitarios a causa de las filtraciones y la consiguiente contaminación de las aguas de los pozos utilizados para el abastecimiento de la población⁵⁷. Puede, en razón de ello, explicarse la tardía incidencia de epidemias como la de cólera y las elevadas tasas de mortalidad -38,2 por 1000 en 1896- de final de siglo⁵⁸; el crecimiento de la población -16608 habitantes entre 1877 y 1900- se debe por tanto a la inmigración y no al saldo vegetativo, saldo que se mantiene en precario equilibrio por las causas anteriormente señaladas⁵⁹.

Pero, con ser importante, la mejora de las condiciones higiénicas no es este el único efecto provocado por el saneamiento -alcantarillado y desviación de los ramales Norte y Sur del Esgueva- de la ciudad de Valladolid. Paralelamente se asiste a una importante transformación del paisaje urbano, al menos en el centro de la misma, así como a la incorporación de nuevo suelo merced a la construcción del llamado «Canal de Desviación» y la consiguiente conversión en calles de los antiguos cauces del Esgueva, cuyos márgenes, otrora vertederos de basura y asiento de industrias insalubres y dependientes del agua - molinos, fábricas de papel etc...- se verán afectados por un paulatino remodelado funcional y una progresiva ocupación residencial por parte de las clases más acomodadas, al menos en la proximidad al centro de la ciudad tradicional.

Esta transformación es paralela al proceso de cubrimiento del Esgueva y se inicia, obviamente, en el ramal Norte y en las calles más próximas al centro, entre la iglesia de la Antigua y San Benito⁶⁰. El ritmo de tales obras es muy lento, puesto que hay que espe-

⁵⁷ Expediente para la contratación en pública subasta la construcción de 30 pozos depósitos, A.M.V. Leg. 478. En las Ordenanzas Municipales de Valladolid del año 1886 se señalaba que «...estos pozos deberán construirse perfectamente impermeables, estando por tanto completamente revestidas la solera y las paredes de morteros ó cemento hidráulico».

⁵⁸ «...la existencia prolongada de casos, aunque no muy numerosos de tifoidea, viruela, diteria, fiebres gástricas y palúdicas, son debidas especialmente a la infección del aire en la capital por las malísimas condiciones del alcantarillado escaso que existe y su comunicación permanente con las viviendas», S. SIERRA Y VIDAL, *Memoria de higiene...*, op. cit., pág. 17.

⁵⁹ J. GARCIA FERNANDEZ, *Crecimiento y estructura urbana de Valladolid*. Libros de la Frontera. Barcelona 1977. Sobre este particular ver también: J.M^a PALOMARES IBAÑEZ, *La Comisión de Reformas Sociales y la condición obrera en Valladolid*, Valladolid, Universidad, 1985, 317 pp., Cfr., págs. 49 y sig.

⁶⁰ ¿Qué serían hoy las hermosas plazuelas de Portugalete, esplanada de San Benito y otras sin el embovedado del Esgueva? unos depósitos de basuras en el centro más poblado de la ciudad como lo eran no ha mucho años. *Proyecto de alineación de las calles de Moros...*, op. cit., Memoria. Sobre la plaza de Portugalete J. AGAPITO Y REVILLA señala «si varió mucho el paraje con la construcción de la Catedral, no poco, también, en el siglo XIX, pues, por de pronto se cubrió el ramal del Esgueva que discurría por aquél paraje, bien ventajosamente para el ornato, la higiene y comodidad de la ciudad; y ello me hace recordar que sobre la gran explanada que con tal motivo se formó se hizo un mercado con casetas de madera y una plazoleta central también de madera». Igualmente acerca de la plaza de Poniente indica «A la orilla del Esgueva se hizo un soto, luego se fue estrechando el cauce y se le cubrió y se contruyó allí una explanada a que el Ayuntamiento en 10 de Abril de 1863 acordó titular Explanada antiguo soto de San Benito plazuela de Poniente». J. AGAPITO Y REVILLA, *Las calles de Valladolid...*, op. cit., págs. 345 y 347.

rar hasta la década de 1860 para que este cauce desaparezca de la trama urbana, que permanecerá por el momento y hasta que se construya el «canal de desviación», oculto en el subsuelo; en 1844 el plano de los Hnos. Ameller todavía recoge -excepción hecha de algunas manzanas y calles- el cauce subaéreo del ramal Norte, mientras que en 1863, el mismo queda interrumpido en el encuentro de la calle Paraíso con la calle Parras, discutiendo encauzado y cubierto hasta su encuentro con el río Pisuerga. A mediados del siglo XIX. P. MADDOZ describe el recorrido del ramal Norte en los siguientes términos; «*El Esgueva, que dividiéndose en dos brazos á 3/4 de leg. en el llamado Puente de la Reina sigue su curso de O. á E. en una línea hasta la muralla y fáb. de papel continuo; sigue por el Prado de la Magdalena, calle de los Alamillos de Esgueva y desde esta á los caños de la Catedral forma una línea regular: continúa después por debajo de la casa que fue de las carnicerías; á cortar dist. se descubre hasta la calle de las Platerías y del Val, donde otra vez se descubre hasta su desagüe en el Pisuerga... En el año pasado (1849) se concibió el pensamiento de encauzar ese r., por los inmensos perjuicios que ocasionaba á la salubridad pública. Efectivamente el cauce se ha reducido a una lat. de 8 pies y en toda su long. se han hecho dos paredes de piedra de sillería, habiéndose cubierto varios trozos de baldosa de ladrillo con el fin de que no despida mal olor*»⁶¹. Quedan por lo tanto libres de su servidumbre e inconveniencias, la calle de Parras, la plazuela de Cabañuelas, la Plaza de Portugalete, La calle y plaza de Cantarranillas y las calles Platerías, Del Val, Trasera de Cebadería, Plazuela de San Benito y jardines del Poniente⁶².

Gracias a ello, la ciudad incorpora lo que más adelante será asiento de nuevos servicios -Mercado del Val y de Portugalete- áreas de recreo -jardines de Poniente-, mejorando además el paisaje en los viejos barrios del Centro y Norte de la misma; nuevas calles, cuyos regulares trazados impulsarán la reforma de las adyacentes, mejorarán la viabilidad de aquellos, librando al tiempo a la ciudad de la servidumbre de los numerosos puentes sobre el cauce del Esgueva interior -trece en el ramal Norte y cuatro en el del Sur-.

La prioridad dada al ramal Norte sobre el del Sur es lógica si tenemos en cuenta que mientras el primero atravesaba los barrios más poblados de la ciudad y el centro de la misma, el segundo lo hacía afectando casi exclusivamente al caserío del barrio de San Andrés, segregando una parte del mismo, así como al barrio de Tenerías, en el Sur de la ciudad; quizá por esta razón su saneamiento quedará pospuesto hasta que la construcción de la Estación del ferrocarril revitalice parte del citado sector. En 1863 la totalidad del cauce es subaéreo y entre ese año y final de siglo tan sólo se cubre y encauza el llamado Nuevo Boulevar del Rastro, así como algunos sectores del Campillo de San Andrés. En realidad su cubrimiento no se consideró en ningún momento de apremiante necesidad, salvo en el tramo comprendido entre el extremo meridional de la calle de Santiago y el Espolón, tramo en el que se inician relativamente pronto las obras -1890-, pero tras la crecida de 1891, que provocó grandes destrozos, se aplazarán reiteradamente hasta que finalmente se toma el acuerdo de esperar a la aprobación del proyecto de saneamiento de

⁶¹ P. MADDOZ, *Diccionario...*, op. cit., pág. 570.

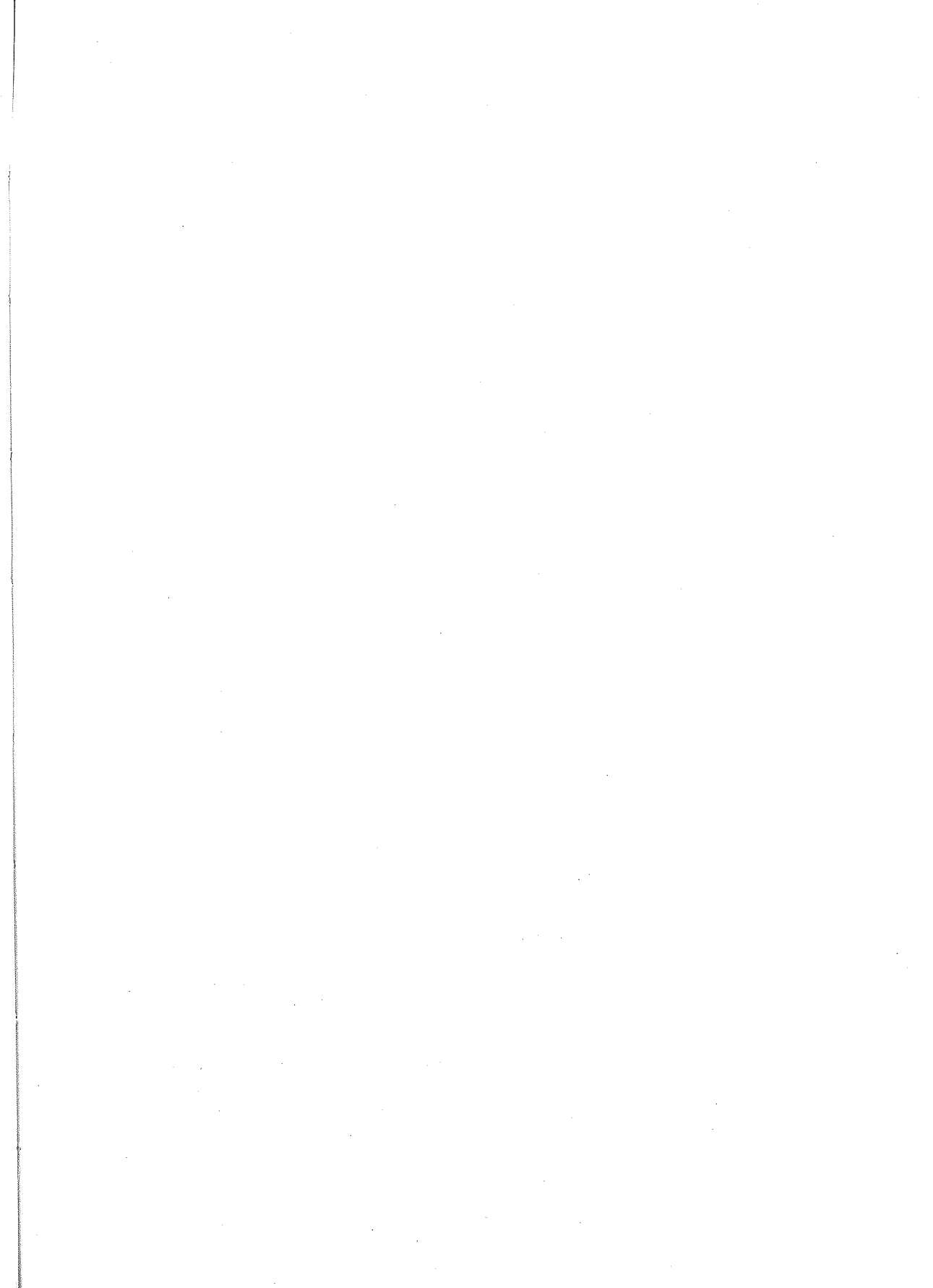
⁶² En 1849 se contrata el encauzamiento entre los puentes de San Benito y del Val y se hace efectivo el pago de las obras realizadas entre las calles Carnicerías y Platerías y entre los puentes de Magaña y Carnicerías. En 1850 se encauza y cubre el sector próximo al puente de San Benito y en 1853 se acuerda proceder a la construcción del cauce entre el Matadero de San Benito y puente de la Cárcel, M^a A. VIRGILI BLANQUET, *Desarrollo urbanístico...*, op. cit., pág. 102.

R. Uhagón sobre la desviación del Esgueva; finalmente, en 1914 se presentó el proyecto de relleno y drenaje del brazo Sur, concluyéndose las obras, no sin pocos avatares, en 1922.

Con anterioridad a esa fecha, una parte del cauce ya se había cubierto, con cierto retraso en relación al ramal Norte y había posibilitado una primera ocupación y urbanización de la calle Miguel Iscar, cuyos primeros proyectos datan de 1862, si bien en 1880 todavía no habían concluido las obras, así como de parte del Campillo de San Andrés; es este un sector de importancia crucial por ser uno de los pasos principales hacia la estación del ferrocarril del Norte que, una vez acondicionado, permitirá la apertura de dos de las más importantes vías de la ciudad -calles de Gamazo y Muro-, aperturas que, junto a los innumerables cambios de alineaciones constituyen procesos decisivos en la transformación del espacio urbano decimonónico.

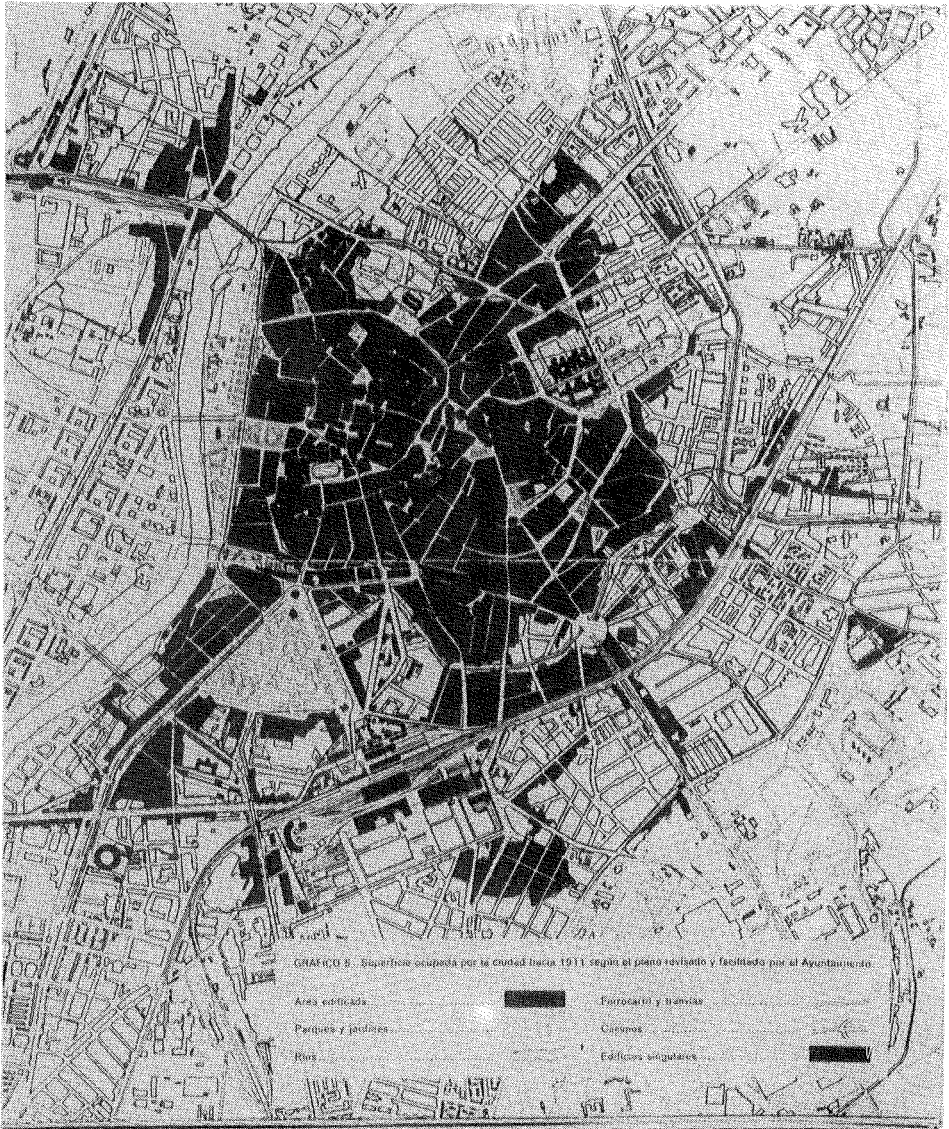
Pero, pese a los considerables esfuerzos realizados, al concluir el siglo XIX no se habían resuelto en absoluto el problema del saneamiento de la ciudad. En 1897 y con ocasión de la peste Bubónica sufrida por la ciudad se describía la situación en los siguientes términos: «...barrios enteros donde las gentes realizan al aire libre todas las operaciones de la vida animal; otros donde hombres y caballerías duermen confundidos y revueltos; cientos de casas de obreros sin ventilación, sin luz, sin retretes; miles de viviendas privadas de alcantarillado; el hospital repleto de enfermos; los cuarteles con todos los defectos propios de los viejos edificios que no fueron tampoco construídos para tales usos; los mataderos clandestinos funcionando con más o menos tranquilidad; los Esguevas en fin descubiertos y olorosos paseando su majestad de siglos desde el Prado de la Magdalena a la calle de Santiago. Este es a grandes rasgos al cuadro de Valladolid relativo a la higiene»⁶³.

⁶³ Norte de Castilla. Valladolid 28 de Enero de 1897. Cit. M^a A. VIRGILI BLANQUET, *Urbanismo y arquitectura*, Historia de Valladolid, tomo VI, pág. 498.



Superficie ocupada por la ciudad hacia 1911 según el plano revisado y facilitado por el Ayuntamiento.

B. Calderón, S. Mata, J.L. Sáinz: La Cartografía de Valladolid, 3 vols. Excmo. Ayuntamiento de Valladolid, 1982-1986.





IV. CAMBIOS EN LA ESTRUCTURA DEL TEJIDO URBANO: ADAPTACION DEL VIARIO TRADICIONAL Y APERTURA DE NUEVAS CALLES

No fue el saneamiento, pese a su importancia, el único factor desencadenante de las transformaciones urbanas decimonónicas; junto a él hay que considerar muy especialmente otros dos procesos: la sustitución del viejo caserío tradicional y la modificación en anchura y trazado así como la apertura de nuevas calles.

Durante el siglo XIX y particularmente en su segunda mitad, se asiste en Valladolid a un profundo cambio de naturaleza socioeconómica del que derivará la demanda de un nuevo tipo o modelo de ciudad. A los intereses burgueses y a la nueva preocupación institucional de carácter social no le resulta ya adecuada la ciudad heredada, una ciudad extensa pero desmembrada, con un caserío muy envejecido y con importantes vacíos -más de 50 Hectáreas- que otrora cumplían una función clave para la ciudad -conventos, iglesias, huertas etc...- pero que tras los sucesivos embates de la intervención francesa y la desamortización, dejan de ser funcionales, acentuándose aún más la desarticulación espacial antes aludida⁶⁴. Importantes sectores de la ciudad estaban en alguna medida desconectados, incluso dentro del «casco», separados por inmensos vacíos -otrota huertas o conventos- que constituían un serio obstáculo para el desarrollo urbano, máxime si tenemos en cuenta la posición central de algunos de ellos, o bien comunicados de forma deficiente por causa del laberíntico trazado del viario tradicional y del deficiente estado del pavimento de las calles⁶⁵.

