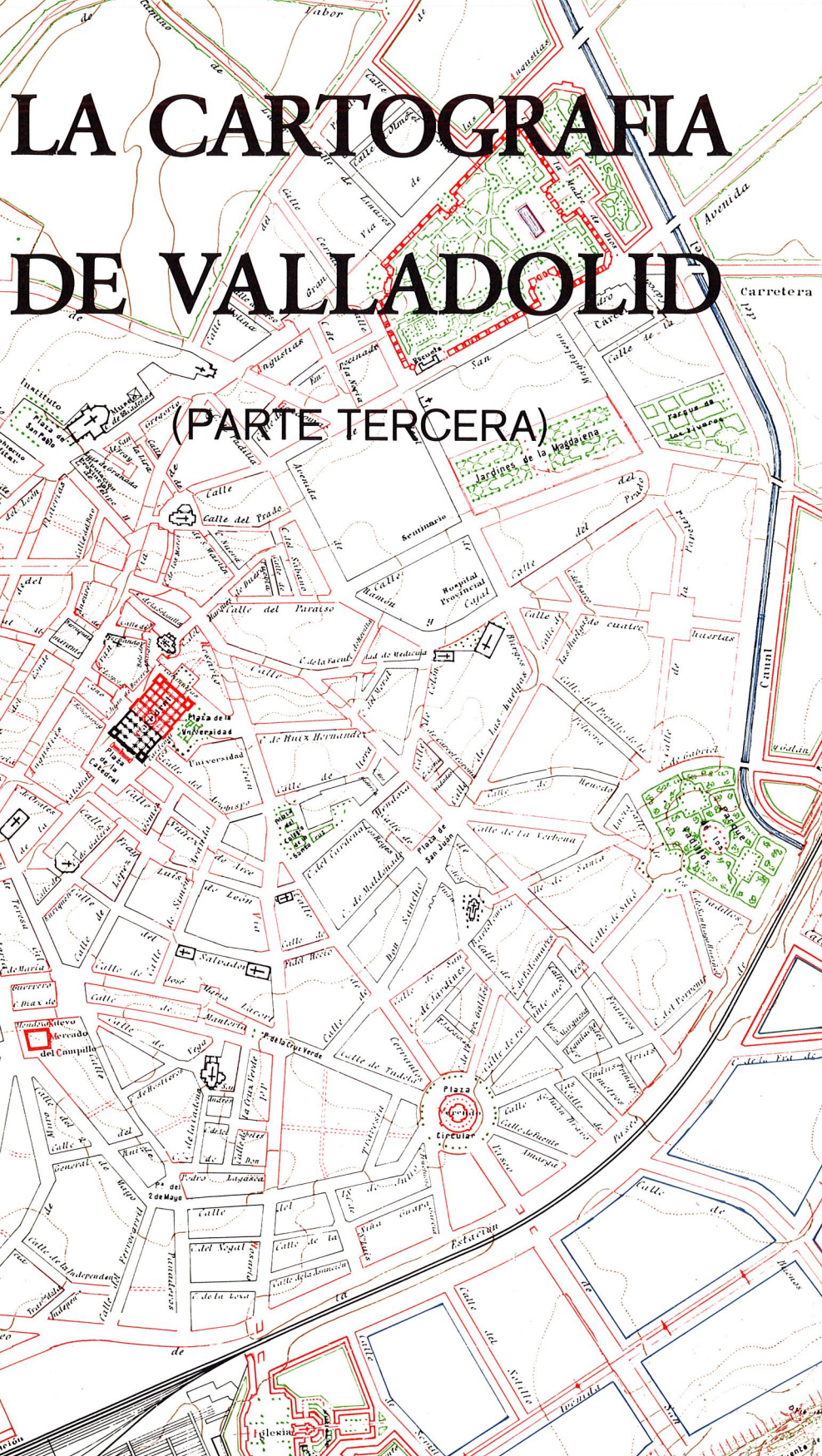


LA CARTOGRAFIA DE VALLADOLID

(PARTE TERCERA)



LA CARTOGRAFIA DE VALLADOLID

3.^{er} Cuaderno

Valladolid, 1931-1970

Excmo. Ayuntamiento de
Valladolid

© Es propiedad del
Excmo. Ayuntamiento
de Valladolid

COMO RESULTADO DE UN ACUERDO DE COLABORACIÓN ENTRE EL EXCMO. AYUNTAMIENTO Y LA UNIVERSIDAD DE VALLADOLID SE HA ELABORADO ESTE TERCER CUADERNO SOBRE CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALLADOLID, EL CUAL HA SIDO REALIZADO EN LOS DEPARTAMENTOS DE URBANISMO Y TEORÍA E HISTORIA DE LA ARQUITECTURA DE LA ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE NUESTRA UNIVERSIDAD.

Depósito Legal: VA. 618-1986

Impreso en los talleres de la Editorial Sever-Cuesta. Prado, 10 y 12. Valladolid, 1986

ESTE tercer cuaderno de Cartografía de Valladolid, completa la divulgación del proceso histórico de nuestra ciudad, explicando las secuencias temporales y las causas de su crecimiento, plasmando sus consecuencias mediante la reproducción de los planos más representativos.

De esta manera cumplimos con el objetivo que se impuso el Ayuntamiento: el que todos los ciudadanos conozcan a través del pasado el porqué de nuestra realidad urbana y sepan valorar, con un mayor conocimiento de causa, las medidas que adoptó el nuevo Plan General para conservar y rescatar lo poco que nos queda de lo que constituía la esencia de nuestra ciudad, sus monumentos y conjuntos históricos, fiel reflejo de otra manera de vivir.

Como responsable del Area de Urbanismo me satisface brindar este trabajo con la esperanza de que este legado histórico nos sirva a nosotros y a futuras generaciones. Esta investigación histórico-urbanística sobre Valladolid se completará con un Atlas de Cartografía histórica que recoge la totalidad de los documentos gráficos sobre nuestra ciudad, comprendiendo planos totalmente inéditos.

Valeriano Martín Sánchez

INTRODUCCION

El período que abarca este tercer y último cuaderno sobre Cartografía Histórica de Valladolid, pese a ser más breve que los dos anteriores es, sin duda, el que mayor trascendencia ha tenido en la configuración de la ciudad. En estos cuarenta años Valladolid se consolida como un núcleo industrial moderno, el más dinámico de toda la región, lo que atrae a una gran cantidad de población y acentúa los problemas crónicos de la ciudad tales como el déficit de viviendas, la falta de suelo urbano y otros.

La solución dada a todos ellos no será ya exclusivamente la prolongación y densificación de los núcleos de extrarradio que habían aparecido en el primer tercio del presente siglo; a esta forma de crecimiento se añaden por una parte los suburbios, surgidos fuera del espacio urbano delimitado por las Ordenanzas y planes de urbanización, en condiciones de degradación extremas, y por otra los Polígonos de Viviendas Protegidas y Grupos de Viviendas Subvencionadas.

Estos últimos constituyen, en cierto modo, el nexo de unión entre la ciudad tradicional y los núcleos de extrarradio; cada uno de ellos aparece como una solución parcial e individual al problema de la vivienda, muchas veces sin conexión con el resto de la trama urbana, pero tendrán una trascendencia indudable en el crecimiento y estructura de la ciudad. En su

mayor parte —al menos por lo que respecta a los Polígonos de Viviendas Protegidas— fueron concebidos para clases modestas, en un intento de erradicar las condiciones de vida propias de los suburbios surgidos al término de la Guerra Civil; pero en la práctica pocas veces se logró este objetivo.

Los suburbios, como forma de crecimiento, no sólo no desaparecerán, sino que en este período se incrementarán en número; surgen en sectores alejados de la ciudad, formando una aureola externa de degradación, y constituyen, no pocas veces, la única solución para el creciente número de inmigrantes llegados a la misma a lo largo de la década de 1960.

El resultado del desarrollo económico y crecimiento de la población que tiene lugar en este período ha sido una transformación sustancial de los caracteres que presentaba la ciudad al término de la Guerra Civil. Su superficie se ha incrementado considerablemente y no sólo por la aparición de nuevas áreas residenciales, sino también porque las necesidades de la nueva industria han dado lugar a la creación de una serie de espacios industriales, unos no planificados a lo largo de todas las carreteras que atraviesan la ciudad —Burgos, Madrid, León, Soria— y otros, como el Polígono de Argales, resultado de una planificación.

Igualmente, y al tiempo que la ciudad crece, se irán diferenciando una serie de sectores por sus caracteres morfológicos y sociales, hasta definir con cierta nitidez los rasgos básicos de la estructura urbana. En esencia, éstos se pueden resumir en la oposición entre el Centro y el Oeste como áreas residenciales de las clases acomodadas, y el resto de la ciudad ocupado por las clases trabajadoras.

Ambos conjuntos, que ya estaban perfilados a principios de siglo, han experimentado una considerable ampliación. Al primero se le ha añadido inicialmente el Paseo de Zorrilla y más tarde, en la década de 1970, la Huerta del Rey, y al segundo nuevos grupos de Viviendas Protegidas y Subvencionadas que contribuirán a paliar el déficit de vivienda que aparece a raíz de la inmigración de las décadas de 1950 y 1960. Una contribución a todas luces insuficiente ante las dimensiones que presentaba en ese período, el crecimiento de la población de Valladolid.

VALLADOLID 1931-1970

Uno de los aspectos más sobresalientes del período que se extiende entre 1931 y 1970 lo constituye, sin duda, la superación de la tradicional atonía del crecimiento demográfico, puesto que de una población que en la primera fecha no alcanzaba los 92.000 habitantes se ha pasado, en 1970, a más de 236.000. Este incremento de aproximadamente 144.000 personas, que tendrá una lógica repercusión en el espacio urbano, se debe en parte a un saldo vegetativo positivo —diferencia entre nacimientos y defunciones—; pero, con ser importante este factor en el crecimiento de la ciudad, será la inmigración la gran protagonista del mismo, especialmente tras la Guerra Civil.

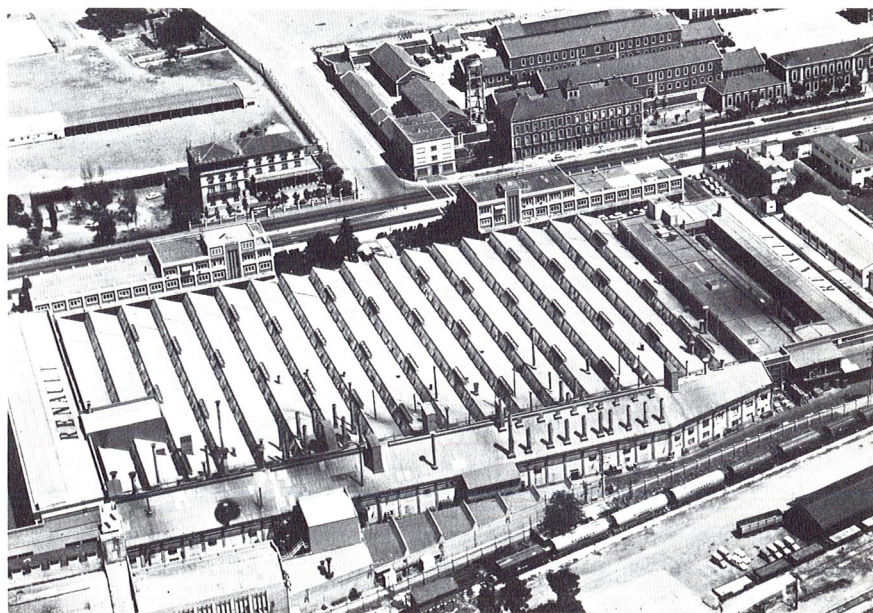
En efecto, en los años posteriores a la misma, y a pesar de que las condiciones económicas de Valladolid sufren un notable deterioro motivado por la pérdida de la tradicional función de mercado de granos, la afluencia de población no sólo no se interrumpe, sino que pasará a ser un factor clave en el crecimiento urbano. Sin embargo, se trata de una inmigración cualitativamente diferente a la de períodos anteriores, puesto que a la población de origen rural hay que añadir el importante contingente de militares y de funcionarios llegados al concluir la Guerra Civil como consecuencia de la reorganización que experimentan los servicios de la Administración Pública.

Sin que durante la década de 1950 se interrumpa la tendencia como resultado de la instalación de las primeras industrias, será no obstante en la década siguiente cuando la inmigración adquiere, por sus proporciones —más de 85.000 personas—, una importancia notable en el crecimiento de la ciudad.

Este fenómeno, que no es por supuesto exclusivo de Valladolid, sino que afecta también y con mayor intensidad a otras ciudades y regiones —Cataluña, País Vasco— tiene su origen en la rapidez de un proceso de industrialización fomentado por el Estado y con intervención directa del mismo— leyes de industria de 1939 y creación del I.N.I. en 1941—, así como en la crisis que, paralelamente en el tiempo, afecta a la agricultura tradicional.

En efecto, durante la década de 1940 y especialmente en la de 1950, la política agraria se orientó hacia el abastecimiento del país de productos alimenticios básicos, fijándose para ello unos precios elevados. Los beneficios obtenidos de este modo por los grandes propietarios se invertirán en capitalizar y modernizar las explotaciones agrarias, lo que provoca un excedente de mano de obra cuya única alternativa será la emigración hacia las regiones y ciudades industrializadas en busca de trabajo.

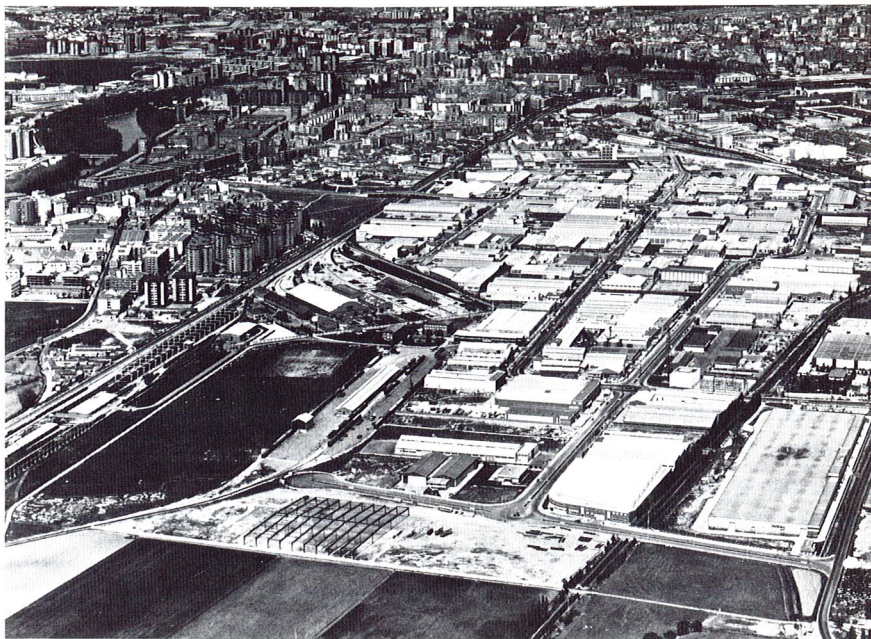
La Factoría Fasa-Renault, una de las industrias sobre las que se apoya el crecimiento económico y demográfico de la ciudad de Valladolid.



