

Soterramiento del ferrocarril y transformaciones urbanísticas en Valladolid



Basilio Calderón Calderón
José Luis Sainz Guerra
José Luis García Cuesta

2003

Soterramiento del ferrocarril y transformaciones urbanísticas en Valladolid



Basilio Calderón Calderón

José Luis Sainz Guerra

José Luis García Cuesta

Valladolid 2003

Soterramiento del ferrocarril y transformaciones urbanísticas en Valladolid./ Basilio Calderón Calderón, José L. Sainz Guerra y José L. García Cuesta- Valladolid. Universidad. Departamento de Geografía (2003)
157 pp.

ISBN: 84-688-3168-9

Nº Registro: 5795703

Valladolid, ferrocarril, soterramiento, transformaciones urbanísticas. Castilla y León

Diseño y maquetación: Basilio Calderón Calderón
Valladolid 2003. Departamento de Geografía

El día 1 de Octubre de 2002 el pleno del Excmo Ayuntamiento de Valladolid aprobó la firma del convenio para el soterramiento de las vías del ferrocarril de alta velocidad a su paso por Valladolid. Ciertamente esta es una fecha histórica para la ciudad, gestada no sin pocas dificultades y balbuceos, que abre enormes expectativas de futuro, pero que plantea alguna incertidumbre respecto a su financiación y sus efectos urbanísticos e inmobiliarios, ya que una gran parte de la obra se va a financiar con las plusvalías que genere la venta del suelo ocupado por RENFE. Esta subordinación, unida a la modesta participación de otras administraciones públicas –Ministerio de Fomento y Junta de Castilla y León- puede convertir a esta operación en un mero sembrado de edificios, y restar calidad al proyecto urbanístico que va a permitir el encuentro de dos ciudades, siglo y medio después de que, el mayor exponente de progreso de la época –el ferrocarril-, trazase una barrera que puso límite al oriente de la ciudad tradicional.



Índice:

PRESENTACIÓN

CAPÍTULO 1.- Cronología del proyecto de soterramiento del ferrocarril en Valladolid

CAPÍTULO 2.- El soterramiento como fundamento de la nueva estructura urbana: el encuentro de dos ciudades

CAPÍTULO 3.- Impacto del soterramiento del ferrocarril en el mercado inmobiliario: el incierto futuro

CAPÍTULO 4.- Análisis de las propuestas de diseño urbano del sector.

CAPÍTULO 5.- Una nueva y privilegiada área de centralidad

CAPÍTULO 6.- Soterramiento del ferrocarril y sostenibilidad urbana

CONCLUSIONES



La ciudad dividida, los bordes inacabados: barrio de Belén

PRESENTACIÓN

El soterramiento del ferrocarril y la operación urbanística que precisa van a dar lugar a la mayor transformación de la ciudad de Valladolid desde la llegada del ferrocarril hace 150 años. Y no tanto porque el ferrocarril vaya a desaparecer de la trama urbana -lo que en si mismo ya es importante- sino porque en realidad el suelo que liberan sus instalaciones anejas, especialmente el de los viejos Talleres permitirá soldar e integrar piezas hasta ahora inconexas e incompatibles tales como viejos suelos industriales - Montaje 1, Azucarera- viejos espacios ferroviarios -Ariza, Estación, Talleres- y viejos cuarteles de la carretera de Madrid, con el uso residencial dominante, en un suelo que el crecimiento de la ciudad ha convertido en muy accesible, es decir sumamente atractivo para promotores y compradores.

Pero no es el de Valladolid un caso original; el renacimiento del ferrocarril – soterrado o no- ha favorecido el desarrollo de grandes operaciones urbanísticas en el corazón de las ciudades ya que el tren se ha convertido en una excusa para movilizar cientos de hectáreas que quedan liberadas por actuaciones de soterramiento o desvío de líneas a su paso por los términos municipales, como se hizo en Córdoba y Sevilla y como sucede en Barcelona o Zaragoza en estos meses finales de 2002, ciudades que están aprovechando esta coyuntura para asentar en el suelo liberado las piezas emblemáticas de la ciudad del siglo XXI, al tiempo que depositan en el nuevo ferrocarril no pocas esperanzas de desarrollo futuro en la ciudad¹. Y si bien es cierto que como señala el presidente de la Cámara de Comercio de Valladolid “... las infraestructuras ayudan a que un entorno geográfico se desarrolle”, no es precisamente la infraestructura del tren de alta velocidad la que posibilitará directamente ese desarrollo, sino las

¹ “El tren veloz traerá más negocio a la ciudad” El Día de Valladolid 30, Septiembre 2002

transformaciones que de forma paralela tendrá que acometer la ciudad –traslado de los talleres, gran plataforma logística intermodal en el norte, puerto seco de Santander etc.²

Pero, a la vista de estas y otras experiencias europeas, estimamos que la ordenación urbanística de los espacios liberados no puede responder –no debe supeditarse– a las necesidades de financiación de la infraestructura ferroviaria, hipotecando no solo las modestas economías de las generaciones actuales, sino la potencialidad para satisfacer las necesidades y aspiraciones de las generaciones futuras, de la ciudad del futuro en definitiva.

El estudio que realizado comprende el análisis de varios documentos y una reflexión sobre las posibilidades que se abren a la ciudad: Se ha analizado los documentos titulados: Análisis económico-financiero del soterramiento del ferrocarril, Estudio de Edificabilidad de terrenos afectados por el soterramiento del ferrocarril, una propuesta municipal de soterramiento y el documento de conclusiones. Asimismo se ha analizado la documentación del informe realizado por IDOM, particularmente los tomos II, III y IV Titulados “Propuestas de diseño urbano”, y los tomos VII: Análisis del efecto de la nueva área de centralidad sobre el tráfico y el sistema de transporte de la ciudad y VIII: Nueva área de centralidad de Valladolid. De forma paralela se han estudiado las propuestas del concurso celebrado hace algunos años sobre las soluciones urbanísticas a la problemática del ferrocarril en la ciudad, planes generales; también se han mantenido diversas reuniones con técnicos especialistas en urbanismo -arquitectos, juristas- y se ha realizado una reflexión técnico-jurídica de algunos aspectos de la operación urbanística diseñada por el ayuntamiento.

Y es que, por sorprendente que pueda parecer para afrontar estas esperadas transformaciones y pese a la oportunidad histórica, irrepetible que representan, la ciudad

² Sobre el mismo problema el concejal de urbanismo del Ayuntamiento de Granada manifiesta “ Lo que me preocupa es la integración urbana de la línea de alta velocidad, No se puede pedir que se pague todo con aprovechamientos urbanísticos. La recalificación de los terrenos de RENFE no da para mucho más que el coste del traslado de la central de mercancías. Y aumentar la ocupación residencial para financiar las obras del soterramiento supondría macizar la zona con bloques de viviendas que llegarían hasta el cielo” [http:// www.ideal.es](http://www.ideal.es)

dispone tan sólo, en Septiembre de 2002, del voluminoso y relativamente superado estudio, elaborado por IDOM, sobre la conveniencia de soterrar el ferrocarril frente a otras alternativas, un escueto y muy incompleto informe sobre los costes de esta operación y un sucinto informe -11 páginas- sobre la edificabilidad de los terrenos afectados por el soterramiento del ferrocarril, que curiosamente ha sido el que ha servido para desbloquear un problema ya crónico por el procedimiento de convertir, teóricamente, el esfuerzo financiero municipal en beneficio, el coste de la operación en rendimiento y plusvalía inmobiliaria para la ciudad, ya que de forma reiterada se viene anunciando que a la ciudad no le va a costar nada soterrar el ferrocarril. Es cierto que tales informes son una simple justificación de la viabilidad financiera de tan ingente obra, pero no es menos cierto que todavía no son suficientes para garantizar algunos aspectos que consideramos esenciales para la ciudad:

- 1) En primer lugar que la financiación de la obra no vaya a recaer de forma casi exclusiva sobre los compradores del nuevo suelo edificado -y por extensión sobre los compradores de vivienda en el resto de la ciudad-. La escasa aportación de la Junta de Castilla y León y del Ministerio de Fomento –inferior a la que merecieron otras ciudades en otras comunidades- no contribuye a eliminar la mencionada inquietud.
- 2) En segundo lugar que la obra se va a realizar en un plazo de tiempo conocido y asumido, de modo que se eviten las consabidas tensiones especulativas que forman ya parte de la “cultura” inmobiliaria en todo el país desde hace media centuria.
- 3) Preocupa también que se pueda crear un espacio de alta calidad residencial-funcional por el procedimiento de disponer una porción muy reducida para vivienda sujeta a algún tipo de protección y dedicar el resto de suelo a la construcción de vivienda “libre”.
- 4) Se debe observar también que, en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley de Urbanismo de Castilla y León y atendiendo a las necesidades que presenta el mercado inmobiliario local, se asegure una diversidad social y funcional reservando una porción relevante del suelo liberado para viviendas protegidas.

- 5) Tampoco hay garantía alguna de que las futuras subastas de este tipo de suelo, condicionadas desde el origen por la necesidad de alcanzar el equilibrio financiero de la operación, no sean un mero procedimiento para entregar este suelo a las grandes promotoras inmobiliarias estatales a costa de la promoción inmobiliaria local.
- 6) Interesa a la ciudad –y no hay más que compromisos informales al respecto- que la operación urbanística no se limite a colmatar suelo con varios miles de nuevas viviendas, sino que se aproveche para vincularla a algún uso, dotación o equipamiento que resulte emblemático y aporte calidad arquitectónica al conjunto y a la ciudad.
- 7) Y finalmente no se debe olvidar que la operación urbanística debe cumplir con los requerimientos de la Agenda local 21, dotando a la ciudad de un nuevo espacio verde que equilibre y de continuidad biótica y calidad y medioambiental a otras áreas emblemáticas de la misma como el Campo Grande.

Todos estos aspectos son de vital importancia ya que los vaivenes y titubeos del pasado se han sustituido por una vertiginosa sucesión de decisiones entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento a las que los ciudadanos e instituciones asisten prácticamente como convidados de piedra pese a haber depositado en la solución a este problema muchas esperanzas y tras haber sido zarandeados por propuestas de dudosa calidad y eficacia durante los últimos 22 años, desde que en el ya lejano año de 1980 comenzaron los trabajos de redacción de lo que más tarde sería el Plan General de Ordenación Urbana de 1984.

El presente documento y las reflexiones que de él se deriven no es sino una modesta contribución, que parte del reconocimiento por la labor realizada por el Excmo Ayuntamiento y diversos grupos de vecinos y que está animada por el mejor espíritu de colaboración, para encontrar las mejores soluciones a una materia de tanta trascendencia para la ciudad de Valladolid.



La ciudad dividida: paso a nivel en el barrio de la Pilarica

CAPÍTULO 1

CRONOLOGÍA DEL PROYECTO DE SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL EN VALLADOLID

La problemática del soterramiento y su evolución no es en modo alguno un trayecto en una sola dirección. Los distintos gobiernos municipales han avanzado en varias direcciones al mismo tiempo, han tomado acuerdos, les han revocado, han dudado, han dado marcha atrás para volver a desandar lo andado meses más tarde. La causa de estos avances y retrocesos, de estas dificultades en andar en línea recta deriva de la complejidad del problema, de la suma de la cuestión urbanística y la reforma de la infraestructura ferroviaria. Por otro lado el alto coste del soterramiento ha desanimado a más de uno que estaba a priori a favor del soterramiento más ambicioso. Soterrar, ¿para qué? ¿a favor de quién o de qué intereses? Por ello, durante estos 20 años de maduración del concepto y tipología del soterramiento, la idea ha dado muchas vueltas, ha tenido muchos protagonistas y ha visto y soportado muchos argumentos.

Valladolid es un núcleo ferroviario tradicional de una gran importancia, por la actividad de sus instalaciones, el número de pasajeros, las mercancías transportadas y por la presencia de unos talleres de reparación de trenes, que a pesar de su reducción en los últimos años, siguen teniendo una importante actividad de trascendencia económica e industrial. Valladolid está situada en uno de los principales ejes peninsulares de transporte ferroviario, entre dos núcleos ferroviarios de gran importancia en la red ferroviaria española, como son Medina del Campo y Venta de Baños. Al mismo tiempo ha sido hasta hace muy poco tiempo el final de trayecto de la vía de Valladolid-Ariza. La importancia del ferrocarril en Valladolid está aumentada por la existencia de una importante dependencia de la fábrica de automóviles Fasa-Renault con el ferrocarril, al que está vinculada por varias vías, una conectando con la fábrica al sur de Valladolid y otra conectando las instalaciones al sur de Palencia, en Villamuriel, con la sede en Valladolid.



Apeadero de la Universidad: el ferrocarril llega a la ciudad por el Norte.

Los conflictos que el ferrocarril ha provocado en la ciudad, han sido numerosos y desde hace mucho tiempo ha habido reivindicaciones vecinales y ciudadanas en relación con los temas más dispares, que afectan al ferrocarril.

1.1. Los orígenes: el Plan General de Valladolid de 1984

El soterramiento del ferrocarril en Valladolid tiene su inicio en el Plan General de Ordenación que se empezó a redactar en 1980. Es entonces cuando se plantea por vez primera la cuestión del soterramiento como opción urbanística y el tema se discute en el seno del equipo redactor. En ese momento hay una importante presión por parte de las asociaciones de vecinos sobre el Ayuntamiento y el ferrocarril a su paso por la ciudad supone un problema municipal importante. La cuestión ferroviaria era en esos años uno de los temas candentes, tema que se fraccionaba en varios subapartados, algunos de ellos verdaderamente acuciantes. Los pasos a nivel en los distintos barrios, con accidentes mortales cada poco tiempo, lo que daba lugar a manifestaciones como por

ejemplo las de Pilarica, por el paso a nivel. El arreglo de los bordes del ferrocarril era otro de los temas reivindicados por las asociaciones. El mantenimiento de los Talleres en su posición, ante las diversas opiniones de trasladarlos o de suprimirlos daba lugar a un conjunto de temas todos ellos unidos en un tronco común, pero cada uno de ellos con su propia especificidad.



El túnel del más allá, en la Plaza Rafael Cano

Una cuestión recurrente es el papel de barrera social que ejerce el ferrocarril, separando de la zona central de la ciudad los barrios de Pajarillos, las Flores, la Esperanza, San Isidro, Delicias, etc. y este tema tendrá una importancia sustancial en relación con los debates que en estos 20 años, que van desde 1980 al año 2000, se van a producir. Básicamente los pasos de la Plaza Circular, Vadillos, Labradores y más adelante la Ronda Norte son las conexiones preferentes entre ambas zonas. Sin lugar a dudas, las diferencias sociales existen sin necesidad de que existan barreras físicas como la que representa el ferrocarril, pero sin duda son más tarde determinadas barreras físicas las que se asignan a cambios en los estratos sociales. Al mismo tiempo, allí donde no existen barreras físicas, se inventan, cuando las diferencias sociales son muy

pronunciadas, como por ejemplo pasa en la ciudad norteamericana. Sin embargo la desaparición de la barrera, por sí misma no es capaz de hacer desaparecer las diferencias sociales, eso es evidente, sino que éstas se extienden en el espacio, se difunden y posibilitan mejor la mezcla entre capas al tiempo que mejore el funcionamiento de la ciudad –el tráfico, las relaciones económicas, la complementariedad funcional etc., -

El PGOU de Bernardo Incenga abordó algunas intervenciones en relación con la mejora del ferrocarril y la ciudad, tales como realización de pasos peatonales a desnivel. No obstante, dichas soluciones no fueron del todo buenas, ya que los pasos peatonales a desnivel fueron criticados por un sector de la población por ser una solución insuficiente, y a veces peor que el paso a nivel o la otra opción de atravesar la vía por cualquier sitio, por la frecuencia de asaltos, robos y otros delitos a altas horas de la noche cuando se atravesaba la vía por esos pasos, no siempre bien vigilados-iluminados.

El Plan General, en colaboración con RENFE, propuso entre sus determinaciones la ubicación de instalaciones de carga en el polígono de Argales, con el objeto de ubicar en esa zona, en clara conexión con un polígono industrial y con el transporte por carretera un intercambiador de mercancías, especialmente destinado al transporte por contenedores, en ese momento ya muy necesario para el transporte de mercancías. A su vez se dotó a este espacio de las instalaciones apropiadas para el manejo, almacenamiento y carga de grandes contenedores desde el tren a los camiones y viceversa.

La desviación o el by-pass, suprimiendo el paso del ferrocarril por el centro no fue tomado en consideración al ser, desde el punto de vista urbanístico una ley elemental, repetida en numerosas ciudades europeas en aquel momento, el no sacar el ferrocarril del centro. No obstante, la desviación se entendía necesaria a medio plazo. El criterio de Bernardo Incenga en relación con este tema era el de ir “avanzando hacia el futuro” poniendo los medios en el Plan que facilitaran tomar decisiones en un futuro.

La reserva de suelo para la desviación del ferrocarril era una idea que suponía adelantarse a los planes de RENFE, pero que en el futuro ahorraría dinero público, ya que dicha reserva habría evitado la construcción de instalaciones, que más tarde habría que expropiar y destruir. El soterramiento se veía muy adecuado, si bien extremadamente costoso. En esos momentos no sería comprensible invertir una gran cantidad de dinero en el soterramiento con las necesidades que había en vivienda o en patrimonio, por citar algún ejemplo. No obstante, tampoco se cerraba el camino a una intervención que comportara cubrir la vía, por fases, menos radical, que implicara cubriciones parciales de la vía del tren en áreas particularmente centrales. Por otro lado, paliar o aminorar los conflictos del ferrocarril y la ciudad se veía factible por medio de soluciones correctivas, como la mejora de los bordes, la creación de taludes y la bajada de la cota de la vía para hacer un trazado en trinchera a su paso por los barrios de carácter más residencial, el aumento del número de los pasos subterráneos y elevados con buenos diseños³.

La respuesta final del Plan General de Ordenación a la cuestión ferroviaria fue el desvío de los trenes de mercancías por medio de un corredor que pasaba entre el polígono de San Cristóbal y La Cistérniga. La opción de la desviación, el también llamado by-pass, estaba motivada por la argumentación de que un trayecto del ferrocarril por el exterior de la ciudad siempre sería útil en un futuro, en el caso de obras en el trazado interior, para el transporte de mercancías peligrosas, al mismo tiempo los trenes de mercancías pasarían lejos de los barrios habitados y con ello disminuiría el malestar de los vecinos, especialmente el de aquellos que vivían más próximos al ferrocarril. Por otro lado, la desviación permite realizar una reserva de suelo en el exterior de la ciudad, con el objetivo de poder ubicar allí instalaciones necesarias para el ferrocarril, sin los problemas de falta de suelo que hay en el centro.

³ Como contratado en el equipo redactor del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid, pude asistir a algunos debates sobre este tema en el seno del equipo.

Fruto de esos debates fue la reserva de suelo para la desviación, que aparece en el Esquema Comarcal de Valladolid elaborado por el mismo equipo que el Plan General de Ordenación Urbana⁴.

1.2. La rehabilitación de la Marquesina de la Estación

La rehabilitación de la Marquesina de la Estación a mediados de los años 80 fue un acontecimiento derivado del rechazo por parte de la Comisión de Patrimonio Histórico-Artístico de la sustitución de la Marquesina por otra nueva. La Comisión consideró totalmente inaceptable la idea de la sustitución de la marquesina actual por otra nueva, “debido a que constituye un elemento artístico de la arquitectura del hierro, de gran significación, habiendo figurado como elemento muy significativo y valioso en la exposición retrospectiva de estaciones ferroviarias españolas”⁵. Su sustitución también incumplía el propio Plan General y al estar dentro del Catálogo. Después de una importante polémica ciudadana, por el desmontaje de la marquesina original sin permiso, y la consiguiente alarma ciudadana, RENFE acordó presentar un proyecto de restauración, que finalmente se llevó a cabo sin problemas.

Este incidente viene a demostrar la sensibilidad de la ciudadanía en relación con una pieza emblemática de la ciudad, tanto desde el punto de vista del valor arquitectónico de la pieza, como de la imagen funcional de la Estación, que se vería desvirtuada por ese cambio, como por su significado estructurador de la ciudad, al representar la Estación un monumento en la ciudad, con un significado que trasciende su propia definición material.

⁴ El equipo redactor del Esquema Comarcal estaba formado por Bernardo Incenga, Luis Vicente García Merino y José Gimeno.

⁵ Comisión del Patrimonio Histórico-Artístico de Valladolid del 17.2.83.

1.3 Las reivindicaciones vecinales: la ciudad a la expectativa

Cerca de cien mil vecinos de Valladolid se ven marginados por la presencia de la vía férrea a su paso por la ciudad. Pajarillos, Pilarica, Delicias, Las Flores, San Isidro, casi la cuarta parte de la población de la ciudad sufren de forma directa la presencia de las vías del tren. En primer lugar, las vías del ferrocarril reducen su posibilidad de comunicación con el resto de la ciudad. Los vecinos llaman a la vía “la frontera”, la cual tiene un número limitado de “pasos” a través de los cuales es preciso atravesar, ya sean los pasos a nivel o los pasos subterráneos. Especialmente para los peatones, el gesto de atravesar la vía reviste una cierta importancia.



Un paso a nivel muy peligroso. Flores para el recuerdo

La historia reciente del ferrocarril en Valladolid, tiene una larga lista de accidentes mortales, normalmente los que son atropellados cuando pasaban las vías con las barreras bajadas. Otra cuestión es pasar por los estrechos y agobiantes túneles peatonales, sobre todo si se trata por la noche. La falta de iluminación y la ausencia de vigilancia da lugar a una sensación de inseguridad, en el mejor de los casos. Por

ejemplo, el paso subterráneo que se encuentra en el Apeadero de la Universidad es un lugar inmundo, aparentemente frecuentado por drogadictos, si hacemos caso de las huellas allí abandonadas, lo que ha sido repetidas veces denunciado, por la suciedad que allí se acumula, el vandalismo y la inseguridad. En coche, el tráfico, ya de por sí complicado de la ciudad, se vuelve laberíntico para alcanzar los túneles de Vadillos, Circular y Labradores, que son los pasos subterráneos que no exigen esperar, como ocurre con los pasos a nivel en el caso de que esté a punto de pasar un tren.



**Un mal menor: la prehistoria del soterramiento
Acceso al barrio de Belén**

Como consecuencia de esta frontera que divide a la ciudad en dos hay una menor valoración económica y social de los barrios situados más allá de “la vía”. Edificios similares, con los mismos metros cuadrados tienen valores diferentes a uno y otro lado de la misma. Los promotores inmobiliarios invierten menos en esas áreas. Durante años los suelos del este de la ciudad han experimentado un desarrollo menor que en otras áreas de la ciudad como la zona oeste o sur. Mientras los planes parciales del sur y del oeste han sido desarrollados y construidos, todavía quedan áreas libres en el este.

Zonas próximas a la carretera de Renedo o a la Avda. de Circunvalación con un nivel de centralidad importante han estado paralizados, y siguen sin ver el día de su puesta en marcha.



Ferrocarril, automóvil y peatón: una difícil convivencia “a nivel”

El presidente de la asociación de vecinos de Pajarillos, José Miguel Gutiérrez, señalaba en la prensa local: *“La zona más marginada de la ciudad es la noroeste, que comprende los barrios de Belén, Pilarica, Pajarillos, Las Flores y San Pedro Regalado. Esta marginación tiene mucho que ver con la existencia de las barreras del tren y de La Esgueva. Si la depresión de las vías se hiciera realidad estos barrios se convertirían en una zona atractiva para los constructores, porque están más cerca del centro que otros como Parquesol o Covaresa. No es lo mismo estar a diez minutos del centro con o sin barrera”*⁶.

⁶ Citado por V. Arranz: “La polémica del ferrocarril”, en *El Mundo*.

1.4 El concurso de mejora de los bordes del ferrocarril

En el año 1986 y siguiendo coherentemente las determinaciones del Plan General, que ya hemos indicado de mantenimiento de las vías del tren a su paso por la ciudad y creación de un desdoblamiento para mercancías, se convoca un concurso para mejora de los bordes del ferrocarril. La idea va más allá de una mejora puntual de los bordes, alcanzando hasta la “redacción de un plan especial que permita afrontar la integración de estas instalaciones en la trama urbana, con la desaparición o matización de los límites, hoy rotundos, existentes”⁷. Con la colaboración de tres administraciones, el Ayuntamiento de Valladolid, la Junta de Castilla y León y de Renfe⁸ se convocó pues el concurso denominado “Recuperación de los bordes urbanos del ferrocarril en la ciudad de Valladolid” que apostaba claramente por la mejora de los bordes, frente a las teorías que en ese momento se discutían apasionadamente en la ciudad, de transformar de forma radical todo el ferrocarril. Se trata de una respuesta coherente, de varias instituciones, sorprendentemente coordinadas en esta ocasión, frente a la negativa de la Administración a invertir grandes cantidades de dinero público en un soterramiento que estaba por encima de las posibilidades de las arcas públicas.

⁷ Celestino Candela Pi y Julio Bermejo López-Muñiz: “Sobre la integración urbana del ferrocarril”, publicado en *El Norte de Castilla* 24.4.86.

⁸ El Concurso fue convocado por el Ayuntamiento, Renfe y la Dirección General de Urbanismo de la Junta de Castilla y León. El director general Urbanismo y Medio Ambiente y el director general de Transportes de la Junta de Castilla y León publicaban un artículo en la prensa local haciéndose eco de la exposición con los cinco trabajos premiados. Ver el artículo de Celestino Candela Pi y Julio Bermejo López-Muñiz: “Sobre la integración urbana del ferrocarril”, publicado en *El Norte de Castilla* 24.4.86.



Los intentos frustrados de integración de los bordes

El concurso sobre el tratamiento de los bordes del ferrocarril, tuvo cinco proyectos premiados, siendo el equipo dirigido por Eduardo González Fraile, el primer premio y el equipo dirigido por Luis Moya González, el segundo premio. El equipo ganador tuvo la oportunidad de materializar su proyecto en una reducida área de la Pilarica. Desgraciadamente esas iniciativas no se vieron continuadas por los siguientes equipos de gobierno municipales, autonómicos y ferroviarios.

El resultado es extraordinariamente positivo y muy digno a pesar de la falta de recursos disponibles. Se pone en evidencia con este concurso como puede minimizarse el conflicto entre el ferrocarril y la ciudad, demostrando que el daño que se produce en ese contacto, sino, en algunos casos a la falta de cuidado en el tratamiento de los bordes, la descuidada elección de los materiales, y a la falta de calidad del diseño del murete que separa la vía ferroviaria de la calle. Así, la falta de pavimentación en las calles que bordean la vía, el muro de hormigón, profusamente decorado con graffiti, la valla metálica, rota por varios sitios, la ausencia de limpieza y la acumulación de numerosos objetos abandonados dan a ese lugar un aspecto degradado.

1.5 El agotamiento del modelo de la ciudad tradicional

En los primeros años noventa, el Plan General da señales de disfuncionalidad. Algunas personas hablan de crisis del modelo de crecimiento físico utilizado hasta ahora. La dinámica de la ciudad ha empezado a caminar en otras direcciones. Aparecen fenómenos nuevos, con un efecto territorial distinto, que no son explicables según las antiguas lógicas. Si hubiese que definir los elementos más importantes de ese cambio habría que hablar de tres aspectos: a) la periferización de piezas singulares de centralidad, como las grandes superficies comerciales y algunas administraciones; b) el salto al campo de la vivienda, por medio de un cambio tipológico (los adosados) y una forma nueva de hacer ciudad más difusa; c) la formación de un territorio más interdependiente, de modo que otros núcleos próximos a Valladolid, empiezan a tener su propia iniciativa, sus propias estrategias, que compiten con las de la capital⁹.

En este orden de cosas aparece como problema ya claramente detectado el agotamiento de la centralidad y la necesidad de generar nuevos espacios de centralidad alternativos ya que otras disponibilidades teóricas -de futuro-, como los terrenos de RENFE, nunca se han considerado a estos efectos, al menos con suficiente claridad y voluntad de decisión. La postura local frente a este recurso ha sido siempre demasiado precavida ante las dificultades evidentes de la negociación, el presumible conflicto ciudadano y las razonables incertidumbres que podían suscitarse respecto a los destinos alternativos de este espacio de la ciudad¹⁰. A su vez, al calor del ejemplo de Barcelona 92, se citaba la necesidad de aprovechar las “áreas de oportunidad” de la ciudad y especialmente la necesidad de dar una respuesta a la demanda de centralidad,

⁹ Luis Felipe Alonso Teixidor, Celestino Candela Pi, Fernando Manero Miguel, José Luis Sáinz Guerra: *Valladolid en la encrucijada. Estructura territorial y ordenación de Valladolid y su entorno. Documento de síntesis*. Ed. Junta de Castilla y León. Valladolid, 1993.

¹⁰ Luis Felipe Alonso Teixidor y otros: Opus cit. pág. 44

tal y como se observaba en las estrategias de los operadores inmobiliarios, buscando áreas nuevas para el terciario.

Respecto a la pieza de los talleres de RENFE se decía que "La opción de enterrar parte del trazado actual, el traslado de la Estación, o las posibilidades de incorporar a la ciudad los espacios de vías y las áreas de servicio que quedarían en desuso, no han alentado una discusión realmente centrada en la gran cuestión de la reestructuración más global de la centralidad vallisoletana que subyace en la operación¹¹". Esta primera señal relativa a la importancia de la génesis de una nueva centralidad, no será atendida hasta ya entrado el nuevo siglo.

1.6 El soterramiento de las vías del tren vinculado a la llegada de la alta velocidad ferroviaria y la creación de un área de centralidad

En los comienzos de los años 90 el tema del soterramiento se percibe no sólo en la ciudad como uno de los temas de debate más actuales, sino que se ha instaurado en otras capitales de provincia de la región de Castilla y León. El ejemplo de Córdoba con el soterramiento a su paso por la capital es el ejemplo a seguir, y tras él numerosas ciudades se han puesto a la cola. Palencia y Burgos con demandas de soterramiento se suman a las demás ciudades.

