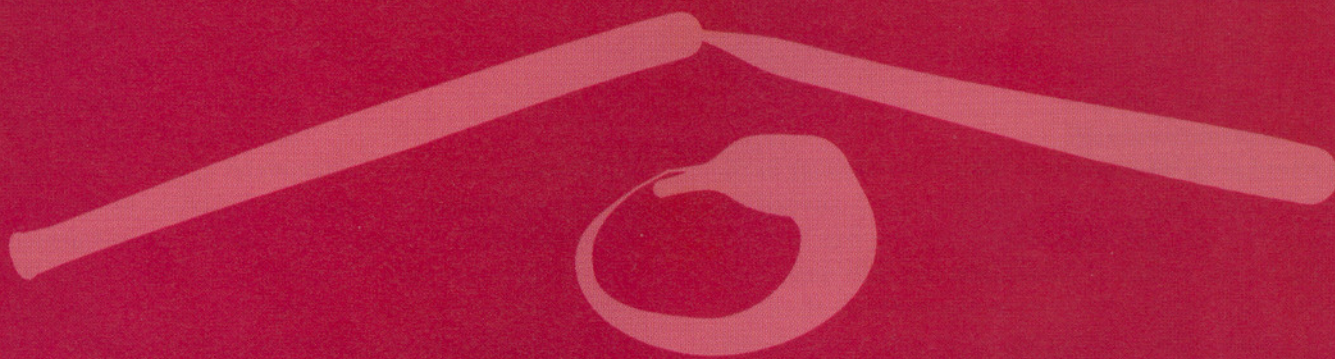

HISTORIA DE PALENCIA

CRECIMIENTO URBANO EN EL SIGLO XX



S I G L O S
XXIX - XXX

El Norte de Castilla

© Pablo García Colmenares, Javier Moreno Lázaro y
José Luis Sánchez García.

© Diario *El Norte de Castilla*, 1996.

Diseño y Maquetación: *eMeDeCe • Diseño Gráfico*

Fotomecánica: EDITO

Imprime: ALTAMIRA, S.A.I.G.

Depósito Legal: M.1329-1996

CRECIMIENTO URBANO EN EL SIGLO XX

Al alumbrar el siglo XX Palencia presentaba el aspecto de una ciudad dormida. Con apenas dieciséis mil habitantes y dieciséis establecimientos industriales la ciudad resumía su actividad en la que desempeñaban hortelanos, pequeños artesanos, funcionarios y eclesiásticos. El derribo de las murallas efectuado entre mediados del XIX y principios del XX sólo había roto el pétreo corsé liberando los terrenos resultantes para la construcción de lo que poco a poco configuró la fachada perimetral del casco histórico de la ciudad. Sin embargo la actividad constructiva prácticamente se reducía a la ocupación de los solares dejados libres por la desamortización.

LAS EXPANSIONES RESIDENCIALES DURANTE EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO.

La expansión urbana se limitará a pequeñas unidades residenciales generadas en el sector meridional de la ciudad en los suburbios de La Prosperidad y Los Cuarteles. Estos barrios, como los surgidos en otras ciudades más industrializadas y con mayor crecimiento demográfico, como residencia obrera, se caracterizan por su implantación cuasi espontánea en áreas separadas físicamente de la ciudad histórica, vinculados a ella por carreteras o caminos tradicionales y contruidos básicamente con viviendas molineras de una sola planta. Por otra parte, al calor de los depósitos de agua inaugurados a principios de siglo, comienzan a instalarse las primeras casas en lo que más tarde se conocerá como el barrio de El Cristo del Otero.

Durante la década de los años treinta y coincidiendo con el impulso demográfico que registra la ciudad, tendrán lugar dos pequeñas expansiones urbanas. La primera

ENRIQUE DELGADO HUERTOS

en el borde oriental del parque de Isabel II, aparece en 1929 el barrio de María Cristina, las llamadas Casas Baratas, construido siguiendo el modelo de ciudad jardín que había cobrado fuerza en España desde principios de los años veinte. La segunda en el extremo noroccidental de la ciudad, en el pago de La Carcavilla, que constituirá el núcleo inicial del futuro barrio de San Antonio, y cuya modalidad constructiva repite formalmente la de los suburbios de extrarradio citados. No obstante, la clase trabajadora seguía alojándose fundamentalmente en el arrabal de La Puebla, en el barrio de El Andrajo, hoy Santa Marina, y en la calle Mayor Antigua y la Ronda de los Estudios en el sector occidental del casco.

LAS EXPANSIONES URBANAS DE LA POSGUERRA (1945-1956).

La ciudad de Palencia había salido indemne tras la guerra civil. Ubicada en el territorio controlado por los sublevados, permaneció durante el conflicto al margen de ataques continuos, pese a que desde 1938 había entrado en producción la Fábrica de Armas. No era preciso, pues, abordar la reconstrucción como sucedió en muchos otros espacios urbanos. El problema al que se enfrentaba la ciudad era el de erradicar el hacinamiento en el que se encontraban los tradicionales barrios obreros de la ciudad y hacerlo en las condiciones impuestas por la penuria de materiales de construcción.

La ciudad histórica, ante la práctica inexistencia de nuevas construcciones, había ido acogiendo a la mayoría de los inmigrantes llegados entre los años veinte y los cuarenta, lo que había generalizado la figura de los subarriendos y el alquiler de habitaciones con derecho a cocina.