En este período, Valladolid se convierte en un importante foco de atracción para tal mano de obra, compuesta fundamentalmente por jornaleros y pequeños propietarios, merced al cambio cuantitativo y cualitativo que se produce en el proceso de industrialización de la ciudad. Un cambio cuantitativo porque serán numerosas las empresas que se instalen, y por ende mayor la oferta de puestos de trabajo, y un cambio cualitativo puesto que nuevas actividades —en especial las relacionadas con la metalurgia— se añaden, y en algún caso sustituyen, a las que desde finales del siglo anterior habían sido base de la primera industrialización de Valladolid.

Los factores que explican tales cambios hay que buscarlos por una parte en la favorable coyuntura económica por la que atraviesa España en los últimos años de la década de 1950 —inicio de relaciones internacionales, apertura del comercio exterior, comienzo de la expansión del turismo— y por otra parte, y a una escala local, en la proximidad a las zonas de producción de energía eléctrica, así como en la privilegiada situación de Valladolid en el centro de Castilla la Vieja. Todo ello, unido a la existencia de una cierta tradición industrial en la ciudad y una mano de obra relativamente cualificada contribuirá a la instalación en la década de 1950 de una serie de industrias que tendrán una enorme importancia en su desarrollo. En los últimos años del decenio anterior ya se habían inaugurado algunas empresas como TAFISA (1946), ENDASA (1947) y NICAS (1950), pero es a lo largo de la década de 1950 cuando se instalan las que tendrán mayor trascendencia en la futura expansión de la ciudad; en 1951 lo hará F.A.S.A., por iniciativa y capital local y dedicada en un principio al montaje en cadena de los célebres 4-4 bajo licencia de la Renault francesa, y cuatro años más tarde, en 1955, SAVA —integrada en 1970 en ENASA—. Al mismo tiempo irán surgiendo otras empresas de menor entidad, creadas con capital local, al amparo de esta decidida expansión industrial de la ciudad. Muchas de ellas tendrán un carácter auxiliar, actuando como subcontratistas de la que ya se perfilaba como industria fundamental de Valladolid: la fabricación de automóviles. Este es el caso de TECNAUTO e IBERICA DE BALLESTAS Y RESORTES, inauguradas ambas en 1956.

En la década de 1960 tiene lugar una consolidación del proceso iniciado en el decenio precedente y a ello contribuye en parte la creación del Polo de Desarrollo de 1964, que si bien no sirvió para impulsar la aparición de un gran número de empresas, al menos permitió un desarrollo relativamente cómodo de las ya existentes. Fue-



El polígono industrial Argales. El fruto más importante en Valladolid de la política de Polos de Desarrollo de la década de 1960, que consagra con su gran superficie el uso industrial en el Sur de la ciudad.

ron éstas las que, aprovechando tal coyuntura, realizaron la mayor parte de las inversiones —el 72,9 por 100— y crearon el mayor número de puestos de trabajo —el 76,7 por 100—. De entre ellas, las relacionadas con la fabricación de automóviles fueron sin duda las más dinámicas, puesto que entre 1964 y 1970, es decir, durante los años de vigencia del Polo, acapararon el 59,6 por 100 de las inversiones y crearon el 62,5 por 100 de los puestos de trabajo.

Al margen de los efectos directos de estas empresas, en especial de FASA, que ha sido el principal foco de empleo en la ciudad y por ello un factor decisivo en la capacidad de atracción de la emigración, de modo indirecto han impulsado la creación de nuevas industrias —textiles, químicas, de alimentación, metalúrgicas y otras— que han diversificado la gama de productos fabricados y han servido para consolidar el crecimiento industrial de Valladolid.

Paralelamente, ha tenido lugar un aumento en la dimensión de los establecimientos y de la productividad, así como una expansión de los mercados que ya no serán exclusivamente locales o provinciales, sino regionales e incluso nacionales.

Por todo ello, Valladolid ha pasado a ser el centro industrial

más importante de Castilla la Vieja, pero su desarrollo económico no se ha limitado a la industria. En efecto, el comercio y los servicios en general, cuya importancia ya hemos señalado en otros períodos de la historia de la ciudad, han experimentado una expansión y transformación considerables como consecuencia de la mayor demanda, que excede el ámbito local, del crecimiento del poder adquisitivo y de las nuevas necesidades que crea la actividad industrial. Ello ha dado lugar no sólo a un aumento de la oferta de servicios, sino también a una diversificación de la misma, incrementándose la dotación de aquellos que se orientan a hacer frente a una demanda cada vez más cualificada.

El impacto de este conjunto de transformaciones en la estructura de Valladolid ha sido considerable. Nuevas formas de crecimiento, una decisiva intervención pública en la expansión de la ciudad, la consolidación de los núcleos de extrarradio y la aparición de nuevos suburbios con un marcado carácter de degradación, son alguno de los rasgos que caracterizan este período que, pese a todo, no puede considerarse como homogéneo.

En efecto, durante una parte del mismo las formas de crecimiento de la ciudad no difieren sustancialmente de las que se habían desarrollado a principios de siglo, y ello a pesar de que, desde 1939 el número de inmigrantes no ha dejado de incrementarse año tras año. Pero esta circunstancia no fue suficiente para estimular la construcción de viviendas dentro de la ciudad; hasta prácticamente los últimos años de la década de 1950 esta actividad se verá condicionada por la escasez de suelo urbano, las dificultades en el abastecimiento de materiales de construcción y la escasa entidad de una demanda que pudiera pagar los elevados precios de venta o alquiler de inmuebles e hiciera rentable las inversiones de la iniciativa privada.

Por ello, el déficit de vivienda será una constante prácticamente en todo el período y afectará con mayor intensidad a aquellos grupos de rentas más bajas; en 1944 tal déficit se estimaba en 9.841 viviendas y cuatro años más tarde en 10.911 viviendas.

En estas condiciones fueron varias las soluciones encontradas antes de que la iniciativa oficial promoviese, directa o indirectamente, la construcción de viviendas. Una de ellas fue la subdivisión de las que existían en el interior de la ciudad tradicional e incluso en los núcleos de extrarradio y ello pese al deficiente estado en el que se encontraban. Por este procedimiento encontró acomodo, tempo-

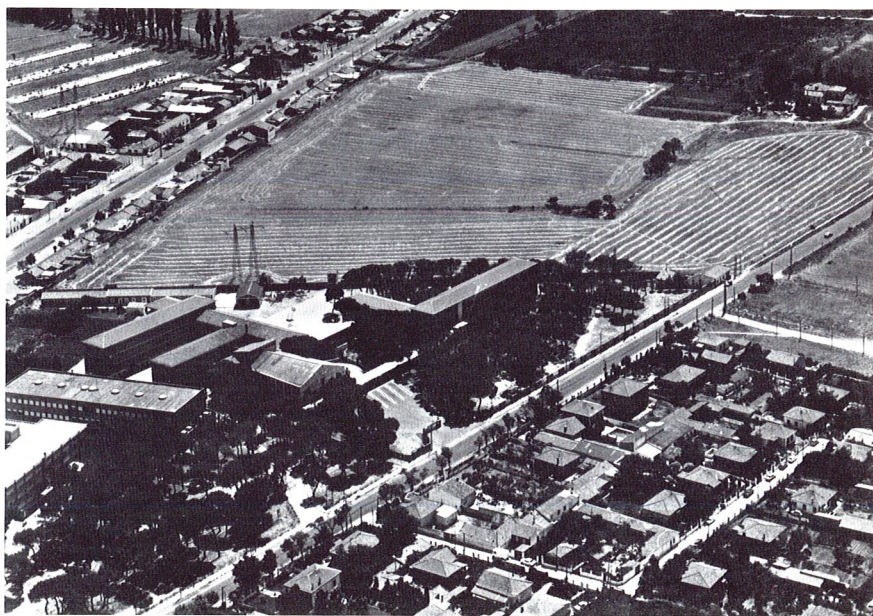
ralmente, una parte de la población llegada a la ciudad en las décadas de 1940 y 1950 que no podía comprar o alquilar una vivienda, pero que tampoco estaba dispuesta a residir en un suburbio.

La consecuencia será el hacinamiento de la población —dos y hasta tres familias por cada vivienda—, en un caserío muy envejecido y carente de las mínimas condiciones higiénicas; según el Plan de Urbanización de Valladolid de 1938, un 70 por 100 de los edificios destinados a vivienda deberían ser demolidos o clausurados obligatoriamente, un 20 por 100 podrían ser aprovechados mediante obras de reparación y sólo un 10 por 100 reunían buenas condiciones para su habitabilidad, lo que da idea suficiente del escaso grado de renovación morfológica de la ciudad.

La única alternativa ante la paralización de la construcción de viviendas y el consiguiente hacinamiento fue la ocupación de la periferia; pero este proceso adquiere en la década de 1940 caracteres diferentes al que, con el mismo significado se desarrolló a principios de siglo.

La ciudad cuenta desde 1938 con un Plan de Urbanización y unas Ordenanzas que regulan de modo estricto la realización de la

El barrio de la Cañada de Puente Duero. Un asentamiento suburbial, que vertebrado sobre la estructura viaria tradicional, ocupa suelo público. En primer término San Adrián y al fondo las Villas.



construcción y urbanización de los solares calificados como urbanos, de tal modo que “*si tuviese alguien la osadía de edificar en un terreno sin la previa autorización municipal, las partes edificadas serán demolidas por los bomberos y los escombros trasportados al vertedero*”. Asimismo, las condiciones económicas de la clase trabajadora y de los inmigrantes en particular, eran tan deficientes que no permitían la realización de grandes desembolsos en la compra de la parcela y construcción de la vivienda.

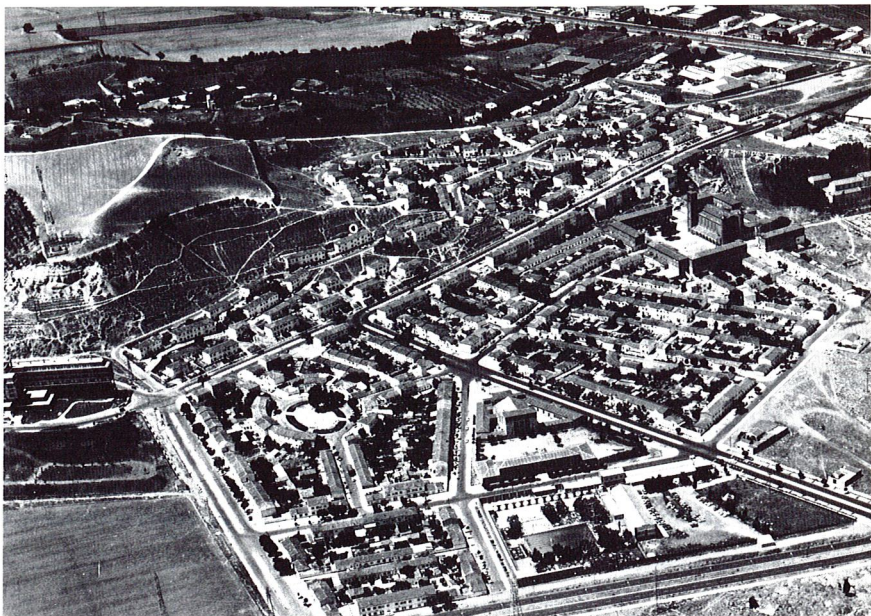
En este contexto, los núcleos de extrarradio de principios de siglo —*la Rubia, la Farola, Delicias, San Isidro*— experimentan una cierta expansión; prácticamente a todos ellos se anexionan nuevas superficies lotificadas, pero su ocupación se llevará a cabo con caracteres suburbanos y no sólo porque los materiales empleados eran de mala calidad —frecuentemente de desecho—, sino también porque ante las limitaciones legales se hacía preciso actuar con rapidez, es decir, construir la vivienda sin el correspondiente permiso y por ende sin reunir las mínimas condiciones sanitarias.

El Ayuntamiento, ante la falta de viviendas, tolerará estas construcciones e incluso concederá cédulas de habitabilidad previo pago de una multa de aproximadamente 500 pesetas, pero sin contrapartida en materia de dotación de servicios —alcantarillado, agua, pavimentación—, lo que acentúa la marginación de la población que encuentra, en la instalación en la periferia, la única solución al déficit y carestía de la vivienda en el interior de la ciudad.

Con el mismo carácter de degradación material que la ampliación de los núcleos de extrarradio, surgirán, en la década de 1940, los suburbios de la *Cañada de Puente Duero*, que se incorporará administrativamente a la ciudad en 1950 —cinco años después de su creación—, la *Bombilla*, en las proximidades de la carretera de Madrid, *Buenos Aires*, junto al canal del Duero, y otros de menor entidad pero idéntico significado.

En los mismos años se asiste a una considerable ampliación de los suburbios surgidos con anterioridad a la Guerra Civil, como el *Barrio España* —anteriormente barrio de la República—, los *Pajarillos Altos* y el barrio de la *Victoria*.

Paralelamente al desarrollo de estos procesos de carácter marginal —que aportan prácticamente el 50 por 100 de las viviendas construidas en la década de 1950 y una proporción aún mayor en la década anterior— se incorporan a la ciudad nuevas formas de crecimiento, esta vez de la mano de la iniciativa oficial. En efecto, ante la para-



El polígono de vivienda J. A. Girón. Construido a partir de modelos rurales, bien puede considerarse uno de los mejores exponentes de arquitectura y urbanismo de la época.

lización de la actividad constructiva y el elevado déficit de vivienda en las ciudades españolas, fue el Estado el que acometió la empresa de construirlas mediante la creación de un marco jurídico apropiado —Ley de Viviendas Protegidas de 1939 y Segundo Plan Nacional de la Vivienda de 1955— y la delegación en ciertos organismos de la responsabilidad inmediata y material de la construcción —Instituto Nacional de la Vivienda y Obra Sindical del Hogar entre otros—.

Surgen de este modo en Valladolid una serie de grupos de viviendas protegidas, configurados como unidades independientes y deficientemente articulados con el resto de la trama urbana. Merced a ellos no sólo se pudo paliar en parte el problema de la vivienda —más del 50 por 100 de las que se construyen en la década de 1950—, sino que se amplió considerablemente la ciudad tradicional, cuyos límites, que podemos situar en el río Pisuerga, la vía del ferrocarril, el río Esgueva y la calle García Morato habían permanecido inalterados desde principios de siglo.