RENFE elaboró un texto titulado "Análisis de las posibles alternativas de actuación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid". El Ayuntamiento, a la vista de las crecientes

¹¹ Opus cit. pág. 94

demandas sobre el ferrocarril presionó a RENFE para que se estudiase el tema seriamente. En 1990 la consultora Ineco, vinculada a RENFE, elaboró un “Estudio de soterramiento de la estación Campo Grande de Valladolid” donde se realizaron la primera valoración económica del soterramiento, dimensiones, tipo de obra, calendario y costes aproximados. Más adelante y por iniciativa de las mismas administraciones actuantes, Ayuntamiento y RENFE, la consultora Ineco desarrolló el “Estudio de alternativas para la red arterial ferroviaria de Valladolid”, en 1992. El trabajo aborda el estudio desde la perspectiva ferroviaria, anchos de vía, tipo de túnel, coste de la desviación o by-pass, etc. Según ese estudio el coste de las posibles soluciones estaba entre los 40.000 y los 50.000 millones de pesetas, una cifra que superaba la capacidad municipal y que exigiría la colaboración económica de las distintas administraciones públicas.

Las soluciones que daba Ineco para el problema ferroviario eran múltiples, básicamente tres, que se ampliaban a seis, en función de algunas variantes. Soterrar las vías del tren, elevarlas o mantenerlas donde están, haciendo un tratamiento de los bordes y otras actuaciones de mejora sobre túneles. Cada una de estas opciones tiene dos variantes distintas, dependiendo que se opte o no por desviar dos de los cuatro carriles existentes, los de mercancías, mediante la desviación o by-pass. La más cara es la primera en su versión con desviación, y así sucesivamente hasta la última sin desviación que es la más barata. Evidentemente, esta última es la que menos resuelve y aun así ya alcanzaba una cifra entre 8.000 y 12.000 millones de pesetas. No cabe duda que la última alternativa y su coste coincide exactamente con el déficit de inversión pública en esa área durante el desarrollo de esa zona.



Anticipación y reivindicación: La Pilarica-este

A estas seis posibilidades se añadió una séptima que propuso el grupo municipal de Izquierda Unida. La propuesta de este grupo, finalmente incorporado a la Revisión del Plan General, es una versión modificada de la primera de Ineco, con el ánimo de hacerla más barata. Es decir, soterrar dos de las cuatro vías y desviar las otras dos de mercancías por el este, pero reduciendo la parte soterrada de modo que se pasaba de los 5,4 Km. a 3,3 Km. lo que suponía un ahorro de 5.000 millones de pts. El problema de esta solución radicaba en que algunas zonas dejaban de beneficiarse del soterramiento por encontrarse ya en las áreas de recorrido en trinchera. El proyecto, con estos recortes se valoró en 37.000 millones de pesetas.

A) Costes de las alternativas, todas con *by-pass*

(están descontados los ingresos por liberación de terrenos):

- I. *Tratamiento de borde* (vías en superficie) 19.748 millones pta.
- II. *Soterramiento* (falso túnel) 37.112 millones pta.
- III. *Viaducto* (viaducto elevado) 30.668 millones pta.

B) Opción de estudio: II. Soterramiento con by-pass

Características del trazado:

soterramiento: 5'414 km.

transiciones: 0'747 km.

falso túnel: 3'920 km.

depresión vía: 8 m (teóricos)

Presupuesto: soterramiento tramo urbano 23.818.971.779

conexión línea Ariza 3.357.454.263

by-pass 5.628.151.008

conexión norte 1.062.908.367

instalaciones ferroviarias 11.778.288.710

propuesta urbanística 8.845.389.192

subtotal 54.491.163.319

ingresos por liberación terrenos 17.378.360.500

SALDO 37.112.802.819

Superficies a liberar sobre terrenos de RENFE sin contar los viales:

Estación Campo Grande (o de Norte): 20'42 Ha.

Estación La Esperanza (o de Ariza): 6'40 Ha.

Total: 26'62 Ha.¹²

1.7 Alternativas al soterramiento del ferrocarril. La Estación Término

Dentro del debate sobre el soterramiento, una alternativa que despertó cierto interés fue la de convertir la Estación del Norte en Estación Término, eliminando las vías

¹² Datos extraídos de Luis Santos Ganges: El ferrocarril en la ciudad: estudio en las ciudades medias españolas. 2002, Tesis doctoral, sin publicar.

al norte del la Estación, que son las que producen verdadero conflicto con los barrios residenciales, y manteniendo la vía al sur, donde su existencia es verdaderamente necesaria por la implantación industrial en esa zona. Esta alternativa es la “combinación de tres actuaciones: primero, la desviación de todo el ferrocarril por el exterior de la ciudad, rodeándola a través de la zona este; segundo, la conversión de la Estación Campo Grande en estación término; y tercera, la eliminación de la vía férrea desde la Estación hasta Santovenia, suprimiendo el trazado que pasa por los barrios más populosos.”¹³



Estación de paso vs estación término

La argumentación que se esgrime es la de eliminar la parte del ferrocarril que supone una verdadera molestia a los barrios populares, en la zona norte, allá donde supone un auténtico conflicto con la residencia, sacando la parte norte de la red de ferrocarril de la ciudad, manteniendo la misma Estación y aquellas dependencias anejas. Al sur de la Estación del Norte existen industrias, que necesitan del servicio del ferrocarril y que lo han estado usando hasta hace muy poco, como por ejemplo, la azucarera Santa

¹³ José Luis Sainz Guerra: “El soterramiento del tren en Valladolid” en *El Norte de Castilla*, 17.2.93

Victoria, con vías que penetraban dentro del espacio fabril. En aquella propuesta ya se anunciaba que el soterramiento del ferrocarril al sur de la Estación comportaría el traslado de muchas de las industrias allí instaladas. Con la solución que se proponía se mantendría el servicio que el ferrocarril está dando a las industrias del sur y se seguirían aprovechando las infraestructuras de carga y descarga del centro de mercancías de RENFE, al tiempo que desaparecerían las molestias para los vecinos.



Los “Talleres” un hito en la historia social y laboral de Valladolid

Por otro lado “La propuesta supone necesariamente la construcción de una segunda estación que debería ubicarse en el exterior de la ciudad, a una distancia de la actual Estación próxima a los tres kilómetros, entre Covaresa y el Apeadero de El Pinar. A su vez sería conveniente reforzar los servicios ferroviarios al norte, con el mantenimiento del Apeadero de la Universidad y los servicios a las industrias”¹⁴.

La propuesta está en directa relación con las tesis de evitar “el encerramiento del centro”. Es decir, aumentar la densidad en el centro con el objeto de incrementar la centralidad de éste, tiene como desventaja la congestión y la inhabilitación del centro al

¹⁴ José Luis Sainz Guerra: “El soterramiento del tren en Valladolid” en *El Norte de Castilla*, 17.2.93

hacerlo inaccesible. La construcción de una segunda estación es inevitable, y viene obligado por la desviación de las vías para trenes de mercancías. Desde el momento en el que se construya el desvío será menester una segunda estación, mayor o menor en función del crecimiento del tráfico ferroviario. Dicha estación no podrá mantener de forma exclusiva su carácter de mercancías y será una alternativa a algunos trenes de pasajeros. La ausencia de espacio suficiente en el centro y la imposibilidad de crecer ilimitadamente en su entorno establece que cualquier posibilidad de crecimiento en el exterior, con suelo suficiente, será siempre una alternativa muy atractiva de evolución para el ferrocarril.

La propuesta se realizó cuando Ineco estaba elaborando su estudio de alternativas, por encargo del Ayuntamiento, y de una manera u otra, lo cierto es que no fue considerada como una alternativa válida por esta consultora.

1.8 La propuesta del Partido Popular del año 1995

El Partido Popular en la campaña electoral del año 1995, (cuando accede al poder en el Ayuntamiento) propuso una nueva opción, que era una variante de la que hemos llamado Estación Término. La propuesta suponía eliminar las vías al norte y al sur de la Estación del Norte, crear una estación nueva en las proximidades de La Cistérniga y un metro o tren ligero subterráneo para conectar la nueva estación con la Estación del Norte. El coste de este proyecto, estimado por el Partido Popular ascendía a 28.000 millones de pts. Los tiempos de traslado entre una y otra estación estarían entorno a los 15 minutos. Algunos de los elementos de la propuesta Estación Término se utilizaban en la propuesta del Partido Popular. Sin embargo era evidente que se trata de una propuesta distinta.

1.9 El concurso del Colegio de Arquitectos de Valladolid

La Demarcación de Valladolid del Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla y León Este, convocó un concurso de Arquitectura y Urbanismo denominado “Ideas de Valladolid”, con el fin de establecer un debate en la sociedad sobre temas urbanísticos y arquitectónicos de interés para la ciudad.

El motor de este concurso se encontraba en la inquietud de la Junta de Colegio en ese momento, la búsqueda de una mejor relación del Colegio de Arquitectos con la ciudad, así como en la necesidad de invitar a la reflexión sobre los temas urbanos, que se resolvían habitualmente de espaldas a la ciudadanía. Se eligió en la primera edición del concurso un tema: “Remodelación del área de la Estación del Norte ‘Campo Grande’ y Talleres de RENFE para una nueva centralidad urbana”. La idea de partida era la de dar importancia a los temas urbanísticos frente a los temas ferroviarios y así incidir en la problemática de mayor calado de la historia urbanística de la ciudad en los últimos años. Los resultados del concurso fueron francamente enriquecedores y se analizan en otro capítulo de este trabajo de forma pormenorizada¹⁵.

El punto de partida, no entrar a debatir cómo será la solución ferroviaria, da por hecho que “...de forma concreta, este Concurso parte de la premisa de la hipotética supresión de las vías ferroviarias, al menos en el ámbito delimitado, lo que supone el desarrollo de cualquiera de las posibles soluciones que en la actualidad existen para el ferrocarril en la ciudad, bien sea por soterramiento de la vías o por desaparición de las mismas a través de una variante ferroviaria, sin que tal cuestión sea objeto del Concurso, al menos de una forma básica”¹⁶. Esta premisa de partida posibilitó avanzar en las respuestas a la cuestión urbanística, y al mismo tiempo posibilitó que hubiera respuestas

¹⁵ Véase el capítulo dedicado al diseño del área.

¹⁶ Luis Moretón: “Las razones y objetivos de un concurso”, en Geometría, nº 22, pág. 3.

directamente comprometidas con opciones concretas ferroviarias, entre las que sobresale por su originalidad la de Antonio Font, proponiendo la creación de una nueva estación ferroviaria en San Isidro, solución perfectamente factible y nunca estudiada hasta entonces por los técnicos municipales ni por los de Renfe. También hubo respuestas en el sentido de mantener el ferrocarril en su actual trazado, como fue el caso de la propuesta presentada por Manuel Saravia y su equipo.

1.10 El negocio del suelo central. La propuesta de Renfe del año 1997

Los cambios en la estructura de RENFE, que se venían produciendo desde la dirección de Merçe Sala, llegan por fin a Valladolid con una propuesta de RENFE que pretende poner en valor el suelo de los Talleres. Para poner ese suelo en el mercado RENFE necesita el apoyo del Ayuntamiento, para lo cual hace una propuesta al municipio que comporta por un lado la realización de una serie de intervenciones, en la línea de mejorar los bordes y las comunicaciones entre las zonas de la ciudad divididas por el ferrocarril y por otra la construcción de un hotel, un área comercial y varios bloques de oficinas y viviendas. Cabe señalar la propuesta de mejora del paso de Labradores, generando una gran plaza subterránea en la que se colocarían tiendas, intentando hacer atractiva una idea que la ciudad ya había rechazado hace tiempo, los pasos subterráneos.



Un meritorio esfuerzo de acondicionamiento de los bordes del ferrocarril

La propuesta de RENFE no es entendida por muchos de los interlocutores de la ciudad, y por el propio Ayuntamiento, especialmente a causa de la naturaleza de la operación, intrínsecamente inaceptable: invertir en mejoras (que deberían haberse hecho hace mucho tiempo) utilizando en parte los importantes beneficios económicos que RENFE obtendría de la operación. En suma, a la vista del peligro de perder el negocio inmobiliario que representan los Talleres, más vale llegar a un acuerdo y reinvertir parte de los beneficios en la ciudad.

1.11 El penúltimo capítulo: el estudio de IDOM

El Ayuntamiento de Valladolid a partir de 1998 cambia de rumbo, y decide poner en marcha la operación del soterramiento. Para ello funda una sociedad municipal, INDEVA, (Iniciativa para el desarrollo de Valladolid) pone a su cabeza a uno de los técnicos municipales que ha estado al frente de la Oficina de Planeamiento y lanza un concurso para la realización de un estudio sobre el soterramiento. La resolución del

concurso se adjudica a la consultora IDOM¹⁷. El método de trabajo de la consultora llevó a realizar varias reuniones con diversos colectivos (sindicatos, instituciones ciudadanas, etc.) de la ciudad sobre el alcance de los trabajos y las ideas básicas del estudio.

El trabajo finalmente entregado por IDOM consistía en 8 tomos, de los cuales algunos de ellos estaban destinados a las propuestas de diseño urbano, los estudios de alternativas al trazado ferroviario, los estudios de impacto ambiental de las alternativas ferroviarias, análisis del efecto de la nueva área de centralidad sobre el tráfico y el sistema de transporte de la ciudad, así como estudios socioeconómicos, evolución de la población, mercado inmobiliario, etc.

El trabajo de IDOM, en el que se depositaron no pocas expectativas resultó, desgraciadamente inadecuado; enormes cantidades de papel, de informes, algunos de ellos de gran calidad, pero carentes de una coordinación, de un objetivo, de una mente pensante que dirigiera el trabajo y los estudios y supiera donde había que llegar. La idea del Ayuntamiento, bastante sensata, de buscar ayuda en expertos ante un problema tan complejo, fracasa por la impericia de esos expertos, incapaces de dar una respuesta adecuada al problema.

Destaca en ese despropósito del documento de IDOM las propuestas de diseño, absolutamente inaceptables, lo que hace que todo el trabajo se juzgue finalmente por uno solo de sus documentos, el más importante, sin duda.

1.12 ¿El principio del fin del problema del soterramiento? La propuesta municipal

Hay que suponer que el Ayuntamiento, no satisfecho con las propuestas de IDOM –desbordadas por la fuerza de los hechos- actúa finalmente buscando la ayuda de sus

¹⁷ IDOM es una empresa instalada en varias ciudades españolas, como Madrid o Bilbao, que trabaja numerosos campos de la arquitectura y la ingeniería. La consultora IDOM, realizó el trabajo con un equipo, al frente del cual se encontraba Juan Carlos Valerio, arquitecto. Por parte del Ayuntamiento el seguimiento del estudio estaba encomendado a José María Marcos Ramos, Gerente de INDEVA. “Nueva Área de Centralidad de Valladolid. Resumen ejecutivo”, pág. 2.

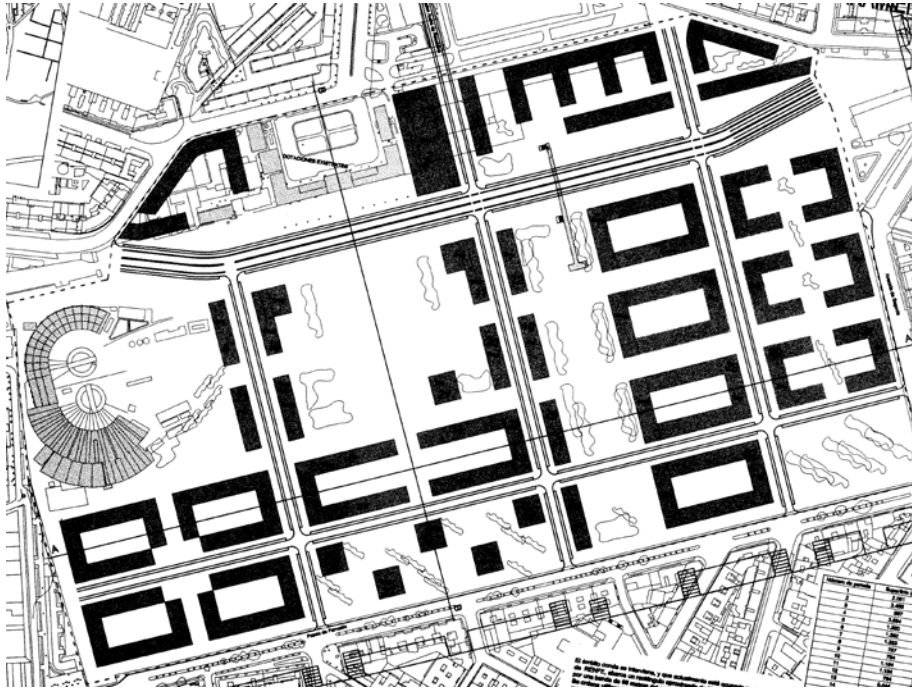
propios técnicos, quienes elaboran un texto muy corto en abril de 2002, "Propuesta Municipal de Soterramiento" dando paso a una propuesta que por fin es realista. De forma sintética, la propuesta (que se analiza profundamente en otro apartado de este estudio) se basa en un estudio financiero¹⁸, donde se pone en comparación los ingresos y los gastos de la operación. Al mismo tiempo se realiza una propuesta de ordenación donde se coloca la edificabilidad que se necesita para que cuadren las cantidades económicas¹⁹. Paralelamente el Ayuntamiento lleva a cabo gestiones ante el Ministerio de Fomento para convencer a sus responsables de la viabilidad de la operación.

EDIFICABILIDAD DE TERRENOS AFECTADOS POR EL SOTERRAMIENTO

	ESTACIÓN	ARIZA	ARGALES
Residencial	409.814	80.978	
Comercial	10.375	3.594	
Industria- Almacén			48.353
Hospedaje			12.940
Oficinas	36.231		29.455
Dotacional	26.270		6.808 (AUVASA)

¹⁸ Análisis Económico-Financiero. Soterramiento del Ferrocarril. Ayuntamiento de Valladolid, 2002.

¹⁹ Estudio de edificabilidad de terrenos afectados por el soterramiento del ferrocarril. Ayuntamiento de Valladolid, 2002.



**Calcular, distribuir, edificar y soterrar: el espacio amortizado
Ayuntamiento de Valladolid. Enero 2002.**

En los últimos tiempos, el sistema de comunicar y hacer partícipe a la ciudad en la toma de las decisiones y los elementos implicados en las mismas decisiones, se aparta de lo establecido en el ámbito urbanístico. Así, toda la operación del soterramiento se separa del Plan General. La Revisión del Plan General se está redactando este año 2002 y se trataba de una muy buena oportunidad para seguir la dinámica de información pública y debate ciudadano. Sin embargo las cosas se van acelerando. El Tren de Velocidad Alta estará en Valladolid en el 2006 y corre prisa preparar a la ciudad, para su venida. Se diría que el Ayuntamiento ha empezado a tomar decisiones con rapidez y cualquier dilación, aunque sea para informar a los ciudadanos ya no puede realizarse si supone un retraso en el proceso.

El Ayuntamiento se está apoyando en la legislación, de carácter supramunicipal, (ferroviaria, de las Obras Públicas) que afecta a varios municipios para eludir el control urbanístico. En lo tocante al trazado del ferrocarril en su recorrido por las áreas rurales, puede ser acertado y legalmente coherente, sin embargo, en lo tocante a su paso por la

ciudad la cuestión es enteramente urbanística. Sustraer del control público las casi 60 Has. que se van a ordenar, con capacidad para 5.000 viviendas, no es aceptable.

Por último, las negociaciones con las distintas administraciones (Ministerio de Fomento, RENFE, Junta de Castilla y León) se llevan con un notable secretismo, roto tan sólo con ocasión de estratégicas filtraciones a la prensa una vez conseguido el objetivo. De este modo, hemos sabido por la prensa que las cosas se aceleran, que el Ministerio de Fomento acepta por fin la propuesta municipal que alargaba el túnel previsto en 1.150 metros (ver cuadro), que se ha llegado a acuerdos con la Junta y su participación en la financiación del soterramiento (julio), el compromiso del Puerto Seco de Santander (septiembre) y solo los acuerdos con el Ministerio y con RENFE parece que se resisten, aunque ciertamente estarán firmados antes del final del año 2002.

Según lo reseñado en la memoria de la Adaptación del Plan general de Valladolid de 20 de Agosto de 2002 "Ya están tomadas en cambio las decisiones más relevantes: se ha acordado la longitud del soterramiento, el trazado de la variante de mercancías, se ha acordado el traslado de la terminal de mercancías (Estación de la Esperanza) y el taller central de reparaciones a la zona de Palomares, al Noroeste de la ciudad.

PASILLO FERROVIARIO LIBERADO

OBJETIVOS	1) Creación de un gran eje norte-sur en la ciudad. Potenciación del transporte público (autobús, metro ligero...) 2) Construcción de paseos lineales arbolados y carril bici 3) Conexiones con el viario significativo en su comienzo final y a lo largo del trazado
PROPUESTA	Alargamiento propuesto: al norte: hasta la carretera de

ALARGAMIENTO	<p>Renedo: 550 metros; al sur: hasta la calle Daniel del Olmo: 600 m.</p> <p>Longitud total del soterramiento 5.070 metros</p> <p>Anchura media del pasillo 50 m</p> <p>Superficie a urbanizar: 253.500 m²</p> <p>Coste total: 33,93 millones de €</p>
--------------	---

Propuesta municipal de alargamiento aceptada por el Ministerio de Fomento

Con todo ello se concretan las previsiones del año 1997 de una forma que obliga a retomar el planeamiento aprobado entonces –PGOU de 1997- para facilitar la consecución de sus propios objetivos. Estas modificaciones se están llevando a cabo mediante un proceso paralelo y coordinado con la presente adaptación, habiéndose optado por esta solución dada la urgencia de establecer y aprobar el planeamiento preciso que posibilite la gestión y ejecución de la operación ferroviaria en los plazos marcados por las administraciones implicadas.”²⁰ Una reflexión que resume a la perfección lo que se puede esperar de este trascendental proceso en el futuro.

²⁰ Adaptación del Plan general de Valladolid. Memoria. 20 de Agosto de 2002



Un apeadero para esperar el tren del futuro

El mes de septiembre de 2002 ha resultado crucial en este largo proceso de recuperación del espacio ferroviario para otros usos en la ciudad. El ayuntamiento recibió, por fin, la conformidad del Ministerio de Fomento al soterramiento de 5,1 kilómetros, lo que significa que, por el sur las vías comienzan a hundirse en trinchera a la altura de las instalaciones de Redalsa, localizándose en el viaducto de la calle de D. Del Olmo la Boca sur, en tanto que por el norte la boca de acceso se sitúa a la altura de la carretera de Renedo, junto al apeadero de la Universidad, saliendo en trinchera hasta la Ronda Norte.

Pero con esta estructura la ciudad no verá resuelto los problemas de tráfico y ordenación urbanística ya que todavía quedan separados del centro de la ciudad, dentro del perímetro de la ronda Interior, los barrios de la Rubia, Parque Alameda, Covaresa, Paula López por el Sur y los futuros desarrollos de la ciudad al este de la vía desde el apeadero de la Universidad. Una lástima ya que los problemas de ordenación en el futuro serán considerables al no quedar soldado el nuevo vial sobre las vías soterradas con la

ronda Interior que por el tráfico que soporta ha dejado de ser en realidad una ronda para convertirse en un vial más de la ciudad siempre saturado, peligroso e infranqueable.



Al futuro por un túnel: camino de Palomares

Si a ello añadimos la existencia del cementerio del Carmen, el centro integrado de Transporte del Cabildo, Mercaolid y las futuras instalaciones industriales, ferroviarias y de almacenaje previstas en el Camino de Palomares se está “cerrando” la ciudad por el norte a cualquier desarrollo residencial futuro y se está creando un nodo de actividad terriblemente conflictivo desde el punto de vista de la movilidad por la confluencia de tránsitos, por la intermodalidad prevista y por la elevada actividad que se generará en este sector. A nuestro juicio la creación de una pseudo-plataforma logística constituye una apuesta cicatera y de cortas miras para el futuro de la ciudad y de la provincia. Ni la reserva de suelo prevista, ni las posibilidades de expansión, ni la localización futura de este tejido productivo en las proximidades a una vía urbana de alta capacidad como la Ronda Interior garantizan que la futura plataforma tenga entidad y se constituya en alternativa atractiva a las grandes plataformas ya existentes, Rivabellosa en Álava y

PLAZA en Zaragoza, y a las que otras provincias vecinas como Burgos están planteando.

En el futuro inmediato se tendrá que constituir la sociedad pública que gestionará todo el proceso, formada por el Ministerio de Fomento, que participará con el 50% del capital (300.000 €) la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento con 100.000 € cada uno. Y será esta sociedad la que encargue el proyecto de urbanización para todo el sector, la delimitación y venta de las parcelas edificables con las que la ciudad tendrá que afrontar el pago de tan cara y estratégica obra.

El soterramiento queda pues configurado como una gran operación urbanística que se va a desarrollar “...mediante un proceso paralelo y coordinado” con al Adaptación del PGOU. Un proceso de planeamiento que al escapar a la dinámica global de la citada reforma-adaptación, puede representar un cambio de las condiciones con las que los operadores inmobiliarios han venido interviniendo en la ciudad, añadiendo no pocas incertidumbres –materializadas en varios miles de viviendas- a un mercado en permanente amenaza de crisis y en permanente huida hacia delante, ya que una fuente tan poco sospechosa como el Banco de España advertía en Octubre de 2002 que “*el precio de los pisos se ha incrementado en un 48% entre finales de 1998 y 2001 y además....no existen signos claros de desaceleración*”²¹

²¹ El precio de la vivienda se dispara un 48% en tres años “sin signos claros de desaceleración”. El país, Viernes 4 de Octubre de 2002.



CAPÍTULO 2

EL SOTERRAMIENTO COMO FUNDAMENTO DE LA NUEVA ESTRUCTURA URBANA: EL ENCUENTRO DE DOS CIUDADES

Es sabido que en todas las ciudades en las que se ha llevado a cabo una operación urbanística similar a la que se va a desarrollar en Valladolid se ha aprovechado la ocasión para rediseñar o reinventar el modelo de ciudad heredado. Lamentablemente, esta opción probablemente no sea del todo posible en la ciudad de Valladolid por la obligada utilización de parte del suelo liberado, el que no corresponde a la infraestructura viaria -vías y estación-, para sufragar el soterramiento del ferrocarril. Y esta circunstancia puede ser un serio problema para hacer frente al cambio en la estructura que una ciudad históricamente dividida como Valladolid necesita.



Un cambio de función en horizonte: de espacio industrial a residencial

Es estas circunstancias ¿qué es lo que cabe esperar del proceso de soterramiento en Valladolid?. Inicialmente cabe esperar que el soterramiento provoque una radical transformación de la forma y de la percepción de la forma de la ciudad. Valladolid ya no será una ciudad dividida que se comunica por pasos a nivel muy peligrosos y sobre todo por muy pocos pasos a desnivel -apenas tres subterráneos de tamaño -anchura y altura-

inadecuados, incómodos e incluso peligrosos. La ciudad actual es por ello una ciudad sumamente zonificada por lo que el diseño del nuevo espacio debe procurar que todas las nuevas piezas estén soldadas entre sí y con la ciudad; y que la presencia de los nuevos espacios no separe sino que una y que sirva para dar carácter a una ciudad que hasta ahora ha sido una suma de espacios social y funcionalmente homogéneos mal soldados o integrados.

Para lograrlo el nuevo espacio no debe ser ni exclusivamente residencial, ni exclusivamente terciario, sino que debe estar dotacional y funcionalmente equilibrado no en las cifras globales -que por razones de estricta legalidad lo estará- sino en todas y cada una de sus grandes piezas. Asimismo, frente a todas las ingeniosas ideas y tópicos al uso, el suelo ocupado estrictamente por la infraestructura ferroviaria -el pasillo ferroviario- no debería concebirse sólo como un gran vial longitudinal que, como habitualmente se indica, venga a comunicar dos sectores de la ciudad de crecimiento residencial muy desigual: atónico el norte y dinámico el sur. Entre otras múltiples razones porque ello vendría a reproducir el modelo de ciudad subordinada al vehículo privado y multiplicaría los problemas medioambientales que ya se padecen; pero también porque este gran eje longitudinal interior que siempre sería incompleto, es decir no tendría conexión con la ronda interior -sur y norte-, precisará de una gran infraestructura de conexión -probablemente a desnivel, o a nivel con grandes rotondas-, para evitar cuellos de botella en ambos extremos, por lo que también acabaría dividiendo, aunque de otro modo a la ciudad (basta pensar en el vallado de la mediana del Paseo de Zorrilla que pretende evitar los accidentes de peatones a lo largo de todo su trazado).



La degradación de los bordes urbanos en el norte: el barrio de Belén

La longitud del soterramiento -corta para los intereses futuros de la ciudad- y los lugares aceptados por el Ministerio de Fomento para el inicio del soterramiento -la calle Daniel del Olmo en el sur y el apeadero de la Universidad en el norte- no deja de resultar problemática, ya que en ambos casos el ferrocarril aflora dentro del perímetro de la mal llamada Ronda Interior, separado de ella por apenas unos centenares de metros en ambos casos, y lo hará en condiciones de impermeabilidad extrema, por obvias razones de seguridad requeridas por la Alta Velocidad.²² De este modo se desaprovecha una espléndida oportunidad para compactar –con usos adecuados y diversos que aporten centralidad- el espacio comprendido entre el río y el trazado norte-este-sur de la Ronda, al tiempo que se dificulta la conexión entre el campus Miguel Delibes, el natural desarrollo del plan parcial Los Santos-Pilarica por el norte y la futura urbanización de

²²Fomento acepta que se alargue el túnel del TAV y la boca sur comience en Daniel del Olmo. El Norte de Castilla, miércoles, 4 de septiembre de 2002.

Argales -90.748 m² de oficinas-vivienda-almacén- y Parque Alameda y Paula López y en general todo en entorno denominado Argales por el sur.²³

Entendemos, asimismo, que la creación de un gran viario longitudinal de gran capacidad podría constituir un especial obstáculo en la integración de la pieza arquitectónica de más valor de toda la operación -el edificio de la estación- ya que anula el valor de la marquesina que daría frente al nuevo vial e incluso anula su eficacia como vertebrador de la nueva plaza. Prueba de ello y prueba también de la barrera que puede representar el nuevo vial puede ser el hecho de que incluso aparezca diseñada, en la última propuesta municipal, la instalación de una pasarela sobre él.