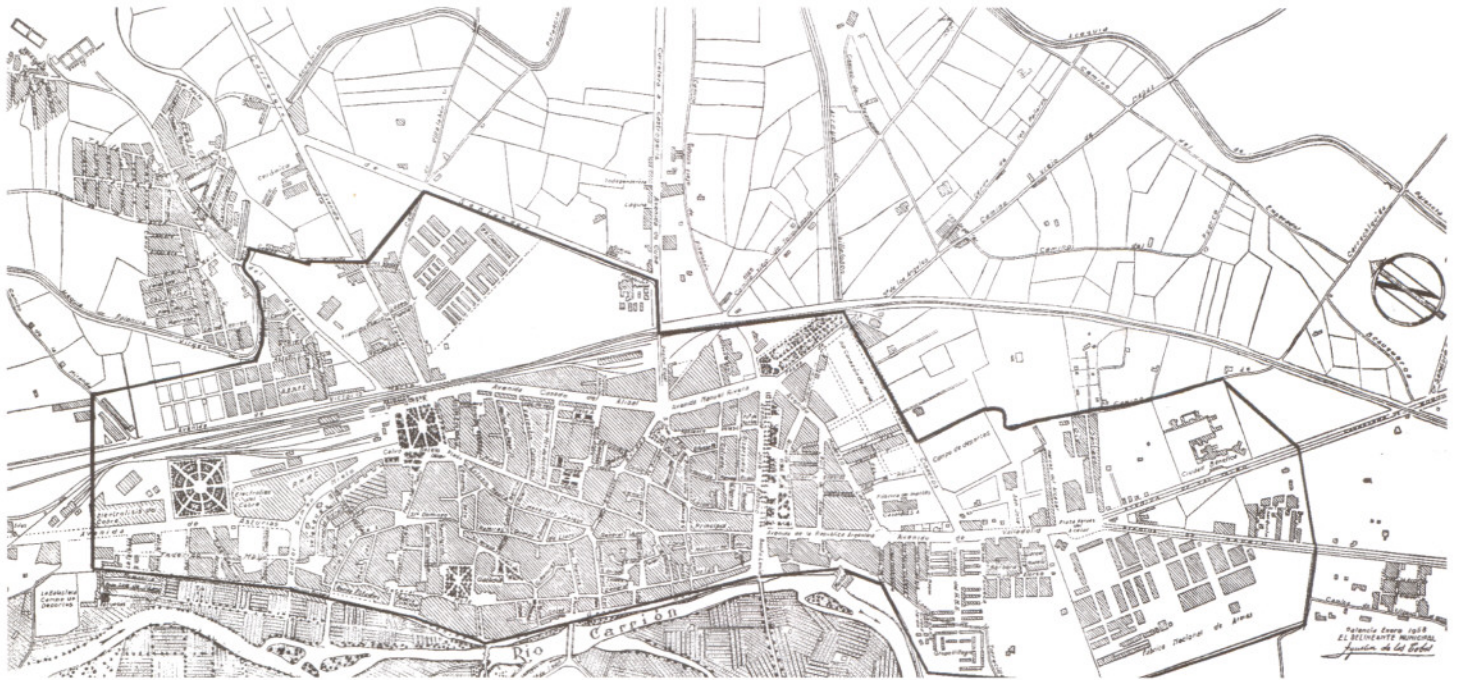


Fig. 76: Plano General y línea perimetral de delimitación del suelo urbano y suelo rústico. (1956).



Fig. 77: Aspecto de la calle Mayor Antigua o del General Mola a la altura de San Miguel en 1964.

(Col. J. García Torrellas. Palencia)

El Decreto Ley de 30 de diciembre de 1944, por el que se limitaba el subarriendo total de los pisos destinados a viviendas, acabará constituyendo el argumento legal que fuerce la salida de las familias hacia los suburbios. Las iniciativas residenciales que constituyen expansiones urbanas pueden concretarse en la expansión suburbial localizada en los barrios de El Cristo y San Antonio. En aquél, la autoconstrucción de casas molineras, al margen de la ley, asciendo entre 1940 y 1956 a un total de 714 viviendas.

El procedimiento de construcción empleado era el siguiente: una vez adquirida la propiedad de un lote o parcela de un tamaño que oscilaba entre los 60 y los 120 metros², a alguno de los propietarios del suelo en la zona (Manuel Martínez de Azcoitia, familia Rojo o Gonzalo López), se solicitaba del Ayuntamiento un permiso para tapiar el solar resultante. Tal obra consistía realmente en levantar los muros exteriores de la casa con adobes moldeados en forma de ladrillo, operación para la que se

Cuadro 4
CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDAS EN EL BARRIO
DE EL CRISTO (1900-1979)

PERÍODO	Nº DE VIVIENDAS
1900-1929	20
1930-1939	45
1940-1944	91
1945-1949	54
1950-1954	220
1955-1959	427
1960-1964	126
1965-1969	134
1970-1979	45
TOTAL	1.162

Fuente: Licencias de obras. Comisión Municipal Permanente.
(Elaboración propia).

contaba con la inestimable ayuda de vecinos adoberos, que dado el origen rural de buena parte de los habitantes del barrio no era una técnica desconocida. Más tarde, al amparo de la noche y con la solidaridad de los convecinos, muchas veces procedentes del mismo núcleo rural, se levantaba la cubierta de la casilla, se metían los enseres y entraba la familia. Ante el hecho consumado, el Ayuntamiento imponía una multa por construcción ilegal y con ello, de hecho, legalizaba el asentamiento al no proceder a la demolición del inmueble.

Del mismo modo sucedía en los barrios de Los Tres Pasos, parcelado en 1945, y de La Carcavilla, aunque en este último con algunas variantes morfológicas, ya que durante aquellos años se produce al mismo tiempo la construcción de viviendas con destino agrario, la de casitas típicamente suburbanas de una y dos plantas, la instalación de pequeñas factorías industriales y la promoción de un grupo de viviendas de empresa con destino a los trabajadores de la Electrólisis del Cobre, cuya puesta en marcha data de finales de los años cuarenta.



Fig. 78: Vista aérea del casco histórico de Palencia (1989).