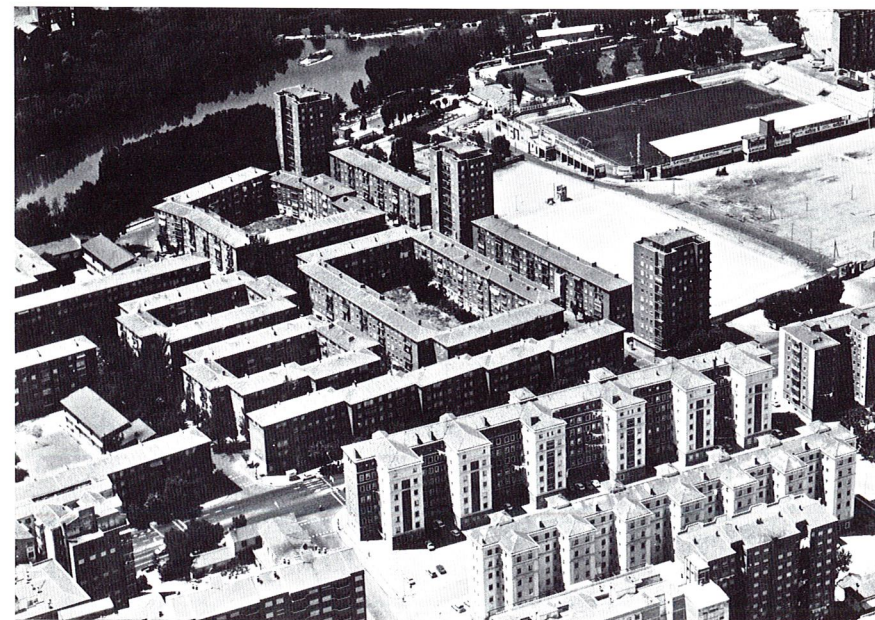
Atendiendo al tamaño —medido en número de viviendas—, densidad de ocupación y condiciones socioeconómicas en las que aparecen, podemos distinguir dos etapas en la construcción de Polígonos de Vivienda Oficial.

A lo largo de la primera, que se extiende entre los años 1945 y 1956, los grupos que se construyen son de pequeño tamaño —ninguno supera las 800 viviendas— y se localizan en sectores de buena accesibilidad dentro del perímetro urbano, completando zonas que en el Plan de Urbanización de Valladolid de 1939 tenían asignada una alineación. El tipo de edificación habitual es el bloque de doble crujía, es decir, escalera con rellano a dos viviendas de doble ventilación y no más de cinco pisos.

A este modelo responden los Polígonos de *Francisco Franco* —292 viviendas— inaugurado en 1945, *José A. Primo de Rivera* —740 viviendas— del año 1946, y *La Victoria* —176 viviendas— inaugurado el año 1946, promovidos por el Instituto Nacional de la Vivienda. Con alguna variante se construyen otra serie de grupos de vivienda, de menor entidad, que se limitan a completar alineaciones ya existentes; tal es el caso de *Rosario Pereda* —52 viviendas— promovido por el Patronato Diocesano de la Vivienda, *Cristóbal Colón* —72 viviendas— promovido por la Obra Sindical del Hogar.

En los últimos años de esta primera etapa se inauguran dos Polígonos que no formaban parte de un programa de viviendas pre-

El polígono Cuatro de Marzo. La dignidad de su arquitectura y la claridad de la ordenación de sus edificios es apreciable hoy día, a pesar de la deficiencia de sus materiales y el reducido tamaño de sus viviendas.



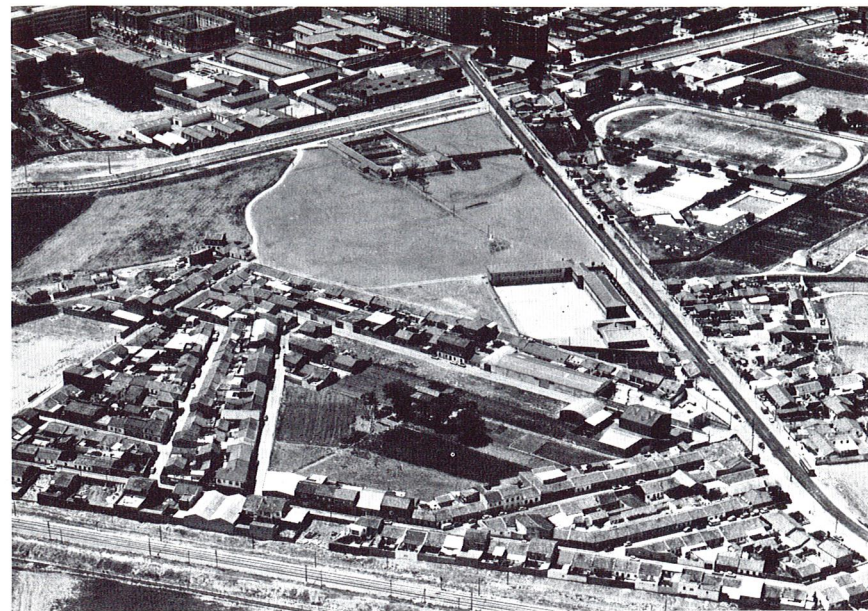
viamente establecido por el Instituto Nacional de la Vivienda. Se trata de los grupos *José Antonio Girón* —740 viviendas— y *San Pedro Regalado* —400 viviendas—, promovidos por la Obra Sindical del Hogar y el Patronato Diocesano de la Vivienda respectivamente. Ambos serán construidos en un suelo no urbano para que el precio del mismo no incrementase el coste total de la edificación y con la finalidad de solucionar el hacinamiento de la población de los antiguos barrios de San Pedro y Santa Clara.

Durante la segunda etapa (1956-1965) la construcción de vivienda oficial en Valladolid adquiere una mayor importancia. Se inauguran y ocupan ocho Polígonos que aportan a la ciudad un total de 5.841 viviendas. Son éstos: *18 de Julio* —550 viviendas—, *Solís Ruiz* —714 viviendas—, *Leones de Castilla* —504 viviendas—, *4 de Marzo* —1.950 viviendas—, *1.º de Octubre* —450 viviendas—, *Jesús Aramburu* —600 viviendas—, *29 de Octubre* —570 viviendas— y *XXV Años de Paz* —503 viviendas—. Salvo este último, que será promovido y construido por la Obra Sindical del Hogar, el resto corresponden a iniciativas del Instituto Nacional de la Vivienda, siendo este mismo organismo el constructor directo de algunos de ellos —concretamente de cinco— y delegando en los tres restantes tal responsabilidad en la Obra Sindical del Hogar.

Los caracteres de todos ellos son diferentes a los que se construyen en la etapa anterior; la superficie ocupada es ligeramente superior, oscilando entre 4 y 5 hectáreas —con la salvedad del Polígono *4 de Marzo*, que ocupa 14 hectáreas— y la integración en la trama urbana está peor lograda, puesto que una parte de los mismos se localizan en sectores alejados de la ciudad tradicional, fuera de las previsiones del Plan de Urbanización de 1939, lo que obligará en algunos casos a cambiar la calificación del suelo vigente en los proyectos de reforma de alineaciones de 1959 a 1965.

Pese a éste y otros inconvenientes, la trascendencia que ha tenido esta forma de crecimiento en la ciudad ha sido considerable. Los grupos de viviendas protegidas han contribuido a la solución del problema crónico que para la misma representaba el déficit de viviendas y han servido también para revalorizar los sectores contiguos a ellos, facilitando el rápido desarrollo de la actividad constructiva no oficial desde mediados de la década de 1960.

Con anterioridad a 1965, la intervención privada en la construcción de viviendas ya se había dejado sentir en la ciudad, no sólo por las mejores condiciones económicas —una industria consolida-



El barrio de Belén. Un ejemplo de asentamiento suburbial en el Noreste de la ciudad.

da y un mayor nivel de rentas de la clase trabajadora—, sino también porque una serie de leyes —Ley de Viviendas de Renta Limitada de 1954 y Ley de Viviendas Subvencionadas de 1957—, al facilitar la obtención de créditos a muy bajo interés e incluso subvenciones a fondo perdido, hacían relativamente atractiva la inversión de los promotores privados en la construcción. Una mayor incidencia que las citadas tendrá, sin embargo, la Ley de Viviendas de Protección Oficial de 1965, puesto que, en cierto modo representa el paso definitivo en la ciudad de la intervención pública directa a la gestión privada de la vivienda.

A raíz de estas favorables condiciones surgirán nuevos conjuntos de viviendas, pero sin los caracteres y ordenación propios de los Polígonos Oficiales, puesto que las inversiones privadas se orientarán de modo preferente hacia aquellos sectores dotados de infraestructura por la proximidad a las promociones oficiales.

Gracias a estos nuevos barrios, que ocupan aquellas zonas que quedaban sin edificar entre los límites de la ciudad tradicional y los antiguos núcleos de extrarradio o los grupos de vivienda construidos por organismos oficiales, se ha ampliado la superficie de la ciudad y se ha logrado dar una cierta continuidad a la ocupación del es-

pacio urbano. Aunque en la mayor parte de los casos se trata de operaciones imperfectas, poco o mal urbanizadas, han solucionado parcialmente el problema de la vivienda en los años finales de la década de 1960, pero no han impedido la aparición de formas de ocupación del suelo marginales e incluso ilegales en la periferia de la ciudad.

En esos mismos años, y cuando más febril era la actividad constructiva en la ciudad, se irán formando una serie de suburbios en sectores por lo general muy alejados de la misma; en ellos se han establecido principalmente los inmigrantes de muy bajo poder adquisitivo, para los que, el acceder a una vivienda en el interior de Valladolid quedaba muy lejos de sus posibilidades.

En su mayor parte se trata de barrios de tránsito, es decir, constituyen un paso previo para la integración de determinados grupos de población en la ciudad, de ahí que su crecimiento no sea muy grande. Se ajustan a estos rasgos básicos los suburbios del barrio *Belén* (1956), la *Parva de la Ría* (1960), *Los Almendros* o *Las Flores* (1960), *La Flecha* (1964) y otros.

Durante la década de 1960 se consolida por lo tanto en Valladolid una forma de crecimiento urbano a base de barrios proletarios

El “salto” de la ciudad al otro lado del río, se realiza de forma definitiva con la Huerta del Rey. El papel de los puentes, es decisivo al estructurar el nuevo barrio, conectándolo con la ciudad tradicional.



que han dejado una profunda huella en la morfología de la ciudad; en esta expansión no participó la cada vez más numerosa clase media, que continuó recluida en los límites de la ciudad tradicional. Pero en cambio, durante la década de 1970 se asiste a un desarrollo sin precedentes de formas de ocupación del espacio distintas a las ensayadas hasta ese momento en Valladolid.

En efecto, a lo largo del decenio de 1970 aparecerán una serie de conjuntos residenciales orientados a las clases de mayores rentas, desarrollando un tipo de urbanización diferente a la de los Polígonos Oficiales y al de las Viviendas Subvencionadas. De entre ellos, la Huerta del Rey, cuya infraestructura corrió a cargo de organismos oficiales —Gerencia de Urbanización— es uno de los ejemplos más representativos.

Paralelamente, y gracias a la permisividad del Plan General de Ordenación Comarcal de 1969, se ha llevado a cabo una importante remodelación de determinados sectores de la ciudad tradicional, alterando profundamente la imagen de la misma e introduciendo un caos de formas, alturas y volúmenes que hace difícil el reconocimiento de algunos de ellos, de gran valor histórico y arquitectónico. Y es que, al contrario de lo que ha sucedido en otras ciudades españolas, la alternativa al deterioro de la ciudad tradicional no ha sido su abandono o recuperación, sino que, por el carácter simbólico que tiene aún el “centro” para determinados grupos sociales, se ha optado por una remodelación indiscriminada, apoyada por el intenso proceso de transformación funcional de una parte de la misma.

CARTOGRAFIA DEL PERIODO

El objetivo de este tercer y último cuaderno sobre la Cartografía Histórica de la ciudad de Valladolid es el análisis del período que se extiende entre los años 1931 y 1970 a través de los planos que entre ambas fechas se elaboran; un período que si bien es más breve que los que se han estudiado en los dos cuadernos anteriores tiene mayor interés, aunque la producción cartográfica sea escasa con la excepción de la década de 1930. Los años finales de la misma representan, en cierto modo, el ocaso de una época —la segunda mitad del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX— extraordinariamente fructífera y el comienzo de otra en la que el reducido número y menor precisión de los planos que elaboran es el aspecto más sobresaliente.

Entre los años 1931, fecha en la que se redacta el Proyecto de Delimitación de la Zona Constructiva por parte del ingeniero García Frías y 1938-1939, años en los que se elabora el Plan de Ensanche y Reforma Interior de Valladolid —conocido como Plan Cort— existe, en efecto, una cartografía interesante y relativamente numerosa. A los planos que acompañan a los dos proyectos citados habría que añadir, siguiendo un orden estrictamente cronológico, en primer lugar un pequeño plano de 1934 de la Colección de la Cartografía Militar de España, en el que se proporcionan nuevos datos sobre los límites de la ciudad; en segundo lugar existe otro plano, que refleja el estado de la ciudad hacia 1935, y que por su interés se reproduce acompañando a este tercer cuaderno, y por último se cuenta con un tercer plano, conocido como “Plano Novísimo de

Valladolid”, plano que se dibuja, simultáneamente al del Plan Cort, entre los años 1937 y 1941 y del que J. Agapito y Revilla hace referencia exhaustiva en una serie de artículos periodísticos publicados en 1941 con motivo de la exposición del citado plano.

Pese a la importancia que este último tiene desde el punto de vista científico y, obviamente para poder conocer con cierto detalle el estado de la ciudad a principios de la década de 1940, su reproducción se ha desestimado, entre otras razones porque la escala a la que está confeccionado —1/500— y el elevado número de hojas que comprende, imposibilitan una necesaria visión de conjunto.

Similar inconveniente presenta el Plano General de Ensanche y Reforma Interior de Valladolid, plano compuesto por varias hojas a escala 1/2.000, del que se reproduce tan sólo un facsímil de una reducción del conjunto a escala 1/5.000. Se publica también el Plano General de la ciudad del año 1938, firmado por los mismos autores que el anterior dado que se trata de un plano de información del estado de la ciudad que sirve de base para confeccionar sobre él las propuestas de Ensanche y Reforma.

Como ya hemos señalado, a partir de 1940 la cartografía existente sobre la ciudad es bastante escasa; destacan, aunque no precisamente por la calidad, sino en cierto modo por la excepcionalidad, un Plano de Reforma de Alineaciones del año 1950, del que también se publica un facsímil, así como otros planos de la década de 1950, de tipo comercial, de entre los que se ha seleccionado uno perspectivo de dudosa fiabilidad, pero sumamente representativo de la época.

De la década de 1960 poca y de escasa calidad es la cartografía que se ha encontrado. Sobresale, lógicamente, la que acompaña al Plan General de 1969, aunque su reproducción se ha desestimado entre otras razones porque pertenece a una nueva concepción en el tratamiento gráfico de la ciudad, muy alejada de la que inspiró los planos que hasta el momento se han publicado.

PLANO DE 1935

Si como hemos señalado, la década de 1930 cierra una etapa de abundante información cartográfica, tal final coincide con un cambio sensible en los planos, tanto en el formato como en el grafismo y contenido. En efecto, el tipo de plano que en la citada década se elabora es diferente a los que incluíamos en el primer cuaderno y que tenían un carácter pictórico y conmemorativo —planos sobre inundaciones, comerciales, etc.—, y también a los que acompañan al segundo cuaderno, en su mayor parte vinculados a operaciones técnicas —trazados de tranvías, tendido eléctrico, etc.—, o higiénicas —desviación de cauces del Esgueva, alcantarillado, etc.—.