El caserío presentaba un estado de envejecimiento -por falta de renovación considerable, aunque merced al impulso económico de mediados del siglo, había vuelto a ocuparse casi en su totalidad; sólo el 4 por 100 de los edificios se encontraban inhabitados, siendo en su mayor parte palacios y conventos, aunque es cierto que el grado de renovación de la

⁶⁴ D. SANCHEZ ZURRO, *Valladolid, mercado de granos y núcleo dinamizador de la economía castellano-leonesa*. Prólogo al tomo VIII de la Ed. Facsimil del Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar de P. MADDOZ, Ambito ed. Valladolid 1984.

⁶⁵ Al proyectarse en 1883 nuevas alineaciones en la plazuela Vieja y Corredera de San Pablo, se señala en la memoria: «...Al extremo de esas vías se hallan situadas la mayor parte de los centros oficiales de Valladolid; la Diputación Provincial, la Capitanía General, el Gobierno de la provincia y la Intendencia Militar; junto a la notable iglesia de San Pablo allí situada se proyecta construir un cuartel... De aquí nace un movimiento constante de vaiven entre la Plaza de San Pablo y la de la Constitución, donde ha de situarse el Consistorio y a la cual hoy se halla próximo y la necesidad de una comunicación fácil y lo más directa posible entre los dos puntos», A.M.V. Leg. 1059 (18).

vivienda era todavía muy bajo. Prueba de ello es el hecho de que, por una parte el grueso de la edificación sea de una y dos plantas -el 53,2 por 100- así como que toda la edificación de mayor altura se localice en el interior del casco -sólo seis edificios, de un total de 3766 se habían construido fuera del mismo-⁶⁶.

	Edificios y hogares		Altura de la edificación			
	Habit.	Inhabit.	1 p.	2 p.	3 p.	+3 p.
Total	3616	150	558	1446	965	749
%	96	4	14,8	38,4	25,6	21,2

Fuente: Nuevo Nomenclator de Valladolid. Año 1859.

No es pues de extrañar, ante esta situación, que las primeras operaciones urbanísticas de cierta entidad se orienten al acondicionamiento de la ciudad, acondicionamiento que hacía necesario, por una parte, la incorporación a la misma de los grandes vacíos existentes en su interior y por otra el remodelado consecuente del trazado viario y sustitución del deteriorado caserío tradicional. Lamentablemente el proceso se realizó de forma inconexa, sin que existiera norma o directriz de carácter general; quedó en manos de la nueva burguesía urbana, por ser incapaz el municipio de afrontar técnica y económicamente una reforma de tal envergadura. Las operaciones se suceden en el tiempo, en ocasiones en forma contradictoria; son a veces enormemente ambiciosas, pero afectan casi de modo exclusivo a una parte de la ciudad, el Centro y Sur, y en gran parte son tributarias de las inversiones que la ciudad realiza en materia de infraestructura urbana -saneamiento, encauzamiento, cubrimiento y finalmente desviación de los ramales interiores del Esgueva-.

El hilo conductor de todo este proceso -hilo extremadamente frágil- lo constituye la legislación en materia de alineaciones, habida cuenta que Valladolid, por las razones anteriormente señaladas, no elabora plan de «ensanche» alguno al amparo de la Ley de Ensanche de las poblaciones de 29 de Junio de 1864 ni de las sucesivas de 1876 y 1892; carente pues la ciudad de un proyecto que hubiese permitido encauzar adecuada y ordenadamente el crecimiento urbano, se habrá de someter, en las innumerables operaciones de reforma interior, a lo dispuesto en materia de alineaciones en los preceptos y leyes de régimen local vigentes durante el siglo XIX. De unas y otras y como manifestación de la subordinación municipal a la legislación general emanarán disposiciones gubernativas concretas de entre las que destaca la Real Orden de 25 de Julio de 1846 por la que se manda que los Ayuntamientos de los pueblos de crecido vecindario hagan levantar el plano geométrico de su población; pretendiase con ello, sin duda, «evitar los numerosos con-

⁶⁶ Edificios dentro del Casco: de un piso, 262; de dos, 1192; de tres 963; y de más de tres, 793. Edificios fuera del Casco: de un piso, 296; de dos, 254; de tres, 4; y por último de más de tres, 2. Nuevo Nomenclator de Valladolid. Año 1859. A.M.V. Caja 398. Leg. 835-12.

flictos que suelen ocurrir con motivo de la construcción de edificios de nueva planta y reedificación de los antiguos»⁶⁷.

La ambigüedad de la citada Real Orden en cuanto a su alcance, obligó a la promulgación de una nueva Real Orden, aclaratoria de la anterior, el 20 de Febrero de 1848, precisando el ámbito de la misma «*a la vista de las reclamaciones de algunos pueblos de corto vecindario para que se les libere de aquella obligación*», es decir, de la elaboración de un plano de alineaciones⁶⁸. Este no se levanta en Valladolid hasta 1864 -plano de J. PEREZ DE ROZAS- previa autorización en 1862 por parte del Gobernador Civil de la provincia. Lamentablemente y pese a la calidad técnica del mismo, sus propuestas resultaron insuficientes -por falta de previsión- ante la avalancha de proyectos de reforma de alineaciones que el desarrollo económico del último tercio del siglo XIX alienta; las alineaciones en aquel plano propuestas pronto resultaron insuficientes, a tal punto que, en contra de ellas fueron «*formándose sucesivamente diferentes proyectos de alineación parcial de varias calles y plazas que sometidas a la superioridad con arreglo a lo dispuesto en la Real Orden de 19 de Diciembre de 1859 merecieron las más su aprobación y han servido de base para la completa regularización de varias calles y plazas y aun manzanas enteras de esta población*»⁶⁹.

En la citada R.O. de 19 de Diciembre de 1859, refrendada por el ministro de la Gobernación J. Posada Herrera, sobre ejecución de los planos de alineaciones, se especificaban las prescripciones sobre su carácter -en los planos generales y parciales- tanto en cuanto a los sistemas de representación -dibujo, tintas, escala etc...- como a su contenido -rasantes, propiedades, perfiles etc...-. Aun cumpliendo todos los requisitos señalados, la tramitación de los expedientes era muy lenta, sufriendo retrasos de meses e incluso años hasta su aprobación por el Ministerio de la Gobernación en Madrid; por esta razón, los problemas surgidos fueron muy numerosos, habida cuenta que, por lo general, la propuesta de cambio de alineación no responde a pretensiones estéticas, sino a la sustitución -por ruina inminente- de algún inmueble⁷⁰.

Estos inconvenientes fueron parcialmente subsanados durante el «Sexenio Revolucionario» (1868-1874), al concederse una mayor autonomía a las provincias y municipios en materia de urbanismo y ordenación del territorio -emplazamiento de nuevas poblaciones, ensanche de las existentes, aprobación de planos generales etc...-. En esta línea se inscribe la Orden de 4 de Abril de 1869 por la que se facultaba a los gobernadores de las provincias para aprobar los planos de apertura de calles y alineaciones parciales de plazas y calles «*no siendo necesario que se elevaran dichos expedientes al Ministerio sino en el caso de que por cualquier causa el Gobernador creyese conveniente ocultar a la superioridad antes de dictar su aprobación*»⁷¹. Por último, la Ley Municipal de 1870 señala en su

⁶⁷ Proyecto de reforma de alineaciones reduciendo a dos las siete manzanas comprendidas entre las Plazas Mayor, del Corriño y del Ocho y las calles de Especería, Lonja y Lencería, A.M.V. Leg. 1060 (11).

⁶⁸ M. BASSOLS COMA, *Génesis y evolución...*, op. cit., pág. 104.

⁶⁹ Proyecto de reforma de alineaciones reduciendo a dos..., op. cit., Informe de la Comisión, p., 2.

⁷⁰ Proyecto de alineación de la calle de Herradores y la Cárcava con motivo de la denuncia por ruinoso de una casa de D. Eusebio de Prado situada en la primera de las dos calles, que forma ángulo con la segunda, Año 1862, A.M.V. Leg. 1059-14.

⁷¹ Proyecto de reforma de alineaciones reduciendo a dos..., op. cit., Informe de la Comisión, pág. 3.

artículo 67 que es de exclusiva competencia del Ayuntamiento la apertura y alineación de calles, plazas y toda clase de vías de comunicación: empedrado, alumbrado y alcantarillado⁷². A este respecto, en el artículo 385 de las Ordenanzas Municipales de la ciudad de Valladolid del año 1886 se señalaba que «...todo propietario de una casa o solar puede pedir al Ayuntamiento se le señalen las alineaciones y rasantes á que haya de sujetarse la nueva edificación, con arreglo a los planos legalmente aprobados, ó á las de hecho establecidas, según los casos, debiendo hacerse este señalamiento por el Arquitecto Municipal ó sus Ayudantes dentro de los quince días siguientes á la fecha de la concesión y concurriendo al acto, á más del facultativo municipal que haya de llevarle á cabo, el propietario y su arquitecto y en representación del Ayuntamiento el Teniente Alcalde del Distrito...»⁷³.

Con ello se robustecía la autonomía municipal, trasplantándose todos los problemas de naturaleza urbanística a los ayuntamientos, los cuales, carentes de recursos económicos, humanos y técnicos fueron incapaces no sólo de ordenar adecuadamente su crecimiento exterior y remodelado del interior, sino también de acelerar los procesos de carácter burocrático que obstaculizaban las reformas demandadas⁷⁴. En 1875 el Ayuntamiento de Valladolid, en cumplimiento de lo dispuesto en la legislación anterior y para hacer frente a la creciente demanda de nuevas edificaciones -bien de nueva planta o bien de sustitución de las existentes- aprobó en sesión de 26 de Noviembre de 1875 un plano general de alineaciones, plano que con toda seguridad -y así lo señala J. Agapito y Revilla- no era sino una mera actualización del plano de J. Pérez de Rozas realizada directamente sobre él⁷⁵. Este plano estuvo expuesto por el tiempo marcado por la ley para que se hicieran las oportunas reclamaciones que tardaron bastante tiempo en resolverse con el consi-

⁷² «es de competencia exclusiva de los Ayuntamiento el establecimiento y creación de servicios municipales referentes al arreglo y ornato de la vía pública, comodidad e higiene del vecindario, fomento de sus intereses materiales y morales y seguridad de las personas y propiedades; apertura y alineación de calles y plazas y toda clase de vías de comunicación, empedrado, alumbrado, y alcantarillado», M. BASSOLS COMA, *Génesis y evolución...*, op. cit., pág. 299. Asimismo, en las Ordenanzas Municipales de Valladolid y en su artículo 385 se indica «todo propietario de una casa ó solar puede pedir al Ayuntamiento le señale las alineaciones y rasantes á que haya de sujetarse la nueva edificación con arreglo á los planos ó á las de hecho establecidas, según los casos, debiendo hacerse este señalamiento por el arquitecto municipal o sus ayudantes...», *Ordenanzas Municipales de la Ciudad de Valladolid*, Valladolid, Imp. de A. Zapatero, 1886, 129 pp.

⁷³ Ordenanzas Municipales de la ciudad de Valladolid, Valladolid, Imp. de A. Zapatero, 1886, 129 pp., Cfr., pág. 82.

⁷⁴ «...sabiendo es que esta Corporación carece de recursos para obligar a una expropiación forzosa y en su consecuencia no puede hacer las obras en un corto plazo; tiene pues que limitarse a hacer entrar en la línea cuando los edificios que afecta el proyecto se hallen en estado ruinoso; y como este caso no llegará en muchos años y aun cuando alguno se declarase como tal, nunca faltan medios a los propietarios de eludir la ley y eternizar que las mejoras de lleven a cabo puede asegurarse que tal proyecto no se realizó en muchos años». Proyecto de alineación de las calles Moros, Esgueva y Paraíso, 1867 A.M.V. Leg. 1059 (4).

⁷⁵ «Por tal motivo se aprobó que el plano pase a la Comisión de Obras y arquitecto municipal para que, teniendo en cuenta todas las alineaciones parciales aprobadas por S.M. proponga las de todas las calles de la capital, cuidando de detallar las que se hallan en el primer caso, es decir, las ya aprobadas y en vigor». J. AGAPITO Y REVILLA, *Planos de Valladolid*, op. cit., cap. 11.

guiente perjuicio para las licencias solicitadas con posterioridad. Por ello, y pese a no estar aprobado el plano general se permitirá la formación de proyectos parciales, aunque subordinados al mismo⁷⁶.

En realidad, la elaboración de un plano de alineaciones no era tarea sencilla por cuanto la determinación de las mismas entraba en conflicto con la propiedad privada; para facilitar el procedimiento y evitar colisiones innecesarias que gravarían considerablemente las Haciendas municipales, por medio de la Real Orden de 8 de Febrero de 1863, refundida en la R.O. de 12 de Marzo de 1878, se establece que *«una vez aprobados los proyectos de alineaciones de una calle o plaza todas las casas que la componen quedan de hecho obligadas a ir entrando en la línea según se vayan demoliendo o reedificando»*; asimismo se disponía que los dueños de aquellas casas que debieran avanzar o retirarse respecto a las líneas de sus respectivas fachadas no podrán ejecutar en las mismas ninguna obra que conduzca a consolidarlas en su totalidad y perpetuar su estado actual, retardando indebidamente la realización de la mejora proyectada en el conjunto⁷⁷. En caso de precisarse algún tipo de reparación se requería una licencia expedida por la autoridad municipal, previa intervención del facultativo, licencia que, de acuerdo con la Real Orden de 12 de Marzo de 1878, sólo se podían conceder por una vez en la vida de una finca, llevando aparejado el incumplimiento de esta prescripción la demolición del edificio a costa del propietario. Este es el procedimiento que, por regla general se emplea en el remodelado del tejido urbano de la ciudad de Valladolid. Salvo excepciones, las propuestas de alineación no se realizan de acuerdo con la ley de Expropiación forzosa por causa de utilidad pública de 10 de Enero de 1873, sino que *«la ejecución del plano general de alineaciones es un trabajo paulatino, hijo del tiempo y de la iniciativa particular; no es propiamente una obra de expropiación forzosa por causa de utilidad pública, sino más bien una especie de servidumbre que podemos llamar de alineación que se impone a la propiedad urbana en general y que consiste en irse acomodando al plano aprobado a medida que los dueños vayan demoliendo o reedificando sus fincas»*⁷⁸.

En ocasiones, y cuando el remodelado de algún sector de la ciudad se considera de urgente necesidad, se aconseja emplear otro procedimiento; para los proyectos de alineaciones bastaba, por lo general, una Real Orden aprobatoria del convenio celebrado entre el Ayuntamiento y el particular afectado, pero no se podía acelerar el ritmo de ajuste de la alineación en toda la calle, salvo que el acuerdo alcanzase a todos los propietarios de las fincas de la misma. Cuando se desea una pronta ejecución de la alineación de la calle es preferible a todas luces tramitar el expediente con arreglo a la ley de expropiación forzosa⁷⁹; y es que la Real Orden de 26 de Septiembre de 1864 en virtud de la cual *«no tienen derecho a indemnización alguna los dueños de las fincas urbanas que por consecuencia de las alineaciones quedan avanzados o retirados mientras no se les prive de todo o parte de su propiedad o de sus derechos»* no tuvo apenas efecto, siendo necesaria indemnización plena a los propietarios por la incorporación de terrenos a la vía pública⁸⁰. Este es

⁷⁶ Proyecto de reforma de alineaciones reduciendo a dos... op. cit., Informe de la Comisión, P. 3.

⁷⁷ M. BASSOLS COMA, *Génesis y evolución...*, op. cit., pág. 117.

⁷⁸ Proyecto de ensanche de la calle de Cantarranas, Último trozo, año 1881.

⁷⁹ Proyecto de ensanche de la calle Bodegonos y desaparición de la del Espejo, A.M.V. Leg. 1058-47.

⁸⁰ M. BASSOLS COMA, *Génesis y evolución...*, op. cit., pág. 125.

precisamente el mecanismo que se sigue en Valladolid y que queda expresamente recogido en el artículo 388 de las Ordenanzas Municipales del año 1886; en él se señala que «...Cuando por efecto de la nueva alineación, el solar haya de ganar ó perder superficie, en la certificación del acto ...se hará constar la medición y tasación del terreno si el Arquitecto Municipal y el del propietario estuviesen conformes en una y otra, ó las que cada uno de ellos propusiese en caso de discordia, procediéndose entonces al nombramiento de tercero según dispone la Ley vigente de Expropiación Forzosa».

Difícil resulta encontrar alguna línea directriz en el conjunto de proyectos de alineaciones que se suceden en Valladolid durante la segunda mitad del siglo XIX, puesto que al elevado número de los mismos hay que añadir la enorme dispersión de objetivos y causas determinantes; ello no obstante, y a riesgo de simplificar en exceso la realidad, puede señalarse que responden a alguna de las siguientes causas: apertura o prolongación de calles, ensanche de calles que soportan gran densidad de tráfico, acondicionamiento de antiguos cauces del Esgueva, ordenación de nuevos sectores urbanos, remodelado del caserío tradicional o, en menor medida, mejora estética de calles y plazas de la ciudad. En cambio y frente a la heterogeneidad causal, todos ellos tienen en común la preferencia por el Centro y Sur de la ciudad y en consecuencia, el abandono sistemático de parte de los viejos barrios históricos de la misma⁸¹. Todo ello no hace sino poner de manifiesto el dinamismo económico y social del periodo analizado y el progresivo tránsito hacia una ciudad de caracteres modernos, impulsado por una pujante burguesía industrial y comercial que demandaba un marco adecuado para sus actividades y una mayor calidad de vida.

Aun no siendo desconocidos grandes proyectos de reforma del centro como por ejemplo comunicar la plaza Mayor con el Patio de Comedias y la reforma de la Corredera de San Pablo y lo cierto es que a ellas se añaden innumerables operaciones de pequeña entidad, pero de enorme significado, por cuanto evidencian un cambio nada desdeñable en la preocupación por la ciudad⁸². Igualmente puede destacarse la elaboración de los primeros proyectos cuyo objetivo esencial es la modificación del trazado viario; tal es el caso de los proyectos de alineación para las calles Santiago -1836-, Callejón de la Reina -1844-, Caldereros -1847-, Cantarranas -1848-, Real -1850-, Capuceros o de la Libertad -1850- y Corredera de San Pablo -1850-. En la misma línea se inscriben las reformas de la Plaza del Teatro -1840-, Plazuela de la Red y plaza del Ocho -1841-, plaza de Santa Ana -1843- y plaza Mayor en 1850⁸³.