Cuadro 5
PROMOCIÓN PÚBLICA DE VIVIENDAS ENTRE 1945 Y 1965

	MODALIDAD	Nº VIVIENDAS
Grupo Francisco Abella	Viviendas unifamiliares	148
Casas del Hogar 1ª fase	Viviendas colectivas	152
Casas del Hogar 2ª fase	Viviendas colectivas	208
Casas del Hogar 3ª fase	Viviendas colectivas	105
Grupo José Villagrà	Viviendas unifamiliares	62
Grupo Teniente Velasco	Viviendas colectivas	60
Francisco Franco. Grupo 205	Viviendas colectivas	144
Francisco Franco. Grupo 206	Viviendas colectivas	192
Francisco Franco. Grupo 204	Viviendas colectivas	48
Francisco Franco (Plaza) Grupo 1691	Viviendas colectivas	96
Francisco Franco. Grupo 1690	Viviendas unifamiliares	100
Francisco Franco (Sto Ángel) Grupo 293	Viviendas unifamiliares	24
Francisco Franco. Grupo 695	Viviendas unifamiliares	48
Grupo La Piel	Viviendas unifamiliares	24
Fábrica Nacional Santa Bárbara	Viviendas unifamiliares	139
Ciudad Jardín	Viviendas unifamiliares	28
TOTAL		1.578

Fuente: Actas del Pleno del Ayuntamiento y Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (Sección Vivienda Pública) de la Junta de Castilla y León (Elaboración propia).

Por otro lado, el Estado, ante la atonía constructora de la iniciativa privada, entra en la promoción pública de viviendas a través de la Obra Sindical del Hogar, mediante dos modalidades distintas: los barrios de Francisco Abella y José Villagrà, de autoconstrucción planificada y los barrios de las Casas de Hogar y de *Francisco Franco* de ejecución directa. Los dos primeros poblados se construyen de mediados a finales de la década de los cuarenta.

La primera fase de las Casas del Hogar, con 152 viviendas, se inaugura en el año 1946, la tercera fase fue inaugurada en 1953, con 105 viviendas, mientras que la segunda, afectada por diversos problemas, se concluye en 1962, con 208 viviendas. Por su parte la barriada de *Francisco Franco* se inaugura coincidiendo con la firma del armisticio de Corea (1953), lo que determinará la denominación popular del mismo.

Los grupos de Francisco Abella, construido en paralelo con las llamadas casas de la RENFE en el barrio del Ave María, y el de José Villagrà, sito en el sector occidental del barrio de El Carmen, pertenecen a las promociones públicas

de autoconstrucción, en las que la intervención estatal se limitó a proporcionar el plano de construcción y ocupación del suelo, la dirección de obra y los materiales de construcción con los que los futuros moradores levantaron las casas en un plazo determinado. Estas casas, mayoritariamente de una sola planta, se disponen en trenes de viviendas separadas entre sí por los patios traseros y reproducen el modelo rural de las llamadas casas de colonización.

Los barrios de las Casas del Hogar y de *Francisco Franco*, cuya modalidad reproduce el esquema urbanístico de los poblados de promoción pública. Unidades residenciales orgánicas autosuficientes, desarticulados espacialmente: bloques alineados y separados entre sí por calles particulares o zonas libres, plaza central o zona central soportalada en la que se ubica la iglesia y a veces el colegio y los locales comerciales o el mercado, cuya existencia estaba prevista en las Casas del Hogar aunque finalmente no prosperase.

La factura de estos barrios, pese a las similitudes, es bien distinta. Las diferencias vienen dadas tanto por la localización espacial que ya implica una cierta segregación social, como por el tamaño de las viviendas: de 60 a 80 metros² en las Casas del Hogar, frente a los 38-70 metros² de los grupos de vivienda colectiva en *Francisco Franco*.

Estas diferencias son observables incluso dentro de la misma barriada. Así, si comparamos la primera fase de las Casas del Hogar en la que además de denotarse una cierta apuesta arquitectónica al mezclar el estilo cubistizante y racionalista de los pisos con el historicismo de los soportales, la separación entre los bloques es mayor, con las fases posteriores, ubicadas tras la iglesia de los Carmelitas, en las que dichos rasgos arquitectónicos prácticamente desaparecen, se aumenta la altura de los edificios y se reduce el espacio intercalar y el tamaño de la vivienda. Este hecho se explica en un contexto general de las promociones públicas que con el tiempo experimentaron una reducción generalizada de la calidad tanto de la construcción como de las propias viviendas.

La edificación de estos barrios exigió costosas obras de infraestructura. En el caso de las Casas del Hogar, la canalización y entubamiento del arroyo de Villalobón hasta su desembocadura en el río Carrión. En el caso del barrio de *Francisco Franco* la desecación de la Laguna Salsa. Tales obras constituyen un notable esfuerzo de producción de suelo urbano cuyo aprovechamiento, más tarde, correría de la mano de la iniciativa privada que acabará ocupando los terrenos liberados por la iniciativa pública que, de esta manera, se convierte en subsidiaria. De este modo puede explicarse respectivamente la construcción de la avenida de Cardenal Cisneros, cuya apertura se realiza a partir de 1947 (Campo de la Juventud, 1950), y de la de Eras del Bosque.

A estas promociones públicas ha de añadirse la construcción por el Ayuntamiento de refugios albergue en el Prado de la Lana, las cien viviendas para los empleados de la RENFE y las del Parque Móvil de los Ministerios Civiles, cuyo inicio se sitúa en torno al año 1945.

LA CIUDAD TRAS EL PGOU DE 1956.

