

PUBLICACIÓN DEL  
instituto universitario de urbanística  
de la universidad de valladolid

# DOSSIER

## 5 ciudades

2020

# AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID, TRANSICIÓN DEMOCRÁTICA Y TRANSFORMACIÓN URBANA

Miguel Fernández Maroto  
Luis Santos y Ganges





AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID,  
TRANSICIÓN DEMOCRÁTICA Y  
TRANSFORMACIÓN URBANA

Cambios de rumbo y nuevas estrategias  
urbanísticas (1979-1995)

# DOSSIER 5 ciudades

AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID, TRANSICIÓN DEMOCRÁTICA Y TRANSFORMACIÓN URBANA. CAMBIOS DE RUMBO Y NUEVAS ESTRATEGIAS URBANÍSTICAS (1979-1995) / Miguel Fernández-Maroto y Luis Santos y Ganges – Valladolid : Instituto Universitario de Urbanística, 2020

170 p. ; 17x24 cm .- (Dossier Ciudades ; 5)

ISBN: 978-84-1320-087-3

DL VA-457-2020

1. Ayuntamiento de Valladolid. 2. Políticas urbanas. 3. Planificación urbanística. 4. Tomás Rodríguez Bolaños (1944-2018). I. Fernández-Maroto, Miguel. II. Santos y Ganges, Luis. III. Instituto Universitario de Urbanística, ed. IV. Universidad de Valladolid, ed. V. Serie

AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID,  
TRANSICIÓN DEMOCRÁTICA Y  
TRANSFORMACIÓN URBANA  
Cambios de rumbo y nuevas estrategias  
urbanísticas (1979-1995)



Ayuntamiento de  
**Valladolid**



**VALLADOLID**  
ciudad amiga

**Autores**

Miguel Fernández Maroto  
Luis Santos y Ganges

**Maquetación y cubierta**

Miguel Fernández Maroto

**Foto de la cubierta**

Vista aérea de Valladolid en 1991.  
Archivo del Instituto Universitario de Urbanística  
de la Universidad de Valladolid.

**ISBN**

978-84-1320-087-3

**Depósito Legal**

VA-457-2020

**Edita**

Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid  
con la colaboración de Ediciones Universidad de Valladolid

**Promueve**

Ayuntamiento de Valladolid



Este libro, editado por el Instituto Universitario de Urbanística con la colaboración de Ediciones Universidad de Valladolid, se encuentra bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional.



Reconocimiento (Attribution): en cualquier explotación de la obra autorizada por la licencia hará falta reconocer la autoría.



No comercial (Non commercial): la explotación de la obra queda limitada a usos no comerciales.

# ÍNDICE

## AGRADECIMIENTOS

## INTRODUCCIÓN.....11

### I. VALLADOLID ANTE LA LLEGADA DE LA DEMOCRACIA. Una realidad urbana apremiante .....13

1. El final de un periodo de industrialización y crecimiento demográfico ..... 14
2. La herencia de una ciudad segregada y sin equipar..... 21
3. El “futuro heredado”: la ambición expansiva de los promotores inmobiliarios ..... 29
4. Los resultados de las elecciones municipales de 1979: Valladolid como excepción en su contexto regional ..... 34

### II. LOS BARRIOS COMO PROYECTO DE CIUDAD. La urgencia de lo inmediato.....37

1. Una táctica a base de pequeñas actuaciones para grandes transformaciones: de la calle al parque ..... 38
2. Los equipamientos de proximidad: del colegio al centro cívico ..... 43
3. Nuevas políticas de movilidad: AUVASA y las primeras peatonalizaciones en el centro histórico ..... 49
4. El grave problema de la vivienda: la erradicación del chabolismo y la insuficiencia de la vivienda social y de protección..... 56

### III. EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL. La búsqueda de un complicado equilibrio.....61

1. El Plan General de 1984: un nuevo plan para un nuevo modelo de ciudad..... 64
2. Los PERI: el gran programa para la periferia ..... 71
3. La gestión del planeamiento heredado: Huerta del Rey, Parquesol y Covaresa..... 75
4. Los planes parciales municipales: de Ribera de Castilla a Parque Alameda ..... 81

### IV. EL RETO DEL CAMBIO DE ESCALA. Esbozando la ciudad del futuro .....87

1. Un área metropolitana en paulatina formación..... 88
2. El sistema de rondas: la impronta de un modelo radioconcéntrico ..... 92
3. Los grandes proyectos comerciales y dotacionales ..... 94
4. El ferrocarril como reto pendiente ..... 101

### V. SÍNTESIS HISTÓRICA. ¿Continuidad o cambio?.....105

### VI. BIBLIOGRAFÍA.....107

### VII. ANEXO FOTOGRÁFICO .....111



## AGRADECIMIENTOS

Los autores quieren expresar su agradecimiento a la Diputación Provincial de Valladolid, que concedió a esta monografía el segundo premio de la convocatoria “Premios de Investigación Provincia de Valladolid, año 2019”, lo que ha motivado su publicación.

Asimismo, agradecen al Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid que haya facilitado su publicación dentro de la serie “DOSSIER Ciudades”, financiándose a través del convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Valladolid y la Universidad de Valladolid en materia de mejora del conocimiento, valoración y difusión del patrimonio histórico de Valladolid, firmado en 2019.

Finalmente, los autores dan las gracias al Archivo Municipal de Valladolid y al Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento de Valladolid por permitir la reproducción de todas las imágenes que, procedentes de sus fondos, ilustran el texto y componen el anexo fotográfico.



## INTRODUCCIÓN

En 2019 se cumplió el cuadragésimo aniversario de la celebración de las primeras elecciones municipales democráticas tras la dictadura, que tuvieron lugar el 3 de abril de 1979 y marcaron el inicio de una nueva etapa en todos los municipios de España. Hoy tenemos ya la suficiente perspectiva histórica como para proceder con objetividad a un estudio de historia urbana referido a esos intensos años, en los que los primeros ayuntamientos democráticos en nuestro país debieron enfrentarse a numerosos problemas técnicos, financieros y de gestión, en un contexto de cambio político, efervescencia del movimiento vecinal y grave crisis económica.

En concreto, esta monografía se refiere a la ciudad de Valladolid, y en ella proponemos un estudio de la historia de las políticas urbanas municipales en el periodo comprendido entre 1979, año de esas primeras elecciones democráticas, y 1995, año en el que la voluntad popular dio un giro político al gobierno municipal de la ciudad. Es decir, analizamos las realidades urbanísticas y los procesos de cambio en los cuatro mandatos como alcalde de Tomás Rodríguez Bolaños (1944-2018), cuyo reciente y repentino fallecimiento ha puesto un foco de atención sobre la ciudad de aquel momento y sobre las transformaciones impulsadas por el Ayuntamiento que él lideró entonces.

El objetivo pretendido es alcanzar una síntesis histórica de las claves de la evolución de la ciudad de Valladolid en los años ochenta y principios de los noventa, atendiendo a la acción política municipal en ese período. La perspectiva de trabajo es la historia urbana en sus específicas facetas del urbanismo y de las políticas públicas, y la hipótesis planteada es que estos años conforman un momento histórico muy importante para la ciudad en materias tales como el planeamiento y la gestión urbanística, las dotaciones, los servicios municipales o la movilidad. Una importancia que se debe, más que a sus resultados físicos, a las nuevas estrategias urbanas y las visiones alternativas en diversos campos de la gestión municipal que se desplegaron entonces.

Había muchísimas cosas que cambiar en un momento histórico de grave crisis económica, de construcción paulatina de un Estado social y de derecho, y de participativa conciencia cívica, todo ello con unas finanzas municipales bastante débiles y con gravísimos problemas y déficits, muy evidentes en los barrios. A la vez, hubo también muchas cosas que no cambiaron, que

fueron heredadas del franquismo y que supusieron por ello una continuidad histórica: un crecimiento urbano en manos del capital inmobiliario, y unos técnicos que trabajaron antes y después del cambio político.

Resulta por ello relevante, en este ejercicio de análisis y síntesis históricos, comenzar por el diagnóstico urbano de Valladolid de los años sesenta y setenta, a modo de antecedentes, de forma que se puedan comprender mejor las características y los problemas de la ciudad del tardofranquismo. Así, lo que hemos llamado “una realidad urbana apremiante” era precisamente la problemática que, en nuestra distanciada visión, debían solucionar los ayuntamientos democráticos.

Estos tuvieron que desplegar sus actividades en muchos campos de la acción política con trascendencia urbanística, que nosotros hemos interpretado y expuesto, si no en fases, sí en perspectivas diversas: un trabajo intenso en los barrios, un nuevo plan en equilibrio inestable entre lo heredado y el nuevo modelo de ciudad, y, finalmente, el reto de la modernidad en una ciudad en transformación hacia una ciudad de servicios.

## I. | VALLADOLID ANTE LA LLEGADA DE LA DEMOCRACIA Una realidad urbana apremiante

A finales de los años setenta, Valladolid se presentaba como una realidad urbana apremiante, es decir, desde el punto de vista socio-urbano y urbanístico exigía con urgencia respuestas a múltiples problemas que se habían originado y agravado progresivamente durante el desarrollismo y que acabaron por estallar en los años de la transición política.

Durante los años sesenta y la primera mitad de los setenta, Valladolid experimentó una transformación demográfica, económica y social de una enorme intensidad, tanto si se valora en sí misma como si se tiene además en cuenta que se materializó en apenas quince años, produciéndose en paralelo y como consecuencia de ello una transformación urbana del mismo calado.

Se produjo una rápida industrialización y una duplicación demográfica, de tal modo que la ciudad se transformó y se expandió como nunca antes había ocurrido en el siglo, al menos en un período tan corto. Este proceso de cambio tan intenso en todos los niveles trajo consigo desequilibrios, choques de intereses, desajustes y espurios negocios que, en ausencia de mecanismos y de voluntad de control público y de justo reparto de cargas y beneficios, no pudieron sino generar iniquidades y déficits sin resolver que fueron agravándose hasta que la situación, por sí insostenible e inaceptable, terminó al final de la dictadura en un estado de crisis.

En este sentido, las políticas que en el ámbito del urbanismo desarrolló el gobierno municipal encabezado por Tomás Rodríguez Bolaños, especialmente en los primeros años, sólo pueden explicarse partiendo de una descripción e interpretación de esas transformaciones que Valladolid había experimentado en el periodo inmediatamente anterior, ya que el nuevo gobierno municipal había asumido el claro compromiso de afrontar y dar respuesta a las injusticias y graves problemas que se habían ido acumulando.

## **1. El final de un periodo de industrialización y crecimiento demográfico**

El municipio de Valladolid pasó de tener una población de unos 151.000 habitantes en 1960 a unos 330.000 en 1981, según los respectivos censos de población. Este crecimiento no sólo instaló a la ciudad entre las que más crecieron en España en aquellos años, sino que además fue para Valladolid el período histórico de mayor expansión demográfica del siglo XX, con incrementos anuales por encima del 5% en los años sesenta y entre algo más del 4% y algo menos del 3% en los años setenta.

Si ya durante muchas décadas anteriores Valladolid venía siendo la ciudad castellana más poblada tras Madrid, el incremento espectacular de la población entre los censos de 1960 y 1981 posicionó a Valladolid como el municipio mayor en todo el noroeste español. Y el peso de la ciudad en el total provincial pasó de casi el 42% de 1960 a más del 67% en 1981.

En este crecimiento demográfico tan abultado tuvo un papel fundamental el proceso de migración interior. La inmigración al municipio de Valladolid fue de una media superior a dos mil habitantes por año a lo largo de tres décadas, las de los sesenta, setenta y ochenta. Y especialmente entre 1964 y 1980, Valladolid acogió a más de cuatro mil emigrantes por año, mayormente provenientes de la propia provincia y de las alledañas, en especial Palencia, Zamora y León, y algo menos Segovia y Salamanca, así como de Madrid, País Vasco y otras zonas (Pastor Antolín, 1992).

En el período 1961-1975, los últimos quince años de la dictadura franquista, Valladolid se consolidó como un centro industrial y de servicios receptor de emigración nacional, añadiendo a su población más de 86.000 personas. La transición política y la crisis económica supusieron, sin embargo, que la corriente inmigratoria se viera sujeta, de modo que entre 1976 y 1983 el aumento se redujo a algo más de 33.000 personas.

Así pues, el fenómeno migratorio fue la clave del incremento poblacional, a lo que se unió un espectacular crecimiento demográfico vegetativo. Unas tasas elevadas de natalidad y unas tasas de mortalidad sujetadas en los sesenta y en descenso después, supusieron que el crecimiento natural fuese elevado.

El crecimiento vegetativo de la población estuvo durante las décadas de los sesenta y setenta por encima del 10‰, con picos del 17‰. En la década de los ochenta, sin embargo, la caída brusca de la natalidad, en relación tanto con la crisis económica como con la modernización de las pautas reproductoras, supuso que el crecimiento natural descendiera por debajo del 10‰.

En efecto, la relación entre crecimiento demográfico e industrialización es evidente. Desde el punto de vista de la base económica, con el inicio de la década de los sesenta comenzó a la vez en Valladolid un proceso de transformación de la ciudad protagonizado por el despegue definitivo de la industria vallisoletana, en un proceso que se prolongó hasta la segunda mitad de los años setenta.

Durante el primer franquismo, en un contexto de autarquía e intervencionismo estatal, así como de estancamiento económico, Valladolid se benefició de su tamaño relativo, su posición estratégica, sus infraestructuras por carretera y ferrocarril y su disponibilidad de energía eléctrica, viendo fortalecida su industria tradicional e incorporando nuevos sectores industriales (la instalación de TAFISA en 1947 y de NICAS, ENDASA e INDAL en 1950). Posteriormente empezó a consolidarse un importante sector metalúrgico cuyo protagonismo no haría sino aumentar en los años posteriores. A los Talleres Generales de RENFE (que eran los más importantes de España), Fundición Gabilondo y Talleres Miguel de Prado, se sumaron nuevas empresas, entre ellas dos nuevas y pujantes del sector del automóvil: FASA, que comenzó su actividad en 1953 con 230 empleados y una producción de 500 unidades del modelo Renault 4-4, y SAVA, instalada en 1957.

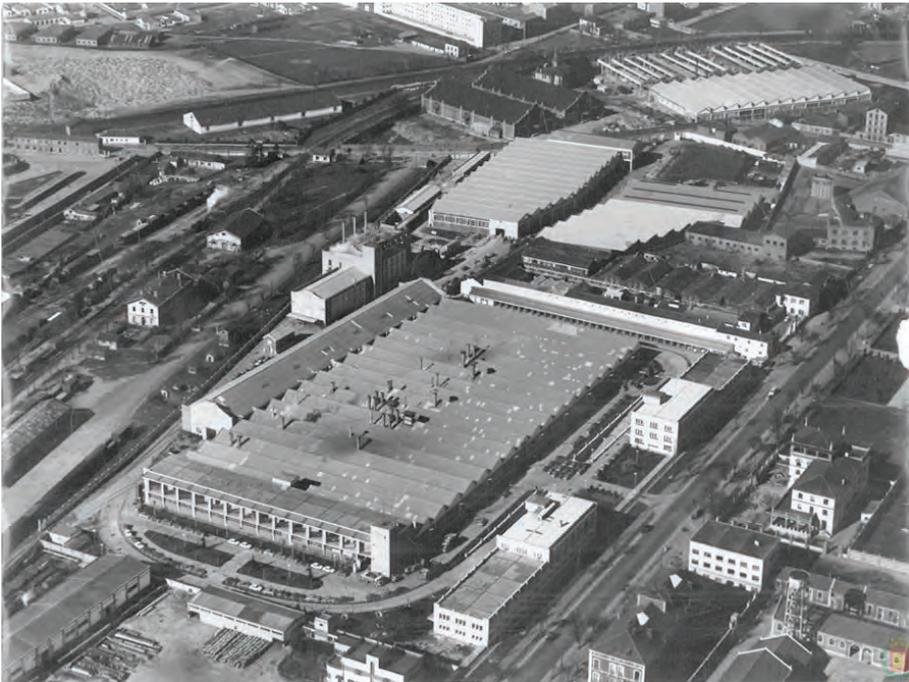


Fig. 1. Vista aérea de las primeras instalaciones de FASA en Valladolid.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, SS 7.

Sobre estas bases, el sector industrial vallisoletano experimentó su despegue definitivo en los años sesenta con la apertura al capital foráneo y la nueva política económica “desarrollista”, pero sobre todo beneficiándose como polo de desarrollo industrial a raíz del Decreto 153/1964, de 30 de enero, sobre localización de polos de promoción, polos de desarrollo y polígonos de descongestión industrial. La declaración de Valladolid como polo de desarrollo consolidó y vigorizó el proceso previo de industrialización, simplificando por ejemplo los trámites urbanísticos para la instalación de empresas e inyectando importantes inversiones. Hasta su cierre definitivo el 31 de diciembre de 1970, el polo trajo consigo unas inversiones de casi 8.000 millones de pesetas y permitió la creación de casi 10.000 puestos de trabajo.

Entre todos los sectores industriales, el más beneficiado por el polo de desarrollo fue el automovilístico, puesto que tres empresas (FASA-Renault, SAVA y Tecnauto) acapararon en torno al 90% del total de la inversión y de los nuevos empleos. Por ejemplo, FASA-Renault puso en marcha en 1965 dos nuevas factorías dedicadas a la fabricación de carrocerías y motores, de tal forma que en 1970 daba empleo a 10.000 personas y producía anualmente casi 100.000 vehículos (Begines Ramírez, 1971). En términos globales, el número de personas empleadas en industrias fabriles y manufactureras se duplicó, al pasar de 11.820 en 1960 a 25.282 en 1970, según los correspondientes censos.

Evidentemente, este espectacular crecimiento de la industria vallisoletana funcionó como un extraordinario factor de atracción demográfica, lo que unido al notable crecimiento vegetativo se tradujo en un no menos espectacular crecimiento demográfico. Así, la ciudad de Valladolid pasó de los casi 152.000 habitantes de hecho de 1960 a los más de 236.000 de 1970. Nada menos que un aumento superior a los 84.000 habitantes en tan sólo diez años, es decir, un incremento superior al 55%.

El crecimiento económico y demográfico de los sesenta se prolongó durante la década de los setenta, ya que prosiguió la instalación tanto de grandes empresas (entre las que destacó Michelin) como de otras más pequeñas, que se habían venido ubicando a lo largo de las carreteras de acceso a la ciudad (de Salamanca, Burgos, Madrid o Soria) y en los polígonos industriales, como el de San Cristóbal, que tomó el relevo del polígono de Argales, urbanizado en la década anterior y rápidamente colmatado.

No obstante, el crecimiento empezó a resentirse a partir de 1975, cuando comenzaron a hacerse patentes en España los efectos de la crisis del petróleo de 1973. Así, el censo de 1981 recogía una población de hecho de 330.000 habitantes, es decir, un aumento mayor al de la década anterior en términos absolutos, casi 94.000 habitantes más, pero ya más reducido en términos relativos, casi un 40%.



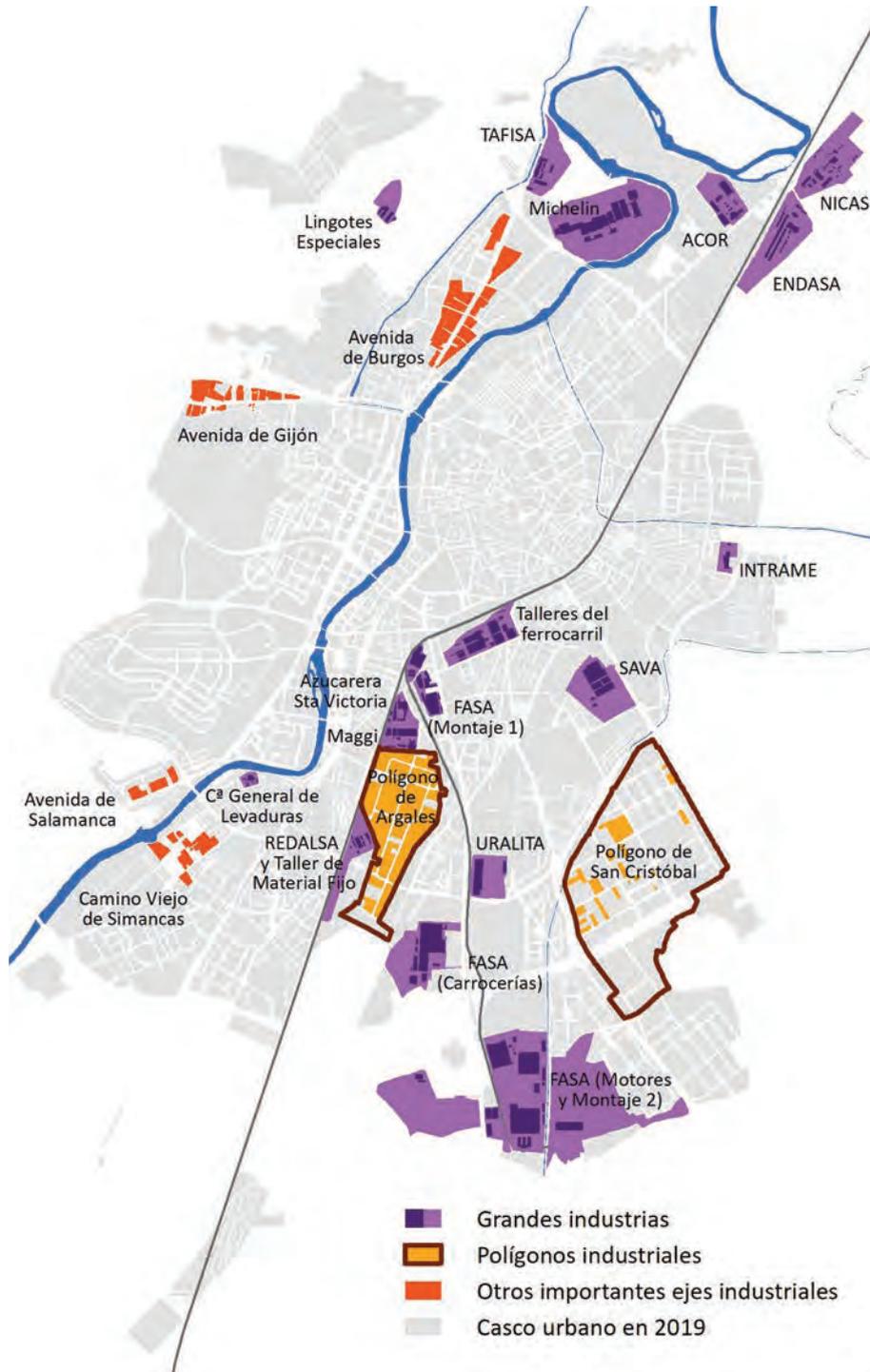
Fig. 2. Vista aérea de una de las nuevas factorías de FASA Renault al sur de la ciudad.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, MC 1-407.

Si entre 1960 y 1975 la inmigración supuso el 64,5% del crecimiento demográfico, este porcentaje se redujo al 50,7% entre 1976 y 1980, precisamente cuando se frenó el desarrollo industrial, agotado ya el modelo desarrollista. En todo caso, a finales de los años setenta Valladolid había consolidado un sector industrial sin parangón en su entorno regional. Un pequeño repaso a algunas cifras permite confirmar estas afirmaciones.

Valladolid contaba con una población activa de 105.000 personas según el censo de 1981, duplicando las poco más de 50.000 de 1960, estando empleadas en el sector industrial el 38%, frente al 27% en 1960. Valladolid era la ciudad industrial de la región, seguida de lejos por Burgos, también polo industrial. La provincia de Valladolid aportaba en 1983 más del 22% de la producción neta de la recién constituida Comunidad Autónoma de Castilla y León, y el sector industrial representaba más del 44% de dicha producción, diez puntos por encima de la media regional y nacional.

Valladolid era una ciudad industrial en términos funcionales, aunque muy especializada en el sector del automóvil, que en 1983 concentraba casi la mitad de la producción y casi un tercio del empleo industrial provincial (Arribas Rodríguez, 1986). Antes de iniciarse la década de los ochenta, FASA-



Plano 1. Grandes industrias, polígonos industriales y otros importantes ejes industriales de Valladolid a finales de los años setenta. Fuente: Elaboración propia.

Renault, ya controlada mayoritariamente por el grupo francés, disponía de más de 15.000 empleados y de una producción anual superior a los 180.000 vehículos (Marcos del Olmo, 2004: 482).

En paralelo a esta sustancial transformación de la estructura económica de la ciudad, también se produjeron importantes transformaciones sociales. Al margen de las cifras de crecimiento poblacional que ya hemos reseñado, y como botón de muestra, es interesante observar el profundo cambio experimentado en los niveles de formación de los vallisoletanos. Así, según el censo de 1960, el 90% de la población con estudios terminados sólo disponía de estudios primarios, mientras que poco más del 2% disponía de estudios universitarios, y de ellos casi el 90% eran hombres. Por el contrario, el censo de 1981 recogió que, de la población con estudios terminados, el 57% disponía de estudios primarios, el 29% de estudios secundarios y ya más del 13% disponía de título universitario, y de ellos el 46% eran mujeres.

En resumen, durante los años sesenta y la primera mitad de los setenta, Valladolid experimentó una verdadera explosión demográfica en paralelo a la modernización de su estructura económica y social, un proceso que concluyó en la segunda mitad de los setenta como consecuencia de un contexto internacional y nacional de crisis económica que coincidió con la transición a la democracia.



Fig. 3. Iglesia de la Pilarica con obreros de FASA en huelga en 1976 y policía alrededor.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, F 835-2.

La ya por entonces potente industria vallisoletana vivió un periodo de gran conflictividad, con numerosas huelgas en las que confluyeron las reivindicaciones ligadas a las condiciones laborales con las relativas a la falta de libertades. Aunque las huelgas se extendieron por todos los sectores, nuevamente hay que destacar el caso de FASA. Tras el primer hito que supuso la huelga de 1972, tuvieron lugar otras en 1973, 1974 y 1975, culminando con la huelga casi total de 1976 (Serrano García, 1999: 902). Cabe señalar que en ellas tuvo una participación activa un técnico de laboratorio que llegó a ser despedido y que muy pocos años después se convirtió en alcalde de Valladolid.

## 2. La herencia de una ciudad segregada y sin equipar

Los cambios demográficos y socioeconómicos que Valladolid experimentó en los años sesenta y setenta vinieron acompañados de una intensa transformación y expansión urbana a la que nos referiremos brevemente a continuación.

A finales de los años cincuenta, Valladolid presentaba una estructura socioespacial claramente dual. El centro de la ciudad, más o menos coincidente con el centro y sur del casco histórico, acogía a la población acomodada, encontrándose en una situación de apatía constructiva, pero con una cierta expectativa de transformación, ya que en 1950 el Ayuntamiento había aprobado una reforma interior basada en la corrección de alineaciones que habría de impulsar la sustitución edificatoria.



Fig. 4. Vista aérea de Valladolid hacia finales de los años cincuenta.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, F 879-8.

Mientras tanto, las clases populares tenían su alojamiento en los barrios históricos degradados (San Andrés, Vadillos, Santa Clara, San Nicolás, La Victoria, etc.) y en la abandonada periferia inmediata que rodeaba la ciudad preexistente, fundamentalmente por el noroeste, el norte, el sur y sobre todo el este, un enorme espacio de borde para el que el Ayuntamiento hizo

cesación de responsabilidad por ser el extrarradio. En esta periferia barrial se alternaban los espacios vacantes con suburbios marginales y lotificaciones parcelarias para su edificación, surgidos en diferentes etapas desde principios del siglo XX, y que incluían desde chabolas y “casas molineras” (casitas entre medianeras y autoconstruidas) hasta pequeñas promociones de vivienda plurifamiliar. También se ubicaron en esta corona obrera la mayor parte de los llamados grupos y polígonos de promoción oficial, conjuntos de viviendas promovidos directamente por organismos oficiales que coparon casi toda la actividad constructiva formal en los cincuenta, en un intento de solventar el ya por entonces grave problema de la falta de vivienda para las clases trabajadoras.

Partiendo de esta situación, al iniciarse la década de los sesenta confluyeron dos factores clave que impulsaron la vertiginosa transformación y expansión de la ciudad que se produjo en los años posteriores, sin modificar este modelo de segregación socioespacial y equipando solamente el centro.

Por un lado, se produjo un cambio radical en la política de vivienda en relación directa con la nueva política económica, ya que la promoción pública directa cedió casi todo el protagonismo a la promoción privada. Los promotores y constructores privados se hicieron cargo del grueso de la promoción residencial, incentivados mediante subvenciones y beneficios fiscales a la promoción y compraventa de viviendas. Por otro lado, el despegue industrial y demográfico que comenzó entonces garantizaba una demanda de enormes dimensiones, sobre todo por parte de las clases trabajadoras.

En consecuencia, toda la corona periférica de Valladolid experimentó durante los años sesenta y setenta un febril proceso de relleno y densificación, que incluyó tanto la sustitución de casas molineras existentes por edificios de vivienda colectiva como muy especialmente la colmatación de los espacios vacantes con enormes promociones de vivienda, caracterizadas por la baja calidad constructiva y la casi nula presencia de las dotaciones colectivas básicas para la ingente cantidad de población que se instaló en ellas. Si en la década de los cincuenta se habían concedido en Valladolid licencias para algo más de 11.000 viviendas, el 70% de ellas correspondientes a promociones institucionales, en la década de los sesenta esa cifra se disparó hasta nada menos que 48.000, siendo más del 90% de promoción privada (Gigosos y Saravia, 1997: 124 y 160).