Y este supuesto no deja de constituir una paradoja, ya que se elimina una barrera que exigía pasos a desnivel subterráneos y se reemplaza por otra barrera que precisa también de un paso a desnivel, solo que en este caso en forma de pasarela. Obviamente esta circunstancia introduce valores diferenciales en el suelo liberado de forma que serán las promociones junto a la estación, es decir del lado interior de la ciudad separada ahora por la vía las más rentables por estar además en un entorno ya urbanizado y consolidado, frente al resto de promociones.

²³ Algunas asociaciones de vecinos como la de la Pilarica ya han mostrado su preocupación por el lugar del barrio en el que el tren va a salir a la superficie ya que en todo caso va a afectar no solo a la edificación ya consolidada, sino también a la población que ocupe las 2.350 viviendas del Plan Parcial Los Santos-Pilarica. El Norte de Castilla, 20 de Junio de 2002.



Los bordes de la vieja vía, las aceras de un futuro vial

Y finalmente no se debe olvidar que la calidad arquitectónica de casi todo el trazado actual de la vía es muy baja. Es más, en algunos tramos lo que se apoya en la vía no es el frente de las viviendas-edificios generalmente de baja calidad -promociones de vivienda subvencionada de los años sesenta-, sino patios de luces, medianeras o traseras. En estas condiciones la calidad del viario, la aspiración a crear en definitiva de un nuevo paseo Zorrilla, no deja de ser más que una vana ilusión. Requeriría de una elevadísima inversión para acondicionar las fachadas y compensar la mala calidad arquitectónica en algunos sectores del nuevo vial y para dotarle de la mínima homogeneidad paisajística que requiere una vía -previsiblemente de alta capacidad- que se inauguraría al finalizar la primera década del siglo XXI

Por otra parte el diseño de un vial de alta capacidad para conectar el norte y sur de la ciudad no puede hacernos olvidar los problemas que inevitablemente surgirán tras su puesta en uso: en primer lugar problemas de conectividad ya que los punto de acceso

al vial por el sur, en el entorno de la calle Daniel del Olmo, convertirá a la intersección de esta calle con el Paseo Zorrilla en un punto extremadamente sensible, en un área de distribución de tráfico procedentes del sur (Parque Alameda, Covaresa, Villas Sur, Valparaíso, Simancas etc...) Generadora de graves inconvenientes para los vecinos del sector, una vez constatado que el tráfico se ha venido duplicando en los últimos años por el mayor número de residentes en la periferia urbana y municipios del entorno y tras asumir que la mejora de las infraestructuras viarias opera en sentido contrario al esperado: no se resuelven los problemas, sino que se anima a mayor número de usuarios a utilizar el vehículo privado ante la supuesta mejora derivada-esperada de las nuevas infraestructuras. En cierto modo es necesario asumir que no es posible mantener la ilusión de que, mediante la apertura de un nuevo vial o mediante mayor número de aparcamientos se vaya a resolver el problema del tráfico. Es más, técnica y políticamente se está asumiendo que las soluciones actuales -especialmente si son inadecuadas- son una parte importante del problema del mañana.²⁴

No se puede olvidar, asimismo, que cuanto mayor es el uso del automóvil sin restricciones importantes a su utilización, menor es la demanda captable por el transporte público, que pierde mercado tanto por el descenso de la parte del mercado cautivo o "fiel" como por la menor calidad del tráfico derivada de la mayor congestión que generan los vehículos privados. En el momento actual, el vehículo privado se utiliza en el 30 % de los desplazamientos diarios en Valladolid, sin que por ello haya mejorado la capacidad de transporte ya que gran parte de los usuarios lo hacen en solitario y dado que cada vez hay más familias - el 24 %- que disponen de dos o más vehículos para sus desplazamientos²⁵.

²⁴M.O.P.T y M.A.- Accesibilidad y calidad ambiental. Serie Monografías del MOPTMA, Madrid 1995, 191 pp. Cfr. Pp. 154-155.

²⁵A modo de ejemplo en España el 70 % de los automóviles que circulan por la ciudad llevan sólo al conductor. Sólo un 25% lleva dos ocupantes y tan sólo el 5% lleva tres o más ocupantes. La ciudad con menor ocupación es Madrid (en el 75 % de los casos circula sólo una persona) seguida de La Coruña, (71%) Zaragoza (70%), Valencia (18%) y Sevilla (66%). El País, 2 de mayo 2000, pp. 29. Entre 1996 y el año 2000 el porcentaje de vehículos con un sólo ocupante se incrementó en un 2,6 %

El crecimiento del parque automovilístico en Valladolid es espectacular (se ha duplicado entre 1982 y el año 2000) y nada hace prever que vaya a estancarse; es más, el aumento de tipologías unifamiliares -adosados, pareados, aislados- hace que sea necesario el uso del coche al ser imposible dar cobertura con el transporte público a una población diseminada y no vertebrada por estructuras lineales.²⁶ Y en este contexto resulta imposible desde el punto de vista presupuestario contrarrestar el crecimiento de la movilidad en términos de vehículos-Km. mediante una oferta igualmente creciente de carriles-Km. de nueva creación.

En definitiva: no se pueden depositar en un nuevo e incompleto vial de alta capacidad las esperanzas de ver solucionado el problema del tráfico urbano en Valladolid. Se debe aprovechar esta circunstancia para fomentar un tipo de movilidad, si no radicalmente invertida en favor del peatón, si al menos invertida en favor del transporte público, sea por el sistema que sea, siempre que no se forme una nueva barrera que venga a sustituir al actual ferrocarril. Añadir una “cuerda” más a la “lira tampoco garantiza que vaya a mejorar la situación ya que el verdadero problema, como señala la Memoria de Adaptación del Plan General de Valladolid de Agosto de 2002 “ sigue sin lograrse una clara jerarquización y esquema del viario, con una continua mezcla de tráfico locales y de largo recorrido, usos volcados sobre las vías principales, vías locales con fuerte tráfico de paso...”.

Por todo ello estimamos que el suelo ocupado por la infraestructura ferroviaria no debería convertirse en un vial tipo Pareo de Zorrilla II, que soporte altos índices de circulación. Antes al contrario, el suelo del pasillo ferroviario debería convertirse en un gran bulvar, un vial que coexista con una gran ruta peatonal arbolada que aporte dotaciones relacionadas con el ocio y espacios verdes “in situ” a grandes barrios que carecen absolutamente de ambos, salvo pequeñas e inaccesibles áreas verdes (como por ejemplo el parque de la plaza circular, paradigma de espacio-isla de compleja accesibilidad). Como hemos apuntado, en este gran parque lineal debería tener cabida

²⁶ El tráfico en las principales calles se ha duplicado por la influencia del Alfoz. Diario de Valladolid, 19 de Septiembre de 2002, pág. 4

algún sistema de transporte público singular, que aporte originalidad -además de eficacia medioambiental- a una ciudad tradicionalmente austera y gris tan necesitada de ella.²⁷ El viario interior en todo el nuevo perímetro -especialmente en el sector de Talleres- debería conciliar -como se justificará más adelante- la necesidad de prolongar las grandes calles cortadas por la vía -Panaderos, Labradores- viario básicamente - con la conveniencia de crear calles de coexistencia, con soluciones tipo woonerf o "tempo 30" que den carácter y diferencien este espacio del congestionado viario adyacente²⁸

Después de más de 150 años van a reencontrarse dos tipos de ciudad que han crecido dándose la espalda- Y ese reencuentro no debe consistir en la mera yuxtaposición de piezas -calles o edificios-, sino que debe hacerse buscando elementos de cohesión como los que si se encuentran -una gran plaza- en la zona de talleres, pero que es más difícil encontrar en la zona de Ariza ya que aquí se ha optado por ubicar tan sólo 14 grandes edificios.

El espacio central de los Talleres, es decir, la nueva plaza debe reforzar su carácter emblemático con una adecuada integración urbanístico-arquitectónica y dotacional que afiance la nueva centralidad ganada para la ciudad. Algunas soluciones como la de la transformación del barrio de la estación en Francfort, y la recuperación de la estación -convertida en el acceso natural a los nuevos andenes soterrados y las viejas naves de los andenes parecen ser muy adecuadas para la recuperación de este sector.

²⁷ El Ayuntamiento parece haber descartado, por su elevado coste -en torno a 60 millones de € -, la instalación de un tranvía. A cambio se optará por una flota de autobuses articulados con capacidad para 130 viajeros que conectarán los extremos del nuevo vial que ocupará parte del actual espacio de las vías del ferrocarril. El Norte de Castilla 23 de Mayo de 2002

²⁸Respecto de estas calles, el artículo 122 y siguientes del Texto Articulado sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y seguridad vial define la calle residencial (paradigma de calle de coexistencia) como "zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas, en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas de circulación siguientes: la velocidad máxima para vehículos está fija en 20 km/hora, los conductores deben ceder la prioridad a los peatones, los vehículos no pueden estacionarse más que en zonas especialmente indicadas para ello. Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación sin estorbar inútilmente el tránsito de vehículos y no está permitidos los juegos y deportes en la misma".

La urbanización propuesta parte de una idea a nuestro juicio equivocada que consiste en ocupar todo el espacio repartiendo todos los usos del suelo posibles en proporción más o menos equilibrada. En definitiva se propone un modelo de urbanización obviamente más abierta que la de los viejos barrios aledaños pero que no innova absolutamente nada respecto al modelo de ciudad al uso.

Finalmente no se debe olvidar que el nuevo suelo urbanizable se va a sumar y va a competir con: la ciudad de la comunicación (APE 25-1), el P.E.R.I. del Ejército, con el suelo de CLH (APE 25-2), con el de Enertec, con el suelo de la antigua Azucarera Ebro por citar sólo los “paquetes” más relevantes y que en conjunto forman una suerte “arco de oro” por el alto valor urbanístico que tiene este suelo y que, a mayor abundamiento se completará con el desarrollo de los planes parciales situados en el interior de la Ronda recientemente cerrada -septiembre de 2002- tales como Pinar de Jalón la Florida, Arcas Reales o Zambrana.



Esperanza-Ariza: una estación término en el pasado industrial de Valladolid

En todo caso se trata de organizar del mejor modo posible para la ciudad el aprovechamiento urbanístico de los que ya son -y van a ser de golpe cuando se proceda a la clausura de la vía, los mayores “eriales industriales” con los que nunca ha contado Valladolid. Un proceso que ya acometieron antes otras ciudades con éxito más que notable, al haber apoyado en él buena parte de las estrategias de desarrollo económico y urbanístico del conjunto de la ciudad globalmente considerada.

No debe olvidarse, asimismo, que las directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y su Entorno aprobadas por decreto 206/2001 de 2 de Agosto señalan en su artículo 61.b titulado Directrices para el desarrollo de los planes urbanísticos municipales en suelo urbano que “ *se promoverá de forma prioritaria la colmatación de espacios intersticiales, con una estructura abierta, orientada a la articulación de las áreas circundantes. Su ordenación paliará en lo posible los déficits que existan en las áreas colindantes consolidadas.*”. Con tal objeto “ *... el sistema de espacios libres asumirá una función articuladora del espacio urbano y guardará una relación directa con el sistema de equipamientos*” y “*se fomentará la articulación del tejido urbano de pequeños espacios productivos, con especial atención a los micropolígonos de usos mixtos*”. Toda una filosofía de futuro, apoyada en la experiencia de la ciudad compacta que forma parte de la cultura urbanística europeo-occidental y que debería ser el hilo conductor de las propuestas que articulen el nuevo espacio.



Ruina en el futuro espacio intermodal de Valladolid: los Talleres

CAPITULO 3

IMPACTO DEL SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL EN EL MERCADO INMOBILIARIO

3.1.- La problemática de la vivienda en España.

El problema de la vivienda en España es fundamentalmente su precio ya que en los últimos años y de forma sostenida se encuentra muy por encima de la capacidad del ciudadano medio. Durante los últimos años, desde diversas instancias se han puesto en marcha numerosas medidas para reducir el incremento del precio de la vivienda y sin embargo lo que se ha producido es justamente lo contrario. Las últimas subidas de precios han elevado hasta el 45,60 % el porcentaje de la renta familiar que hay que destinar a la financiación de una vivienda. Esta cifra representa un retroceso importante ya que en 1998 el porcentaje de la renta familiar para la compra de la vivienda familiar era del 31,89 %²⁹.

El precio de la vivienda nueva subió en los últimos cuatro años en España un 50 %. Esta subida espectacular ha sido justificada por los especialistas en función de los siguientes elementos:

1. La rigidez del mercado de suelo y vivienda
2. Aumento de la demanda de la vivienda
3. Reducción de las políticas de viviendas de protección oficial
4. Reducción del mercado de la vivienda en alquiler

Justamente la principal causa que se ha combatido desde el gobierno con la nueva Ley del Suelo es reducir la complejidad del mercado del suelo, que al multiplicar innecesariamente las intervenciones administrativas contribuye decisivamente a alargar los plazos de las operaciones urbanísticas. Según los objetivos establecidos en la exposición de motivos de la Ley sobre Régimen del Suelo y Valoraciones del 98, el suelo, al tener un

²⁹ El Plan de Vivienda 1998-2001 tenía como objetivo la reducción del esfuerzo al 22 % de la renta familiar, lo que hubiera sido una cifra excelente.

mercado muy rígido, con muchas determinaciones derivadas del planeamiento muy estrictas, producía una disfuncionalidad en el mercado, lo que generaba un monopolio, era el culpable de la subida de las viviendas³⁰. Ahora se ha liberalizado ya ese mercado con la nueva ley y las viviendas, tercamente, vuelven a subir.

Año	Tipos de interés para los préstamos
1990	15,56
1991	14.97
1992	14.08
1993	13.17
1994	9.95
1995	10.52
1996	9.06
1997	6.70
1998	5.51
1999	4.62
2000	5.62
2001	5.83

Fuente: Banco de España

Por otro lado el aumento de la demanda de la vivienda ha estado determinado por dos factores, la recuperación económica, con el aumento de la renta y la reducción del desempleo, lo que ha dado lugar a un mayor número de personas dispuestas a comprarse una vivienda, y en segundo lugar, la caída de los tipos de interés del dinero. Los intereses

³⁰ “La Ley pretende facilitar el aumento de la oferta de suelo...” y más adelante “Hay que tener presente, asimismo, que la reforma del mercado del suelo en el sentido de una liberalización que incremente su oferta, forma parte de la necesaria reforma estructural de la economía española, ...”. Exposición de motivos de la Ley 6/98, e 13 de abril sobre régimen del suelo y valoraciones. BOE 14.4.98.

hipotecarios han venido bajando desde los años de la convergencia monetaria y eso ha propiciado que los pisos hayan sido cada vez más accesibles para la población española.

La vivienda protegida, el principal instrumento que tiene el Estado para reducir el precio de las viviendas, especialmente en el ámbito de bajas rentas, ha sido un sector en declive en los últimos años, con una importante caída de la producción. Esto ha estado determinado por la buena marcha de las ventas en la vivienda libre, lo que es mejor negocio que la protegida, al tiempo que el precio máximo fijado por el Ministerio de Fomento para la vivienda protegida, está por debajo de los costes de producción³¹.

Año	Nº de viviendas VPO terminadas en España
1990	60.863
1991	46.146
1992	44.892
1993	52.594
1994	54.731
1995	78.683
1996	77.785
1997	74.936
1998	72.130
1999	59.892
2000	52.853
2001	47.620

Fuente: M. de Fomento

Por otro lado, el otro gran instrumento para reducir el precio de la vivienda es la puesta en el mercado de viviendas en alquiler, lo que permite un mercado más ágil y más

³¹ El precio básico a nivel nacional se sitúa en 623,77 euros (103.787 pta./m² de superficie útil). Ministerio de Fomento: Plan de Vivienda 2002-2005.

competitivo. Es sabido, sin embargo, que en España las viviendas en alquiler tienen los más bajos índices de Europa y además siguen disminuyendo. Efectivamente, los porcentajes no han hecho más que bajar en los últimos años, reduciendo el porcentaje de pisos en renta hasta un 11 % a pesar de medidas específicas de apoyo a la producción de viviendas en alquiler. Este es uno de los elementos que más nos separan con respecto a los demás países europeos, ya que España es el país que menos porcentaje tiene de viviendas en alquiler, muy por debajo de los demás países de nuestro entorno.

Evolución del régimen de tenencia de la vivienda en España

Año	Viviendas en renta	Vivienda ocupada por sus propietarios	Otros sistemas de tenencia
1980	21 %	73 %	6 %
1990	15 %	78 %	7 %
1995	14 %	80 %	6 %
1999	11 %	82 %	7 %

Fuente: European Housing Statistics

(Otros sistemas de tenencia incluyen vacantes o desconocidos)

La tendencia en relación al porcentaje de las viviendas en alquiler viene bajando en España desde principios de siglo, con un descenso más acentuado a partir de la Guerra Civil Española. No obstante, numerosos autores atribuían a la legislación proteccionista del franquismo sobre el alquiler estas cifras. Sin embargo, la Ley de Arrendamientos Urbanos del año 88, que establecía un marco estable en los alquileres, no modificó este panorama, que ha seguido bajando. Hay que señalar también que la vivienda de promoción oficial en régimen de alquiler no se ha realizado tanto como los planes de vivienda proponían.

El sector inmobiliario vallisoletano está inmerso dentro del mercado de suelo y vivienda nacional, y en los últimos años no se ha apartado de las corrientes generales

que han afectado al resto de las capitales españolas. No obstante, dentro de esas corrientes, la situación vallisoletana ha estado singularizada por sus características especiales.

Paradójicamente la “huída hacia delante” del sector y el incremento anual de vivienda nueva (por encima de las 550.000 unidades/año) va dejando en el camino un número creciente de vivienda vacía en viejos y nuevos barrios históricos e incluso en barrios de los años sesenta, que constituye un capital inmobiliario y social de difícil acceso por las deficientes condiciones de la vivienda y por el desinterés de los propietarios que ni quieren vender el inmueble ni están dispuestos a afrontar la inversión para ponerlo nuevamente en uso. En Valladolid se estima que el número de viviendas vacías está en torno a las 15.000 unidades, aunque la cifra real es siempre inferior porque muchos pisos que figuran como vacíos están ocupados, si bien sus ocupantes no están empadronados.

Cuadro comparativo del régimen de tenencia de la vivienda en Europa en 1999

País	Viviendas en renta	Vivienda ocupada por sus propietarios	Otros sistemas de tenencia
Alemania	57	43	0
Austria	41	56	3
Bélgica	23	74	3
Dinamarca	45	51	4
Ex-DDR	69	31	0
España	11	82	7
Finlandia	30	60	10
Francia	39	55	6
Grecia	20	76	4
Holanda	47	53	0
Irlanda	16	78	6
Italia	25	68	7
Luxemburgo	26	70	4
Portugal	28	64	8
Reino Unido	32	68	0
Suecia	44	39	17

Fuente: European Housing Statistics

(Los datos de Grecia, Italia y Suecia son de 1990. Los datos de Luxemburgo son de 1995)

Existen no obstante soluciones alternativas para este problema como la que va a emprender el instituto municipal de la vivienda de Barcelona, que consiste en recuperar los pisos vacíos para el mercado de alquiler. Tras llegar a un acuerdo con los propietarios, el instituto municipal de la vivienda asumirá el coste de la rehabilitación y cubrirá, mediante un seguro, posibles daños e impagos del alquiler; la entidad reformará las viviendas vacías y luego las alquilará, con una garantía escrita para que al terminar el plazo de cesión (normalmente corto) el propietario pueda disponer libremente de la vivienda y que ésta le será devuelta en condiciones. El último padrón asegura que hay 75.000 viviendas vacías en la ciudad, aunque un estudio de 2001 mantiene que son 18.000, ya que muchos pisos que figuran como vacíos, en realidad están ocupados pero sus residentes no están empadronados³²

3.2.- Un sector sobredimensionado por los inversores: una perspectiva histórica del sector inmobiliario en Valladolid

En Valladolid, en la época de gobierno municipal democrático, ha habido siempre exceso de oferta de suelo. Los planes generales de Valladolid lo han señalado en tantas ocasiones ha tenido lugar la revisión del planeamiento. El Plan General de Mesones, en 1968 calificaba mucho suelo nuevo, que no fue desarrollado por los promotores. El Plan General del 84 ya estableció con claridad la enorme desproporción entre las peticiones de los promotores de desarrollo de suelo y la falta de demanda suficiente, a pesar de lo cual significó el inicio de los grandes planes parciales que hoy todavía están sin finalizar.

En la revisión del Plan General del año 93 se volvió a reproducir el mismo argumento. No era oportuno, ni adecuado un crecimiento residencial tan desmesurado, tan sin medida como demandaba la promoción. "Sentado ya que la población no ha

³² **El País Cataluña 7/09/2002**

alcanzado, ni tan siquiera se ha acercado a las previsiones que en el Plan del 84 se hicieron y que no parece que en el futuro próximo vaya a modificarse la actual dinámica, la postura más coherente sería, en principio, plantear un crecimiento cero del suelo residencial”³³. Sin embargo, para el Ayuntamiento esta política sería inaceptable, por lo que “se impone una medida prudente: no al crecimiento cero y manteniendo en líneas generales las propuestas del Plan vigente aunque no fuesen de fácil justificación...”³⁴.

El Plan actual, cuya revisión está motivada por la adaptación a la Ley de Urbanismo, y que se encuentra en fase de exposición al público, ya no defiende como los anteriores planes un ajuste entre oferta y demanda. Al contrario, establece la necesidad de aumentar la oferta, con el propósito de competir con los pueblos de los alrededores. De este modo el nuevo plan pone en el mercado suelo para 78.000 nuevas viviendas, que hay que añadir a las 15.377 viviendas que todavía pueden construirse en las áreas de desarrollo y las 6.421 viviendas en el suelo urbanizable. A esto hay que añadir suelo para las más de 13.000 nuevas viviendas que están ofertando los pueblos del alfoz de Valladolid. Los promotores no pueden quejarse por falta de suelo³⁵. Ni de los precios.

A lo largo de los últimos 22 años, los precios de la vivienda en Valladolid han experimentado varios repuntes y hundimientos, según las distintas crisis y épocas de bonanza de la economía. Se pueden establecer los siguientes periodos³⁶:

1. Crisis del 80-83. Durante esos años el mercado de la vivienda sufre un gran frenazo, producido por los efectos de la transición política. La joven democracia española está asediada por acontecimientos preocupantes que hacen que la

³³ Convenio entre el Ayuntamiento y la Universidad de Valladolid: *Actualización del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid, 1993. Documento de avance*. Ed. Ayuntamiento de Valladolid, Valladolid, 1993. Pág. 121.

³⁴ *Actualización del Plan General...* Opus cit. Pág. 122.

³⁵ Información de *El Norte de Castilla*, 4 julio de 2002, sobre la rueda de prensa ofrecida por el Consistorio para presentar la adaptación del Plan General.

³⁶ Manuel Gallego Victoria: *Análisis y valoración del patrimonio inmobiliario urbano en España*. Ed. Ministerio de Economía y Hacienda, Madrid, 1995. En este trabajo se definen tres periodos de mercado inmobiliario, que son: 1. Modelo desarrollista (1960-75), 2. Modelo de austeridad (1975-84), 3. Modelo selectivo (1985-91). Página 38 y siguientes. La periodización que aquí se propone parte de la propuesta por este autor.

actividad económica se retraiga. Las promociones no se venden y algunas grandes empresas pierden lo invertido, pasando las promociones a los bancos.

2. Recuperación en el periodo 1986-1990, con la entrada de España en la Unión Europea en el año 1986. Con la integración en la comunidad europea se inicia un periodo de optimismo, reactivación económica y aumento de la inversión extranjera, lo que produce importantísimos incrementos de los precios de la vivienda, especialmente en Madrid, Barcelona y otras capitales de provincias, como San Sebastián, en las cuales los incrementos de precio en ese periodo se multiplican por 10 veces el precio inicial.
3. Crisis del 92-95. Los fastos del 92, el gasto público desmesurado en esos años en la Olimpiada de Barcelona 92, la Cartuja de Sevilla 92 y la Capitalidad Cultural Europea de Madrid, genera un exceso de gasto público con un efecto colateral de devaluación de la peseta y el consiguiente incremento de los precios de los inmuebles.
4. Recuperación en el periodo 97-2001. El periodo se caracteriza por la bonanza de la economía mundial, que se ve acompañada en España por un periodo de recuperación extraordinario, con importante crecimiento económico y mejora de las rentas, por encima de la media europea. Se produce un aumento de la demanda importante y se da un auge de la construcción espectacular. La moneda única europea favorece la inversión en ladrillo y mejora la confianza en la economía europea. El periodo acaba con los escándalos financieros en la bolsa, la caída de la inversión extranjera en España y el 11.S.

Se dibuja así un panorama de dientes de sierra, de crisis y recuperación, a través del cual la vivienda no ha bajado jamás de precio, aún en los peores momentos de crisis. Efectivamente, la vivienda ha mantenido sus precios durante las épocas de crisis, y ha crecido de forma espectacular en las épocas de bonanza.

En el año 91 se realiza un análisis del mercado de la vivienda en la región financiado por la Junta de Castilla y León. Ese informe, realizado por una consultora revela algunos aspectos de interés en el panorama inmobiliario vallisoletano³⁷.

Evolución del parque de viviendas en Valladolid

Año	total viviendas	principal	secundaria	vacía
1981	103.252	83.2 %	4.2 %	12.6 %
1991	117. 582	82.3 %	5.1 %	12.6 %

Fuente: EPYPSA

Durante los años 80 la evolución del parque de vivienda ha sido básicamente en relación con la vivienda secundaria, que ha aumentado un punto a costa de la vivienda principal. Sin embargo es notable que la vivienda vacía se ha mantenido durante una década sin variación.

Destaca también la caída de la producción de vivienda social, (en comparación con el periodo anterior), que alcanza poco más las 4.000 viviendas. Es decir, un 28 % de la vivienda construida en este periodo tiene algún tipo de protección, si bien son netamente dominantes las de Protección Oficial.

Construcción de vivienda social en Valladolid

VPP (86-90)	279 viv.
VPO (86-90)	4.018 viv.

Fuente: EPYPSA

El proceso de construcción de viviendas en los últimos años (1989-90-91), como consecuencia de la cola del periodo de bonanza económica, tuvo un importante crecimiento del precio de la vivienda: "A lo largo de los últimos años, Valladolid (...) ha estado sometida a un intenso proceso de aumento del precio de la vivienda y del suelo

³⁷ EPYPSA: *Estudio de necesidades de suelo residencial y directrices de ordenación de este suelo en Castilla y León. Anexo 1.* Junta de Castilla y León. 1993. Documento sin numeración de páginas.

edificable, a un ritmo difícilmente asequible para las rentas de un ciudadano medio". Entre las causas de este aumento se destacan:

1. Una fuerte demanda, donde se unen las necesidades de vivienda en sentido estricto, con una llegada masiva de capital al sector por parte de inversores.
2. Escasez de suelo urbanizable, que merced a la situación anterior acelera el proceso de elevación de los precios. En este sentido, hay que apuntar la relativa inhibición de la Administración, cuya intervención activa en el mercado de suelo y vivienda podría haber amortiguado los efectos de la subida de los precios sobre los segmentos de población con menor poder adquisitivo, sobre todo teniendo en cuenta que en los momentos de mayor auge del mercado, las viviendas económicas no eran objetivo de los promotores; el PP Alameda y el sector Villa del Prado, sólo ahora están desarrollándose³⁸. El problema de los aumentos del suelo y de la vivienda servirán de justificación para modificar la Ley del Suelo en el año 92, lo que dará lugar a un largo periplo de transición legislativa, con poco o ninguna incidencia real sobre los movimientos de los precios de la vivienda.

Una vez concluido el periodo de bonanza económica, se inicia la crisis. "A partir del año 90, se hace efectiva una caída en la demanda de viviendas, dando lugar a un estancamiento en las ventas y a una ralentización en el crecimiento de los precios, que aumentan en mucha menor proporción que en años anteriores; los capitales que reforzaban la demanda como bien de inversión, diversifican sus preferencias, dirigiéndose a los inmuebles de oficinas, parking y naves industriales, y en ello cae una parte importante de la demanda solvente"³⁹.

Zona	Vivienda pts/m ²	Repercusión de suelo pts/m ²
------	-----------------------------	---

³⁸ EPYPSA: Opus Cit.

³⁹ EPYPSA: Opus Cit.

Centro-Plaza Mayor	200.000 pts/m ²	100.000 pts/m ²
Rondilla y Delicias	90-110.000	60.000
Parquesol y Covaresa	130.000	35-50.000
Huerta del Rey	180.000	80.000

Fuente: EPYPSA

Los precios más caros se dan en el entorno de la Plaza de Madrid, bajando ligeramente en el Paseo de Zorrilla, Plaza Mayor. Las viviendas en bloque valen entorno a los 12.000.000 pts, mientras que los chalés se encuentran entre los 18 y los 25.000.000 pts.

La capacidad de acogida de la ciudad y su término municipal

Suelo	vivienda	población
Urbano	97.000	339.500
Urbanizable programado	23.102	80.857
Urbanizable no Programado	26.794	93.779
Total	146.896	514.136

Fuente: EPYPSA

Es decir, la ciudad tiene suelo suficiente en esa época, para casi duplicar la población. Sin embargo, como señala el estudio, los lotes de suelo más adecuados para ser promocionados, los que se encontraban en manos de las administraciones públicas, son justamente los que no salen al mercado.

En 1998 la vivienda, cuyos precios se habían mantenido estabilizados, empezaron a crecer, (ya había algunos indicios desde el año 1997), de forma alarmante alcanzando

su punto máximo en el 2000⁴⁰. Así, el precio medio de la vivienda por metro cuadrado en Valladolid había subido entre el 98 y el 99 un 8 % hasta situarse como media en 147.500 pts/m² a fecha de 31 de marzo de 1999, según el informe que la empresa Tasaciones Inmobiliarias (Tinsa), la mayor empresa nacional del sector sobre la evolución de los precios en España. Esta subida si se compara con el índice de precios al Consumo, IPC, es más significativa, por cuanto en estos años 98 y 99 se ha mantenido inferior a los dos puntos, por lo que el aumento de precio de la vivienda supera al IPC en 6 puntos. Según el informe de Tinsa, en el resto de la provincia el aumento ha sido superior, en torno al 10 %. Por zonas, el precio más caro de la vivienda se sitúa en el caso histórico en el entorno de la Plaza Mayor, (290.000 pts/m²) y algo menos en la zona de Plaza de Madrid. En el otro extremo el precio más bajo se encuentra en Santa Clara.