Como complemento a los proyectos de apertura de nuevas calles, es también constante en la primera mitad del siglo pasado la preocupación por mejorar el pavimento de las

⁸¹ «La población de Valladolid, siguiendo un movimiento natural, tiende en su progresión a extenderse por la parte Sur, causa por la que se han abierto nuevas e importantes vías, como las calles de Gamazo, Muro, Colmenares y otras que á la vez embellecen nuestra ciudad han procurado medios de fácil comunicación con centros como la Estación del Norte; pero esta misma tendencia y sin que lo que hallamos de proponer signifique nada en contra de esta expansión, se encuentra V.E. obligado á ejecutar cuanto sea posible para que lo que podemos llamar la parte antigua de la ciudad conserve la importancia que siempre ha tenido y conserve su vida normal uniéndola por una vía que las comunique con la parte Sur de la misma», A.M.V. Leg. 962 (7).

⁸² En este contexto se encuentran: la reforma del barrio de San Juan -1820- las reformas de la calle de San Juan y Plaza Vieja -1821-, y las pequeñas operaciones de reforma de las calles Santiago en 1822 y de Labradores -1823-. L.S. IGLESIAS ROUCO, op. cit., pág. 56.

⁸³ Ibid., págs. 56 y 57.

mismas, que por lo general se encuentran en estado deplorable como reiteradamente señalan los textos de la época. En 1826, A. LABORDE al referirse a Valladolid indicaba que «sus calles no están por lo general muy limpias ni bien pavimentadas», a lo que contribuía la escasez de recursos económicos y la gran extensión de la ciudad⁸⁴. Para paliar esta situación la Corporación tomó diversos acuerdos entre los años 1840 y 1850, de entre los que destaca la prohibición de circular a determinado tipo de carruajes, la adopción de sistemas de pavimento modernos y la creación de un servicio de reparación permanente, directrices que serán parcialmente recogidas en los bandos «Disposición de Buen Gobierno para la ejecución y observancia de todos los ramos de Policía» de 1846, y el promulgado en 1849 por el Corregidor José Olivar Menacho.

En la segunda mitad del siglo XIX tiene lugar un cambio notable en la escala de las operaciones urbanas; la presencia del ferrocarril en la ciudad, el desarrollo económico, especialmente de la industria y el robustecimiento de la burguesía vallisoletana, serán factores desencadenantes de la transformación de la ciudad tradicional. Una ciudad que en el último tercio del siglo XIX y merced al crecimiento de la población, ha ido ocupando progresivamente los extensos vacíos creados durante el largo periodo de atonía que se abrió a principios del siglo XVII.

Algunos fenómenos merecen, empero, especial atención por cuanto ponen de manifiesto la tardía pero implacable incorporación de la ciudad al proceso urbano contemporáneo: la cada vez mayor zonificación funcional, la creciente diferenciación morfológico-urbanística y la sistemática apertura del denso caserío y angosto viario tradicional. Gran parte de los proyectos encaminados a este último fin aparecen invariablemente subordinados a las numerosas iniciativas edificatorias, resultan una consecuencia de ellas, razón por la cual será materialmente imposible encauzar adecuadamente el crecimiento y remodelado de la ciudad; quizá por ello y al finalizar el siglo, mientras algunos sectores habían visto profundamente modificado su paisaje urbano, la mayor parte de la misma conservaba intacta e incluso agravada la estructura de su viario tradicional⁸⁵.

Salvo los intentos para planificar los cambios en la estructura del viario, intentos que, recogidos en los planes de alineaciones resultaron, a la vista de los testimonios, totalmente ineficaces, gran parte de las propuestas obedecen a la iniciativa privada, especialmente en el interior de la ciudad. No son desconocidos en cambio, proyectos de iniciativa

⁸⁴ A. LABORDE, *Itinerario descriptivo de la provincias de España*. Trad. libre. 2ª Ed. corregida y aumentada. Valencia. Imp. de J. Ferrer. 1826. 526 pp., Cfr., pág. 52. Idéntica situación describe años más tarde P. MADDOZ: «la grande extensión de la c. y la inmensa circulación de carruajes (sic) de labranza, del comercio y los destinados a conducir materiales para las obras, hacen que el empedrado, en muchos puntos se halle en un estado poco satisfactorio, si bien ofrece más regularidad en las calles del centro, en las que así como las aceras, se ha puesto siempre mayor esmero en su conservación...» P. MADDOZ, *Diccionario...*, op. cit., pág. 555.

⁸⁵ En un artículo publicado por J. AGAPITO Y REVILLA en el Norte de Castilla el 1 de Enero de 1901 se indicaba que «...el trazado de nuestra ciudad únicamente por lo que se refiere a la superficie puede satisfacer las exigencias de una buena urbanización; pero en cambio, la red viaria no puede ser más fatal, no obedece a ningún plan y no puede describirse de ninguna manera; forma el trazado en planta de las vías públicas un verdadero laberinto, encontrándose toda clase de ángulos, existiendo aún esos llamados corrales, calles sin salida que tienen una ventilación incompleta...». Citado en: M.A. VIRGILI BLANQUET, *Desarrollo urbanístico...*, op. cit., pág. 52.

oficial -municipal-, proyectos que tienen un carácter meramente indicativo puesto que en el espíritu liberal decimonónico y de exaltación de la iniciativa privada, se reserva a ella el grueso de las operaciones urbanísticas; por lo general, los proyectos se hacen para la periferia de Valladolid, pero carecen de la necesaria anticipación dado que en términos generales parte de tales sectores estaban ya comprometidos por edificación dispersa, inconexa y marginal. En 1881 se elabora, «ante la gran extensión é incremento que va tomando la parte de la ciudad situada á la derecha del Puente Mayor y las irregularidades que hoy ofrecen sus vías...» un proyecto de alineaciones que ilustra a la perfección el significado de la intervención oficial⁸⁶; en él se hace referencia a la necesidad de rectificar las construcciones existentes y diseñar el trazado de las futuras manzanas, si bien éstas no se «...han subdividido todo lo posible porque eso sería anticiparse a la iniciativa particular...»⁸⁷. En cambio, el proyecto incorpora un ambicioso trazado general del viario sencillo y económico «...pues la parte expropiable en su día va compensada con las grandes porciones enajenables por sobrantes que resultan; y hay que tener en cuenta también que las nuevas prolongaciones y calles hechas en terrenos hoy día de labor y por consiguiente de ínfimo valor, serán naturalmente cedidas por los dueños con el objeto de explotar lo que les quede...»⁸⁸.

Pero no es el indicado el único ejemplo; en la misma línea se inscribe, en 1891, el proyecto de alineación de la Acera de Sancti-Spíritus y calle de Puente Duero, e igualmente los numerosos proyectos elaborados para ordenar el Norte de la ciudad, particularmente tras el avenamiento del Pardo de la Magdalena y la construcción del Hospital Provincial y Facultad de Medicina. En todos ellos el trazado de calles y manzanas es excesivamente esquemático, sin duda por mantener un escrupuloso respeto a la propiedad privada, pero sin duda también por considerar poco menos que imposible, en corto periodo de tiempo, la ocupación de los sectores señalados⁸⁹.

Hechas estas excepciones, el grueso de las propuestas son de iniciativa privada y pueden agruparse en: proyectos de alineaciones del interior, modificando calles y manzanas, propuestas para las periferias, más ambiciosas que las anteriores puesto que si bien es cierto que arrancan del interior, incorporan hipotéticos trazados para los bordes del continuo edificado, proyectos para la ordenación de nuevos espacios en el interior -plazas, mercados etc...- y proyectos de aperturas de nuevas calles sobre los terrenos ganados a los ramales interiores del Esgueva.

La relación de los que se encuentran en el primer caso -proyectos del interior- es exhaustiva; existen proyectos para numerosas calles, repitiéndose en algunos casos por no

⁸⁶ Proyecto de alineaciones a la derecha del Pisuerga. A.M.V. Leg. 1059 (7), Memoria.

⁸⁷ Proyecto de alineaciones a la derecha del Pisuerga, op. cit., Memoria pág. 2.

⁸⁸ Proyecto de alineaciones a la derecha del Pisuerga, Memoria, op. cit., pág. 2.

⁸⁹ Proyecto de alineación de la acera de Sancti-Spíritus y calle de Puente Duero. Año 1891. A.M.V. Leg. 1058 (41). Proyecto de una calle destinada a poner en comunicación directa la Plazuela del Duque con el Nuevo Hospital Provincial. Año 1889. A.M.V. Leg. 1058 (50). Proyecto de alineaciones de la acera de Sancti-Spíritus, Año 1883, A.M.V., Leg. 1058 (43).

haber sido tenidos en cuenta en su día⁹⁰. Por lo general no pasan de ser meros ajustes de líneas de nuevo trazado. El argumento que anima a todas ellas no es otro que suprimir antiguas alineaciones muy defectuosas, unificándolas en una cuando -caso muy frecuente- cada casa contaba con una diferente⁹¹; en ocasiones a ello se añade la necesidad de mejorar, en algunas calles el pésimo estado de viabilidad, la permanente incomodidad e incluso el peligro que el tránsito por algunas calles acarrea⁹². No son desconocidos proyectos más ambiciosos como el que en 1880 se propone por parte del arquitecto municipal, aprovechando la solicitud de alineación para la casa nº1 de la plaza del Ocho, para reducir a dos las siete manzanas comprendidas entre las plazas Mayor, del Corrijo y del Ocho y las calles de Especería, Lonja y Lencería; con ello se haría desaparecer «...las estrechas callejuelas que por un estrechez no responden a las conveniencias que la moderna sociedad tiene derecho a reclamar»⁹³.

Pero con todo, las aperturas de mayor significado y trascendencia son las de las calles Gamazo y Muro, según proyecto relativamente temprano de Ruiz Sierra, a la vista del tráfico creciente del sector y la consiguiente necesidad de comunicar por medio de una vía adecuada el centro de la ciudad con la Estación del Ferrocarril del Norte⁹⁴. Su apro-

⁹⁰ Algunos ejemplos de proyectos de alineación son: Calle de los Francos (1872), Salvador (1889), Moros, Esgueva y Paraíso (1867), Santa Clara (1862), Herradores (1862), Perú (1862), Mantería (1864), Plazuela Vieja y Corredera de San Pablo (1884), Maldonado (1882), Salvador (1896), Caldereros, Alegría y Santa María (1863), Santiago (1882), Alfares (1862), Zapico (1870), San Antón (1863), San Ignacio y Doctor Cazalla (1862), Acera de Recoletos (1884), San Blas (1861), Ronda de los Doctrinos (1863), Real de Burgos (1863), Prado (1884), Peso (1863), Plaza de Portugalete (1878), Mostenses (1880), Jardines (1875), Huerta Perdida (1874), Galera Vieja (1862), Guadamacilleros (1865), Expósitos (1866), Emperador (1864), Damas (1873), Conde Ansurez (1862), Caldereros (1865), Cantarranas (1866), Cabañuelas (1865), Alfareros (1863), Arces (1883), Libertad (1862), Plazuela de San Juan y calle de los Reyes (1883), Molina (1892), Acera de Sancti-Spíritus y acera de Puente Duero (1891), Iteras (1885), Bodegones (1889), Explanada de San Benito (1863), Regalado (1883), Panaderos (1888), Nueva de la Victoria (1861), Plazuela de los Arces (1893), Mostenses (1889). A.M.V. Legs. 1058-1059-1060.

⁹¹ «...en el caso presente se encuentra la calle de San Bartolomé en el trozo ensanchado o plazuela inmediata a la de San Juan y calles de Santa Lucía y Jardines. Ofrece desde la casa ángulo á la última de las citadas calles hasta el empalme con la de Santa Lucía una serie de pequeñas alineaciones, pudiéndose decir que cada casa tiene una...». *AMV. Leg. 1058 (50)*.

⁹² «... La opinión unánime de Valladolid lamenta el pésimo estado de viabilidad, la permanente incomodidad, mejor dicho, el riesgo constante que ofrece el paso tan frecuentado desde la calle de las Angustias y teatro de Calderón á la calle de la Libertad y viceversa, por la calle o más bien callejón del Carmelo y convienen la necesidad urgente de reformarla...». Proyecto de ensanche de la calle Cantarranas-último trozo, año 1881, A.M.V. Leg. 1058 (48).

⁹³ Proyecto de reforma de alineaciones reduciendo a dos... Op. cit. Informe del Arquitecto Municipal.

⁹⁴ «...el desarrollo creciente de esta población hace que de día en día las necesidades sean cada vez mayores; el aumento de sus habitantes, el gran número de forasteros que diariamente afluyen por las vías ferreas del Norte de España, así como también de los coches y carruages de carga que hoy transitan por la misma...». Memoria facultativa de la calle Nueva de la Victoria, A.M.V. Leg. 1060-6.

bación definitiva y el inicio de las obras se retrasará hasta 1890 «...sin embargo de ser una de las vías de más importancia y porvenir de la población»⁹⁵.

Dos fueron los argumentos empleados para solicitar la continuación de las obras: la existencia de intereses creados en aquél paraje en virtud de los proyectos ya existentes y las expectativas edificatorias, que vendrían a solucionar parcialmente el angustioso problema del paro obrero, puesto que «*la aprobación y terminación completa de este proyecto daría lugar a que emprendiéndose gran número de construcciones de valor, la clase obrera encontrará durante algún tiempo trabajo productivo*»⁹⁶. La reciente apertura de la calle Miguel Iscar y la colmatación residencial de la calidad de la calle Duque de la Victoria, consagra este sector y en particular en la nueva calle de Gamazo, la ocupación burguesa, anticipándose incluso al citado proyecto. La calle Muro, cuyo proyecto es posterior -se termina de trazar entre los años 1893 y 1894- al tener un trazado y orientación similar, recibirá, con el tiempo, una ocupación similar.

Un segundo procedimiento empleado para transformar la estructura del tejido urbano consistirá en la apertura de nuevas calles en el interior para comunicar entre sí sectores de cierto dinamismo. Tal es el caso del proyecto de J. Benedicto del año 1883 para poner «...en comunicación directa la calle de Santiago con la Plazuela de Portugalete por medio de una vía nueva de regular anchura»⁹⁷. En la misma línea se inscriben los proyectos de prolongación de la calle Platerías hasta la plaza de San Pablo del año 1878 y la apertura de la calle López Gómez para comunicar las plazas de Santa María y el Campillo del año 1882, apertura esta que se justifica porque «...las necesidades de nuestra época no pueden ya tolerar el aprovechamiento de caminos tortuosos, estrechos, llenos de rodeos, sino que los exige abreviados, rectos y libres de obstáculos tales como el que hoy se propone»⁹⁸.

Aunque de los mismos años -último tercio del siglo XIX- datan otros proyectos, los tres indicados son ejemplos elocuentes de lo que constituye una ruptura brusca, costosa y traumática del tejido urbano, similar por otra parte al fenómeno que en otras ciudades españolas da lugar a la «gran Vía»; cierto es que en algún caso -López Gómez, M. Pelayo, Colmenares etc...- se aprovecha total o parcialmente suelo procedente de conventos desamortizados, pero con todo, evidencian el decidido propósito burgués de acondicionar un espacio de acuerdo con sus necesidades, a costa de una brusca en ocasiones irrupción en el apretado e irregular parcelario tradicional. En algunos casos la operación no se llevará a cabo en su totalidad -proyecto de prolongación de la calle Platerías-, pero en otros, aun empleando en ello un largo periodo de tiempo, se completarán, proporcionando al centro de la ciudad el desahogo anhelado.

Pero, además de centrar sus esfuerzos en la transformación del centro, durante los últimos años del siglo XIX, la instalación de determinados servicios e industrias en las peri-

⁹⁵ Proyecto de prolongación de la calle Duque de la Victoria hasta la Acera de Recoletos y sus encuentros accesorios, A.M.V. Leg. 1060 (19).

⁹⁶ Proyecto de prolongación de la calle Duque de la Victoria hasta la Acera de Recoletos y sus encuentros accesorios, A.M.V. Leg. 1060 (19).

⁹⁷ Proyecto para la prolongación de la calle de Regalado y ensanche de la del León de la Catedral, Año 1883, A.M.V. Leg. 1060 (16).

⁹⁸ Proyecto de calle desde el Campillo de San Andrés a la de Santa María, Año 1882, A.M.V. Leg. 1058 (28).

ferias Norte -Hospital Provincial, Facultad de Medicina- y Sureste -Estación y talleres del ferrocarril del Norte-, el crecimiento de la población y la desaparición de ciertos obstáculos como los cauces del Esgueva, posibilitará el inicio de un proceso decidido de expansión superficial que pasa, obviamente, por la apertura de nuevas calles y ordenación de los espacios incorporados.

En las dos últimas décadas del siglo XIX tiene lugar una profunda transformación funcional que afecta de modo particular al Norte de la ciudad; un sector afectado por un progresivo deterioro al que no escapa uno de los tradicionales espacios de ocio de la ciudad: el Prado de la Magdalena. Tal cambio viene dado por la construcción de nuevos servicios: el Hospital Provincial -1878- el Seminario Conciliar y el Palacio Arzobispal, servicios que imprimen «...a aquellos parages (sic) nueva vida...» haciendo necesario un replanteamiento de las alineaciones existentes con el fin de dotar a las calles de acceso de una mayor holgura en previsión del crecimiento del tráfico de personas y vehículos en el sector⁹⁹.

Por lo que respecta al Sureste de la ciudad, una parte del espacio se encontraba ya comprometido por la edificación existente, en particular en el barrio de San Andrés, pero dos acontecimientos: la construcción del ferrocarril y la colonización de los márgenes del ramal Sur del Esgueva, revitalizarán el sector impulsando profundas reformas en el mismo: las aperturas de las calles Gamazo y Muro, las propuestas de cambio de alineación para la calle Perú, la propuesta de nueva calle en el Rastro -futura calle de Miguel Iscar- y los proyectos de nuevas calles sobre los «Esguevas cubiertos» que atravesaban el barrio de San Andrés. En este último caso, además de proyectarse la futura calle de 2 de Mayo, se dibuja el trazado aproximado de lo que más adelante será calle de Nicolás Salmerón, así como la Plaza Circular en la tradicional Puerta de Tudela¹⁰⁰.

Es también causa determinante en la elaboración de proyectos de cambio de alineaciones la necesidad de ordenar nuevos espacios que, o bien han sido ganados directamente al río Esgueva, o bien constituyen una exigencia para facilitar el acceso a determinados servicios urbanos, en particular a los nuevos mercados -Portugalete (1884), Campillo (1887) y del Val (1883)-. En el caso del primero y una vez acondicionados los terrenos ganados al Esgueva, el Ayuntamiento se vio obligado a expropiar una pequeña manzana -cuatro casas- existentes entre las plazuelas de la Libertad y Portugalete; en el caso del mercado del Campillo se consideró necesario prolongar la calle Duque de la Victoria y abrir una nueva calle «...que ha de conducir hasta éste desde la plazuela de Santa María»¹⁰¹. Finalmente, la construcción del Mercado del Val exigió cambios en la alineación de las calles Sandoval, Cebadería, Manzana, Jesús y Plaza de la Rinconada¹⁰².