Fue en este periodo cuando un puñado de promotores locales dio forma a los barrios más populosos de la ciudad, apoyándose en reformas parciales de alineaciones que el Ayuntamiento aprobó entre 1959 y 1960. Podemos citar por ejemplo a Antonio Alfonso Gómez, que dio inicio a este proceso (y a su relevancia en el sector inmobiliario vallisoletano) con el llamado poblado industrial Arca Real, un conjunto de casi 1.500 viviendas en el barrio de

Las Delicias, o a Rafael Martín Arranz, que inició la construcción del actual barrio de La Rondilla con otra promoción de idénticas dimensiones, a base de bloques de hasta 6 plantas sin ascensor, rodeados por calles con la mínima anchura posible y sin asfaltar, y sin ningún tipo de dotación pública. Mientras tanto, el Ayuntamiento impulsó la reurbanización del paseo de Zorrilla, zona donde las clases acomodadas encontraron su alternativa frente a las antiguas viviendas del casco histórico, que, pese a la explosión demográfica, perdió población.



Fig. 5. Poblado industrial Arca Real, en el barrio de Las Delicias.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, FC 128-6.

Este proceso se prolongó durante los setenta, aunque se fue desacelerando progresivamente, sobre todo a partir de 1975. Así, en toda la década se concedieron licencias para casi 34.000 viviendas, es decir, un 30% menos que en la anterior, aumentando eso sí la diversificación espacial

(Gigosos y Saravia, 1997: 160). Mientras continuaba la colmatación de los barrios obreros, especialmente en Delicias y Pajarillos, se ocupó la primera fase de Huerta del Rey, un viejo proyecto del Ayuntamiento para disponer de un “espacio de prestigio” que pasó a manos del Ministerio de la Vivienda y que tras diversos avatares acabó por combinar las viviendas sociales con las viviendas libres, destinadas por ejemplo a altos funcionarios o profesionales liberales (Jiménez y Fernández, 2016). Algo similar ocurrió con el cercano polígono residencial de Arturo Eyries, que comenzó a edificarse en esta etapa.

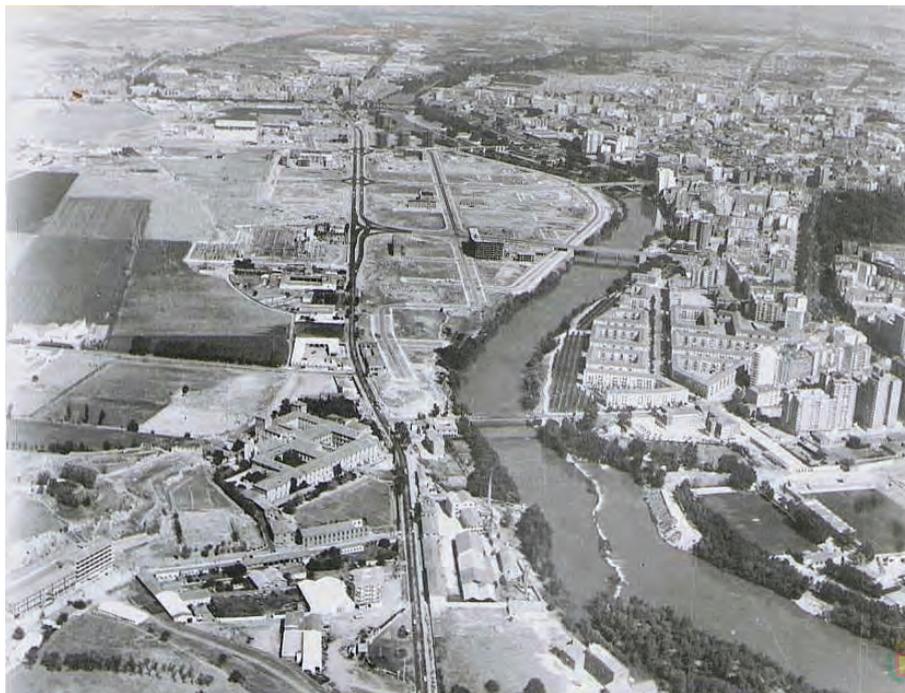


Fig. 6. Vista aérea de Huerta del Rey a principios de los años setenta.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, FC 879-1.

Asimismo, tras el vaciamiento poblacional verificado en la década anterior, se produjo una brutal transformación del centro histórico de la ciudad, incorporando enormes bloques de vivienda totalmente ajenos al entorno urbano y que implicaron la demolición de buena parte del patrimonio urbano histórico, siendo el edificio levantado sobre el antiguo convento de Las Francesas si no el más grave, sí el más elocuente de la aidez inmobiliaria. Solamente entre 1970 y 1974 se solicitaron 484 licencias de derribo, equivalentes a unas 2.000 viviendas existentes, para posteriormente construir casi 10.000 viviendas nuevas (Calderón Calderón, 1994, 1.139).



Fig. 7. Vista aérea del centro histórico a mediados de los años setenta, cuando ya se apreciaban los efectos de la renovación edificatoria en marcha.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, ONXZ 233-3.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que todas las cifras citadas corresponden a la actividad constructiva formal, ya que durante todo este periodo crecieron o surgieron varios asentamientos marginales en toda la periferia vallisoletana, levantados por aquella población cuyos recursos eran tan limitados que ni siquiera podían acceder a una vivienda subvencionada en los barrios obreros.

De esta forma, podemos afirmar que a finales de la década de los setenta Valladolid era una ciudad fragmentada, densa e infra-equipada.

Fragmentada porque en apenas veinte años había sumado una gran diversidad de espacios urbanos, fruto de diferentes actuaciones (sustituciones, nuevas promociones privadas, polígonos públicos, etc.) siempre parciales y en ausencia de una idea global, equilibrada y cohesionada de ciudad, respondiendo eso sí a un modelo de clara segregación socioespacial.

Densa porque sólo se aplicó una lógica, la del beneficio inmobiliario, lo que generó barrios obreros que concentraron enormes cantidades de viviendas, apurando hasta el máximo el espacio disponible, al tiempo que en el centro histórico se destruyeron numerosos edificios de enorme valor arquitectónico e histórico para poblarlo de grandes bloques de viviendas ajenos a las condiciones de ese espacio urbano.



Plano 2. Esquema de la estructura urbana y barrios de Valladolid a finales de los años setenta. Fuente: Elaboración propia.

E infraequipada porque los barrios de las clases menesterosas, que acogían a la inmensa mayor parte de la población de la ciudad, carecían de gran parte de las dotaciones colectivas más básicas que necesitaban, como colegios o ambulatorios. Y eso por no hablar de los lugares donde ni siquiera se disponía de los servicios urbanos esenciales, como el abastecimiento, el saneamiento o la urbanización de las calles, o de los espeluznantes asentamientos chabolistas.

La fragmentación, la densidad y la falta de equipamiento respondían a una idea de ciudad polarizada que beneficiaba al grupo hegemónico, a una visión política discriminatoria con un mundo obrero que había que dominar y excluir, y a una gestión pública desarticulada y en buena parte corrupta.



Fig. 8. Chabolas en las graveras de San Isidro, frente al barrio de Las Delicias, a mediados de los años setenta.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AUX 122-2.

Evidentemente, el reto que suponía este legado franquista era de enormes dimensiones, al igual que el malestar acumulado por la población, tal y como se puso de manifiesto en las calles, especialmente en la segunda mitad de los años setenta. Impulsadas por un movimiento vecinal cada vez más asentado y movilizado (Castrillo Romón y Santos y Ganges, 2008), se multiplicaron las protestas y las manifestaciones, denunciando por ejemplo los graves defectos en las viviendas que Martín Arranz levantó en La Rondilla o exigiendo la pavimentación de la carretera de circunvalación a su paso por Las Delicias, por citar sólo dos ejemplos.



Fig. 9. Manifestación en el barrio de Las Delicias en 1976 exigiendo la pavimentación de la carretera de circunvalación.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, F 630-18.

### **3. El “futuro heredado”: la ambición expansiva de los promotores inmobiliarios**

Desde el punto de vista urbanístico, los procesos de sustitución-demolición y de expansión que Valladolid experimentó durante los años sesenta y setenta se apoyaron básicamente en un sencillo mecanismo: las reformas parciales de alineaciones, que satisficieron las expectativas de negocio de los promotores inmobiliarios locales.

Aunque en 1939 se había aprobado el conocido como Plan Cort (formulado por el urbanista César Cort Botí), que proponía una radical reforma interior del centro histórico junto con un ensanche al otro lado del Pisuerga, este refutable pero unitario proyecto fue obviado y sustituido en la práctica por reformas parciales de alineaciones para el centro histórico y para los distintos barrios de la ciudad (Álvarez Mora, 2005: 152-154). Los tradicionales mecanismos de alineación y ordenanza facilitaron tanto las sustituciones edificatorias, especialmente en el centro histórico, como la colmatación y densificación de los barrios mediante promociones de viviendas subvencionadas, apoyadas en un mínimo trazado viario.

Sin embargo, en la década de los setenta este modelo empezó a mostrar su agotamiento, lo que indujo a los promotores inmobiliarios a intentar combinarlo con otras formas de seguir haciendo negocio en el futuro. En este sentido, fueron sendas iniciativas del Ministerio de la Vivienda (a través de la Gerencia de Urbanización, posteriormente Instituto Nacional de Urbanización) las que introdujeron en la ciudad ese modelo alternativo: el plan parcial, que respondía al sistema de planeamiento urbanístico introducido por la Ley del suelo de 1956 y que había sido inexplorado en Valladolid.

Frente a la “constante reforma de crecer sobre sí misma” (Solà-Morales, 1985) que se había verificado hasta entonces en la ciudad, el modelo del plan parcial que llegó a la ciudad con los polígonos residenciales de Huerta del Rey y Arturo Eyries implicaba la ocupación de grandes extensiones de suelo vacante con nuevos fragmentos urbanos dotados de todas las infraestructuras y servicios necesarios. Ello exigía evidentemente una inversión mayor y en consecuencia requería también la existencia de una demanda de cierto poder adquisitivo, que respondía a la clase media vallisoletana que después del despegue industrial ya se estaba consolidando.

El símbolo más claro de esa transición de un modelo a otro es sin duda el Plan General de Ordenación Comarcal o Plan Mesones (por su director, Javier de Mesones Cabello), aprobado en 1970 tras sucesivos requerimientos del Ministerio de la Vivienda para que Valladolid adaptase su planeamiento municipal a la citada Ley del Suelo de 1956. El Plan Mesones representó tanto

el paroxismo del modelo de reforma interior como la génesis de ese nuevo modelo expansivo mediante planes parciales.

Así, en las zonas que ya estaban edificadas en el momento de su entrada en vigor, el Plan Mesones prescribía el mantenimiento de las ordenanzas vigentes (aprobadas en 1945 a partir de las redactadas por Cort) en tanto no se aprobaran unas nuevas que las sustituyeran, fijando a la vez en  $12 \text{ m}^3/\text{m}^2$  el límite máximo de aprovechamiento. Así, el Plan Mesones permitió en este sentido la continuidad total de los procesos de reforma, sustitución y densificación, impulsados de hecho por un límite de aprovechamiento a todas luces exagerado, equivalente a unos  $4 \text{ m}^2/\text{m}^2$ . Además, se pretendió incorporar también los núcleos de extrarradio y los suburbios marginales a los procesos inmobiliarios formales, fijando para ello un límite de aprovechamiento de  $7 \text{ m}^3/\text{m}^2$  y remitiéndose de nuevo a las ordenanzas vigentes mientras no se elaborasen planes parciales que facilitasen la remodelación de estas zonas.

Junto a la flagrante continuidad de los procesos de reforma interior, la otra pata del Plan Mesones consistió en una desmesurada propuesta de expansión urbana, que convirtió no ya solamente el municipio de Valladolid,

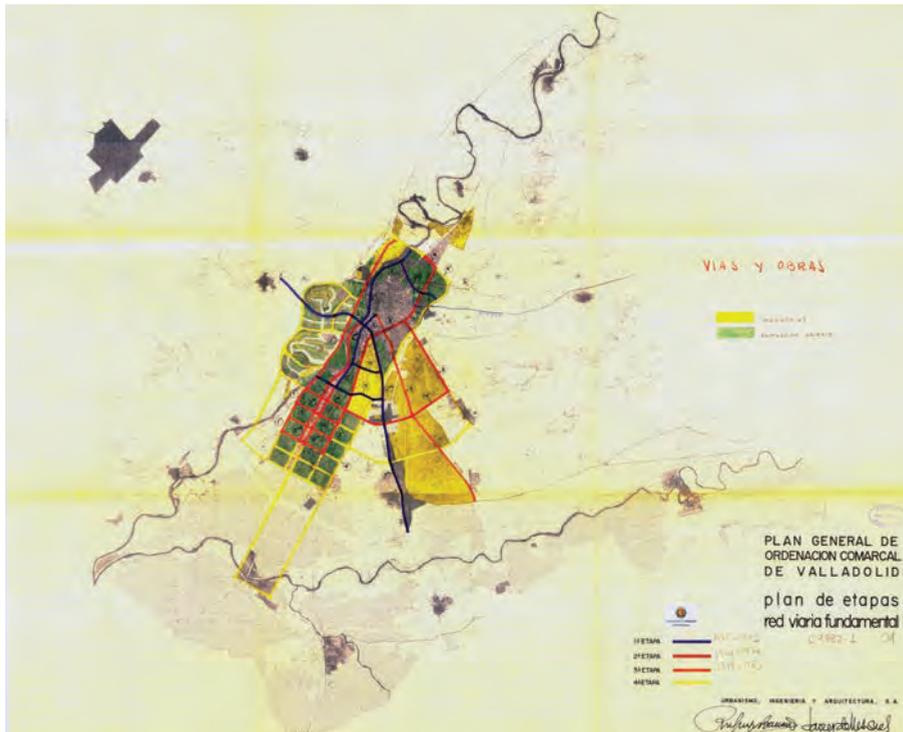


Fig. 10. Plan General de Ordenación Comarcal de 1970.  
Plan de etapas: red viaria fundamental.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, C 9382-1.

sino incluso los municipios de su entorno, en campo de operaciones para la promoción inmobiliaria. En concreto, además de Valladolid, el Plan Mesones comprendía otros trece municipios: Arroyo de la Encomienda, Boecillo, Cabezón de Pisuegra, La Cistérniga, Fuensaldaña, Laguna de Duero, Renedo de Esgueva, Santovenia de Pisuegra, Simancas, Tudela de Duero, Viana de Cega, Villanubla y Zaratán.

Dado que la reurbanización del paseo de Zorrilla y los planes parciales de Huerta del Rey habían consolidado una directriz suroeste de crecimiento alejada de los barrios obreros del norte y el este de la ciudad, el Plan Mesones propuso una enorme retícula al oeste y sobre todo al sur de la ciudad, construida a partir de un enloquecido sistema viario que definía “unidades autosuficientes” dimensionadas cada una de ellas para 20.000 habitantes y que debían ser ordenadas mediante planes parciales, fijándose el límite de aprovechamiento en  $4 \text{ m}^3/\text{m}^2$  y la densidad máxima en 100 viviendas por hectárea. Así, para una ciudad que en 1970 contaba con menos de 250.000 habitantes, el Plan preveía casi 400.000 en 1983, 550.000 en 1993 y 780.000 habitantes en 1993. Un nuevo modelo expansivo acababa por lo tanto de nacer, y no pasaría mucho tiempo hasta que se empezase a poner en práctica.<sup>1</sup>

De hecho, el ya citado promotor local Antonio Alfonso, a la vez que realizaba sus inmensas promociones de vivienda subvencionada en la periferia obrera, había ido adquiriendo grandes cantidades de suelo rústico en el llamado cerro de la Gallinera (una amplia terraza elevada al suroeste de la ciudad) a través de su empresa Parquesol Residencial SA.

Finalmente, en abril de 1974 presentó su mastodóntico proyecto: un plan parcial (redactado también por Javier de Mesones) que comprendía una superficie de casi 280 hectáreas y preveía la construcción de nada menos que 12.194 viviendas. Las 60 hectáreas y 4.000 viviendas de Huerta del Rey permiten hacerse idea de la magnitud del que en su momento fue uno de los planes parciales de mayores dimensiones en toda España. Tras una serie de modificaciones, el plan parcial fue aprobado definitivamente en marzo de 1977, y el correspondiente proyecto de urbanización, de cara al inicio de las obras, en junio de 1978.

Evidentemente, el resto de los promotores locales no se quedaron de brazos cruzados ante esa clara toma de posición por parte de Antonio Alfonso, que había manifestado su pretensión de ofrecer una nueva vivienda a aquellos a quienes ya se la había vendido años atrás en sus promociones por ejemplo en Las Delicias. De este modo, en 1976 se constituyó COVARESA (Constructores Vallisoletanos Reunidos SA), formada por unos cuarenta promotores y

---

1 El Plan General de Ordenación Comarcal se puede consultar en el Archivo Municipal de Valladolid, especialmente en la signatura C 14294-0.



Fig. 11. Maqueta del proyecto del plan parcial Parquesol.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, ONXZ 689-1.

constructores locales que habían hecho negocio fundamentalmente en el centro histórico y a cuyo frente se situó Pedro García del Pozo, presidente de la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Valladolid. Rápidamente comenzaron a adquirir suelo al sur de la ciudad, en el entorno del colegio de La Asunción, al tiempo que redactaron un plan parcial presentado en 1979 y que preveía, sobre unas 200 hectáreas, la construcción de 12.444 viviendas, es decir, casi las mismas que en Parquesol.

Estas dos iniciativas fueron las más relevantes, pero no las únicas, ya que, sumadas a las que presentaron otros promotores locales en ese periodo comprendido entre 1975 y 1980, el número total de nuevas viviendas previstas superaba nada menos que las 45.000, y eso sin sumar otras iniciativas más pequeñas, como pequeñas reformas o crecimientos interiores que también se presentaron en aquellos años.

Estas cifras ponen claramente de manifiesto el frenesí con el que el sector inmobiliario local asumió el paso hacia un modelo de desarrollo urbano expansivo basado en la figura del plan parcial. Pero teniendo en cuenta el momento histórico en el que se produjeron, representaron también una ostensible toma de posición frente a un futuro incierto. Al margen de la crisis económica que se hizo notar en la segunda mitad de los setenta, los promotores locales eran conscientes de que la transición a la democracia, especialmente en el ámbito local, podría poner fin a los privilegios, la intemperancia y la total licencia con la que habían venido actuando hasta

entonces. Ello explica que se apresurasen a asegurar derechos y afianzar una posición de fuerza desde la que poder negociar con el Ayuntamiento que saliese de las elecciones de 1979.

En este sentido, todo ese “futuro heredado” del periodo anterior, en forma de planes parciales, con el que se encontró la nueva corporación municipal encabezada por Rodríguez Bolaños representaba sin duda uno de los mayores retos a los que tendría que enfrentarse.

#### **4. Los resultados de las elecciones municipales de 1979: Valladolid como excepción en su contexto regional**

Desde el punto de vista de la política municipal, los años de la transición fueron ciertamente convulsos en la ciudad de Valladolid, donde se sucedieron nada menos que tres alcaldes al frente del Ayuntamiento, en un contexto de protestas y movilización continua en las calles de la ciudad. En enero de 1976, Francisco Fernández Santamaría se convirtió en el primer alcalde elegido por los propios concejales, si bien estos habían accedido al cargo por el sistema franquista de “tercios”, y no por sufragio universal democrático. Su permanencia en la alcaldía fue, sin embargo, breve, ya que motivos de salud forzaron su dimisión, siendo sustituido dos años después, en enero de 1978, por Manuel Vidal García.

El también breve mandato de Manuel Vidal, de apenas un año, estuvo marcado por el constante enfrentamiento con las asociaciones vecinales, opuestas frontalmente a los intentos del Ayuntamiento por tramitar algunos proyectos de planes parciales que consideraban muy lesivos para los barrios obreros colindantes. Manuel Vidal renunció finalmente a su cargo en febrero de 1979, aunque por su deseo de concurrir a los comicios convocados para abril de ese año. Hasta la constitución del nuevo Ayuntamiento democrático, tomó las riendas de la alcaldía Francisco Bravo Revuelta.

Los resultados de las elecciones municipales del 3 de abril de 1979 situaron a la ciudad de Valladolid en una posición de excepción respecto a su contexto tanto regional como provincial. La Unión de Centro Democrático (UCD), partido de centro-derecha que sustentaba entonces al gobierno de la nación, obtuvo la victoria en las nueve provincias que constituyen hoy la Comunidad Autónoma de Castilla y León, alzándose con la mayoría de los votos. El porcentaje varió entre el casi 60% obtenido en Ávila, provincia natal del entonces presidente del Gobierno, Adolfo Suárez, y el poco más del 33% que obtuvo en Valladolid,<sup>2</sup> que fue precisamente la provincia donde la victoria de UCD fue más ajustada, ya que solo le separó algo más de un punto del Partido Socialista Obrero Español (PSOE), que rebasó ligeramente el 32% de los votos.<sup>3</sup>

Esta raspada victoria de la UCD en la provincia de Valladolid se debió en gran medida a lo ocurrido en la capital, donde el PSOE obtuvo una clara

---

2 De mayor a menor porcentaje de votos, la UCD logró el 58,93% en Ávila, el 57,11% en Segovia, el 47,12% en Salamanca, el 44,77% en Zamora, el 43,58% en Soria, el 38,97% en Burgos, el 38,54% en León, el 38,03% en Palencia y el 33,46% en Valladolid.

3 En la provincia de Valladolid, los votos se distribuyeron de la siguiente manera: la UCD obtuvo el citado 33,46%, el PSOE obtuvo el 32,07%, el Partido Comunista de España (PCE) obtuvo el 9,17% y Coalición Democrática (de derecha) obtuvo el 5,22%.



Fig. 12. Tomás Rodríguez Bolaños votando en las elecciones municipales de 1979.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, ONXZ 2-6.

victoria.<sup>4</sup> En concreto, la candidatura encabezada por Tomás Rodríguez Bolaños recibió el 39,81% de los votos válidos frente al 27,89% cosechado por la UCD, lo que se tradujo respectivamente en trece y nueve concejales. A mucha mayor distancia, completaron el reparto el Partido Comunista de España (PCE), que obtuvo un 13,06% de los votos y cuatro concejales, la candidatura independiente encabezada por el antiguo alcalde Manuel Vidal, que recibió el 7,62% de los votos, traducidos en dos concejales, y la derechista Coalición Democrática, con un 5,17% de los votos válidos emitidos y un único concejal.

Aunque el PSOE obtuvo una elevada representación en la mayor parte de las capitales de provincia de la actual Castilla y León, lo cierto es que solo se alzó con la victoria en Valladolid,<sup>5</sup> que fue la única gran ciudad de esta región, junto con Salamanca, donde se constituyó un nuevo gobierno municipal de

4 También contribuyeron a ello los buenos resultados del PSOE en los siguientes grandes municipios de la provincia: ganó en Medina del Campo con un 39,20% de los votos, casi empató con la UCD en Tordesillas, con un 42,58%, y arrasó en Laguna de Duero, con un 57,39%.

5 De mayor a menor porcentaje de votos, el PSOE obtuvo los siguientes resultados en las nueve capitales de provincia referidas: el 39,81% en Valladolid, el 36,10% en Salamanca, el 33,49% en Palencia, el 33,20% en León, el 32,83% en Segovia, el 32,77% en Zamora, el 26,38% en Soria, el 25,44% en Burgos y el 23,06% en Ávila.

izquierdas encabezado por el PSOE. En consonancia con el pacto alcanzado a nivel nacional con el PCE, Tomás Rodríguez Bolaños obtuvo el respaldo de los trece concejales de su partido y de los cuatro concejales comunistas, de tal forma que el 20 de abril de 1979 tomó posesión como nuevo alcalde de Valladolid, iniciándose entonces una nueva etapa en la historia de la ciudad.

## II. | LOS BARRIOS COMO PROYECTO DE CIUDAD La urgencia de lo inmediato

Nada más acceder al gobierno de la ciudad, el equipo encabezado por Tomás Rodríguez Bolaños se centró en dar cumplimiento a uno de los principales puntos del programa con el que se presentó a las elecciones: conseguir un nuevo modelo de ciudad equilibrado, cohesionado y socialmente justo, lo que exigía en primer lugar, y con gran urgencia, atender a los barrios obreros y los suburbios marginales de la ciudad, que hasta entonces apenas habían recibido la atención que necesitaban por parte del Ayuntamiento.

En este sentido, se buscaba un nuevo proyecto global de ciudad, pero construido a partir de sus barrios, de lo inmediato, garantizando los servicios y las dotaciones imprescindibles para la vida cotidiana de los vecinos.

José Manuel González López, tercer teniente de alcalde y concejal delegado de urbanismo, y Valeriano Martín Sánchez, concejal delegado de vías y obras, quedaron al frente de una tarea de enorme dificultad y que ocupó en gran medida los esfuerzos del equipo de Rodríguez Bolaños durante sus dos primeros mandatos en el poder municipal, y muy especialmente durante el primero de ellos. Además, se podría sostener que ese esfuerzo fue claramente reconocido por los ciudadanos, ya que, en las siguientes elecciones municipales, celebradas el 8 de mayo de 1983, el PSOE acaparó casi el 60% de los votos y obtuvo 18 concejales, su mejor resultado en unas elecciones municipales hasta la fecha.

## 1. Una táctica a base de pequeñas actuaciones para grandes transformaciones: de la calle al parque

Entre los numerosos déficits que la periferia obrera y marginal había ido acumulando se encontraban algunas cuestiones tan básicas como la precaria o a veces inexistente urbanización de las calles y la casi total carencia de espacios libres públicos.

Es necesario recordar que en 1979 muchas calles de la ciudad carecían de asfaltado, el alumbrado era mínimo y las redes de saneamiento y abastecimiento de agua estaban obsoletas o saturadas, y en ciertos casos ni siquiera existían. Asimismo, barrios tan significativos como Las Delicias, La Rondilla o Pajarillos Bajos no disponían apenas de espacios libres públicos en forma de plazas y parques, pese a la gran cantidad de población que vivía en ellos, y no disponía de lugares de reunión y esparcimiento.

Ante esta situación insostenible, el nuevo equipo de gobierno municipal decidió acometer con urgencia un amplio programa de inversiones en todos estos barrios, con el fin de garantizar las condiciones de urbanización necesarias. Comenzaron a llevarse a cabo multitud de actuaciones en muchos lugares de la ciudad, de pequeña dimensión cada una de ellas pero que en su conjunto mejoraron radicalmente las condiciones de vida de buena parte de la población de la ciudad: una verdadera táctica de muchas pequeñas actuaciones que consiguieron grandes transformaciones.

De esta forma, dentro del programa de inversiones aprobado por el Ayuntamiento para los años 1980, 1981 y 1982 se incluyeron importantes partidas destinadas a estas actuaciones de urgencia.

Por ejemplo, el programa presentado en 1980, que presupuestaba una inversión de 1.572 millones de pesetas en 3 años, incluía entre las obras previstas 144,5 millones para urbanización (pavimentación, alcantarillado, redes de agua y de alumbrado), 68 millones para parques y jardines, 100 millones para el desdoblamiento de accesos a la ciudad y obras de reestructuración de calles y 267,5 millones para el Presupuesto Especial de Urbanismo de ese año, que incluía a su vez otros 45 millones para obras de urbanización.<sup>6</sup>

Para hacerse una idea de la magnitud de estas cifras, hay que tener en cuenta que, por ejemplo, el presupuesto municipal de 1981 contemplaba unos gastos no financieros de 3.889 millones de pesetas, de los que 943, la cuarta parte, correspondían precisamente a inversiones.<sup>7</sup> Además, hay que tener en cuenta que una parte de las obras acometidas se financiaban con

---

6 *El Norte de Castilla*, 7 y 8 de junio de 1980.

7 *El Norte de Castilla*, 23 de julio de 1981.

cargo al presupuesto ordinario, que ese mismo año asignaba unos gastos de 958 millones de pesetas a urbanismo, de los que 268 correspondían al capítulo de inversiones.

En ese ejercicio de 1981 se materializaron finalmente 996 millones de pesetas de inversión, incluyendo 190 millones en obras de urbanización y 35 millones en alumbrado, mientras que para 1982 se presupuestaron 784 millones, que incluían inversiones por valor de 150 millones en obras de urbanización y de 30 millones en alumbrado.<sup>8</sup>



Fig. 13. El alcalde Tomás Rodríguez Bolaños visitando las obras de una calle en 1983.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, MC 1-120.

Sin embargo, más allá de las cifras, resulta mucho más significativa su traducción material en la ciudad. Así, en el verano de 1981, durante una visita a diferentes obras que se estaban llevando a cabo en la ciudad, el alcalde Rodríguez Bolaños afirmaba que “no queremos dar a esto un carácter triunfalista ni mucho menos, sino informar de que se están realizando en barrios humildes y en zonas que lo necesitaban unas obras urgentes. En este caso, la Cañada de Puente Duero no había sido asfaltada nunca y hacía falta”. En efecto, en ese momento se estaban asfaltando dos kilómetros de la cañada, y el alcalde adelantaba que “la operación se extenderá más adelante

---

8 *El Norte de Castilla*, 24 de diciembre de 1981.

a barrios como Las Villas, El Torreón, San Adrián y Las Flores, que también demandan urgentemente trabajos de urbanización”. Todos ellos suburbios marginales surgidos en los sesenta.