El Plan General de Ordenación Urbana generado al amparo de la Ley del Suelo y Ordenación urbana de 12 de mayo de 1956 tendrá una importancia decisiva en el proceso de renovación y expansión urbana de la ciudad. Previsto para guiar el crecimiento de la ciudad durante quince años, al cabo de los cuales según contemplaba el artículo 37 de la citada ley debía ser revisado, su influjo con sucesivas adaptaciones se prolongará hasta 1991 en que se aprueba el siguiente PGOU.

El Plan de 1956 delimitaba una línea perimetral para determinar las zonas urbanas y rústicas de la ciudad que no sólo no contemplaba la existencia de un barrio como el de El Cristo, sino que prácticamente limitaba el crecimiento al espacio ya construido, de tal forma que las ampliaciones urbanas con destino a los polígonos residencial e industrial requirieron adaptaciones del mismo al poco tiempo de su aprobación. Aunque, como es lógico, la incidencia del planeamiento se extiende al conjunto del término municipal, las áreas más afectadas por el PGOU de 1956 serán el centro histórico y el barrio de El Cristo.

El casco histórico ya se había ido retocando en los años inmediatos. Entre 1948 y 1949 se aprobaron las siguientes reformas: entorno de la catedral y creación de la plaza de Cervantes; construcción del Gobierno Civil y renovación urbana del tramo inicial de Lope de Vega y la calle de Onésimo Redondo, con la consiguiente desaparición de los corrales de los Viernes y de los Sábados; y la apertura de la nueva calle de Becerro de Bengoa y reordenación de la pla-

za de San Lázaro a costa de las huertas del convento de Santa Clara. Si se trasladan al plano estas operaciones urbanísticas puede comprenderse la importancia superficial de las mismas y su capacidad para operar ulteriores transformaciones del tejido en estos sectores urbanos.

En adelante y hasta el PERI de 1987 las determinaciones urbanísticas adoptadas por el Plan 1956 respecto al área central de la ciudad estarán vigentes, de ahí la importancia del Plan. Puede decirse que ante la práctica ausencia de expansión urbana durante la década de los sesenta, será el centro el que acoja la mayor actividad constructora. De este hecho se deriva la profunda renovación del caserío y la alteración urbanística al que se asiste durante aquellos años.

La promoción de viviendas subvencionadas, acogidas al Decreto de 22 de noviembre de 1957, consistirá, durante las dos décadas siguientes a la aprobación del Plan, en la edificación sobre los solares que resultan de operaciones de derribo del caserío preexistente. Así entre 1958 y 1977 se conceden un total de 336 licencias de construcción en el casco histórico de las que resultan un total de 5.230 viviendas, es decir una media de 15 viviendas por promoción, lo que por otra parte da una idea cabal de la capacidad de las empresas promotoras. Las nuevas edificaciones, ejemplo de fealdad y vulgaridad arquitectónica, no sólo alteraron definitivamente la imagen de la ciudad tradicional sino que, al elevarse el volumen y la altura de lo edificado, reducen hasta la práctica desaparición los amplios patios de manzana e incrementan la densidad de población hasta los 252 habitantes por hectárea que se registraban en 1987. En tal adensamiento del casco histórico radica una parte de los problemas del tráfico y la insuficiencia de equipamientos que conoce actualmente el área.

Al tiempo que se asistía a la profunda renovación del caserío, se iba produciendo simultáneamente una alteración del trazado viario. El centro histórico se verá afectado entre 1958 y 1987 por el trazado de nuevas calles contempladas en el Plan: Patio de Castaño, Niños del Coro, Doña Urraca, que además supondrán la aparición de nuevas manzanas.

Sin embargo tan importante como lo anterior, y probablemente con mayor incidencia espacial, serán las realineaciones ejecutadas a lo largo de estas décadas. Dictadas al calor de las nuevas y crecientes necesidades del tráfico rodado y supuestamente tendentes a racionalizar el trazado viario, pero con un alto contenido especulativo de fondo, el callejero histórico, que ya había experimentado una alineación para su ensanchamiento durante el siglo XIX y comienzos del XX, volverá a ser so-



Fig. 79: Vista aérea del barrio de El Cristo (1989). Este barrio constituye la más importante expansión suburbial de la residencia obrera no planificada.

metido a idéntica operación a partir de los años sesenta del presente. De este modo calles como: General Mola, Valdeserías, Pastores, Manflorido, Las Monjas, Panaderas, el tramo occidental de Becerro de Bengoa, Juan de Castilla, Ramírez, Menéndez Pelayo, Antonio Maura, General Amor, Valentín Calderón, etcétera, verán progresivamente variadas su anchura y su alineación decimonónica.

La renovación urbana del área central, emprendida a partir del Plan 1956, tendrá un carácter dual desde una perspectiva social. Así, mientras que el área comprendida entre la catedral y Santa Marina se va ocupando por diversas iniciativas de viviendas protegidas con destino a familias de rentas medias y medias-bajas: Casas del Ayuntamiento, Torres de la plaza de Cervantes, Casas del Instituto Nacional de Previsión, etcétera; el sector del arrabal de La Puebla y la llamada Gran Avenida, urbanizada en 1968-1969, tendrán un componente social distinto.

Consideración aparte merece la transformación del arrabal de La Puebla. La transformación de este sector de la ciudad había comenzado en la década de los años cuarenta con la apertura de la calle de Teniente Velasco, pero será a partir del Plan Parcial de 1962 cuando definitivamente se imponga el recambio social y morfológico de este espacio. El arrabal mantero de la ciudad conoce a partir de ese momento la desaparición de la casi totalidad de las casillas de dos y tres plantas y de los corrales que caracterizaban el área, la alineación del conjunto de las calles y la sustitución de los grupos sociales populares por otros de rentas medias-altas y altas, que incorpora este espacio como un área de calidad de la ciudad.