En todas las propuestas, cualquiera que sea la causa determinante, subyace una nueva concepción de la intervención en la ciudad, concepción que traduce, sino la subordinación

⁹⁹ Proyecto de prolongación, ensanche y reedificación de la calle del Prado, Año 1884, A.M.V. Leg. 1058 (46).

¹⁰⁰ Modificación de línea en la calle Panaderos en la parte de la Plazuela, Año 1888, A.M.V. Leg. 1060 (17).

¹⁰¹ Proyecto de calle desde la plaza del Campillo de San Andrés a la de Santa María, Año 1882, op. cit., Memoria.

¹⁰² Alineaciones para las calles de Sandoval, Cebadería, Manzana, Jesús y Rinconada, Años 1882-1886, A.M.V. Leg. 1059 (12).

de la iniciativa particular a las directrices municipales, si al menos la necesidad, recogida en la legislación de la época, de adaptar el derecho a edificar a determinadas normas que, recogidas en las Ordenanzas municipales o en disposiciones de rango nacional, permitirán el logro de un desarrollo urbano menos anárquico y espontáneo que el de siglos anteriores. Merced a todo ello y al finalizar el siglo XIX Valladolid ofrece una imagen radicalmente distinta a la tradicional, una imagen todavía imperfecta, inconclusa, pero en rápido proceso de transformación, como lo demuestra la presencia de nuevos elementos en la trama urbana -ferrocarril, tranvías, instalaciones industriales etc...- y la febril actividad edificatoria de los últimos años del mismo, una actividad pese a todo insuficiente en relación con las cada vez mayores necesidades de vivienda por parte de la clase trabajadora¹⁰³; y es que, al concentrarse el grueso de la oferta de vivienda en el Centro de la ciudad, se acentuará el nacimiento de aquella en los viejos barrios históricos y en los núcleos «extrarradio» de la misma «...en pisos bajos cuya entrada para seis ocho diez familias se verifica por corrales de no muy buenas condiciones por tener casi siempre en él un sumidero que sirve para toda la vecindad; la habitación se compone para las clases más humildes y de menos recursos de un vestíbulo de uno a cuatro metros ó sea diez y seis metros cuadrados, una cocina pequeña en superficie y un dormitorio como la primera habitación para una o dos camas; la altura del techo de dos metros y medio aproximadamente todo lo cual las hace bastante reducidas para el número de individuos»¹⁰⁴.

¹⁰³ «...concedidas en el periodo de un año 58 licencias para nuevas edificaciones, 165 para reformas más o menos generales, 69 para pozos y alcantarillas y 30 para el cementerio, negándose a la vez 28 y habiéndose celebrado 49 subastas, practicado 32 tasaciones de inmuebles particulares, conociéndose 39 denuncias, habiendo, en fin recaído 758 acuerdos del Municipio correspondientes a la sección». Informe de la Comisión de Obras, Año 1882, Cit., M^a A. VIRGILI BLANQUET, *Desarrollo urbanístico...*, op. cit., pág. 181.

¹⁰⁴ S. Sierra y Val y E. Muñoz, *Memoria de higiene...*, op. cit., pág. 38.

PLANOS

Plano nº: 1.

Título: Plano Nuevo Camino desde la ciudad de Valladolid al páramo de Villanueva por las inmediaciones de Zaratán a la carretera Real de Galicia, León y Asturias.

Autor: Sin autor.

Fecha: Sin fecha (h. 1790).

Escala: Gráfica de 100 Varas Castellanas para los anchos del camino. Escala de 1.000 Varas Castellanas para las longitudes del Camino y Plano de la Ciudad.

Dimensiones: 59,5 x 95,5 (58 x 94).

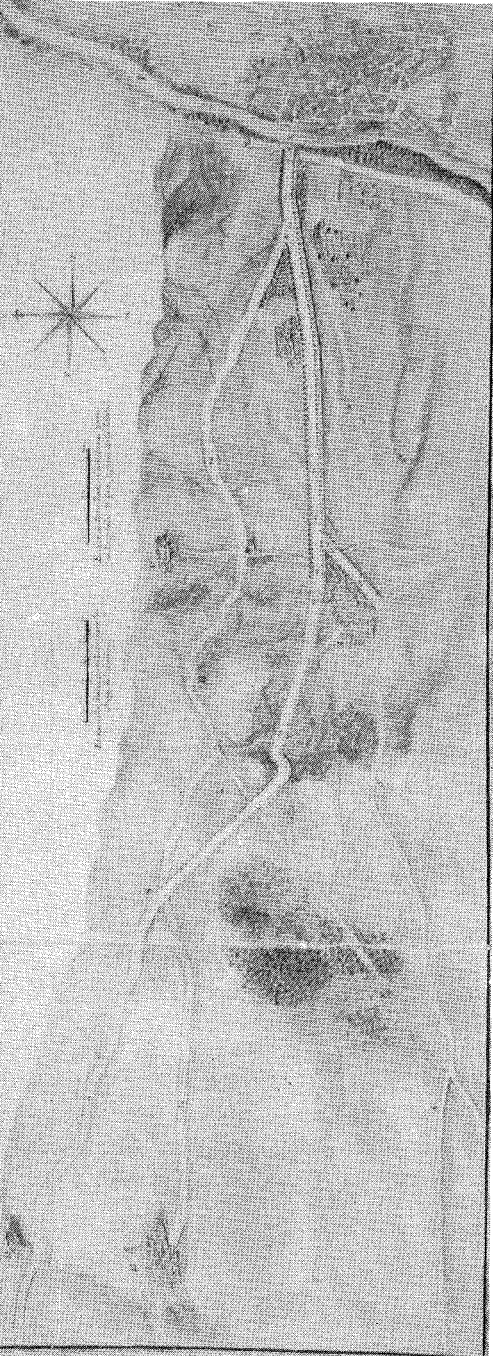
Archivo y sig.: Servicio Geográfico del Ejército. Castilla la Vieja. Nº 243.

Observaciones: Plano topográfico de Valladolid y sus contornos, dibujado con el objeto de recoger el trazado de la Nueva Carretera Real de Galicia, León y Asturias.

PLANO DEL NUEVO CAMINO DESDE LA CIUDAD DE VALLADOLID AL PARVAJO DE VIELLA
 NOTIA POR LAS INMEDIACIONES DE ZARAFAN PARACANERA REAL DE LAURIA, LEON, Y ASTURIAS

- EXPOSICION QUANTITATIVA
1. Desde el punto de partida hasta el punto A.
 2. Desde el punto A hasta el punto B.
 3. Desde el punto B hasta el punto C.
 4. Desde el punto C hasta el punto D.
 5. Desde el punto D hasta el punto E.
 6. Desde el punto E hasta el punto F.
 7. Desde el punto F hasta el punto G.
 8. Desde el punto G hasta el punto H.
 9. Desde el punto H hasta el punto I.
 10. Desde el punto I hasta el punto J.
 11. Desde el punto J hasta el punto K.
 12. Desde el punto K hasta el punto L.
 13. Desde el punto L hasta el punto M.
 14. Desde el punto M hasta el punto N.

- EXPOSICION DE LAS CANTIDADES
- | | | |
|-----|------------------------------------|-------|
| 1. | Desde el punto A hasta el punto B. | 1.000 |
| 2. | Desde el punto B hasta el punto C. | 1.000 |
| 3. | Desde el punto C hasta el punto D. | 1.000 |
| 4. | Desde el punto D hasta el punto E. | 1.000 |
| 5. | Desde el punto E hasta el punto F. | 1.000 |
| 6. | Desde el punto F hasta el punto G. | 1.000 |
| 7. | Desde el punto G hasta el punto H. | 1.000 |
| 8. | Desde el punto H hasta el punto I. | 1.000 |
| 9. | Desde el punto I hasta el punto J. | 1.000 |
| 10. | Desde el punto J hasta el punto K. | 1.000 |
| 11. | Desde el punto K hasta el punto L. | 1.000 |
| 12. | Desde el punto L hasta el punto M. | 1.000 |
| 13. | Desde el punto M hasta el punto N. | 1.000 |
| 14. | Desde el punto N hasta el punto O. | 1.000 |



Plano nº: 2.

Título: Plano de Valladolid y sus Cercanías. Plan de Valladolid et de ses environs. Plan of the town of Valladolid.

Autor: JOVANNE SCULP.

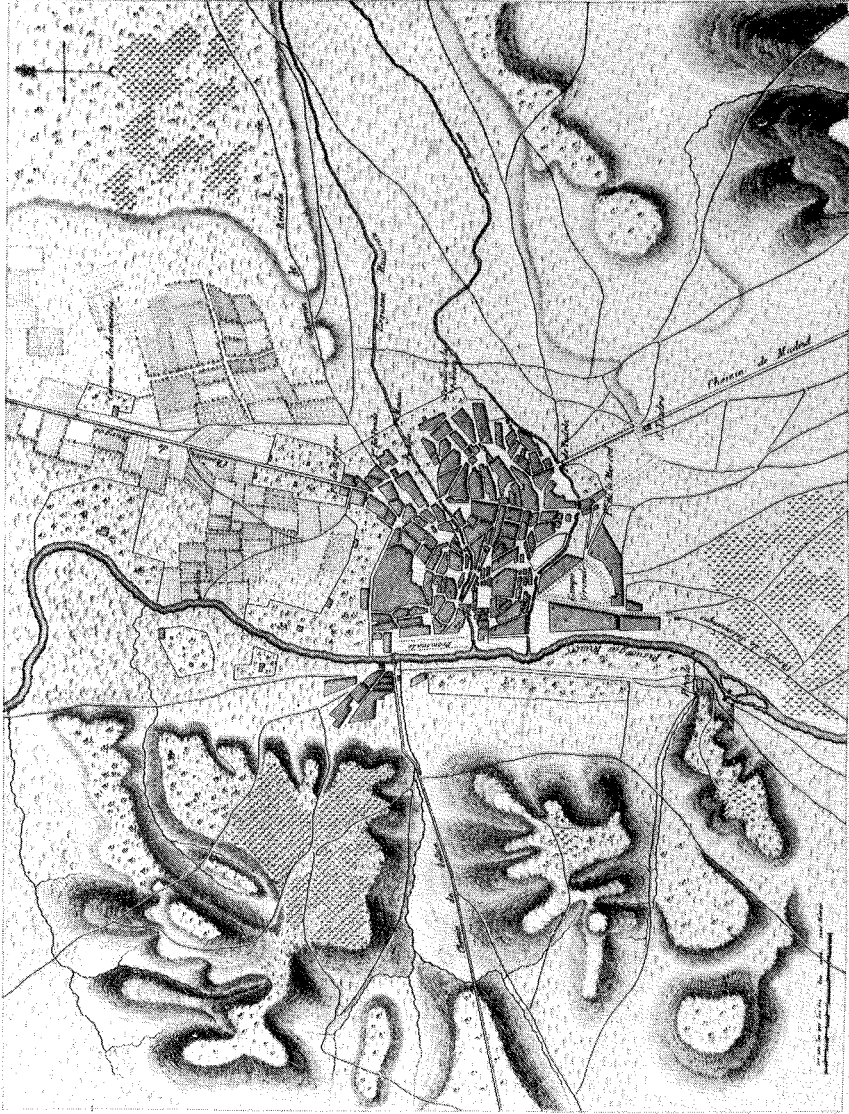
Fecha: 1820.

Escala: Gráfica de 1200 metros.

Dimensiones: 43 x 58 (24 x 31,5).

Archivo: B.N. Tomo II. 2ª parte. B.A. 2059.

S.G.E. Atlas nº 177.



PLANO de VALLADOLID y de sus CERCANIAS
PLAN of the TOWN of VALLADOLID and of its ENVIRONS

Plano nº: 3.

Título: Plano de la ciudad de Valladolid, rectificado según se halla hoy día de la fecha, en cuanto a sus calles, templos y ruinas ocasionadas desde el año mil setecientos ochenta y ocho.

Autor: TEODORO OTERMIN.

Fecha: 18 de Julio de 1826.

Escala: 400 Pies Castellanos.

Dimensiones: 42,5 x 60,5 (28,5 x 36).

Archivo: S.H.M. B-10-12. Sig. 3216. Hoja nº 2.

Plano nº: 4.

Título: Plano topográfico del terreno que media desde el pueblo de Santobenia hasta la ciudad de Valladolid, marcándose el curso que ha de tener el canal cuyo desagüe debe ser el de la izquierda en el río Esgueba y el de la derecha en el Pisuerga. (Detalle de la ciudad de Valladolid).

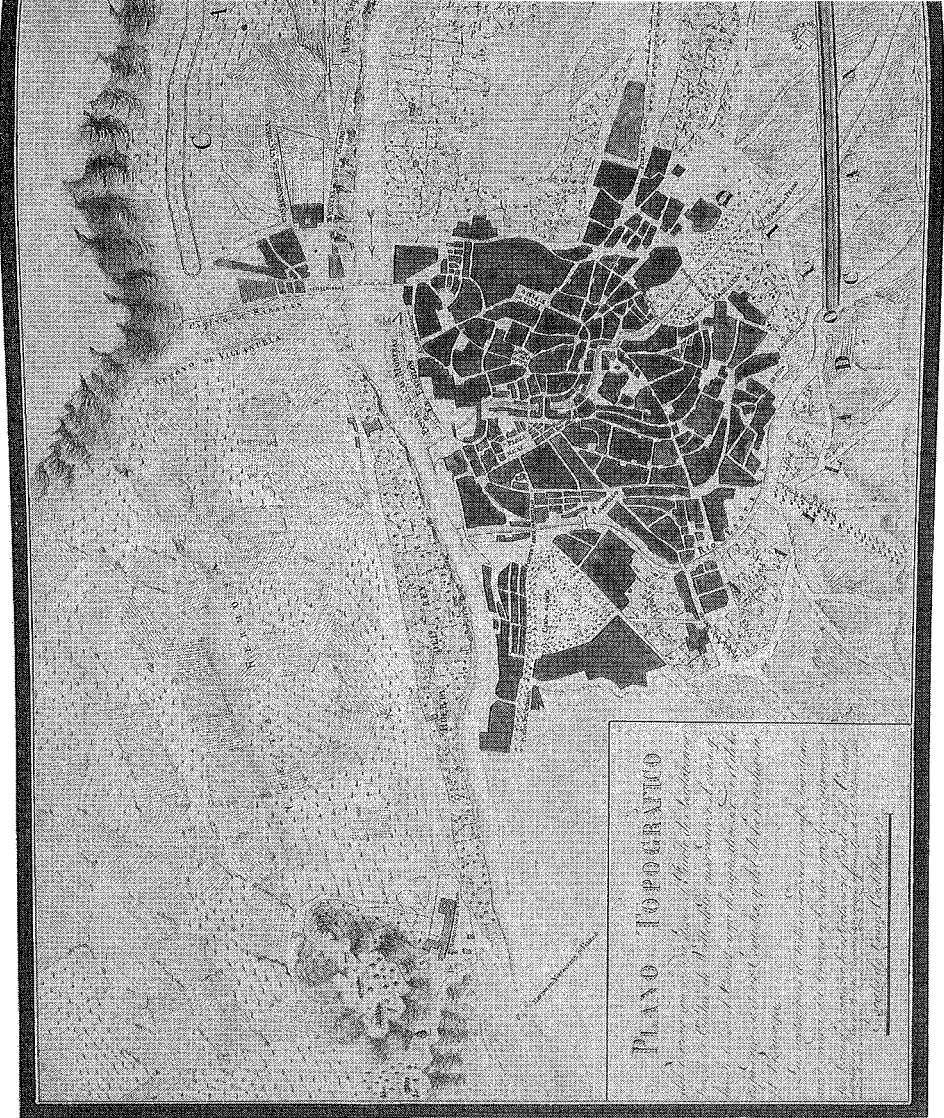
Autor: EPIFANIO ESTEBAN.

Fecha: 1832.

Escala: gráfica de 1000 Varas Castellanas.

Dimensiones: 56,5 x 1,04.

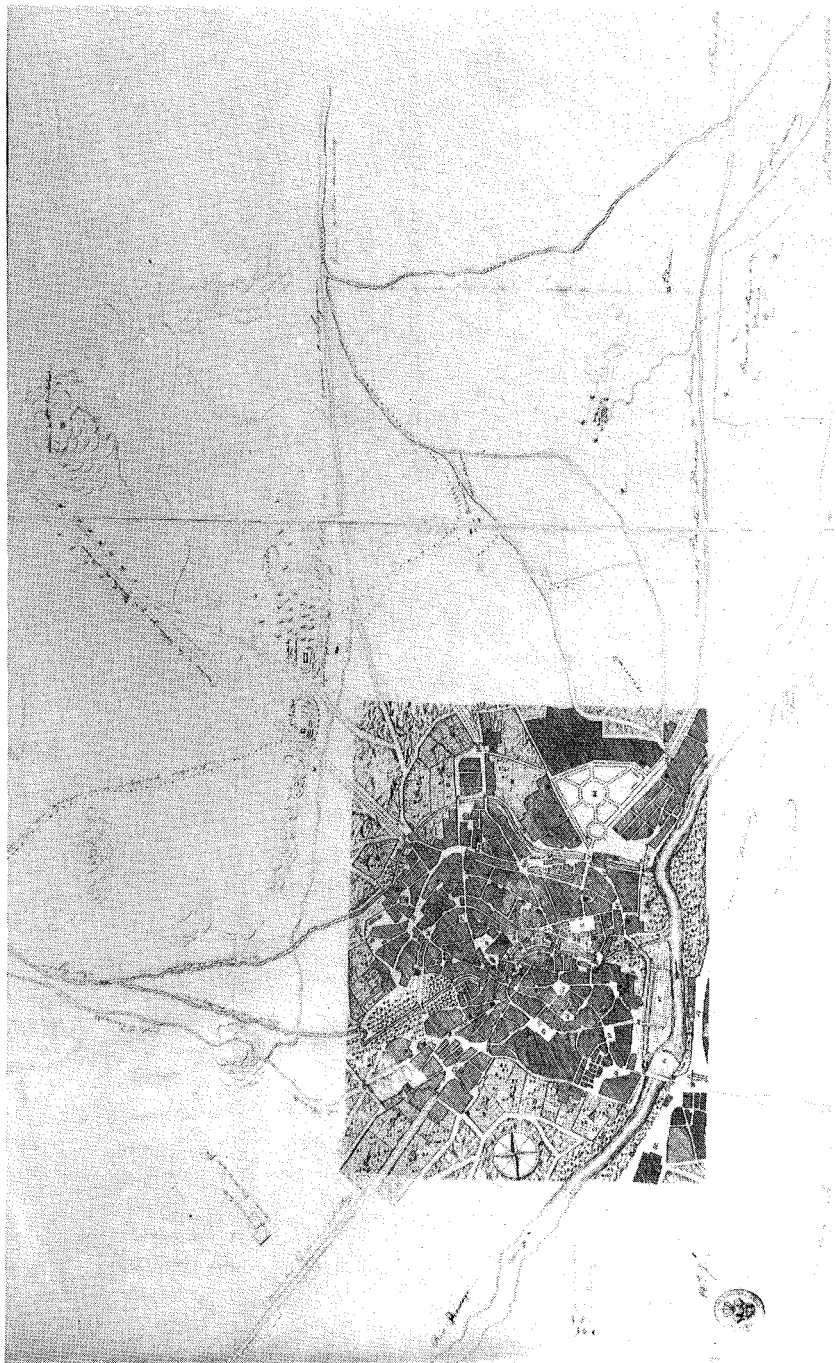
Archivo: M.O.P.U. Plano restaurado por el Servicio Nacional de Restauración y microfilms.