Ese mismo día se visitaron también las obras de asfaltado en la calle de la Estación, las de saneamiento e instalación de juegos infantiles en la plaza de Clarenco Sanz (Delicias), los trabajos de ajardinamiento en Canterac (también en Las Delicias), las obras de asfaltado en la calle Tudela y en la plaza de la Cruz Verde, las obras de urbanización en la calle Nueva del Carmen (en Barrio Belén) y en San Pedro Regalado, o la instalación de tuberías en la orilla izquierda de la antigua carretera de Santander para llevar el abastecimiento de agua hasta más allá del paso a nivel cercano a Nicas. “Nunca hasta ahora habíamos tenido agua corriente; teníamos que abastecernos de pozos y fuentes, y muchos están contaminados”, le comentaban unos vecinos de esa zona al alcalde, lo que da idea de las necesidades existentes y del cambio que supuso toda esta batería de pequeñas actuaciones.<sup>9</sup>

Este tipo de intervenciones se concentraron en la primera legislatura, entre 1979 y 1983, continuando posteriormente, aunque con una magnitud menor, dado el enorme esfuerzo inversor ya realizado en los primeros años de gobierno socialista. No obstante, según el documento de avance de la Actualización del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid (Ayuntamiento de Valladolid y Universidad de Valladolid, 1993: 32), entre 1983 y 1991 se invirtieron casi 130 millones de pesetas en obras de asfaltado en diferentes barrios obreros de la ciudad, una continuada actuación de urgencia que primaba el mínimo para todos sobre el óptimo para unos pocos.

En el caso de los espacios libres públicos, es necesario diferenciar las operaciones de mejora o acondicionamiento de los escasos espacios ya existentes, que se incluyeron en estos primeros programas de inversiones, de las actuaciones de creación de nuevos parques y plazas, que se enfrentaban a una importante dificultad añadida: la obtención del suelo necesario, y que en consecuencia se dilataron más en el tiempo.

Dentro del grupo de los espacios ya existentes hay que destacar el caso del parque de Canterac, un amplio espacio junto al barrio de Delicias que fue cedido por el Real Colegio de San Albano al Ayuntamiento de Valladolid a principios de los setenta, gracias a las gestiones de los propios vecinos del barrio a través de la Asociación Deportiva Pisuerga. Antes hemos citado cómo en los primeros años de gobierno socialista se realizaron actuaciones de ajardinamiento, y más adelante señalaremos las numerosas dotaciones para el barrio que se construyeron allí en ese periodo.

---

9 *El Norte de Castilla*, 17 de julio de 1981.

En cuanto a la creación de nuevos espacios, quizás los casos más representativos sean el parque Ribera de Castilla, en La Rondilla, el parque de La Paz, en Delicias, y el parque de La Salud, en Pajarillos.

El parque Ribera de Castilla fue sin lugar a duda el resultado principal y mejor símbolo de la lucha que tanto los vecinos del barrio de La Rondilla como la nueva corporación socialista tuvieron que realizar en relación al plan parcial homónimo, cuyas vicisitudes comentaremos más adelante. Gracias a ello, el plan parcial que se aprobó definitivamente en diciembre de 1981 reservó más de 11 hectáreas con las que dotar de un verdadero pulmón verde a uno de los barrios más densamente edificados. La primera fase se inauguró el 20 de marzo de 1988, y la segunda un año después.



Fig. 14. Maqueta del parque Ribera de Castilla presentada en la Feria de Muestras en 1985.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, MC 2-59.

Un proceso muy similar tuvo lugar en Delicias, concretamente en relación con los terrenos vacantes ubicados entre los cuarteles de Farnesio y el ya citado Poblado Industrial Arca Real, el grupo residencial con eje en la calle Caamaño. En este caso se había aprobado un estudio de detalle con el fin de edificar ese suelo, pero nuevamente la lucha vecinal combinada con la acción municipal consiguió que la mayor parte de ese espacio se destinase a crear un parque. Tras largas negociaciones con los propietarios y una vez concluidos

los correspondientes trámites urbanísticos en 1985, el nuevo parque de La Paz se inauguró menos de dos meses después que el de Ribera de Castilla.

Asimismo, cabe destacar el caso de dos parques en Pajarillos. Entre 1981 y 1983 el Ayuntamiento proyectó y ejecutó un parque con las sugerencias de la asociación de vecinos La Unión entre Pajarillos Altos y Pajarillos Bajos, entonces nominado “Parque en carretera de circunvalación”, un parque en una ladera de difícil aprovechamiento.<sup>10</sup> Y en 1989, sobre una ladera desigual (con rampas, vaguadas y algunos lugares planos) donde durante muchos años había existido un asentamiento chabolista que se dismanteló a principios de los setenta, se presentó el proyecto de “Parque San Isidro” bajo la batuta de Andrés Sabadell García, director de Parques y Jardines. Se pensaba en un jardín paisajista para el paseo, la estancia y el juego en un amplio espacio de 4,2 hectáreas, inaugurado en 1992 como “Parque de la Fuente de la Salud”.

Finalmente, en el marco de esta estrategia de mejora sistémica de las condiciones de los barrios de la ciudad es necesario hacer una referencia específica a los servicios de abastecimiento de agua y de saneamiento. En el momento en que arrancó la labor del ayuntamiento democrático, estos servicios estaban directamente incorporados en el organigrama municipal. Por ejemplo, el presupuesto de 1981 preveía para el Servicio Municipalizado de Abastecimiento de Agua unos ingresos de 241 millones de pesetas, idéntica cifra que la correspondiente a los gastos. Aparte, se preveían unos ingresos de 81 millones de pesetas a través de las tasas de alcantarillado.<sup>11</sup>

Sin embargo, el nuevo equipo de gobierno optó rápidamente por sustituir ambos servicios por una sociedad municipal: ASVA (Abastecimiento de Agua y Saneamiento de Valladolid), constituida el 13 de enero de 1983. De esta forma, se mantuvo la gestión pública de ambos servicios, pero disponiendo de la flexibilidad que ofrecen las sociedades privadas frente a la gestión pública directa, opción que de hecho se aplicaría también en otros servicios como los autobuses urbanos o la promoción municipal de viviendas. Así, el 29 de diciembre de 1983 se constituyó la Junta General de ASVA y también su consejo de administración, presidido por el concejal Valeriano Martín Sánchez.

---

10 Archivo Municipal de Valladolid, C 9334-1.

11 *El Norte de Castilla*, 23 de julio de 1981.

## 2. Los equipamientos de proximidad: del colegio al centro cívico

Además de las carencias relativas a las calles y a los espacios libres públicos, los barrios de la ciudad también sufrían importantes déficits en cuanto a los equipamientos de proximidad: educativos, sanitarios, sociales, deportivos, culturales, etc., que se fueron enjugando con mayor lentitud dado que la inversión requerida, incluyendo la dotación de personal, era bastante más elevada.

Además, en este caso hay que tener en cuenta que la construcción y puesta en marcha de los equipamientos más importantes (como los educativos o los sanitarios) no era una competencia del Ayuntamiento, sino de otras administraciones públicas, como los Ministerios de Educación y de Sanidad. En consecuencia, el papel de la nueva corporación socialista se centró en estos casos en facilitar e impulsar en la medida de sus posibilidades la actuación de esas administraciones.

En cuanto a los equipamientos educativos (colegios de EGB e institutos públicos), el Ayuntamiento debía aportar el suelo para su construcción, haciéndose también cargo del mantenimiento de los edificios. En este sentido, el ya citado programa municipal de inversiones para los años 1980, 1981 y 1982 contempló un desembolso anual de 90, 60 y 35 millones de pesetas respectivamente, puesto que, aunque el Ministerio de Educación ya había empezado a realizar inversiones en los años setenta, aun persistían bastantes carencias. A modo de ejemplo se puede citar el caso de La Rondilla, que en aquel momento sólo disponía de dos colegios públicos (San Juan de la Cruz y José María Gutiérrez del Castillo) que estaban totalmente masificados. Así, en 1980 el Ayuntamiento se encargó de adquirir terrenos del seminario menor donde en 1981 se construyó un tercer colegio, el León Felipe. Algo similar ocurrió en el otro gran barrio obrero de la ciudad, Las Delicias, donde en 1980 entraron en funcionamiento un nuevo colegio, el Pablo Picasso, y un nuevo instituto, el Ramón y Cajal, que al igual que el instituto Delicias, construido en 1977, se ubicaron en los terrenos municipales de Canterac.

Fueron precisamente esos terrenos los que acogieron las primeras iniciativas netamente municipales en relación con los equipamientos de proximidad, en ámbitos de su competencia como la cultura, la asistencia social o los deportes.

Así, en julio de 1981 el concejal Valeriano Martín anunciaba la construcción de la Casa de la Cultura de las Delicias, “la primera experiencia de descentralización municipal, ya que habrá aquí secciones de policía, limpiezas y otros funcionarios”.<sup>12</sup> Efectivamente, el presupuesto de inversiones de 1982

---

12 *El Norte de Castilla*, 17 de julio de 1981.

consignaba 40 millones de pesetas para este equipamiento (abierto en 1983 y que incluyó la primera biblioteca municipal descentralizada) y otros 55 millones para la construcción de un polideportivo en esta misma zona, donde también se construyó un parque de bomberos, consolidando el principal polo dotacional del barrio.



Fig. 15. Inauguración del parque de bomberos de Canterac en 1985.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, MC 4-85.

En el caso de La Rondilla hubo que esperar a obtener los terrenos del plan parcial Ribera de Castilla, donde a lo largo de los ochenta y hasta principios de los noventa se construyeron un colegio, un instituto, un centro de salud y un centro para la tercera edad, todos ellos de competencia ministerial, así como una piscina cubierta y un centro cívico, estos últimos por parte de Ayuntamiento.

La construcción de centros cívicos se fue extendiendo poco a poco por distintas zonas de la ciudad, como el centro, donde en 1986 se inauguró el edificio del centro cívico y nuevo mercado municipal de El Campillo, o la zona sur, donde en diciembre de 1992 y tras una inversión de 175 millones de pesetas se inauguró el centro cívico Juan de Austria, al que siguieron poco después el ya citado de La Rondilla y el de Parquesol.



Fig. 16. Obras de construcción del mercado municipal de El Campillo.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 6-17.

En el ámbito de la asistencia social, el Ayuntamiento fue poniendo en marcha en colaboración con el Ministerio de Asuntos Sociales los llamados CEAS, Centros de Acción Social, de los que a principios de los años noventa ya había nada menos que quince en funcionamiento, en muchos casos integrados en los propios centros cívicos (Ayuntamiento de Valladolid y Universidad de Valladolid, 1993: 27).

Finalmente, también hay que destacar que, a principios de los ochenta, el Ayuntamiento realizó un importante esfuerzo de construcción de los que actualmente siguen siendo los grandes recintos deportivos de Valladolid. Aunque en este caso no se trata de equipamientos de proximidad, permitieron dar un servicio a todos los vecinos de la ciudad que hasta entonces no se podía satisfacer.

El caso más notorio fue sin duda el del nuevo estadio municipal de fútbol, destinado a sustituir al viejo recinto del José Zorrilla construido en los años cuarenta, una vez que Valladolid fue designada una de las sedes del Mundial de fútbol de 1982. Así, el presupuesto de 1980 consignaba 500 millones de pesetas para la obra, procedentes tanto de subvenciones del Consejo Superior de Deportes y de la Real Federación Española de Fútbol como de fondos municipales procedentes en buena medida del plan parcial Parquesol, barrio junto al que la Diputación Provincial cedió el suelo necesario. Fruto de los compromisos suscritos con el Ayuntamiento en septiembre de 1979 y que



Fig. 17. Obras de construcción del Estadio Nuevo José Zorrilla en 1981.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 5-8.



Fig. 18. Obras de construcción del Polideportivo Pisuerga.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, ONXZ 927-4.

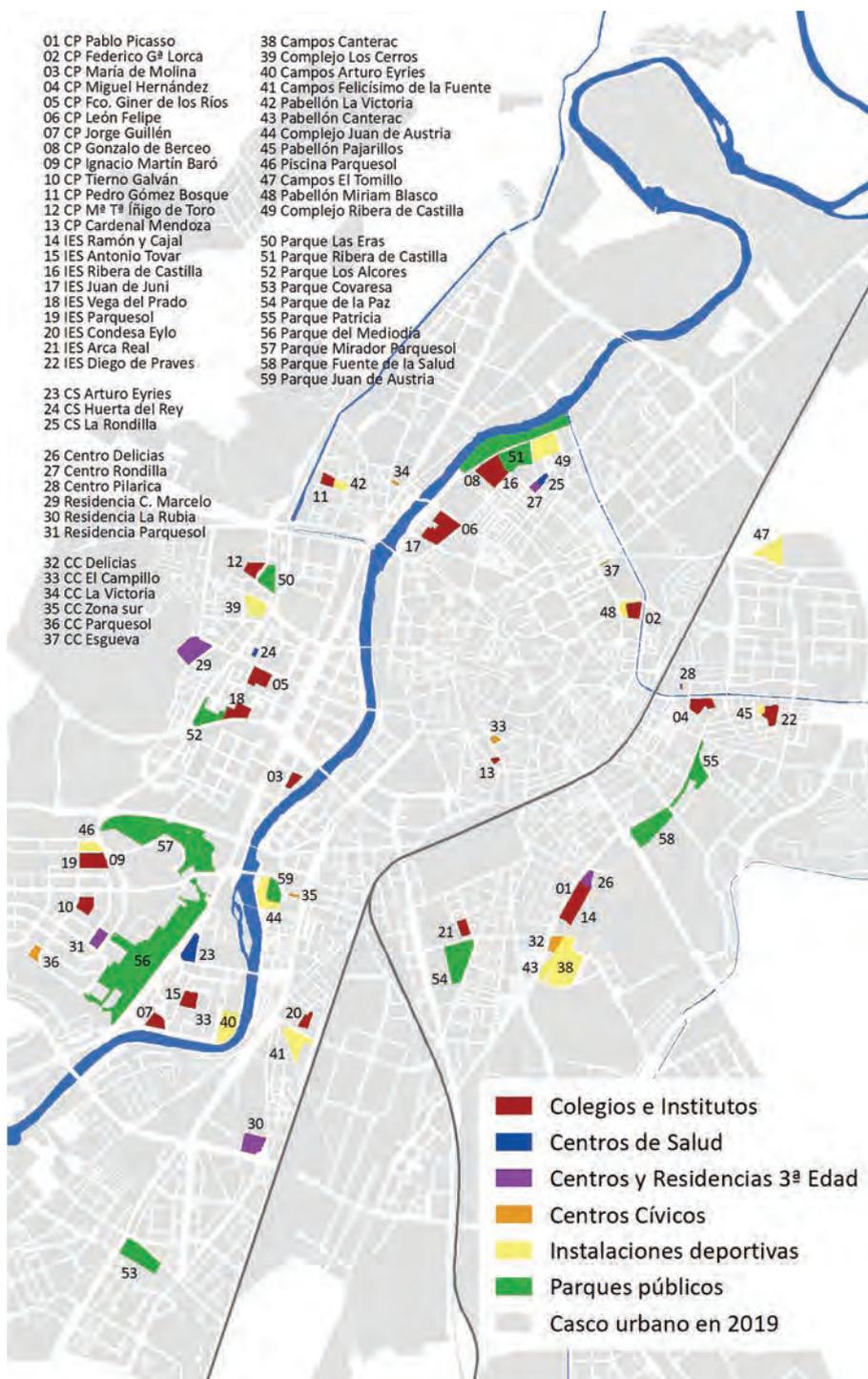
le permitieron eludir la suspensión de la concesión de licencias, la empresa de Antonio Alfonso aceptó construir o financiar las obras, hasta un límite de 300 millones de pesetas.<sup>13</sup>

Así, la construcción del estadio comenzó en noviembre de 1980, y el “Nuevo José Zorrilla” se inauguró el 20 de febrero de 1982, poco antes del inicio del Mundial, acogiendo también desde entonces los partidos del Real Valladolid.

Otro acontecimiento internacional, el Campeonato Mundial de Gimnasia Rítmica de 1985, fue el argumento de oportunidad para la construcción del otro gran recinto deportivo de la ciudad, el Polideportivo Pisuerga, ubicado junto al barrio de Arturo Eyries y que ha venido siendo sede del equipo local de baloncesto. En último lugar, también cabe destacar que en agosto de 1981 el Ayuntamiento adquirió terrenos en la zona de Fuente la Mora, junto a la carretera de Renedo, inicialmente pensados para el estadio de fútbol y donde, finalmente, se han construido otras instalaciones deportivas, tanto del propio Ayuntamiento como de la Universidad de Valladolid, entre las que cabe mencionar los campos de rugby “Pepe Rojo”.

---

13 *Información municipal*, 13 de diciembre de 1979.



Plano 3. Principales equipamientos de barrio y parques públicos construidos en Valladolid entre 1979 y 1995. Fuente: Elaboración propia.

### 3. Nuevas políticas de movilidad: AUVASA y las primeras peatonalizaciones en el centro histórico

Otro de los retos que la nueva corporación municipal presidida por Rodríguez Bolaños tenía que afrontar con urgencia era la revisión de lo que hoy llamamos política municipal de movilidad urbana.

Valladolid experimentaba ya desde hacía tiempo una situación de frecuente congestión, con un tráfico rodado cada vez mayor y menos fluido. La motorización iba en aumento y las condiciones de la circulación empeoraban. La densificación y la paulatina terciarización del centro contribuyeron a elevar la cantidad de vehículos que diariamente entraban y salían de él. Además, a ello se añadieron otras decisiones que ya fueron polémicas en su momento y que contribuyeron a aumentar todavía más la presión del tráfico rodado en el centro, como por ejemplo la construcción del primer estacionamiento público subterráneo de la ciudad, en la plaza Mayor, que entró en funcionamiento en octubre de 1972.

La problemática era de tal gravedad que ya en 1976 se implantó un Plan de Ordenación del Tráfico con el objetivo de reducir la intensidad del tráfico en el centro de la ciudad y ganar fluidez.<sup>14</sup>

A todo ello se añadía que el servicio municipal de autobuses urbanos vivía una situación de incertidumbre, ya que en junio de 1975 el Tribunal Supremo había anulado la concesión de dicho servicio a la empresa Carrión SA, y, aunque los autobuses seguían en funcionamiento mientras se decidía cómo resolver la situación, la propia empresa anunció en mayo de 1979 su intención de renunciar a la concesión.<sup>15</sup>

En consecuencia, el nuevo equipo de gobierno municipal se vio impelido a afrontar una revisión de las políticas de circulación y transporte público nada más acceder al poder.

Comenzando por el servicio de autobuses urbanos, el Pleno del Ayuntamiento del 7 de junio de 1979 aprobó la propuesta de “cancelar la concesión del Servicio de Autobuses Urbanos, de conformidad con la sentencia dictada en su día por el Tribunal Supremo, facultándose a la Comisión Permanente para designar dos comisiones que estudien las alternativas de solución que pueden ofrecerse para la prestación de dicho servicio, así como para la transmisión del mismo al Ayuntamiento”.<sup>16</sup> Se apuntaba así a la opción de municipalizar este servicio, como de hecho se confirmó en los meses posteriores.

---

14 *El Norte de Castilla*, 20 de junio y 1 de agosto de 1976.

15 *El Norte de Castilla*, 19 de junio y 22 de octubre de 1975, 26 de noviembre de 1976 y 3 de mayo de 1979.

16 *Información municipal*, 7 de junio de 1979.



Fig. 19. Un coche entra en el aparcamiento de la plaza Mayor, en una imagen tomada en 1981. Al fondo, varios autobuses urbanos.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, MC 7-301.

En octubre de 1979 el Ayuntamiento y Carrión SA firmaron un convenio para proceder a la liquidación de la concesión en el plazo máximo de un año, y en febrero de 1980 se inició el expediente para la municipalización del servicio, ya asumido de forma provisional por el Ayuntamiento. Los estudios se prolongaron durante varios meses, hasta que el 6 de mayo de 1982 el Pleno del Ayuntamiento aprobó la municipalización del servicio de autobuses urbanos. Y al igual que ocurrió muy poco después con el ya citado Servicio municipalizado de abastecimiento de agua, el Ayuntamiento optó por recurrir a una sociedad municipal con el fin de disponer de mayor flexibilidad en su gestión. De este modo, ese mismo mes se constituyó la Junta General de AUVASA (Autobuses Urbanos de Valladolid SA), con José Constantino Nalda, por entonces primer teniente de alcalde, al frente de su consejo de administración.<sup>17</sup> Muy poco después, el 1 de agosto de ese mismo año, entró en funcionamiento el bonobús.

AUVASA iría modernizando la flota y mejorando su servicio a lo largo de los años, siempre con el apoyo financiero del Ayuntamiento en su envite político por el transporte público. Así, apenas un año después de la municipalización del servicio se inauguraron las instalaciones que la empresa sigue ocupando actualmente en el polígono de Argales, y la flota de vehículos se elevó de 67 a 87 unidades. Más adelante, en 1988, Valladolid participó junto con Barcelona, Badalona y Palma de Mallorca en un plan piloto impulsado por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU), Repsol y Pegasus para introducir el Gas Licuado del Petróleo (GLP) como combustible. La experiencia resultó exitosa, y en 1993 Valladolid estrenó los primeros trece autobuses para servicio ordinario alimentados con GLP.

<sup>17</sup> *El Norte de Castilla*, 6 y 14 de mayo de 1982.



Fig. 20. Guardia regulando el tráfico. Detrás, autobús de Carrión, de la línea 27.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, MC 7-270.

Junto al primordial asunto del transporte público, el Ayuntamiento acordó y facilitó la necesaria inversión pública en nuevas rondas urbanas, introdujo la regulación de la limitación del estacionamiento en la calle y se planteó por primera vez el asunto de lo que hoy denominamos la peatonalidad urbana.

En efecto, hacían falta nuevas carreteras que formasen una circunvalación en la red arterial de Valladolid, de acuerdo con la nueva previsión de un sistema general de rondas, para las cuales se reservó una banda de 60 metros de anchura donde habría de construirse una autovía urbana con conexiones a nivel. Se comenzó por la ronda norte, cuando en marzo de 1983 la Dirección General de Carreteras del MOPU dispuso la orden de estudio (de modo que el Ayuntamiento redactase el proyecto) y en junio firmaron un acuerdo marco para su desarrollo.<sup>18</sup>

Más adelante, en junio de 1985, la Dirección General de Carreteras resolvió que el proyecto de la ronda este fuese redactado conjuntamente por el Ayuntamiento y la Junta de Castilla y León, que entre 1985 y 1986 lo estudiaron y encargaron. En febrero de 1988 el Ayuntamiento aprobó definitivamente el proyecto de trazado en el marco del “Plan Especial de Comunicaciones de la Ronda Este de Valladolid”, y en mayo de 1992 la Dirección

18 Archivo Municipal de Valladolid, C 9478-1 y C 8700-1.

General de Carreteras aprobó definitivamente el estudio informativo.<sup>19</sup> En cuanto a la ronda sur, el Ayuntamiento adjudicó la redacción del proyecto de trazado en noviembre de 1987 y aprobó definitivamente el “Plan Especial de Comunicaciones de la Ronda Interior Sur” en enero de 1991.<sup>20</sup> El ritmo de proyección y de ejecución de la ronda de circunvalación a nivel fue, pues, lento, pero a todas luces ineludible.

En lo referente a la Ordenanza Reguladora de Aparcamientos (ORA), esta se puso en marcha el 22 de octubre de 1984 con 1.740 plazas de estacionamiento reguladas en todo el centro. La cifra se elevaba ya a 2.230 plazas cuando en noviembre de 1989 la gestión del servicio pasó de la policía municipal a una empresa externa contratada a tal efecto, y en agosto de 1991 se amplió hasta alcanzar las 3.725 plazas de estacionamiento.

Por su parte, la política de favorecimiento de la circulación a pie se basó principalmente en las medidas de peatonalización en la ciudad; unas soluciones hasta entonces desconocidas que de forma progresiva se fueron extendiendo por todo el centro, y que respondían también a criterios patrimoniales, comerciales y de vida urbana.

Las primeras acciones en esta dirección, con un carácter “blando” (temporal y sin modificar la urbanización) y probablemente exploratorio, se pusieron en marcha muy pronto. El 6 de julio de 1979 la Comisión Permanente del Ayuntamiento aprobó que todos los sábados entre las 17 y las 22 horas la plaza Mayor y una serie de calles de su entorno inmediato serían zonas exclusivamente peatonales.<sup>21</sup> Pocos meses después, de cara a la navidad de 1979, esta misma comisión acordó cerrar al tráfico rodado desde el 22 de diciembre al 6 de enero, entre las 9 y las 22 horas, nada menos que 22 calles y plazas del centro histórico, prohibiéndose asimismo el aparcamiento en otras trece. Además, desde el 27 de diciembre se acordó extender el cierre al tráfico a otras nueve calles adicionales.<sup>22</sup>

Partiendo de estas experiencias novedosas, la decisión de acometer la primera peatonalización permanente, es decir, con adaptación de la urbanización al uso peatonal, se tomó el 30 de julio de 1981, cuando el Pleno del Ayuntamiento aprobó peatonalizar las calles Cadenas de San Gregorio, Fray Luis de Granada, Lira y Torrecilla (esta última en el tramo comprendido entre las calles Lira y Angustias) una vez se completasen unas reformas de alineaciones que permitiesen el desvío del tráfico rodado.

---

19 Archivo Municipal de Valladolid, C 8700-1 y C 8701-1.

20 Archivo Municipal de Valladolid, C 27595-2.

21 *Información municipal*, 21 de julio de 1979.

22 *Información municipal*, 20 y 29 de diciembre de 1979.

Cumplido este condicionante, en junio de 1983 el jefe del gabinete de tráfico, Félix del Cura Gutiérrez, presentó el proyecto correspondiente, cuya memoria señalaba que la calle Cadenas de San Gregorio soportaba entre 10.000 y 15.000 vehículos al día (era la principal vía de acceso a La Rondilla), apuntando que “la decisión municipal de peatonalizar las calles [...] responde a una petición sentida por gran parte de los ciudadanos de Valladolid que en multitud de ocasiones han hecho públicos sus deseos de rescatar un entorno histórico de alto valor artístico, lo que sin duda supone una mejora apreciable en el patrimonio urbano de la ciudad”.<sup>23</sup>



Fig. 21. Obras de peatonalización de la calle Cadenas de San Gregorio.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, ONXZ 967-1.

Efectivamente, existía una amplia preocupación por una circulación de vehículos intensa junto a algunas de las joyas arquitectónicas de la ciudad. Por otro lado, el proyecto iba acompañado a su vez de un estudio de reordenación del tráfico en el barrio de La Rondilla, dado que la calle Cardenal Torquemada tendría que asumir el tráfico que hasta entonces circulaba por Cadenas de San Gregorio, que quedó definitivamente cerrada al tráfico rodado el 12 de noviembre de 1983, si bien las obras de la nueva pavimentación no empezaron hasta marzo de 1984 y no se completaron en su totalidad hasta febrero de 1986.

---

<sup>23</sup> Archivo Municipal de Valladolid, C 15501-2.

Al mismo tiempo que se estaba llevando a cabo la peatonalización de Cadenas de San Gregorio, el Ayuntamiento decidió aplicar también esta solución a la calle comercial por excelencia del centro histórico: la calle Santiago. Esta vez la actividad comercial y la vida urbana eran las claves de la peatonalización. Desde el 1 de diciembre de 1982 quedó prohibida la circulación de vehículos en las calles Santiago, Constitución, Montero Calvo, Zúñiga y Santa María, en algunas sólo en ciertos tramos, y en enero de 1983 se lanzó un concurso de ideas para definir la nueva urbanización. El fallo del concurso se anunció en abril de ese año, resultando ganadora la propuesta presentada bajo el lema “Salón” por Santiago de los Mozos, Rafael Mucientes y Modesto Vaquerizo, que proponían la instalación de una serie de jardineras rectangulares de 4 x 2 metros, que incorporaban cada una de ellas bancos, papeleras y una farola.<sup>24</sup>

El ingeniero municipal José Requejo se encargó de elaborar el proyecto correspondiente, presentado en junio de 1984 y que fue aprobado por unanimidad por el Pleno del Ayuntamiento tres meses después, con un presupuesto estimado en casi 64 millones de pesetas, 23 de ellos aportados por la Junta de Castilla y León en concepto de “peatonalización y amueblamiento comercial de la calle Santiago”, tras el convenio firmado en diciembre de aquel año. Sin embargo, cuando la Comisión de Patrimonio Histórico-Artístico evaluó el proyecto dos meses después, aunque decidió aprobarlo, introdujo siete prescripciones que implicaron modificaciones muy importantes. Por ejemplo, que se propusiesen soluciones más sencillas, pequeñas y funcionales para las jardineras, y que las farolas se desvinculasen de ellas, empleando algún modelo vertical, sin curvas ni brazos murales. En el fondo, las prescripciones de Patrimonio desnaturalizaron la esencia del proyecto, lo trocaron en funcional pero inocuo.<sup>25</sup>

Una vez modificado el proyecto, las obras se adjudicaron en marzo de 1985 por un importe de 53 millones de pesetas, y comenzaron al mes siguiente, aunque apenas un par de meses después la asociación local de comerciantes AVADECOS solicitó que se cambiase el tipo de adoquín inicialmente escogido, de basalto natural, por entender que no era apropiado. Tras mantener negociaciones con la empresa adjudicataria y el departamento de vías y obras, se acordó su sustitución por un adoquín prefabricado, y las obras concluyeron el 19 de diciembre de 1985.