El plano que ahora se comenta y que recoge las modificaciones de la ciudad, tanto en lo que afecta a lo “desaparecido” como a lo “nuevo” o “reformado”, es una buena muestra del cambio señalado. En él se trata de constatar el estado de la ciudad en un momento dado de su historia; no es por lo tanto un plano propositivo, sino un plano en el que, so pretexto de comprobar la situación o estado de la ciudad, se hace una síntesis de los cambios habidos, diferenciando en la misma lo que es nuevo o lo que se ha reformado, así como lo que ha desaparecido.

Por la factura, es decir, por lo que podríamos definir como “estilo” cartográfico, podemos suponer que tal plano es obra de los técnicos del Servicio de Arquitectura del Ayuntamiento; la precisión de gran parte de la información que en él se recoge —alineaciones, estado de la edificación y usos del suelo en algunos sectores— parece responder a una iniciativa municipal, al tiempo que evidencia un cabal conocimiento de la ciudad.

Además de la calidad de la información, el plano de 1935 presenta otras cualidades, de entre las que se puede destacar el particular dibujo que el autor hace en las diferentes manzanas; en cada una de ellas se regruesa el trazado de aquel sector que está edificado, dejando una línea más fina para el resto, es decir, para lo que se encuentra sin ocupar. Aunque la información no es completa porque, entre otras cosas, no representa los patios interiores, sí nos permite hacer una estimación del grado de ocupación o edificación con respecto a la totalidad del suelo urbano, una estimación que se apoya en la fiabilidad de los datos que se suministran; el análisis de algunos edificios singulares que se han conservado sin variación hasta nuestros días —Academia de Caballería, el conjunto de San Benito o la casa de Mantilla— nos permite afirmar que la descripción que en el plano se hace del frente de fachada es bastante exacta.



Resto del primitivo caserío de la Rubia. Al igual que en otros sectores, la edificación de una o dos plantas ha sido sustituida por inmuebles en altura que han roto la estrecha relación que había entre la casa, el jardín, el patio, y la calle, empobreciéndola.

Otro de los rasgos sobresalientes del plano es la cantidad y calidad de la información complementaria que se facilita; en él aparecen rotulados prácticamente la totalidad de las calles, caminos o salidas de la ciudad, así como huertas, fábricas, edificios oficiales y en general todos los elementos destacados, tanto en el interior de Valladolid —Casa del Pueblo, Colegio Notarial, Monte de Piedad, Dispensario Antituberculoso, etc.—, como en la periferia —Convento del Carmen, el Cabildo, con su fábrica de luz eléctrica, etc.—.

Por el mismo procedimiento se singularizan multitud de instalaciones industriales, como los Talleres de Fundición de Miguel de Prado o de Gabilondo, las fábricas de licores o de cerveza y el nuevo matadero, entre otros.

Comparando este plano con el inmediatamente anterior en el tiempo, en el plano del ingeniero García Frías de 1931, se advierten pocas variaciones; en la mayor parte de los casos éstas alcanzan tan solo, pero no exclusivamente, a las remodelaciones y transformaciones del interior, guardando, una extrema fidelidad con los objetivos que se señalan en la leyenda.

Un análisis más detallado permite, no obstante, descubrir ciertos cambios que creemos interesante destacar; en el Norte de la ciudad y de modo más concreto en el barrio de la Victoria, se puede apreciar una prolongación de la calle Fuente el Sol hacia el Norte por medio de una serie de manzanas, paralelas al propio trazado de la calle. Entre ellas se abren varias calles que toman precisamente el nombre de “travesías” —primera, segunda y tercera— de la Fuente el Sol.

En el mismo sector —Norte de la ciudad— y en otro de los barrios —más bien suburbios— como es el de la República, más tarde conocido como barrio de España, se advierte también un notable crecimiento; en este caso la ampliación es caótica, desordenada, dispersa alrededor de la esclusa del Pisuerga y apoyada sobre la antigua estructura original del lado Oeste de la carretera de Santander.

En el interior de la ciudad pocas son las variaciones que se pueden apreciar con relación al plano de 1931. Tan sólo algunas modificaciones en el trazado de los alrededores de la Plaza Circular, Plaza de los Vadillos y más hacia el Sur, del otro lado del ferrocarril, en el barrio de las Delicias. Finalmente, en el Suroeste de la ciudad, es de destacar la presencia de una edificación dispersa, pero ordenada de acuerdo con una trama regular, que corresponde a los llamados “hotelitos” o viviendas unifamiliares de lo que quiso ser y no pudo, “ciu-

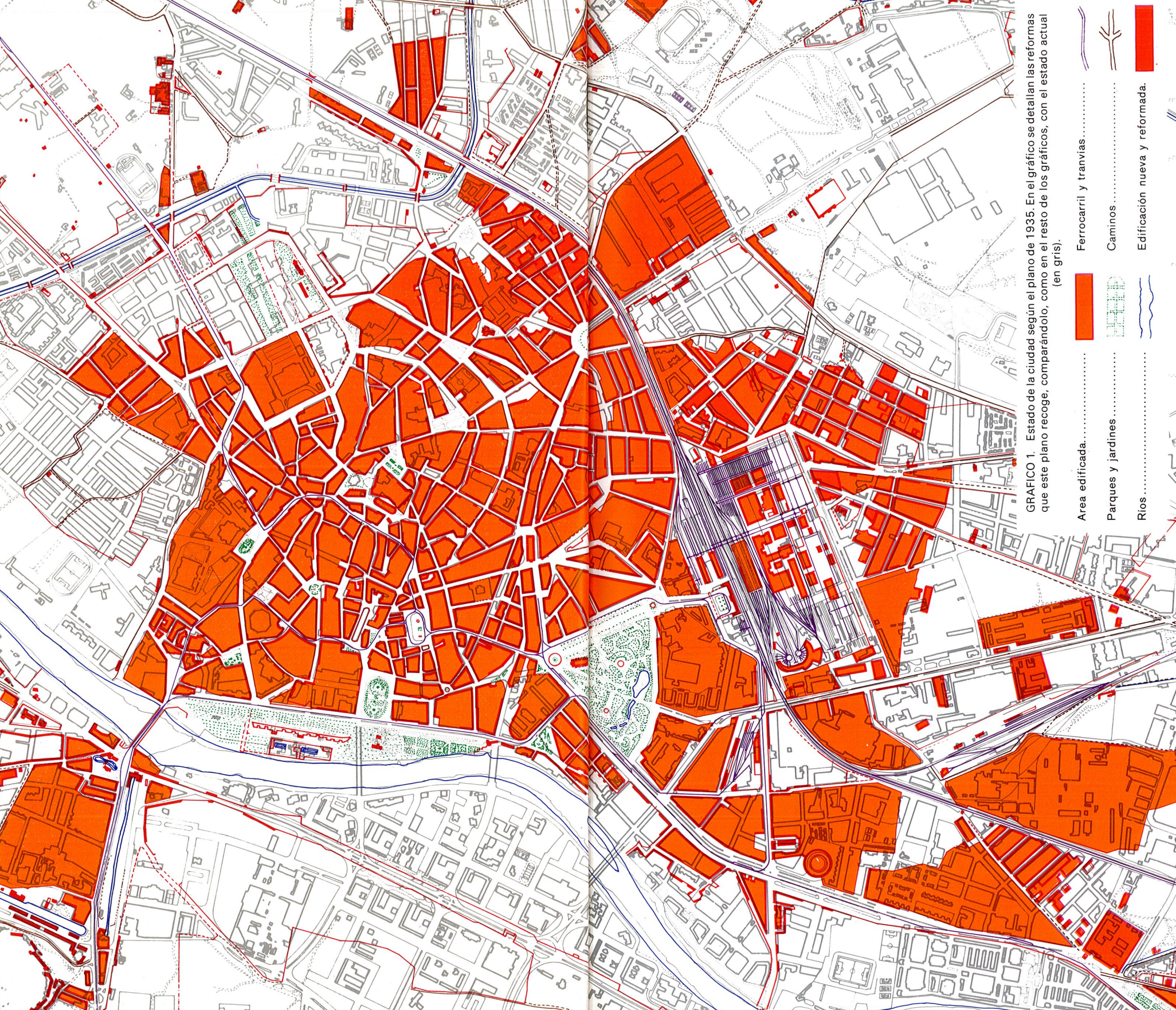


GRAFICO 1. Estado de la ciudad según el plano de 1935. En el gráfico se detallan las reformas que este plano recoge, comparándolo, como en el resto de los gráficos, con el estado actual (en gris).

- Area edificada.....
- Parques y jardines.....
- Ríos.....
- Ferrocarril y tranvías.....
- Caminos.....
- E Edificación nueva y reformada.

dad Jardín” de Valladolid. Ocupan estas edificaciones el espacio comprendido entre la carretera de Puente Duero y el trazado del ferrocarril de Ariza.

En conclusión, el plano de 1935 es sin duda un documento fiable, preciso, cuidado en los aspectos de rotulación y grafismo y que proporciona una información complementaria e imprescindible para conocer el estado de la ciudad en esta época. La autoría del mismo bien podría atribuirse, como anteriormente hemos señalado, a algún técnico local —probablemente vinculado al Ayuntamiento—, porque además de la calidad de la información que suministra, contiene algunos matices, ciertamente de marcado signo localista como el “puente de la tía Juliana” en el camino del Polvorín, o el “Edén Restaurant” en el barrio de la Rubia, entre otros muchos.

El antiguo “Restaurant El Edén”, una variante de arquitectura pintoresca dentro del llamado proyecto de ciudad jardín de la Rubia.



PLANOS DE 1938 y 1939

Dos son los planos que componen el Plan de Urbanización de Valladolid, de los cuales reproducimos el segundo en este tercer cuaderno: el plano de 1938, un plano informativo que refleja el estado de la ciudad en el momento en que se redacta el citado plan y el plano de 1939, que recoge todas las propuestas relativas a la reforma interior y ensanche de Valladolid. La escala de los mismos —1/5.000—, el tamaño y la composición son similares al plano que se ha comentado anteriormente, es decir, al plano de 1935, presentando, obviamente, significativos cambios en el contenido.

El primer plano de los dos que hemos citado que interesa comentar es, lógicamente, el de 1938 y no sólo por ser el que primero se elabora, sino porque, como hemos apuntado, es la base sobre la que un año más tarde se confecciona el plano “propositivo”.

El plano de 1938 lleva por título “PLANO GENERAL” bajo un epígrafe, *Urbanización de Valladolid*, que es común también al Plano de 1939. Pese a ser un documento que pretende informar sobre el estado de la ciudad, tal información es menos completa, a nuestro modo de ver, que la que se recogía en el plano de 1935; en efecto, en él se vuelve a representar las manzanas en línea continua, cerrando

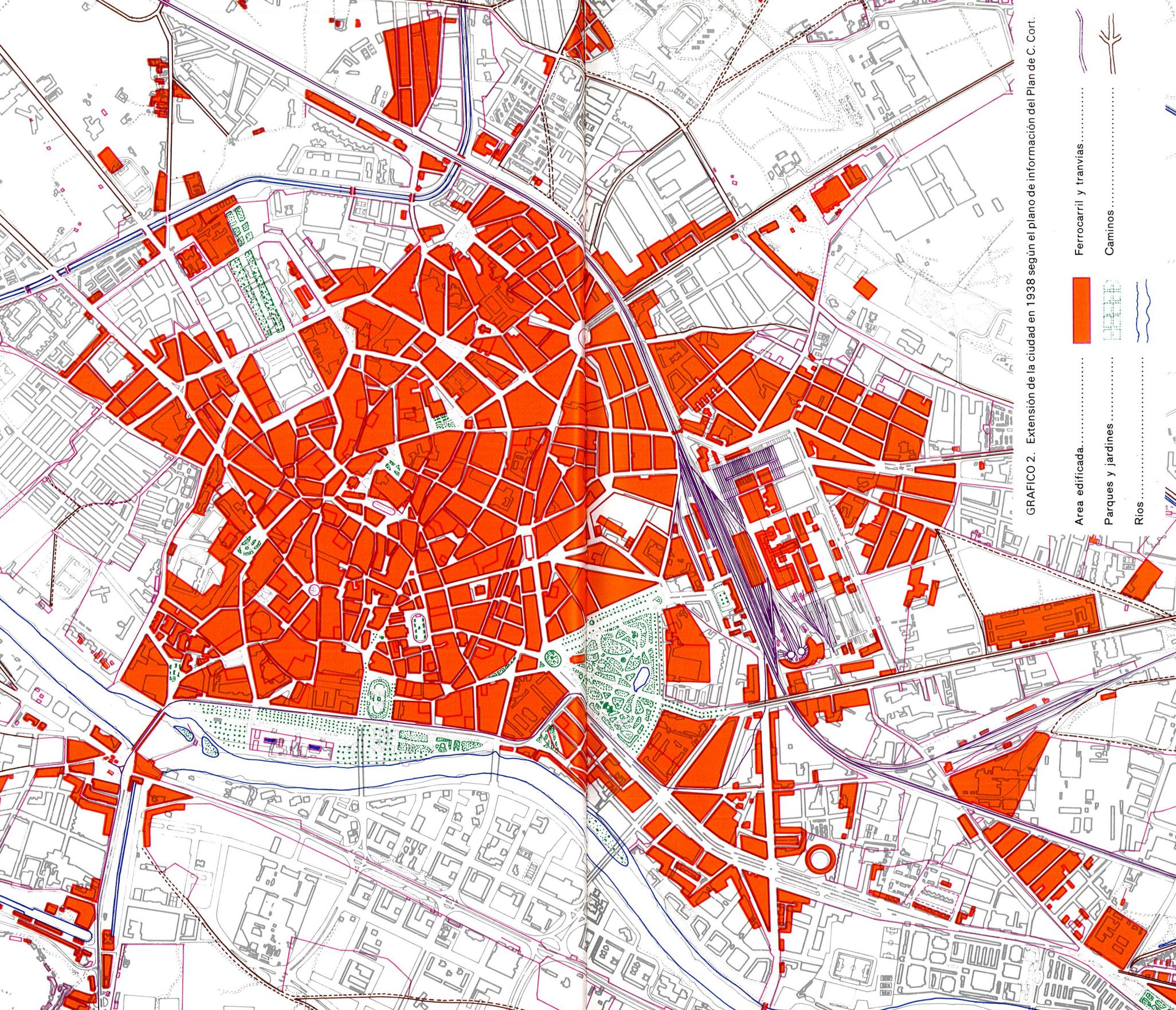


GRAFICO 2. Extensión de la ciudad en 1938 según el plano de información del Plan de C. Cort.

- Area edificada.....
- Parques y jardines.....
- Ríos.....
- Ferrocarril y tranvías.....
- Caminos.....

siempre su perímetro, lo que no permite verificar qué sector de las mismas se encuentra edificado. En cambio sí establece una diferenciación, al igual que se hacía en el plano de García Frías de 1931, entre las manzanas edificadas —dibujadas con línea discontinua— y las manzanas no edificadas, cuyo trazo es continuo.