Mientras tanto el barrio de El Cristo, como ya se ha visto, había crecido al margen de cualquier tipo de planeamiento. Sin las infraestructuras mínimas de agua corriente, red de saneamiento y alcantarillado e iluminación pública, el barrio podía asimilarse en alguna medida con los núcleos chabolistas que crecían por doquier en las ciudades españolas. Ante tal realidad, la corporación muni-

cipal adopta la resolución de dirigirse al Instituto Nacional de la Vivienda para que se haga cargo del realojamiento de los habitantes del barrio en un poblado de absorción del chabolismo, para proceder a la demolición del conjunto de las edificaciones levantadas ilegalmente.

Lo cierto es que el Estado, desbordado por un crecimiento desordenado y marginal en las grandes ciudades, tenía otras preocupaciones más acuciantes que resolver y desestima la propuesta municipal. Ante la respuesta oficial, el Ayuntamiento comienza a redactar en marzo de 1961 un Plan Parcial que será aprobado en noviembre del mismo año. Las líneas maestras del Plan comprendían: la demolición de los sectores del Barredo Viejo y Las Américas, considerados especialmente irregulares y desorganizados; la urbanización del resto de los sectores, en una primera fase mediante la ordenación y alineación del trazado viario y, en una segunda, con la pavimentación, acerado y alumbrado; y obras de infraestructura consistentes en el abastecimiento de agua y saneamiento parcial.

Desde el primer momento el Plan Parcial va a chocar contra la realidad de un proceso de construcción imparable, aunque ralentizado en estos años, y contra la imposibilidad de hacer frente al pago de las indemnizaciones, con cargo al presupuesto municipal, a aquellos propietarios que justificaran la existencia legal de sus viviendas, o de realojar a aquellos otros asentados ilegalmente. Es por ello por lo que dicho Plan no llegó a ponerse en práctica y su alcance se limitó a obras concretas: las obras de infraestructura y urbanización. Obras que, por otra parte, se demorarán tanto en el tiempo que no llegarán a verse concluidas hasta finales de los años setenta. De todos modos a los ojos de los vecinos, una vez superada la pesadilla de verse desalojados de sus casas, el solo hecho de poder contar con agua corriente se les antojó como toda una conquista, que no sólo permitía mayores comodidades, sino que constituía toda una garantía de la pervivencia del barrio. De este proceso quedó al margen el sector de Las Américas, al cual, durante bastante tiempo, el Ayuntamiento denegó licencias de obras para consolidación y mejora de lo construido y la acometida de agua hubo de hacerse por cuenta propia y a título de precario por encontrarse este sector fuera del Plan.

LA EXPANSIÓN PLANIFICADA DE LA CIUDAD: LOS POLÍGONOS.

En 1961 el Ayuntamiento, consciente de las limitaciones impuestas por el Plan 1956, aprueba sucesivamente los expedientes de creación del Polígono Residencial de Pan y Guindas y del Polígono Industrial de Nuestra Señora de los Ángeles. La justificación de ambos proyec-

tos ante la Dirección General de Urbanismo se basa en el presumible impulso que generará la inmediata ejecución del Plan Tierra de Campos (1965), una de cuyas cabeceras se sitúa en la ciudad de Palencia. Si bien esta previsión se basaba más en un deseo que en el contenido del propio Plan, el cual no perseguía la creación de un área industrial potente, sino utilizar la industria como complemento de la producción agraria y como instrumento para la fijación de la población.

Entre la citada propuesta y la construcción de tales entidades espaciales transcurrirá un dilatado período, mientras se tramita su aprobación por el Ministerio de la Vivienda, se procede a la expropiación de los terrenos rústicos donde se asientan, y se ordenan y dotan de infraestructuras, que concluye en 1967 para el Polígono Industrial y el 1968 para el Residencial. Pese a todo, puede afirmarse categóricamente que esta iniciativa pública se trata del mayor esfuerzo realizado de creación y programación de suelo urbano al que ha asistido la ciudad.

El polígono residencial de Pan y Guindas se construirá, por tanto, durante las décadas de los setenta y los ochenta. La iniciativa de creación de los polígonos residenciales contemplaba la intervención oficial en la urbanización y la planificación detallada del conjunto, para posteriormente vender las parcelas edificables a la iniciativa privada. No obstante en este polígono, como en casi todos, ha de ser la iniciativa pública la encargada de iniciar la construcción con el fin de atraer hacia el mismo la inversión privada.

Se trata de una unidad residencial, con una superficie de 25 hectáreas, aislada perimetralmente por grandes vías (las avenidas de Brasilia, Cataluña, Reyes Católicos y de Cuba), cuyo recinto interior, al que se accede por vías de servicio, se construye en la modalidad de manzana abierta, existe una reserva de suelo para los equipamientos escolares, deportivos, religiosos y de zonas verdes comunes. El barrio, en el que se alojan casi 8.000 habitantes, puede caracterizarse tanto por la pluralidad constructiva como por la diversidad y escasa integración de su componente social.

Por su parte, el Polígono Industrial de Nuestra Señora de los Ángeles, proyectado inicialmente sobre 8 o 10 hectáreas según la propuesta del Ayuntamiento y que alcanza en su inauguración las 36 hectáreas divididas en 68 parcelas, se manifiesta claramente insuficiente para atraer otra actividad que no sea la de pequeñas industrias y almacenes desalojados de interior de la ciudad. Al poco tiempo de inaugurarse, el Ayuntamiento solicita una nueva ampliación en 75 hectáreas para dar cabida a instalaciones industriales de mayor envergadura. Pero cuando ésta se



Figs. 80 y 81: La calle de Eduardo Dato antes y después de la demolición del convento de las Carmelitas en 1976. Este es uno de los ejemplos más llamativos de especulación urbanística en Palencia.