En los años posteriores, la política de peatonalización se desarrolló con mayor soltura y se fue extendiendo por otras vías del centro. Cabe destacar la peatonalización de la calle Mantería y parte de Simón Aranda y Juan Agapito, que fue proyectada en 1987 en la idea de una “urbanización comercial” cuyos

---

24 Archivo Municipal de Valladolid, C 9298-4 y C 9582-1.

25 Archivo Municipal de Valladolid, C 14194-1.

criterios de diseño fueron acordados con los representantes de la asociación de comerciantes, y que recibió una subvención del 50% de la Junta de Castilla y León mediante su Programa de equipamientos comerciales colectivos.<sup>26</sup> Por su parte, la peatonalización de la calle de Teresa Gil fue acordada en 1990, proyectada en 1991 y concluidas sus obras en 1992, con una ayuda del Fondo de Cooperación Local de la Junta de Castilla y León que suponía el 70% del coste presupuestado.<sup>27</sup>

Las peatonalizaciones respondieron a diversos factores vinculados con la centralidad: el comercio especializado, los servicios privados, los equipamientos y el patrimonio cultural. La idea de la movilidad urbana sostenible estaba por llegar, pero fueron actuaciones rupturistas por su novedad y atrevimiento.

---

26 El expediente se puede consultar en: AMVA, C 15548-2.

27 Los expedientes se pueden consultar en: AMVA, C 9515-2 y C 9572-1.

#### **4. El grave problema de la vivienda: la erradicación del chabolismo y la insuficiencia de la vivienda social y de protección**

Otra de las cuestiones candentes que aquejaban a la ciudad en el momento en que Rodríguez Bolaños accedió a la alcaldía era sin lugar a duda la de la vivienda. Aunque la demanda general había disminuido drásticamente en comparación con los años anteriores, cabe recordar que una parte notable de la población había tenido que instalarse en suburbios marginales en los que las condiciones de la vivienda eran bastante precarias, y además persistían en la ciudad focos de infravivienda o incluso asentamientos chabolistas.

Al margen de las viviendas sometidas a determinados regímenes de protección, la solución para estas situaciones de máxima vulnerabilidad, de familias de muy escasos recursos económicos, residía esencialmente en la promoción pública de viviendas sociales, que había venido siendo asumida por distintos organismos estatales como el Instituto Nacional de la Vivienda (INV), sustituido en 1981 por el Instituto para la Promoción Pública de la Vivienda (IPPV).

De hecho, en los años setenta se habían realizado algunos esfuerzos en este sentido, destacando especialmente el acuerdo entre el Ministerio de la Vivienda y el Ayuntamiento para erradicar el que fue el mayor asentamiento chabolista de la ciudad, ubicado en las llamadas graveras de San Isidro, al este de la ciudad. Fueron representantes de los aproximadamente seiscientos chabolistas que allí vivían (la mayoría gitanos) los que a través del arzobispado consiguieron que en 1972 se lanzase el proyecto de dismantelar el asentamiento y construir 110 viviendas para sus pobladores en una zona cercana del barrio de Pajarillos Altos.<sup>28</sup> Surgió así el llamado Poblado de la Esperanza, levantado en terrenos vendidos al Ayuntamiento por la Caja de Ahorros Municipal y que se inauguró en enero de 1979, entendido eso sí como una solución transitoria, ya que antes de doce años habría que realojar a sus habitantes en otros puntos de la ciudad.

Sin embargo, la situación distaba de estar solucionada. Buena prueba de ello fueron los sucesos de ocupación ilegal de casas vacías de carácter social en los primeros años de la transición, como la que se produjo en Barrio España en octubre de 1976, o las denuncias de los procesos de adjudicación y la evidencia de las pésimas condiciones en que se veían obligadas a vivir muchas familias. En 1977 se adjudicaron 323 viviendas sindicales de Huerta del Rey por el apartado de desahucios, chabolismo y ruina. Pero las chabolas, erradicadas de San Isidro, seguían existiendo en asentamientos como los del camino de Obregón, Juana Jugán o Catalina Adulce (con la novedad de que

---

<sup>28</sup> *El Norte de Castilla*, 1 y 6 de noviembre y 30 de diciembre de 1975.



Fig. 22. Vista aérea del Poblado de la Esperanza en 1982.  
Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 8-32.



Fig. 23. Ocupación de viviendas en Barrio España en octubre de 1976.  
Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, F 632-9.

había gitanos no españoles) y para cuya erradicación Dolores Valle, concejala de Servicios Sociales, reconocía en 1985 la escasez presupuestaria.<sup>29</sup>

Un Decreto de Alcaldía de fecha 7 de noviembre de 1980 planteó que la actuación municipal en esta materia, hasta entonces gestionada mediante patronatos o fundaciones, se municipalizase y seguidamente pasase a ser gestionada mediante una sociedad municipal, en la misma línea de lo que se decidió para el servicio de autobuses o el de abastecimiento de agua. Seguidamente, el 5 de febrero de 1981 el Pleno del Ayuntamiento acordó designar una Comisión Especial encargada de estudiar esta cuestión, la cual quedó constituida en mayo de ese año presidida por el concejal delegado de urbanismo, José Manuel González. Sin embargo, la iniciativa quedó paralizada, de tal forma que durante los años ochenta no se puede citar ninguna iniciativa municipal reseñable en materia de promoción pública de vivienda, que en ese periodo fue asumida por la recién constituida Junta de Castilla y León, que tomando el relevo de los organismos estatales se hizo cargo de varias promociones en la segunda fase de Huerta del Rey, donde se había previsto la construcción de 220 viviendas sociales.

Surgió entonces de nuevo el conflicto, aunque en esta ocasión en sentido contrario, ya que la asociación de vecinos del barrio expresó su oposición, alegando que Huerta del Rey ya acogía un amplio número de viviendas sociales y que se corría el riesgo de generar un gueto. Así, sólo se llegaron a edificar 128 viviendas (entregadas en 1985), para las que se presentaron 1.374 solicitudes, siendo aceptadas 863.

Poco después, la Junta entregó en 1987 otra promoción de 90 viviendas sociales en este caso en Barrio Belén, con 1.689 solicitudes de las que se aceptaron 807, y en 1989 otra promoción de 181 viviendas en Puente la Reina (Pilarica), con 2.536 solicitudes, de las cuales fueron aceptadas 1.535. Como se puede observar, apenas se podía satisfacer algo más del 10% de la demanda aceptada por cumplir los requisitos (Grieder Gröflin, 1996: 51-52).

Mientras tanto, el Ayuntamiento tuvo que enfrentarse al rotundo fracaso del Poblado de la Esperanza, que rápidamente se convirtió en un continuo foco de conflictos, sobre todo debido al tráfico de drogas, lo que también provocó numerosas manifestaciones de la asociación de vecinos de Pajarillos exigiendo que se suprimiese lo que se había convertido en un problemático gueto de unas 140 familias gitanas (730 personas en 110 viviendas). Ante esta situación, el Pleno del Ayuntamiento aprobó el 15 de septiembre de 1988 el derribo del poblado, así como la solicitud de los créditos necesarios para acometer el realojo de sus habitantes, el cual comenzó tras firmarse el convenio marco de colaboración entre la consejería de Fomento y el

---

<sup>29</sup> *El Norte de Castilla*, 19 de enero de 1985.

Ayuntamiento de 5 de marzo de 1990 “para el realojo de población marginal” y el programa de realojamiento del poblado de La Esperanza en 1991.

Sería precisamente ya a principios de los años noventa cuando se reactivó la actividad municipal en materia de vivienda. Por ejemplo, en 1993 se puso en marcha un plan de vivienda municipal para familias sin recursos, que reservaba 50 millones de pesetas para las 150 familias que seguían viviendo en los ya citados asentamientos chabolistas de El Obregón, Juana Jugán y Catalina Adulce.<sup>30</sup>

Además, en ese mismo año de 1993 se constituyó finalmente la Sociedad Municipal de Suelo y Vivienda de Valladolid SA (VIVA), con el objeto social de “la gestión directa de la actividad económica de promoción, construcción, rehabilitación de viviendas y edificaciones en el término de Valladolid”.<sup>31</sup> No obstante, VIVA no nació con el objetivo de reactivar la promoción pública de vivienda social, sino más bien como un instrumento necesario para gestionar un plan parcial municipal, el de Parque Alameda. Tras facilitar el realojo de los afectados por la construcción de los viales del barrio y de la ronda interior sur, para los que en 1994 se entregaron 64 viviendas, VIVA se encargó de gestionar el proceso de ocupación del barrio, optando no por promover directamente viviendas, sino por enajenar y adjudicar parcelas, reservando algunas de ellas para la construcción de viviendas de protección oficial de régimen especial, mecanismo que también se siguió aplicando en otros planes parciales municipales como Ribera de Castilla, que también pasaron a ser gestionados por VIVA.

Así pues, el problema del acceso a la vivienda por parte de los grupos sociales menos solventes siguió siendo un grave problema. La democracia no trajo una mejoría evidente en esta materia.

---

30 *El Norte de Castilla*, 24 de julio de 1993.

31 Archivo Municipal de Valladolid, C 29306-1.



## III.

**EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL**  
**La búsqueda de un complicado equilibrio**

El compromiso del gobierno municipal liderado por Rodríguez Bolaños de conseguir un nuevo proyecto de ciudad equilibrado, cohesionado y socialmente justo requería acometer las acciones urgentes que se han descrito anteriormente, pero también requería construir un nuevo modelo de ciudad a más largo plazo que incorporase esos criterios, lo cual implicaba por lo tanto una reforma de arriba abajo del planeamiento municipal vigente, y muy especialmente del planeamiento general. La táctica de muchas pequeñas actuaciones precisaba de una estrategia para el cambio estructural.

Ya hemos señalado que a finales de los setenta el urbanismo vallisoletano vivía una situación insostenible, incluso caótica, en la que cohabitaban el Plan General de Ordenación Comarcal aprobado en 1970 (con unos planteamientos expansivos desatados) y las Ordenanzas de Edificación aprobadas en 1945 (en relación con el plan Cort de 1939), que habían dado rienda suelta a los promotores inmobiliarios para actuar sin mayor control público. Además, avizorando el cambio de rumbo que podría ocurrir en el gobierno municipal tras unas elecciones democráticas, éstos se habían apresurado a tomar posición, presentando una avalancha de propuestas de nuevos desarrollos urbanos que en muchos casos habían conseguido levantar a los vecinos en su contra.

El reto era, pues, mayúsculo; se hacía necesario conseguir un complicado equilibrio entre intereses pecuniarios más o menos consolidados y necesidades sociales más o menos acuciantes. Ante todo, era imprescindible un cambio radical en el modelo de ciudad, anteponiendo el interés público. Además, el proyecto de ciudad que se definiese marcaría el rumbo a largo plazo del desarrollo de Valladolid, con la responsabilidad y la dificultad técnica y política que ello suponía teniendo en cuenta la planificación desastrosa de los años anteriores y la gestión y la disciplina carentes de un marco de defensa del interés general.

Cabe señalar a este respecto que Valladolid no fue ni mucho menos la única ciudad que asumió este reto. El urbanismo adquirió un enorme protagonismo en los debates previos a las elecciones municipales de 1979, y los partidos de izquierda, que se hicieron con la mayor parte de las principales alcaldías del país, habían hecho de la reforma urbana una de sus principales



Fig. 24. Ortofotografía aérea de Valladolid a finales de los años setenta.

Fuente: Instituto Geográfico Nacional, Vuelo interministerial 1977-83.

propuestas. Se formaron nuevos planes generales con una gran carga política y numerosos rasgos comunes, como la aspiración a conseguir a la vez un plan estratégico y un plan de detalle, es decir, combinar una idea global de ciudad, con las grandes infraestructuras como elementos estructurantes, con una dimensión de detalle que evidencia la prioridad otorgada a la ciudad existente y a sus déficits, lo que al final otorgó una gran coherencia “generacional” a todos los planes generales que se aprobaron en aquel momento (Instituto del Territorio y Urbanismo e Istituto Universitario di Architettura di Venezia, 1990).

Madrid actuó en este sentido como la gran referencia a seguir, con propuestas como “50 ideas para recuperar Madrid”, integradas en el avance del Plan General que se aprobó finalmente en 1985 y que tanto en estos contenidos como en su forma de elaboración (la “Oficina del Plan”) fue reproducido por muchas otras ciudades. De hecho, bajo la denominación de “urbanismo urbano” algunos autores quisieron expresar el esfuerzo que se hizo por intentar mejorar la calidad urbana de la ciudad existente a través del diseño urbanístico y arquitectónico, aspecto en el que destacaron a ciudades como Madrid, Tarragona, La Coruña, Santa Cruz de Tenerife, Málaga, Salamanca y, también, Valladolid (Solà-Morales y Parcerisa, 1987).

## **1. El Plan General de 1984: un nuevo plan para un nuevo modelo de ciudad**

El cambio de modelo urbano en lo tocante al planeamiento municipal debía tener su mayor y mejor exponente en la revisión del planeamiento general, tarea que la nueva corporación municipal acometió de manera inmediata.

Así, la denominada Revisión y Adaptación del Plan General de Valladolid y Comarca se puso en marcha el 30 de julio de 1979, cuando el Ayuntamiento de Valladolid aprobó la correspondiente declaración de principios, bases y pliego de condiciones. Este documento había sido elaborado en su versión inicial en el MOPU, que iba a subvencionar el proceso casi en su totalidad, para facilitar la adaptación del planeamiento general vallisoletano a las previsiones de la reforma de la Ley del Suelo que se había aprobado en 1975. Una vez que los restantes trece municipios afectados (aquellos incluidos en el plan de 1970) dieron su visto bueno, el 1 de noviembre de ese año se publicó el concurso, al que concurren siete equipos y que fue finalmente adjudicado al que lideraba Bernardo Ynzenga Acha, que pocos meses antes había cesado como director general de Urbanismo del MOPU. El contrato entre ambas partes se firmó el 22 de marzo de 1980 y los trabajos comenzaron inmediatamente.

En primer lugar, es necesario destacar el hecho de que esta importante revisión del planeamiento general se encargase a un equipo externo (la citada “Oficina del Plan”) y no a los servicios técnicos del propio Ayuntamiento. Ello pretendía sin duda establecer una ruptura con los procedimientos viciados que se habían venido manteniendo dentro del Ayuntamiento hasta entonces, ya que durante las décadas anteriores fueron evidentes las colusiones entre los técnicos municipales y los promotores inmobiliarios locales, con casos que producen verdadero bochorno.

Cabe citar por ejemplo la fructífera colaboración entre Julio González Martín, arquitecto jefe del Ayuntamiento entre 1943 y 1971 (al tiempo que mantenía su estudio privado) y su hermano mayor Valeriano, promotor inmobiliario que controlaba importantes cantidades de suelo donde luego se construyó el barrio de La Rondilla. Así, una vez que Julio González dio su “visto bueno” a la reforma parcial de alineaciones de esta zona, redactada por otro arquitecto municipal, Carlos Balmori López, Valeriano González empezó a vender parcelas de terreno a distintos propietarios, pero incluyendo el compromiso de encargo del proyecto al estudio de su hermano, en el que también colaboraba el citado Carlos Balmori. Cuando Julio González dejó su puesto en el Ayuntamiento en 1971, fue sustituido por Isaías Paredes, que

también lo compatibilizó con una más que provechosa carrera privada y que se mantuvo como jefe de Departamento hasta su jubilación casi dos décadas después.

Aunque desde 1975 ya existió una normativa de incompatibilidades, esta continuidad al frente de los servicios técnicos municipales cuestionaba la independencia y el sometimiento exclusivo al interés público de quienes deberían encabezar el cambio de rumbo en el urbanismo municipal, y aunque en esos años se habían incorporado al Ayuntamiento nuevos técnicos que eran totalmente ajenos al periodo anterior, ello explica el interés, en términos de imagen y de manifestación de cambio, por contar con un equipo externo a la hora de revisar el planeamiento general.

Además, también se aprovechó la propia revisión para acometer una importante reorganización dentro del Ayuntamiento, con la creación al margen de la preexistente sección de Arquitectura (luego Departamento de Edificaciones) del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística, a cuyo frente se situó el ingeniero de Caminos Luis Matilla Rodríguez, procedente de esa nueva generación de técnicos. Fue él por lo tanto quien dirigió el seguimiento de los trabajos de la revisión y quien, al poco de acabar ésta, en 1984, cedió el testigo al frente del Departamento a Carlos Balmori, que se reincorporó de esta forma al Ayuntamiento tras haberlo abandonado en 1968.



Fig. 25. Una visita de obra; a la izquierda del alcalde Rodríguez Bolaños, el arquitecto municipal Isaías Paredes.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, ONXZ 2-24.

Pasando ya a referirnos a los trabajos de revisión del plan general, lo primero que hay que destacar es que esta aportó uno de los mejores diagnósticos urbanísticos que se hayan realizado nunca sobre la ciudad de Valladolid. En la medida en que la revisión debía tratar de corregir los problemas generados en las décadas anteriores, era imprescindible describir y analizar en profundidad la situación de la ciudad y los problemas que la aquejaban, y dicha tarea se realizó con una intensidad y calidad dignas de reconocimiento entonces y ahora. En consecuencia, la fase inicial de la revisión consistió en la elaboración de 31 documentos de trabajo relativos a todos los ámbitos relevantes para la revisión y para los que se contó con la colaboración de numerosos expertos.<sup>32</sup>

En un primer momento se procesaron datos sociodemográficos, de empleo y estructura y actividad económica, se efectuó un censo de equipamientos y unas fichas de usos de suelo tanto de Valladolid como del resto de municipios integrados en el plan comarcal, y se estudiaron el planeamiento y la normativa municipal vigentes, las reivindicaciones y problemas planteados a nivel local o la segmentación administrativa. A partir de esta información se llevaron a cabo análisis y diagnósticos sobre la población, los equipamientos, la promoción inmobiliaria y el mercado de suelo, el transporte, las infraestructuras básicas, el medio físico, la estructura comarcal y la edificación y los usos del suelo, entre otros. Asimismo, de forma paralela se elaboraron las propuestas iniciales de política de suelo, medidas cautelares, control urbanístico, criterios y objetivos y proceso de participación pública para la elaboración de la revisión.

Resulta aquí imposible exponer siquiera brevemente todos estos documentos tan diversos y que en su conjunto ocuparon varios miles de páginas, pero cabe aportar una interpretación histórica y algunos datos y conclusiones que en ellos se presentaron y que reflejan con cierta precisión la situación de Valladolid que ya se ha comentado.

Por ejemplo, se detectó que el 23% de las viviendas de la ciudad se ubicaban en zonas con una densidad superior a las 150 viviendas por hectárea, mientras que otro 27% se ubicaba en zonas con densidad entre 100 y 150 viviendas por hectárea. De hecho, en determinadas zonas de La Rondilla estas cifras alcanzaban incluso las 404 viviendas por hectárea, “niveles que difícilmente se encuentran en el resto de ciudades españolas”. Asimismo, también se detectaron las primeras muestras de terciarización en el centro histórico, donde los servicios ya representaban más del 30% de la superficie construida total en algunas zonas, y también se constató cómo la ciudad se había ido construyendo a base de fragmentos, lo cual se traducía

---

32 Los documentos del plan general de 1984 pueden consultarse en el Archivo Municipal de Valladolid, C 29973-1 a 29997-1 y C 37226-1 a 37230-1.

en una “estructura no claramente definible por el grado de heterogeneidad alcanzado”.<sup>33</sup>

En lo referente al diagnóstico de equipamientos, se llegaba a la conclusión de que “Valladolid es una ciudad particularmente mal dotada en equipamiento”, especificándose que “la distribución de los mismos es de gran irregularidad, habiendo sectores de la ciudad equipados de forma aceptable, mientras que otros viven en la más absoluta indigencia”.<sup>34</sup>

Finalmente, también merece la pena citar el documento que analizaba la producción de suelo y el mercado inmobiliario, en el que se señalaba “la persistencia, hasta épocas muy recientes, de la opción de crecimiento intensivo [...] sobre fórmulas de extensión del suelo urbano”, y que el paso que se estaba produciendo de una a otra había generado “un mercado en estado de sitio, donde las periferias tomadas por unos pocos promotores bloquean los restos, en decadencia, de una forma de hacer ciudad que ha conducido en pocos años a un mercado de suelo imposible”.<sup>35</sup>

Una vez concluida la fase de información y diagnóstico, los 31 documentos de trabajo se entregaron en mayo de 1981 junto con los documentos correspondientes al avance, tanto a nivel comarcal como para cada uno de los catorce municipios afectados. No obstante, ya se había expresado entonces con claridad el deseo compartido por todos ellos de proceder a la denominada “descomarcalización” del plan, es decir, que cada uno de los municipios pudiese elaborar su propio planeamiento general.

Cabe señalar que los trece municipios del entorno de la ciudad fueron integrados en el plan comarcal sin ningún tipo de consulta al respecto, quedando supeditada su ordenación urbanística a los intereses de la ciudad, o más concretamente a los intereses de sus promotores inmobiliarios. En ese sentido, la reivindicación de la “descomarcalización” era expresión de su autonomía municipal, reforzada tras las elecciones municipales, y de su lógico interés en definir un planeamiento urbanístico centrado en sus propias necesidades. Por otro lado, el Ayuntamiento de Valladolid tampoco tenía en aquel momento un especial interés en mantener el ámbito comarcal para su planeamiento general, puesto que, como ya se ha dicho, su interés se centraba en la ciudad existente, y no en el crecimiento a largo plazo, que era el único aspecto en el que la escala comarcal podría resultar útil.

Por lo tanto, los catorce municipios presentaron conjuntamente la demanda de “descomarcalización” del plan ante el MOPU, que la aceptó y aprobó en julio de 1981, si bien exigió que, previamente, se aprobase

---

33 Estas afirmaciones se recogen en el Documento de trabajo nº 23, págs. 48 y 79.

34 Conclusión expresada en la introducción al Documento de trabajo nº 25.

35 Documento de trabajo nº 27, págs. viii a xiii.

un esquema común de ordenación que sirviese de referencia para el planeamiento de cada municipio. El encargo de este documento fue asignado también al equipo de Ynzenga, y fue validado definitivamente en julio de 1982 por el Consejo General de Castilla y León, ente preautonómico que ya había asumido entonces las competencias en materia de urbanismo que anteriormente habían correspondido al MOPU.

En consecuencia, los trece municipios del entorno de la ciudad pusieron en marcha la elaboración de su propio planeamiento general. Laguna de Duero, Tudela de Duero y La Cistérniga optaron por la misma figura que la ciudad, es decir, elaboraron sus respectivos planes generales de ordenación urbana, que fueron aprobados entre 1984 y 1985. Por su parte, Arroyo de la Encomienda, Boecillo, Cabezón de Pisuerga, Fuensaldaña, Renedo de Esgueva, Santovenia de Pisuerga, Simancas, Viana de Cega, Villanubla y Zaratán recurrieron a una figura urbanística más sencilla, las denominadas normas subsidiarias municipales, que aprobaron entre finales de 1986 y principios de 1989.

Al mismo tiempo, el Ayuntamiento de Valladolid reanudó el proceso de revisión del plan general, aunque circunscrito ya únicamente a su término municipal. Así, el Pleno del Ayuntamiento aprobó el 17 de septiembre de 1982 los criterios generales para la Revisión y Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid, el 23 de octubre de ese mismo año acordó su aprobación inicial y el 29 de julio de 1983 la aprobación provisional. Finalmente, la Comisión de Urbanismo de Castilla y León estudió el documento, y tras introducir una serie de modificaciones y correcciones, la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León emitió el 31 de enero de 1984 la Orden de aprobación definitiva. Esos últimos cambios introducidos, que no fueron sometidos a información pública, motivaron que años después el Tribunal Supremo anulase dicha aprobación definitiva, por lo que una vez subsanado ese trámite se emitió una segunda orden de aprobación el 14 de julio de 1988.

Partiendo de las conclusiones obtenidas en la fase de información y diagnóstico, que describían una ciudad que adolecía de desestructuración espacial y de falta de cohesión social, el plan general de 1984 propuso un nuevo modelo espacial equilibrado e inclusivo, que permitiese corregir esa situación, optando para ello por un esquema de ordenación radioconcéntrico. Este esquema espacial, formalmente muy claro y potente, buscaba articular tres realidades muy concretas con su programa básico correspondiente: un centro histórico a proteger, unos barrios periféricos a equipar y unos anillos exteriores para un crecimiento urbano en “mancha de aceite”, controlado e isótropo (Rivas Sanz, 2008: 290).

En lo referente al centro histórico, constatada la destrucción que este espacio había sufrido en los años inmediatamente anteriores, el plan general



Fig. 26. Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid de 1984.  
Plano de Clasificación del suelo.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, PL 4381.

planteó que “cualquier tratamiento algo más civilizado de la ciudad adquiere inevitablemente características de periodo de convalecencia”.<sup>36</sup> La propuesta se centraba pues en impedir nuevos procesos de destrucción restringiendo la sustitución de edificios mediante dos instrumentos: unos índices de edificabilidad mucho más reducidos y una política de protección de edificios mediante su catalogación, ya que se estaba pendiente de la elaboración de un instrumento específico en forma de plan especial que completase las determinaciones del plan general.

En lo tocante a la periferia obrera, el plan general planteó dos principios muy claros: “reducción de aprovechamientos en el suelo urbano que detenga el proceso de densificación excesiva” y “gestión y zonificación del suelo urbano que reduzca el actual déficit de espacios libres y dotacionales”.<sup>37</sup> Así, en el caso de la periferia obrera más densa se reservaron las áreas interiores aún disponibles para la obtención de dichas dotaciones (intentando a la vez mejorar las condiciones ambientales) mediante las llamadas “Áreas de Intervención”, que se plantearon pues como unidades de diseño más que de gestión. Mientras tanto, en el caso de los suburbios de origen marginal se

<sup>36</sup> Memoria II, págs. 268-69.

<sup>37</sup> Memoria II, pág. 216.

planteó una lógica muy similar a la del centro histórico: dificultar los procesos de densificación y conservar la edificación existente para seguidamente elaborar instrumentos específicos para cada uno de ellos (de nuevo planes especiales) sobre los que también se estaba ya trabajando y que, sobre todo, debían gestionar la obtención de las dotaciones necesarias.

La clave del plan general de 1984 estuvo en su propuesta para articular el crecimiento urbano. Aunque este plan nada tiene que ver con la lógica del desarrollismo, en absoluto renunció a la expansión de la ciudad, entre otras cosas porque sólo a través de ella se podía obtener el suelo (y también los ingresos) que en buena medida debían facilitar los programas de equipamiento de los barrios ya existentes: “utilizar el crecimiento demográfico [...] y las necesidades de producción de suelo a que da lugar para re-equilibrar la ciudad y aportar medios y espacio para resolver problemas existentes en las zonas ya congestionadas”.<sup>38</sup>

Así, se llevó a cabo una ardua negociación con el MOPU para sustituir la red arterial prevista (deudora del plan de 1970) por dos anillos de ronda, uno interior y otro exterior, que permitiesen controlar en el espacio y en el tiempo el crecimiento de la ciudad. Teniendo en cuenta las posiciones de los promotores inmobiliarios (para no dificultar la ejecución de lo previsto), se buscaba eso sí una racionalización de la expansión, para lo cual se definió un primer anillo de suelo urbanizable ceñido por la ronda interior (aunque algo desbordado hacia el sur) donde se incluyeron los planes parciales asumidos y se priorizaban los nuevos sectores anejos a los barrios ya existentes, para así obtener suelo para dotaciones.

A continuación, la ronda exterior (junto a los “radios” del modelo) articulaba un segundo anillo de suelo urbanizable cuya ocupación se preveía ya a mayor largo plazo, pero donde también se incorporaron evidentes cesiones a determinados promotores que tenían intenciones de desarrollar proyectos a más corto plazo a través de la figura del programa de actuación urbanística (PAU), que se acababa de incorporar en la legislación.

Se definió así un modelo espacial que contribuyó a reparar los males del pasado, desde un esfuerzo claro de racionalidad y de conocimiento de la realidad existente en sus múltiples y complejas dimensiones, primando muchas veces lo factible sobre lo deseable y construyendo un proyecto de futuro basado en un crecimiento compacto, fruto de un plan general que sin duda ha sido el mejor del que ha dispuesto Valladolid hasta la fecha (Fernández-Maroto, 2014).

---

38 Memoria II, pág. 212.

## 2. Los PERI: el gran programa para la periferia

Como acabamos de comentar, ya durante la propia elaboración del plan general de 1984 se llegó a la conclusión de que determinados ámbitos de la ciudad, por la compleja problemática que representaban, requerían instrumentos de planeamiento urbanístico específicos que, en coordinación con las medidas del plan general, pudieran incorporar medidas adicionales para hacer frente con mayor eficacia a los retos concretos en dichos ámbitos.