Zona	Vivienda nueva	Vivienda usada
Centro-Plaza Mayor	240.000 pts/m ²	
Centro-Plaza Madrid	227.100	155.600
Rondilla	191.800	113.000
Parquesol	145.400	130.000
Santa Clara	105.600	120.000

Fuente: Tinsa

Las causas de esta subida se atribuían a varias razones:

1. El recalentamiento de la economía por la llegada del euro en enero del 2001,
2. La paralización de la gestión del suelo por parte de las administraciones, como era el caso de Parque Alameda y Monasterio del Prado, en manos del Ayuntamiento y de la Diputación respectivamente, durante un largo periodo de tiempo,

⁴⁰ El precio medio del metro cuadrado de la vivienda libre correspondiente al segundo trimestre de 2000 ha aumentado en Baleares un 27,2% en un año, según el Ministerio de Fomento. El incremento es muy fuerte si se compara con la media nacional, del 14,3%. La información de Fomento, sin embargo, viene de otro sitio, de las sociedades de tasación. Javier Benito: "La burbuja inmobiliaria se desinfla" en El Día de Baleares, Palma, 17 de septiembre de 2002.

3. El aumento coyuntural de la demanda por la mejora de la economía, y su repercusión en la mejora del empleo, lo que impulsa a capas de jóvenes y no tan jóvenes de la población que han estado esperando varios años para tener trabajo, a la compra del piso familiar,
4. El aumento coyuntural de la demanda debido a la bajada de los intereses de forma espectacular, lo que reduce el esfuerzo a la hora de comprar un piso.

Cabe comentar que en el año 98 ya había empezado a promoverse el Plan Parque Alameda, con la finalización de la urbanización, las primeras promociones de realojo de los vecinos de La Cañada y la puesta en el mercado de algunas de las primeras promociones, si bien el Plan Parcial de la Diputación seguía sin ser tramitado.

3.3.- Últimas tendencias del sector inmobiliario en España: la burbuja se convierte en globo.

En los últimos meses la evolución de los precios de la vivienda en España han seguido creciendo. Destaca el mantenimiento de los precios de la vivienda libre, con un incremento uniforme, sin variación en el valor del primer trimestre, (3.02 % trimestral, por debajo del 4.3 % del cuarto trimestre de 2001) mientras que la vivienda usada ha seguido creciendo con un 4.59 % trimestral⁴¹. Estas cifras por trimestres dan valores anuales de media en el territorio nacional del 15 % de incremento de la vivienda nueva y del 17 % para la usada. No obstante estos incrementos en el panorama nacional, Valladolid es de todas las capitales españolas, la anteúltima, después de Orense, que es la última, en la que la vivienda usada crece menos, con el 4.42 %. Por el otro lado, a la cabeza de la lista está Castellón, con el 29,3 % de incremento de la vivienda usada. Sin embargo sorprende que ciudades como Palencia tengan aumentos de la vivienda usada del 18 %.

⁴¹ Tinsa: "Valores de tasación de la vivienda al cierre del segundo trimestre de 2002". www.tinsa.es. Madrid, julio de 2002.

Estos aumentos del precio de la vivienda obedecen a situaciones muy complejas, a un grupo de causas, más que a una sola de ellas. Desde que han empezado a incrementarse otra vez los precios de la vivienda, desde 1997, los precios de las viviendas en España se han incrementado un 68 %, a pesar de que la producción anual de viviendas se ha multiplicado por dos en los años 1999, 2000 y 2001 en relación al año 1996. ¿Cuáles son las causas de ese incremento?

- a) El aumento de la demanda de la vivienda por causa de la mejora de la economía en general, y el bajo precio del dinero como consecuencia de la convergencia con Europa.

El extraordinario aumento de la demanda de viviendas ha sido propiciado en una primera fase por una buena situación económica que ha permitido crear 2.694.000 empleos desde enero de 1996 y por la bajada de tipos de interés y el alargamiento de los plazos de devolución de los créditos que ha permitido que la cuota mensual a pagar por millón haya pasado de 10.935 pts/millón a 6.460 pts/millón incrementando por si sola y sin contar incrementos salariales la capacidad adquisitiva de viviendas por parte de las familias en un 55% para el caso de un crédito del 80% del precio de compra.

- b) La falta de atractivo de las inversiones en Bolsa y la baja rentabilidad de los fondos de inversión, letras, bonos del Estado.

Sobre lo dicho recae además, el aumento de la demanda por la falta de atractivo de las inversiones alternativas: la Bolsa, que está alcanzando mínimos con pérdidas anuales que ya ronda el 30 % de su valor a primeros de enero de 2002, y las fórmulas tradicionales de ahorro no dan una ganancia real en función de los bajos tipos de interés, la elevada inflación y los impuestos llevan a los inversores a refugiarse en el ladrillo. “Los inversores que huyen de los riesgos de unas bolsas en mínimos del año, se encuentran en un callejón sin salida: ninguna fórmula les permite mantener el poder adquisitivo de su

dinero”. “Los tipos reales que percibe el inversor (tipos nominales menos inflación) son negativos” ⁴². Los pequeños inversores ahorran hoy comprando viviendas, locales, almacenes o suelo. Los grandes bancos compran suelo. Así no es de extrañar que promociones como la de Metrovacesa en el C^o Viejo de Simancas tengan vendido el 100 % de lo producido.

La subida del precio de la vivienda de forma constante a lo largo de los últimos años en España, (un 50 % en los últimos 4 años, un 15% en 2001 y primero y segundo trimestre del 2002) tiene un efecto de frenado para los usuarios, que deben buscar vivienda para uso propio, pero es un acicate para los que buscan invertir su dinero en un sector rentable, estable y con niveles de ganancia más que aceptables⁴³.

- c) Liberalización del mercado con la desregulación urbanística en numerosos niveles (estatal, con la modificación de la ley del suelo, autonómico, con la aprobación de leyes autonómicas de desarrollo y municipal, aprobación de planeamiento más tolerante).

Ha sido siempre una queja continua de los promotores el que no hay suelo suficiente (y el que hay, o lo tienen los de la competencia o exige tramitaciones más o menos largas en el ayuntamiento) y que es caro (lo que reduce el beneficio). Hoy en una ciudad como Valladolid no se puede decir que hay falta de suelo, lo que falta es ese suelo colocado justo al lado de la Plaza Mayor y a buen precio. Las sucesivas reformas del planeamiento en Valladolid y en los pueblos del entorno han posibilitado suelo para un larguísimo plazo, suelo que no llegará a ocuparse en ningún caso. No obstante, esa oferta de suelo tan exagerada va a modificar sustancialmente las reglas del negocio. Solo aquellos empresarios con capacidad para atraer a los compradores podrán sacar adelante sus promociones.

⁴² “Ahorrar es una ruina” en *El País*, 22 de septiembre de 2002.

⁴³ Germán Pérez Barrio: Tinsa informa. www.tinsa.es

- d) La capacidad limitada de la industria de la construcción, que no es capaz de producir al ritmo que exige la demanda.

Por otro lado, se ha visto como la propia industria de la construcción no es capaz de sacar al mercado los productos que éste demanda. No es un hecho aislado el incremento espectacular de los ladrillos en los años de mayor aumento de la actividad constructiva, en los años 1999 y 2000. Hasta tal punto fue así, que en muchas promociones se tuvieron que ralentizar los ritmos de construcción por la falta de material de construcción y en otras se modificaron los proyectos para incorporar otros materiales menos escasos. Tampoco ha sido infrecuente la desaparición de equipos enteros de alicatadores, encofradores, ferrallas, etc. “captados” por otras empresas constructoras, atraídos por los mejores sueldos en Cataluña o en Levante. Actualmente la construcción en Valladolid se encuentra en un proceso de cambio, incrementando la prefabricación y reduciendo la mano de obra, pero, no hay que dudarlo, un nuevo aumento de las promociones y un aumento de la demanda volvería a estrangular la construcción, porque la industria de la construcción no es capaz de abastecer a esta demanda.

- e) Financiación de las administraciones públicas por medio del urbanismo, lo que repercute finalmente en el precio de la vivienda.

Una de las causas que aparecen señaladas por los especialistas como generadoras del aumento incontrolado de los precios del suelo y la vivienda es el de la financiación de las administraciones públicas por medio del urbanismo. Se trata de una argumentación que ha ido tomando cada vez más protagonismo y se ha ido alzando por encima de otras causas que tradicionalmente eran consideradas más influyentes. Básicamente se trata de una forma adicional de obtener recursos económicos más allá de los obtenidos a través de la fiscalidad, sistema que puede revestir diversas fórmulas. De ese modo, una gestión “imaginativa” en el urbanismo puede dar lugar a unos recursos económicos

suplementarios para el municipio. Son conocidos algunos ejemplos de financiación por medio del urbanismo en Valladolid.

El ejemplo de la Diputación de Valladolid, con el Plan Parcial Monasterio del Prado es emblemático, a través del cual la institución provincial pone en marcha la venta de terrenos edificables que hasta ayer eran tierras de cultivo y saca en la operación unos recursos económicos derivados de las plusvalías de la ciudad, que servirán para acometer obras en otro territorio, la provincia. Una parte del dinero de las viviendas del Monasterio del Prado ira a parar a pagar los materiales de construcción, la urbanización, los salarios de los obreros, pero otra parte de ese dinero ira, vamos a suponer por ejemplo, a mejorar las carreteras de la provincia. La Diputación podría destinar ese dinero producto de la venta de su patrimonio, en promover las viviendas protegidas en los pueblos del entorno de Valladolid, con lo que el precio de estas bajarían en la ciudad y alguna influencia tendrían sobre el mercado de la vivienda en Valladolid. También podría destinar una parte a promover viviendas de protección en ese mismo plan parcial, lo que comportaría también un impulso hacia el control del precio de la vivienda en Valladolid.

La operación del Teatro Zorrilla es también de esa índole, en la que se trasvasan fondos de un sector a otro, jugando con los precios de una cosa y la otra. En ella participan las administraciones públicas para comprar el teatro a sus propietarios, a cambio de la recalificación de unos terrenos al sur de la ciudad. Nuevamente la vivienda tiene que financiar otros sectores, la cultura en este caso, cuando ésta tiene sus propios presupuestos.

El propio Ayuntamiento de Valladolid ha sacado a pública subasta los aprovechamientos obtenidos en determinados planes parciales, y con ese dinero, (destinado según ley a intervenir en el mercado del suelo con el objeto de bajar sus precios) que ha ido a una caja común, ha incrementado los ingresos del Ayuntamiento. No obstante al final en algún sitio se gasta y vamos a suponer por ejemplo que se destina a los cohetes del fin de fiesta o al grupo musical de la Plaza Mayor en las Ferias

de la ciudad. Nuevamente el dinero destinado a la vivienda, se desvía a otros usos y trastoca los mercados.

En los últimos años han alcanzado notoriedad algunas operaciones urbanísticas desde sociedades deportivas con el objeto de sanear por otros medios las enormes deudas que los clubes de fútbol arrastran por la contratación de futbolistas a los que se les paga salarios astronómicos. Tal es el caso del Real Madrid FC y del Sevilla FC. La junta de accionistas del Sevilla, en riesgo grave de disolución por las deudas, acordó, con el apoyo del Ayuntamiento de Sevilla la recalificación urbanística del estadio Ramón Sánchez Pizjuán y la Ciudad Deportiva, como solución económica para el club. De ese modo la junta de accionistas aprobó el plan según el cual los terrenos del estadio se ordenarán por un Plan Especial que recoge una edificabilidad de 46.000 m² para usos no deportivos, donde se podrían construir hasta 130 viviendas⁴⁴. Una parte del dinero que los compradores destinarán a las viviendas que allí se construyan estarán abocados a solventar las deudas futbolísticas de un club. Si dichas deudas no existieran, y el Ayuntamiento sevillano no aceptara esas recalificaciones, las viviendas en Sevilla serían más baratas.

La operación de financiamiento del soterramiento del ferrocarril está pensada de la misma manera. Unos terrenos que son industriales se recalifican como residenciales. Allí se construirán viviendas, y un porcentaje de su precio se destinará al soterramiento. El argumento del Ayuntamiento es que se trata de patrimonio municipal y tiene libertad para destinarlo donde crea más conveniente para el bien de la ciudad. Sin embargo ese argumento tiene un fallo, y es que si con ese suelo se ha de pagar el soterramiento, ya tiene fijado un precio de salida. Si el mercado no llega a ese precio la operación entera no sale y los suelos no se venderán, lo que significa que se retendrá su venta hasta que alcancen los precios estipulados. Pero el mecanismo del mercado según el cual oferta y

⁴⁴ “Los accionistas del Sevilla aprueban la recalificación del Estadio Sánchez Pizjuán” en *El País*, 28 mayo 2002. “El consejero saliente y Del Nido han afirmado que así se recalifican unos terrenos que, por su actual calificación, apenas tenían valor y que ahora pasarán a ser un gran activo patrimonial, y que es la única solución viable para el club, pero los pequeños accionistas se han opuesto al alegar que acarrea irremisiblemente la venta del estadio y la marcha al Olímpico”.

demanda ajustan el precio no puede funcionar en este caso, pues para que todo funcione, el suelo ha de ser vendido como mínimo al precio que permita construir el soterramiento.

Estas administraciones que actúan de esa forma hacen recaer sobre el precio de la vivienda los costes de otros sectores (hemos puesto como ejemplo la mejora de las carreteras provinciales, los costes de la compra del Teatro Zorrilla, los fastos de los festejos o la obra del soterramiento del ferrocarril en Valladolid), que debiera salir antes que nada de los presupuestos generales de la administración. Bajar los precios de la vivienda después de estas operaciones es difícil, ya que el precio al que se pone en el mercado ese suelo está lastrado por todos esos costes. Su naturaleza le impide bajar de ese precio, ya que si no se consigue ese precio de venta, la respuesta es retenerle hasta que alcance ese precio.

Estas técnicas de ingeniería urbanístico-financiera, no hacen sino trasladar un problema de falta de financiación de las administraciones públicas, al ciudadano y al precio que ha de invertir para tener un hogar.

3.4.- El momento actual: ¿el final del periodo de crecimiento y la burbuja inmobiliaria?

La situación actual es en opinión de numerosos especialistas la del final del periodo de crecimiento que se inició en 1997. Efectivamente, se aprecia una desaceleración del ritmo de construcción y de venta de viviendas. “De hecho, se espera que, cuando finalice este año, el total de viviendas construidas en España haya sido de 400.000, algunas más de las que en un principio se auguraba, pero unas 100.000 menos que el ejercicio anterior. Además, los precios subirán en este periodo, según estima la APCE, entre un 5,5% y un 7%, también menos que el año pasado”⁴⁵.

⁴⁵ A.F.: “El ser o no ser de la burbuja inmobiliaria” en *El Mundo*, 26.07.02

El diagnóstico apunta las tendencias más claras: menores subidas, menos construcción, ventas más pausadas, en un sector en el que nadie habla de la tan anunciada crisis. “Pero es obvio que los datos están cambiando y el ritmo de ascenso vertiginoso pierde gas”⁴⁶.

Hay una cierta unanimidad en ese final de la tendencia, si bien es menester considerar la prudencia de algunos analistas a la hora de expresarlo: “La tendencia alcista experimentada por el precio de la vivienda en España podría comenzar a moderarse”⁴⁷.

En efecto, en el año 2000 se ha hablado en numerosas ocasiones de la llamada “Burbuja inmobiliaria”. Se puede decir que ha sido uno de los temas de la prensa nacional. La definición de la Burbuja inmobiliaria viene de la expresión de burbuja financiera aplicada a los valores de la bolsa. ¿A qué cosa llaman la burbuja inmobiliaria? Durante los años 90, en el Reino Unido se sufrió un fenómeno extraordinario, que consistió en un gradual e incontenible aumento de los precios de las viviendas, por encima del incremento del precio del dinero. De tal manera que durante un tiempo parecía verdaderamente conveniente pedir un crédito para comprar una vivienda, ya que una vez pagado el crédito y obtenida la propiedad de la vivienda, si las tendencias no cambiaban, se habría hecho un buen negocio, ganando tanto dinero como diferencia había entre los intereses del crédito y la revalorización del piso.

Este análisis lo hicieron muchas familias británicas que adquirieron patrimonios inmobiliarios con esos cálculos, pidiendo un crédito hipotecario a largo plazo por un valor de la vivienda muy alto. Sin embargo las tendencias cambiaron y las viviendas bajaron en su valor, mientras que el precio del dinero se mantuvo, con lo que en muchos casos esas familias se encontraron con el problema de pagar un piso que valía en el mercado menos que las cuotas que faltaban por pagar del crédito hipotecario. La respuesta fue abandonar el piso y perder las cantidades ya pagadas. Ese fenómeno se generalizó y dio lugar al estallido de la burbuja inmobiliaria, es decir a la caída de los precios que

⁴⁶ Ibidem.

⁴⁷ Esteban Duarte: “¿Se acerca el fin de la burbuja?” en *Actualidad Económica*, 12 de julio de 2002.

habían subido de forma tan desmesurada. Las viviendas y otros productos inmobiliarios bajaron todavía más y eso llevó a una importante paralización de la construcción en el Reino Unido durante los años siguientes.

El riesgo que corren los inversores españoles de no obtener las rentabilidades esperadas si finalmente la burbuja toca techo, daría lugar a que comiencen a producirse impagados en los créditos hipotecarios. “El Banco de España ya advirtió a las entidades financieras de esta probabilidad, dado el crecimiento que en los últimos tiempos se ha producido en el saldo vivo de este tipo de créditos. Según los últimos datos de la *Asociación Hipotecaria Española*, el ritmo de crecimiento de concesión de los préstamos hipotecarios volvió a acelerarse durante el mes de mayo pasado, muy por encima de las previsiones. El retraso en el aumento de los tipos de interés por parte de la Reserva Federal y del BCE, continúa haciendo atractiva la petición de créditos, a pesar de que el Euribor –índice de referencia más usado para conocer el interés que se ha de pagar por la hipoteca– haya mostrado un aumento continuado desde el mes de diciembre pasado, roto tan sólo por el último dato, de junio, en el que se produjo una disminución hasta el 3,86%, cota similar a la del mes de abril”⁴⁸.

En todo caso el nivel de endeudamiento para la adquisición de la vivienda se situará al finalizar este año en los 195,77 puntos, según las previsiones de la asociación hipotecaria española (ahe). Una cifra prácticamente duplica la de diciembre de 1995, por lo que de confirmarse estos pronósticos, el nivel de endeudamiento se colocaría al finalizar el ejercicio en la posición más alta de los últimos siete años.⁴⁹ De forma más coloquial, según un estudio realizado por la Universidad de Alicante, con datos de 2001 recogidos en toda España, una familia debe dedicar el 52,4% de sus ingresos para comprarse un piso, muy por encima de los porcentajes máximos recomendados, que se

⁴⁸ Esteban Duarte: “¿Se acerca el fin de la burbuja? en *Actualidad Económica*, 12 de julio de 2002.

⁴⁹ El aumento de precios continúa sorprendiendo a propios y extraños. los analistas estiman que la subida para este año podría alcanzar hasta el 15%. sin embargo, llegan susurros en contra de estos pronósticos . Pero algunas consultoras cuentan al oído que este porcentaje se reducirá a la mitad al final de este ejercicio. la tendencia, indican, será la "consolidación de precios" hasta diciembre para llegar a revalorizaciones de sólo el 7% en 2002 y de un 4% en 2003. este frenazo se produciría por la pérdida de la capacidad de ahorro de los particulares. www.idealista.com

sitúan entre un 30% y un 40%. Este dato da idea del enorme esfuerzo necesario para poder comprar una casa. Pero no es nada comparado con el que ha sido aportado por fuentes sindicales recientemente: En los últimos cinco años la subida establecida en los convenios ha estado en torno al 10%, bastante lejos del 56% que ha subido la vivienda en el mismo periodo.

¿Qué es lo que ha estado pasando? En palabras del editorial del uno de los mayores portales inmobiliarios [idealista.com](http://www.idealista.com), se ha sumado una generación populosa que buscaba vivienda (la del baby boom), con una fortísima bajada de los tipos de interés y con grandes cantidades de dinero en circulación que buscaban salir a la luz antes de la llegada del euro; en estas condiciones un vendedor pedía lo que quería por un piso... y se lo daban. Unos meses después, un vecino de ese vendedor quería vender su casa y con la referencia del primer vecino pedía más... y se lo daban. Y así hemos seguido hasta la situación actual, cuando los vendedores siguen pidiendo más y más.

La pregunta clave es: ¿Seguirá el comprador dispuesto a pagar lo que están pidiendo los vendedores? Probablemente no. Ha llegado un punto que los compradores, ante el precio que les piden por viviendas que objetivamente no lo valen, ha desistido y se ha retirado del mercado, esperando mejores tiempos. Si vuelve a subir el paro y sobre todo si suben los tipos de interés, -y el rumor es que subirán porque el Banco Central Europeo elevará los tipos a final de año-, los vendedores quizá se encuentren con que, sencillamente, tienen que vender rápido, bajando precios o se enfrentarán a un mercado cada vez más sombrío y difícil para ellos. Y entonces llegará ese momento con el que sueñan los compradores y ya muchos vendedores lo están ofreciendo: la posibilidad de negociar⁵⁰

Hacemos nuestro el comentario del informe de la inmobiliaria Bami de Septiembre de 2002, cuando señala que *“El mercado inmobiliario ha entrado, pues, en una etapa en la que es preciso actuar con el máximo de rigor. Los bajos tipos de interés suponen un*

⁵⁰ <http://www.idealista.com>

importante “colchón” de estabilidad de la demanda para el subsector de la construcción residencial, pero ello no implica que los precios de venta de las viviendas puedan llegar a alcanzar niveles no compatibles con los fundamentos de la economía. Una destacada característica de las “burbujas” es que solo se advierten cuando han estallado”⁵¹

A la vista de todo lo anterior cabe hacerse las siguientes preguntas: ¿De qué manera influye esta situación en la propuesta del soterramiento y su plan de financiación? ¿Es posible que se resienta la actividad inmobiliaria en un periodo de tiempo corto, por causa del exceso de construcción de viviendas en los últimos años? ¿Influirá en dicha ralentización la promoción de 5.000 viviendas en el área de Talleres de RENFE?. ¿Qué productos inmobiliarios se verán más afectados en el caso en que se produzca un fenómeno de reducción de actividad del mercado inmobiliario?. ¿Tendrá todo el suelo el mismo valor?

3.5.-Coyuntura inmobiliaria local, estructura urbana y soterramiento del ferrocarril.

Desde 1997 -año del inicio del último ciclo alcista del mercado inmobiliario- y hasta el año 2001 se han construido en Valladolid 14.421 nuevas viviendas construidas: 1.238 en suelo urbano (el 8,6%), 526 en ámbito PECH (el 3,6%), 1.203 Apes (un 8,3%), 1.698 AOE (un 11, 8%), 1.575 U.E (un10,9%) y 8.178 S.U.P. (Un 56,8%). De ellas 2.458 fueron unifamiliares y 11.963 Plurifamiliares. Y para continuar con el ciclo quedan

⁵¹ <http://www.bami.es>

aproximadamente 27.000 viviendas pendientes a las que hay que añadir las derivadas de la recalificación de 3.900 hectáreas de suelo rústico de la adaptación del PGOU -en torno a 78.000 viviendas- y las aproximadamente 5.000 viviendas derivadas del soterramiento.

Una somera reflexión sobre el efecto de estos cambios en el mercado inmobiliario -en el que se deposita toda la esperanza financiera- nos indica que va a desaparecer la caída de la curva de precios del suelo que introduce la vía, que se prolonga más allá de sus límites y que históricamente ha diferenciando social y funcionalmente los barrios obreros del este de la ciudad y fundamentalmente, Las Delicias, Los Pajarillos, la Pilarica, etc...

ORIGEN	VIVIENDAS
Planea asumidos (Urbanizable y urbano)	27.485
Recalificación de suelo rústico-adaptación del PGOU-	78.000
-Soterramiento	5.000
TOTAL	110485

Sin lugar a dudas el soterramiento puede considerarse como el principio del fin de la vieja ciudad de Valladolid. Posibilitará un salto cualitativo de trascendencia histórica, similar a la que se produjo en el siglo XIX cuando llegó el ferrocarril a la ciudad. Pero por razones obvias, donde más se va a dejar sentir el final del efecto barrera será en las calles y barrios situados entre la vía y el río y especialmente en Los Vadillos y San Andrés que se afianzarán como barrios de reserva de suelo para determinadas actividades y grupos sociales que no pueden vivir en el centro, pero que tampoco desean hacerlo en los nuevos barrios de viviendas aisladas, pareadas o adosadas de la periferia pseudometropolitana. Es más, cabe esperar que en los próximos años se acentúe en estos barrios -Vadillos, Circular, San Andrés- el proceso especulativo, compitiendo con alguna ventaja con el suelo "edificable" de la zona de talleres y Ariza. De esta forma es

muy probable que el proceso de integración de la ciudad dividida y se integración del borde interior de la vía se convierta en un obstáculo –o riesgo- para la operación financiero-inmobiliaria que esconde este proceso.

Y ello porque en cierto modo estos suelos han ido ganando valor expectante, de forma que han pasado de ser sectores otrora ignorados o despreciados a sectores en los que se ha ido poniendo en valor un tejido urbano único e irrepetible: el formado por la arquitectura carente de valor arquitectónico, que se corresponde con los viejos barrios degradados de la vieja ciudad, es decir, arrabales, viejos barrios industriales y obreros, e incluso primeros núcleos extrarradio decimonónicos-; unos sectores en definitiva que ocupan un suelo cuyo valor económico es inversamente proporcional a la valoración social que históricamente han recibido.



La comunicación como referente: la nueva ciudad “de la comunicación” y un viejo espacio para la comunicación –la esperanza-Ariza-

Pero no todo el suelo adyacente al suelo liberado tendrá el mismo valor: La composición social, la baja calidad de la vivienda e infraestructuras viarias, la falta de

equipamientos y otras inercias históricas mantendrán relativamente subintegradas algunas áreas de las Delicias cercanas al suelo de los Tallares -el más valioso de toda la operación- como por ejemplo el entorno del grupo Poblado Arca Real, Aramburu, o el conjunto Canterac-Delicias, el barrio de los Pajarillos Bajos –en el entorno del polígono 29 de Octubre- Y obviamente trasladarán estas carencias al borde exterior del conjunto del suelo que se libere.



La ciudad dividida por un tren. Paso subterráneo de la calle Labradores en el antiguo “Portillo de la Merced”

Tampoco tendrá todo el suelo liberado el mismo valor. Obviamente el de más valor será el localizado entre en Aru de Gas-RENFE y el nuevo vial que reemplace a la vía. Un espacio que la primera operación citada ya ha empezado a cualificar por impulso de alguno de los grandes operadores inmobiliarios del sector. Es más, el trazado del nuevo vial que prolonga la calle Recondo hasta el cruce con la calle Estación-Avda de Segovia delimita una gran supermanzana triangular de alto valor estratégico, próxima a calles que ahora mismo –año 2002- se encuentran en un sistemático proceso de renovación como -García Valladolid, Independencia o Ferrocarril-.

Pero las perspectivas del mercado inmobiliario no son muy halagüeñas, o dicho de otro modo no obran a favor de la operación, ya que a la merma del grupo de edad comprendido entre los 25 y 50 años habrá que añadir los vaivenes y coyunturas del mercado hipotecario y su sensibilidad ante las pequeñas crisis de la economía internacional y nacional que sin duda estrecharán el sector de la demanda; es más en el mes de Julio de 2002 se ha alcanzado un volumen de préstamo hipotecario que duplica el que existía en el año 1997 -año de inicio del último ciclo alcista- por lo que sólo cabe esperar que se mantenga o que se reduzca, arrastrando en esa caída a la demanda.

A ese sobreesfuerzo inversor de las familias se ha venido a añadir la desviación de inversiones de la renta variable -especialmente de la bolsa- hacia la especulación inmobiliaria de forma que mientras *“...los incrementos de precio desaniman a quienes necesitan una vivienda para usarla o les obligan a un endeudamiento a todas luces excesivo, animan en cambio a los inversores que consiguen una alta rentabilidad.”*⁵² Y este proceso será paralelo a la necesidad de materializar la inversión realizada por los grandes operadores para la compra de terrenos liberados por la *desamortización ferroviario-funcional*.

⁵²En el último año -julio 2001 a julio 2002- el incremento del precio de la vivienda nueva fue del 15,3 por 100 y el de la vivienda usada de un 17 por 100. En cambio sólo entre Enero y Julio de 2002 la bolsa había perdido un 25 por 100. La opción inversora en este contexto era clara para los grandes flujos de capital que son los verdaderos responsables, junto con los propios municipios, del desproporcionado y abusivo aumento de los precios de la vivienda en España. **La Inversión se refugia en casa.** El País, 4 de Agosto de 2002. Negocios, Pág. 15

**ESTUDIO DE EDIFICABILIDAD DE TERRENOS AFECTADOS POR EL
SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL. ENERO 2002**

	Superficie m ²	Materialización de la edificabilidad	
		Superficie m ²	Edificabilidad m ²
Zona de Talleres	320.000	270.000	484.690
Zona de Argales	134.000	134.000	90.748
Zona de Ariza	73.000	73.000	84.562
Soterramiento	133.000	----	
Total (índice de edificabilidad 1 m ² / m ²)	660.000 m ²		660.000 m ² Edificabilidad Total

Para la promoción inmobiliaria local esta nueva oferta de suelo sumamente accesible -por su localización- competirá con ventaja con las numerosas operaciones iniciadas o a punto de iniciarse y coincidirán en su desarrollo con la primera. Las nuevas promociones de vivienda social en el campo de Tiro, el plan parcial el Pato, la unidad de ejecución 248 en la prolongación del Paseo Zorrilla, el plan Villa de Prado, los Viveros, Los Santos-Pilarica, Peral, Villas Sur, La Florida, Pinar de Jalón, Canterac, unidas a las numerosas promociones de Arroyo-La Flecha, Zaratán, Laguna, Aldeamayor de San Martín, Herrera de Duero etc van a encontrar una fuerte competencia en el suelo liberado por el ferrocarril. Pero no sólo ellas.⁵³ A las más de 25.000 viviendas que aún

⁵³ El Plan Parcial Los santos Pilarica acumula más de un año de retraso y constituye un magnífico ejemplo de ineficiencia urbanística. En el momento presente se encuentra “en vía muerta” a la espera de que se resolviese el trazado definitivo del soterramiento. Se trata de una

tienen cabida en las áreas de desarrollo del PGOU de Valladolid antes de su revisión, se tendrían que añadir las cerca de 14.000 ya proyectadas en los núcleos de la primera periferia de Valladolid (1500 en Villanubla, 1670 en Zaratán, 4000 en Arroyo-La Flecha, 280 en Simancas, 3000 en La Cistérniga y 3000 en laguna de Duero). A todas ellas hay que añadir las que resultan de la ocupación de espacios manifiestamente disfuncionales en el interior de la ciudad que por su privilegiada situación van a ser competidores directos de las áreas de más valor liberadas por el soterramiento.