Piano Topografico

*Questo Piano Topografico è stato
redatto per l'Ufficio di
Pianificazione Urbana e
è stato approvato dal
Comune di Roma il 15/10/1928
e pubblicato in data 15/10/1928
per opera dell'Ufficio di
Pianificazione Urbana
Ufficio di Pianificazione Urbana
Ufficio di Pianificazione Urbana*

Plano nº: 5.
Título: Plano de las Acciones en Valladolid.
Autor: Sin Autor.
Fecha: 1837.
Escala: s.e.
Dimensiones: 60,5 x 102 (22,5 x 34,5).
Archivo: S.G.E. Castilla la Vieja. nº 250.



Plano nº: 7.

Título: Plano de la ciudad de Valladolid con las obras de defensa ejecutadas en los años de 1836 y 18.

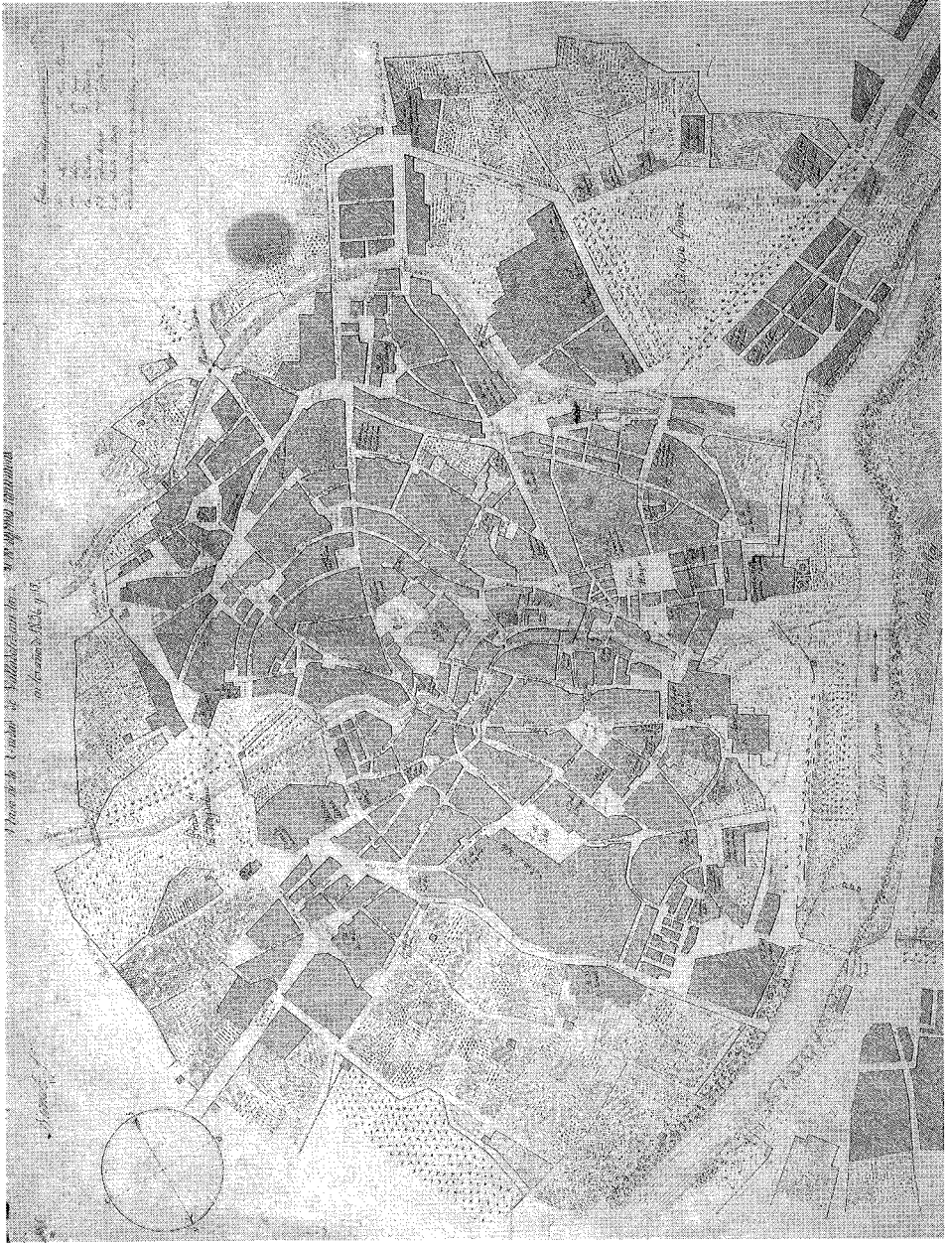
Autor: FRANCISCO MARRON.

Fecha: 20 de Agosto de 1839.

Escala: 1:2500.

Dimensiones: 61 x 74,5.

Archivo: S.H.M. nº 3216. B-10-12. Hoja 3.



Plan de la Ville de Valenciennes par M. de la Motte, 1715.

Plano nº: 8.

Título: Plano de Valladolid y sus contornos dedicado a la Academia de Nobles Artes de la Purísima Cocepción.

Autor: CARLOS JUAN Y VICTORIANO M^º DE AMELLER.

Fecha: Levantado y dibujado en 1844. Publicado en 1846.

Escala: gráfica de 600 Varas Castellanas.

Dimensiones: 66 x 47.

Archivo: B.N. Sección Mapas y Planos. 14 v.

Plano nº: 9.

Título: Plano de Valladolid y sus inmediaciones hasta la distancia de 500 pies. Cuerpo de Ingenieros del Ejército. Subis. de Castilla la Vieja. Comandancia de Valladolid.

Autor: MATIAS RODRIGUEZ HIDALGO.

Fecha: 1 de Mayo de 1847.

Escala: 1:10000. Gráfica de 5000 pies.

Dimensiones: 84,5 x 72 (49,5 x 62,5).

Archivo: S.H.M. 3225. B-10-20.

Plano de la Comunidad de Villa
de Villacastell y su termino
comunal de antigüedad

Plano de Villacastell y su termino
comunal de antigüedad

Villacastell

Comunidad de Villa

- 1. Ayuntamiento
- 2. Casa de la Comunidad
- 3. Casa de la Parroquia
- 4. Casa de la Escuela
- 5. Casa de la Misericordia
- 6. Casa de la Santa Cruz
- 7. Casa de la Santa Catalina
- 8. Casa de la Santa Ana
- 9. Casa de la Santa Clara
- 10. Casa de la Santa Cecilia
- 11. Casa de la Santa Barbara
- 12. Casa de la Santa Apolonia
- 13. Casa de la Santa Agueda
- 14. Casa de la Santa Lucia
- 15. Casa de la Santa Genoveva
- 16. Casa de la Santa Eulalia
- 17. Casa de la Santa Tecla
- 18. Casa de la Santa Susana
- 19. Casa de la Santa Cecilia
- 20. Casa de la Santa Barbara

Comunidad de Villa

Villacastell

- 1. Ayuntamiento
- 2. Casa de la Comunidad
- 3. Casa de la Parroquia
- 4. Casa de la Escuela
- 5. Casa de la Misericordia
- 6. Casa de la Santa Cruz
- 7. Casa de la Santa Catalina
- 8. Casa de la Santa Ana
- 9. Casa de la Santa Clara
- 10. Casa de la Santa Cecilia
- 11. Casa de la Santa Barbara
- 12. Casa de la Santa Apolonia
- 13. Casa de la Santa Agueda
- 14. Casa de la Santa Lucia
- 15. Casa de la Santa Genoveva
- 16. Casa de la Santa Eulalia
- 17. Casa de la Santa Tecla
- 18. Casa de la Santa Susana
- 19. Casa de la Santa Cecilia
- 20. Casa de la Santa Barbara



Hecho en Villacastell a 10 de Mayo de 1800
 Yo el Comisario Don Juan de Dios
de la Comunidad

Plano nº: 10.

Título: Plano de Valladolid.

Autor: A. DONNET. Grabado por los hermanos Malo.

Fecha: 1831.

Escala: Varas Castellanas de 1.2500. Toesas de Francia 1000: 1.1500.

Dimensiones: 62 x 88 (17 x 14,5).

Archivo: N.N. G.M. 288. Hoja nº 2. AME, E-1-33-21 y 26.

Plano nº: 12.

Título: Contornos de Valladolid.

Autor: F. COELLO. El contorno por Leclerq, la topografía por Desbuissons y D. Camilo Alabern la letra por Bacot.

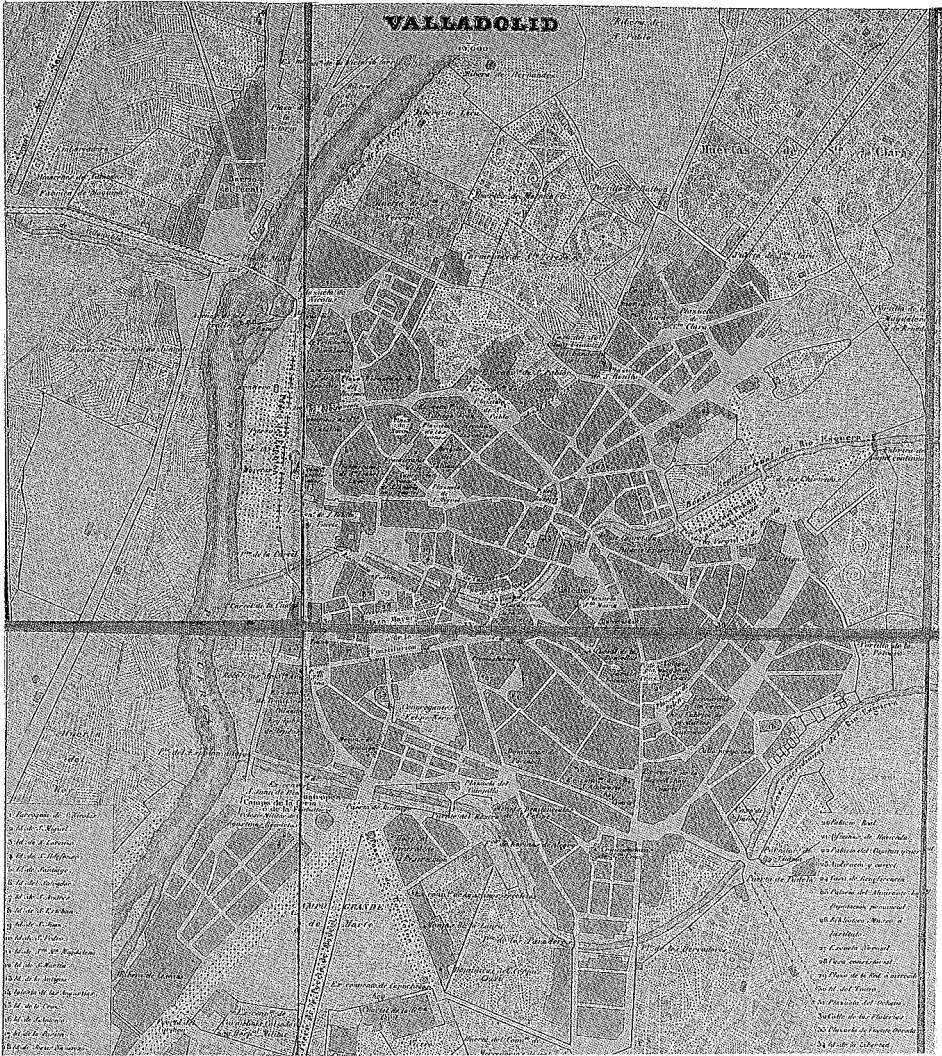
Fecha: 1852.

Escala: 1:100000. Contornos de Valladolid.

Dimensiones: 83 x 110,5 (75 x 101).

Archivo: B.N. Cª 5 nº 6.

VALLADOLID



Programa de Estudios
Escuela de Ingenieros
Escuela de Arquitectura
Escuela de Artes y Oficios
Escuela de Comercio
Escuela de Medicina
Escuela de Farmacia
Escuela de Veterinaria
Escuela de Bellas Artes
Escuela de Música
Escuela de Danza
Escuela de Teología
Escuela de Filosofía
Escuela de Letras
Escuela de Ciencias Exactas
Escuela de Ciencias Naturales
Escuela de Ciencias Sociales
Escuela de Ciencias Políticas
Escuela de Ciencias Económicas
Escuela de Ciencias Jurídicas
Escuela de Ciencias Militares
Escuela de Ciencias Navales
Escuela de Ciencias Agrícolas
Escuela de Ciencias Forestales
Escuela de Ciencias Industriales
Escuela de Ciencias Químicas
Escuela de Ciencias Físicas
Escuela de Ciencias Matemáticas
Escuela de Ciencias Astronómicas
Escuela de Ciencias Geográficas
Escuela de Ciencias Históricas
Escuela de Ciencias Literarias
Escuela de Ciencias Filosóficas
Escuela de Ciencias Religiosas
Escuela de Ciencias Espirituales
Escuela de Ciencias Místicas
Escuela de Ciencias Esotéricas
Escuela de Ciencias Ocultas
Escuela de Ciencias Secretas
Escuela de Ciencias Prohibidas
Escuela de Ciencias Proscritas
Escuela de Ciencias Perseguidas
Escuela de Ciencias Reprobadas
Escuela de Ciencias Reprimidas
Escuela de Ciencias Represadas
Escuela de Ciencias Reprobadas
Escuela de Ciencias Represadas
Escuela de Ciencias Represadas

Escuela de Ciencias Exactas
Escuela de Ciencias Naturales
Escuela de Ciencias Sociales
Escuela de Ciencias Políticas
Escuela de Ciencias Económicas
Escuela de Ciencias Jurídicas
Escuela de Ciencias Militares
Escuela de Ciencias Navales
Escuela de Ciencias Agrícolas
Escuela de Ciencias Forestales
Escuela de Ciencias Industriales
Escuela de Ciencias Químicas
Escuela de Ciencias Físicas
Escuela de Ciencias Matemáticas
Escuela de Ciencias Astronómicas
Escuela de Ciencias Geográficas
Escuela de Ciencias Históricas
Escuela de Ciencias Literarias
Escuela de Ciencias Filosóficas
Escuela de Ciencias Religiosas
Escuela de Ciencias Espirituales
Escuela de Ciencias Místicas
Escuela de Ciencias Esotéricas
Escuela de Ciencias Ocultas
Escuela de Ciencias Secretas
Escuela de Ciencias Prohibidas
Escuela de Ciencias Proscritas
Escuela de Ciencias Perseguidas
Escuela de Ciencias Reprobadas
Escuela de Ciencias Reprimidas
Escuela de Ciencias Represadas
Escuela de Ciencias Reprobadas
Escuela de Ciencias Represadas
Escuela de Ciencias Represadas

Plano nº: 14.

Título: Valladolid.

Autor: LIT. FOURNIER HERMANOS.

Fecha: 1861.

Escala: Gráfica de 6000 pies Castellanos y gráfica de 4000 metros.

Dimensiones: 17,3 x 20,3 (13,5 x 13,5).

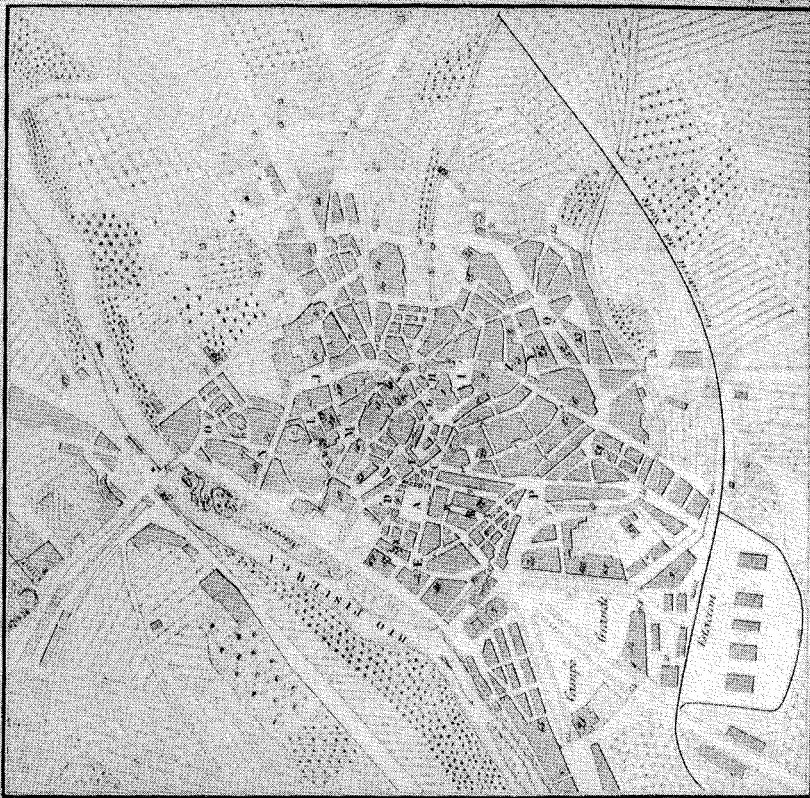
Archivo: A.M.V. nº 26.