Así, muy poco después de firmar el contrato con el Ayuntamiento, Bernardo Ynzenga recibió una solicitud verbal de la Comisión Municipal de Urbanismo para que preparase una propuesta para la redacción de un “Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Casco Histórico de Valladolid”, solicitud a la que dio rápida respuesta, enviando dicha propuesta en junio de 1980. En ella se planteaba un plazo de 13 meses para elaborar un plan que afectaría a un ámbito de casi 173 hectáreas y cuyos principales objetivos residirían en “articular la conservación, recuperación y ordenación detallada del Centro Histórico con una gestión ágil, equitativa y eficaz [...] que no sólo englobe los aspectos físicos de la edificación sino que también aborde aspectos de salvaguardar en las condiciones de vida de los grupos sociales y en sus condiciones de vivienda y equipamiento, evitando los costos sociales del desarraigo forzoso y la congestión creciente, y respetando el entramado social y económico que justifica al patrimonio que se protege”.<sup>39</sup>

Aunque el 12 de septiembre de ese mismo año un Decreto de Alcaldía ordenó iniciar la tramitación de la adjudicación, el proceso quedó paralizado y ya no se retomó hasta 1985, cuando se firmó un convenio al respecto con la Universidad de Valladolid. En agosto de ese año se presentó la metodología y plan de trabajo, en octubre de 1985 los estudios y análisis preliminares y en abril de 1986 los documentos para el avance. Sin embargo, tras el periodo de exposición pública, los trabajos quedaron paralizados de nuevo, y ya no se retomarían, con un equipo redactor diferente, hasta principios de los noventa. Esta vez los trabajos sí se concluyeron, de tal forma que el Plan Especial del Casco Histórico (PECH) se aprobó provisionalmente el 12 de enero de 1995 y definitivamente el 7 de mayo de 1997, ya con Francisco Javier León de la Riva como alcalde.

Frente a esta dilatada tramitación del PECH, que se explica por los numerosos y contrapuestos intereses que seguían concentrándose en el centro histórico, y que evidentemente, pese a su deterioro, tampoco fue valorado por el equipo de gobierno como una prioridad, en otros ámbitos de la ciudad sí se consiguió dar una rápida respuesta a la necesidad de disponer de instrumentos de planeamiento especial.

---

39 Archivo Municipal de Valladolid, C 8524-4

Cuando en mayo de 1981 se presentó el avance del plan general, y a la vista de los planteamientos que en él ya se anticipaban, el equipo de gobierno municipal decidió que se empezasen a elaborar unos Planes Especiales de Reforma Interior (PERI) destinados a varios suburbios de origen marginal de la ciudad, con el fin de establecer un tratamiento pormenorizado de esos espacios. Se pretendía en este sentido ir adelantando ese trabajo de detalle a la vez que se mantenía una coordinación con las determinaciones que estableciese el plan general.

En este caso se optó por conformar un equipo en el propio Ayuntamiento (liderado por Carlos de la Guardia) al que en mayo de 1982 se le encargó que empezase a trabajar en cinco ámbitos: Barrio España, Belén-Pilarica, Pajarillos Altos-Las Flores, La Farola y San Adrián-Las Villas, todos ellos barrios de baja densidad y autoconstruidos con la tipología unifamiliar tradicional de la “casa molinera”.

Rápidamente se presentó un avance de propuesta que fijaba seis objetivos muy claros: “mantener la morfología y tipología existente readecuándola”, “obtener suelo para equipamiento y zonas libres”, “mejorar la integración del barrio con el resto de la ciudad”, “mejorar la calidad ambiental”, “mantener la población residente” y “aportar mejoras en la administración y gestión del barrio”.<sup>40</sup> Para ello se anticipaba la necesidad de combinar actuaciones individualizadas (por parcela, en función de unas ordenanzas) con el desarrollo de unidades o polígonos de actuación que permitiesen la ordenación o la remodelación de determinados ámbitos, así como el impulso municipal al respecto.

Seguidamente, en julio de 1982 se presentó un diagnóstico y avance de propuesta por cada uno de los cinco ámbitos señalados, y en octubre de ese año ya estaban listos los borradores de los cinco PERI correspondientes, justo cuando se produjo la aprobación inicial del plan general.

En ese momento se decidió interrumpir los trabajos en espera de que se produjese la aprobación definitiva del aquel, que finalmente incorporó nueve “Áreas de Intervención” delimitadas en suburbios de origen marginal para los que se exigía la elaboración de los correspondientes PERI: a los ya definidos por el Ayuntamiento (Barrio España, Belén-Pilarica, Pajarillos Altos-Las Flores, La Farola y San Adrián-Las Villas) se añadieron La Marquesa-Barco de San Vicente, El Torreón, Parva de la Ría y Buenos Aires.

Dado que representaban una política prioritaria, el plan general planteaba que dichos PERI se aprobasen antes de que transcurriesen dos años y que sus previsiones su ejecutasen a lo largo de los dos cuatrienios programados. De

---

40 Archivo Municipal de Valladolid, C 10951-1.

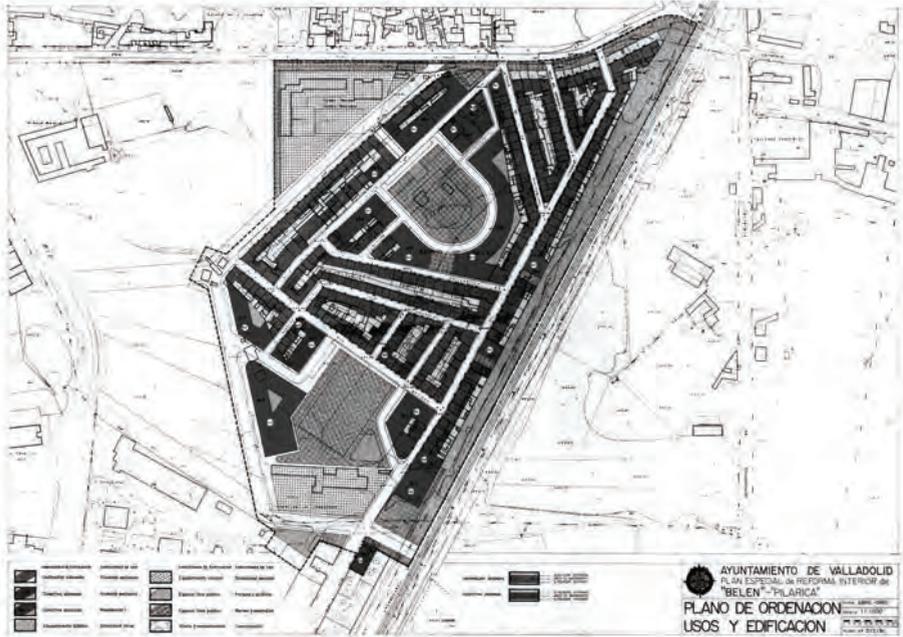


Fig. 27. PERI de Barrio Belén. Documento de aprobación inicial (1985).  
Plano de ordenación de usos y edificación.

Fuente: Archivo del Instituto Universitario de Urbanística  
de la Universidad de Valladolid

hecho, estimaba que el Ayuntamiento debería invertir para ello 784 millones de pesetas, lo que representaba casi de la mitad de los 1.623 millones que el plan general estimaba como inversión municipal total durante los citados dos cuatrienios.

En consecuencia, los trabajos que habían quedado en suspenso se reactivaron (aunque cambiando el equipo redactor) de tal forma que el 16 de enero de 1986, cumpliendo las previsiones del plan general, se aprobaron los PERI de Barrio España, Belén-Pilarica, Pajarillos Altos-Las Flores, La Farola y San Adrián-Las Villas. Muy poco después, el 30 de julio de 1987, se aprobaron también los PERI de La Maruquesa-Barco de San Vicente, El Torreón y Parva de la Ría, mientras que la aprobación del PERI de Buenos Aires se retrasó más, hasta el 7 de junio de 1990. Además, entre medias de estos últimos se aprobaron otros tres PERI similares, que sin corresponder a suburbios de origen marginal sí permitieron reordenar zonas similares (Mesones de Puente Duero, en la zona de Canterac), obtener gran cantidad de espacio para usos dotacionales (plaza del Ejército, junto a La Farola) o adelantar la ordenación de una zona que formaba parte del recinto del PECH (barrio de San Nicolás).

Asimismo, con objetivos análogos de protección de las tipologías tradicionales y de obtención de espacios dotacionales en zonas de

oportunidad se aprobaron posteriormente otros PERI en los enclaves del Pinar de Antequera (1991) y de La Overuela y el núcleo de Puente Duero (1993).

Se completó así lo que se puede definir como un gran programa para aquella periferia que había estado hasta entonces más desatendida y que más carencias había ido acumulando, combinando el mantenimiento de su carácter específico y de la población que allí se había establecido con la incorporación de servicios y dotaciones en las mismas condiciones que en el resto de la ciudad.

No obstante, la diligencia en la aprobación del planeamiento no se trasladó a la ejecución de sus previsiones. Por ejemplo, la gran mayoría (el 80%) de las unidades de actuación previstas en los PERI, que pretendían mejorar la calidad urbana completando tramas e incorporando nuevas calles o espacios libres o dotacionales pero que a cambio exigían un importante esfuerzo de gestión por parte del Ayuntamiento, seguían pendientes de desarrollo diez años después de la aprobación de los PERI correspondientes (Grieder Gröflin, 1996, 12).

### **3. La gestión del planeamiento heredado: Huerta del Rey, Parquesol y Covaresa**

Otra de las cuestiones claves que era necesario resolver en el marco de la propia revisión del plan general era la relativa al planeamiento heredado, es decir, las diversas propuestas de planes parciales que se presentaron a lo largo de los años setenta, especialmente desde 1975, y que se encontraban en distintos momentos de sus procedimientos de aprobación, algunos ya aprobados definitivamente o incluso urbanizados.

Además de la situación administrativa de cada propuesta, el equipo redactor del plan general planteó que había que tener en cuenta tanto la coherencia de su localización y sus características con respecto al nuevo modelo espacial previsto, como los niveles de densidad y cesiones con respecto a los nuevos sectores que se iban a incorporar desde el plan. Asimismo, en la medida en que mientras se elaborase el nuevo plan general iba a ser imprescindible suspender temporalmente la concesión de nuevas licencias en amplias zonas de la ciudad, era necesario disponer de suelo listo para edificar en otros ámbitos con el fin de no paralizar por completo la actividad constructiva y el acceso de la población a la vivienda.

En consecuencia, todo ello obligó a entablar negociaciones con los distintos promotores inmobiliarios, de tal forma que, a cambio de que pudiesen seguir adelante con sus iniciativas, modificasen algunas de sus previsiones, por ejemplo con el fin de reducir la cantidad de viviendas o de incorporar más cesiones de suelo destinadas a espacios libres y dotacionales. Quedaron al margen de este proceso los planes parciales más antiguos (polígono de Argales, primera fase de Huerta del Rey, Arturo Eyries y polígono de San Cristóbal), todos ellos de promoción oficial y que ya estaban urbanizados y parcial o incluso casi totalmente edificados, por lo que se optó por incorporarlos directamente al suelo urbano, aunque se señaló la necesidad de que el Ayuntamiento elaborase proyectos de urbanización de cara a completar las redes y servicios urbanos necesarios.

De esta forma, el equipo de gobierno municipal comenzó por negociar aquellos planes parciales ya aprobados o con la tramitación muy avanzada y que por su localización y reducidas dimensiones podían integrarse con relativa facilidad en el marco de la revisión del plan general, y que por lo tanto podían asumirse incluyendo tan sólo unas mínimas modificaciones. Fue el caso de los planes parciales Insonusa o Caño Morante (aprobado en 1978 y con 870 viviendas previstas), Sadeco (aprobado en 1979 y modificado en 1982, con 403 viviendas) y La Victoria (aprobado en 1982 y con 1.375 viviendas). También entraría aquí el plan parcial Soto de Medinilla (aprobado en 1979 con 818 viviendas), aunque en su caso no se asumió, sino que se

incorporó como nuevo sector de suelo urbanizable, reduciendo el número de viviendas a 619 y ampliando su superficie para incorporar suelo dotacional junto al Barrio España.

Asimismo, se negociaron el resto de propuestas, que no habían llegado a aprobarse definitivamente y que además entraban en claro conflicto con las previsiones del nuevo plan general por sus características (grandes cantidades de vivienda) o su localización (concentración en el sur de la ciudad). Así, la propuesta que estaba elaborando la Diputación Provincial sobre las 220 hectáreas de suelo que poseía al oeste de la ciudad se convirtió en el sector Villa del Prado, reducido a 81 hectáreas y un máximo de 3.530 viviendas. En el sur, el proyecto de Parque Alameda, en aquel momento de promoción privada, pasó de 53 hectáreas y 3.400 viviendas a un sector de 50 hectáreas y 2.370 viviendas, mientras que el de Nueva Villa, de 19 hectáreas y 1.120 viviendas, se incorporó como sector Paula López, con 22 hectáreas y 959 viviendas. Finalmente, el proyecto del plan parcial Chomón, con 172 hectáreas y 8.693 viviendas, se desgajó en dos sectores (Camino Viejo de Simancas y Carretera del Pinar) que se excluyeron del periodo programado por el plan, fijándose una densidad media de 20 viviendas por hectárea. En definitiva, el punto de encuentro consistió en mantener los proyectos de nuevos desarrollos residenciales, pero ajustando a la baja tanto sus dimensiones como el número de viviendas inicialmente previsto.

No obstante, la atención tanto del equipo de gobierno municipal como del equipo redactor se concentró en tres planes parciales que en algunos casos tenían que desempeñar un papel clave durante la revisión del plan general y que previsiblemente, como de hecho ocurrió, podían marcar el crecimiento de la ciudad en los años inmediatamente posteriores: segunda fase de Huerta del Rey, Parquesol y Covaresa.

El plan parcial correspondiente a la segunda fase de Huerta del Rey, promovido por el Instituto Nacional de Urbanización con una previsión de 3.602 viviendas, se había aprobado ya en 1974, aunque en 1979 hubo que modificarlo debido a la imposibilidad de retirar unos tendidos eléctricos que cruzaban una parte del polígono. En el momento de iniciarse la revisión del plan general la urbanización ya estaba completada y en condiciones de empezar a ocuparse inmediatamente. Al tratarse de un plan parcial de iniciativa pública en el que todas las viviendas debían ser promovidas o por organismos públicos o por entidades de interés público (determinadas cooperativas), resultaba un ámbito ideal para satisfacer las necesidades de vivienda mientras se llevaba a cabo la revisión del plan general, por lo que quedó al margen de la suspensión de licencias. Así, se construyeron 130 viviendas en 1981, 259 en 1982, 685 en 1983 y 503 en 1984, es decir, más de



Fig. 28. Vista aérea de las obras de urbanización de la segunda fase de Huerta del Rey.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, UA 127.

la mitad del total previsto en solo cuatro años (Calderón Calderón y Delgado Urrecho, 1993: 37).

Se cumplió así con ese papel asignado desde la revisión del plan general, que finalmente incorporó el plan parcial al suelo urbano con la ya citada exigencia de realizar un proyecto de urbanización que completase las infraestructuras pendientes. No obstante, el proceso de ocupación del barrio reveló la inadecuación de la ordenación prevista, dada la excesiva fragmentación de los espacios libres y la dispersión de los usos no residenciales, por lo que la corporación municipal (atendiendo a las demandas de los vecinos) decidió tramitar un PERI, aprobado definitivamente el 8 de junio de 1992, que facilitó una clara mejora en los espacios públicos del barrio.

El otro plan parcial que asumió gran parte de la actividad constructiva en Valladolid durante la revisión del plan general (y sobre todo después) fue Parquesol, la ya expuesta iniciativa de Antonio Alfonso que había obtenido la aprobación definitiva en 1977, que ya estaba en marcha y que, dadas sus enormes dimensiones (278 hectáreas y más de 12.000 viviendas), fue sin duda el gran caballo de batalla en estas negociaciones.

En este caso, el equipo de Ynzenga había recomendado un reajuste tanto en intensidad como en diseño, y además la descomarcalización del plan general obligaba a redelimitar el ámbito del plan parcial, que incluía una porción de suelo ubicada en el municipio de Zaratán. Asimismo, el propio Antonio Alfonso ya se había dirigido al Ayuntamiento para negociar ciertas modificaciones, y de hecho en septiembre de 1979 ya había sido firmado un pliego de compromisos entre ambas partes que se tradujo seguidamente en una primera modificación del plan parcial aprobada en julio de 1980.

En consecuencia, se optó aquí también por no suspender la concesión de licencias, lo que permitió que se iniciase la construcción de viviendas en la primera fase del plan parcial (ya urbanizada) y mientras tanto continuaron las negociaciones, en las que se incluyeron temas diversos como, por ejemplo, la ya citada contribución de Parquesol al nuevo estadio de fútbol. Finalmente, el plan general asumió el plan parcial, con una superficie de 267 hectáreas y una previsión de 11.837 viviendas, con las modificaciones acordadas, que tenían que trasladarse al mismo, cosa que no se produjo hasta junio de 1989, cuando se aprobó definitivamente la “Adaptación del plan parcial Parquesol (2ª Fase) al Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid”.



Fig. 29. Torres de viviendas en Parquesol a principios de los años ochenta.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, MC 7-276.

Entre medias se habían ido tomando diversos acuerdos relativos a las zonas ya urbanizadas (la denominada 1ª Fase) ya que surgieron numerosos problemas en la gestión de las etapas del plan parcial o en la adecuación de los niveles dotacionales, al mismo que tiempo que Antonio Alfonso perdía

el control de Parquesol Residencial SA, que acabó en manos del empresario Marcos Fernández.

Este complejísimo proceso de continuas negociaciones, cambios y modificaciones no impidió sin embargo que continuase imparable la construcción de viviendas: entre 1984 y 1995 se concedieron licencias para la construcción de nada menos que 5.832 viviendas, el 31,4% del total construido en Valladolid en ese periodo (Grieder Gröflin, 1996, 43-44). Ello da idea de la importancia que ha tenido y que de hecho sigue teniendo Parquesol, donde aún en la actualidad se siguen ocupando parcelas vacantes.

Finalmente, hay que referirse a Covaresa, plan parcial que el grupo homónimo de promotores locales había presentado en 1979 como alternativa a Parquesol pero que no había llegado a aprobarse definitivamente. En este caso, en las negociaciones con el Ayuntamiento acabó por entrar el antiguo colegio de la Asunción, ubicado en los terrenos que estos promotores ya habían adquirido y que cedieron para que se convirtiese en sede de la Presidencia de la Junta de Castilla y León (justo cuando se discutía la capitalidad de la futura Comunidad Autónoma) a cambio de que el Ayuntamiento ralentizase su proyecto de Parque Alameda (Martínez, 2013: 99-100).



Fig. 30. Colegio de la Asunción. A su alrededor, terrenos donde se edificó el barrio de Covaresa.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 8-30.

La revisión del plan general había incorporado Covaresa como nuevo sector de suelo urbanizable, aunque con unas dimensiones mucho más reducidas que el proyecto inicial: 70 hectáreas y 2.889 viviendas, y el nuevo plan parcial se aprobó definitivamente el 31 de julio de 1986, situándose rápidamente como la segunda zona de la ciudad que experimentó mayor actividad constructiva en este periodo, aunque a bastante distancia de Parquesol: entre 1988 y 1995 se concedieron licencias para la construcción de 1.468 viviendas.

Es evidente en este sentido que los principales promotores inmobiliarios de la ciudad siguieron manteniendo un papel clave a la hora de orientar la política urbanística municipal, especialmente en lo tocante a los nuevos planes de desarrollo, mutuamente acordados entre estos agentes y el Ayuntamiento a través de negociaciones cerradas, que se llevaron a cabo al margen de los procedimientos reglados de participación pública y en las que, vistos los resultados, el interés público siguió supeditándose en cierta medida a estos intereses privados.

#### **4. Los planes parciales municipales: de Ribera de Castilla a Parque Alameda**

Además de los planes parciales que acabamos de exponer, resulta preciso atender específicamente a los dos que fueron elaborados directamente por el Ayuntamiento, ya que de hecho representan y resumen a la perfección las dos fases en las que podemos fraccionar el urbanismo en Valladolid durante el mandato como alcalde de Rodríguez Bolaños: los planes parciales Ribera de Castilla y Parque Alameda.

El primero de ellos simbolizó el neto compromiso del equipo de gobierno socialista en esos primeros años al frente del Ayuntamiento por volcar todos sus esfuerzos en mejorar las condiciones de los barrios obreros de la ciudad.

La compleja historia de este plan parcial arrancó el 30 de junio de 1973, cuando los promotores Puente Duero SA y el ya citado Valeriano González Martín (hermano del que fue arquitecto jefe municipal) presentaron la primera propuesta de plan parcial, que preveía la ocupación de los últimos terrenos disponibles en el barrio de La Rondilla con más de 2.000 viviendas.

Mientras proseguía la tramitación del proyecto, la asociación de vecinos de La Rondilla empezó a movilizarse a partir de octubre de 1976 con el fin de exigir al Ayuntamiento que esos terrenos se destinasen a la construcción de las dotaciones de las que carecía el barrio, hasta que el conflicto estalló definitivamente en 1978, ya con Manuel Vidal en la alcaldía. Así, el 7 de abril los promotores presentaron una nueva propuesta, de 1.400 viviendas, que conjuntamente con otros planes parciales iba a ser sometida a aprobación por el Pleno del Ayuntamiento en una inédita sesión matinal que tuvo lugar el 31 de mayo. En un ambiente de enfrentamiento, se optó finalmente por elevar una consulta al respecto al MOPU. La respuesta vecinal no se hizo esperar, y el 4 de junio se convocó una simbólica “ocupación” de los terrenos del plan parcial, a la que el 17 de junio siguió una manifestación masiva por el centro de la ciudad en la que miles de vallisoletanos exhibieron pancartas con lemas como “La ribera es nuestra” (Gonzalo Morell, 2011).

Finalmente, los vecinos encontraron en la instancia ministerial a su aliado, ya que en junio de 1979 denegó la aprobación definitiva del plan parcial, decisión que la Audiencia Nacional confirmó en de abril de 1980 y que los promotores apelaron ante el Tribunal Supremo. Mientras tanto, ya se había producido el cambio en el Ayuntamiento, y el nuevo equipo de gobierno decidió resolver el conflicto de nuevo por medio de la negociación. Así, en diciembre de 1980 se acordó que Puente Duero SA cedería al Ayuntamiento la finca de 8,2 hectáreas que poseía en esos terrenos y aportaría 40 millones de pesetas en gastos de urbanización, y a cambio el Ayuntamiento se encargaría de elaborar un nuevo plan parcial en el que a esta empresa

se le reservarían parcelas con capacidad para 200 viviendas y 1.500 m<sup>2</sup> de locales comerciales. Asimismo, también se alcanzó un acuerdo con Valeriano González Martín, a quien le corresponderían otras 300 viviendas y 2.500 m<sup>2</sup> de locales comerciales.

Seguidamente, el Ayuntamiento procedió a elaborar el plan parcial, que se aprobó definitivamente el 18 de diciembre de 1981 y que fue asumido por la revisión del plan general con unas mínimas matizaciones. Sobre una superficie total de 28,02 hectáreas, se reservaron poco más de 3 para las 500 viviendas acordadas, más de 4 para una zona de parque, casi 3 para jardines y zonas de juego para niños, otras 3 para parque deportivo, casi 3,5 para construir equipamientos docentes y casi 1,5 para la construcción de equipamientos sociales. A partir de aquí, ya hemos apuntado anteriormente que ese suelo permitió aportar los espacios libres públicos y los equipamientos que tanto se necesitaban en La Rondilla. Además, pocos meses después el Ayuntamiento se hizo con varias parcelas residenciales que fueron enajenadas por VIVA en los años noventa para la construcción de viviendas protegidas en régimen cooperativo.

Mientras que Ribera de Castilla sirve como el mejor resumen de la actividad municipal en materia urbanística durante los primeros años de gobierno de Rodríguez Bolaños, el siguiente plan parcial de iniciativa municipal, Parque



Fig. 31. Obras de urbanización del plan parcial Ribera de Castilla.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 8-50.

Alameda, hace lo propio para el periodo iniciado en la segunda mitad de los años ochenta.

En el apartado anterior anotamos que Parque Alameda ya hizo su aparición en 1979 como plan parcial de iniciativa privada sobre unos terrenos ubicados al sur de la ciudad, entre los adquiridos por Covaresa y el barrio de La Rubia, que se correspondían básicamente con la explotación agrícola de la granja Minaya, propiedad de José María Luelmo, poeta y empresario local que llegó a presidir la Cámara de Comercio e Industria de la ciudad. Ese primer proyecto no llegó a salir adelante, pero el plan general de 1984 lo recogió como sector de suelo urbanizable de 50 hectáreas y capacidad para 2.370 viviendas. Para entonces, el Ayuntamiento ya se había hecho con la propiedad de los terrenos de José María Luelmo, que representaban el 80% del suelo del sector y por los que abonó en 1982 casi 500 millones de pesetas.

Tras varios años en los que ese suelo se mantuvo en espera, el Ayuntamiento activó finalmente su urbanización a mediados de los años ochenta, en lo que representó un claro cambio de rumbo en la política urbanística municipal. El foco del urbanismo municipal pasó entonces de la periferia obrera del norte y el este de la ciudad a la zona sur, donde se venían concentrando todas las propuestas de nuevos barrios para las clases medias (como era el caso de Covaresa) a las que en ese momento se quiso sumar también el propio Ayuntamiento.

De hecho, Parque Alameda se planteó en el marco de una ambiciosa operación que no sólo pretendía planificar un barrio “modelo”, sino a la vez resolver el trazado de la ronda interior sur (en el límite norte del sector), integrar el recién creado barrio de Covaresa (que marcaba el límite sur) en el continuo urbano y prolongar el paseo de Zorrilla, consolidado desde los años sesenta como el gran eje urbano y representativo de la ciudad.

Así, se decidió contratar a dos equipos, uno liderado por Eduardo Leira y el otro por José María García-Pablos Ripoll y Jesús Gago Dávila, a los que se encargó respectivamente un estudio de alternativas al tratamiento urbanístico de la cañada de Puente Duero, un asentamiento lineal de casas molineras que afectaba a la prolongación del paseo de Zorrilla, y la elaboración del plan parcial de Parque Alameda.

Partiendo del estudio de alternativas entregado en junio de 1986, el Ayuntamiento decidió finalmente prolongar el paseo de Zorrilla sobre la traza de la cañada desde el encuentro con los jardines de La Rubia (donde se ubicaba entonces el recinto ferial) hasta el cruce con el trazado de la ronda interior sur, donde la prolongación del paseo se desviaría a través del sector de Parque Alameda, con el fin de mantener el grueso de las casas molineras existentes a lo largo de la cañada, sustituyendo únicamente las que

se ubicaban al norte de la nueva ronda y las afectadas por las interconexiones viarias imprescindibles entre Parque Alameda y los sectores anejos, reduciendo al mínimo imprescindible el consiguiente realojo de la población afectada a cargo del Ayuntamiento.

En consecuencia, se encargó la elaboración de un PERI para el ámbito de la cañada, que sería aprobado definitivamente el 23 de diciembre de 1993, mientras que la aprobación definitiva del plan parcial de Parque Alameda se produjo el 14 de marzo de 1991, iniciándose inmediatamente las obras de urbanización.