Particular mención merece parte del suelo ocupado por la subestación eléctrica de La Olma, vendido a finales del mes de Julio a Urbalsa por 24 millones de Euros, en los que podrían construirse cerca de 170 viviendas que van a partir de un valor de repercusión de 138.000 euros por vivienda, es decir más del doble del que el Ayuntamiento espera obtener por el suelo edificable de los Talleres, de la Vieja estación de Ariza o del polígono de Argales. Una huída hacia adelante más en el precio del suelo en Valladolid tan desproporcionada que ha llevado a la patronal del sector Aveco a manifestar al Concejal de Urbanismo y al Presidente de la Diputación *“ la preocupación por la incierta situación que crea a muchas empresas el precio del suelo y las poca tendencia a su abaratamiento”*⁵⁴

Más aún, en algunas ciudades como es el caso de Barcelona ya se han empezado a manifestar algunos cambios en la estructura del mercado: se venden cada año menos pisos nuevos, pero mucho más caros; esta es al menos la conclusión principal del informe sobre vivienda de nueva construcción realizado por la consultora Aguirre Newman, a partir de los precios de 231 promociones de la ciudad. Según este informe el precio medio de la vivienda nueva se situó en Barcelona en septiembre en 290.155 euros. la superficie media es de 97,2 metros cuadrados, lo que supone un 1,4% más que el año antes; los compradores son mayoritariamente personas que desean

operación de 2300 viviendas de las que 1300 serán de protección oficial que vendrán a sumarse a las muchas que están a la espera de ejecución en paralelo a las obras del soterramiento

⁵⁴ **La patronal de la Construcción preocupada por la subida del precio del suelo.** El Norte de Castilla 29 de Junio de 2002. Pág. 5

mejorar su vivienda actual y que sufragan parte de la compra con la venta de la residencia actual. Y suelen buscar pisos de tres o cuatro habitaciones, como mínimo, lo que explica el mayor tamaño de las últimas promociones. En paralelo, la mayor parte de la demanda de primera vivienda no puede acceder a estos precios y se traslada a municipios cercanos.⁵⁵ Una muestra en todo caso de la universalidad de las tendencias inmobiliarias en la economía española y un anticipo de lo que puede suceder con las nuevas promociones en el área del soterramiento.

En definitiva, antes de que se anuncie definitivamente el inicio de la operación del soterramiento queda patente que está prevista en Valladolid la construcción de muchas viviendas -24.485 en el suelo urbanizable y 3.000 en suelo urbano- y además muy caras para un mercado que empieza a mostrar signos de debilidad no ya coyuntural sino estructural de cierta importancia; y el más evidente es que pese al elevado número de viviendas desocupadas y de las que teóricamente están a la venta, cada vez es más numerosa la demanda insatisfecha acumulada por imposible acceso a las mismas. Es cierto que todavía puede quedar mercado -poco mercado- para la venta de algunas unidades a 360.000 € (60 millones de pesetas), pero no es menos cierto que cada vez hay menos mercado para aquellas familias con rentas inferiores a 25.000 € anuales que forman el grueso de la demanda en el mercado inmobiliario nacional y que tendrían que dedicar entre siete y ocho años de su salario bruto íntegro para poder comprar una vivienda de precio medio ofrecida casi como única alternativa por el mercado inmobiliario en la actualidad.⁵⁶

A la vista de todo ello ciertamente no podemos compartir las optimistas previsiones del informe de la consultora IDOM cuando señala que *“ es previsible que la ciudad sea capaz de absorber la edificación de vivienda planteada sin que se produzca un efecto en la oferta que distorsione el mercado.”*A mayor abundamiento las previsiones

⁵⁵ www.idealista.com

⁵⁶ “ La compra de la vivienda se lleva ya el 48,2 % de la renta familiar media. Según la inmobiliaria Bami “cuando una familia debe destinar más de la tercera parte de sus ingresos al pago de la cuota del préstamo hipotecario se corre un serio riesgo de impago” ” El Mundo, Lunes 7 de Octubre de 2002

de IDOM se basaban en un crecimiento regular y previsible del parque de nuevas viviendas y no tenían en cuenta las viviendas directamente construidas sobre los terrenos liberados por el ferrocarril –estimadas entonces entre 3.600 y 4.000, es decir muy por debajo de las que realmente se van a edificar-. Más aún; el informe estimaba que los terrenos de CLH y el área denominada Ciudad de la Comunicación estarían edificadas y adquiridas entre los años 2001 y 2003, siendo así que todavía no se ha puesto un ladrillo en ese suelo al finalizar el año 2002 y que parte de su construcción va a competir directamente con las viviendas del soterramiento. ¿quién compraría entonces estas viviendas? El citado informe señala nuevamente -tomo VIII- que *“es lógico pensar que el AVE favorecerá la edificación de más viviendas en Valladolid o cuando menos la absorción más rápida de la vivienda edificada en el periodo en torno a la entrada en funcionamiento de la línea”*.

Más atinado parece el estudio demográfico realizado en el mismo informe y tomo de publicación por uno de los mejores especialistas en demografía de la Región, el profesor Delgado Urrecho; para él la hipótesis o escenario intermedio al que llega tras hacer una proyección de la población vallisoletana, da como resultado *“en el año 2021 el mismo número de habitantes que en 1996 –319.513-“*, siendo las diferencias quinquenales entre ambas fechas, irrelevantes (no más de 2000 habitantes de incremento –hasta el año 2011, y de pérdida hasta el año 2021). Un escenario que *“ofrece a medio plazo una población cuantitativamente semejante a la actual, aunque con una estructura de edad mucho más evolucionada, es decir, más vieja. Pero, a los efectos que nos ocupan, resulta más preocupante otra de sus conclusiones como es el que a partir del año 2006 la población de 25 a 44 años (el núcleo de la demanda de vivienda) comenzará una disminución lenta que se irá acelerando progresivamente conforme se vayan incorporando a ese estrato las generaciones nacidas con posterioridad al año 1981 –cada una menor que las anteriores- . Y también resulta ilustrativo el que, según sus previsiones, la vivienda de mayor calidad, buscada por quienes ya disponen de una primera residencia, incrementaría su demanda a partir del*

año 2011, con máximos en el 2016 y 2021, probablemente los años en los que se esté terminando las primeras promociones en todo el sector.

No se puede olvidar asimismo que a la entidad y calidad de suelo del soterramiento -relativamente accesible y por ello muy atractivo para invertir- hay que añadir el que va a disponer la ciudad en los próximos años cuando se apruebe la modificación -en realidad reforma casi radical- del actual PGOU. Se proponen en ella doce nuevas áreas de crecimiento -3.900 hectáreas de suelo urbanizable no delimitado, de las que 850 serán de uso residencial- con capacidad aproximada para 75.000 viviendas que unidas a las 25.000 pendientes todavía en el PGOU actual alcanza una la escalofriante cifra de 100.000 viviendas que permitiría duplicar la población de Valladolid . Y para adquirirlas, como hemos señalado nos encontramos un panorama demográfico estable o recesivo, ya que no es previsible un cambio en el comportamiento reproductor de la población local, regional e incluso nacional y toda vez que los aportes por inmigración no van a competir por el mercado de vivienda nueva, sino por el de segunda mano.

Es cierto que, como señala el Ilmo Sr. Alcalde de Valladolid "... los nuevos suelos urbanizables recogidos en la adaptación del Plan general de Ordenación urbana ...no supondrán una competencia con los solares, mucho más apetecibles, que se ofrezcan al mercado inmobiliario en la zona aún ocupada por las vías"⁵⁷. Pero no es menos cierto que con esta observación se está lanzando un mensaje subliminal a la promoción para que concentre su interés en el suelo del soterramiento, con lo que la hipótesis según la cual un aumento de la oferta de suelo contribuye a reducir el precio de las viviendas se revela una vez más como perversa, pone en serio riesgo la urbanización de nuevos sectores y anima a centrar el esfuerzo inversor en los solares del ferrocarril –que tendrán una demanda más o menos segura-, sabiendo que ello va a producir un efecto demoledor en el mercado local: aumentará la oferta pero se hará monocorde -será casi única- en localización, calidad y precio elevado, acentuará el oligopolio de la gestión

⁵⁷ Fomento Acepta que se alargue el túnel del TAV y la boca sur comience en Daniel del Olmo. El Norte de Castilla, 4 de Septiembre de 2002

urbanístico-edificatoria, ya que serán muy pocos los promotores con capacidad para intervenir en las subastas y elevará el precio de la vivienda-oficina de primera y segunda ocupación hasta límites probablemente desconocidos en la ciudad.⁵⁸ La última estimación de los precios de venta de las viviendas en España, según Tinsa, era de un aumento del 15,13% entre junio de 2002 e igual mes de 2001, en el caso de la vivienda nueva, mientras que el crecimiento fue del 18% en el mismo período para la vivienda usada. El precio medio de la vivienda libre en España en junio de 2002, según Tinsa, era de 1.285 euros por metro cuadrado construido (213.800 ptas/m²) y de 1.047 para la vivienda usada (174.200ptas/m)⁵⁹

En cierta medida -y resaltando una evidente paradoja- el nuevo suelo urbanizable no delimitado, que esta perfectamente localizado, se concentra en el norte y este de la ciudad y no tiene expectativas de desarrollo inmediato, pero en cambio constituye una reserva estratégica de primer orden para la promoción inmobiliaria local o foránea. Dicho de otro modo, se sabe que va a haber suelo, que ya hay suelo disponible, que en el momento que se ha delimitado ha empezado a encarecerse y que este sobreprecio para adquirir nuevo suelo para urbanizar se tendrá que abonar -mutatis mutandis, en las promociones en curso o de desarrollo inmediato dentro del suelo urbano o urbanizable delimitado y por supuesto, en los terrenos afectados por el soterramiento del ferrocarril.

⁵⁸ “En opinión del alcalde, los suelos urbanizables recogidos en la adaptación del plan general de Ordenación urbana aprobada ayer por el pleno del consistorio no supondrán una competencia con los solares, mucho más apetecibles que se ofrezcan al mercado inmobiliario en la zona aún ocupada por las vías”. El Norte de Castilla, 4 de Septiembre de 2002

⁵⁹ <http://www.bami.es>



De pasillo ferroviario a “gran vía”

Más aún, este estado de la cuestión no viene sino a perpetuar el actual modelo de desarrollo urbano local: poca oferta y muy cara en el interior y sobreoferta a precio relativamente accesible (con endeudamiento hipotecario hasta 25 años) en los municipios del entrono de Valladolid, que probablemente serán los auténticos beneficiados de la operación. No olvidemos que para evitar el crecimiento caótico y descontrolado de las nuevas áreas residenciales, en el nuevo PGOU se imponen una serie de exigencias a los promotores del nuevo suelo urbanizable, a saber: que el tamaño del sector a promover sea de 100 has. Como mínimo, que los promotores se hagan cargo de los costes de los sistemas generales que se les asignen, así como de todos los servicios para que la nueva zona se incorpore a la ciudad con las necesidades cubiertas. Evidentemente será más sencillo desarrollar los suelos más accesibles ya existentes con capacidad para 25.000 viviendas, pero mantenemos ciertas reservas sobre la capacidad de la demanda para adquirir vivienda de perfil similar a la que se está terminando de construir sobre los antiguos terrenos de Gas Valladolid que prácticamente sobre plano ya costaban 240.000 € (en torno a 40 millones de pesetas).

No se debería de olvidar en cambio que en el procedimiento de enajenación – para el supuesto de nuestro interés – hay que atenerse al artículo 127.3 de la LUCYL (Ley de Urbanismo de Castilla y León, de 8 de abril de 1999). que regula la venta de suelo público y exige CONCURSO, **en el que se debe determinar el precio máximo de venta** final de los pisos que el comprador construya. Para cumplir tal mandato la adjudicación del concurso podrá ser o bien a la baja sobre el precio final de los pisos (fijando calidades rigurosamente); en este caso el adjudicatario es el que se compromete a vender más barato. Y en segundo lugar al alza, siempre y cuando se deje intacto el precio final y el rigor en las calidades, y se ofrezca más dinero al Ayuntamiento

Nuevas áreas residenciales -suelo urbanizable no delimitado- en la adaptación del PGOU de Valladolid. Septiembre 2002

Suelo urbanizable no delimitado	Has.
Prado Palacio	572,21 has.
Las Cañadas	397,98 has.
Los Argales	372,70 has
Las Riveras	365,95 has
Fuente Amarga	308,17 has
Valdechivilla	302,78 has
Páramo de San Isidro	277,55 has.
Arroyo Velilla	214,74 has
Prado Palacio-Berrocal	129,19 has
La Vega	95,84 has.
La Lámpara	69,60 has.
La Mangadilla	37,24 has.

Pero el suelo es un bien esencial, y su mercado absolutamente anómalo, por lo que cuanto se haga por rebajar sus precios es un servicio al bien común. A mayor abundamiento es sabido que toda la operación ferroviaria (túnel y desvío) se sustenta en la venta por el Ayuntamiento del suelo de los actuales talleres de RENFE (900 € /150.000 pta/m² R.), de la zona de Ariza (781€ /130.000 pta/m²R), y de la Zona de Argales (180 €/30.000 pta/m² I) con una previsión de ingresos urbanísticos de 518,59 millones de Euros. El presupuesto total de la operación, se cifra en 595 millones de Euros, de los que el Ministerio de Fomento aporta 150 millones de Euros (25%) y la Junta 6 millones de Euros (1%); asumiendo el Ayuntamiento el grueso de la financiación con un 74% del presupuesto total (440 millones de Euros) y una previsión de “superávit” de 80 millones de Euros (13.000 millones de pesetas)⁶⁰

Partiendo de tipos de licitación a precios de mercado los importes de adjudicación, de acuerdo con los datos que la APCE considera representativos del conjunto de España, suponen un alza del 51,46 %. Este es el resultado estático. En términos dinámicos no solo aumenta el precio del suelo subastado, ya que el efecto inducido es la subida del resto del suelo, pasando a ser esos precios de adjudicación el umbral o punto de partida de las peticiones de los propietarios privados de suelo. Con este procedimiento el Ayuntamiento se convierte, probablemente sin pretenderlo, en elemento impulsor al alza del precio del suelo y en consecuencia de la vivienda multiplicando los efectos inducidos por la regulación ineficiente y la propia ineficiencia del proceso urbanístico en España. La relación pues entre el precio de adjudicación y el precio de licitación es pues del 51,4 %.

Los últimos datos conocidos confirman la tendencia, a pesar de que los tipos de salida ya incorporan correcciones a la alza (Villa del Prado). Partiendo de la base de que el tipo de licitación sería el precio normal del mercado en el momento de convocar la

⁶⁰ Una estructura de gasto y compromiso muy diferente a la de Zaragoza, ciudad en la que el gobierno regional aporta 27 millones de Euros de los 414 necesarios. En Valladolid la Junta aporta 15 millones de los 576 necesarios) El Día, 2-06-02

subasta, y que desde ese momento hasta la adjudicación no se produce ninguna adición de valor, la diferencia del precio obtenida entre el importe de adjudicación y el tipo de licitación es inflación pura y dura.

Y la preocupación se ha instalado ya en el sector, como señalábamos más arriba; a finales de junio de 2002 los responsables de la patronal de la construcción (Aveco) instaron a la Diputación y al Ayuntamiento a que “agilicen la burocracia en materia urbanística ya que la demora en la tramitación de los expedientes aumenta los costes y repercute en el precio final de las viviendas.” Afirmaba también esta asociación que “...la subasta de los terrenos del plan parcial Villa del Prado ha influido negativamente en los precios de la vivienda.”⁶¹ Y esto no ha hecho más que empezar; un informe de la Cámara de comercio de mediados del año 2002 también abundaba en esta incertidumbre de la que sería responsable: la inestabilidad en el empleo, la merma del ahorro por la inflación, la baja remuneración de la renta fija y variable y *“los grandes planes parciales que se anuncian a corto y medio plazo”*⁶²

Pero lo más grave es que los propietarios privados, concededores de los precios de adjudicación de suelos públicos, adoptan inmediatamente dichos precios como umbral de sus propias ofertas, de suerte que el precio de adjudicación de las subastas “se contagia” a toda la ciudad, aunque no siempre con la misma virulencia. Cabe considerar que el efecto mínimo de contagio es del 40%, de modo que según estudios de la APCE se puede concluir que las enajenaciones por subasta añaden un 36% de exceso de precio a los suelos no sujetos a venta a precio limitado.

Precios/m2	Colectiva (€pta/m2)	Unifamiliar (€pta/m2)	Comercial (€pta/m2)
licitación media Villa del Prado	601 € (100.000)	781 € (130.000)	1051 € (175.000)

⁶¹ La patronal de la construcción preocupada por la subida del precio del Suelo. El Norte de castilla, 29 de Junio de 2002

⁶² La construcción se da un respiro. El día, 9, 06, 2002

<u>Adjudicación media</u>	880€ (146.500)	Desierta	
Colectiva-Convenio (Residencial puro)	817 € (136.000)		

Partiendo de que en estos momentos cabe estimar que la repercusión media del suelo en el producto inmobiliario es del 36%, el periódico económico “Expansión” (29 de noviembre de 1999), citando a expertos consultados, sostenía que el suelo suponía ya el 45% del precio de la vivienda; y de que la forma de enajenación por subasta añade tiene el efecto de aumentar el precio del conjunto del suelo, de directa o indirectamente, en un 12% .

Es evidente que, en lugar de ser utilizados para su finalidad social y legal, el Ayuntamiento – todos los ayuntamientos- va a hacer inevitablemente un uso especulativo del suelo a través de su enajenación por el sistema de subasta, y lo va a hacer en los momentos de mayor tensión, a los precios mas altos del mercado y de forma dosificada ya que se prefiere no “saturar” el mercado con una gran oferta de solares, en favor de una “dosificación” que puede esconder –aunque no de forma deliberada- un notable componente especulativo. En efecto, siempre se podrán vender más caros los solares conforme vayan escaseando y más haya avanzado la urbanización y puesta en valor de su entorno.

En todo caso, desde el punto de vista de los promotores y constructores siempre será mejor asumida la subasta, la urbanización y edificación de pequeños lotes por año, que la incorporación de todo el suelo al mercado ya que este fenómeno distorsionaría de forma brusca y radical el funcionamiento normal del mismo. A cambio, las subastas por pequeños o medianos lotes por año puede tener el efecto de encarecer todas las subastas a partir de la primera, ya que de la fortuna de los pioneros (los que compren los primeros suelos) dependerá la fortuna y plusvalías del resto de las operaciones.⁶³

⁶³ Todo ello partiendo de la hipótesis de que va a haber compradores de suelo en regimen de competencia –que es bastante cierta-, que va a haber demanda más o menos garantizada de vivienda –que es menos segura-.

En estas condiciones, las pretensiones de abaratar el precio del suelo proclamada como objetivo esencial de la Reforma-Adaptación del PGOU queda explícitamente contradicha por actuaciones de signo radicalmente contrario. Y por añadidura, será inútil intentar convencer a los propietarios de suelo de los efectos antisociales de sus apetencias especulativas, cuando son los propios Ayuntamientos quienes especulan y, no pocas veces con terrenos cedidos gratuitamente por los primeros. Se precisa inevitablemente de un **mayor apoyo financiero institucional** (Ministerio de Fomento, Junta para asegurar que sus costes no recaigan casi de forma íntegra en los nuevos compradores de vivienda-oficinas y para que la urbanización se ejecute en los plazos previstos que siempre serán muy largos tanto por la dimensión física de la intervención, como por la propia ineficiencia urbanística e intereses de los promotores que finalmente adquieran tan estratégico *solar*.



El soporte del progreso de Valladolid: los talleres del Norte 1861-200?

CAPITULO 4

ANÁLISIS DE LAS PROPUESTAS DE DISEÑO URBANO DEL SECTOR.

Las soluciones propuestas para ordenar las áreas que quedan liberadas por el soterramiento de la vía han sido muy variadas. En estos momentos contamos con más de dos docenas de proyectos, de respuestas a los problemas de esas áreas. El propósito de este texto es analizar las diferentes soluciones que se han elaborado en los últimos años y establecer las cualidades y los defectos de ellas con el objeto de poder dar luz sobre el problema urbanístico y ferroviario de la ciudad en estos momentos.

Las propuestas que se han realizado sobre esta área han sido las siguientes:

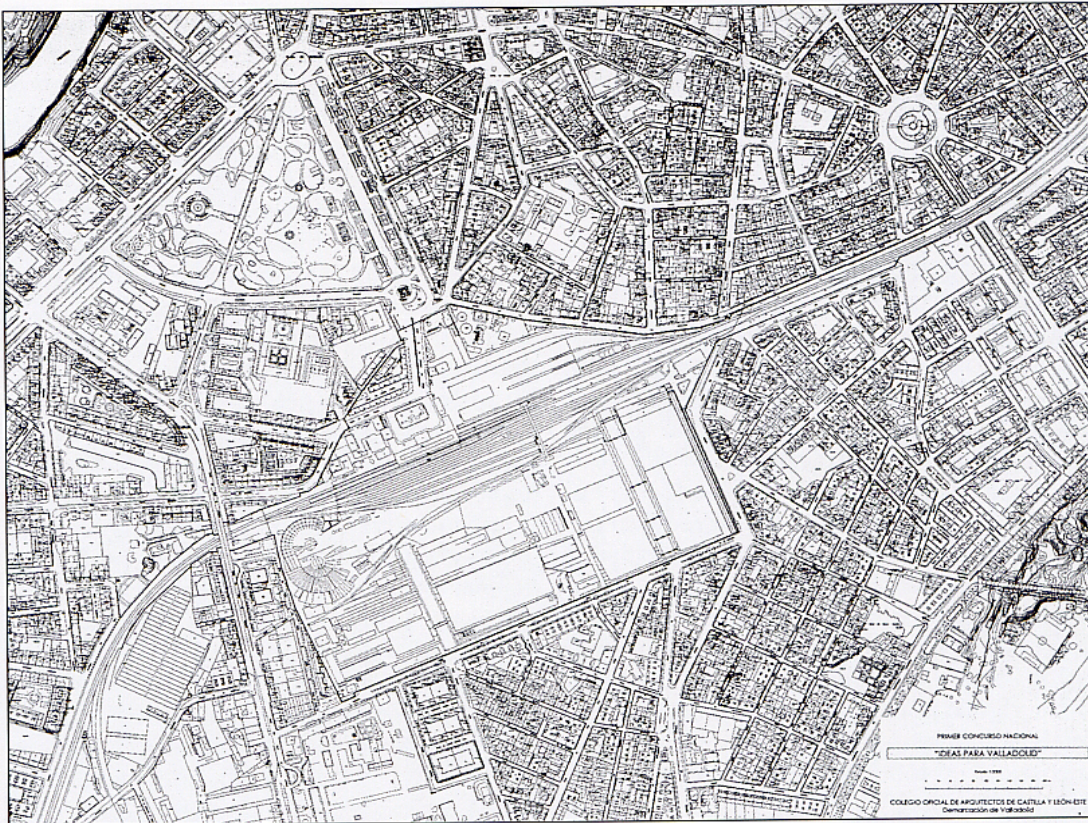
1. El Concurso del Colegio de Arquitectos de Valladolid, que dio lugar a varias publicaciones
2. El estudio de Idom
3. La propuesta del Ayuntamiento de abril del 2002

La zona llamada de la Estación o de los Talleres de Renfe, objeto básico del soterramiento debe resolver básicamente los siguientes elementos o problemas:

1. La conexión entre dos partes de la ciudad, a uno y otro lado de las vías, de manera que resuelva el problema tantas veces demandado de supresión de la barrera del ferrocarril, y una los barrios de forma efectiva a través de un diseño de los bordes integrador y por medio del diseño de la avenida que sustituye a las vías
2. La ordenación de la antigua área de los Talleres de Renfe de forma que suponga el aprovechamiento de la oportunidad histórica para mejorar la ciudad, y generar un nuevo centro y dar lugar a un trozo de ciudad de calidad
3. En lo referente a la estructura urbana, la nueva intervención debe de corregir los problemas de la ciudad, derivados de la falta de capacidad de un centro que ha sido objeto de transformaciones más allá de su capacidad y dar lugar a una nueva estructura urbana que sea armónica con lo existente, sin provocar otros nuevos conflictos, mayores de los que se pretenden resolver

En relación con la conectividad entre lo nuevo y lo viejo es esencial el análisis de cada una de las propuestas en relación a varios aspectos, en los cuales ponemos especial atención:

1. La conexión con la Acera de Recoletos, ya sea por medio de su prolongación o por medio de su interrupción.
2. La creación de una Gran Vía que trascurra sobre las actuales vías del ferrocarril.
3. La conexión con los tejidos urbanos adyacentes, (en especial con el barrio de las Delicias) y la conexión con las calles Labradores, Panaderos, Embajadores, Arca Real, Argales y Puente Colgante.



Plano base del concurso

El Concurso Nacional de Arquitectura y Urbanismo

La primera aportación de interés para la ordenación de esta área es la iniciativa del Colegio de Arquitectos para fomentar este debate. Es interesante analizar el Concurso que convocó el Colegio de Arquitectos de Valladolid sobre estos terrenos, en el año 1996. Se trata de una convocatoria que se anticipó a su tiempo, ya que en las bases se daba por hecho el soterramiento y se prescindía de sus condiciones técnicas. Por el contrario se ponía el acento en la transformación de la ciudad, en el tema urbano. Ese planteamiento inicial es el que hace posible que hoy sea tan útil dicho concurso. Aunque fuera el Colegio de Arquitectos el organizador del mismo, es menester señalar que participaron también en él, como patrocinadores, el Ayuntamiento de Valladolid, La Diputación de Valladolid, la empresa Fasa-Renault, la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Valladolid, la Cámara de Comercio e Industria, y otros organismos como Caja España y el Banco de Santander. El Ayuntamiento de Valladolid proporcionó la documentación urbanística y planimétrica del concurso. Por otro lado, se consiguió un jurado de prestigio, con Isaías Paredes, como presidente del Colegio de Arquitectos de Valladolid, Rafael Moneo, catedrático de Proyectos de la ETSA Madrid y representante de los patrocinadores, Manuel Solà-Morales y Luis Moya, catedráticos de Urbanística de Barcelona y Madrid respectivamente y Alvaro Burgueño como secretario del jurado, con voz pero sin voto.

El tema que se propuso para el Concurso era: *Remodelación del Área de la Estación del Norte “Campo Grande” y Talleres de Renfe para una nueva centralidad urbana*. La cita de la “nueva centralidad urbana” en el título del concurso es bien significativa y representa la respuesta a “la necesidad de una nueva centralidad ante la evidente incapacidad del Centro Histórico de absorber las funcionalidades que el actual proceso histórico demanda”⁶⁴. Efectivamente, la creación de una zona de nueva centralidad es sentida como una necesidad a causa de la destrucción que experimentó el

⁶⁴ Moretón, Luis: “Las razones y objetivos de un concurso” en *Geometría*, n° 22. 1996.

casco histórico de la ciudad como consecuencia de la transformación que sufrió para alojar a los usos terciarios (comercio y oficina esencialmente), expulsando a la vivienda de forma paulatina. El concurso está claramente posicionado al lado de las transformaciones que se están produciendo en las ciudades europeas en relación a la decadencia de la industria en áreas centrales o periféricas a los centros, poniendo enormes paquetes de suelo para su remodelación, amparado en los cambios en la industria y la renovación de aquellas piezas que han quedado funcionalmente obsoletas, y con una posición extraordinaria de centralidad.

Bajo la hipótesis de la eliminación de las vías, ya sea por medio de su desviación, o por medio de su soterramiento, se planteaba el rediseño de la zona de Talleres de Renfe. Se consideraba ya entonces la importancia de esos suelos como la oportunidad que tiene la ciudad de reestructurar su centro urbano, y en especial el casco histórico, claramente incapaz de seguir asumiendo, sin destruirse, la presión que los usos de oficinas y comercio, junto con la invasión del coche estaban propiciando. El casco histórico de Valladolid, como es bien sabido, fue recibiendo durante los años setenta una demanda de servicios que modificó completamente su fisonomía tradicional. Pero al tiempo, con esta remodelación se abría la puerta a la integración de los barrios populares más allá de las vías, formando, por fin, un continuo urbano.

Durante esos años ya se vieron algunas muestras del agotamiento del centro urbano y especialmente la incapacidad del casco histórico de asumir las demandas de grandes superficies de oficinas, ya fuera para grandes empresas o para las nuevas y grandes instituciones. Algunas operaciones privadas, ubicando edificios de oficinas fuera del casco histórico marcaron un cambio de rumbo en las estrategias urbanas a principios de los noventa, que fue entendido como signo del agotamiento del centro y la necesidad de preparar nuevo suelo para los nuevos usos. El concurso también era sensible a la implantación del gobierno regional en la ciudad y su demanda de grandes edificios de uso exclusivo de terciario, con buena centralidad y acceso adecuado para el ciudadano.