NORTE

VALLADOLID

CALLES Y PLAZAS PRINCIPALES

- A Plaza Mayor
- B Calle de Menéndez
- C Puente de Arce
- D Pasadizo de San Sebastián
- E Calle de S.º Juan
- F Calle de los Padres
- G Pasadizo de Penagabida
- H Calle de San Felipe
- I Calle de San Francisco
- J Calle de S.º Mateo
- K Calle de San Antonio
- L Calle de S.º Miguel
- M Calle de San Marcos
- N Calle de S.º Nicolás
- O Calle de San Vicente
- P Calle de San Andrés
- Q Calle de S.º Juan
- R Calle de la Concepción
- S Plaza de San Juan
- T Calle de San Sebastián
- U Calle de San Agustín
- V Calle de San Pedro
- W Calle de San Mateo



CALLES PRINCIPALES

- 1 Calle de S.º Mateo
- 2 Calle de S.º Mateo
- 3 Calle de S.º Mateo
- 4 Calle de S.º Mateo
- 5 Calle de S.º Mateo
- 6 Calle de S.º Mateo
- 7 Calle de S.º Mateo
- 8 Calle de S.º Mateo
- 9 Calle de S.º Mateo
- 10 Calle de S.º Mateo
- 11 Calle de S.º Mateo
- 12 Calle de S.º Mateo
- 13 Calle de S.º Mateo
- 14 Calle de S.º Mateo
- 15 Calle de S.º Mateo
- 16 Calle de S.º Mateo
- 17 Calle de S.º Mateo
- 18 Calle de S.º Mateo
- 19 Calle de S.º Mateo
- 20 Calle de S.º Mateo
- 21 Calle de S.º Mateo
- 22 Calle de S.º Mateo
- 23 Calle de S.º Mateo
- 24 Calle de S.º Mateo
- 25 Calle de S.º Mateo
- 26 Calle de S.º Mateo
- 27 Calle de S.º Mateo
- 28 Calle de S.º Mateo
- 29 Calle de S.º Mateo
- 30 Calle de S.º Mateo
- 31 Calle de S.º Mateo
- 32 Calle de S.º Mateo
- 33 Calle de S.º Mateo
- 34 Calle de S.º Mateo
- 35 Calle de S.º Mateo
- 36 Calle de S.º Mateo
- 37 Calle de S.º Mateo
- 38 Calle de S.º Mateo
- 39 Calle de S.º Mateo
- 40 Calle de S.º Mateo
- 41 Calle de S.º Mateo
- 42 Calle de S.º Mateo
- 43 Calle de S.º Mateo
- 44 Calle de S.º Mateo
- 45 Calle de S.º Mateo
- 46 Calle de S.º Mateo
- 47 Calle de S.º Mateo
- 48 Calle de S.º Mateo
- 49 Calle de S.º Mateo
- 50 Calle de S.º Mateo
- 51 Calle de S.º Mateo
- 52 Calle de S.º Mateo
- 53 Calle de S.º Mateo
- 54 Calle de S.º Mateo
- 55 Calle de S.º Mateo
- 56 Calle de S.º Mateo
- 57 Calle de S.º Mateo
- 58 Calle de S.º Mateo
- 59 Calle de S.º Mateo
- 60 Calle de S.º Mateo
- 61 Calle de S.º Mateo
- 62 Calle de S.º Mateo
- 63 Calle de S.º Mateo
- 64 Calle de S.º Mateo
- 65 Calle de S.º Mateo
- 66 Calle de S.º Mateo
- 67 Calle de S.º Mateo
- 68 Calle de S.º Mateo
- 69 Calle de S.º Mateo
- 70 Calle de S.º Mateo
- 71 Calle de S.º Mateo
- 72 Calle de S.º Mateo
- 73 Calle de S.º Mateo
- 74 Calle de S.º Mateo
- 75 Calle de S.º Mateo
- 76 Calle de S.º Mateo
- 77 Calle de S.º Mateo
- 78 Calle de S.º Mateo
- 79 Calle de S.º Mateo
- 80 Calle de S.º Mateo
- 81 Calle de S.º Mateo
- 82 Calle de S.º Mateo
- 83 Calle de S.º Mateo
- 84 Calle de S.º Mateo
- 85 Calle de S.º Mateo
- 86 Calle de S.º Mateo
- 87 Calle de S.º Mateo
- 88 Calle de S.º Mateo
- 89 Calle de S.º Mateo
- 90 Calle de S.º Mateo
- 91 Calle de S.º Mateo
- 92 Calle de S.º Mateo
- 93 Calle de S.º Mateo
- 94 Calle de S.º Mateo
- 95 Calle de S.º Mateo
- 96 Calle de S.º Mateo
- 97 Calle de S.º Mateo
- 98 Calle de S.º Mateo
- 99 Calle de S.º Mateo
- 100 Calle de S.º Mateo

Paseo Castellanos

Plano nº: 17.

Título: Plano de la ciudad de Valladolid construído por disposición y a costa del Ilustre Ayuntamiento.

Autor: J. PEREZ ROZAS. Levantado por el Capitán que fue del Estado Mayor del Ejército.

Fecha: 1863.

Escala: 1:5000.

Dimensiones: 57,5 x 71,5 (54,3 x 69,5).

Archivo: S.G.E. Castilla la Vieja nº 252. Original color.



PLANO

CIUDAD DE VALLADOLID

Escuela de Ingenieros de Caminos, 1913

AÑO DE 1913

Escuela de Ingenieros de Caminos, 1913

Plano nº: 21.

Título: Tranvía de Valladolid. Plano general.

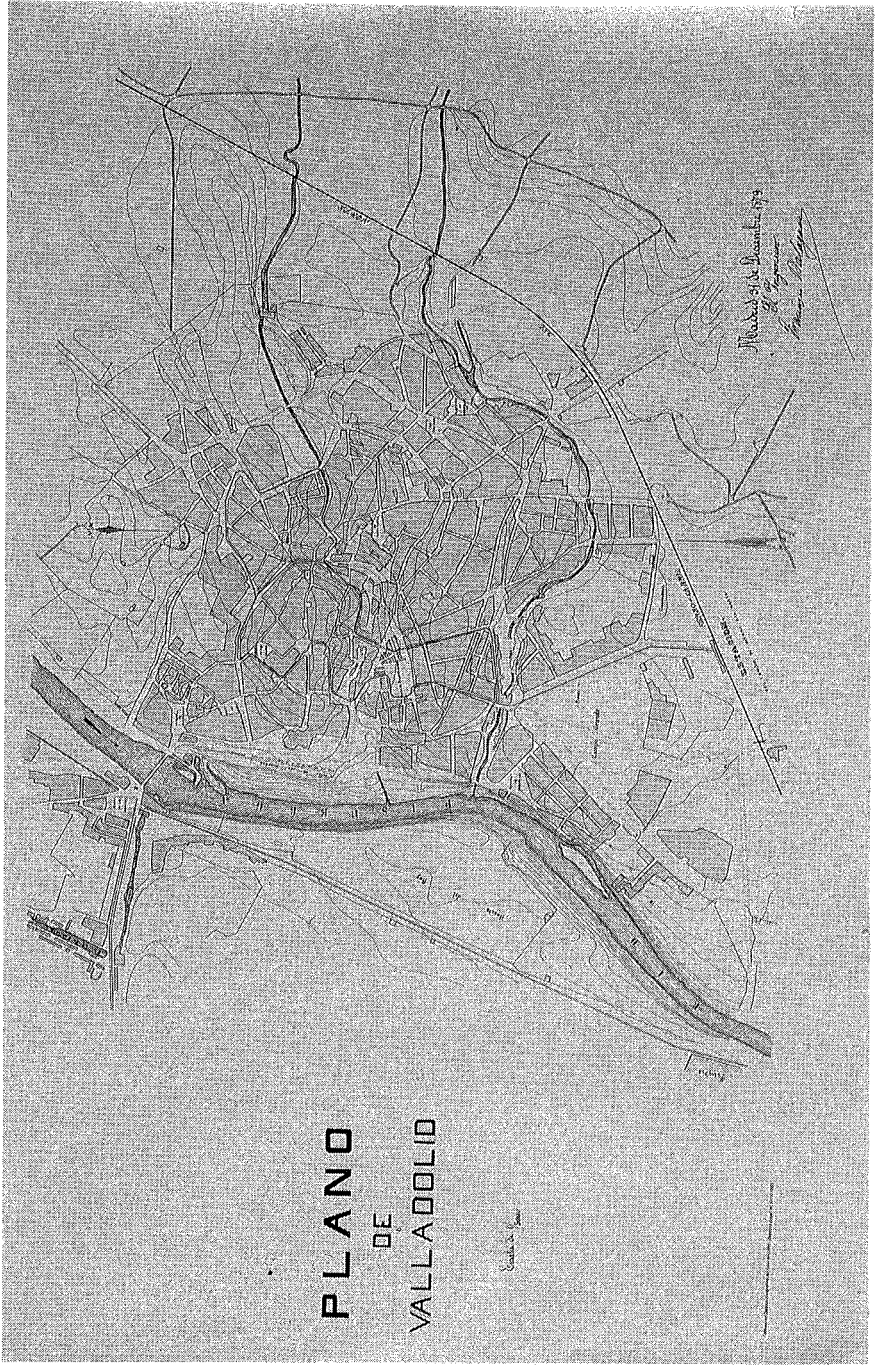
Autor: FRANCISCO BALAGUER.

Fecha: 31 de Diciembre de 1879.

Escala: s.e. (aprox. 1:5000).

Dimensiones: 99 x 65 (ed. Facsimil Ayuntamiento de Valladolid).

Archivo: A.M.V. 20.01. Leg. 1056-1.



Plano nº: 22.

Título: Plano de Valladolid. Cuerpo de Ingenieros del Ejército. Comandancia General Subinspección de Castilla de Vieja. Comandancia de Valladolid. Plaza de Valladolid.

Autor: CIPRIANO DIEZ.

Fecha: 30 Octubre 1881.

Escala: 1:5000.

Dimensiones: 73 x 94.

Archivo: S.H.M. nº 3247. B-10-41.

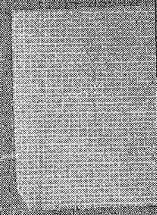
PLANO DE VALLADOLID.

Escuela de Ingenieros de Caminos, Puentes y Canales.
Instituto de Ingenieros de Caminos, Puentes y Canales.
Escuela de Ingenieros de Caminos, Puentes y Canales.
Escuela de Ingenieros de Caminos, Puentes y Canales.



LEYENDA

- 1. Calle de San Juan
- 2. Calle de San Pedro
- 3. Calle de San Pablo
- 4. Calle de San Mateo
- 5. Calle de San Marcos
- 6. Calle de San Juan de los Rios
- 7. Calle de San Juan de los Baños
- 8. Calle de San Juan de los Baños
- 9. Calle de San Juan de los Baños
- 10. Calle de San Juan de los Baños
- 11. Calle de San Juan de los Baños
- 12. Calle de San Juan de los Baños
- 13. Calle de San Juan de los Baños
- 14. Calle de San Juan de los Baños
- 15. Calle de San Juan de los Baños
- 16. Calle de San Juan de los Baños
- 17. Calle de San Juan de los Baños
- 18. Calle de San Juan de los Baños
- 19. Calle de San Juan de los Baños
- 20. Calle de San Juan de los Baños



Plano nº: 23.

Título: Tranvía de Valladolid. Plano General.

Autor: A. GALLEGO. (Maestro de obras).

Fecha: 20 Enero 1882.

Escala: de 1 por 5000.

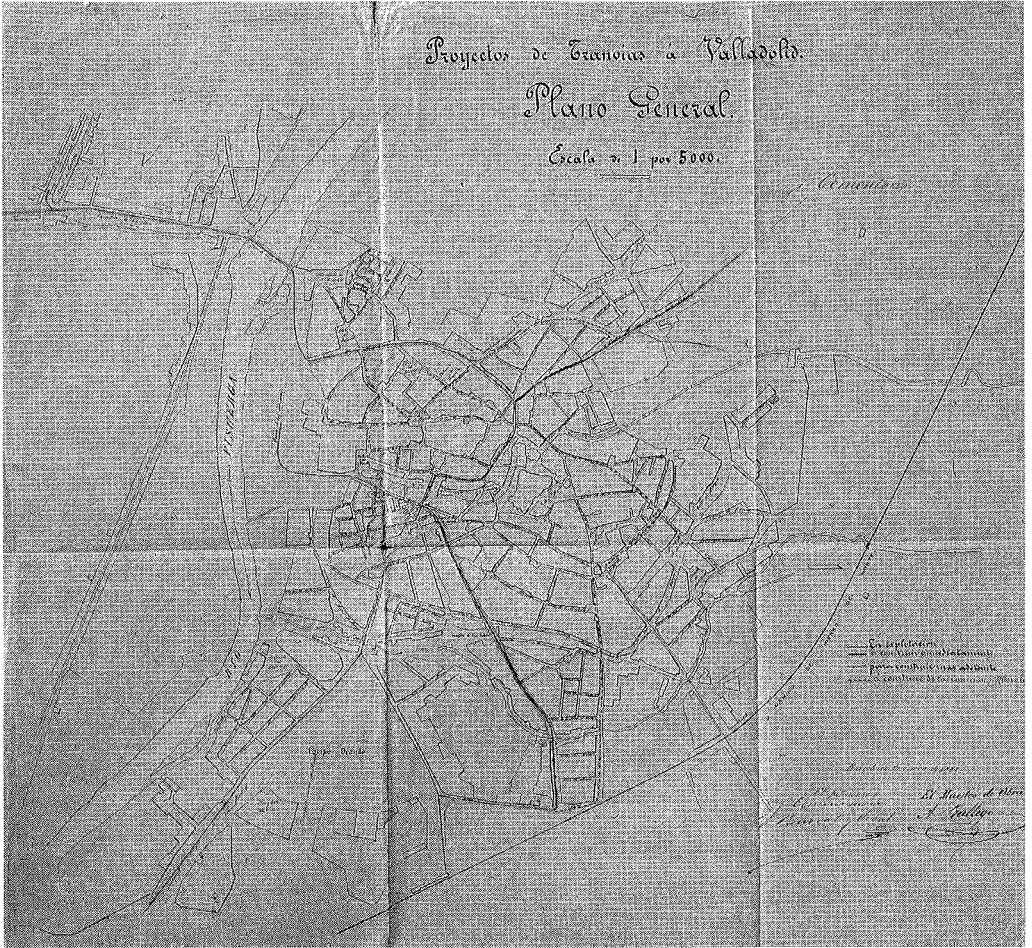
Dimensiones: 66,5 x 60,5.

Archivo: A.M.V.

Proyecto de Tranvías a Valladolid.

Plano General.

Escala n. 1 por 5000.



Comunicación

- Línea principal
- Línea secundaria
- Estación

Madrid, 1868
El Director de Obras Públicas
D. Juan de Zavala

Plano nº: 24.

Título: Nuevo Plano de Valladolid con indicación
de sus calles por orden alfabético.

Autor: L. MIÑON.

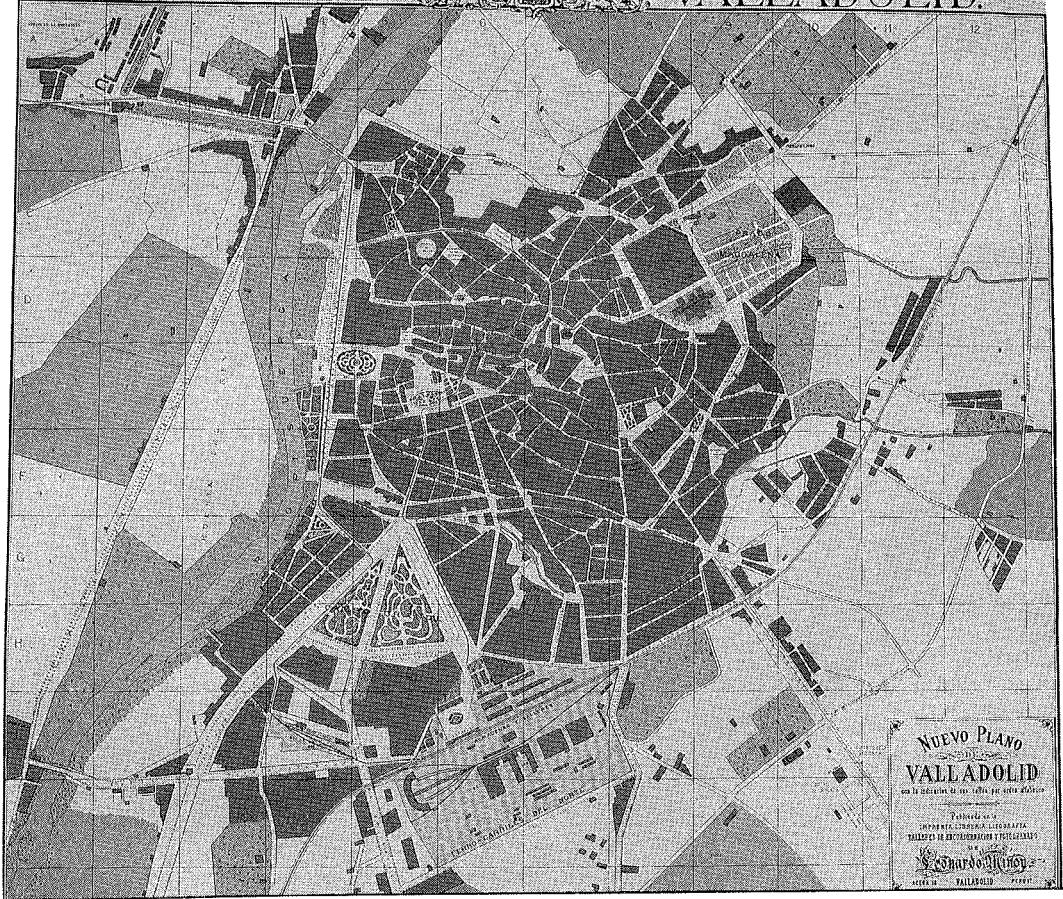
Fecha: s. f. (h. 1890).

Escala: s.e. (Aprox. 1:5000).

Dimensiones: 64 x 70 (59 x 69).

Archivo: A.M.V. 20.01.

PLANO DE VALLADOLID.



NUEVO PLANO
DE
VALLADOLID

Publicado en el
año de 1868 por el Sr. D. JOSE ANTONIO GARCIA
DUEÑO DE LA IMPRESION Y FOTOGRAFIA
DE LA ESCUELA DE INGENIEROS Y ARQUITECTOS
de
S. Compañía de Seguros y Fidejussurios
en
VALLADOLID

Plano nº: 30.

Título: Plano de Valladolid. Jorge Montero.

Autor: J. MONTERO.