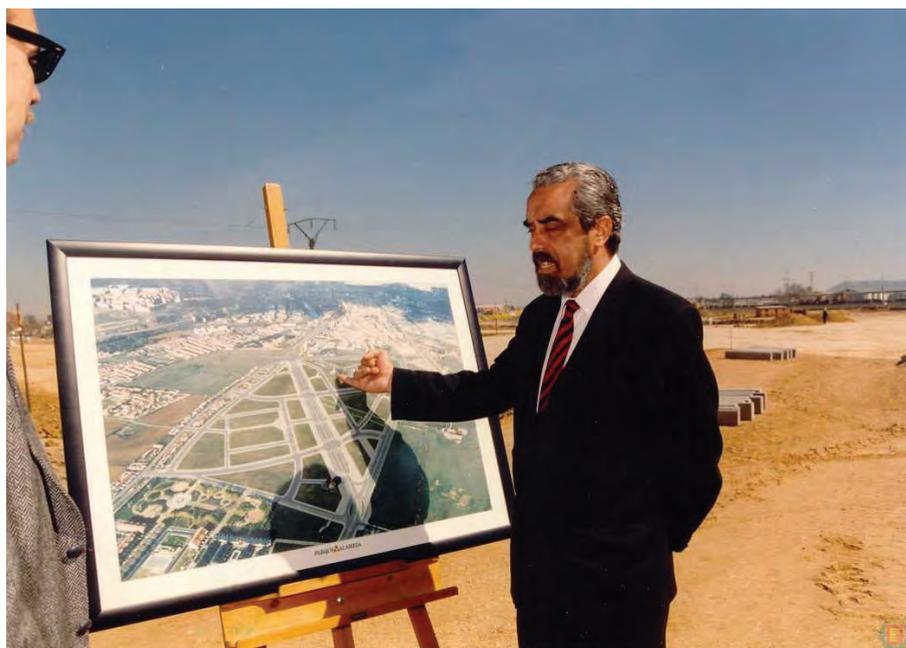


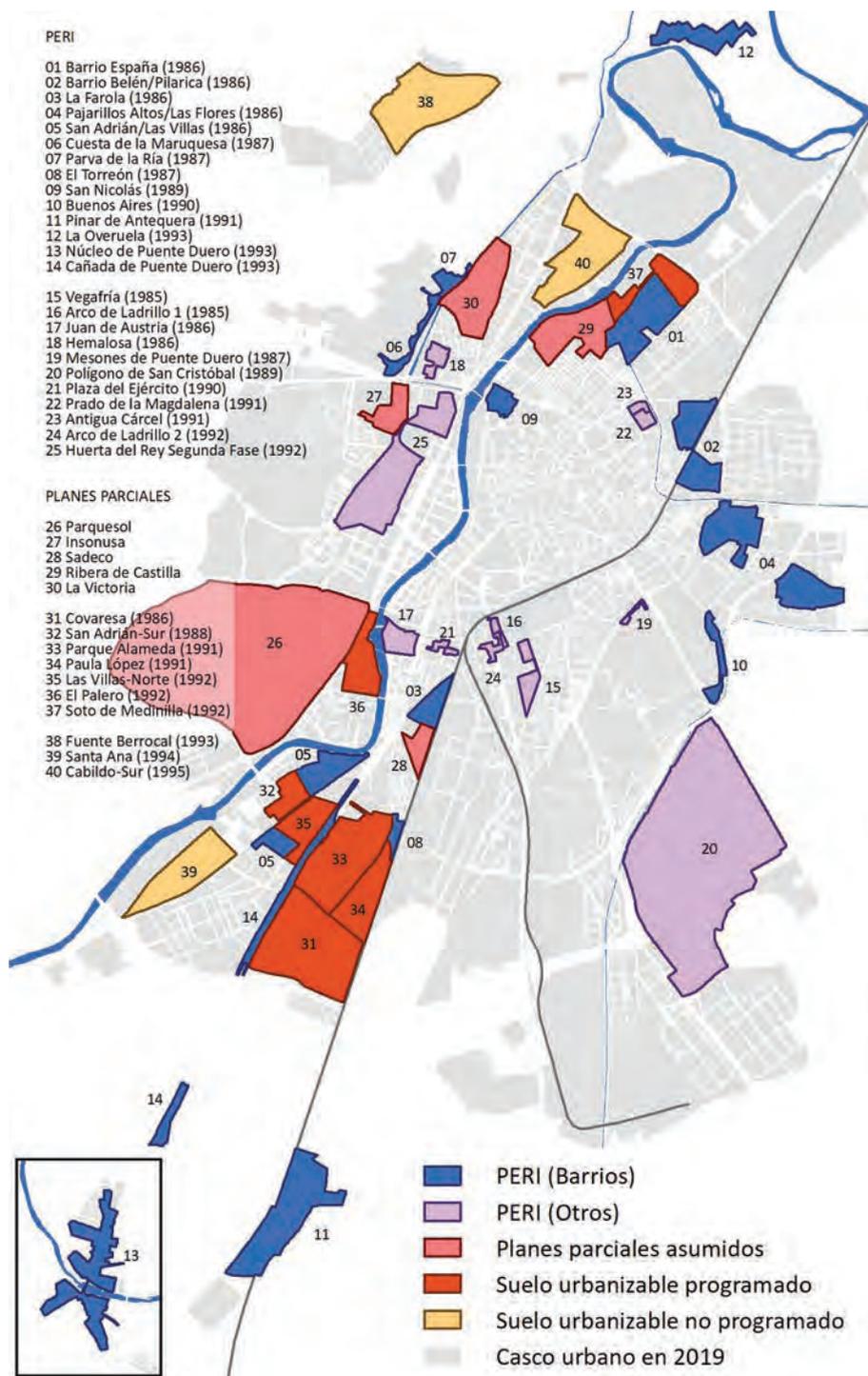
Fig. 32. Visita del alcalde a las obras de urbanización del barrio de Parque Alameda.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, MC 1-130.

Las parcelas de propiedad municipal, que lógicamente eran la mayor parte, fueron transferidas a VIVA, la Sociedad Municipal de Vivienda y Suelo de Valladolid, que se había constituido en 1993 y cuyo primer gran cometido fue gestionar la ocupación del barrio a través de la enajenación de dichas parcelas, para la posterior construcción de viviendas con algún tipo de protección. Así, en 1993 y 1994 se concedieron las dos primeras licencias (64 viviendas destinadas a los primeros realojos y 101 viviendas sociales promovidas por la Junta), aunque el despegue se produjo ya en 1995, con 17 licencias para 618 viviendas.

Por otro lado, hay que resaltar que la decisión de impulsar desde el propio Ayuntamiento el desarrollo urbanístico del sur de la ciudad rápidamente provocó un efecto en cadena, pues entre 1991 y 1994 se aprobaron allí tres planes parciales de iniciativa privada: Paula López, Las Villas Norte y Camino Viejo de Simancas (PAU Santa Ana), que en conjunto suponían más de 2.000 viviendas.

Aunque como barrio, como fragmento urbano, Parque Alameda ha sido sin duda uno de los de mejor calidad de los que se han desarrollado en Valladolid, representó una clara contradicción con los planteamientos de reequilibrio territorial defendidos por el Ayuntamiento a nivel de modelo urbano. En vez de promover desarrollos en el norte o el este de la ciudad, donde también disponía de suelo, y contribuir así a fortalecer esa lógica de reequilibrio, el Ayuntamiento optó por dar un impulso al desarrollo de una zona sur que ya era suficientemente atractiva para los promotores privados sin necesidad de contar con la ayuda adicional del Ayuntamiento. En este sentido, el proyecto de Parque Alameda marca sin lugar a duda un cambio de orientación en la política urbanística municipal que exponemos a continuación.



Plano 4. Planes Especiales de Reforma Interior (PERI) y planes parciales aprobados en desarrollo del Plan General de 1984. Fuente: Elaboración propia.

## IV. | EL RETO DEL CAMBIO DE ESCALA Esbozando la ciudad del futuro

Como bien demuestra el caso de Parque Alameda, a partir de la segunda mitad de los años ochenta el equipo de gobierno encabezado por Rodríguez Bolaños entendió que la labor municipal en materia de urbanismo tenía que dar un salto de escala.

Después de varios años en los que se había realizado un enorme esfuerzo de planeamiento y de inversión para resolver los múltiples problemas que sufría aquella ciudad que se encontraron cuando accedieron al poder, era necesario avanzar en un proyecto de ciudad que ya no se viese tan condicionado por la problemática herencia recibida, sino que buscase definir cómo debía ser Valladolid en el futuro.

En este sentido, el foco de la acción municipal se fue ampliando hacia otras zonas, como el sur, hasta abarcar la escala urbana en su totalidad. Una vez satisfechas las necesidades a nivel de barrio, se empezó a trabajar en dotar a la ciudad de equipamientos e infraestructuras que debían servir al conjunto de la ciudad y que en consecuencia la transformarían en la misma medida, lo cual constituía un nuevo reto muy diferente al anterior (Fernández-Maroto y Rivas Sanz, 2019: 30).

Ello iba además en consonancia con la propia transformación de la sociedad vallisoletana, que si bien ya no era apenas perceptible a nivel cuantitativo, por el mínimo crecimiento de la población, sí que lo era a nivel cualitativo. Cuando en 1979 Rodríguez Bolaños accedió al poder, barrios de claro carácter obrero como Las Delicias, La Rondilla o Pajarillos Bajos eran con diferencia los más poblados de la ciudad, pero apenas diez años más tarde muchos de los jóvenes que se habían criado allí encontraron su vivienda familiar en los nuevos barrios para grupos sociales de poder adquisitivo medio, como Parquesol, que entonces ya contaba con más de 10.000 vecinos; un ejemplo entre muchos de las transformaciones internas que fue experimentado la población de Valladolid en muy poco tiempo.

Los resultados de las elecciones municipales de 1987 impulsaron seguramente este cambio de escala, pues la pérdida de la mayoría absoluta del PSOE mostraba la necesidad de ampliar y flexibilizar el proyecto municipal liderado por Rodríguez Bolaños, también en materia urbanística.

## 1. Un área metropolitana en paulatina formación

A lo largo de los años ochenta, el crecimiento poblacional de la ciudad de Valladolid experimentó una más que notable desaceleración en comparación con el período anterior. Así, se pasó de los 320.293 habitantes que constaban en el censo de 1981 a los 330.700 recogidos en el censo de 1991, es decir, la población de la ciudad apenas creció un 3%, en claro contraste con el 37% del periodo intercensal anterior.

Este cambio de rumbo demográfico no sólo se consolidó en los años noventa, sino que se agravó, ya que por primera vez en muchas décadas la ciudad perdió población: el censo de 2001 redujo el número de habitantes a 316.580, y ya en la mitad del periodo intercensal el padrón municipal a 1 de mayo de 1996 recogía un descenso hasta los 319.805 habitantes.

Sin embargo, este paulatino descenso de población no fue un fenómeno homogéneo en toda la ciudad, sino que se produjo en paralelo a una notable redistribución interna, ya que unas zonas perdieron mucha población mientras que otras experimentaron un importante crecimiento. Por ejemplo, a 1 de abril de 1986, los datos del padrón municipal señalaban que Las Delicias (36.030 habitantes), La Rondilla (25.382 habitantes) y Pajarillos Bajos (21.956 habitantes) eran claramente los barrios más poblados de la ciudad. Sin embargo, habían alcanzado su techo poblacional, ya que el padrón municipal a 1 de mayo de 1996 mostraba un significativo descenso demográfico en ellos: 33.751 habitantes en Las Delicias (un 7% menos), 22.111 habitantes en La Rondilla (un 15% menos) y 19.907 habitantes en Pajarillos Bajos (un 10% menos), cuando en ese periodo la población total de la ciudad había descendido como media sólo un 2%.

Frente a ello, hay que destacar cómo en esos mismos años los nuevos barrios surgidos en el oeste y el sur de la ciudad a partir de los grandes planes parciales que ya hemos glosado experimentaron un crecimiento espectacular. Así, Parquesol pasó de 4.169 a 17.982 habitantes (un 77% más), situándose en apenas una década como el barrio más poblado de la ciudad tras los tres ya citados, y la zona sur (Covaresa y sus zonas aledañas) también inició su despegue demográfico, pasando de 2.714 a 5.906 habitantes (un 54% más).

Si la población de la ciudad experimentó esta redistribución interna, aún fue más importante la redistribución poblacional que se produjo en este mismo periodo entre la ciudad de Valladolid y los municipios de su entorno.<sup>41</sup>

---

41 Seguimos considerando a este respecto los trece municipios que junto con la capital estaban integrados en el Plan General de Ordenación Comarcal de 1970: Arroyo de la Encomienda, Boecillo, Cabezón de Pisuerga, La Cistérniga, Fuensaldaña, Laguna de Duero, Renedo de Esgueva, Santovenia de Pisuerga, Simancas, Tudela de Duero, Viana de Cega, Villanubla y Zaratán.

A principios de los años ochenta, el censo de 1981 asignaba a estos municipios una población de 21.477 habitantes, lo cual representaba en torno al 6% de la población conjunta, sumando la ciudad. Sin embargo, el censo de 1991 ya registraba un contingente de 29.694 habitantes, y los padrones municipales a 1 de mayo de 1996 recogían un total de 37.087 habitantes, que comparados con los 319.805 habitantes de la ciudad de Valladolid en aquel momento ya elevaba por encima del 10% el peso del entorno municipal en la aglomeración urbana.



Fig. 33. Arroyo de la Encomienda (La Flecha) en los años ochenta, antes del espectacular crecimiento que experimentó en la década siguiente.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 8-18.

Entre finales de los setenta y mediados de los noventa, Valladolid siguió siendo una urbe relativamente briososa, si bien el crecimiento poblacional ya no se verificó fundamentalmente en el propio municipio, sino sobre todo en los de su entorno, dado que en ese mismo periodo se estaba produciendo el inicio de la formación del área metropolitana vallisoletana.

Ocurrió en este sentido lo contrario que en las décadas anteriores, ya que si en los años sesenta y setenta Valladolid duplicó su población mientras el entorno permanecía estable, a partir de 1981 es la población de la ciudad la

que se estabiliza y el entorno el que experimentó un crecimiento que sería a la postre tanto o más espectacular (García Álvarez, 2008: 17).

Considerando conjuntamente Valladolid y su entorno, la población de los catorce municipios pasó de 341.770 habitantes según el censo de 1981 a 356.892 habitantes según los padrones municipales a 1 de mayo de 1996, es decir, un crecimiento que rozó el 4,5% y que fue protagonizado tanto por los barrios más nuevos de la ciudad como por municipios como Laguna de Duero, que pasó de algo más de 6.000 habitantes en 1981 hasta los casi 15.000 a mediados de los noventa, unas cifras similares a las de Parquesol.

Tras Laguna de Duero, Tudela mantenía el puesto de segundo municipio más poblado del área urbana, con 5.745 habitantes y un crecimiento demográfico superior al 26% entre 1981 y 1996. A continuación, se situaban



Fig. 34. Ortofotografía aérea de Valladolid y los municipios de su entorno en 1999.

Fuente: Instituto Geográfico Nacional, Plan Nacional de Ortofotografía Aérea.

los municipios que experimentaron tasas de crecimiento por encima del 100% en ese periodo, en el que, por lo tanto, duplicaron su población, ampliamente en algunos casos. Nos referimos a Simancas, que pasó de poco más de 1.400 habitantes en 1981 a 2.900 en 1996, situándose como el tercer municipio más poblado, y sobre todo a La Cistérniga y Arroyo de la Encomienda, que ascendieron al cuarto y quinto lugar, con una población respectiva de 2.488 y 1.930 habitantes, tras experimentar un espectacular crecimiento, superior al 140%, entre 1981 y 1996.

En resumidas cuentas, podemos señalar que a partir de mediados de los años ochenta los barrios hasta entonces más populosos de Valladolid, que habían acogido a la población obrera que llegó a la ciudad con la industrialización, iniciaron su declive demográfico, mientras que los descendientes de esta población y también los nuevos emigrantes que, aunque en menor número, seguían llegando a Valladolid, escogieron para vivir los barrios de clase media del oeste y del sur de la ciudad, o los que en ese periodo empezaron a surgir en los municipios de su entorno. Aunque la población de estos últimos tuviese en muchas ocasiones su puesto de trabajo en Valladolid, el llamado “alfoz” les ofrecía una amplia oferta de vivienda a precios mucho menores o en modalidades diferentes, como la vivienda unifamiliar, lo cual explica también el interés del Ayuntamiento de ofrecer estas alternativas en la propia ciudad, a través de iniciativas como Parque Alameda.

Por otro lado, hay que señalar que el alfoz tampoco creció de forma homogénea, sino que, como se ha visto, el despegue poblacional benefició fundamentalmente a los municipios que se ubicaban también al oeste y al sur de la ciudad (Laguna de Duero, Simancas o Arroyo de la Encomienda), llevando al área metropolitana en formación esa diferenciación ya claramente consolidada en la ciudad entre el norte y el este como zonas obreras y el oeste y el sur como las zonas entonces preferidas por unas clases medias en ascenso (García Fernández, 2000: 249-319).

## 2. El sistema de rondas: la impronta de un modelo radioconcéntrico

El elemento que con más claridad tenía que representar espacial y materialmente el nuevo modelo de ciudad impulsado a partir del plan general de 1984 era el sistema de rondas propuesto en el mismo plan.

El potente esquema radioconcéntrico definido a partir del acuerdo alcanzado entre el Ayuntamiento y el MOPU se iba a traducir en una operación de grandes dimensiones (física y económicamente hablando) íntimamente ligada a la configuración posterior del área metropolitana en formación, ya que el crecimiento del entorno suburbano y periurbano, manteniéndose el grueso del empleo en la ciudad, sólo era posible a través de masivos desplazamientos diarios mediante vehículo privado, lo cual suponía una mayor motorización de la población y requería una infraestructura viaria que facilitase sus viajes entre la ciudad y su entorno y canalizase a su vez el tráfico de paso.

De hecho, las vías existentes ya habían dado numerosas muestras de su excesiva congestión. Era el caso de la avenida de Salamanca, que se correspondía con la travesía urbana de la N-620 (tramo del eje trasnacional que unía Lisboa con París), carretera que recibía el sobrenombre de “carretera de los portugueses” y que en determinadas fechas acogía a una enorme cantidad de vehículos.

En consecuencia, el MOPU asumió como prioridad el desvío de esta carretera fuera de la ciudad en paralelo a su conversión en un tramo de la planeada A-62 o Autovía de Castilla, una de las primeras autovías construidas en España y de las pocas sin origen o destino en Madrid. Así, el desdoblamiento del tramo de la hasta entonces N-620 entre Tordesillas y Palencia fue incluido dentro de la primera fase del programa de autovías del Plan General de Carreteras para el periodo 1984-1991. El tramo Tordesillas-Arroyo de la Encomienda entró en servicio en 1989, el tramo Cigales-Dueñas en 1991 y, finalmente, el tramo Arroyo de la Encomienda-Cigales, de 14 km, el cual, bajo la equívoca denominación de ronda oeste de Valladolid, era el que afectaba directamente al tráfico de Valladolid, se puso en funcionamiento el 16 de marzo de 1993, tras una inversión cercana a los 6.000 millones de pesetas.

Al margen de esta actuación, el Ayuntamiento y el MOPU firmaron un convenio en noviembre de 1984 que contemplaba otras tres operaciones destinadas a completar el primer cinturón de ronda de la ciudad, según se contemplaba en el plan general de 1984 y en la red arterial de carreteras prevista por el ministerio del ramo. Se trataba en concreto de la ronda de circunvalación por el norte, el este y el sur de la ciudad, con una inversión total prevista de alrededor de 9.000 millones de pesetas. Además, al margen de este convenio también se invirtieron casi mil millones de pesetas en



Fig. 35. Visita del ministro de Obras Públicas en abril de 1987 a las obras de la autovía de Castilla.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, F 450-2.

desdoblamiento del tramo de la carretera de Madrid entre Laguna de Duero y Valladolid, facilitando así la circulación entre ambos municipios (Dirección General de Carreteras, 1994: 98).

El primer tramo en entrar en servicio fue la ronda norte, el 31 de diciembre de 1988 y tras una inversión de 1.050 millones de pesetas, mientras que la ronda este no entró en funcionamiento hasta el 15 de mayo de 1995. Muchísimo mayor fue el retraso experimentado por la ronda exterior sur, que siempre fue calificada como actuación prioritaria por el ministerio, pero cuya entrada en servicio no se produciría hasta el año 2010. Cabe señalar a este respecto que a finales de los noventa había entrado en funcionamiento la denominada ronda interior sur (avenida de Zamora), una actuación que fue asumida por la Junta de Castilla y León, con un coste cercano a los 9.000 millones de pesetas sin contar las expropiaciones, a cargo del Ayuntamiento, y que se ejecutó en paralelo a la operación de Parque Alameda.

El plan general de 1984 dejó así en la ciudad la impronta indeleble de su propuesta radioconcéntrica, culminada treinta años después cuando en julio de 2014 se inauguró el último tramo de la ronda exterior.

### 3. Los grandes proyectos comerciales y dotacionales

A partir de mediados de los años ochenta, el Ayuntamiento impulsó decididamente la construcción de grandes proyectos comerciales y dotacionales en la ciudad que representaron ese cambio de escala en la acción urbanística municipal a que nos referíamos anteriormente.

La política de construcción de grandes equipamientos tuvo de hecho algunos antecedentes en el periodo inmediatamente anterior, si bien muy ligados a determinados eventos excepcionales. Por ejemplo, ya hemos citado la construcción del nuevo estadio municipal de fútbol de cara a la celebración del campeonato mundial, que fue inaugurado en febrero de 1982 y que se financió en buena medida a partir de fondos derivados del desarrollo del colindante barrio de Parquesol. Muy vinculado a ambos elementos surgió también el que sería el primer hipermercado de la ciudad, promovido por el grupo francés Continente en terrenos ubicados entre el nuevo estadio y el barrio de Parquesol y pertenecientes al plan parcial.

El proyecto se presentó en julio de 1980 y se desarrolló en paralelo al del estadio. Con una superficie construida cercana a los 25.000 m<sup>2</sup> y tras una inversión superior a los 200 millones de pesetas, el hipermercado se inauguró



Fig. 36. Centro comercial Continente en 1982. Al fondo, edificios en construcción en Parquesol.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, PV 203.

en diciembre de 1981. Continente dio así el pistoletazo de salida a un nuevo modelo comercial alternativo al tradicional (basado en el pequeño comercio de barrio y en el comercio especializado ubicado en el centro) y cuyo máximo exponente sería El Corte Inglés, que habría de instalarse precisamente sobre los terrenos que hasta su traslado había venido ocupando el estadio municipal de fútbol, junto al paseo de Zorrilla.

De hecho, ante el inminente cierre del viejo estadio y aprovechando la revisión del plan general, el equipo de gobierno municipal ya había empezado entonces a estudiar posibles alternativas de uso para ese suelo. Así, al igual que ocurrió con algunos barrios, se decidió iniciar la elaboración de un PERI que, una vez aprobado el plan general, facilitase con rapidez la transformación de una zona que, en este sentido, se demostraba ya en aquel momento como prioritaria y que podía suponer un relevante foco de atracción y la consolidación del eje del paseo de Zorrilla.

Inicialmente se presentó un avance que ya contempló como solución que la mayor parte de la superficie que se construyese en ese ámbito se destinase a usos comerciales, y seguidamente se encargó la redacción de un estudio (informe preliminar del Plan Especial Juan de Austria, dirigido por Bernardo Ynzenga y por Luis Matilla) que fue entregado en febrero de 1984 y que puso cuatro opciones sobre la mesa: dotacional exclusiva, residencial-dotacional, cívico-comercial de distrito y cívico-comercial de ciudad. Por su parte, la revisión del plan general aprobada definitivamente ese mismo mes incorporó todo el ámbito dentro del Área de Intervención 11, en la que el Ayuntamiento controlaba el 80% del suelo y donde se preveían 37.000 m<sup>2</sup> de superficie comercial y la edificación de un máximo de 239 viviendas, así como 13.000 m<sup>2</sup> de usos dotacionales.

Seguidamente, el Pleno del Ayuntamiento aprobó en abril de 1984 una moción de la Alcaldía que invitaba a presentar ofertas concretas sobre las opciones planteadas por el informe preliminar, proceso al que concurrieron la asociación de comerciantes locales AVADECOS (que ofreció 552,2 millones de pesetas) y El Corte Inglés (que ofreció 611,5 millones), de tal forma que el Pleno del Ayuntamiento que tuvo lugar el 13 de diciembre de 1984 acordó finalmente optar por construir un gran almacén por departamentos y aceptar como la más conveniente la oferta presentada por El Corte Inglés. De forma paralela había proseguido a su vez la elaboración del PERI correspondiente, cuya aprobación definitiva se produjo el 16 de enero de 1986, a la vez que los que se habían redactado para los barrios.

A continuación, el Ayuntamiento, como propietario mayoritario del suelo, constituyó una ponencia para estudiar y redactar las bases y estatutos de la junta de compensación que llevase a cabo las previsiones del PERI, a cuyo frente se situó el concejal delegado de urbanismo, Valeriano Martín Sánchez.

No obstante, pocos meses después se optó finalmente por constituir una sociedad urbanística con el fin de agilizar al máximo la urbanización del ámbito a partir de las negociaciones entabladas directamente con El Corte Inglés, que ya había adquirido los restantes terrenos del PERI que no estaban en manos municipales y propuso que se optase por el sistema de actuación por cooperación y no por compensación.

Finalmente, en septiembre de 1986 el Pleno del Ayuntamiento aprobó dicha actuación por cooperación, el proyecto de urbanización y el convenio con El Corte Inglés, que se firmó el 26 de noviembre. Los gastos de urbanización se repartieron entre la empresa, que asumió 54 millones de pesetas, y el Ayuntamiento, que aportó casi 700 millones pero que obtuvo de la operación un saldo final positivo de 200 millones. Se contemplaba entre otras cosas la construcción de un nuevo puente sobre el río Pisuerga que permitiese la conexión del nuevo nodo comercial con el barrio de Parquesol y la avenida de Salamanca.<sup>42</sup>

De este modo, y tras una inversión cercana a los 7.000 millones de pesetas, el nuevo centro comercial abrió sus puertas el 26 de febrero de 1988, impulsando sin duda el paseo de Zorrilla como nuevo gran eje comercial de la ciudad. Asimismo, cabe señalar que, pocos años después, El Corte Inglés desembarcó también en el centro histórico, reabriendo en 1995 las instalaciones que en 1974 había inaugurado Galerías Preciados.

Poco después de la apertura de El Corte Inglés en el paseo de Zorrilla, el gobierno municipal entabló negociaciones con otro grupo comercial, PRYCA, que había mostrado su interés en instalarse en la ciudad. En un intento por equilibrar la ubicación de los centros comerciales, y ante la por entonces cercana puesta en servicio de la ronda norte, el Ayuntamiento impulsó la instalación de PRYCA junto al Barrio España, en los terrenos correspondientes al plan parcial Soto de Medinilla, que permanecía paralizado desde finales de los setenta.

Dado que esta operación no entraba dentro de lo previsto en el plan general de 1984, fue necesario tramitar su modificación, presentada como avance en julio de 1988 y que se aprobó dos años y medio después. Seguidamente, como propietaria mayoritaria del suelo del sector, PRYCA promovió el correspondiente plan parcial, que se aprobó definitivamente el 10 de diciembre de 1992 y que junto al centro comercial incluía también una zona residencial y una banda de dotaciones y de espacio libre público junto a la ribera del Pisuerga, llegándose al acuerdo de que PRYCA asumiese directamente el coste de ejecución del parque de ribera y de un nuevo puente sobre el río Esgueva. De esta forma, y tras las correspondientes

---

42 Archivo Municipal de Valladolid, C 22188-1.

obras, el centro comercial abrió sus puertas el 26 de octubre de 1995, fruto nuevamente de un proceso bilateral de negociaciones entre Ayuntamiento y empresa en el que se conciliaron los intereses de ambas partes, cuyo acuerdo era trasladado seguidamente a los documentos de planeamiento a través de las modificaciones que se requiriesen al respecto.



Fig. 37. Obras de urbanización del plan parcial Soto de Medinilla. Al fondo, centro comercial de Pryca, junto a la ronda norte.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 8-49.

Al margen de estos grandes proyectos promovidos por empresas comerciales, el gobierno municipal encabezado por Rodríguez Bolaños también impulsó en este periodo nuevos equipamientos públicos de escala ciudad, colaborando en este sentido con otras instituciones entre las que podemos destacar la Universidad de Valladolid.

El propio plan general de 1984 ya había reservado de hecho numerosos terrenos ubicados al norte de la ciudad como futuro polo universitario, de acuerdo con la propia Universidad y en el marco de la política municipal de incorporación de equipamientos de nivel ciudad o superior en lo que hasta entonces habían sido las zonas menos atendidas de la ciudad. Así, se calificaron con uso dotacional educativo dos parcelas de alrededor de 5 hectáreas cada una ubicadas entre Barrio Belén y el río Esgueva, mientras que las antiguas dependencias militares ubicadas justo al otro lado del río quedaron integradas

en el Área de Intervención 76, que preveía la elaboración de un PERI que reservase al menos el 25% del suelo a “campus universitario”. Asimismo, los terrenos de la llamada finca de los Ingleses, ubicada entre Barrio Belén y el trazado previsto de la ronda este, quedaron calificados como sistema general en previsión también de un eventual uso universitario.

Todo este programa no tardó en ponerse en marcha. Así, en 1985 se inauguró el llamado “Campus Esgueva” sobre las dos citadas parcelas, donde se construyeron la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, el Aulario y la Escuela Superior de Ingenieros Industriales.



Fig. 38. Inauguración de las obras de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, MC 9-239.