(Col. Caja España y col. particular. Palencia.)

aprueba en 1975, las determinaciones de localización espacial de las pocas nuevas industrias instaladas han sido ya tomadas, siguiendo el criterio de espontaneidad y de vinculación a los grandes ejes viarios que había presidido hasta la fecha los emplazamientos industriales.

Del escaso impacto en la atracción industrial del Polígono dan cuenta los emplazamientos industriales en: el Poligonillo y el de San Blas-Villalobón, en la carretera de Astudillo (C-617); FASA-Renault, en el término municipal de Villamuriel de Cerrato; el crecimiento industrial a lo largo de la carretera de Santander, en el término municipal de Fuentes de Valdepero; y las instalaciones surgidas en el término de Grijota al borde de la carretera C-615, surgidos todos ellos simultáneamente o con posterioridad a la creación del Polígono Industrial.

LOS FRUSTRADOS PLANEAMIENTOS DE 1974 Y 1981.

La revisión del Plan de Ordenación Urbana aprobada el 6 de mayo de 1974, tendrá un efecto marginal en el desarrollo urbano de la ciudad. En primer lugar porque en el año 1975 se aprueba una nueva Ley del Suelo y Ordenación Urbana (refundida en el año 1976) y, en segundo lugar porque, una vez concluida la dictadura, se aprueba, en 1978, el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, lo que obliga a adaptar nuevamente muchas de las propuestas contempladas en el mencionado Plan de 1974.

Además, durante el período de transición a la democracia el Ayuntamiento estará presidido por un gabinete de gestión hasta la elecciones de 1979, que aun cuando adop-



Fig. 82: Alineación múltiple en el tramo occidental de la calle de Becerro de Bengoa (1994). Las alineaciones y realineaciones practicadas entre el siglo XIX y la actualidad han originado un tipo de trazado de estas características.

ta muy discutibles decisiones urbanísticas (Plan Parcial del Ave María) estaba incapacitado para adoptar decisiones de alcance. Tras la constitución del Ayuntamiento democrático comienzan los trámites de Revisión del Plan que será sometido a información pública en el año 1981. El Plan partía del supuesto de que la implantación de la factoría de FASA-Renault iba a suponer el relanzamiento demográfico de la ciudad de Palencia y del entorno rural próximo. Pero, FASA-Renault, inaugurada en 1978, generó unas expectativas que más tarde resultaron infundadas.

El Plan de Ordenación Urbana de 1981 no verá la luz ante la falta de consenso de los grupos políticos municipales, pero la inexistencia de un Plan General o la paralización del Plan Parcial del Mercado Viejo-La Puebla, no iba a impedir la actuación urbanística durante la década de los ochenta. Es más algunas de las tendencias, observadas en años anteriores respecto al casco histórico, experimentan una aceleración. Esta aceleración tiene más que ver con intervenciones cualitativas que cuantitativas, ya que efectivamente entre 1979 y 1984 la construcción de viviendas se dispara en las zonas periféricas (2.430 viviendas) mientras que el centro recibe únicamente 614 nuevas viviendas.

Así, por la importancia que representan espacialmente cabe mencionar operaciones urbanísticas tales como la desaparición del Asilo de los Ancianos en la plaza de San Pablo y el derribo del convento de las Carmelitas sobre el que se levanta la plaza de Inés de Osorio que eran remodelaciones ya previstas en el Plan 1956, pero cuya conservación proponía el Plan Parcial mencionado. Asimismo, el

desmantelamiento de la vieja plaza de toros que da lugar a lo que pretende ser un nuevo centro residencial-comercial conocido como Centro Bigar; la construcción en los patios y huertas del Seminario y el convento de las Agustinas Canónigas; la renovación del entorno de la plaza de la iglesia de San Miguel; la renovación del Corral Gil de Fuentes y el entorno de la plaza de la Inmaculada; y la aparición de pasajes y galerías comerciales particularmente en el entorno de la calle Mayor (Mayor 100, Pasaje de Menéndez Pelayo, Pasaje de la calle Don Sancho, Pasaje Juan de Castilla, Pasaje Doña Urraca, Pasaje del Centro La Habana, etcétera) que se han revelado, comercialmente hablando, muy poco eficientes, pero cuya incidencia se ha manifestado negativamente debido a la intensa terciarización del área y el reforzamiento de la centralidad, el encarecimiento del suelo y de las viviendas resultantes del proceso renovador y el incremento del volumen construido.

Por otra parte la no aprobación del Plan 1981 reforzará el crecimiento meridional de la ciudad. Al rápido rellenado del barrio de Santiago-San Telmo entre los años setenta y ochenta, se unirán la construcción de la Escuela Politécnica Agraria y el Asilo de los Ancianos en el borde meridional del triángulo formado por las carreteras de Valladolid y Burgos y el vial de circunvalación que las interconecta, y más tarde el centro comercial Las Huertas, que constituirá el elemento decisivo sobre el que se organiza el nuevo barrio de la avenida de Madrid. Este sector urbano caracterizado por la construcción mixta de bloques y vivienda unifamiliar acabará por completarse a lo largo de la década de los noventa con la construcción del llama-



Fig. 83: Vista de la barrera ferroviaria desde la pasarela de la carretera de Villalobón (1995), uno de los problemas urbanísticos más graves de la ciudad.

do Parque Residencial Europa y el campus universitario de La Yutera.

La nota que define, durante los años ochenta, la actividad urbanística en los barrios suburbanos es la remodelación. El mejor ejemplo de este proceso, que se desarrolla desde mediados de los ochenta y llega hasta la actualidad, lo constituye el barrio de San Antonio en el que, dada su proximidad al casco histórico, se ejerce una mayor presión. La remodelación del barrio comenzó con la realienación de calles y la sustitución del viejo caserío de una y dos plantas por edificios de pisos y prosigue en la actualidad potenciado por la ocupación residencial de extinta la planta industrial de la Electrólisis del Cobre y por la construcción en sus inmediaciones del edificio de servicios múltiples del Estado y la nueva Comisaría de Policía en las antiguas dependencias del Parque Móvil.