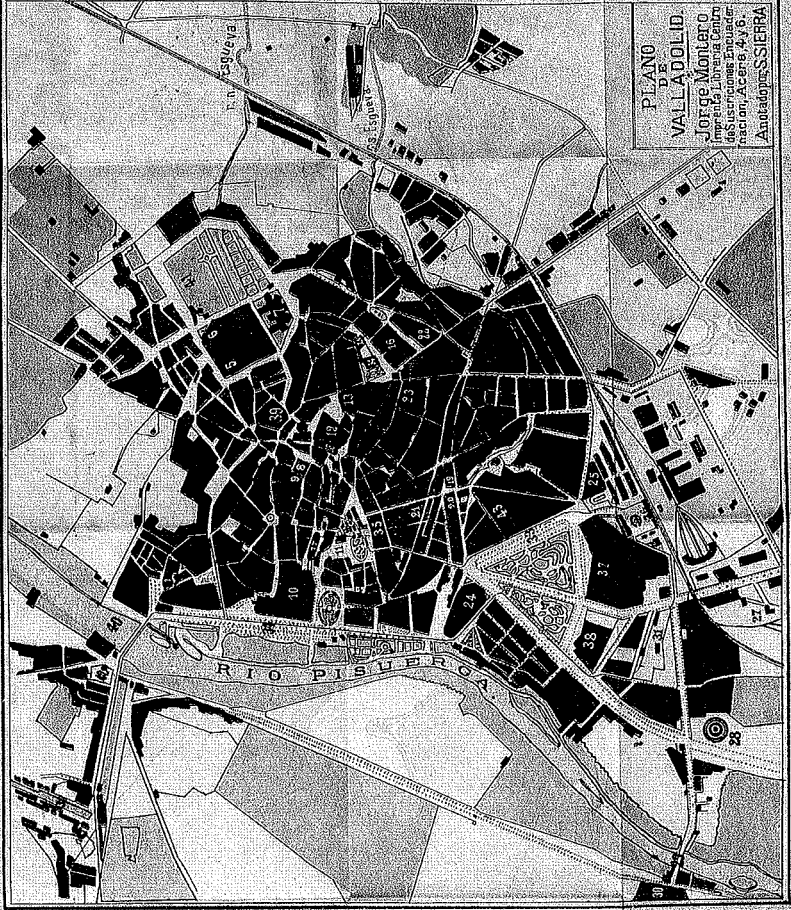
Fecha: 1896.

Escala: s.e.

Dimensiones: 31 x 37,7 (20,5 x 24).

Archivo: A.M.V. C-II-26.

JORGE MONTERO.

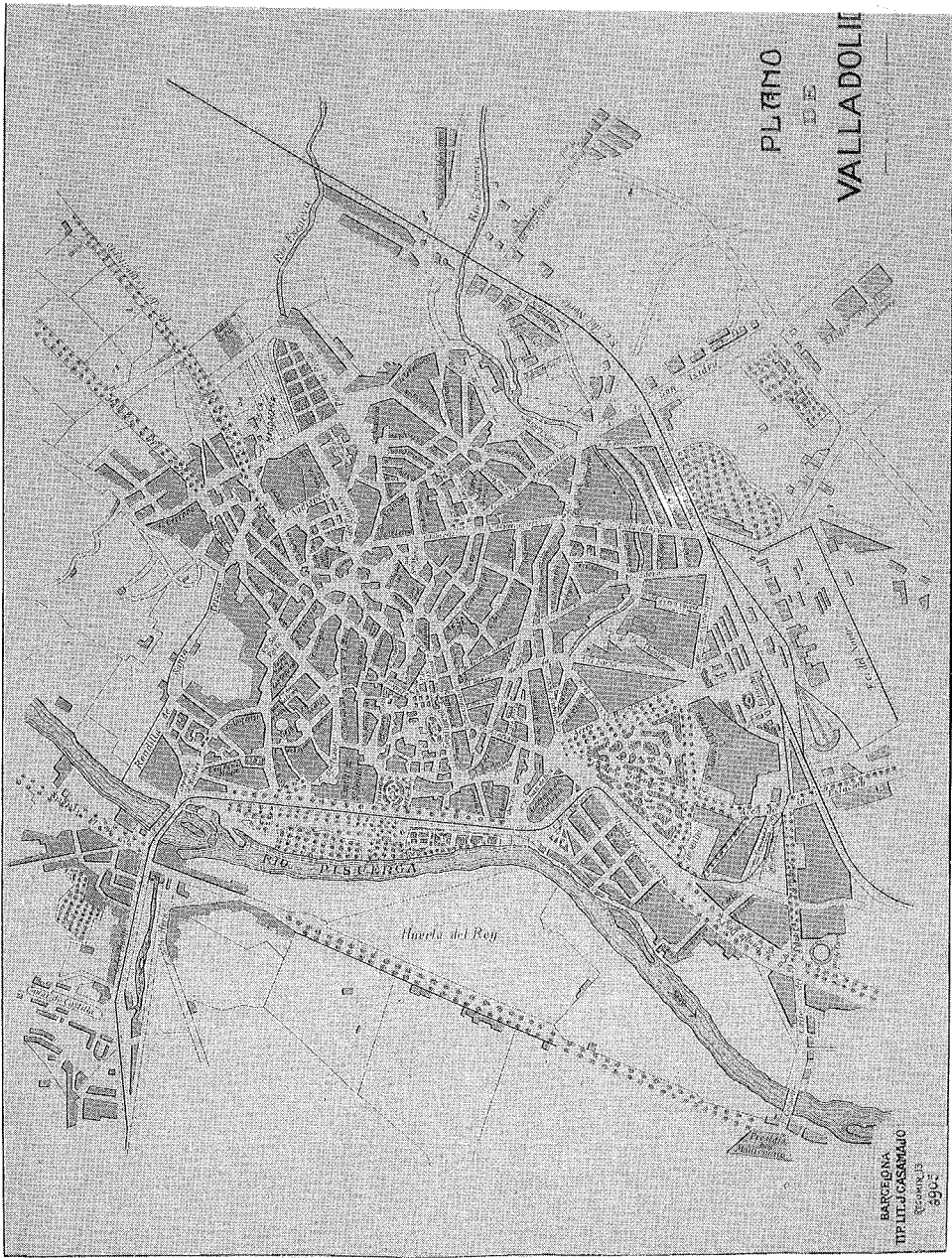


PLANO DE VALLADOLID.
Jorge Montero.
Los derechos de esta obra
se reservan. Acero, 4 y 6.
Annoadipos S. SIERRA

VALLADOLID.

- 1 Ayuntamiento de Valladolid
- 2 Plaza de San Juan
- 3 Plaza de San Juan
- 4 Plaza de San Juan
- 5 Ayuntamiento de Valladolid
- 6 Ayuntamiento de Valladolid
- 7 Ayuntamiento de Valladolid
- 8 Ayuntamiento de Valladolid
- 9 Ayuntamiento de Valladolid
- 10 Ayuntamiento de Valladolid
- 11 Ayuntamiento de Valladolid
- 12 Ayuntamiento de Valladolid
- 13 Ayuntamiento de Valladolid
- 14 Ayuntamiento de Valladolid
- 15 Ayuntamiento de Valladolid
- 16 Ayuntamiento de Valladolid
- 17 Ayuntamiento de Valladolid
- 18 Ayuntamiento de Valladolid
- 19 Ayuntamiento de Valladolid
- 20 Ayuntamiento de Valladolid
- 21 Ayuntamiento de Valladolid
- 22 Ayuntamiento de Valladolid
- 23 Ayuntamiento de Valladolid
- 24 Ayuntamiento de Valladolid
- 25 Ayuntamiento de Valladolid
- 26 Ayuntamiento de Valladolid
- 27 Ayuntamiento de Valladolid
- 28 Ayuntamiento de Valladolid
- 29 Ayuntamiento de Valladolid
- 30 Ayuntamiento de Valladolid
- 31 Ayuntamiento de Valladolid
- 32 Ayuntamiento de Valladolid
- 33 Ayuntamiento de Valladolid
- 34 Ayuntamiento de Valladolid
- 35 Ayuntamiento de Valladolid
- 36 Ayuntamiento de Valladolid
- 37 Ayuntamiento de Valladolid
- 38 Ayuntamiento de Valladolid
- 39 Ayuntamiento de Valladolid

Plano nº: 35.
Título: Plano de Valladolid.
Autor: sin autor. ¿J. CASAMAJO?.
Fecha: 1905.
Escala: sin escala.
Dimensiones: 41 x 29,5.
Archivo: Propiedad Particular.



PLANO
DE
VALLADOLID

BARCELONA
DE ITURBIDE Y CAZAMIAO
1895

ANEXO 1

CARTOGRAFIA HISTORICA DE VALLADOLID. RELACION DE PLANOS.

1800-1909

Plano nº: 1.

Título: Plano Nuevo Camino desde la ciudad de Valladolid al páramo de Villanueva por las inmediaciones de Zaratán a la carretera Real de Galicia, León y Asturias.

Autor: Sin autor.

Fecha: Sin fecha (h. 1790).

Escala: Gráfica de 100 Varas Castellanas para los anchos del camino. Escala de 1.000 Varas Castellanas para las longitudes del Camino y Plano de la Ciudad.

Dimensiones: 59,5 x 95,5 (58 x 94).

Archivo y sig.: Servicio Geográfico del Ejército. Castilla la Vieja. Nº 243.

Observaciones: Plano topográfico de Valladolid y sus contornos, dibujado con el objeto de recoger el trazado de la Nueva Carretera Real de Galicia, León y Asturias.

Plano nº: 2.

Título: Plano de Valladolid y sus Cercanías. Plan de Valladolid et de ses environs. Plan of the town of Valladolid.

Autor: JOVANNE SCULP.

Fecha: 1820.

Escala: Gráfica de 1200 metros.

Dimensiones: 43 x 58 (24 x 31,5).

Archivo: B.N. Tomo II. 2ª parte. B.A. 2059. S.G.E. Atlas nº 177.

Plano nº: 3.

Título: Plano de la ciudad de Valladolid, rectificado según se halla hoy día de la fecha, en cuanto a sus calles, templos y ruinas ocasionadas desde el año mil setecientos ochenta y ocho.

Autor: TEODORO OTERMIN.

Fecha: 18 de Julio de 1826.

Escala: 400 Pies Castellanos.

Dimensiones: 42,5 x 60,5 (28,5 x 36).

Archivo: S.H.M. B-10-12. Sig. 3216. Hoja nº 2.

Plano nº: 4.

Título: Plano topográfico del terreno que media desde el pueblo de Santobenia hasta la ciudad de Valladolid, marcándose el curso que ha de tener el canal cuyo desagüe debe ser el de la izquierda en el río Esgueva y el de la derecha en el Pisuerga. (Detalle de la ciudad de Valladolid).

Autor: EPIFANIO ESTEBAN.

Fecha: 1832.

Escala: gráfica de 1000 Varas Castellanas.

Dimensiones: 56,5 x 1,04.

Archivo: M.O.P.U. Plano restaurado por el Servicio Nacional de Restauración y microfilms.

Plano nº: 5.

Título: Plano de las Acciones en Valladolid.

Autor: Sin Autor.

Fecha: 1837.

Escala: s.e.

Dimensiones: 60,5 x 102 (22,5 x 34,5).

Archivo: S.G.E. Castilla la Vieja. nº 250.

Plano nº: 6.

Título: Plano de las Acciones en Valladolid. (Detalle de la ciudad de Valladolid).

Autor: Sin Autor.

Fecha: 1837.

Escala: s.e.

Dimensiones: 60,5 x 102 (22,5 x 34,5).

Archivo: S.G.E. Castilla la Vieja. nº 250.

Plano nº: 7.

Título: Plano de la ciudad de Valladolid con las obras de defensa ejecutadas en los años de 1836 y 18.

Autor: FRANCISCO MARRON.

Fecha: 20 de Agosto de 1839.

Escala: 1:2500.

Dimensiones: 61 x 74,5.

Archivo: S.H.M. nº 3216. B-10-12. Hoja 3.

Plano nº: 8.

Título: Plano de Valladolid y sus contornos dedicado a la Academia de Nobles Artes de la Purísima Concepción.

Autor: CARLOS JUAN Y VICTORIANO M^a DE AMELLER.

Fecha: Levantado y dibujado en 1844. Publicado en 1846.

Escala: gráfica de 600 Varas Castellanas.

Dimensiones: 66 x 47.

Archivo: B.N. Sección Mapas y Planos. 14 v.

Plano nº: 9.

Título: Plano de Valladolid y sus inmediaciones hasta la distancia de 500 pies. Cuerpo de Ingenieros del Ejército. Subis. de Castilla la Vieja. Comandancia de Valladolid.

Autor: MATIAS RODRIGUEZ HIDALGO.

Fecha: 1 de Mayo de 1847.

Escala: 1:10000. Gráfica de 5000 pies.

Dimensiones: 84,5 x 72 (49,5 x 62,5).

Archivo: S.H.M. 3225. B-10-20.

Plano nº: 10.

Título: Plano de Valladolid.

Autor: A. DONNET. Grabado por los hermanos Malo.

Fecha: 1831.

Escala: Varas Castellanas de 1.2500. Toesas de Francia 1000: 1.1500.

Dimensiones: 62 x 88 (17 x 14,5).

Archivo: N.N. G.M. 288. Hoja nº 2. AME, E-1-33-21 y 26.

Plano nº: 11.

Título: Valladolid. Vista tomada desde encima de la puerta de Madrid.

Autor: ALFRED GUESDON.

Fecha: h. 1850.

Escala: Sin escala.

Dimensiones: 59 x 31 (43,5 x 28).

Archivo: A.M.V.

Plano nº: 12.

Título: Contornos de Valladolid.

Autor: F. COELLO. El contorno por Leclerq, la topografía por Desbuissons y D. Camilo Alabern la letra por Bacot.

Fecha: 1852.

Escala: 1:100000. Contornos de Valladolid.

Dimensiones: 83 x 110,5 (75 x 101).

Archivo: B.N. C^a 5 nº 6.

Plano nº: 13.

Título: Valladolid.

Autor: F. COELLO. El contorno por Leclerq, la topografía por Desbuissons y D. Camilo Alabern, la letra por Bacot.

Fecha: 1852.

Escala: 1:10000.

Dimensiones: 23,5 x 21.

Archivo: B.N. C^a 5, nº 6, S.H.M. nº 3218. Sig. B-10-12.

Plano nº: 14.

Título: Valladolid.

Autor: LIT. FOURNIER HERMANOS.

Fecha: 1861.

Escala: Gráfica de 6000 pies Castellanos y gráfica de 4000 metros.

Dimensiones: 17,3 x 20,3 (13,5 x 13,5).

Archivo: A.M.V. nº 26.

Plano nº: 15.

Título: Plano de Valladolid.

Autor: J. ORTEGA RUBIO. (Lit. Fournier Hnos.).

Fecha: 1881.

Escala: sin escala.

Dimensiones: 20,8 x 26 (13,5 x 13).

Archivo: B.N. 1-1-56. 1-45. 533. A.M.V. nº 28.

Plano nº: 16.

Título: Plano de Valladolid (etapas de crecimiento de la ciudad).

Autor: J. ORTEGA RUBIO. (Lit. Fournier Hnos.).

Fecha: 1881.

Escala: sin escala.

Dimensiones: 20,8 x 26 (13,5 x 13).

Archivo: B.N. 1-1-56. 1-45. 533. A.M.V.

Plano nº: 17.

Título: Plano de la ciudad de Valladolid construído por disposición y a costa del Ilustre Ayuntamiento.

Autor: J. PEREZ ROZAS. Levantado por el Capitán que fue del Estado Mayor del Ejército.

Fecha: 1863.

Escala: 1:5000.

Dimensiones: 57,5 x 71,5 (54,3 x 69,5).

Archivo: S.G.E. Castilla la Vieja nº 252. Original color.

Plano nº: 18.

Título: Plano de la ciudad de Valladolid construído por disposición y a costa del Ilustre Ayuntamiento.

Autor: J. PEREZ ROZAS.

Fecha: 1863.

Escala: 1:5000.

Dimensiones: 57,5 x 71,5 (54,3 x 69,5). Restitución.

Archivo: A.M.V.

Plano nº: 19.

Título: Plano de la ciudad de Valladolid construído por disposición y a costa del Ilustre Ayuntamiento.

Autor: J. PEREZ ROZAS.

Fecha: 1863.

Escala: 1: 1000.

Dimensiones: 1,27 x 89,5 (1,20 x 84,5).

Archivo: Ayuntamiento de Valladolid. Sección Arquitectura.

Plano nº: 20.

Título: Plano de la ciudad de Valladolid construído por disposición y a costa del Ilustre Ayuntamiento.

Autor: J. PEREZ DE ROZAS.

Fecha: 1863.

Escala: 1:1000.

Dimensiones: 1,27 x 89,5 (1,20 x 84,5).

Archivo: Ayuntamiento de Valladolid. Sección Arquitectura.

Plano nº: 21.

Título: Tranvía de Valladolid. Plano general.

Autor: FRANCISCO BALAGUER.

Fecha: 31 de Diciembre de 1879.

Escala: s.e. (aprox. 1:5000).

Dimensiones: 99 x 65 (ed. Facsimil Ayuntamiento de Valladolid).

Archivo: A.M.V. 20.01. Leg. 1056-1.

Plano nº: 22.

Título: Plano de Valladolid. Cuerpo de Ingenieros del Ejército. Comandancia General Subinspección de Castilla de Vieja. Comandancia de Valladolid. Plaza de Valladolid.

Autor: CIPRIANO DIEZ.

Fecha: 30 Octubre 1881.

Escala: 1:5000.

Dimensiones: 73 x 94.

Archivo: S.H.M. nº 3247. B-10-41.

Plano nº: 23.

Título: Tranvía de Valladolid. Plano General.

Autor: A. GALLEGU. (Maestro de obras).

Fecha: 20 Enero 1882.

Escala: de 1 por 5000.

Dimensiones: 66,5 x 60,5.

Archivo: A.M.V.

Plano nº: 24.

Título: Nuevo Plano de Valladolid con indicación de sus calles por orden alfabético.

Autor: L. MIÑON.

Fecha: s. f. (h. 1890).

Escala: s.e. (Aprox. 1:5000).

Dimensiones: 64 x 70 (59 x 69).

Archivo: A.M.V. 20.01.

Plano nº: 25.

Título: Plano de Valladolid.

Autor: E. VALVERDE Y ALVAREZ.

Fecha: 1886.

Escala: 1:25000.

Dimensiones: 23 x 18,3 (10,5 x 15).

Archivo: Biblioteca del C.O.A.M. 91 (46:469). 026 Val. Págs. 470-471.

Plano nº: 26.

Título: Valladolid. Plano General.

Autor: J. LAURENT.

Fecha: s.f. (h. 1890).

Escala: s.e.

Dimensiones: 34,5 x 24,5.

Archivo: A.M.V. 14.27.

Plano nº: 27.

Título: Valladolid. Plano General.

Autor: R. UHAGON.

Fecha: 1890.

Escala: 1:10000.

Dimensiones: 2,34 x 1,02 m.

Archivo: Ayuntamiento de Valladolid. Sección Vías y Obras.

Plano nº: 28.

Título: Valladolid. Plano General. (Detalle de la ciudad de Valladolid).

Autor: R. UHAGON.

Fecha: 1890.

Escala: 1:10000.

Dimensiones: del detalle 50 x 85.

Archivo: Ayuntamiento de Valladolid. Sección Vías y Obras.

Plano nº: 29.

Título: Plano General del Alcantarillado.

Autor: R. UHAGON.

Fecha: 1890.

Escala: 1:2000.

Dimensiones: 1,75 x 1,05 m.

Archivo: Ayuntamiento de Valladolid. Sección Vías y Obras.

Plano nº: 30.