Pero con ser notables estas diferencias de tipo técnico respecto al plano de 1935, mayores son los contrastes en la información que uno y otro proporcionan. Aunque el plano de 1938 presenta la mayoría de las calles rotuladas, carece en cambio de la información complementaria —usos del suelo, edificios singulares, huertas, fincas de labor en la periferia de la ciudad— y no recoge, pese a ser más reciente, cambios perfectamente definidos en el plano de 1935.

Se observa asimismo una falta de coincidencia en la denominación que se da a algunos elementos de la trama urbana; tal carácter tiene, por ejemplo, el cambio de nombre del sector en el que confluyen el río Pisuerga y el canal de desviación del Esgueva, que en el plano de 1935 se rotulaba como “esclusa” y en el de 1938 como Central Hidroeléctrica de Linares. Un significado secundario tiene también el dibujo que se hace de las “nuevas piscinas” dentro del plantío de las Moreras aunque su localización no se corresponde con las que se construirían más tarde.

Mayor importancia tiene en cambio el hecho de que aparezca ya dibujado, más allá del Prado de la Magdalena, el edificio de la “nueva cárcel”, un edificio compacto, cerrado en sí mismo, con un muro perimetral entre cuatro torres localizadas en los ángulos del recinto, que se ha conservado sin cambios hasta nuestros días. Igualmente se pueden apreciar algunas modificaciones en el trazado de la calle Doctrinos y Academia de Caballería que, con ser importantes en sí mismas, pasan en cierto modo desapercibidas en el contexto de estabilidad del resto de los elementos de la trama urbana; todavía faltan algunos años para que, la rapidez e importancia de las transformaciones, rompan la armonía de un espacio urbano tradicional como el que se recoge en este plano de 1938, un plano que carece de escala numérica rotulada, estando ésta reemplazada por una escala gráfica, debajo de la cual y en el ángulo inferior derecho aparecen las firmas de los técnicos que participaron en su elaboración encabezadas por la C. Cort.

El segundo plano, que es el que se reproduce, del Plan de Ensanche y Reforma Interior de Valladolid es el que hemos dado en llamar Propositivo; un plano que, bajo el encabezamiento General



El nuevo edificio de la prisión provincial.

de URBANIZACIÓN DE VALLADOLID lleva por título específico “*Plano General del ensanche y reforma interior*”. En él se recogen todas las propuestas sobre el desarrollo futuro de la ciudad elaboradas, durante la Guerra Civil, por don César Cort, catedrático de Urbanología de la Escuela de Arquitectura de Madrid, al que, como señala J. Agapito y Revilla, el Ayuntamiento “*aprovechando la oportunidad de estar dicho señor en la zona libre de dominación marxista le encargó un Plan de Urbanización de nuestra ciudad*”.

Desde un punto de vista teórico, el Plan de Ensanche y Reforma Interior de C. Cort se ha venido considerando como uno de los últimos planes elaborados al amparo del Estatuto Municipal de Calvo Sotelo de 1924. Tal Plan es, por otro lado, una síntesis entre las tradicionales teorías de ordenación mediante alineaciones y las nuevas ideas que sobre “Nucleología” estaba desarrollando C. Cort desde su cátedra de Madrid; a ello se unían los criterios ideológicos propios de la época, que, desde el punto de vista arquitectónico y urbanístico se traducían en la sobrevaloración de los “ejes visuales”, el monumentalismo y la “limpieza” del centro histórico.

En otro orden de cosas, el Plan recoge vagamente el modelo de “ciudad jardín” para construir dentro de la ciudad núcleos relativa-

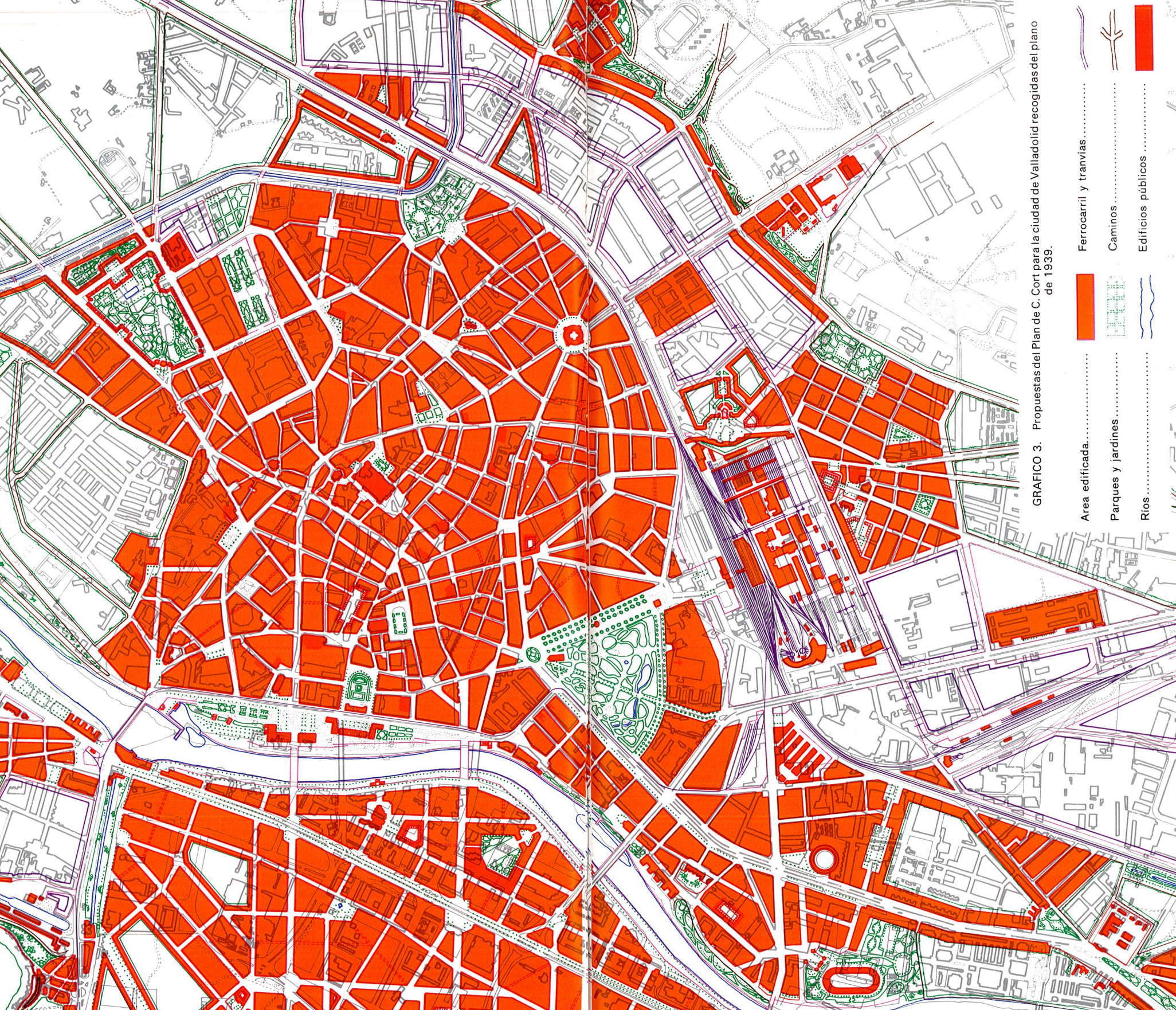


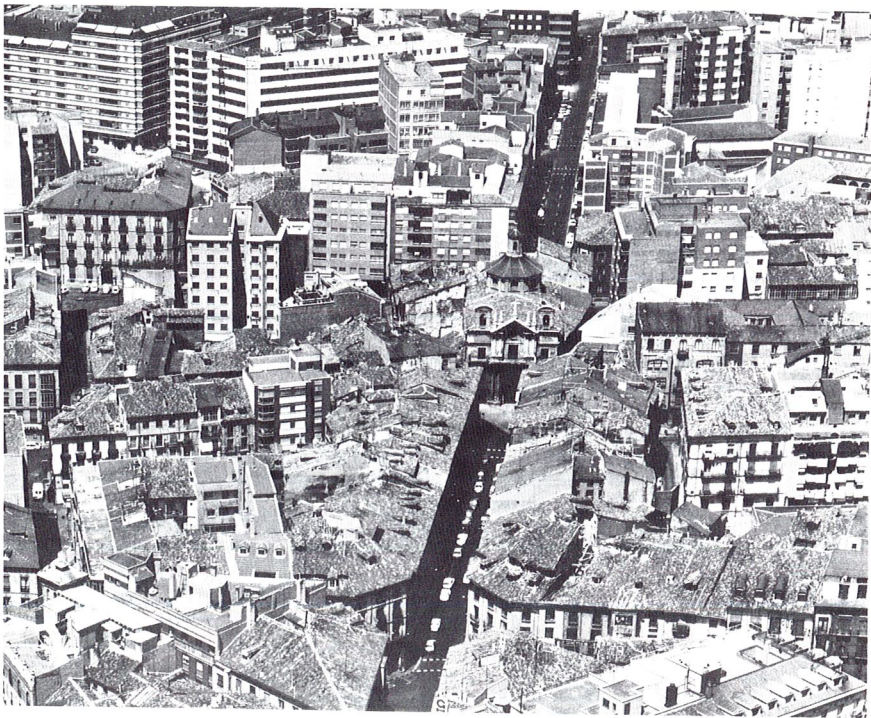
GRAFICO 3. Propuestas del Plan de C. Cort para la ciudad de Valladolid recogidas del plano de 1939.

- Area edificada.....
- Parques y jardines.....
- Rios.....
- Ferrocarril y tranvías.....
- Caminos.....
- Edificios públicos.....

mente independientes. Propugna una distribución de los usos del suelo mediante una rígida “zonificación” del espacio y se declara partidario del desarrollo de una nueva tipología edificatoria: las “manzanas americanas”, que como figura en la memoria del proyecto *“tendrán que construirse necesariamente en conjunto, con ordenanzas especiales que permitan a todos los vecinos el disfrute del parque interior y que garanticen el tránsito general de peatones a su través por sendas correspondientes”*. El modelo consistente, en síntesis, en una especie de Gran Manzana abierta, con un parque en el interior al que puede accederse desde el exterior por medio de pasajes en planta baja. Finalmente, para unir los distintos núcleos de la ciudad, se proyectan grandes vías que, además de facilitar la interconexión de los mismos, constituyen otros tantos “ejes perspectivos”, cuya finalidad sería resaltar la nueva arquitectura monumental.

En conjunto, el Plan de C. Cort era claramente inviable, utópico. Para llevar a la práctica las ideas anteriormente señaladas hubiera sido preciso destruir prácticamente toda la trama de la ciudad tra-

Vista de la Calle Platerías y su “prolongación en la década de 1960 en la de Felipe II. Una “remodelación” prevista en el Plan de C. Cort, afortunadamente no consumada.



dicional, lo que, por otra parte, suponía un coste que el Ayuntamiento estaba muy lejos de soportar. Aunque en su conjunto el Plan era irrealizable, algunas de las ideas que en él se contenían han condicionado seriamente el posterior desarrollo de la ciudad. Tal es el caso de la “nucleación”, es decir, la ordenación de la ciudad mediante pequeñas áreas casi autónomas, dotadas de mercados, escuelas, iglesias, etc., y la zonificación, o lo que es lo mismo, la división más o menos rígida del espacio urbano en sectores industriales, residenciales, etc.; ambas tendencias han generado una dinámica que permanece hasta el presente sin apenas cambios.

Dado el carácter de este plano, más que constatar cambios en el estado de la ciudad —que obviamente no existen respecto al plano de 1938 al tratarse del mismo documento—, interesa recoger las propuestas que se hacen sobre la reforma del interior y ensanche, es decir, sobre la ordenación del crecimiento futuro de Valladolid. En el primer caso, la mayor parte de los cambios se subordinan a la apertura de grandes avenidas: la prolongación de la llamada Avd. de los Cerros —eje del ensanche de la Huerta del Rey—, que obligaría a destruir una parte del conjunto de San Benito, y el enlace de la calle Platerías con la Plaza de San Pablo, que haría necesaria la demolición de la iglesia de la Cruz. La remodelación de la Plaza Mayor, a la que se da en el proyecto una forma de “U” teniendo como fondo el edificio del Ayuntamiento, obligaría a unir las manzanas de dos lados de la Plaza, empresa sumamente compleja y de algún modo inviable. Se propone igualmente sustituir los edificios de la llamada “arquitectura del hierro y cristal” por otros nuevos, lo que hacía necesaria la demolición de los tres mercados existentes —Portugalete, Val y Campillo— e incluso el edificio de la Estación; finalmente y aunque con ello no se aporta nada a la estructura urbana y sí al paisaje de la ciudad, se señala la conveniencia de concluir las obras de la Catedral, de acuerdo con la traza original.

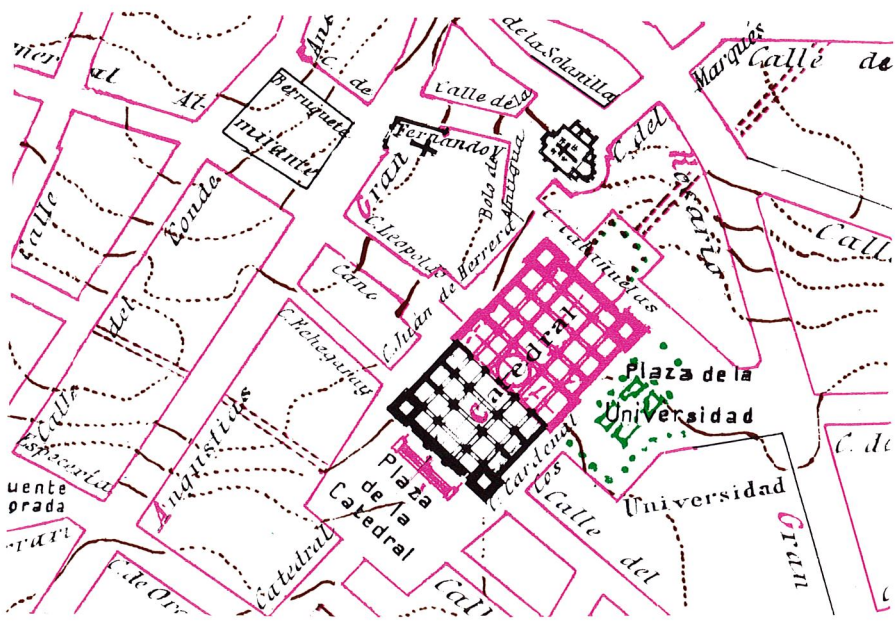
En el sector Este de la ciudad, es decir, en el margen izquierdo del río Pisuerga, C. Cort propone dos pequeños ensanches, uno industrial y otro residencial; este último, de inferior calidad al que en paralelo se propone para la Huerta del Rey, se localizaría en tres áreas: La Pilarica, los Pajarillos Altos y Bajos y en las Delicias, en este caso respetando parte del viario existente. Por lo que respecta al Sur de la ciudad, en el final del Paseo de Zorrilla —la Rubia— se dibuja una estructura en forma de “ciudad jardín”, mientras que entre este sector y la Plaza de Toros se propone el desarrollo de una serie de

manzanas alargadas, semejantes a las de los Ensanches decimonónicos.