Poco tiempo después se puso en marcha el PERI del Área de Intervención 76, que finalmente se tramitó de forma conjunta con el previsto en la 112, colindante y que incluía los terrenos de la antigua prisión provincial, abierta en 1935 y cerrada en 1985, y las naves de IBENSA. El PERI, aprobado definitivamente el 30 de mayo de 1991, permitió recuperar uno de los edificios de la antigua cárcel como centro cívico para los vecinos del barrio, mientras que las naves de IBENSA fueron cedidas a la Universidad, que en el resto del suelo disponible construyó dos nuevos edificios: la Escuela Universitaria

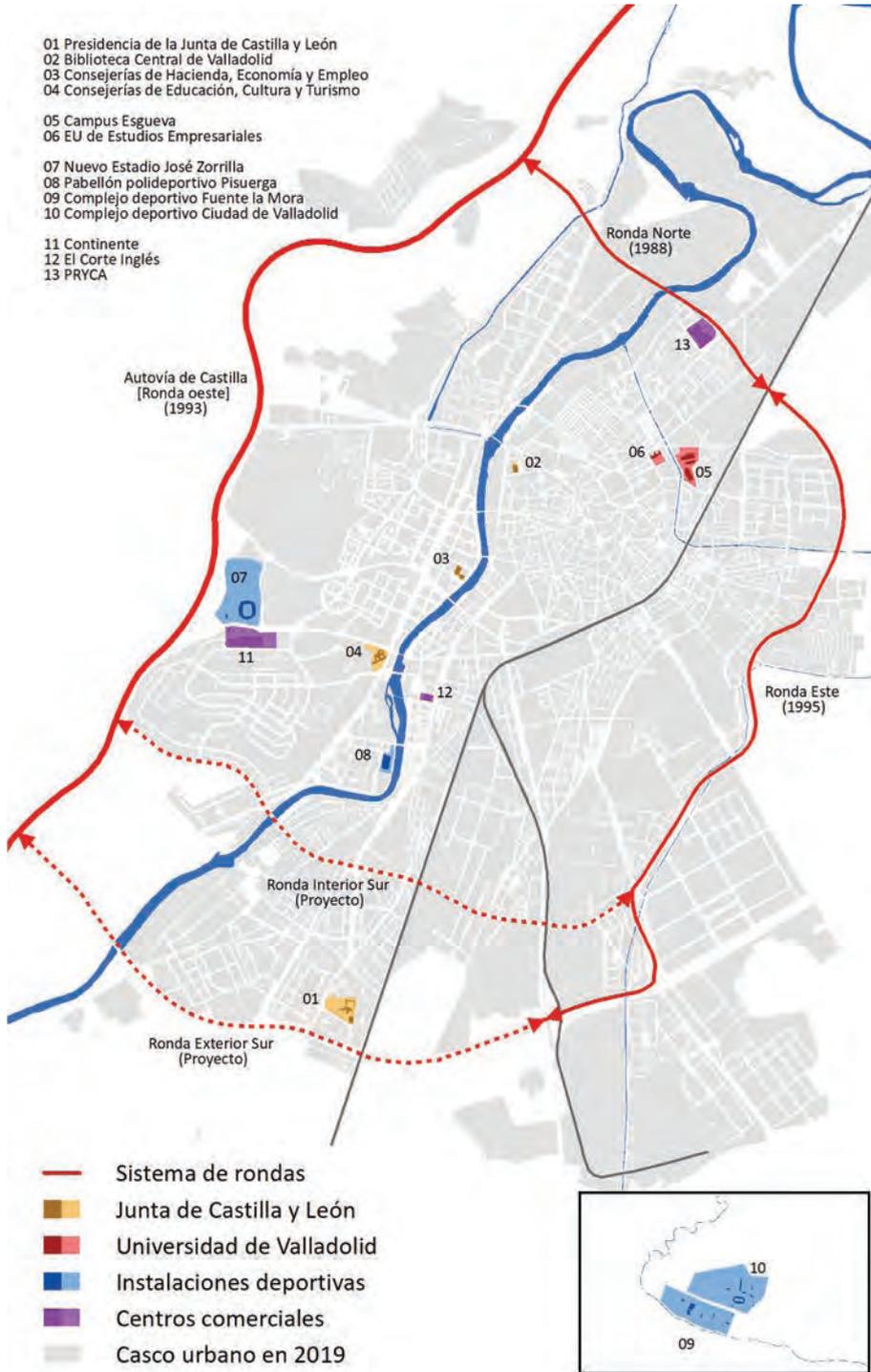
de Estudios Empresariales, inaugurada en enero de 1994, y la Facultad de Filosofía y Letras, que entraría en funcionamiento en 1999.

Asimismo, de forma paralela también se activó la operación de ampliación prevista sobre la finca de los Ingleses, propiedad de la Universidad y para la que el 30 de julio de 1992 se aprobó definitivamente el llamado Plan Especial de la Finca de los Ingleses, orientado a coordinar la construcción de un nuevo campus universitario de grandes dimensiones, más de 170.000 m<sup>2</sup> edificables, designado con el nombre de Campus Miguel Delibes (Saravia et al., 1997).

Finalmente, dentro de este grupo de grandes proyectos dotacionales también hemos de apuntar que el gobierno municipal encabezado por Rodríguez Bolaños puso en marcha el traslado del Mercado Central de Abastos (que desde 1966 se ubicaba en Pajarillos Bajos) a un nuevo emplazamiento ubicado junto a la avenida de Burgos y la ronda norte, en unos terrenos recogidos en el plan general de 1984 como sector de suelo urbanizable no programado. Con ello se pretendía acabar con los graves problemas de tráfico que generaba la ubicación de este mercado en una zona interior de la ciudad, así como la reconversión del edificio, de indudable valor arquitectónico, en un Centro Integrado de Equipamientos para los vecinos del barrio.

Esta última propuesta derivaba de la actualización del plan general que se había puesto en marcha en febrero de 1993 a partir de un convenio firmado entre el Ayuntamiento y la Universidad de Valladolid, y que dedicó muchas propuestas a este refuerzo de la “imagen” que la ciudad debía proyectar hacia el exterior. La aprobación de esta actualización no se completó hasta diciembre de 1996, cuando Francisco Javier León de la Riva ya había tomado el relevo de Tomás Rodríguez Bolaños al frente del Ayuntamiento.

En lo que respecta al traslado del antiguo mercado central, el 4 de julio de 1990 se firmó un convenio entre la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento para impulsar el desarrollo del sector correspondiente a la nueva Unidad Alimentaria de Valladolid, denominada MERCAOLID y para la que se reservaron 117.000 m<sup>2</sup>, acompañados por una amplia área logística. El Ayuntamiento inició en diciembre de 1991 el procedimiento expropiatorio, y el 17 de mayo de 1995 se aprobó el programa de actuación urbanística “Industrial Cabildo Sur”, seguido dos meses después por el correspondiente plan parcial. Todo ello permitió que en 1997 entraran en funcionamiento tanto MERCAOLID como el nuevo Centro Integrado de Equipamientos en Pajarillos.



Plano 5. Grandes infraestructuras y equipamientos públicos y comerciales construidos en Valladolid entre 1979 y 1995. Fuente: Elaboración propia.

#### 4. El ferrocarril como reto pendiente

La cuestión de la relación entre el ferrocarril y la ciudad, que actualmente sigue siendo protagonista del debate urbanístico, se puso sobre la mesa ya durante la revisión del plan general a principios de los ochenta.

En aquellas ciudades españolas con una problemática mayor en cuanto a la integración del ferrocarril en la ciudad, se pasó desde los planes de enlaces de los años treinta a cincuenta hasta los estudios y proyectos de red arterial ferroviaria (RAF) de los años sesenta y setenta (Santos y Ganges, 2007). Y el asunto primordial y urgente, con un marco global o sin él, era el de los pasos transversales, pues los crecimientos urbanos del otro lado de las vías se habían materializado sin tenerlos en cuenta y de manera muy congestiva, mediante rellenos parciales.

El plan comarcal de 1970 había incluido una desviación oriental del ferrocarril, incluso con una traza totalmente forzada para pasar al este de Laguna de Duero y con una nueva estación al sureste de Valladolid, vinculada con los espacios industriales; era una propuesta extemporánea que figuraba en diversos planos de conjunto de la ciudad, pero que no fue explicada en la memoria. Por su parte, el plan general de 1984 pretendía que los pasillos ferroviarios tuviesen mayor calidad urbana a la vez que defendía su desaparición a largo plazo, también por expulsión a la periferia. Proponía en este sentido un nuevo trazado casi coincidente con el de la ronda exterior este, complementado con una amplia reserva de suelo para uso ferroviario al este de la ciudad. El movimiento vecinal (en especial de Pajarillos y La Pilarica), por su parte, defendió el soterramiento, por primera vez en la ciudad.

Se abrió así, proponiendo desvío o soterramiento, la espita a una solución maximalista que competiría durante años con la posición posibilista y que acabaría por imponerse a ésta (Santos y Ganges y Lalana Soto, 2019: 85).

Con el objetivo de minorar los impactos negativos sobre la ciudad que se achacaban al ferrocarril, como la accidentalidad en los pasos a nivel, la revisión del plan también proponía una serie de medidas a corto plazo: ampliar la zona ferroviaria ubicada en el polígono de Argales; dismantelar las instalaciones y reconvertir los terrenos no utilizados o infrautilizados junto a la estación; aumentar el número y nivel de servicio de los pasos a desnivel y realizar un Plan Especial o Proyecto para el tratamiento urbano de los márgenes del ferrocarril a su paso por la ciudad.<sup>43</sup>

Esta última propuesta fue la primera que se puso en marcha, a través de un “concurso de ideas para la recuperación de los bordes urbanos del ferrocarril

---

43 Memoria II, págs. 296-99.

en la ciudad de Valladolid” que fue convocado en mayo de 1985 por las Consejerías de Obras Públicas y Ordenación del Territorio y de Transportes, Turismo y Comercio de la Junta de Castilla y León, con la colaboración del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística del Ayuntamiento de Valladolid y de RENFE. Era un planteamiento realista a la búsqueda de buenas prácticas.

El fallo del concurso se produjo el 7 de octubre de 1985, obteniendo el primer premio la propuesta presentada por Eduardo González Fraile, a quien en diciembre de 1986 se contrató el proyecto de una primera intervención junto al barrio de Pilarica, con un presupuesto de 20 millones de pesetas. No obstante, la obra permaneció sin ejecutarse, pendiente de la firma de un convenio entre RENFE y el Ayuntamiento que no se produjo hasta el 12 de abril de 1988. En octubre de ese año se planteó una segunda intervención en este caso junto al barrio de Las Delicias, con un presupuesto de 12 millones de pesetas, pero por entonces todavía no habían empezado las anteriores.<sup>44</sup> Finalmente, no se fue más allá de estas dos pequeñas intervenciones, aunque durante años se siguió trabajando en materia de pasos transversales, en colaboración con RENFE y el ministerio del ramo.

La ejecución del paso subterráneo para vehículos entre las calles Casasola y Villabáñez fue un proyecto aprobado por el Ayuntamiento en octubre de 1982 tras valorar varias alternativas y que concluyó en junio de 1987 con un coste de 165 millones de pesetas, asumido al 50% junto con RENFE.<sup>45</sup> Este paso subterráneo fue la solución adoptada con el fin de poder eliminar (sustituir) el paso a nivel de La Pilarica, que sin embargo se mantuvo en funcionamiento. Hacían falta más pasos a desnivel y sobre todo la mejora sustancial de la calidad de los existentes, pero trabajar a fondo en esta línea suponía poner en discusión la estrategia a largo plazo del plan.

A partir de 1990, el gobierno municipal decidió dar el paso definitivo para optar por alguna solución dura y estudiar eventuales alternativas al paso del ferrocarril a través de la ciudad. Así, el 10 de mayo de 1991 el Ayuntamiento y RENFE firmaron un convenio cuyo objeto era “suprimir las interferencias de la actual red ferroviaria sobre el desarrollo urbanístico de la ciudad de Valladolid y atender la remodelación de las instalaciones ferroviarias, cuya actualización se considera necesaria”. Para ello, se acordó encargar un estudio de posibles alternativas, partiendo de algunas ideas como el mantenimiento de la estación de viajeros en su ubicación, el traslado de las instalaciones del Taller Central de Reparaciones o la consideración de un posible tramo férreo en forma de variante exterior para el tráfico de mercancías, en línea por tanto con lo que ya había planteado el plan general de 1984.

---

44 Archivo Municipal de Valladolid, C 9343-5.

45 Archivo Municipal de Valladolid, C 29519-1.

El estudio fue finalmente adjudicado a la consultora INECO (vinculada a RENFE) en diciembre de 1991, con un importe total de 80 millones de pesetas que sería asumido a partes iguales por RENFE y el Ayuntamiento, y fue entregado por aquélla un año después, el 22 de diciembre de 1992. En él se plantearon un total de tres alternativas, respetando el trazado del ferrocarril a su paso por la ciudad: mantenimiento en superficie con tratamiento de borde, soterramiento y viaducto, las tres con o sin variante para el tráfico de mercancías. Asimismo, de forma común a todas ellas, se proponía reubicar en Argales todas las instalaciones ajenas a la explotación no relacionadas directamente con el servicio de viajeros, dismantelar la estación de la Esperanza y el tramo urbano de la antigua línea Valladolid-Ariza, así como una remodelación de la estación de Campo Grande, “concibiéndola como un espacio abierto a otras actividades (comerciales, servicios, etc.) distintas del transporte ferroviario, de forma que se facilite una adecuada integración urbanística de la zona”.

Considerando la inclusión de la variante de mercancías, la alternativa I, tratamiento de borde, implicaba un gasto de 32.916 millones de pesetas y unos ingresos por la liberación de terrenos estimados en 13.168 millones de



Fig. 39. Vista aérea del ferrocarril en Valladolid. En primer término, la Estación de la Esperanza. Al fondo, la Estación del Norte con el Depósito y los Talleres.

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 8-31.

pesetas. A la alternativa II, que contemplaba un túnel cubierto de casi 4 km entre el camino de la Esperanza y el paso a nivel clausurado de la carretera de Renedo, le correspondía un gasto de 54.491 millones y unos ingresos por liberación de suelo de 16.288 millones. Finalmente, la alternativa III, que consistía en un viaducto de igual longitud que el túnel, implicaba un coste de 45.253 millones y unos ingresos estimados en 14.565 millones. Asimismo, el desmantelamiento de la estación de La Esperanza aportaría en cualquiera de las tres alternativas ingresos adicionales por liberación de terrenos de 1.090 millones de pesetas.<sup>46</sup>

De este modo, se sentaron por primera vez las bases de un debate que no se resolvió durante el mandato como alcalde de Rodríguez Bolaños, sino que de hecho sigue todavía plenamente vigente en la actualidad. Aparte del debate acaecido en la ciudad, a menudo con posiciones disparatadas y ajenas a las necesidades del ferrocarril, desde 1992 estuvo siempre claro que el coste de cualquier solución dura, como el soterramiento, el viaducto o el desvío, era demasiado elevado, inasumible para un ayuntamiento, lo cual no supuso abandonar la idea, bien por irresponsabilidad política, bien porque se pensaba que, entre la aportación estatal y las plusvalías inmobiliarias derivadas de la liberación de espacios ferroviarios, se haría viable algo a todas luces muy riesgoso.

---

46 Archivo Municipal de Valladolid, C 20478-1.

## V. | SÍNTESIS HISTÓRICA ¿Continuidad o cambio?

A modo de conclusión de esta monografía, la gran pregunta tan difícil de plantear, y más aún de responder, habría de hacerse en torno al asunto historiográfico de la dualidad duración-cambio. Es decir, nos cuestionamos hasta qué punto hubo un giro radical de políticas (cambio) y hasta qué punto se siguió trabajando desde modelos y con prácticas semejantes a las heredadas (continuidad).

Aparte de otros asuntos, capitales, como los modos de hacer política o las libertades y garantías, interpretamos que la ruptura o el cambio radical en materia urbana residió en la atención principal a los barrios y en la preocupación por las dotaciones y la calidad de vida de todos los ciudadanos. Valladolid no fue aquí un caso excepcional, sino más bien paradigmático dentro de los nuevos ayuntamientos democráticos (más aún los gobernados por los partidos de izquierda), para los que la preocupación prioritaria por la urbanización y la dotación de los barrios fue un punto en común.

En esta misma línea, el nuevo Ayuntamiento también cambió el rumbo de las prioridades urbanísticas, y empezó a implantar norma y orden en las luchas de intereses, y a poner por delante el bien común frente a tantos beneficios espurios que hasta entonces habían campado por sus respetos. No obstante, esta lucha de intereses entre los promotores y propietarios y el nuevo Ayuntamiento democrático se vio condicionada por unos derechos inmobiliarios más o menos consolidados. Fue un asunto que se fue resolviendo mediante oscuras negociaciones difícilmente registradas en los archivos, en un muy arduo equilibrio pactado entre el interés general y los intereses particulares. Asimismo, el plan general, que ciertamente supuso un cambio de rumbo urbanístico y una modernización en los modos de planificar los espacios urbanos, asumió la continuación del modelo inmobiliario expansivo generado en los años setenta, y desde el inicio de la década de los noventa la ciudad participó del contexto general en el país de un urbanismo bastante reglado y a la vez sumiso al mercado inmobiliario.

Tras una primera década de lucha contra la desigualdad y la segregación socioespacial, con especial atención a las periferias obreras, esta dio el testigo a otra donde la calidad de vida fue el centro de atención, pero desplazado hacia las clases medias y los equipamientos de nivel ciudad. El capital

inmobiliario fue abriéndose paso e imponiendo sus lógicas a un urbanismo cuyo sentido como función pública se vio poco a poco disipado, anegado por una multiplicidad de procesos inmobiliarios por doquier, en el municipio y en su área metropolitana en formación.

## VI. | BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ MORA, Alfonso (2005): *La construcción histórica de Valladolid: proyecto de ciudad y lógica de clase*. Universidad de Valladolid, Valladolid.
- ARRIBAS RODRÍGUEZ, Javier (1986): *Valladolid en cifras: 1985*. Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid, Valladolid.
- ASOCIACIÓN DE VECINOS 'LA UNIÓN' DE PAJARILLOS (1997): *Pajarillos es nuestro barrio*. Asociación de Vecinos 'La Unión' de Pajarillos, Valladolid.
- ASOCIACIÓN DE VECINOS 24 DE DICIEMBRE (2010): *Historia del barrio Belén*. Asociación de Vecinos 24 de Diciembre, Valladolid.
- AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID y UNIVERSIDAD DE VALLADOLID (1993): *Actualización del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid 1993: documento de avance*. Ayuntamiento de Valladolid, Valladolid.
- BEGINES RAMÍREZ, Antonio (1971): "El polo de desarrollo de Valladolid", en *Estudios Geográficos*, vol. XXXII, nº125, pp. 757-771.
- CALDERÓN CALDERÓN, Basilio (1994): "La destrucción de la ciudad tradicional y la apropiación selectiva de la periferia: dos procesos claves en el desarrollo de la ciudad de Valladolid", en CABERO DIÉGUEZ, Valentín (ed.), *El medio rural español: cultura, paisaje y naturaleza: homenaje a Don Ángel Cabo Alonso*. Universidad de Salamanca, Salamanca, vol. II, pp. 1.137-1.146.
- CALDERÓN CALDERÓN, Basilio, DELGADO URRECHO, José María, PASCUAL RUIZ VALDEPEÑAS, Henar y PASTOR ANTOLÍN, Luis Jesús (1995): *Conocer el barrio de Las Delicias: un espacio vinculado al desarrollo ferroviario e industrial de Valladolid*. Ayuntamiento de Valladolid, Valladolid.
- CALDERÓN CALDERÓN, Basilio y DELGADO URRECHO, José María (1993): *Conocer la Huerta del Rey. Una periferia residencial en la ciudad de Valladolid*. Ayuntamiento de Valladolid, Valladolid.
- CALDERÓN CALDERÓN, Basilio y PASTOR ANTOLÍN, Luis Jesús (1994): *Conocer el barrio España: un viejo suburbio al norte de Valladolid*. Ayuntamiento de Valladolid, Valladolid.

- CÁMARA OFICIAL DE LA PROPIEDAD URBANA DE VALLADOLID (1989): *Jornadas sobre Valladolid: urbanismo y vivienda, hoy (Valladolid, 15 y 16 de junio de 1988)*. Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Valladolid, Valladolid.
- CARAZO LEFORT, Eduardo (2010): *Valladolid, forma urbis: restitución infográfica del patrimonio urbano perdido*. Ayuntamiento de Valladolid-Universidad de Valladolid, Valladolid.
- CASTRILLO ROMÓN, María Ángeles y SANTOS Y GANGES, Luis (2008): “Urbanisme et militantisme de quartier dans les quartiers populaires de Valladolid”, en *Espaces et sociétés*, nº134, pp. 53-66. DOI: <https://doi.org/10.3917/esp.134.0053>
- DE LAS RIVAS SANZ, Juan Luis (2008): “Ayuntamiento y urbanismo”, en MERINO ESTRADA, Valentín, y ORDUÑA REBOLLO, Enrique (coords.), *La ciudad de Valladolid y su Ayuntamiento: 100 años de historia común*. Ayuntamiento de Valladolid, Valladolid, pp. 271-294.
- DELGADO URRECHO, José María y CALDERÓN CALDERÓN, Basilio (1994): *Conocer el barrio de San Nicolás: el viejo “Barrio Nuevo” de la ciudad de Valladolid*. Ayuntamiento de Valladolid, Valladolid.
- DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS (1994): *Plan General de Carreteras: balance*. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Madrid.
- FERNÁNDEZ-MAROTO, Miguel (2014): *El Plan General de Valladolid de 1984. En los orígenes de un nuevo modelo urbano*, Trabajo Fin de Máster, Universidad de Valladolid. Disponible en: <http://uvadoc.uva.es/handle/10324/7163>
- FERNÁNDEZ-MAROTO, Miguel (2019): *Modelo urbano y ciudad construida. Una aproximación a las inercias de la planificación urbanística reciente en España a través del caso de Valladolid (1979-2012)*, Tesis doctoral, Universidad de Valladolid. Disponible en: <https://uvadoc.uva.es/handle/10324/37925>
- FERNÁNDEZ-MAROTO, Miguel y RIVAS SANZ, Juan Luis de las (2019): “Cincuenta años de urbanismo y expansión urbana en España vistos desde Valladolid”, en FERNÁNDEZ-MAROTO, Miguel y PEDRUELO MARTÍN, Eduardo (coords.), *Del plan al plano: 50 años de urbanismo en Valladolid 1969-2019*. Archivo Municipal de Valladolid, Valladolid, pp. 23-36.
- FONT ARELLANO, Antonio *et al.* (1976): *Valladolid: Procesos y formas del crecimiento urbano*. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid-Delegación de Valladolid, Madrid (2 tomos).

- GARCÍA ÁLVAREZ, Gerardo (2008): *Evolución de la población de Valladolid (desde 1998 a 2006)*. Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid.
- GARCÍA CUESTA, José Luis (2000): *De la urgencia social al negocio inmobiliario: promoción de viviendas y desarrollo urbano en Valladolid (1960-1992)*. Ayuntamiento de Valladolid-Universidad de Valladolid, Valladolid.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Jesús (1974): *Crecimiento y estructura urbana de Valladolid*. Los libros de la frontera, Barcelona.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Jesús (2000): *Valladolid: de la ciudad a la aglomeración*. Ariel, Barcelona.
- GIGOSOS, Pablo y SARAIVA, Manuel (1997): *Arquitectura y urbanismo de Valladolid en el siglo XX*. Ateneo de Valladolid, Valladolid.
- GONZÁLEZ URRUELA, Esmeralda (1985): *Valladolid: ciudad y territorio: procesos de articulación territorial inducidos por el desarrollo industrial y urbano*. Universidad de Cantabria, Santander.
- GONZALO MORELL, Constantino (2011): "El movimiento vecinal como modelador del urbanismo: el caso de Valladolid en la transición y la campaña 'La ribera es nuestra'", en *STUDIVM: revista de humanidades*, nº17, pp. 303-325.
- GONZALO MORELL, Constantino (2012): *Democracia y barrio: el movimiento vecinal en Valladolid (1964-1986)*. Universidad de Valladolid, Valladolid.
- GRIEDER GRÖFLIN, Úrsula C. (1996): *Informe sobre estado de figuras de planeamiento y licencias 1984-1995*. Ayuntamiento de Valladolid, Valladolid.
- INSTITUTO DEL TERRITORIO Y URBANISMO E ISTITUTO UNIVERSITARIO DI ARCHITETTURA DI VENEZIA (1990): *10 años de planeamiento urbanístico en España: 1979-1989*. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid.
- JIMÉNEZ GARCÍA, Margarita (1992): *La evolución urbana de Valladolid en relación con el ferrocarril*. Ámbito, Valladolid.
- JIMÉNEZ JIMÉNEZ, Marina y FERNÁNDEZ-MAROTO, Miguel (2016): "La construcción de un barrio moderno vista desde sus espacios libres: Huerta del Rey (Valladolid)", en *Proyecto, Progreso, Arquitectura*, nº14, pp. 82-95. DOI: <https://doi.org/10.12795/ppa.2016.i14.06>
- MARCOS DEL OLMO, María Concepción (2004): "El Valladolid de las grandes transformaciones (1960-1975)", en BURRIEZA SÁNCHEZ, Javier (coord.), *Una Historia de Valladolid*, Ayuntamiento de Valladolid, Valladolid, pp. 481-490.

- MARTÍNEZ, Julio (2013): *Ciudad y crisis: una conversación con Manuel González*. Ediciones Fuente de la Fama, Valladolid.
- PASTOR ANTOLÍN, Luis Jesús (1992): *El proceso inmigratorio vallisoletano (1960-1985): factores, dinámica de flujos y estructura socio-profesional*. Junta de Castilla y León, Valladolid.
- PASTOR ANTOLÍN, Luis Jesús y PASCUAL RUIZ VALDEPEÑAS, Henar (1994): *Conocer el barrio de Los Pajarillos: una compleja periferia obrera de la ciudad de Valladolid*. Ayuntamiento de Valladolid, Valladolid.
- PASTOR ANTOLÍN, Luis Jesús, DELGADO URRECHO, José María y CALDERÓN CALDERÓN, Basilio (1992): *Crecimiento y transformación de Valladolid: 1960-1988: análisis de un proceso complejo y contradictorio*. Ayuntamiento de Valladolid, Valladolid.
- SANTOS Y GANGES, Luis (2007): *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid (Colección de Historia Ferroviaria, nº5). Disponible en: <https://iuu.uva.es/publicaciones/otras-publicaciones/urbanismo-ferrocarril-la-construccion-del-espacio-ferroviario-las-ciudades-medias-espanolas/>
- SANTOS Y GANGES, Luis y LALANA SOTO, José Luis (2019): “Valladolid 1969-2019: el ferrocarril en la ciudad”, en FERNÁNDEZ-MAROTO, Miguel y PEDRUELO MARTÍN, Eduardo (coords.), *Del plan al plano: 50 años de urbanismo en Valladolid 1969-2019*. Archivo Municipal de Valladolid, Valladolid, pp. 23-36.
- SARAVIA, Manuel et al. (1997): *El nuevo campus de Valladolid (Plan especial de la Finca de los Ingleses)*. Universidad de Valladolid, Valladolid.
- SERRANO GARCÍA, Rafael (1999): “Conflictividad obrera en la sociedad vallisoletana (1856-1980)”, en VARIOS AUTORES, *Valladolid: historia de una ciudad. Congreso internacional*. Ayuntamiento de Valladolid, Valladolid, t. III: La ciudad contemporánea, pp. 889-908.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de (1985): “Valladolid: la constante reforma de crecer sobre sí misma”, en *UR-Revista de Urbanismo*, nº1, pp. 2-19.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de y PARCERISA, Josep (1987): “El urbanismo urbano: forma urbana y planeamiento urbanístico en siete capitales españolas”, en *Estudios Territoriales*, nº24, pp. 33-51.

## VII. | ANEXO FOTOGRÁFICO

Este anexo fotográfico, pensado como complemento visual del texto, se ha compuesto a partir de una selección de ortofotografías y vistas aéreas procedentes de los fondos del Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento de Valladolid y del Archivo Municipal de Valladolid.

En primer lugar, se reproducen una serie de fotogramas de los vuelos de septiembre de 1979 y marzo de 1996, seguidos por unas vistas del conjunto de la ciudad tomadas a principios de los ochenta y a principios de los noventa. Ello permite captar de un vistazo la transformación experimentada por Valladolid en el periodo analizado.

A continuación, se plantea un recorrido alrededor de la ciudad (oeste, norte, este y sur) pautado por una selección de fotogramas de los vuelos de julio de 1982 y febrero de 1992, acompañados por una serie de vistas tomadas en la primera mitad de los años ochenta. Se puede observar así cómo era la ciudad en el momento de la transición a la democracia, y sus primeras transformaciones.

Por último, en el caso del centro histórico se propone una visión más detallada. Por un lado, la transformación experimentada en este periodo se ilustra con una serie de fotogramas de los vuelos de mayo de 1981 y de noviembre de 1995. Por otro lado, para reconocer su estado a principios de los años ochenta, se aporta otra selección de vistas aéreas que recogen sus principales zonas y edificios más representativos.



Vuelo de septiembre de 1979. Fotografías P3-8926 y P3-8928.  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.