LA RECUPERACIÓN DEL CENTRO URBANO Y EL PERI DE 1987.

El Plan Especial de Protección y Reforma Interior "Mercado Viejo" del área central de la ciudad de 1987 llegaba muy tarde. No sólo por la desaparición de un buen número de edificios singulares y de gran parte de la trama urbana, sino también porque tal proceso se había traducido en el desalojo de las capas sociales que tradicionalmente habían ocupado este sector urbano.

El área comprendida por el PERI es de 91,42 hectáreas de las 687,4 hectáreas con que contaba el casco urbano de Palencia en esa fecha. El Plan trata de atajar "la renovación

indiscriminada del patrimonio edificado con la pérdida de los valores arquitectónicos y ambientales que han provocado sin duda la pérdida de la coherencia formal del conjunto". Para ello dispone de los siguientes elementos de intervención:

Control de la altura y definición de las alineaciones de edificación, determinación de las zonas y los edificios protegidos, canalización de las inversiones municipales hacia la mejora de la urbanización y la adecuación ambiental del mobiliario urbano (quioscos, farolas, papeleras, rótulos publicitarios, etcétera), conservación y mantenimiento del caserío mediante una política de ayudas y subvenciones, adecuación de los bajos comerciales a la composición de las fachadas de los edificios en que se ubican, dotación a la calle Mayor del mayor grado de protección, regulación del tráfico y aparcamiento en el conjunto del área, peatonalización preferente de algunas vías y rehabilitación mediante la adquisición por la Administración de algún edificio con protección estructural.

La incidencia del PERI ha sido notoria en algunos aspectos tales como: peatonalización de calles (Jorge Manrique y el entorno de la catedral, San Pablo, Fernández del Pulgar, el tramo sur de la calle Mayor, las plazas de Abilio Calderón y Mayor, etcétera, mejora estética de las fachadas, control de la altura de las edificaciones, rehabilitación y recuperación funcional de algunos edificios (edificio del marqués de Albaida y otros del tramo central de la calle Mayor, convento de las Canónigas, el Centro Cultural de la Diputación Provincial, etcétera), recuperación ambiental de los soportales de la calle Mayor

y regulación del aparcamiento en el sector oriental del casco histórico.

No obstante, los objetivos trazados por el PERI eran poco ambiciosos de partida y los medios económicos dispuestos a su fin muy escasos (inversión prevista de 587 millones). Tampoco entraba en la consideración de aspectos fundamentales como la relación del área afectada por el Plan Especial con el resto de las áreas urbanas situadas al otro lado del ferrocarril, la programación y el establecimiento de tiempos y plazos para la intervención privada en la rehabilitación de edificios, el establecimiento de una Ordenanza relativa al ornato y conservación de las fachadas, el señalamiento de áreas de edificación forzosa para evitar la presencia de solares sin edificar con fines especulativos, y la protección pormenorizada de edificios y espacios singulares, al no disponer el Plan de un Catálogo Histórico-Monumental de la ciudad.

EL PLAN GENERAL DE 1991.

Finalmente, el Ayuntamiento, tras demasiados aplazamientos, consigue aprobar el Plan General de Ordenación Urbana en 1991, con el fin de disponer de un instrumento claro de intervención en el próximo futuro urbano de la ciudad. El Plan General se enmarca dentro de lo que pudiéramos llamar modelo urbanístico de desarrollo sostenible, en la medida que se pronuncia a favor del "desarrollo cualitativo que permita recuperar un urbanismo de escala humana". Es por ello por lo que el Plan no prevé la preparación de grandes superficies de suelo urbano y por tanto el crecimiento a gran escala de la ciudad, que, una vez determinado el previsible estancamiento del crecimiento demográfico, no estaría justificada, y vuelca el conjunto de los recursos disponibles en la mejora de la calidad tanto del medio urbano como del medio rural contenido en el término municipal.

A grandes trazos los objetivos establecidos por el Plan pueden agruparse en los siguientes bloques:

En primer lugar, el relativo a la calificación y la programación del suelo (definición de un modelo de utilización del suelo a largo plazo en el que el papel de los sistemas generales de comunicación, los espacios libres y los equipamientos comunitarios respondan a esquemas claros de organización y se ajusten a las características del territorio, establecimiento de una política urbanística para el sector de la vivienda que, mediante la clasificación y calificación del suelo, permita hacer frente a la especulación del suelo y facilitar el equilibrio entre la oferta y la demanda y, con ello, la adquisición y alquiler de viviendas sociales, ampliar el suelo industrial para incentivar la in-

dustrialización de la ciudad, y considerar la necesidad de destinar suelo para cubrir la demanda de viviendas de segunda residencia, de forma coherente con el modelo de utilización del suelo a largo plazo).

En segundo lugar, el relativo con el trazado ferroviario (eliminación a corto plazo de la barrera física constituida por la vía férrea, integración de los dos sectores urbanos separados por el actual trazado ferroviario a partir del tratamiento urbanístico, mediante un PERI, de los terrenos ocupados por las vías e instalaciones ferroviarias).

En tercer lugar, el relativo al sistema viario (ejecución de un segundo cinturón de circunvalación destinado al tráfico interurbano, cierre del primer anillo de circunvalación con un carácter fundamentalmente urbano).