La zona conocida como Huerta del Rey —en el margen derecha del río Pisuerga— había sido, prácticamente desde finales del siglo XIX, un espacio reservado para el asentamiento de las “clases acomodadas”, a la espera de que la ciudad pudiese, en un momento dado, “saltar” la frontera que representaba el río. Un capítulo esencial en esta espera era, sin duda, la creación de unos ejes viarios que conectasen este sector con el centro de la ciudad, capítulo que C. Cort resuelve diseñando dos grandes vías: La de los Cerros en el Norte y la del Movimiento en el Sur; ambas unirían el ensanche que se propone con el resto de la ciudad a través de otros tantos puentes. Tal ensanche se diseña en forma de una trama en retícula sumamente compleja, con multiplicidad de direcciones que generan espacios residuales en los que se situarán edificios singulares o manzanas americanas.

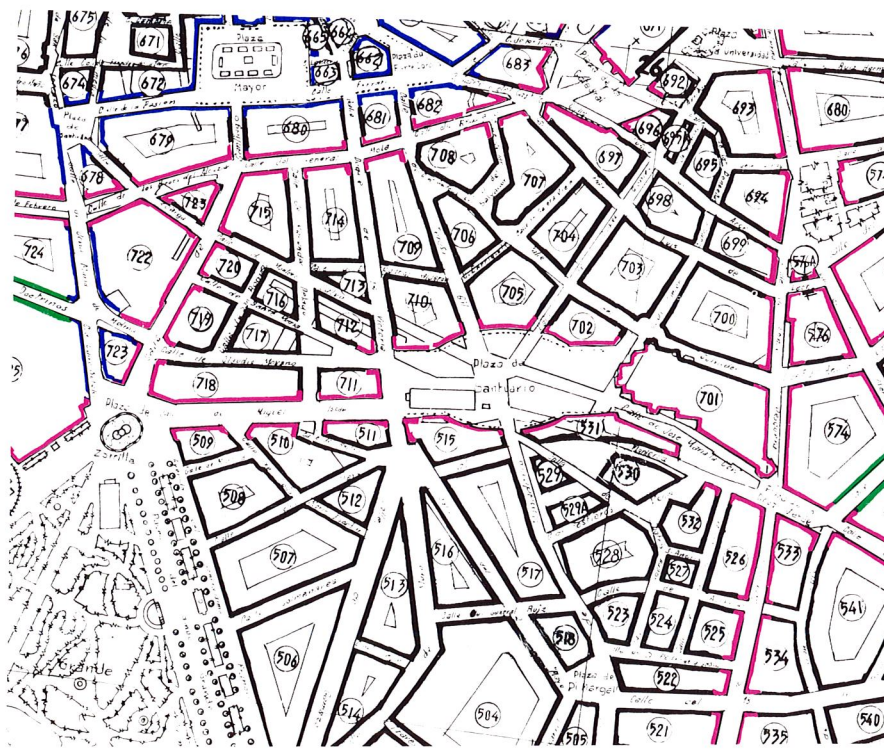
Del mismo lado del río Pisuerga y dentro del barrio de la Victoria se propone una remodelación consistente en la creación de una plaza en parte de la calle Fuente el Sol y una ordenación para el resto

Propuesta del plan de C. Cort para completar la traza original de J. de Herrera para la Catedral.



que no tiene en cuenta la parcelación preexistente, un aspecto que se margina sistemáticamente en el tratamiento dado a los diferentes sectores de la ciudad. Ello no hace sino reforzar el carácter utópico que tiene el proyecto en su conjunto, utopía que imposibilitó, como ya hemos señalado, la realización de la mayor parte de las propuestas. En cambio, el espíritu del Plan, la concepción de la estructura urbana que en él está implícita y que se apoya en una rígida zonificación, ha quedado impresa en la ciudad. Valladolid ha crecido, en efecto, de forma irregular, sin que exista conexión entre los distintos sectores de la misma, consolidándose en paralelo una estricta zonificación funcional y social del espacio urbano; y es que, lo que en el Plan de Ensanche y Reforma Interior de 1939 era equilibrio y armonía, ha sido, merced a un crecimiento rápido e incontrolado, desequilibrio y caos.

Detalle del Plan de 1950. Propuesta de construcción de la Basílica de la Gran Promesa con una gran plaza elíptica que transformaba radicalmente El Campillo.



Interesa, por último, una vez señaladas las ideas básicas en las que se apoya el planeamiento, detenerse en la forma en que se reflejan aquellas en el plano que estamos comentando. El autor o autores tratan de diferenciar, por medio del empleo de diferentes tintas, los diferentes elementos que el citado plano contiene. Para representar la edificación existente se usa el color negro; en rojo se representan las modificaciones de alineaciones y para las manzanas reservadas como espacio industrial se dibuja una línea interior al perímetro de color azul oscuro. En las zonas verdes, tanto parques como paseos e interior de las “manzanas americanas” se emplea el color verde, delimitando los contornos e interior de tales espacios “a mano alzada”. Por último, hay que señalar que las curvas de nivel se dibujan cada metro con color “sepia” y se interrumpen, para ser representadas mediante una línea punteada, cuando atraviesan manzanas edificadas.

Pero donde el plano consigue su más alto valor documental es en el dibujo de lo que podríamos denominar “elementos singulares”, es decir, escuelas, iglesias, mercados, etc.; el autor, haciendo alarde de una imaginación y recursos gráficos realmente notables, elabora y propone, para cada punto de la ciudad donde la trama fuertemente geometrizada se impone, toda una serie de formas que esencialmente resultan de la geometría de la trama viaria, y que van desde las circulares o multipoligonales a edificaciones en “U” o en “L” u otras formas que le permiten completar el trazado viario previo. No hay que olvidar que el plano es una representación a escala 1/5.000, de toda la ciudad, apoyada en una cartografía a escala 1/500 y compuesta por varias hojas en la que se han dibujado, con escrupulosa meticulosidad, hasta los más pequeños detalles.

Sería interminable la descripción y comentario de todas las particularidades y pequeños matices que el plano contiene; quede esta labor para un análisis individualizado, personal, del mismo. En cambio y como colofón, creemos conveniente añadir que, pese a la crítica rotunda al contenido urbanístico del Plan que se ha hecho, es preciso reconocer, en las propuestas del mismo, un valor que hoy día el Planteamiento Urbano, apoyado en regulaciones normativas, estándares, etc., tiene parcialmente abandonado; y es la voluntad de “diseñar” la ciudad, es decir, de destacar plazas, glorietsas, monumentos, etc. como elementos verdaderamente significativos del paisaje urbano.

PROYECTO DE REFORMA DE ALINEACIONES AL PLANO GENERAL DE VALLADOLID. 1950

El presente proyecto se redacta con el objeto de cambiar las premisas y determinaciones del Plan de Urbanización de Valladolid de C. Cort, representando por lo tanto, más que un proyecto autónomo una modificación de este último.

La proximidad de ambos en el tiempo es grande, y por ello son en algunos aspectos similares. En efecto, apenas transcurrida una década desde la publicación del Plano General de César Cort, surge este Proyecto de Reforma de Alineaciones, que si bien comporta sustanciales recortes a las propuestas de extensión del casco, acepta sin embargo otras de contenido más teórico, aunque de enorme incidencia en el espacio urbano consolidado; tal es el caso de las que se refieren a la apertura de nuevas calles o al ensanchamiento de las existentes...

Este Proyecto de Reforma de Alineaciones es, sin duda, mucho más realista que el Plan de 1939; este último planteaba unas transformaciones de tal entidad que el Ayuntamiento estaba lejos de poder gestionar y más en el caso del centro histórico, cuya remodelación significaba su derribo automático y total. Era pues preciso adaptar a las condiciones reales de la ciudad un plan utópico, poco pragmático, y a ello contribuirá esta primera reforma del año 1950. El mismo carácter ideal tenían las propuestas que el Plan de C. Cort hacía sobre el perímetro exterior al casco, y con el mismo sentido práctico serán modificadas o simplemente eliminadas. Entre otros,

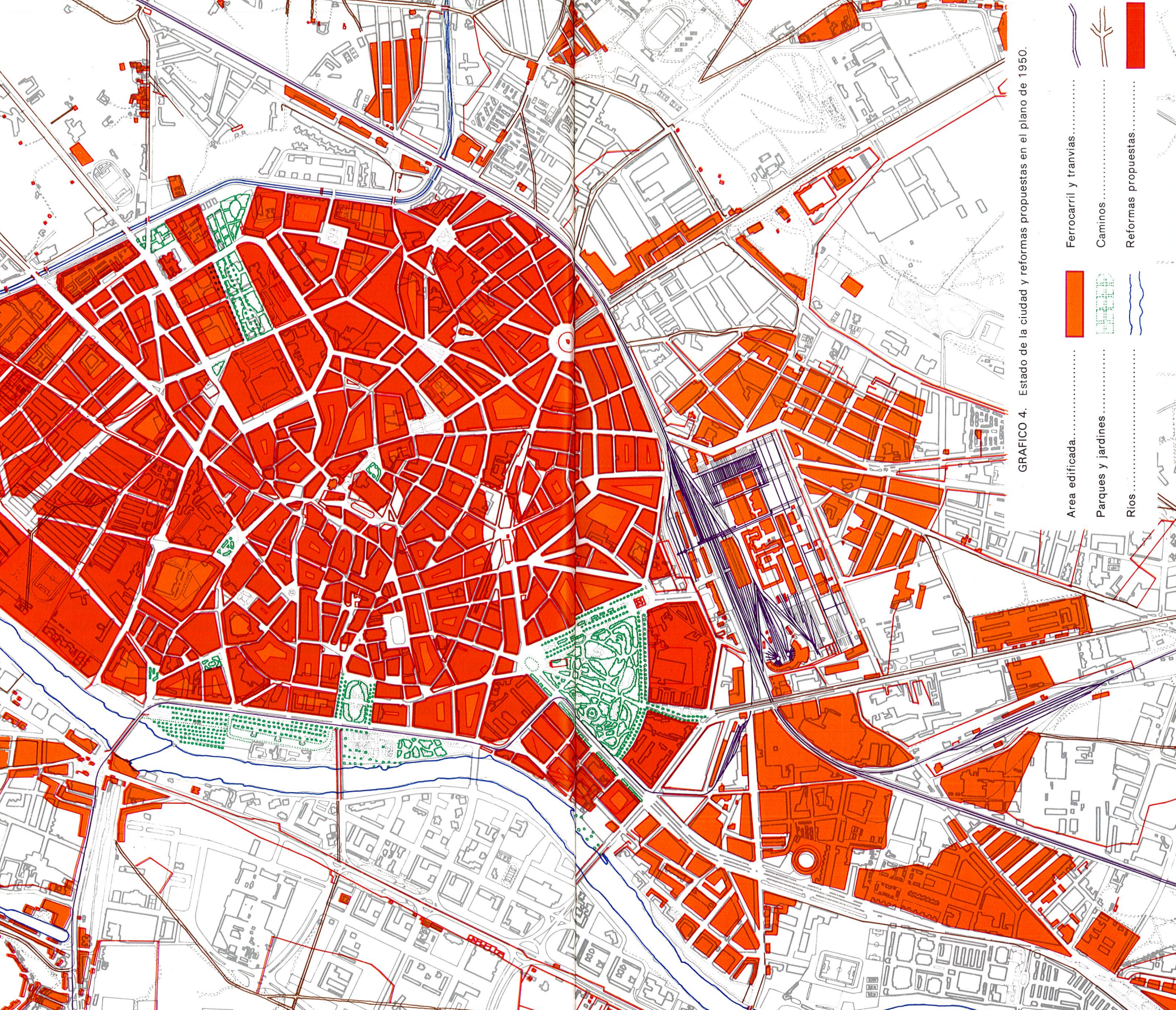


GRAFICO 4. Estado de la ciudad y reformas propuestas en el plano de 1950.

- Area edificada.....
- Parques y jardines.....
- Ríos.....
- Ferrocarril y tranvías.....
- Caminos.....
- Reformas propuestas.....

desaparecen los proyectos realizados para la Huerta del Rey, sin que se elabore una alternativa; igualmente se suprimen las zonas industriales del Este de la vía del ferrocarril y la “ciudad jardín” que debería construirse en el barrio de la Pilarica. Se suprimen también los parques de los Vadillos y San Pedro y se reduce drásticamente la extensión del parque que en la actualidad lleva el nombre de Ribera de Castilla a causa de la ocupación de la margen del río por una gran manzana —la número 1—, presumiblemente dedicada a la nueva Universidad, y la creación de otras dos manzanas más, aparentemente de baja densidad, con los números 13 y 14.

En cambio sí se recogen en este Proyecto de Reforma las propuestas que tenían una mayor carga ideológica, o dicho de otro modo, aquellas ideas que mejor sintonizaron, en el Plan de C. Cort, con las del régimen surgido de la Guerra Civil. De este modo se mantienen las propuestas de la definitiva construcción de la Catedral sobre las ruinas de la Colegiata, así como la ampliación de su atrio en la plaza porticada llamada de la Catedral. Se incluye, además, una propuesta sobre la realización de la Plaza del Santuario Nacional de la Gran Promesa, un enorme y desproporcionado espacio de forma elíptica que se asentaría sobre la actual Plaza de España

Basilica de la Gran Promesa. Un ejemplo de arquitectura monumental de la postguerra.



y las manzanas de su entorno, suponiendo, en algunos casos, la total destrucción de la edificación existente.

El Proyecto se centra en el casco histórico, con la definición de nuevas alineaciones para la práctica totalidad de las calles. A través de diferentes colores se expresa la categoría de la vía, de tal modo que se supera la mera reforma de alineaciones, para establecer una jerarquía del viario a partir no sólo de la anchura, sino también de la funcionalidad de la calle. Por lo general, éstas, cualquiera que sea su categoría, son un mero ensanche de las antiguas rondas y caminos medievales. En la red arterial se concede una destacada importancia a las calles de entrada a la ciudad que son una prolongación de las carreteras de León, Santander, Soria y Segovia, completadas con el Paseo Zorrilla, que ya aparece como eje de la extensión hacia el Sur y una ronda interior, alrededor del núcleo medieval, apoyada en las calles de García Morato, la vía del ferrocarril y el cauce del Esgueva.

Junto a estas propuestas, el Proyecto de Reforma de Alineaciones incluye otras de menos entidad, que o bien son completamente nuevas o simplemente una variante de las soluciones del Plan de Urbanización de C. Cort. Entre ellas destaca la creación de la calle de San Quintín, junto a San Benito, la de San Nicolás, próxima al palacio de los condes de Benavente, la prolongación de la calle de las Doncellas, rompiendo la manzana de la Universidad y la desaparición de los mercados decimonónicos del Campillo y de Portugaleta, un ejemplo elocuente de la falta de valoración de los edificios históricos de la ciudad.