El concurso fue muy valorado en su día, con notable presencia en la prensa local y con el apoyo de algunas publicaciones especializadas de carácter nacional que se realizaron a modo de monográfico sobre el concurso, poniendo de manifiesto la importancia de la enorme rentabilidad para la ciudad, por lo acertado de sus premisas. Las propuestas de ordenación de estos espacios han sido básicamente realizadas en el seno del concurso que convocó el Colegio de Arquitectos en el año 1996, dentro del programa que denominaba “Ideas para Valladolid. 1er Concurso Nacional de Arquitectura y Urbanismo”. Aquel concurso, que lanzara el Colegio de Arquitectos, tenía como fin último posibilitar un mejor diseño de la ciudad, a partir de la convocatoria de concursos públicos, de ámbito nacional, sobre áreas problemáticas de la ciudad.

Como resultado de aquella convocatoria, la ciudad obtuvo una importante cantidad de respuestas válidas al problema planteado. Más de 50 equipos de urbanistas y arquitectos se presentaron al concurso. De forma aproximada el número de profesionales implicados en este concurso superó los 300, siendo seleccionados inicialmente por el jurado 21 trabajos, dándose como elementos centrales varios temas:

1. La prolongación de la Acera de Recoletos
2. La conexión entre las calles de la ciudad, ahora interrumpidas por la presencia del paquete de los Talleres de RENFE
3. El tratamiento de las zonas verdes
4. El tratamiento de la estación de ferrocarril y su conexión con las vías de acceso desde la ciudad
5. El material urbano que se utiliza para componer la zona a remodelar

Los proyectos presentados

El proyecto ganador del concurso, del que es autor Josep Parcerisa y su equipo, realizaba una propuesta en la que destacaba la diagonal que formaliza las vías principales de circulación con la conformación de una cruz con dos calles. El acta del jurado decía a propósito de esta diagonal: “Se valora el valiente gesto urbanístico que

supone introducir un elemento diagonal de gran escala que une la carretera de Madrid con la calle Panaderos. Tal eje da lugar a prolongar la Acera de Recoletos, según una perpendicular a mismo, resultando un cambio de alineaciones de indudable interés⁶⁵. La prolongación de la Acera de Recoletos se realiza doblando su trayecto, en un gesto que apunta al cambio de carácter que ha de tener el siguiente tramo. Esta cuestión es de una gran importancia, pues muchos concursantes y más adelante el propio Ayuntamiento, prolongarán la Acera de Recoletos sin entender que se trata de otra cosa. También asumiendo la dificultad de acometer con éxito un segundo tramo de la Acera de Recoletos sin romper su actual conformación. La mejor aportación de esta propuesta es sin lugar a dudas la integración de los distintos tejidos urbanos en la nueva solución. Así, se conectan entre sí las calles del barrio de San Andrés con las del barrio de las Delicias, prolongando de forma natural cada una de ellas y restituyendo el carácter de camino que una vez tuvieron. Por otro lado, es importante mencionar que en la propuesta se ubican los edificios residenciales en continuidad con los barrios mencionados, formando una prolongación de los mismos.

⁶⁵ Acta del Jurado del concurso “Ideas para Valladolid. 1er Concurso Nacional de Arquitectura y Urbanismo”. Publicado en *Geometría*, nº 22.



Propuesta ganadora de Josep Parcerisa

Los edificios singulares para los usos institucionales se ubican en una situación preferente, en la diagonal conectando la Avda. de Madrid con la calle de Panaderos. Al mismo tiempo es de destacar las propuestas de reutilización de edificios, ubicando un Museo del Ferrocarril en el edificio de locomotoras y la Estación de Autobuses en la marquesina del la actual Estación del Norte. La configuración de la Estación de trenes es de gran contundencia, con una propuesta de distribución y organización interior muy sugerente. Como aspecto sorprendente cabe destacar el doble tratamiento que se da a la Gran Vía urbana al norte y al sur de la Estación, y en especial en la propuesta de conectarla con la calle Puente Colgante, y no con la vía, permitiendo la posibilidad de reducir el tramo soterrado en el sur, utilizando una conexión de gran valor con la ciudad.

Cabe señalar que la propuesta del primer premio se sale de los límites marcados por el concurso, lo que no es del todo importante en este nivel de propuesta,

proponiendo la demolición del grupo de inmuebles residenciales que dan fachada a la Avda. de Madrid.

El segundo premio, cuyo autor es Antonio Font y su equipo, es una propuesta muy limpia, que apuesta por crear una calle en dirección norte-sur, prolongación de la Acera de Recoletos, si bien con una formalización más modesta, dividiendo el área en dos partes iguales, y organizándolas según dos usos diferentes, una destinada a vivienda, por medio de manzanas cerradas, y otra a parque urbano y una línea de edificios singulares, como nueva fachada de la Acera de Recoletos. También se apuesta por la formación de una Gran Vía, que cruza el área de este a oeste. Se forma así una cruz, que organiza el viario.

Segundo premio (Antonio Font)

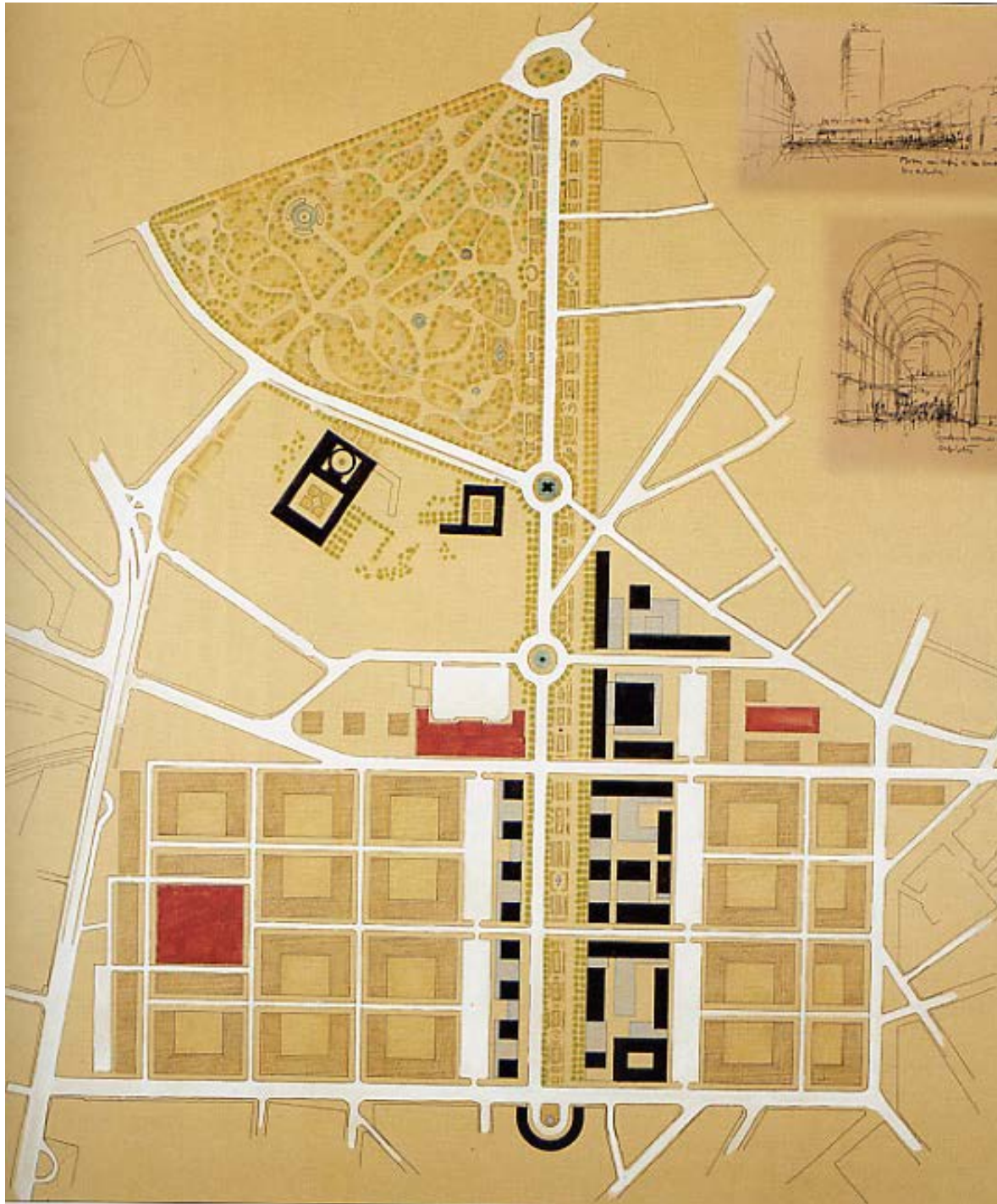
La propuesta de Antonio Font va acompañada por la creación de la Estación de Ferrocarril en San Isidro, lo que sirve para titular el lema: “De Recoletos a San Isidro”. Esta propuesta, que aumenta extraordinariamente el trabajo de los concursantes, pone el acento en la subordinación de la solución ferroviaria (de cómo se desvíe el ferrocarril o se le haga desaparecer) a la solución urbanística, es decir, qué necesita la ciudad y cuales son las mejores soluciones a sus problemas. Evidentemente, en este concurso se da esa regla que ya se ha observado numerosas veces en otras competiciones, en los concursos los primeros premios suelen coincidir las soluciones más brillantes y más difíciles de construir, más atractivas, mientras que los segundos premios suelen ser tener propuestas mejor elaboradas, más próximas a la realidad de la situación y son a la postre más ejecutables. Lo que hace que sean los segundos premios los que se lleven a la práctica, si bien es preciso señalar que la solución es muy rígida en lo relativo a su adaptación a los bordes de la ciudad.

La propuesta de Julio Cano Lasso

El recientemente desaparecido arquitecto, Julio Cano Lasso, hacía una propuesta de enorme interés por ser una apuesta decidida por la prolongación de la Acera de Recoletos. “Se prolonga la bellísima Acera de Recoletos duplicando su longitud actual y acentuando su carácter de VÍA PARQUE con una amplia acera ajardinada. Tendría aproximadamente un kilómetro de longitud, distancia que puede ser recorrida a pie en un cuarto de hora y enlazaría el centro actual con el de nueva creación, creando un eje urbano de capitalidad”⁶⁶. Esta idea diseñada con tanta rotundidad es extraordinariamente atractiva y sin lugar a dudas es la propuesta que con mayor claridad lleva a la práctica la prolongación de la Acera de Recoletos. La circulación rodada sería limitada en esta vía, al no ser una calle de circulación rápida, ni una vía de paso conectada a los accesos principales de la ciudad. Por el contrario se trata de una vía de convivencia entre el peatón y el coche, con numerosos sistemas de limitación de velocidad, (semáforos, pasos de peatones, rotondas, aparcamientos en superficie). Su objetivo es no sacrificar la ciudad al coche, sino permitir la coexistencia con peatón, hacer una ciudad agradable para vivir.

Al mismo tiempo ubica en uno de los laterales de la Nueva Acera de Recoletos el conjunto de edificaciones institucionales, con lo que define un frente de gran potencia arquitectónica y urbana, que daría un carácter. Es lo que se denomina en la Memoria del concurso el CENTRO DE CAPITALIDAD, EJE DE CAPITALIDAD. Dicho Eje o Centro de Capitalidad está en concordancia con la capitalidad de la región que ostenta Valladolid y la correspondiente demanda de espacios culturales, administrativos y comerciales. Es de destacar que no es la única propuesta que apuesta tan fuerte en este sentido: la propuesta de Fernando Morán, con el lema ‘Avenida’ camina también en la dirección de prolongar la Acera de Recoletos, como forma de organizar la conexión entre la ciudad existente y la nueva pieza.

⁶⁶ Memoria del proyecto bajo lema: Castillo, presentado por Julio Cano Lasso y su equipo.



Tercer premio de Julio Cano Lasso

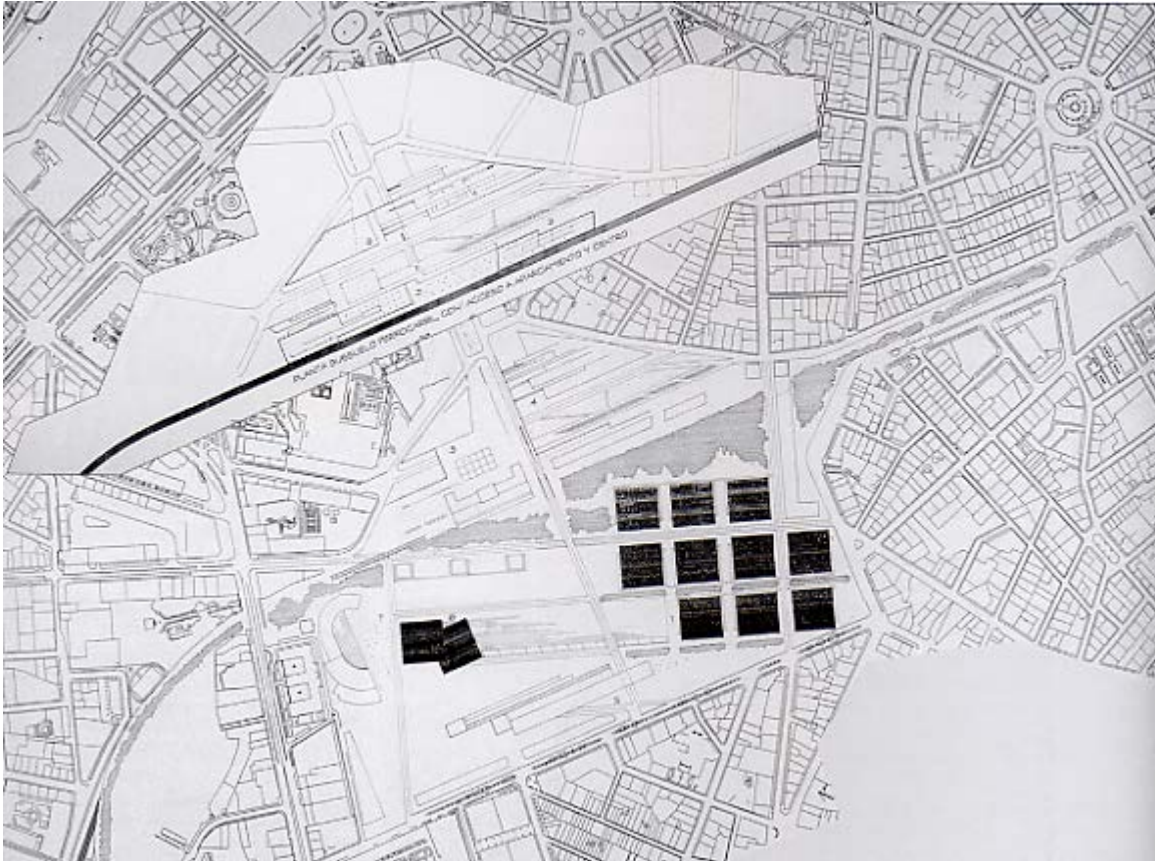
Por otro lado, apuesta por una solución compacta, con la completa utilización del suelo liberado por los Talleres para la construcción de viviendas, con un barrio de 4.000 viviendas, formalizado en manzanas cerradas con alturas de 8 plantas. Las manzanas son pensadas con grandes patios interiores ajardinados, con la ilusoria intención de que dichos jardines se comuniquen con la calle.

En la propuesta de Julio Cano Lasso sorprende la ausencia de zonas verdes generosas, salvo la zona ajardinada de la prolongación de la Acera de Recoletos y los interiores de las manzanas. Contrasta esta solución tan compacta con las otras propuestas, que atienden a las zonas verdes por medio de parques urbanos, y jardines de barrio.

La propuesta de Jesús Leal Martín y equipo

La propuesta que hace Jesús Leal Martín tiene el interés de la formación de una rígida retícula de 10 manzanas cuadradas de edificación que se orientan en función de las direcciones perpendiculares de la calle Puente Colgante y Panaderos. El cruce de estas dos calles, elegidas entre otras muchas posibles, da lugar al orden que necesita la zona, carente de . “Ambas tramas sirven para conexionar. Conexionar mediante estas dos rígidas geometrías. Lo nuevo con el ‘caos’ de la periferia que lo envuelve”⁶⁷. La rigidez de la zona edificada contrasta con la irregularidad de la zona verde, que se convierte en la pieza que ocupa el espacio residual.

⁶⁷ Memoria del proyecto bajo el lema: Eje VA, presentado por Jesús Leal Martín y su equipo.



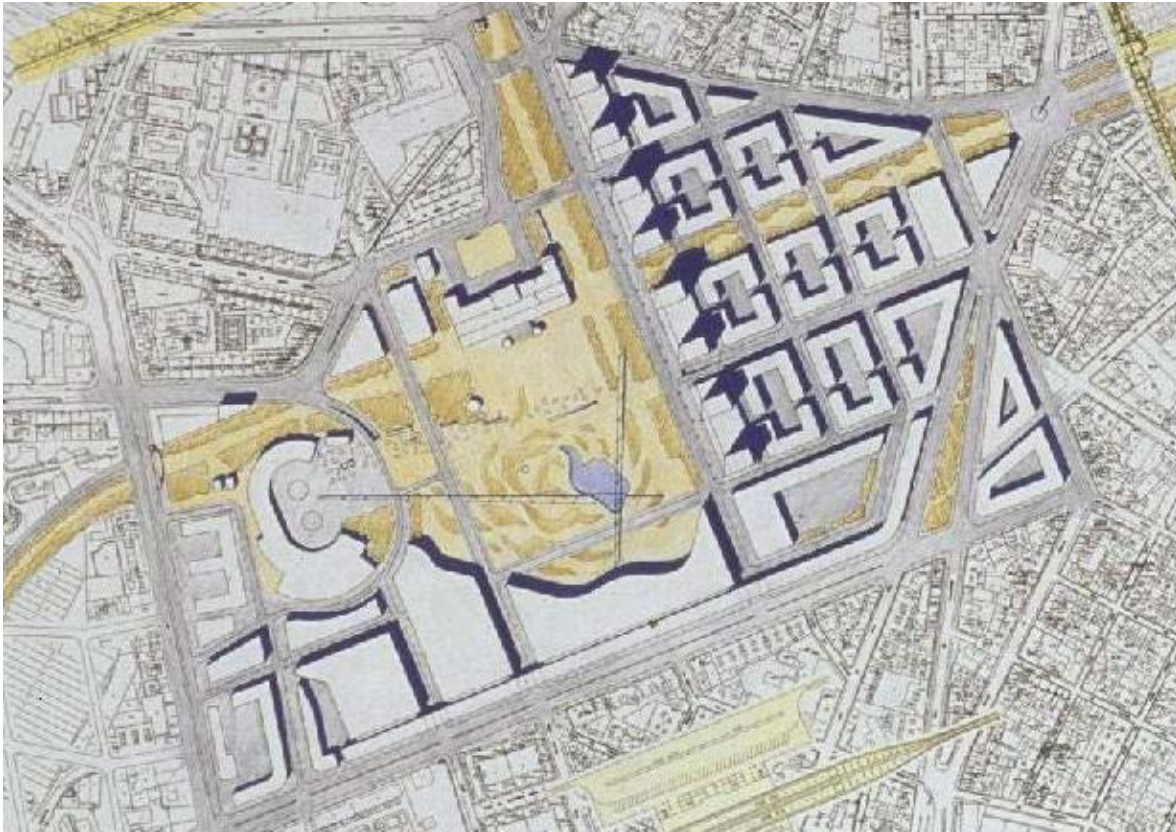
Accésit de Jesús Leal Martín y equipo

La propuesta de Vicente Patón Jiménez, Rafael Piña Lupiáñez y Dolores Artigas

El interés de la propuesta de este equipo es que representa una variante de gran calidad sobre algunas de las soluciones vistas anteriormente. Por un lado está la claridad de la división del área en dos partes en función de la prolongación de la Acera de Recoletos. Hay que señalar que la prolongación de la Acera de Recoletos se realiza de forma satisfactoria, sin caer en los errores de otras propuestas, con una anchura suficiente y cambiando el carácter del Paseo, por medio de una línea de edificios institucionales con tipología de torre. Además es muy valorable la conexión que la anchura de la prolongación de la Acera de Recoletos propicia entre el Campo Grande y el parque de nueva creación. Se trata de una unión entre parques por medio de un

parque lineal, aprovechando la configuración que tiene actualmente la Acera de Recoletos y su unión con la Estación del Norte a través de la calle que va de la plaza de Colón a la Estación. Por otro lado se organiza un barrio residencial de manzana cerrada, con una estructura de retícula, que se adapta a las formas de los bordes, rompiendo su rigidez. De este modo la propuesta conecta las calles de Delicias, de trazado oblicuo, con la trama reticular, por medio de manzanas triangulares, adaptando la forma de la edificación a las irregularidades de las mismas. Se configura una Gran Vía que se convierte en peatonal a su paso por el área, desviándose el tráfico rodado por las calles Estación y Paseo de Farnesio.

Se define un gran parque en la zona Oeste. La solución que se ofrece en la edificación que separa el Paseo de Farnesio del parque es más indefinida, con un borde cuya ejecución urbanística generará importantes problemas. Por estas circunstancias se trata de una propuesta de gran interés



Propuesta de V. Patón, R. Piña y D. Artigas

La propuesta de Javier López de Uribe y equipo

En la propuesta de López de Uribe, que mereció un accésit, destaca la radicalidad de la ordenación en dos áreas, una destinada a parque, que compite con el Campo Grande en tamaño y posición y la otra destinada a la edificación. Estas dos áreas tienen algo de paradójico, ya que el parque es representado como un cuadrado, una zona bien colmatada, bien compacta de árboles, mientras que la zona de la edificación de pierde esa forma cuadrada por la existencia de otras calles transversales que modifican su geometría y al tiempo los edificios se ubican sin un orden aparente, desperdigados por la explanada. Los edificios tienen un gran protagonismo. En primer lugar la Acera de Recoletos finaliza en una gran torre de planta triangular. Un edificio bajo de trazado curvo

En esta propuesta destaca la cita de varios temas urbanos que exceden la ordenación de la zona de Talleres:

1. La cita a la “diagonal urbana integradora”, en alusión a la Gran Vía que surgirá en sustitución de las vías del ferrocarril
2. La unión de las rondas de circunvalación con dicha Gran Vía.
3. La interconexión de esta vía con las calles principales
4. La ampliación de conexiones con Parquesol

Al mismo tiempo propone la ubicación del Parlamento Autonómico, el edificio de Presidencia del Gobierno autonómico y el Palacio de Congresos.

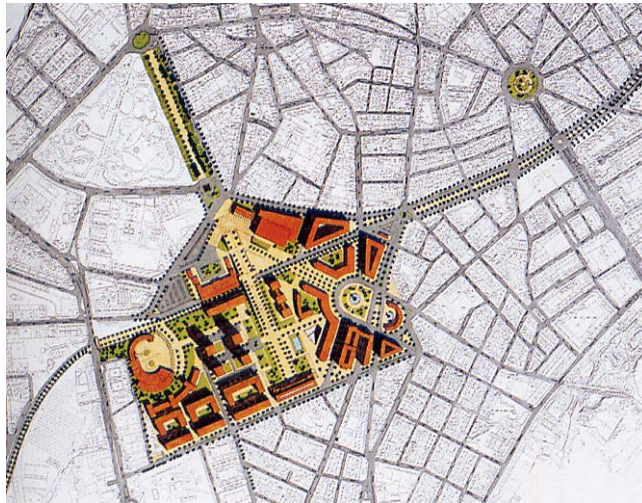


Accésit de Javier López de Uribe y equipo

Muchos de estos edificios institucionales, con su ubicación definitiva entonces en estudio, han sido ya ubicados en diferentes áreas de la ciudad. No obstante la propuesta sigue siendo válida por los problemas irresueltos de ubicación que la Junta de Castilla y León tiene en la ciudad.

Otras propuestas de interés

El Concurso del Colegio de Arquitectos está lleno de ideas, algunas de ellas pueden ser aprovechadas en la materialización de esta zona. Por ejemplo, la propuesta de Juan Manuel Pastor Fernández Paniagua y su equipo, propone una ordenación del espacio que completa de forma muy adecuada la zona este, que linda con el barrio de las Delicias. La respuesta sobre la que queremos llamar la atención hace referencia a la formalización de un eje, que con origen en la plaza de Colón, viene a conectar con las calles de trazado transversal, que se adentran en las Delicias en dirección este. Dicha vía, con forma de bulvar, finaliza en una gran plaza casi elíptica. La habilidad para recoger los datos de los bordes y configurar una respuesta que cosa todos esos elementos es una de las cualidades de esta propuesta.



Propuesta de J. M. Pastor Fernández Paniagua

La propuesta de José María del Fraile Galán, Emilio Tejeda Alegre y Francisco Roldán Morales, bajo el lema Faro, aportaba una interesante variante sobre el tema de la Acera de Recoletos, creando una prolongación de dicha calle, con una formalización de gran bulevar, si bien culminado con un edificio hito, visible por su altura desde toda la ciudad, que remataba la Acera de Recoletos.

La propuesta de Eduardo González Fraile es también de gran interés por la formalización de la Estación, cuya arquitectura se vuelve el elemento protagonista del proyecto.

Las propuestas del estudio de IDOM

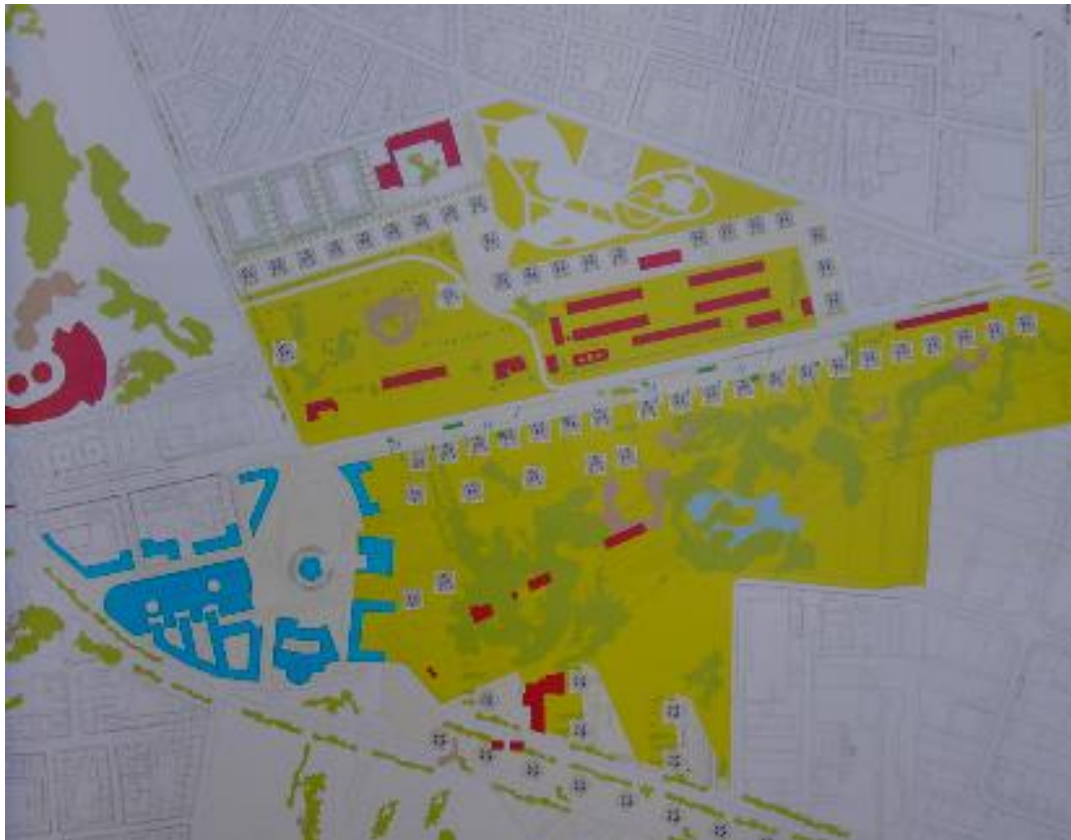
El Ayuntamiento de Valladolid contrató a través de INDEVA (Iniciativa para el desarrollo de Valladolid) a la consultora IDOM en 1999 para la realización de un estudio titulado “Nueva Área de Centralidad de Valladolid”. Dicho estudio tenía como objetivos generales los siguientes:

1. La realización de una propuesta de diseño urbano sobre los terrenos que podían liberarse como consecuencia de la llegada del tren de alta velocidad a Valladolid.
2. El estudio y análisis de las diferentes alternativas de trazado ferroviario a su paso por Valladolid
3. La definición de un modelo de gestión y de financiación de la operación

En relación al primer objetivo hay que señalar que el estudio elaboró varias propuestas, si bien ninguna de ellas en modo alguno cubría dicho objetivo en el estudio presentado a mediados del año 2001.

La primera propuesta, la llamada en los planos 1A, consistía en la creación del llamado “Nuevo Campo Grande”, que en síntesis proponía la realización de una “amplísima dehesa” que ocupaba la totalidad de los terrenos industriales, militares, y residenciales en una enorme cuña que se iba abriendo según se alejaba de la ciudad.

Dentro de esa cuña verde, que va desde los Talleres de Renfe hasta la Ronda Interior Sur se colocan numerosas torres, desperdigadas por la zona verde. Las calles han desaparecido, especialmente la calle Arco de Ladrillo y su prolongación la Avda. de Madrid, bajo la capa verde del parque. La propuesta así descrita ignora decisiones que se habían tomado ya en la ciudad en relación a paquetes de suelo que de forma alegre se dejaban de lado. Sorprende por otro lado el abandono de vías de comunicación de tanta importancia urbana como la Avda. de Madrid, puerta de entrada de numerosos vehículos, más de 35.000 diarios, que al ser suprimida la calle deberían desviarse hacia otras entradas, aumentando la congestión.



Propuesta nº 1 de IDOM

En una segunda propuesta, llamada “Nuevo Campo Grande. Propuestas Ejército” se vuelve a hacer hincapié en esas ideas de una gran área verde, un gran parque, en el

cual se incluyen algunas torres de vivienda, desperdigadas aquí y allá. La falta de comprensión de cómo funciona la ciudad y la ausencia de realismo sobre los costes de realización de un parque de ese tamaño y los costes de mantenimiento del mismo hacen pensar que los técnicos contratados para realizar la propuesta desconocían por completo la realidad de la ciudad y las bases más elementales de su profesión.