Y en cuarto lugar, el relacionado con los espacios de interés ambiental (calificación selectiva para todas las áreas que presenten interés medioambiental o bioecológico haciéndolas compatibles con actividades de ocio y esparcimiento. En este marco tienen especial importancia las riberas y vega del río Carrión, calificadas como no urbanizables con áreas de especial protección, para las que se considera imprescindible realizar un análisis pormenorizado y un diagnóstico de todos los elementos integrantes del medio físico que permita realizar una propuesta por sectores teniendo como referencia la protección ambiental de este sector, inclusión en el sistema de espacios libres de una red de itinerarios peatonales y/o ecuestres para contribuir a la protección y funcionalidad de los caminos de sirga, las vías pecuarias y los caminos rurales existentes, reconversión del Canal de Castilla y la Acequia de Palencia como vías turístico-recreativas, previsión y oferta de espacios para cubrir la creciente demanda de ocio en estrecha relación con el modelo de utilización del suelo protegido por su interés medioambiental o bioecológico).

De todas las propuestas contenidas en el Plan es preciso hacer mención especial a dos de ellas: la desaparición de la barrera del ferrocarril y el destino final de la margen derecha del río Carrión. Probablemente estemos ante los principales retos urbanísticos que ha de afrontar la ciudad de Palencia.

Por lo que se refiere a la supresión de la barrera del ferrocarril, hay que remontarse hasta 1955 cuando estando redactando el Plan General de 1956 se da cuenta por la alcaldía de las gestiones realizadas ante el Ministerio de Obras Públicas para el desvío hacia el norte de la línea del ferrocarril a partir del cruce con la carretera de Villalobón, lugar donde se instalaría definitivamente la estación. La

aprobación de dicho proyecto hubiera dado lugar a la formación de un nuevo Plan y, sin duda, habría cambiado enteramente el futuro urbanístico de la ciudad.

Téngase en cuenta que en aquel momento, más allá de la línea férrea tan sólo se encontraban los barrios del Otero, Ave María, la barriada de *Francisco Franco* y el arrabal de la Estación situado en torno al Camino Viejo de Villalobón. Lógicamente de no haber previsto el crecimiento urbano Allende el Río, la única posibilidad se cifraba en la ocupación del margen oriental de la ciudad, solución a todas luces más idónea que la otra posibilidad descabellada de seguir prolongando linealmente el crecimiento por los extremos norte y sur.

Tal solución conocía el problema en el que se asentaba, de ahí las gestiones municipales para su resolución, pero lo cierto es que los planes de urbanismo se van desarrollando y nos encontramos en la actualidad con un área ocupada por casi 20.000 habitantes cuyos problemas de conexión con la ciudad central hacen difícil la integración urbana plena.

La existencia de la barrera férrea plantea problemas como la segregación social del sector oriental de la ciudad, el peligro para los peatones que en número de 25.000 atraviesan las vías diariamente, la presión constructora sobre otras áreas urbanas y la especulación del suelo en las mismas, la dificultad de ordenación y racionalización del tráfico entre ambos sectores cuyos accesos se colapsan a las horas punta provocando embotellamientos, y, finalmente, la imposibilidad de dar un tratamiento urbanísticamente adecuado al degradado borde ferroviario del sector central de la ciudad.

El enfrentamiento entre las distintas fuerzas políticas sobre la forma de suprimir dicha barrera (soterramiento o viaducto) y la indefinición de la Junta de Castilla y León que aboga por una solución de conjunto para todos los problemas ferroviarios en las ciudades de la Comunidad Autónoma, han traído como consecuencia la paralización y el postergamiento *sine die* de la solución por la que aboga unánimemente la ciudadanía.

Por otra parte, como ya se ha expuesto anteriormente, el margen derecha del río Carrión sigue estando pendiente de un Plan de Ordenación de usos del suelo desde el abortado Plan General de 1981. Ante tal indefinición, como ya ocurrió con el casco histórico de la ciudad, lo que prospe-

ra son las actuaciones desordenadas (edificación y vertidos ilegales) y la sensación de espacio abandonado a su suerte.

Es precisamente sobre el estado actual del área y en presuntas ideas urbanísticas modernizadoras, donde los propietarios del suelo en la zona y los constructores, agrupados en torno a la Asociación Pro Carrión, basan los persistentes intentos de ocupar residencialmente la margen derecha del río Carrión.

Sin embargo, tales proyectos, que implican modificar la calificación del suelo contemplada en el PGOU de 1991, no parecen tomar en consideración los siguientes aspectos: no existe necesidad justificada de crecimiento superficial del espacio construido ya que el crecimiento demográfico está prácticamente detenido, tampoco se valoran adecuadamente las ingentes inversiones que son necesarias para dotar a la zona de todo tipo de infraestructuras: colectores de residuales, acometida de agua potable, construcción de nuevo viario, iluminación y alcantarillado, etcétera; no se tiene en cuenta el incremento del coste de determinados servicios urbanos: transporte público, recogida de basuras, policía urbana, etcétera.

No parece, pues, que las aspiraciones de pequeños colectivos sociales y la realización de negocios con beneficios a corto plazo constituyan argumentos suficientes para amortizar indefinidamente un espacio de alta calidad ambiental.

Pero si consideramos, con una perspectiva a largo plazo, que las ciudades con futuro serán aquellas que hayan preservado sus espacios naturales, la solución de invadir la vega occidental del Carrión se torna aún más incomprensible ya que como se sabe, por muy deteriorada que se encuentre la zona, no hay mayor impacto ambiental, y más irreversible, que el producido por la urbanización.

Es preciso, por tanto, sin ingenuidades de ningún tipo, abordar la ordenación de los usos en esta zona con el fin de ponerla al servicio de la ciudad y de sus agentes sociales y económicos. De una ciudad que hacia el futuro puede vender lo verde como hecho distintivo y diferenciador y como factor de desarrollo y bienestar social, tal como recoge el Plan Estratégico Palencia 2000, documento, por otra parte, cuya importancia para el futuro de la ciudad ha sido tan escasamente apreciado.