Las alineaciones que modifican las existentes son muchas, a pesar de los recortes que se realizaron sobre la propuesta de C. Cort, que era más ambiciosa. Sin embargo, este Proyecto no puede entenderse como una degradación de los planteamientos del Plan de Urbanización de 1939. En el que ahora nos ocupa subyace un concepto de intervención en la ciudad diferente, puesto que se sacrifican las grandes operaciones —si exceptuamos las de gran contenido ideológico— para poner el acento en la situación o remodelado de la ciudad tradicional, edificio a edificio, inaugurando un sistema de actuación que tendrá gran éxito en las siguientes décadas, a causa de su adecuación a la escala y capacidad del empresario local; la consecuencia no será otra que la generalizada destrucción del patrimonio edificado y la alteración del paisaje urbano tradicional de forma irreversible.

La Reforma de Alineaciones al Plano General de Valladolid es,

en síntesis, un documento pragmático, que aporta una notable dosis de realidad a los planteamientos de C. Cort. No obstante, y como hemos señalado, este realismo supondrá un acicate a la actividad constructiva, que modificará sustancialmente la configuración de la ciudad histórica gracias a la falta de regulación de las características edificatorias. Este Proyecto significa y consagra la desvinculación al planteamiento general de los sectores de la ciudad no comprendidos en el perímetro delimitado por la calle García Morato, la vía del ferrocarril y los ríos Pisuerga y Esgueva; tal hecho no deja de ser paradójico en un momento en el que la actividad constructiva se está desarrollando fuera de los citados límites. Tal es, por ejemplo, el caso de las operaciones llevadas a cabo por organismos oficiales, que tendrán que crear por sí mismas la base legal que las sustente.

Pese a éstos y otros inconvenientes, la ciudad encuentra en este medio —la reforma de alineaciones— un sistema inmejorable para regular la actividad edificatoria; en cierto modo, tal procedimiento se instaaura como forma sistemática de planteamiento, apareciendo en los años 1959 y 1965 otras tantas Reformas encargadas de legalizar lo existente y recoger nuevas propuestas.

La calle San Quirce en su encuentro con la de Esteban García Chico. Un ejemplo de la ruptura del tejido tradicional y el cambio de escala en la edificación en el entorno de la muralla tradicional.



PLANO DE LA MUY NOBLE, LEAL, HEROICA Y LAUREADA CIUDAD DE VALLADOLID. AÑO 1952

El presente plano es una reproducción pictórica de la ciudad de Valladolid. En él, y empleando una técnica gráfica realista se hace un levantamiento de todas las fachadas de orientación Sur, que a modo de “vista de pájaro” son dibujadas minuciosamente.

Este plano del año 1952 imita al de Ventura Seco, realizado doscientos años antes, y sus elementos accesorios tales como el escudo de la ciudad, la leyenda y el rótulo, emulan su estilo con ridícula exageración y pretencioso ornamento.

La información que proporciona no es muy fiel a la realidad, puesto que, al dar un valor excepcional a la imagen, gran parte de lo representado ha sufrido una fuerte síntesis en detrimento de la exactitud y minuciosidad. En algunos casos una parte del contenido se sacrifica ante determinadas necesidades ornamentales como leyendas, carátulas y otros adornos; tal es el caso de los talleres de ferrocarril y el barrio de los Pajarillos, que desaparecen bajo una rosa de los vientos y una monumental leyenda, respectivamente.

El dibujo en cambio representa con relativa fidelidad los edificios, preferentemente los públicos, aunque algunos ejemplos, por su especial complejidad, superan la capacidad de representación de su autor. En estos casos el resultado es una serie de pequeños e indistinguibles cuadros o trapecios rematados por un tejado cargado de primitivismo.

Uno de los mayores inconvenientes que presenta esta plano radica en el propio sistema de representación, puesto que al pretender resaltar tanto la fachada de los edificios como la trama de la ciudad, es muy frecuente que la primera tape parcialmente las calles, obligando a una deformación ostensible de éstas.

Además de la imperfección anteriormente señalada, el plano presenta una serie de errores que no se pueden achacar a las exigencias del dibujo, sino más bien a un desconocimiento de la ciudad. Así sucede con la manzana triangular de la Plaza de Tenerías o el interior del Cuartel de San Benito, que en su parte Oeste contradice todas las informaciones de la época, siendo una clara deformación de la realidad y no su fiel y exacta reproducción.

El aspecto quizá más sobresaliente del plano que ahora nos ocupa es la propuesta que se hace para la ordenación de la Huerta del Rey. Al igual que las que aparecen en los planos de G. Frías (1931) y C. Cort (1939), la estructura de este sector se asienta en la construcción de dos puentes sobre el río Pisuerga, que generan todo el tejido de la margen derecha a partir de la infraestructura viaria.

Vista de los puentes sobre el río Pisuerga. Superada la barrera que representaba el río, éste se recupera parcialmente como espacio urbano.



En cierto modo podemos afirmar que, dada la similitud de contenidos, este plano ilustra en volúmenes la solución que para este sector propone el plano de C. Cort, incluyendo algunas variantes y una interpretación general sobre las propuestas de éste, en gran medida acordes con el espíritu de la ordenación que inspiró el plano de 1939. En algunos aspectos incluso lo mejora, al encajar perfectamente en una gran avenida la calle que, a través del puente de Poniente, conecta el centro de la ciudad con la Avda. de los Cerros del barrio de Girón; esta solución es muy superior en calidad a la que ha resultado posteriormente como consecuencia de la gestión ciudadana y municipal.

De los tres puentes que se grafían en el plano con el título de “en proyecto” hay dos que coinciden sustancialmente con los que se realizaron en años posteriores. Sin lugar a dudas el que menos problemas de localización ha planteado es el puente de García Morato, que es recogido prácticamente por todos los planos desde que aparece por primera vez en el año 1922 —elaborado a propósito de la distribución de aguas en Valladolid—. Sin embargo, el puente del Poniente, que en algunos planos no se considera necesario como sucede en el del año 1931, en otros aparece como una prolongación de la calle de la Encarnación, es decir, muy próximo a la localización actual.

Con la misma indefinición en cuanto a su definitiva ubicación se encuentra el puente de la calle Calvo Sotelo —llamada del Cubo—, puesto que se propone unas veces en esta misma calle y otras en la del Veinte de Febrero, que es el caso del plano de 1952 que ahora nos ocupa.

En síntesis se puede afirmar que la ciudad, a través de los distintos planos, ha ido expresando un cambio sustancial en el modo de concebir la futura orientación del crecimiento y al mismo tiempo algunos de ellos —en especial desde 1931— servirán como elementos propagadores de una idea tan largamente acariciada como es su extensión al otro lado del río Pisuerga, expresión del nuevo Valladolid que en este plano de 1952 se materializa.

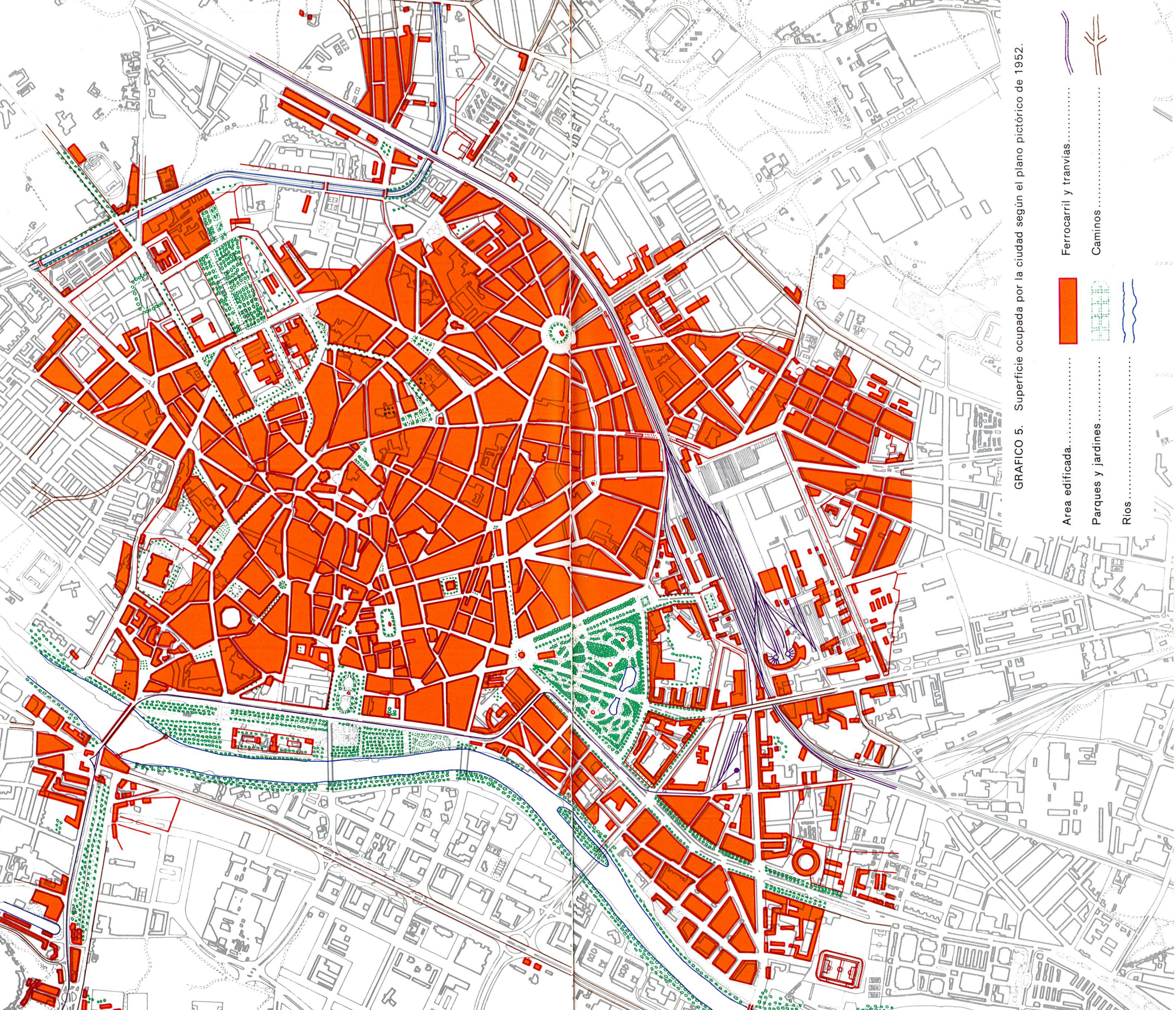


GRAFICO 5. Superficie ocupada por la ciudad según el plano pictórico de 1952.

- Area edificada.....
- Parques y jardines.....
- Rios.....
- Ferrocarril y tranvías.....
- Caminos.....

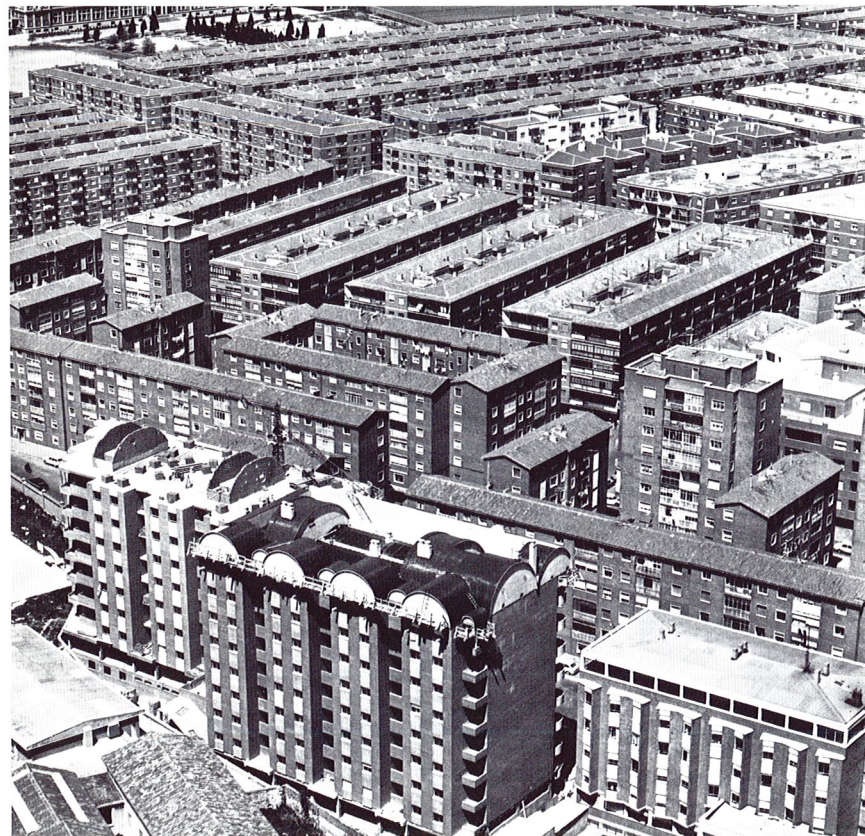
PLAN GENERAL DE ORDENACION COMARCAL. AÑO 1968

El Ayuntamiento de Valladolid, a raíz de las enormes tensiones constructivas, que habían dado lugar a agresiones traumatizantes en el casco, se propuso la redacción de un Plan General de nuevo cuño que permitiese subsanar, en la medida de lo posible, los problemas que en el acelerado desarrollo de la ciudad se habían creado y a los que no se había dado solución ni con el Plan de 1939 ni con las posteriores Reformas de Alineaciones.

Tal propósito del Ayuntamiento no era en absoluto original. En la década de 1960, y siguiendo un mandato de la Ley del Suelo del año 1956, todos los núcleos urbanos españoles acometen la empresa de elaborar un *Plan General de Ordenación* entendido no como un elemento de planificación inmediata, sino como un esquema ordenador del territorio al que todas las operaciones urbanísticas deberían subordinarse.

En este contexto legal, el Ayuntamiento de Valladolid formalizó en 1963 el encargo de la redacción de un Plan General que se concretó un año más tarde en diversos avances y una documentación de información urbanística que sin embargo no cuajará en un planeamiento propiamente dicho. Habrá que esperar hasta el año 1968 para que la Dirección General de Urbanismo y el Ayuntamiento, a la luz de las irreversibles transformaciones derivadas de la rápida industrialización y crecimiento de la población, retomem nuevamente el proyecto, modificando la figura legal del Plan General Municipal por la de Plan General Comarcal de Ordenación. En él se incluyen, además del núcleo de Valladolid los términos municipales de Arroyo de la Encomienda, Boecillo, Cabezón, La Cistérniga, Fuen-saldaña, Laguna de Duero, Renedo, Santovenia de Pisuerga, Simancas, Tudela de Duero, Viana de Cega, Villanubla y Zaratán.

El barrio de la Rondilla. Una de las imágenes más expresivas del modelo de ciudad del desarrollo.



En el año en que se elabora el Plan General de Ordenación Comarcal de Valladolid —1968— la Ley del Suelo había entrado ya en una fase de desajuste con la realidad urbana, sobre todo en los núcleos más industrializados, existiendo también importantes disfuncionalidades en los núcleos turísticos. Los escándalos a escala nacional habían sido considerables y todos ellos partían de las diferencias existentes entre Ayuntamientos y organismos de la Administración con competencias en Urbanismo.