Propuesta Idom nº 2

Las propuestas de IDOM son, en suma, de una gran falta de sensatez. Se caracterizan por lanzar los edificios en la mitad de una zona verde, sin tener otros propósitos. Ignoran los problemas de una ciudad tanto desde el punto de vista de su

estructura viaria, como desde la perspectiva de los costes de las zonas verdes. Al mismo tiempo ignoran los planes del propio Ayuntamiento en relación a esas zonas, que han sido publicados en la prensa de forma reiterada. Buen servicio han hecho al Ayuntamiento y a la ciudad al no haber planteado el problema desde una óptica más realista.

En otro orden de cosas, hay que señalar que el trabajo de IDOM es la suma de muchos elementos, de calidad desigual. La falta de calidad de la propuesta no puede ser entendida como una descalificación a todo el trabajo, y que hay partes que sí merecen una cierta consideración.

En relación con la propuesta que se hace del túnel, se propone la apertura a cielo abierto con la construcción de muros pantalla y un forjado que cierre el túnel y permita el tránsito en la superficie. La propuesta de IDOM aporta como novedad la creación de una entreplanta de aparcamientos, según se puede ver en el gráfico. El problema de esta solución es el de las obras en superficie, que comportan numerosos inconvenientes a la vida ciudadana, con interrupción del tráfico. También hay que tener en cuenta que el túnel realizado por medio de muros pantalla rompe la continuidad de los niveles freáticos, al suponer una barrera impermeable para el agua, que atraviesa la ciudad de parte a parte. La otra posibilidad de realización del túnel es por medio de una tuneladora, es decir horadando el suelo, como se hizo para el emisario de aguas negras de la ciudad a través del Paseo de Zorrilla hasta la depuradora de aguas residuales. No obstante la realización del soterramiento por medio de tuneladora obliga a una determinada profundidad, ya que si se realiza muy próxima a la superficie puede haber peligro de asentamiento de las construcciones próximas. La cuestión esencial es buscar la técnica que permita la realización del túnel sin que dé lugar a problemas con respecto al cruce bajo el Esgueva y evite los conflictos previsibles con las infraestructuras que van bajo tierra, saneamiento, electricidad, gas, teléfonos⁶⁸.

⁶⁸ José Antonio Salvador Polo: "El problema del soterramiento", en *El Mundo*, 11 de mayo de 2002

Sección túnel-Idom

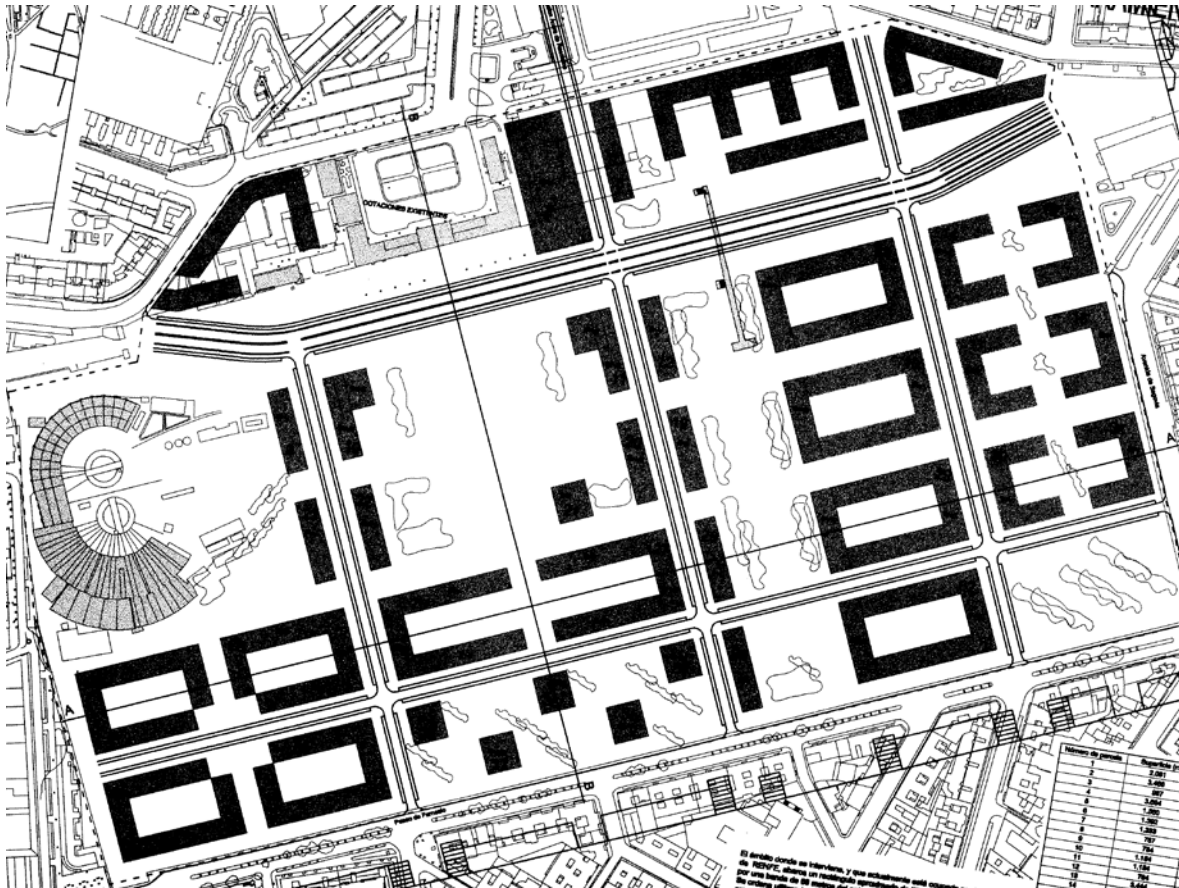


La propuesta del Ayuntamiento de Valladolid de abril del 2002

El Ayuntamiento de Valladolid realizó en abril del 2002 una propuesta que tenía como objetivo la presentación ante el Ministerio de Fomento de los documentos que demostraran que la operación era posible. A la vista del fracaso y la falta de utilidad del estudio de IDOM, el Ayuntamiento elabora, con sus propios técnicos municipales, un documento muy sencillo en el avanza en el aspecto clave en ese momento: La viabilidad económico-financiera de la operación y su engarce con la operación urbanística. En la memoria se dice que “El objeto del estudio es verificar la viabilidad económico-financiera de la operación, teniendo en cuenta dos variables básicas. 1.- El coste de proyecto. 2.- Los ingresos por venta del suelo liberado”⁶⁹. Se trata, por tanto, de una serie de

⁶⁹ “Análisis económico-financiero. Soterramiento Ferrocarril”. Ayuntamiento de Valladolid, abril 2002.

documentos que no tienen carácter normativo, sino que su objeto es demostrar que los números cuadran. No obstante para que los números cuadren hay que poner una determinada edificabilidad, y un determinado coste de la urbanización, con lo que la cantidad de edificación y su forma supone una aproximación de la que es ya difícil salirse. Dicho en otros términos, puede haber más edificación, pero no menos. Al mismo tiempo, el Ayuntamiento parece que no está vinculado a las determinaciones más formales. Entre esos documentos estaba en lugar preferente la financiación.



Propuesta del Ayuntamiento (abril 2002)

La propuesta urbanística del Ayuntamiento tiene algunos elementos de gran interés. En primer lugar da prioridad a la Gran Vía como elemento de ordenación, marcando una continuidad dentro del área de esa futura vía. En segundo lugar reduce el protagonismo de la prolongación de la Acera de Recoletos, reduciendo su anchura al de una calle

secundaria, lo que representa la pérdida de la oportunidad de conectar ese espacio con el centro de la ciudad. Hay que señalar que se sacrifica esa prolongación de la Acera de Recoletos para dar cabida a un edificio comercial de baja altura, que hace de tapón del área lo que no es aceptable. Se configura una gran plaza frente a la marquesina de la Estación, caracterizada por su gran tamaño, y un doble carácter. Por una lado con una pavimentación dura,



extraordinariamente extensa y por otro con un tratamiento ajardinado. Ese doble carácter, no suficientemente definido, hace que pongamos en duda la eficacia de la ordenación. La propuesta es estrictamente ortogonal, sin dar posibilidad a la adaptación a los bordes y sus demandas de vialidad, especialmente se echa en falta una mayor adaptabilidad a la zona de Delicias. Por ejemplo, algunas calles enlazarían con las nuevas, pero la mayoría de las existentes en Delicias no tendrían continuidad con las del nuevo tejido. La edificación utiliza preferentemente la tipología de manzana cerrada o

semicerrada, con la inclusión de cinco torres de planta cuadrada y gran altura, así como varias pastillas. La variedad de tipos edificatorios viene a dar respuesta a la diversidad de productos inmobiliarios. Finalmente cabe señalar que la configuración de las zonas verdes es escasa. No hay una idea de parque, sino que se configuran áreas de tamaño de una manzana.

Es importante resaltar la gran altura de los edificios que se proponen por el Ayuntamiento. En las zonas de manzanas semicerradas las calles llegan a tener una fisonomía estrecha y angosta a causa de la altura. La proporción altura-anchura es superior a la relación 2 a 1.

LAS IDEAS MÁS IMPORTANTES DE LOS PROYECTOS ANALIZADOS

Los proyectos que hemos visto tienen muchos elementos en común y muchos elementos divergentes. En todo caso, hay una serie de ellos verdaderamente estratégicos, a través de los cuales podemos evaluarlos.

La prolongación de la Acera de Recoletos

Se trata de la pieza de articulación más potente entre el tejido existente y la nueva zona. En efecto, la Acera de Recoletos ya jugó en su día un papel extraordinario como calle de conexión entre la ciudad y la Estación de ferrocarril. En el concurso “Ideas para Valladolid. 1er Concurso Nacional de Arquitectura y Urbanismo” las propuestas seleccionadas son extraordinariamente sensibles a la capacidad de esta vía para articular el espacio resultante. Las propuestas de prolongación de la Acera de Recoletos son numerosas y es una de las respuestas más frecuentes, ya sea, por medio de una prolongación recta, ya sea por medio de un pequeño quiebro en el trazado de la prolongación de la calle. Así, el segundo premio (equipo encabezado por Antonio Font, “De Recoletos a San Isidro”) y algunos accésit (Javier López de Uribe y equipo, “Estación de Paso”) como algunos seleccionados (Fernando Ibáñez Pascual y equipo, “Valladolid,

ciudad abierta”; Fernando Morán, “Avenida”; Vicente Patón y equipo; “Camino del Sur”) se decantan por una Acera de Recoletos que es continuación de la existente y pieza singular en la organización del nuevo área.

Esta primera decisión, la prolongación de la Acera de Recoletos, articula generalmente la ordenación de la zona, de modo que divide, en muchas propuestas, en dos cuadrados casi iguales la zona a ordenar. La prolongación de la Acera de Recoletos manteniendo su dirección, suele incidir en la forma de solucionar la ordenación del conjunto, por medio de la organización de una gran avenida y a ambos lados de esta la formación de una retícula de edificios.

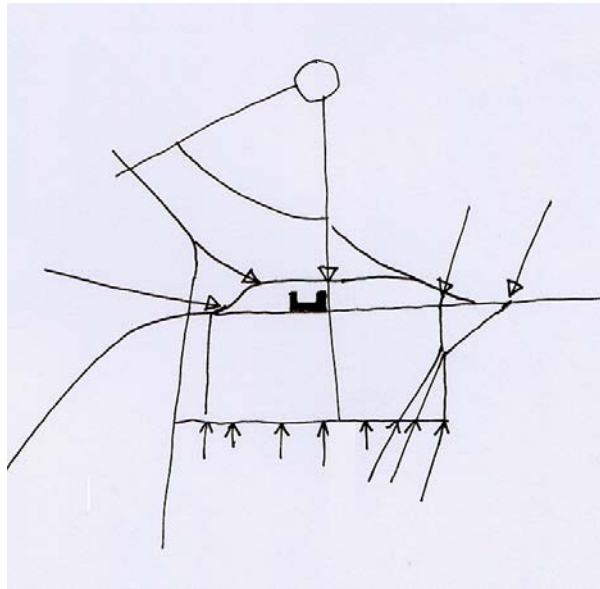
Es también frecuente que se aproveche la prolongación de la Acera de Recoletos para la ubicación de los edificios institucionales, administrativos y de comercio. En efecto, se aprovecha la fuerza de esa vía para colocar allí los edificios singulares, los edificios no residenciales, aprovechando esta circunstancia para marcar el cambio entre la nueva Acera de Recoletos y la existente.

La conexión entre las calles de la ciudad

La conexión entre las calles Labradores y Panaderos, al norte del ferrocarril, con las calles Arca Real y Embajadores, al sur de las vías, representan la conexión de dos trozos de ciudad a través de calles secundarias. Dichas cuatro calles fueron formalizadas por el trazado de caminos, antes de la construcción del ferrocarril. La unión de dichas calles, es una demanda mínima, que resolverá la vialidad en un barrio con importantes problemas de tráfico.

Dentro de los proyectos analizados, hay muchos que han expresado con contundencia la necesidad de ligar trozos de ciudad, de unir vías, de establecer una continuidad en aquello que ya era continuo. El primer premio del concurso del Colegio de Arquitectos (Josep Parcerisa y equipo) conjugaba en su respuesta la conexión de estas calles con la conexión de la prolongación de la Acera de Recoletos, lo que producía una conectividad muy alta entre zonas de la ciudad, al tiempo que reproducía en el extremo

noreste un área de ciudad irregular. Desgraciadamente la solución que mereció el primer premio del concurso del Colegio de Arquitectos no puede ya llevarse a cabo, al menos en ese área, al haberse optado en la promoción de los edificios Colón por la prolongación recta de la acera de Recoletos.



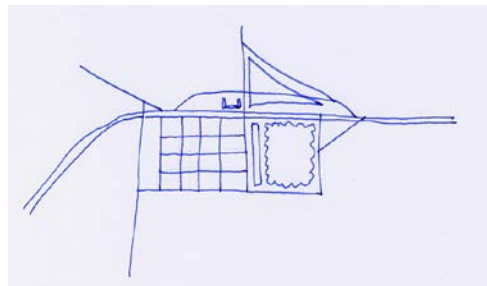
Conectividad de los bordes con el área

Junto a estas cuatro calles que hemos citado, hay otras también de enorme importancia. La calle Puente Colgante y la calle García Morato. La calle Puente Colgante es una de las vías de conexión más directas de esta zona con el área que está al otro lado del río Pisuerga, y especialmente el barrio Parquesol. Numerosos concursantes han reparado en esta circunstancia y ofrecen soluciones para mejorar o mantener la conectividad.

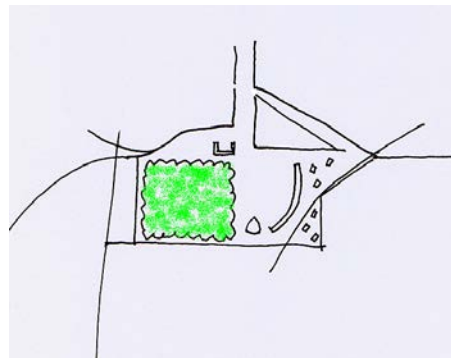
Por último es de señalar como muchas calles del barrio de las Delicias como son las calles Nelson Mandela, Argales, Hermanitas de la Cruz, etc. al ser conectadas directamente con otras de nueva creación mejoran la relación entre los barrio y rompen el efecto barrera que la interminable tapia de los Talleres de Renfe estableció durante tantos años.

La ordenación de las zonas verdes

Las zonas verdes son un elemento esencial en el diseño de la ciudad actual. En el área que se ordena hay un gran contraste entre la exuberancia de un gran parque como el Campo Grande y la ausencia de zonas verdes en las Delicias al Sur. Efectivamente tenemos por un lado la magnífica vegetación del Campo Grande, con una importante superficie en el corazón de la ciudad, una maravilla de frescor, de sombra, de ocio, de actividades y descanso y por otro lado la constante de los barrios realizados con la prisa del desarrollo y la falta de otras miras que no fueran el enriquecimiento rápido. La presencia del Campo Grande en las proximidades, invita a establecer una continuidad uniando las nuevas zonas con las existentes por medio de vías ajardinadas.



Esquema de las zonas verdes en la propuesta de Font



Esquema de las zonas verdes en la propuesta de López de Uribe

En las propuestas analizadas, sin duda las mejores son las que configuran un gran parque, que en los mejores casos alcanza la mitad de la extensión a ordenar, conectado con el Campo Grande a través de la prolongación de la Acera de Recoletos. Son las soluciones de Antonio Font y de Javier López de Uribe. Esa solución es particularmente eficaz, por cuanto permite extender las características de la mejor pieza verde de la ciudad, el Campo Grande, a la zona de los Talleres. La continuidad entre zonas verdes permite también la cualidad de itinerarios verdes, muy útiles para la población infantil y para los más mayores. La cuestión es también la forma de la zona verde, bien como una sola pieza compacta de forma regular o irregular, o la división de la zona verde en numerosas pequeñas piezas de tamaños diferentes.



Zonas verdes propuesta Ayuntamiento

El material urbano para diseñar la zona: los tipos edificatorios

Las distintas propuestas acaban dando forma a ese trozo de ciudad con un determinado tejido, en el que sobresale la retícula compuesta con manzanas cerradas o semicerradas, en U. Efectivamente, el tejido que se propone es en retícula, con calles rectas que se encuentran perpendicularmente, conformando manzanas cuadradas o rectangulares. Las manzanas están ocupadas por edificios con la disposición de la doble

U enfrentada formando un patio interior, que es la fórmula más frecuente. En ese sentido es notable como la mayoría de los concursantes y el propio Ayuntamiento aboguen por una ciudad articulada entorno a la calle tradicional, con fachadas paralelas, comercio en los bajos y patios interiores ajardinados, reservados o vinculados a la residencia. Algunos concursantes ofrecen la mezcla de unos tipos edificatorios, como las manzanas cerradas, con torres, que se utilizan para reforzar el elemento de hito en la zona.

No obstante, son también frecuentes las propuestas de tejido compuesto por manzanas triangulares, cuando estas son el resultado de la irregularidad del viario. Más infrecuentes son los edificios longitudinales, de trazado curvo o recto.

La formalización de una Gran Vía

La gran ventaja que siempre se ha barajado del soterramiento del Ferrocarril ha sido la anulación de una barrera muy sólida entre dos partes de la ciudad. Las vías del tren han separado dos zonas de la ciudad de manera radical. Los barrios de Pilarica, Delicias, San Isidro, Pajarillos, etc. han expresado durante años su malestar por haber sufrido una marginación espacial, provocada por la barrera del ferrocarril. La población de estos barrios se encuentra obligada a atravesar la vía del ferrocarril para las actividades diarias, como comprar, gestionar los papeles ante las administraciones públicas, etc. Esta idea ha sido discutida por otros autores, que hábilmente sostenían que había numerosas barreras físicas en la ciudad, como por ejemplo el río Pisuerga, que no daban lugar a una marginación social similar a la detectada entre estos barrios y el centro de la ciudad. Así, por ejemplo, en la zona de la Huerta del Rey es más frontera social la Avenida de Salamanca que el río Pisuerga. Efectivamente, las dos fachadas al río Pisuerga tienen una característica social similar, no obstante hay una notable diferencia entre ambas partes, especialmente en lo relativo a los usos y la supremacía de las oficinas y el comercio en una orilla en relación con la otra. A su vez es menester recordar que el salto de la ciudad por encima del río y la ocupación de las viviendas al otro lado de los puentes del Poniente o del Cubo, supuso una verdadera ruptura que

todavía no ha sido completada. Esta situación tiene todavía una traducción en los precios del suelo, de la vivienda, de las oficinas y el comercio, bien destacable. Es cierto inclusive, la franja entre el río Pisuerga y la avenida de Salamanca posee una característica residencial homogénea, pero ya bien diferente a la que hay en la avenida Isabel la Católica. Sin embargo, al oeste de la avenida de Salamanca el carácter social de la población cambia imperceptiblemente. Las barreras físicas como el ferrocarril, el río o las calles, representan una forma de materializar las diferencias sociales, pero no son sus causas y la desaparición de dichas barreras no anulan las causas de esas diferencias sociales. Las diferencias sociales entre los barrios a ambos lados del ferrocarril van a seguir existiendo, aunque se soterre el ferrocarril, si bien la desaparición de las vías hará con el tiempo que se diluya la dureza de esos bordes y propiciará una mayor mezcla social.

No obstante tanta importancia tiene para la ciudad la desaparición de la barrera entre esos barrios como la construcción de una gran avenida que discurra donde actualmente se encuentran las vías. La creación de una gran avenida que una el norte y el sur de la ciudad representará un cambio importante en la estructura urbana de la ciudad. Hay que tener en cuenta que Valladolid es una ciudad caracterizada por dos ejes Norte-Sur: el Paseo de Zorrilla y la Avda. de Salamanca. Una vía de recorrido Norte-Sur que conecte ambas rondas es una de las condiciones más importantes de la Gran Vía, y es una clave para su funcionalidad.

La cuestión del soterramiento, visto desde esta perspectiva, ya no tiene solo una cara ferroviaria, sino ha de ser visto desde el punto de vista urbano. Es decir, el problema de la dimensión del soterramiento, no puede ser abordado estrictamente en relación con las cuestiones técnicas del tipo de túnel, transporte ferroviario, etc. sino hay que verlo también en relación con la cuestión de la transformación de la estructura urbana de la ciudad⁷⁰.

Ventajas del vial

⁷⁰ José Antonio Salvador Polo: "El soterramiento del ferrocarril y la gran vía" en *El Mundo*, 22 de marzo de 2002

1. Con este vial, la ciudad se dotará de una gran avenida que será más larga que el Paseo de Zorrilla y más central que la avenida de Salamanca.
2. Ese vial tendrá una extraordinaria accesibilidad desde las Rondas Sur y Norte y desde las carreteras de Soria, Segovia, Madrid y valle del Esgueva.
3. Tendrá una buena conexión con el centro de la ciudad, a través de la avenida del Puente Colgante y Arco de Ladrillo, Hípica, la Esperanza, Gabilondo, Acera de Recoletos, San Isidro, Casasola, Belén, por citar algunas.
4. El vial dará una gran accesibilidad a la estación del ferrocarril, área de los Talleres de RENFE,
5. El polígono industrial de Argales tendría una mejora sustancial de su accesibilidad, y resolvería definitivamente un problema tradicional en este polígono, encerrado por las vías del tren y las industrias al norte.
6. Los nuevos barrios al Este de la ciudad (Santos-Pilarica) así como la remodelación de las áreas obsoletas del centro (Ciudad de la Comunicación) se verán favorecidos por dicho vial

Evitar la formación de una nueva barrera con la Gran Vía

El diseño de esa nueva gran vía ha de estar condicionado para que no se convierta en otra barrera, de tal manera que la tradicional preeminencia del vehículo a motor sobre el peatón, (la alta velocidad de los coches, la omnipresencia de aparcamientos, la anchura extrema de sus vías), se combine con la ausencia de cuidado en el diseño de las áreas peatonales (la reducción en la superficie peatonal, falta de áreas de protección para los peatones, la ausencia de pasos de peatones, semáforos,

etc.), dé lugar a una vía que al estilo de otras, produzca tantos accidentes de tráfico que se justifique la construcción de barreras tan infranqueables como las mismas vías del ferrocarril.

El transporte público es un elemento esencial en la configuración de esta gran vía. En especial hay que tener en consideración que una vía que une barrios tan populosos y con tanta actividad será articuladora de numerosos trayectos. La configuración de una vía suficientemente capaz de asumir el transporte público, permitirá una mejor funcionalidad en la estructura urbana.

CONCLUSIONES SOBRE EL DISEÑO DEL ÁREA

1. La prolongación de la Acera de Recoletos de forma suficiente es la mejor manera de conectar la nueva zona a ordenar con la ciudad actual. La propuesta del Ayuntamiento es particularmente insatisfactoria en este aspecto, ya que la prolongación de la Acera de Recoletos se realiza con una anchura insuficiente, ubicando en la entrada del barrio un edificio “tapón” que puede ser desplazado unos metros mejorando netamente la solución.
2. La formación de una Gran Vía será un elemento de gran valor estructurante en la ciudad. No se ha avanzado nada sobre las características de esta Gran Vía. Debe de ser una Gran Vía que conecte con las Rondas de circunvalación, al norte y al sur, lo que propiciará su funcionalidad como eje de toda la ciudad. Al mismo tiempo, debe de ser una vía de tráfico lento, de coexistencia ente coches y peatones. De semáforos, pasos cebras y anchas aceras, en las que el espacio del peatón domine sobre el vehículo a motor. Sin olvidar en el diseño el protagonismo del transporte público.
3. Las zonas verdes han de ser diseñadas con dos condiciones básicas: a) la nueva zona verde tiene que tener una conexión con el Campo Grande a través de la Acera de Recoletos, de modo que permita un paseo desde un parque a otro, un

paseo entre vegetación desde la periferia hasta el centro; b) la zona verde debe de tener un cierto tamaño, sin que sea aceptable su fraccionamiento en pequeñas áreas verdes.

4. Es importante conectar los tejidos urbanos de los bordes con el nuevo espacio urbano. Así, hay que aprovechar la oportunidad de conectar las calles Panaderos, Labradores, Arca Real, Embajadores y Puente Colgante, permitiendo, de ese modo, una integración de unos barrios en otros. Al tiempo que la difusión del tráfico en numerosas calles, permite hacerlas más vivibles, en lugar de concentrarlo en dos o tres vías que estarán siempre congestionadas.
5. La clave del éxito de la operación se encuentra en la posibilidad de generar un centro urbano administrativo y de negocios, que sea alternativa al exhausto casco histórico. Para ello es menester potenciar la creación de un área central con cabida para usos mixtos, de terciario y de residencia. Las grandes densidades que la oferta del Ayuntamiento esta proponiendo, y la falta de elementos urbanos que lo identifiquen, hace pensar en un espacio indiferenciado de uso residencial, sin cabida para la verdadera función de ese área: el de los usos que propician la centralidad.

CAPÍTULO 5

UNA NUEVA Y PRIVILEGIADA ÁREA DE CENTRALIDAD

Como ya se ha señalado, en el informe sobre la valoración económica que tendrá la liberalización del suelo que ahora ocupan las vías férreas, el Instituto para el Desarrollo de Valladolid (Indeva) calcula que la superficie para construir será de 477.000 metros cuadrados, dividida en tres zonas: antiguos Talleres de Renfe (270.000 metros cuadrados), de uso exclusivamente residencial, comprendidos entre la avenida de Segovia, el Paseo de Farnesio y Carretera de Madrid; la Estación de la Esperanza-APE Ariza (73.000 metros cuadrados) que se extiende tras la futura Ciudad de la Comunicación y cuyo uso será también residencial; y el Polígono de Argales, con 134.000 metros cuadrados disponibles a la altura de Paula López y de las instalaciones de Redalsa cuyo uso será industrial, reservándose 5.600 metros cuadrados de suelo a la ampliación de los garajes de Auvasa.

Este último sector estará radicalmente separado de las áreas residenciales adyacentes –Paula López, Covaresa, Parque Alameda- por la vía del AVE ya que coincide con el lugar en el que empieza la depresión en trinchera, con lo que nuevamente se estará tejiendo una nueva ciudad segregada. Pero sin duda el problema más sobresaliente estará relacionado con la saturación de la Ronda Interior –una auténtica vía urbana interior en este sector- que ya es el elemento de penetración y conexión entre los dos grandes polígonos industriales de la ciudad.

Pero frente a esta más que evidente especialización funcional del espacio, la nueva urbanización que se proyecte en el suelo de los viejos talleres, Ariza y Argales debería de ser un barrio de usos mixtos, en el que tuviesen cabida tanto actividades de alto valor simbólico que amorticen la elevada centralidad del sector, reforzada por el carácter intermodal -tren-autobús-. Con ello no sólo se estaría dando cumplimiento a programa 2.A.2 de la Agenda Local 21 que señala que el planeamiento y la urbanización, edificación y usos asociados a él debe tender a la proximidad de servicios, trabajo y naturaleza a los ciudadanos, compartiendo momentos o espacios de accesibilidad, sino que se estaría contribuyendo a crear un nuevo centro, una nueva área de centralidad imprescindible en una ciudad de la complejidad de una capital regional como Valladolid.

5.1.- ¿Porqué un nuevo centro? La reinención del centro urbano.

El centro de Valladolid, un espacio de origen medieval, está agotado como centro urbano. En Valladolid ha coincidido el centro histórico con el centro urbano, el lugar donde nació la ciudad y aquel sitio donde tienen su sede las instituciones de gobierno y de negocios. En efecto, en Valladolid los bancos, las instituciones públicas, las sedes de las grandes empresas, los servicios al ciudadano, se han ubicado en el centro histórico, haciendo coincidir ambos centros. Al mismo tiempo, en los años 70 ha recibido un importante número de viviendas, que multiplica por 30 la capacidad que tenía esa ciudad en el siglo XVIII. Pero el casco histórico no estaba preparado para recibir ese tipo de demanda espacial, ni de forma tan intensa. Parcelas muy pequeñas impedían la construcción de los edificios que el mercado requería y las grandes empresas necesitaban. Las calles estrechas, comportaban importantes dificultades de circulación y aparcamiento. Lo intrincado del trazado del núcleo medieval comportaba dificultades de accesibilidad, lo que hacía cada vez más este espacio un lugar inadecuado para las funciones de centralidad.



El centro: un espacio saturado de usos terciarios

Desde los años 70, el desarrollo económico inició unas transformaciones del centro verdaderamente traumáticas: sustitución paulatina de la edificación con un cambio tipológico radical, suma de parcelas para obtener parcelas más grandes, aumento de las alturas de los edificios, aumento del fondo de la edificación, ocupación completa del espacio de la parcela y reducción o supresión de los patios de manzana, ensanchamiento de algunas calles. Esto ha dado lugar a que partes de la ciudad alcancen densidades muy altas, con un enorme incremento de la actividad y una enorme demanda de instalaciones (agua, energía eléctrica, saneamiento, etc.) y viario (aceras, calzada, aparcamiento, zonas de estancia). A las alturas sobre rasante de las edificaciones, se han añadido los sótanos. Al aumento de la demanda de aparcamiento en superficie, se han añadido los aparcamientos subterráneos. El aumento de la actividad en todos los órdenes ha

comportado la saturación de su espacio. En muchos casos, como es sabido, como consecuencia de esas transformaciones fueron derribadas importantes piezas del patrimonio histórico de la ciudad, monumentos, calles, ambiente urbano.