Título: Plano de Valladolid. Jorge Montero.

Autor: J. MONTERO.

Fecha: 1896.

Escala: s.e.

Dimensiones: 31 x 37,7 (20,5 x 24).

Archivo: A.M.V. C-II-26.

Plano nº: 31.

Título: Plano de Valladolid.

Autor: MONTANER Y SIMON.

Fecha: 1897.

Escala: s.e.

Dimensiones: 22 x 30,5 (18 x 23,5).

Archivo: A.M.V.

Plano nº: 32.

Título: Tranvía Eléctrico. Trazado General en el término Municipal de Valladolid.

Autor: EMILIO VICENTE.

Fecha: 11 Agosto de 1899.

Escala: 1:4500

Dimensiones: 1,85 x 75 m.

Archivo: A.M.V.

Plano nº: 33.

Título: Plano de Valladolid. Itinerario de Tranvías.

Autor: sin autor.

Fecha: sin fecha. (Hacia 1900).

Escala: sin escala.

Dimensiones: 36 x 26.

Archivo: A.M.V.

Plano nº: 34.

Título: Sociedad Electricista Castellana. Sustitución del alumbrado público de petróleo por lámparas eléctricas de incandescencia. Plano de la red que se proyecta.

Autor: JOSE BARRANCO.

Fecha: 25 de Febrero de 1905.

Escala: 1:5000.

Dimensiones: 84,5 x 94.

Archivo: A.M.V. 20-01.

Plano nº: 35.

Título: Plano de Valladolid.

Autor: sin autor. ¿J. CASAMAJO?.

Fecha: 1905.

Escala: sin escala.

Dimensiones: 41 x 29,5.

Archivo: Propiedad Particular.

Plano nº: 36.

Título: Plano de distribución.

Autor: I.R. ZARRACINA.

Fecha: 1906.

Escala: sin escala.

Dimensiones: 68 x 58.

Archivo:

Plano nº: 37.

Título: Tranvía de Valladolid. Plano General.

Autor: I.R. ZARRACINA.

Fecha: 31 de Diciembre de 1909.

Escala: 1:2000 en el original. 1:5000 en la restitución.

Dimensiones: 134 x 210 en el original. 79,5 x 54 en la restitución.

Archivo: A.M.V.

ANEXO 2
CARTOGRAFIA HISTORIA DE VALLADOLID 1911-1967

RELACION DE PLANOS

Plano nº: 38.

Título: Nuevo plano de Valladolid publicado y revisado por el Ayuntamiento.

Autor: A. MARTIN.

Fecha: sin fecha. (Hacia 1911).

Escala: Gráfica de 300 m.

Dimensiones: 35,5 x 45 (33 x 41,5)

Archivo: A.M.V.

Plano nº: 39.

Título: Nuevo plano de Valladolid.

Autor: A. GONZALEZ YRIBAS.

Fecha: 1911.

Escala: 1:6.000.

Dimensiones: 84 x 68.

Archivo: Propiedad particular.

Plano nº: 40.

Título: Plano de Valladolid.

Autor: SANCHEZ (grab.).

Fecha: 1915.

Escala: Gráfica de 500 m.

Dimensiones: 26,8 x 21 (16,5 x 17).

Archivo: B.N. 13.874.

Plano nº: 41.

Título: Instituto Geográfico y Estadístico. Trabajos Topográficos. Provincia de Valladolid. Término Municipal de Valladolid. Zona 1ª (45 hojas) y 2ª (16 hojas).

Autor: TOMAS MIRONES, EMILIO ROMERA, DARIO CORDERO Y TEODORO MARTIN (topógrafos).

Fecha: 5 de Abril de 1915.

Escala: 1:2.000.

Dimensiones: 41,5 x 63,5 (63 x 40) cada hoja.

Archivo: I.G.M. Sección de Documentación Geográfica.

Plano nº: 42.

Título: Instituto Geográfico y Estadístico. Trabajos Topográficos. Provincia de Valladolid. Término Municipal de Valladolid. Zona 2ª.

Autor: JOSE CALATAYUD, RICARDO MUÑOYERRO, JUAN BAYON (topógrafos).

Fecha: 8 de Abril de 1915.

Escala: 1:2.000.

Dimensiones: 45,5 x 65 (recuadro 41,5 x 63).

Archivo: I.G.M. Sección de Documentación Geográfica.

Plano nº: 43.

Título: Valladolid. Plano de la capital.

Autor: CASA SANTAREN.

Fecha: 1922.

Escala: Gráfica de 1.000 m.

Dimensiones: 32 x 38 (28,5 x 36).

Archivo: B.N. BA. 8.440.

Plano nº: 44.

Título: Plano de la distribución de las aguas en Valladolid.

Autor: SOCIEDAD INDUSTRIAL CASTELLANA. CANAL DEL DUERO.

Fecha: 1922.

Escala: 1:2.000.

Dimensiones: 1,75 x 1,30.

Archivo: Ayuntamiento de Valladolid. (Servicio de Aguas).

Plano nº: 45.

Título: Plano en perspectiva de la Ciudad Jardín Alfonso III (1915) y Croquis de Valladolid con el Proyecto de Ciudad Jardín (1925).

Autor: J. MESTRE FOSSAS (1915) y A. GUTIERREZ LAZARO (1925).

Fecha: 1915 y 1925.

Escala: sin escala.

Dimensiones: Sin dimensiones el primero y 17 x 27 el segundo.

Archivo: Perspectiva del proyecto de Ciudad Jardín Alfonso XIII. Revista Cívitas año 1916.

Apareció en el Norte de Castilla el 15 de Octubre de 1915. El proyecto de Ciudad Jardín de A. Gutiérrez Lázaro se encuentra en la B.I.Z.

Plano nº: 46.

Título: Valladolid.

Autor: OSKAR JURGENS.

Fecha: s.f. (h. 1926).

Escala: 1:10.000.

Dimensiones: 63 x 63 (54 x 54).

Archivo: B.N. Sección Mapas y Planos. G.M. 110. Lámina 9.

Plano nº: 47.

Título: Plano de Valladolid.

Autor: GUIA MICHELIN.

Fecha: 1927.

Escala: Gráfica de 1.000 m.

Dimensiones: 20 x 19 (16,5 x 16,5)

Archivo: Ayuntamiento de Valladolid. (Sección Arquitectura).

Plano nº: 48.

Título: Plano de Valladolid.

Autor: ESPASA CALPE (ed.).

Fecha: sin fecha. Editado en 1929.

Escala: Gráfica de 300 m.

Dimensiones: 24,5 x 28 (21 x 27).

Archivo: Ayuntamiento de Valladolid.

Plano nº: 49.

Título: Plano de Valladolid.

Autor: E. GARCIA FRIAS.

Fecha: Septiembre de 1931.

Escala: 1:6.000.

Dimensiones: 75 x 57.

Archivo: A.M.V. Leg. 2.027-7.

Plano nº: 50.

Título: Plano guía de Valladolid.

Autor: OFICINA DE INFORMACION. PATRONATO NACIONAL DE TURISMO.

Fecha: sin fecha (hacia 1931).

Escala: Gráfica de 500 m.

Dimensiones: 42,5 x 62 (38 x 38)

Archivo: B.N. Sec. Mapas y Planos. M. 14 v. Valladolid. Plano nº 1.95.

Plano nº: 51.

Título: Cartografía Militar de España. Plano

Director. Hoja 372-IV. Valladolid. Sector N.E.

Autor: CUERPO DE ESTADO MAYOR.

Fecha: 1934.

Escala: 1:10.000.

Dimensiones: 70 x 100 (50,5 x 73,5).

Archivo: S.H.M. 18.268. Sig. M-1-2-7-19. Hoja nº 1.

Plano nº: 52.

Título: Mapa topográfico Nacional. Hoja nº 372.

Valladolid. Detalle de la ciudad de Valladolid.

Autor:

Fecha: 1931.

Escala: 1:50.000.

Dimensiones: 65 x 48 (56 x 37) la hoja completa.

Archivo: B.N. M. X-XI.

Plano nº: 53.

Título: Mapa topográfico Nacional. Hoja nº 372.

Valladolid. Detalle de la ciudad de Valladolid.

Autor:

Fecha: 1931.

Escala: 1:50.000.

Dimensiones: 65 x 48 (56 x 37) la hoja completa.

Archivo: B.N. M. X-XI.

Plano nº: 54.

Título: Plano de Valladolid.

Autor: AYUNTAMIENTO. OFICINA TECNICA.

Fecha: s.f. (h. 1935-1938).

Escala: 1:5.000.

Dimensiones: 78 x 105.

Archivo: Ayuntamiento de Valladolid. (Sección Arquitectura).

Plano nº: 55.

Título: Plano de Valladolid.

Autor: AYUNTAMIENTO. OFICINA TECNICA.

Fecha: s.f. (h. 1935-1938).

Escala: 1:5.000.

Dimensiones: 95 x 61.

Archivo: Ayuntamiento de Valladolid. (Sección Arquitectura).

- Plano nº: 56.
 Título: Urbanización de Valladolid. Plano General del Ensanche y Reforma Interior.
 Autor: C. CORT BOTI.
 Fecha: Año: 4 Noviembre de 1938.
 Escala: 1:1.000.
 Dimensiones: 1,55 x 1,10 (1,42 x 91) de la Ed.
 Facsímil publicada por el Excmo. Ayuntamiento de Valladolid.
 Archivo: Ayuntamiento de Valladolid. (Sección Arquitectura).
- Plano nº: 57.
 Título: Urbanización de Valladolid. Plano General del Ensanche y Reforma Interior. Numeración de las Manzanas.
 Autor: C. CORT BOTI.
 Fecha: 1938.
 Escala: 1:5.000.
 Dimensiones: 91 x 1,42.
 Archivo: Ayuntamiento de Valladolid (Sección Arquitectura).
- Plano nº: 58.
 Título: Plan de Urbanización de Valladolid. Ensanche y Reforma Interior.
 Autor: C. CORT BOTI.
 Fecha: 1938.
 Escala: 1:2.000.
 Dimensiones: 53 x 43,5 (50 x 40,5) cada hoja.
 Archivo: Ayuntamiento de Valladolid. (Sección Arquitectura).
- Plano nº: 59.
 Título: Plano de Valladolid.
 Autor: Oficina Técnica del Ayuntamiento.
 Fecha: sin fecha. (Hacia 1941).
 Escala: 1:500.
 Dimensiones: 91 x 61 cada hoja.
 Archivo: Ayuntamiento de Valladolid. (Sección Arquitectura).
- Plano nº: 60.
 Título: 5ª Región Aérea. Valladolid.
 Autor: sin autor.
 Fecha: 1941.
 Escala: 1:32.000.
 Dimensiones: 78 x 50.
 Archivo: A.M.V.
- Plano nº: 61.
 Título: Plano Índice Histórico Comercial de Valladolid.
 Autor: GRAFICAS PERDIGUERO.
 Fecha: 1945.
 Escala: 1:4.000.
 Dimensiones: 70 x 100 (42 x 59).
 Archivo: B.N. Sección Mapas y Planos. M-14 v. Valladolid. Plano 1945.
- Plano nº: 62.
 Título: Valladolid.
 Autor: AFRODISIO AGUADO.
 Fecha: sin fecha. Hacia 1950.
 Escala: sin escala.
 Dimensiones: 15,5 x 22,5 (14 x 20,5).
 Archivo: Biblioteca del C.O.A.M. 91 (026) (460). G. Pág. 408-409.
- Plano nº: 63.
 Título: Plano de la muy Noble, Leal, Heroica y Laureada ciudad de Valladolid.
 Autor: sin autor.
 Fecha: 1952.
 Escala: Gráfica de 500 m.
 Dimensiones: 57 x 78.
 Archivo: B.N. Sección Mapas y Planos. M. 14 v. Valladolid, plano 1952.
- Plano nº: 64.
 Título: Reforma de alineaciones al plano general de Valladolid.
 Autor: sin autor.
 Fecha: 1950.
 Escala: Gráfica de 1.000 m.
 Dimensiones: 128 x 87.
 Archivo: Ayuntamiento de Valladolid. (Sección Arquitectura).
- Plano nº: 65.
 Título: Valladolid.
 Autor: sin autor.
 Fecha: 1967.
 Escala: s.e.
 Dimensiones: 55 x 64,5.
 Archivo: B.N. Sección Mapas y Planos. Sig. m. 14 v. Valladolid. Plano 1967.

ABREVIATURAS EMPLEADAS

M.O.P.U.	Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.
C.O.A.M.	Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.
S.H.M.	Servicio Histórico Militar.
S.G.E.	Servicio Geográfico del Ejército.
B.N.	Biblioteca Nacional.
I.G.M.	Instituto Geográfico Militar.
A.M.V.	Archivo Municipal de Valladolid. Ayuntamiento de Valladolid.
B.I.Z.	Biblioteca Instituto Zorrilla.
h.	Hacia (fecha aproximada del plano).
s.e.	Sin escala en el documento original.

BIBLIOGRAFIA

- J. AGAPITO REVILLA, *Las calles de Valladolid, Nomenclator histórico*, Imp. y Librería Casa Martín, Valladolid, 1937, 542 pp.
- J. AGAPITO REVILLA, *Planos de Valladolid*, Diario Regional, 11 de Abril a 8 de Mayo de 1942.
- J. AGAPITO REVILLA, *Valladolid en el siglo XX*, Norte de Castilla, 1 de Enero de 1901.
- D. ALCALDE PRIETO, *Manual Histórico y descriptivo de Valladolid*, Valladolid, 1861, Hijos de Rodríguez, 446 pp.
- M. ALONSO BAQUER, *Aportación militar a la Cartografía Española en la Historia Contemporánea*, Instituto de Geografía Aplicada del Patronato «Alonso de Herrera», C.S.I.C., Madrid, 1972, 335 pp.
- J. ALTES BUSTELO, «Las transformaciones de la ciudad medieval, La intervención de Felipe II en Valladolid en 1561», en *Herrera y el Clasicismo. Ensayos, catálogos y dibujos en torno a la arquitectura en clave clasicista*, Junta de Castilla y León, 1986.
- M. BASSOLS COMA, *Génesis y evolución del derecho urbanístico español (1812-1956)*, Ed. Montecorvo, Madrid, 1973, 638 pp.
- A. BEGINES RAMIREZ, *Los Pajarillos Altos de Valladolid: de un suburbio marginado a un suburbio integrado*, Departamento de Geografía, Valladolid, 1973.
- B. CALDERON CALDERON, «La cartografía urbana de Valladolid», *I Jornadas de Historia de la Cartografía*, Madrid, 1989.
- L.M. ENCISO, *Valladolid en el siglo XVIII*. Historia de Valladolid, Valladolid, 1985, Tomo V.
- E. FERNANDEZ DE DIEGO, *El barrio de San Andrés de la ciudad de Valladolid*, Departamento de Geografía, Valladolid, 1971, 141 pp.
- J. GARCIA FERNANDEZ, *Crecimiento y estructura urbana de Valladolid*, Barcelona, 1974.
- L.S. IGLESIAS ROUCO, *Urbanismo y arquitectura de Valladolid. Primera mitad del siglo XIX*, Ayuntamiento de Valladolid, 1978, 130 pp.
- A. DE LABORDE, *Itinerario descriptivo por las provincias de España*, trad. Libre, Segunda ed. corregida y aumentada, Valencia, Imp. de J. Ferrer, 1826, 526 pp.
- P. MADOZ, *Diccionario Geográfico Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1849, Tomo XV.
- J.J. MARTIN GONZALEZ, *Reformas urbanísticas y arquitectónicas del Valladolid decimonónico*, Valladolid, 1973.
- A. ORTEGA Y RUBIO, *Historia de Valladolid*, Valladolid, 1881.
- A. ORTEGA Y RUBIO, *Documentos curiosos acerca de Valladolid y su provincia*, Valladolid, 1888.

- A. PONZ, *Viaje de España seguido de los dos tomos del viaje fuera de España*, M. Aguilar ed., Madrid, 1947, Tomo XI.
- J. M^a PALOMARES, *La comisión de Reformas Sociales y la condición obrera en Valladolid*, Valladolid, Universidad, 1985, 317 pp.
- G. RUEDA HERRANZ, *La desamortización de Mendizábal en Valladolid (1836-1853)*, Inst. Cultural Simancas, Valladolid, 1980, 686 pp.
- E. RUIZ Y GONZALEZ DE LINARES, *Las sociedades económicas de los amigos del país*, Institución Fernan González, Burgos, 1972, 71 pp.
- D. SANCHEZ ZURRO, *Valladolid, mercado de granos y núcleo dinamizador de la economía castellano-leonesa*, Ed. Facsímil del Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de P. Madoz, Ed. Ambito, Valladolid, 1984.
- M. SANGRADOR, *Historia de la muy noble y leal ciudad de Valladolid desde su más remota antigüedad hasta la muerte de Fernando VII*, dos volúmenes, Valladolid, 1851 y 1854.
- SERVICIO GEOGRAFICO DEL EJERCITO, *Cartoteca histórica. Índice de Atlas Universales y mapas y planos históricos de España*, Madrid, 1974, 268 pp.
- S. SIERRA Y VAL, *Memoria de higiene y estadística de la ciudad de Valladolid*, Valladolid Imp., Librería y encuadernación de J. Montero, Valladolid, 1896. 77 pp.
- R. UHAGON, *Proyecto de Saneamiento general de Valladolid redactado en virtud de Orden del Excmo. Ayuntamiento*, Valladolid, 1890.
- E. VALVERDE, *Nueva guía del Viajero en España y Portugal*, Imp. y Lib. de Fernando Cao y Domingo del Val, Madrid, 1886.
- M^a A. VIRGILI, *Desarrollo urbanístico y arquitectónico de Valladolid (1850-1936)*, Ayuntamiento de Valladolid, Valladolid, 1979, 448 pp.
- M^a A. VIRGILI, *Urbanismo y arquitectura*. Historia de Valladolid, Tomo VI, Valladolid, 1985, pp. 457-504.
- E. ZORRILLA MAZA, *La sociedad en la segunda mitad del siglo XIX*, en *Historia de Valladolid. Siglo XIX*, Tomo VI, Valladolid, 1985.

INDICE

PREAMBULO	5
INTRODUCCION	9
I. Cartografía y ciudad: el plano como instrumento de análisis de las transformaciones espaciales	11
II. El carácter traumático de los primeros cambios en la morfología y estructura urbanas: ocupación francesa y desamortización	25
III. El saneamiento como condicionante del desarrollo urbano: alcantarillado y desviación del Esgueva	35
IV. Cambios en la estructura del tejido urbano: adaptación del viario tradicional y apertura de nuevas calles	47
PLANOS	59
ANEXO 1: Cartografía histórica de Valladolid 1800-1909: Relación de planos	97
ANEXO 2: Cartografía histórica de Valladolid 1911-1967. Relación de planos	101
BIBLIOGRAFIA	105
INDICE	107