A una escala local los problemas existentes eran considerables, puesto que, hasta 1968, las sucesivas Corporaciones Municipales habían optado por potenciar al máximo la edificación en condiciones legales muy particulares, y animados por el espejismo del desarrollo económico e incluso por unos intereses personales a menudo comprometidos en la operación. El mismo ambiente de euforia se respiraba también en la Dirección General de Urbanismo, como lo demuestra el que, ante la fuerte presión constructiva propusiese la oferta de grandes cantidades de nuevo suelo urbano, con un esquema lineal que dejara siempre abierta la posibilidad de futuros crecimientos.

A partir de estas coordenadas el Plan General, cuya redacción se encarga a un equipo dirigido por el arquitecto J. Mesones, no podía defraudar las expectativas existentes tanto a escala local como nacional. Como síntesis de ambas, el Plan de 1968 propone de una forma contundente un desarrollo hacia el Sur, caracterizado por una monodireccionalidad, en una suerte de “ensanche” a gran escala, acompañado de un diseño de manzanas de grandes dimensiones y una fuerte dotación de infraestructuras viarias.

El modelo propuesto en el Plan plantea una forma de crecimiento ilimitado, consecuencia de su optimismo desarrollista, capaz de ocupar todo el espacio libre, independientemente de la infraestructura preexistente —camino, ferrocarriles, carreteras, edificaciones, propiedad, etc.—, e incluso la importante masa forestal del Pinar, que es parcialmente sacrificada en aras de la expansión prevista.

Independientemente de este “ensanche” de nuevo cuño, y como si de otra ciudad se tratase, se crea una nueva zona de expansión al Oeste de Valladolid, caracterizada por una formación orgánica que contradice la rigidez propuesta para el Sur de la misma. Tal ampliación significa una prolongación de la Huerta del Rey, con un carácter similar en tipologías y usos —edificación abierta y uso resi-

dencial—, e igualmente sobredimensionada en infraestructuras —grandes autovías que atraviesan el sector y conectan con la ciudad tradicional a través de los puentes sobre el río Pisuerga.

En ninguno de los dos sectores de expansión previstos en el Plan —el Sur y el Oeste— se tiene suficientemente en cuenta la topografía, la estructura preexistente y la gestión, esta última sumida en la mayor de las incógnitas. En cambio sí existen grandes contrastes en el tratamiento formal que estas grandes áreas reciben; cada una de ellas parece concebida para grupos sociales bien diferenciados, lo que de modo implícito supone consagrar una segregación social ya evidente en la estructura de la ciudad.

En el casco histórico, el Plan de 1968 apenas hace matización alguna, rellenando con una informal trama una amplia zona coinci-



Vista de la Plaza Mayor en su ángulo Noroeste. Un hermoso perfil tradicional, alterado por una desmesurada operación en la Plaza del Poniente.

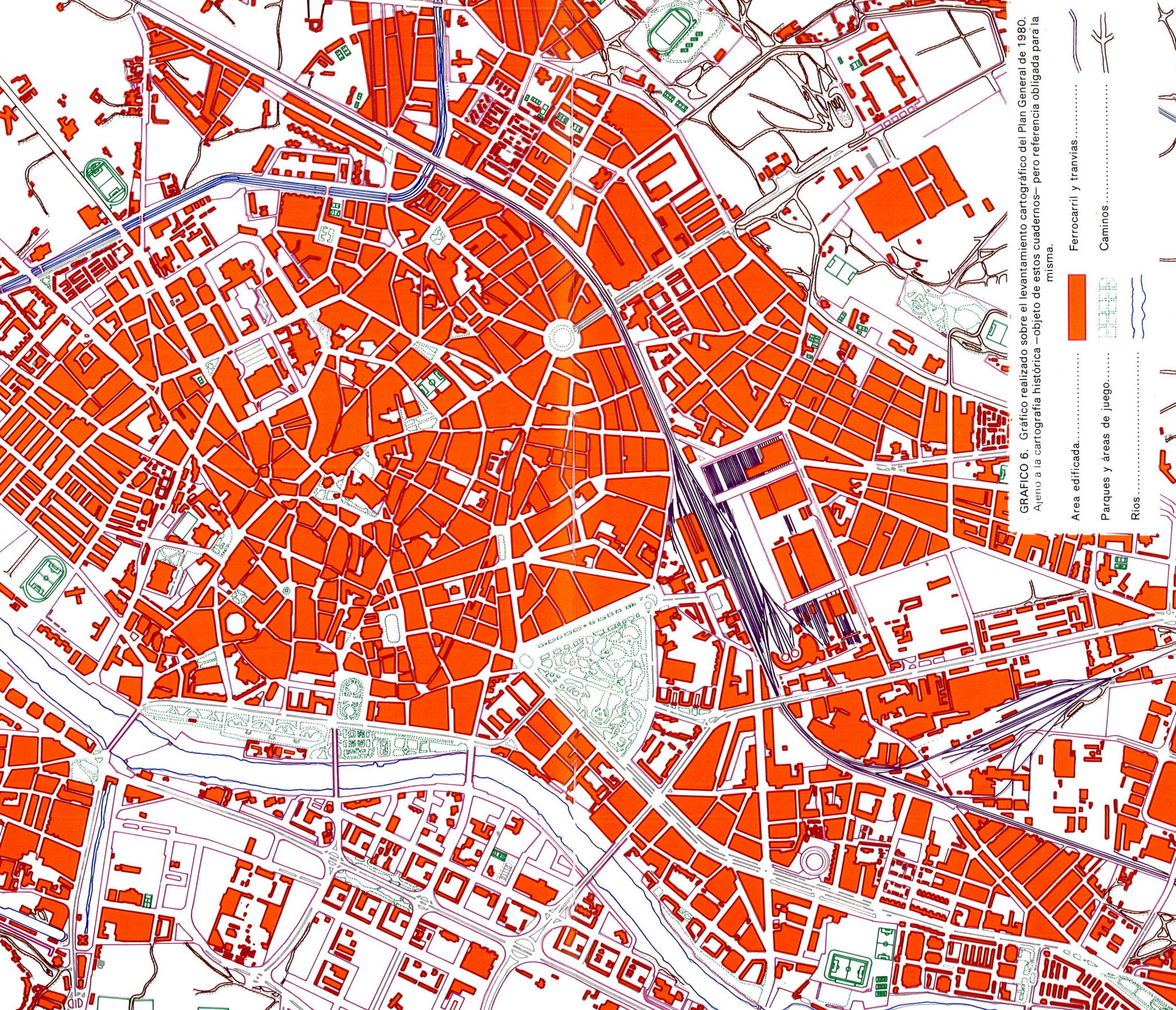


GRAFICO 6. Gráfico realizado sobre el levantamiento cartográfico del Plan General de 1980. Ajeño a la cartografía histórica —objeto de estos cuadernos— pero referencia obligada para la misma.

- Area edificada.....
- Parques y áreas de juego.....
- Ríos.....
- Ferrocarril y tranvías.....
- Caminos.....

dente con el área más consolidada por la edificación histórica. Más grave aún que el ignorar la peculiaridad y contrastes de la ciudad tradicional será no obstante la edificabilidad — $12 \text{ m}^3/\text{m}^2$ — causa por sí sola de todos los desastres urbanísticos al alentar, con un volumen edificable desmesurado, la destrucción del viejo caserío al margen de sus valores históricos y su estado de conservación.

Esta forma de edificación, unida al hecho de no haberse revisado el Plan de Alineaciones y seguir utilizando las Ordenanzas de 1945, significó una patente para derribar cualquier edificio, remodelar y modificar alineaciones, levantar alturas y en general desfigurar, hasta hacer irreconocible, un entorno lleno de historia y espléndidos edificios hoy desaparecidos.

Como complemento a estas previsiones hechas para la ciudad tradicional, el Plan General propone, en las zonas más degradadas de los suburbios, la modificación de sus estructuras, su mejora y saneamiento, mediante unas áreas de remodelación sujetas a un planteamiento de rango inferior o a grandes operaciones. Al igual que en otros casos, son muchas las incógnitas del proyecto, hasta el punto de aparecer como prácticamente irrealizable.

La calle de las Angustias. La escala de este espacio, respetada y enriquecida por la iglesia de las Angustias y el Teatro Calderón, ha sido radicalmente alterada por desproporcionadas intervenciones.



El Plan General propone, por último, amplias zonas de desarrollo industrial, según la zonificación al uso, legalizando en muchos casos lo existente y planteando la expansión de amplios sectores hacia el Norte y Este.

El viario, como ya hemos indicado anteriormente, está sobredimensionado. Las grandes autovías circundan el núcleo rompiendo la escala de actuación hasta entonces utilizada y planteando, tanto a nivel municipal como a nivel comarcal, unas infraestructuras de ciudades más dinámicas, derivadas de unos cálculos y unas expectativas de crecimiento erróneas, e irrealizables desde la capacidad de gestión de los Ayuntamientos de Valladolid y su comarca así como por el propio Ministerio de Obras Públicas.

Desde el punto de vista gráfico, el plano recoge las nuevas técnicas de reproducción, incluyendo un sistema abstracto de calificación del territorio consistente en una serie de tramas —cuadrículas, rayadas, enladrillados, punteados— que definen los usos y las intensidades de aprovechamiento así como su clasificación jurídica. Se ha pasado pues de definir la ciudad por medio de sus calles a las alturas de sus edificaciones a un sistema de representación convencional en el que las referencias no se hacen ya a una realidad más o menos desdibujada, pero a la postre familiar, sino a elementos que expresan ordenamientos jurídicos, intensidades numéricamente definidas o usos estipulados del suelo cargados de abstracción.

El Plan General, que surgió prácticamente de un concepto de ciudad a la medida de los constructores, promotores y propietarios del suelo fue sin embargo sistemáticamente incumplido en lo referente a las propuestas de crecimiento. Las fuerzas económicas de la ciudad se dedicaron a promover y desarrollar exclusivamente el suelo de la ciudad tradicional, sin crear un solo metro cuadrado de nuevo suelo; todas las operaciones estarán encaminadas hacia el autoconsumo de aquél, lo que implica la creación de una ciudad nueva sobre las ruinas de la antigua mediante la sustitución paulatina de la mayoría de los edificios del patrimonio edificado. Esto supone densificar intensamente la trama urbana hasta alcanzar, en algunos casos, densidades superiores a los 1.000 hab/ha.

De esta manera, a lo largo de la década de 1970, mientras que el centro de la ciudad ofrece un espectacular paisaje de grúas y nuevas construcciones, la ampliación prevista por el Plan en la periferia de la ciudad y que supuestamente iba a reducir drásticamente los precios del suelo, no se lleva a cabo, exceptuando las operaciones de la

Huerta del Rey y los Polígonos de Argales y San Cristóbal, promovidos por entes públicos dependientes del Ministerio de la Vivienda.

En gran parte, la concentración de las iniciativas en el interior de la ciudad es una consecuencia de la pequeña dimensión de la empresa vallisoletana, de estructura familiar y escasos recursos financieros, lo que la hacía más adecuada para operaciones de remodelación puntuales que para acometer tareas de mayor envergadura. Por otro lado, la edificabilidad permitida en el caso histórico ofrecía una importante y en apariencia inagotable rentabilidad, hasta tal punto que, en aquellos casos en los que no se podía obtener por medio de una licencia las posibilidades constructivas deseadas, se inicia la realización de planes de reforma interior —muchas veces redactados por el propio Ayuntamiento—, que modificaban la estructura para garantizar al máximo los intereses de la construcción.

Sin embargo esta situación no podía durar eternamente. Bien pronto empiezan a sonar voces disonantes que acusan y denuncian la ilegalidad urbanística de muchas de las realizaciones y sobre todo el destrozo irreversible del patrimonio edificado.

Salta a la luz pública en estos años algunas de las operaciones más discutibles; el plan parcial de Nuestra Señora de la Antigua y sus dos estudios de detalle generan una polémica a nivel nacional, que a tenor de los usos del momento y antes de conseguir su revisión, obliga a agilizar los trámites legales y acelerar las demoliciones. Lo mismo cabe decir del mercado de Portugalete y numerosos edificios —algunos de gran valor histórico y arquitectónico— desaparecidos en aras del aire de progreso de la década de 1960 y parte de la siguiente.

La aparición de la nueva Ley del Suelo en 1975 y la necesidad de completar el planteamiento con otras ordenaciones sectoriales, permite la posibilidad, en los últimos años de la década de 1970 de revisar el Plan General de Ordenación Comarcal. Será, sin embargo, la democratización de los municipios en 1979 la que abrirá la auténtica vía para la modificación del mismo en función de nuevos parámetros sociales y urbanísticos.

BIBLIOGRAFIA BASICA

- J. AGAPITO y REVILLA, *Las calles de Valladolid, Nomenclátor histórico*. Valladolid, 1937. Edición facsímil. Grupo Pinciano, 1982.
- C. ALMUIÑA y otros, *Prehistoria y edad Antigua*. Historia de Valladolid, Tomo I, Ateneo de Valladolid, Valladolid, 1977.
- B. BENNASSAR, *Valladolid en el siglo de Oro. Una ciudad de Castilla y su entorno agrario en el siglo XVI*. Excmo. Ayuntamiento de Valladolid, Valladolid, 1983, 586 páginas.
- A. FONT ARELLANO y otros, *Valladolid. Procesos y formas del crecimiento urbano*. Delegación de Valladolid del Colegio de Arquitectos de Madrid, Valladolid, 1977, 2 vol.
- J. GARCÍA FERNÁNDEZ, *Crecimiento y estructura urbana de Valladolid*. Libros de la Frontera, Barcelona, 1974, 142 pp.
- A. GUTIÉRREZ y otros, *Valladolid en el siglo XVII*. Historia de Valladolid, tomo IV, Ateneo de Valladolid, Valladolid, 1982, 302 pp.
- L. S. IGLESIAS, *Urbanismo y arquitectura de Valladolid. Primera mitad del siglo XIX*. Excmo. Ayuntamiento de Valladolid, Valladolid, 1978, 130 pp.
- J. M. RUIZ ASENCIO y otros, *Valladolid medieval*. Historia de Valladolid, tomo II, Ateneo de Valladolid, Valladolid, 1980, 123 pp.
- J. M.^a PALOMARES, *Valladolid 1900-1931*. Historia de Valladolid, tomo VII, Ateneo de Valladolid, Valladolid, 1981, 150 pp.
- M. A. VIRGILI, *Desarrollo urbanístico y arquitectónico de Valladolid (1851-1936)*. Excmo. Ayuntamiento de Valladolid, Valladolid, 1979, 448 pp.
- F. WATTENBERG, *Valladolid: desarrollo del núcleo urbano de la ciudad desde su fundación hasta el fallecimiento de Felipe II*. Excmo. Ayuntamiento de Valladolid, Valladolid, 1975, 84 pp.

Este cuaderno ha sido redactado por un equipo formado por Basilio Calderón Calderón, Salvador Mata Pérez y José Luis Sáinz Guerra bajo la dirección de Simón Marchán Fiz y Luis Moya González.

*Los gráficos han sido realizados por:
Altamira Cruz Plaza.
Isabel Martí.*

Agradecemos la colaboración de la oficina de planeamiento del Ayuntamiento de Valladolid y particularmente a los delimitantes:

*M.^a Luisa Santillana González.
Antonio Rodríguez Rodil.
Gilberto de Antonio Enríquez.*