Desde los años 80 empieza a cambiar la tendencia, por la búsqueda de localizaciones periféricas para el terciario, y parte de la residencia. El comercio es sin duda el que marca la nueva dirección, con la aparición de centros comerciales y centros de ocio, que se localizaron en la periferia, por la mejor accesibilidad de las rondas de circunvalación y un precio de suelo mucho más barato. Los edificios que los centros comerciales han construido son muy efímeros, según una estrategia nueva y la configuración de un espacio urbano distinto hasta la fecha. Se trata de una nueva ciudad que se construye pegada a las grandes vías de circunvalación, salvando los inconvenientes del comercio tradicional del centro urbano.

La residencia también cambió de tendencia y se inició en los años 80 de forma tímida la construcción de viviendas de baja densidad. Hoy la congestión de las vías de acceso al sur es la prueba fehaciente del éxito de esas ofertas, al tiempo que se pone en evidencia la falta de lógica de los que auguraban un tráfico fluido.

La administración pública ha sido también sensible a esta situación, y es muy interesante el ejemplo de la ubicación de las oficinas de la Junta de Castilla y León en Valladolid, en el que se puede apreciar una marcada ubicación periférica de muchas de sus consejerías.

Muchas actividades económicas no podían asumir el coste del suelo en el centro, con lo que la opción de un emplazamiento en la zona exterior era la salida adecuada. Por otro lado, la dificultad del aparcamiento, los costos añadidos de la ORA, las multas, el tiempo de búsqueda para aparcar, hicieron desistir a muchos sobre la ubicación en el centro.

5.2.- La falta de un centro nuevo. Policentrismo y dispersión

No obstante, la ubicación de todas las nuevas funciones se realiza de una manera anárquica una vez comprendido que el centro histórico está agotado. El sur de la ciudad tiene un atractivo extraordinario para el mercado inmobiliario y se dan varias iniciativas que marcan esa dirección. Pero no hay unanimidad, en primer lugar, entre las instituciones. Unas instituciones apuestan por el sur, mientras que otras lo hacen por el Oeste. Otras se dirigen al norte. El centro urbano se fragmenta, pierde fuerza.

Y al mismo tiempo los espacios nuevos creados son espacios muertos, en lo que no hay vida una vez concluida la jornada laboral. Solo quedan los vigilantes jurados. Sin embargo el centro que funciona adecuadamente, el centro que se pretende, tiene como característica esencial la vida, la vitalidad de los lugares, a causa de la presencia del comercio más valorado, los centros administrativos, las instituciones públicas, los principales equipamientos de ocio y cultura, las oficinas profesionales y de servicios, los servicios al ciudadano, y la gente en la calle, a todas las horas, como confirmación del éxito de ese centro.

El centro tradicional tiene (aun no lo ha perdido) un valor que es la complejidad, la variedad, la diversidad de posibilidades, frente a la simplicidad de los nuevos centros periféricos. No obstante, hay que pensar que de seguir durante un largo periodo esta tendencia, bien pronto empezará a vaciarse y a perder la vitalidad que le ha caracterizado.

Por ello, es esencial que el Ayuntamiento tome las riendas de un proceso que amenaza con llevar a la ciudad hacia un rumbo desconocido. Las opciones barajadas hasta ahora no han dado buenos resultados. Con el soterramiento del ferrocarril el Ayuntamiento tiene la oportunidad de crear un espacio que tiene una gran proximidad al centro actual, que puede ser continuidad de dicho centro, ampliando extraordinariamente la oferta de suelo de terciario, suficientemente capaz y bien conectado con el resto de la ciudad. Es preocupante ver en la oferta del Ayuntamiento de abril de 2002, que no existe una mención a la creación de ese centro terciario y administrativo que la ciudad necesita.

5.3.- ¿Qué características ha de tener el nuevo centro?

La centralidad no consiste solamente en una posición física, no coincide necesariamente con el centro geométrico de la ciudad. Se necesitan otros factores:

1. Buena accesibilidad desde los diversos sistemas de transporte, coche, ferrocarril, autobuses urbanos, autobuses regionales. Buena accesibilidad comporta también zonas de aparcamiento suficientes.
2. Vitalidad, en el sentido que funcione en muchas direcciones, equilibradamente, que haya usos mezclados, que se superpongan entre sí, que comporte un atractivo para la mayor parte de las capas sociales.
3. Tejido urbano adecuado, con calles, manzanas, parcelas, tipos edificatorios, espacios libres de acuerdo con las funciones de centralidad que allí se van a implantar. Arquitectura de calidad y buena calidad en la urbanización.
4. Relación con el centro actual. La proximidad con el actual centro histórico es una gran ventaja, pues ha de estar bien comunicado con él, si no comportará la desertización del casco histórico.
5. Cualificar el espacio, es decir, crear un espacio de calidad, que se pueda identificar como centro. La presencia de las instituciones públicas tiene un papel clave, Ayuntamiento, Junta, Diputación, son instituciones que deben de tener presencia en ese espacio.
6. En relación con los usos a implantar en dicho espacio, es esencial que haya residencia, e inclusive que esta sea dominante, con una densidad media. No obstante, las actividades que dan ese carácter de centralidad han de estar presentes, tales como oficinas, centros comerciales, hoteles, locales de ocio, etc. El espacio terciario ha de tener una cierta densidad, superior a la residencia.
7. La arquitectura del centro urbano siempre ha tenido una importancia especial, La arquitectura de los edificios de transporte, las estaciones, son las nuevas puertas

de la ciudad. Una arquitectura gris, indiferenciada, da al traste con una operación de renovación y modernización.

8. La transformación de un área central en un lugar central no se realiza de una vez, sino necesita de la fragmentación, de confluencia de agentes, de pluralidad de actuaciones.

En definitiva, queda fuera de toda duda que la nueva ciudad emergente necesita de un centro urbano a la escala adecuada. El centro, un nuevo centro debería ser el último eslabón de modernización de la ciudad

5.4.- Algunos ejemplos de nueva centralidad: El barrio de la Estación de Stuttgart y de Frankfurt.

Son ciertamente muchas las ciudades europeas que han experimentado intensas transformaciones relacionadas con la reforma del suelo vinculado a usos industriales o ferroviarios. El barrio de la estación de Stuttgart presenta grandes similitudes con la transformación que puede experimentar Valladolid. La reforma tiene origen en el soterramiento -14 metros- del ferrocarril dejando en superficie un espacio de unas 100 hectáreas para urbanizar. El proyecto se articula sobre una avenida, La Avenida 21, de 2,2 km de largo y 70 m. de ancho, un espacio público que va desde la antigua estación término -convertida en estación de paso- hasta el existente parque de Rosenstein; una avenida básicamente peatonal, atravesada por un monorail para que proporcione una rápida conexión entre ambos extremos. Esta avenida varía de carácter según se avanza por ella, con barrios residenciales y comerciales y un marcado cambio en la distribución urbana formal hacia una configuración más ajardinada al unirse con el parque de Rosenstein. El proyecto es de una gran envergadura y se estima que su ejecución completa pueda durar varias décadas, desde 1993 hasta el 2020.



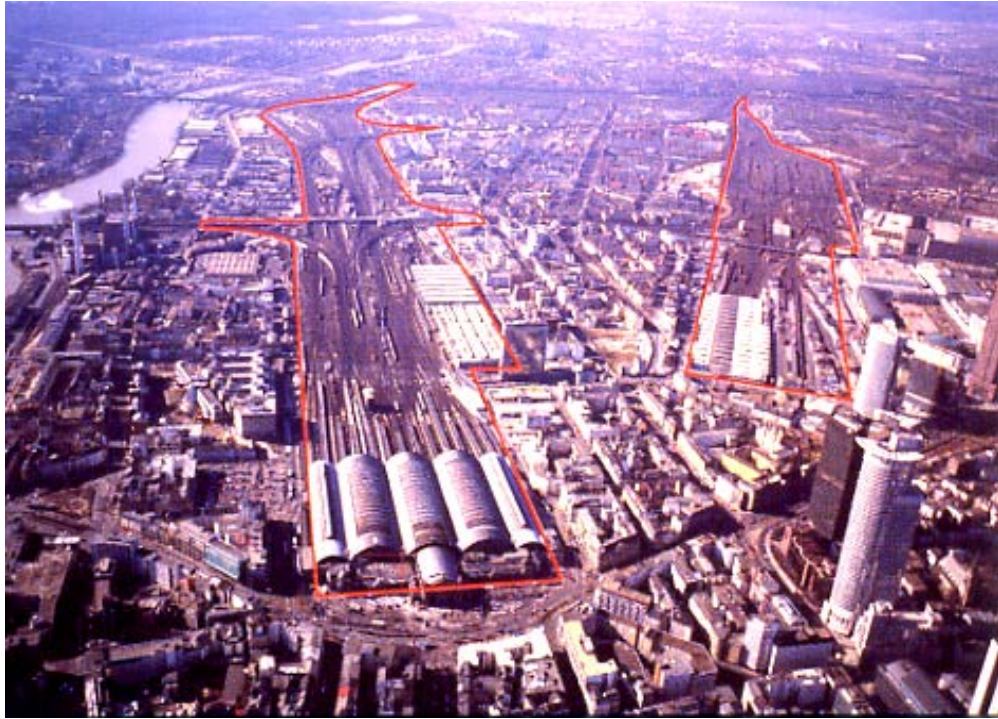
El ámbito de la reforma: el barrio de la estación de Stuttgart



Stuttgart : Un nuevo espacio residencial y terciario

Un resultado similar es el que se propone para la ciudad de **Francfort**, ya que la propuesta de won Gerkan Marg combina una radical transformación de la oferta ferroviaria con un decidido intento de reparar el daño ocasionado en el pasado al entrar las vías del ferrocarril en la ciudad⁷¹ El edificio de la explanada y las cubiertas de los andenes se consideran estructuras históricas por lo que fueron integradas en los andenes, hundidos a 20 metros por debajo de las calles. Las cubiertas de los andenes cubren ahora un espacio de galerías que se extienden hacia los andenes inferiores formando tres niveles de pasillos que contienen 2km de escaparates de tiendas.

⁷¹ Powell, Kenneth.- La transformación de la ciudad. 25 proyectos internacionales de arquitectura urbana a principios del siglo XXI. Ed. Blume, Barcelona 2000.



Francfort. Espacio ferroviario antes de la reforma

La estación de carga se derribará y se reemplazará por un equipamiento subterráneo lo cual producirá cerca de 70 has de suelo urbanizable. En su lugar se situará una ruta peatonal arbolada modelada como las ramblas de Barcelona, con árboles y agua y bordeada por nuevos bloques de oficinas y de viviendas. En cambio frente a la vieja estación se ubicará un nuevo parque lineal de 3 Km de largo, con una exuberante vegetación de estilo romántico. La densa urbanización de viviendas a ambos lados se equilibrará con dos espectaculares torres de oficinas de gran altura.



Francfort: Propuesta de reforma del entorno de la estación

CAPÍTULO 6

SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL Y SOSTENIBILIDAD URBANA

De todos los bienes y valores constitucionales de relevancia ambiental, cuya preservación hay que tener en cuenta en la ordenación urbanística de los terrenos liberados, cabe realizar una clasificación en la que destacan aquellos bienes y valores que conectan el presente con el futuro, la generación actual con las generaciones futuras. Entre ellos está esencialmente el suelo, cuya utilización se protege en el art. 47 de la Constitución.

Cada vez que una obra pública, pensando en el presente, se proyecta sobre el futuro, debiendo mejorar la vida, o la calidad de vida de los actuales usuarios, no debe crear problemas nucleares en la vida próxima de las generaciones futuras. Por ello precisamente la ordenación urbanística de los terrenos liberados por el soterramiento no puede realizarse al margen de una reconsideración integral del territorio y de unos criterios y objetivos generales que contribuyan a la definición de un modelo de ciudad deseable y sostenible, justificadamente elegido en un proceso de selección de alternativas, que constituya hoy y mañana el único y legítimo marco de actuación del Ayuntamiento

Pero en una primera aproximación podemos considerar que nos encontramos ante lo que puede ser una gran oportunidad perdida además de ante una alteración de la filosofía que inspiró la redacción y aprobación de la Agenda Local 21 aprobada en 2 de octubre de 2001.

La distribución de espacios libres-verdes que recoge el esquema indicativo, está presidida por la necesidad de alcanzar el máximo aprovechamiento urbanístico, es decir se ha orientado más al servicio de la mayor calidad ambiental de las nuevas promociones de vivienda –entendiendo por calidad tener a la vista una cespедера- que al servicio de la mayor eficacia ecológica y calidad paisajística vernacular del entorno. Resulta manifiestamente insostenible el diseño de espacios verdes constituidos por extensas cespederas que son sumamente exigentes en agua y requieren de un mantenimiento muy costoso para una eficacia ecológica prácticamente nula. Una eficacia que aún mas limitada si tenemos en cuenta que alguna de estas superficies verdes son

interiores a las manzanas y son el apoyo de grandes piscinas privadas de las nuevas urbanizaciones residenciales, siendo como son éstas el paradigma del despilfarro y del confort y cualificación residencial.

Con este proyecto se pierde una ocasión histórica para diseñar un gran boulevard arbolado perpendicular a la vía que de continuidad al Campo Grande y en general de diseñar espacios verdes que, al margen de la idoneidad paisajística, tengan alguna continuidad siendo este un principio irrenunciable en toda operación de valor significado ecológico. Porque el problema no es tanto la relación entre espacios libres y espacios edificados como la eficacia ecológica, la necesaria continuidad espacial y la idoneidad botánica de los primeros. Antes al contrario se deben crear áreas viables para flora y fauna de tamaño medio o grandes unidas por corredores verdes, antes que una multitud de pequeñas áreas verdes independientes ya que en ellas la diversidad es prácticamente imposible. Y también se debe fomentar la diversidad biológica evitando el tratamiento monótono de las zonas verdes y los espacios libres, dado que tienen un mayor valor ecológico que múltiples espacios pequeños al estar estos sujetos a un mayor número de perturbaciones y efectos periféricos.

Lamentablemente, la aplicación de estos principios pondría en cuestión la rentabilidad financiera de la operación ya que -al menos en las condiciones actuales- no es posible sustraer ni un metro cuadrado más a la edificabilidad prevista salvo que se altere profundamente los fundamentos arquitectónico-urbanísticos del proyecto. Y esta es una opción que no debería soslayarse ya que, en intervenciones similares en otras ciudades, se ha sabido combinar la preocupación medioambiental con la vanguardia edificatoria, de forma que, en lugar de recrear y dar continuidad paisajística y formal al modelo de ciudad ya existente, se opta por intentar una pieza original, es decir, un nuevo paisaje en el paisaje de la ciudad heredada.

Se parte en cierto modo del principio de que si el espacio originario ya era singular por su arquitectura y función -ferrocarril, talleres, almacenes- el nuevo espacio debería mantener esa singularidad aun cambiando el uso del suelo; y dado que la función de este nuevo espacio será básicamente residencial, la originalidad ha de buscarse en una

adecuada combinación de espacio libre-verde y eficacia y originalidad edificatoria -menos contenedores pero más capaces y de más calidad y personalidad arquitectónica en las tres nuevas reservas de suelo que se ponen a disposición de los futuros compradores de una vivienda u oficina en la ciudad.

El ejemplo de la remodelación del barrio de la estación en Francfort según el proyecto de Von Gerkan Marg, citado anteriormente, es un magnífico ejemplo de la capacidad de estos grandes proyectos para *“reparar el daño ocasionado en el pasado al entrar las vías del ferrocarril en la ciudad”* y crear al tiempo un parque central de tres kilómetros de largo con una densa urbanización de viviendas en sus márgenes en torrepantalla que alteran la tradicional manzana cerrada -cuadrada o rectangular- que predomina en el entorno de la ciudad levantada en el siglo XX.⁷²

Se pierde o se puede perder también la oportunidad para hacer una apuesta de futuro en materia de transporte urbano alternativo al actual, menos contaminante, ruidoso y eficaz que, sin alterar la permeabilidad este-oeste pudiera dar carácter a la nueva vía. En el programa 2.C.4 el ayuntamiento se compromete a definir en el PGOU un modelo de origen-destino...con una definición de redes de vías principales y de telecomunicación para viajes y modos de transporte que, de acuerdo con los criterios de los planes de movilidad municipal minimicen la congestión global y el ruido local. En esa red y en esos nodos ha de integrarse el suelo vinculado al ferrocarril ya que en él se aporta uno de los nodos más importantes para el futuro de la ciudad: el intercambiador ferrocarril-autobús localizado en la zona de Talleres que encontrará salida a través del nuevo vial que prolongue la calle Recondo y el Paseo del Arco de Ladrillo.

⁷²Powell, Kenneth.- La transformación de la ciudad. Op. Cit , pág. 194.

CONCLUSIONES

I.- UNA PRIMERA VALORACIÓN CRÍTICA DEL PROCESO:

1.- Centrado el interés social en el soterramiento y pese a estar ya descontado políticamente su efecto, sigue pasando desapercibida la muy notable operación urbanística que sufrirá la ciudad. Sorprendentemente todo el debate se ha llevado, no sin poca inteligencia estratégica- hacia la utilidad de un tranvía ligero y otras cuestiones colaterales, es decir hacia el espacio físico de la vía, siendo así que lo más importante es lo que está a ambos lados de ella.

2.- Se desconoce, pero se sospecha por experiencias análogas, el esfuerzo añadido que tendrá que hacer la población local para soterrar el ferrocarril. También se sabe que sólo una parte será beneficiaria –los que promuevan este suelo- y toda la ciudad perjudicada por el efecto contagio de los precios de los solares liberados sobre el resto de las nuevas urbanizaciones y sobre la vivienda usada en toda la ciudad.

3.- No existe garantía –no ha sido así hasta el momento- de que una mayor oferta de suelo urbanizable (delimitado y no delimitado) contribuya a reducir el precio del suelo y de la vivienda. Este último está en función de lo que cueste adquirir nuevos solares; y no será poco como se ha comprobado en el Plan parcial Diputación.

4.- Tras someter a la ciudad a un notable esfuerzo para adquirir solares –Plan Diputación- y comprar en el futuro una vivienda cara con el objeto de financiar infraestructuras de los pueblos de la provincia de Valladolid, se somete nuevamente a los residentes en la capital a un sobreesfuerzo para financiar una obra –el soterramiento- que en otras ciudades ha contado con un mayor apoyo financiero institucional, especialmente cuando tal infraestructura estuvo vinculada a un “evento” de

trascendencia internacional. Tal parece como si la capacidad de esfuerzo de la población local fuese ilimitada y tan generosa, que sirviese para remediar errores de los que no es en absoluto responsable.

5.- Se desconoce cuál ha sido la utilidad real del informe de IDOM, siendo así que ninguna de sus propuestas urbanísticas sirvió para dar el impulso final frente al Ministerio de Fomento .

6.- Se está haciendo una gestión en la que la ciudad -la ciudadanía- no ha puesto más que su fe. No se conoce diseño alguno para el sector, se va a soterrar confiando que se hará la mejor urbanización posible para la ciudad. Pero como no todo el mundo coincide en qué es lo mejor, se deja notar la ausencia de un profundo debate entre la administración y la ciudad sobre lo que la ciudad necesita o quiere.

7.- Se va a crear una sociedad para gestionar-ejecutar la operación, pero se carece de plan, proyecto o instrumento para instrumentar tal menester. Y como el tiempo pasa muy deprisa y el AVE habrá de llegar de forma inexorable, todo el tiempo que se pierda en el presente irá en detrimento del debate y del acuerdo reflexivo sobre el nuevo fragmento edificado de la ciudad de Valladolid en el futuro.

8.- La proximidad de las elecciones municipales puede dar un vuelco considerable al desarrollo de esta operación, que probablemente se acelerará en algunos aspectos para anticipar cualquier contingencia –de cambio- en la política municipal. No sería extraño que en este corto espacio de tiempo –8 o 9 meses- quede resuelto, con independencia de la contestación social e institucional el soporte jurídico-administrativo de la operación del soterramiento. Se operaría en este supuesto por el procedimiento de dar bruscos acelerones que terminan con largos periodos de calma. Lo menos indicado para un proyecto de tanta trascendencia urbanística, social y económica.

9.- Existe una gran incertidumbre en la promoción local –recordemos que todavía restan más de 27.000 viviendas por construir en sectores de suelo urbano-urbanizable del PGOU- por el impacto que las promociones del espacio liberado por el ferrocarril va a causar. Tanto por lo que puede afectar al ritmo de ventas como por la posibilidad que tener que desempeñar un papel subordinado a las grandes promotoras transregionales – participadas por las grandes entidades financieras estatales-.

II.- UNA PRIMERA VALORACIÓN CRÍTICA DEL PROYECTO

II.1.- La cuestión del soterramiento, vista desde esta perspectiva, ya no tiene sólo una cara ferroviaria, sino ha de ser vista desde el punto de vista urbano. Es decir, el problema de la dimensión del soterramiento no puede ser abordado estrictamente en relación con las cuestiones técnicas del tipo de túnel, transporte ferroviario, etc. sino hay que verlo también en relación con la cuestión de la transformación de la estructura urbana de la ciudad.

II.2.- El proyecto debe ser muy ambicioso desde el punto de vista arquitectónico-urbanístico si se quiere que este espacio sea una referencia de futuro para la ciudad. Llenar el suelo de edificios no debería ser el objetivo. Y cumplir escrupulosamente con las determinaciones del PGOU debe ser compatible con el estímulo a las vanguardias en ambas materias –urbanismo y arquitectura-.

II.3.-Sería imperdonable diseñar nuevamente edificios al modo Parquesol o reproducir las claves tipológicas de la ciudad de los sesenta o de la ciudad histórica. Si así se hiciese, se daría continuidad a la ciudad, cierto, pero no sería referente de nada, ni del pasado, ni del futuro. Y puesto que la primera opción tuvo su oportunidad en el tiempo, se trata ahora de proyectar en el tiempo del futuro, es decir, la ciudad del futuro con capacidad

para la sorpresa, e incluso con capacidad para cubrir las cicatrices que dejó el desafortunado proceso de urbanización de la segunda mitad del siglo XX de Valladolid.

II.4.- Frente a la utopía señalada, las distintas propuestas de ordenación del sector que se han analizado tienen un carácter notablemente conservador; acaban dando forma a esta porción de ciudad con un tejido, en el que sobresale la retícula compuesta con manzanas cerradas o semicerradas, en U, con calles rectas que se encuentran perpendicularmente, conformando manzanas cuadradas o rectangulares. Las manzanas están ocupadas por edificios con la disposición de la doble U enfrentada formando un patio interior, que es la fórmula más frecuente. En ese sentido es notable como la mayoría de las propuestas y el propio Ayuntamiento abogan por una ciudad articulada entorno a la calle tradicional, con fachadas paralelas, comercio en los bajos y patios interiores ajardinados, reservados o vinculados a la residencia. Es muy probable, en definitiva, que se vaya a hacer la misma ciudad, adaptando las tipologías residenciales al rigor ordenancista del PGOU y al óptimo de rendimiento económico que permita la edificación.

II.5.- Se debe evitar la formación de una nueva barrera con la Gran Vía que aparece dibujada en el proyecto municipal. El diseño de esa nueva gran vía ha de estar condicionado para que no se convierta en otra barrera, de tal manera que la tradicional preeminencia del vehículo a motor sobre el peatón, (la alta velocidad de los coches, la omnipresencia de aparcamientos, la anchura extrema de sus vías), se transforme en movilidad invertida, en la que todo el sistema se ordena a partir del tráfico peatonal y transporte público en lugar del vehículo privado. Si no se presta atención a este aspecto se creará a una vía, tan infranqueable como las mismas vías del ferrocarril.

II.6.- El transporte público es un elemento esencial en la configuración de esta gran vía. En especial hay que tener en consideración que una vía que une barrios tan populosos y con tanta actividad será articuladora de numerosos trayectos. La configuración de una

vía suficientemente capaz de asumir el transporte público, permitirá una mejor funcionalidad en la estructura urbana. Una buena red de transportes públicos e intercambiadores descentralizados hace mucho más habitables las compactas metrópolis que han de reurbanizarse

II.7.- La prolongación de la Acera de Recoletos de forma suficiente es la mejor manera de conectar la nueva zona a ordenar con la ciudad actual. La propuesta del Ayuntamiento es particularmente insatisfactoria en este aspecto, ya que la prolongación de la Acera de Recoletos se realiza con una anchura insuficiente, ubicando en la entrada del barrio un edificio "tapón" que puede ser desplazado unos metros mejorando netamente la solución.

II.8.- Las zonas verdes han de ser diseñadas con dos condiciones básicas: a) la nueva zona verde tiene que tener una conexión con el Campo Grande a través de la Acera de Recoletos, de modo que permita un paseo desde un parque a otro, un paseo entre vegetación desde la periferia hasta el centro; b) la zona verde debe de tener un cierto tamaño, sin que sea aceptable su fraccionamiento en pequeñas áreas verdes.

II.9.- Es importante conectar los tejidos urbanos de los bordes con el nuevo espacio urbano. Así, hay que aprovechar la oportunidad de conectar las calles Panaderos, Labradores, Arca Real, Embajadores y Puente Colgante, permitiendo, de ese modo, una integración de unos barrios en otros. Al tiempo que la difusión del tráfico en numerosas calles, permite hacerlas más vivibles, en lugar de concentrarlo en dos o tres vías que estarán siempre congestionadas.

II.10.- La clave del éxito de la operación se encuentra en la posibilidad de generar un centro urbano administrativo y de negocios, que sea alternativa al exhausto casco histórico. Para ello es menester potenciar la creación de un área central con cabida para usos mixtos, de terciario y de residencia. Las grandes densidades que la oferta del

Ayuntamiento está proponiendo, y la falta de elementos urbanos que lo identifiquen, hace pensar en un espacio indiferenciado de uso residencial, sin cabida para la verdadera función de esa área: el de los usos que propicien nuevas centralidades culturales, administrativas, comerciales, etc.

VALORACIÓN FINAL: VENTAJAS E INCONVENIENTES DE LA OPERACIÓN DEL SOTERRAMIENTO.

PRINCIPALES ACIERTOS

- 1.-La ciudad ha tomado por fin una decisión de futuro, costosa, pero que contribuirá a remover los cimientos de su estructura y a crear, de hecho, una nueva ciudad.
- 2.- El soterramiento permitirá que el ferrocarril deje de ser la barrera que ha dividido a la ciudad en los últimos 150 años.
- 3.- La estación de viajeros permanece en su ubicación actual y una buena conexión con la nueva estación de autobuses permitirá crear un nodo de relación y actividad de alto valor estratégico para la ciudad. Y la más que previsible creación de un centro de ocio-comercio en el sector de la Estación por Vialia-Renfe equilibrará una oferta de que ha olvidado sistemáticamente el centro-este de la ciudad
- 4.-La creación de una nueva área de centralidad solucionará los problemas de espacio para terciario-oficinas-sedes de empresas que tiene el viejo centro de la ciudad ya saturado.
- 5.- La construcción de la variante este, de ancho ibérico, el traslado de los talleres, la nueva estación de mercancías y otras actuaciones paralelas permitirán crear una pequeña plataforma logística en el norte de la Ciudad, siendo esta una de las opciones de futuro de mayor interés para Valladolid.
- 6.- El volumen de recursos que se va a movilizar y la entidad de la obra de ingeniería que se precisa reactivarán el sector de la construcción, ya que serán muchas las empresas locales llamadas a colaborar con la empresa o grupo de empresas a las que se adjudique la obra.
- 7.-Se producirá una importante mejora del paisaje urbano y calidad ambiental en el sector de Talleres-Ariza-Azucarera; un espacio de tanta centralidad y tan abandonado y

degradado en los últimos años del siglo pasado. Y una importante mejora también del paisaje a lo largo del actual “pasillo ferroviario” al desaparecer las vallas, vías y restante infraestructura ferroviaria y poner en valor edificios, calles y barrios olvidados y degradados.

PRINCIPALES INCONVENIENTES

- 1.- La mayor parte de la obra se va a financiar con plusvalías inmobiliarias.
- 2.- La implicación institucional –regional- es poco relevante –muy insuficiente- en una obra de tal envergadura realizada además en una ciudad que es la capital de la Región más extensa de Europa.
- 3.- El impacto de la venta de los nuevos solares en el mercado inmobiliario será considerable y alterará durante algunos años su normal funcionamiento tanto por el aumento de la oferta como por el precio de unas viviendas que tendrán que repercutir el alto coste de adquisición del suelo.
- 4- No se han previsto actuaciones de carácter social que compensen estos efectos esperados en el mercado –apoyo al alquiler de viviendas, incremento del número de viviendas de protección etc...-; ni se han previsto “escenarios” alternativos como los que pueden crearse si se incrementan los tipos de interés, que es en realidad el elemento que mantiene la demanda de vivienda en la actualidad y que hace “soportable” su sistemático incremento de precio.
- 5.- La longitud del soterramiento –5,1 km.- deja dividido por el sur un sector de gran dinamismo residencial pasado y futuro –Parque Alameda, Covaresa, Paula López, Argales, Arcas Reales ...- y no supera, ni por el norte ni por el sur el trazado de la Ronda, de forma que esta operación “cremallera” deja sin cerrar ambos extremos, que presentan un elevado potencial de conflicto urbanístico y residencial.
- 6.- Las sinergias que se han creado en el “arco de oro” que forman el encuentro de los pasillos y estación ferroviaria de Ariza y Renfe darán un impulso definitivo al sector centro-sur de Valladolid, mientras que la localización de la estación de mercancías y

“puerto seco” en el norte, tan cerca del continuo urbano, compromete definitivamente y dejan muy pocas alternativas al futuro funcional de este sector.



Paisajes para el final de un ciclo histórico I
Los talleres del Ferrocarril del Norte. 150 años de presencia en Valladolid



Paisajes para el final de un ciclo histórico II

Los talleres del Ferrocarril del Norte. 150 años de presencia en Valladolid



Paisajes para el final de un ciclo histórico III
Estación de la Esperanza. Valladolid