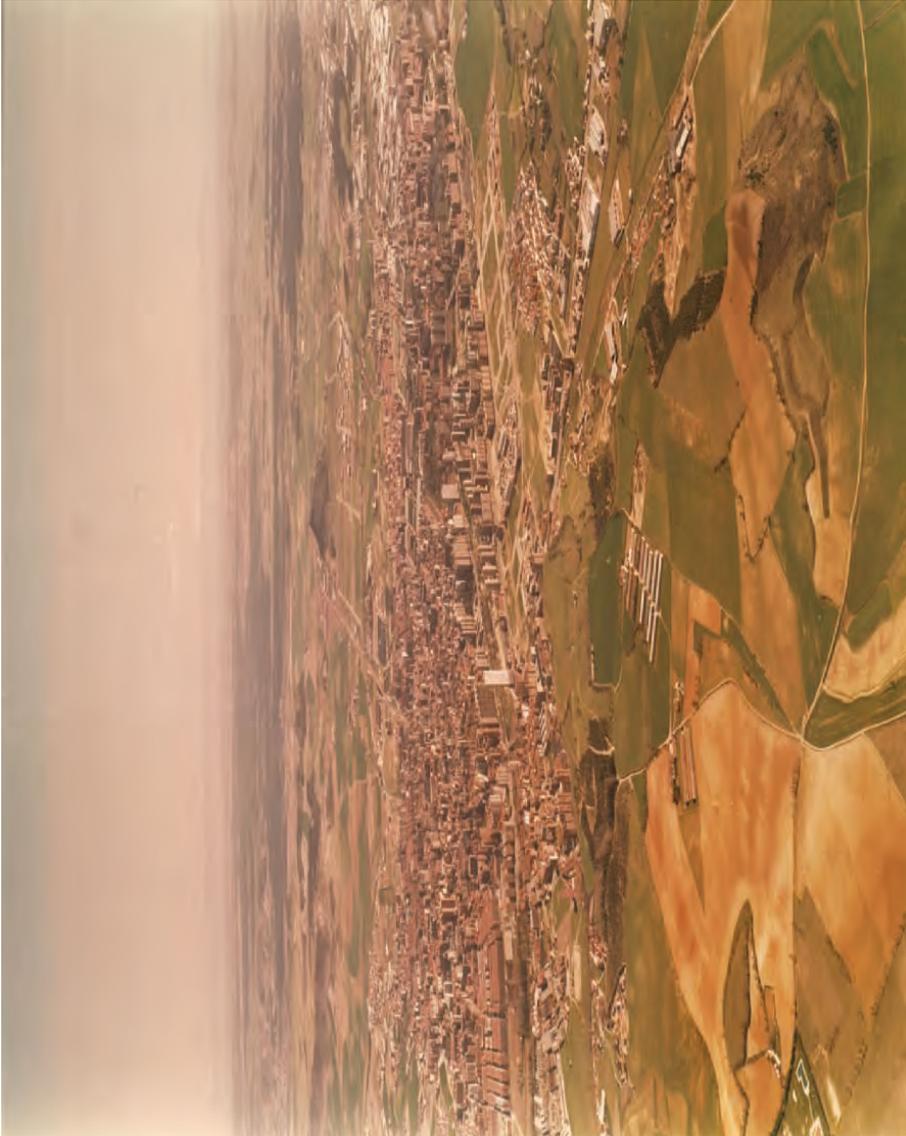
Vuelo de marzo de 1996. Fotogramas P3-50 y P2-38.  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.



Vuelo de septiembre de 1979. Fotografías P3-8930 y P4-8951.  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.



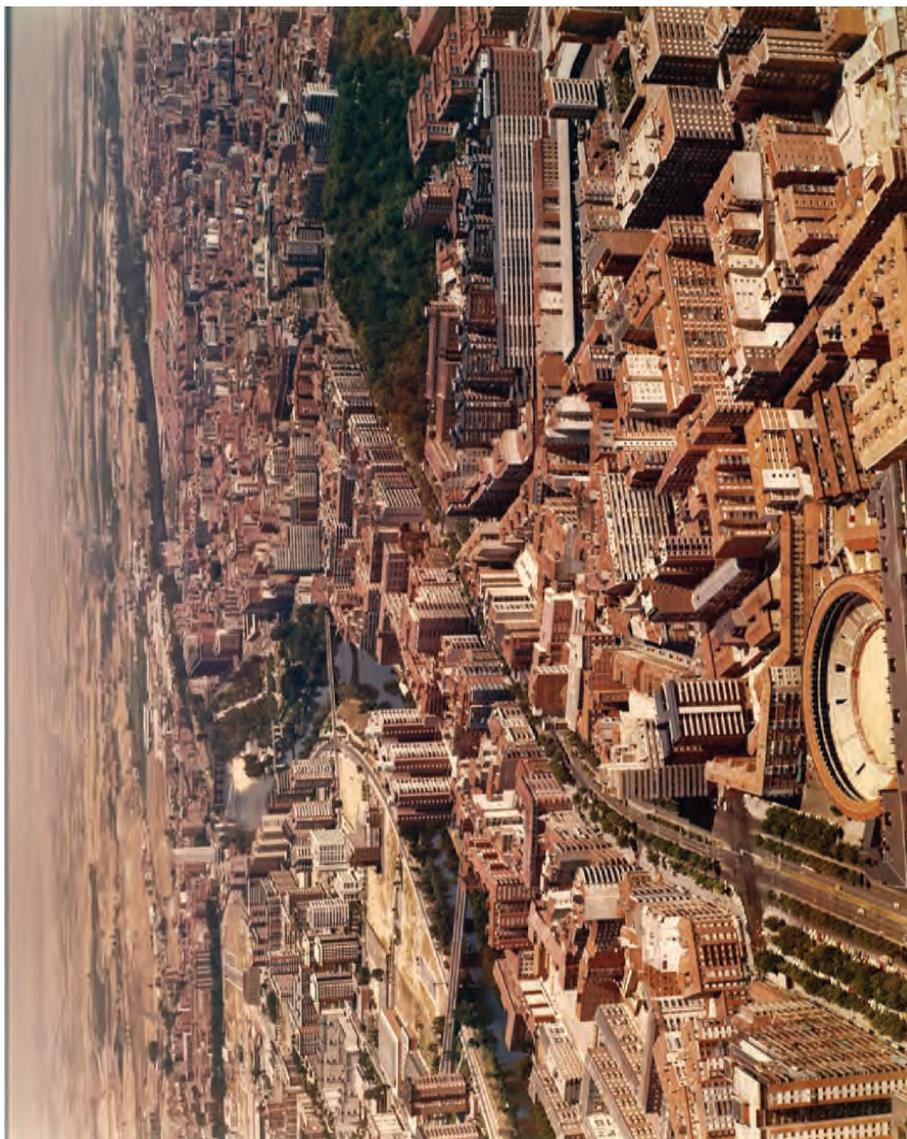
Vuelo de marzo de 1996. Fotogramas P2-40 y P3-48.  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.



Vista general de Valladolid desde el oeste (1980).

Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*A la derecha se observa la urbanización de la segunda fase de Huerta del Rey, que acababa de terminarse, al igual que la del polígono de San Cristóbal, al fondo, con apenas unas pocas naves. A la izquierda se observan los terrenos aún vacantes del plan parcial Ribera de Castilla, junto a la Rondilla.*



Vista general de Valladolid desde el sur del centro histórico (1982).  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*En primer término se observa el tramo superior del paseo de Zorrilla y la calle del puente colgante, con la estación de autobuses a la derecha. A la izquierda de la imagen se sitúan las torres de la primera fase de Huerta del Rey, ya ocupada, y más al fondo el barrio de La Victoria y el eje industrial de la avenida de Burgos. Desde el centro de la imagen y hacia el norte se aprecian el Campo Grande, el centro histórico y el barrio de La Rondilla.*



Vista general de Valladolid desde el sur (1991).  
Fuente: Archivo del Instituto Universitario de Urbanística  
de la Universidad de Valladolid.

*En primer término, a la derecha, se observa el plan parcial de Covaresa en pleno proceso de ocupación y, a la izquierda, las obras de urbanización del plan parcial La Vega en Arroyo de la Encomienda. En el centro de la imagen se observan los planes parciales de Parquesol, bastante avanzado en su ocupación y urbanización; Arturo Eyries, ya completamente ocupado; y San Adrián-Sur, aún en obras.*



Vista general del este de Valladolid (1991).  
Fuente: Archivo del Instituto Universitario de Urbanística  
de la Universidad de Valladolid.

*La gran cantidad de naves y demás edificios que se aprecian en el polígono de San Cristóbal muestran su rápida ocupación durante los años ochenta. En primer término se observan los barrios de Pajarillos y, hacia la izquierda, de Las Flores, que entonces aún no estaban separados por la ronda interior este, cuyas obras se realizaron durante la primera mitad de los años noventa.*

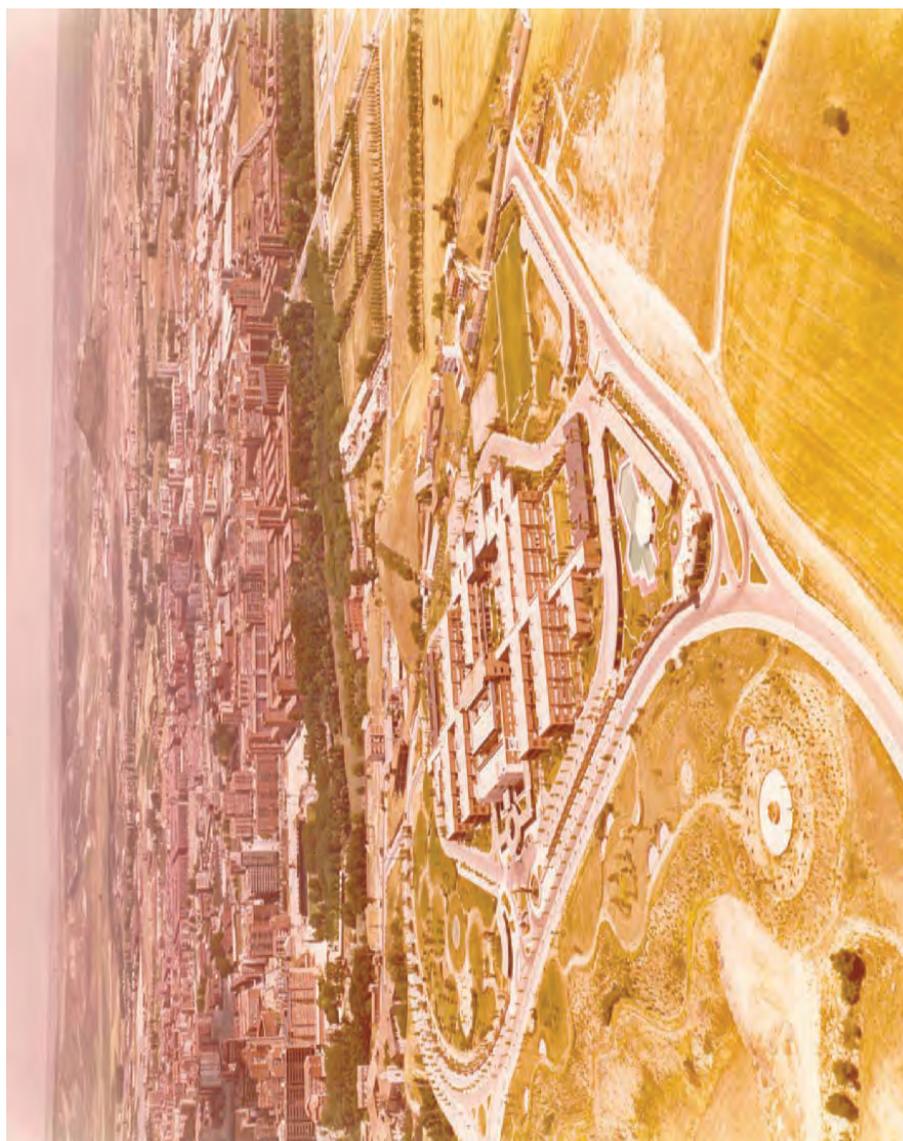


Vuelo de julio de 1982. Fotogramas P4-949 y P5-964.

Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

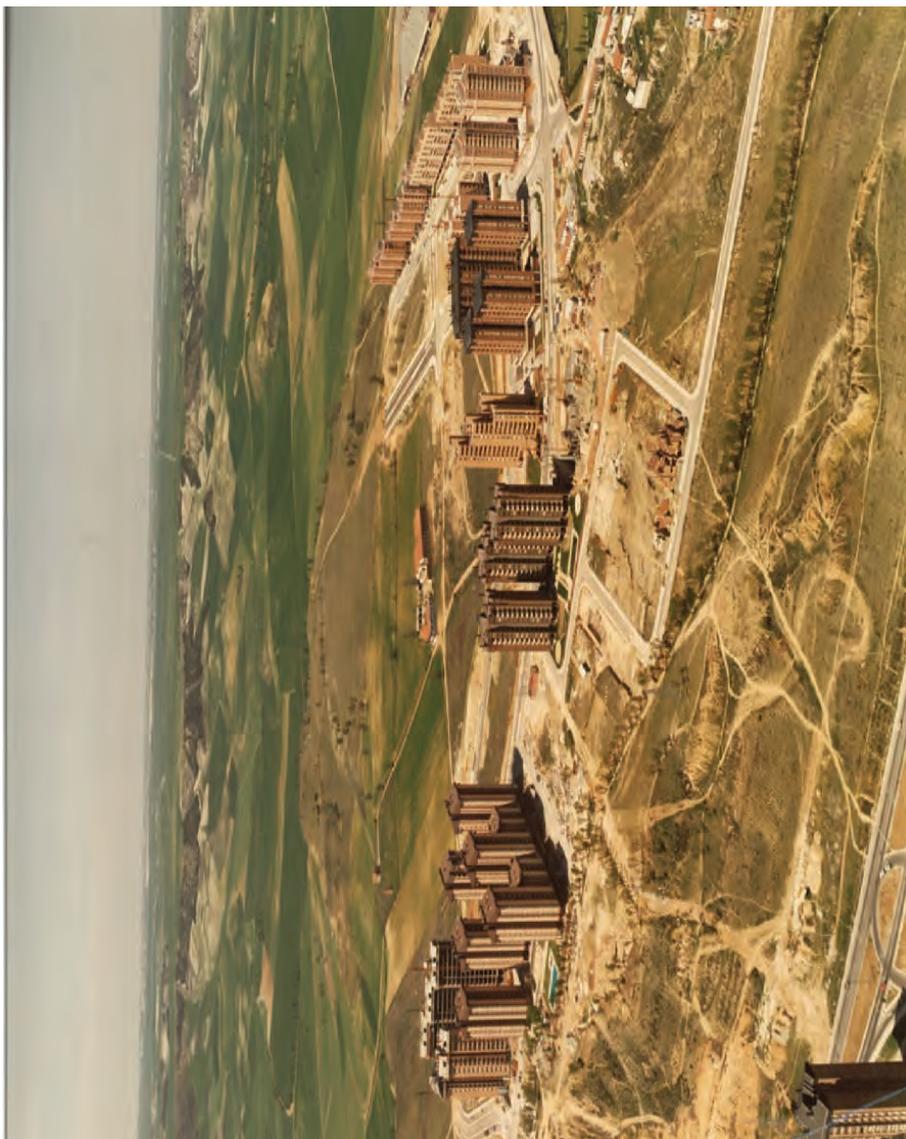


Vuelo de febrero de 1992. Fotogramas P3-25 y P3-24.  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.



Vista del Hospital Psiquiátrico Doctor Villacián (c. 1980).  
Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 5-13.

*En primer término aparece el Hospital Psiquiátrico Doctor Villacián, el primer edificio en ocupar el denominado cerro de la Gallinera, donde poco después comenzaron las obras del plan parcial Parquesol. A la derecha se puede apreciar una parte de la urbanización del plan parcial Arturo Eyries, mientras que en el centro, al otro lado del río Pisuerga, se observa el barrio del Cuatro de Marzo y el antiguo estadio José Zorrilla, que estaba a punto de ser sustituido.*



Vista de Parquesol (1984).

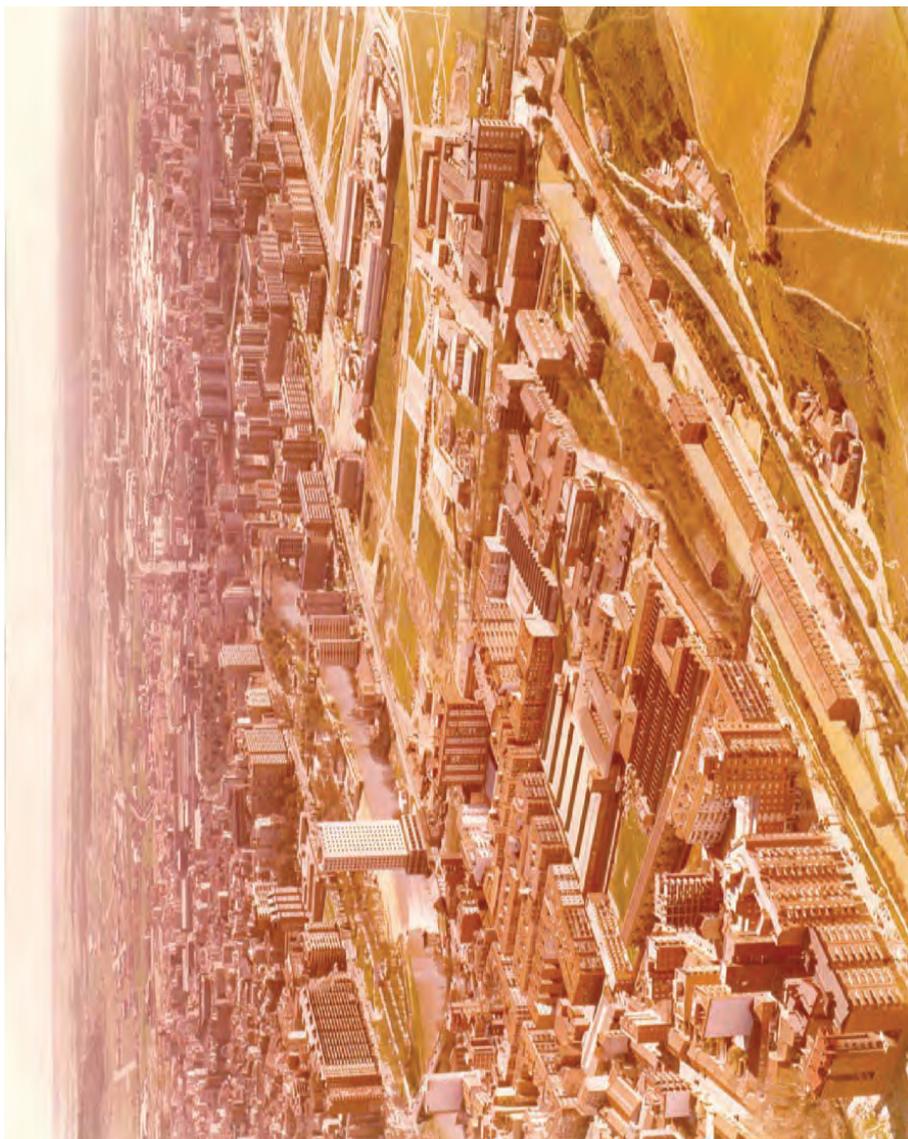
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*Las obras del enorme plan parcial Parquesol, que se extiende sobre más de 250 ha, comenzaron a finales de los años setenta, y en poco tiempo ya se habían construido los primeros edificios, que en esa primera fase consistieron fundamentalmente en torres de gran altura.*



Vista del nuevo estadio José Zorrilla y el centro comercial Continente (c. 1980).  
Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 5-1.

*En primer término se observan el centro comercial Continente, inaugurado en 1980, así como el nuevo estadio José Zorrilla, construido con motivo de la celebración del Campeonato Mundial de Fútbol de 1982. Al fondo a la izquierda se aprecian los primeros edificios en construcción en la zona norte de la segunda fase de Huerta del Rey.*



Vista de los barrios de La Victoria y Huerta del Rey (c. 1980).  
Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 5-12.

*En el centro de la imagen, junto al recinto de la Feria de Muestras, se observa la zona sur de la segunda fase de Huerta del Rey, aún en proceso de urbanización. En primer término aparece la dársena del canal de Castilla y el barrio de La Victoria.*



Vuelo de julio de 1982. Fotogramas P2-929 y P2-926.  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.



Vuelo de febrero de 1992. Fotogramas P3-27 y P3-26.  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.



Vista del barrio de La Victoria (c. 1980).  
Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 8-19.

*En primer término se aprecia el barrio de La Victoria, densificado en los años sesenta y setenta y que acogía junto a la dársena del canal de Castilla un importante núcleo de industria textil, tal y como se observa en el centro de la imagen. Al fondo a la izquierda se aprecia la carretera de Gijón, flanqueada por varias naves industriales.*



Vista del barrio de La Victoria (c. 1980).  
Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 8-20.

*En la parte central de la imagen se observan las cuevas que arrancan justo a continuación del canal de Castilla, recorridas por los asentamientos de casas molineras de El Barco de San Vicente. Más al fondo se aprecian el asentamiento y el parque de Fuente El Sol.*



Vista del barrio de La Victoria (c. 1980).  
Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 8-6.

*En primer término aparecen las casas molineras de la conocida como Cuesta de la Maruquesa, seguidas por la dársena del canal de Castilla y el barrio de La Victoria. Al fondo, al otro lado del río Pisuerga, se pueden apreciar el barrio de La Rondilla y los amplios terrenos correspondientes al plan parcial Ribera de Castilla.*



Vista de los terrenos del plan parcial Ribera de Castilla (1983).  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*A principios de los años ochenta, los terrenos vacantes de Ribera de Castilla separaban el río Pisuegra del barrio de la Rondilla, muy denso y que presentaba notables carencias de espacios libres y equipamientos públicos. En el centro de la imagen se observan las obras de construcción del colegio Gonzalo de Berceo, que iniciaron el proceso de urbanización y ocupación de ese suelo en beneficio de los vecinos del barrio.*



Vuelo de julio de 1982. Fotogramas P3-944 y P4-952.

Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.



Vuelo de febrero de 1992. Fotogramas P4-33 y P5-47.  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.



Vista del Barrio España (c. 1980).

Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 8-26.

*Barrio España nació como suburbio en los años treinta, compuesto de las parcelaciones irregulares de casas molineras que se observan en la imagen. En la segunda mitad de los años setenta se realizó una promoción de vivienda social, que se aprecia al fondo, y se construyeron los primeros bloques de vivienda colectiva del barrio, que aparecen en primer plano.*



Vista del Barrio Belén (c. 1980).  
Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 8-52.

*A principios de los años ochenta, el Barrio Belén era una serie de manzanas de casas molineras con amplios espacios libres en su interior y a su alrededor. Aún no habían comenzado las obras del Campus Esgueva de la Universidad de Valladolid, y al otro lado del cauce seguía en funcionamiento la antigua prisión provincial, que no cerró hasta 1985.*



Vista del barrio de Pajarillos Altos (1984).

Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*En primer término aparece el barrio de Pajarillos Altos, un suburbio de casas molineras en el que poco a poco se fueron construyendo edificios de vivienda colectiva. Estos últimos caracterizan al denso barrio de Pajarillos Bajos, situado en el centro de la imagen. A la izquierda, en primer término, se observa el Poblado de la Esperanza, inaugurado en 1979.*



Vista del ferrocarril al norte de la ciudad (1984).

Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*El ferrocarril marca una clara frontera entre los barrios de Circular y Vadillos, a la izquierda en la imagen, y Pajarillos Bajos, a la derecha. Asimismo, las vías separan en dos el barrio de Pilarica, que se aprecia al fondo.*

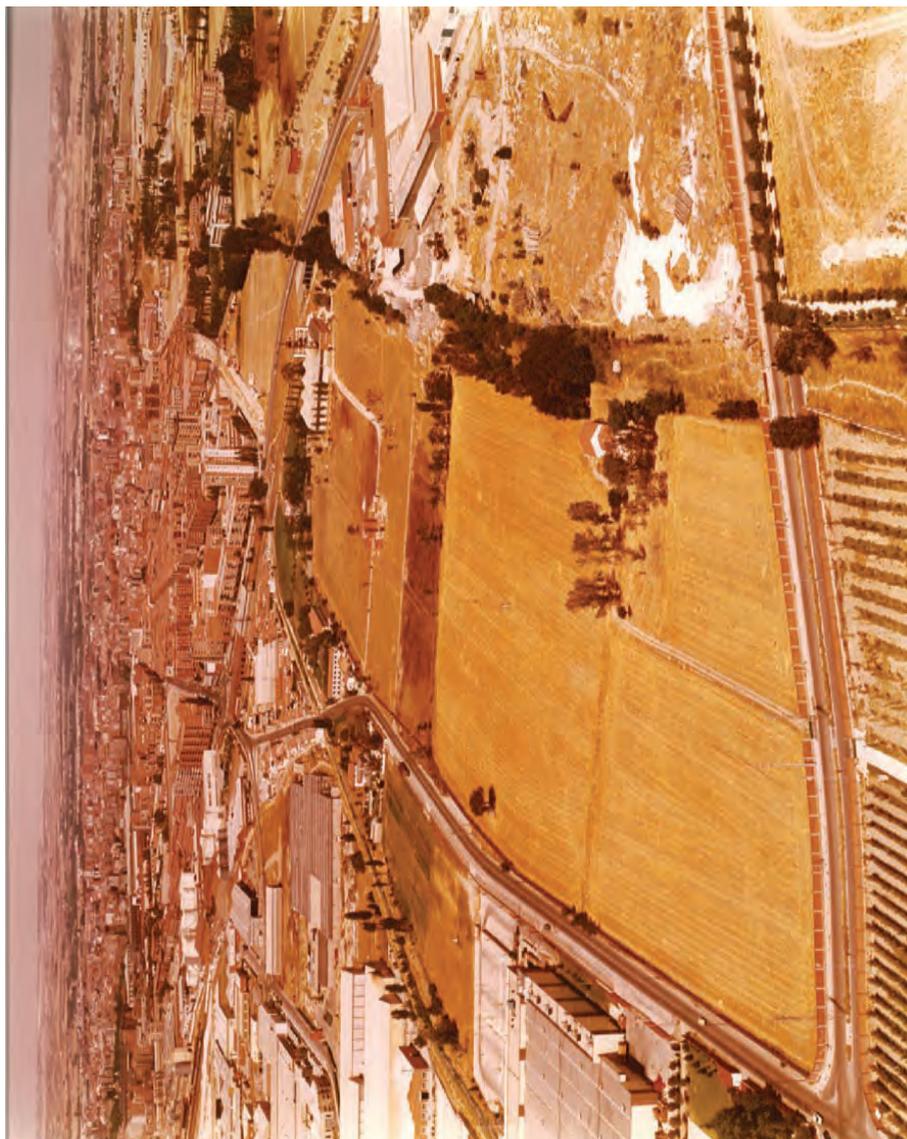


Vuelo de julio de 1982. Fotogramas P5-960 y P6-974.

Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.



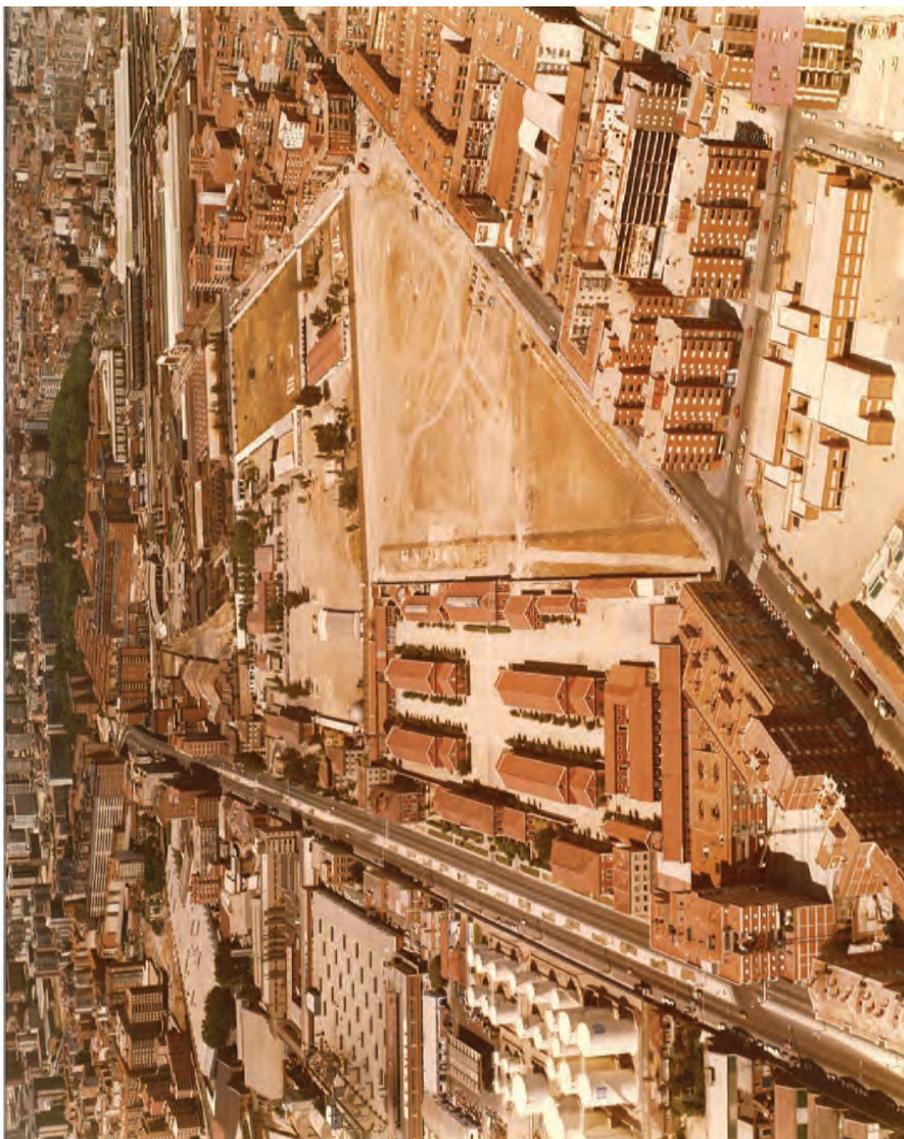
Vuelo de febrero de 1992. Fotogramas P5-46 y P5-45.  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.



Vista del barrio de Delicias desde el sur (1983).

Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*En el centro de la imagen, hacia el fondo, se observa el barrio de Delicias, uno de los barrios más poblados de la ciudad, delimitado por la carretera de Madrid, el ferrocarril, la carretera de Soria y la antigua carretera de circunvalación.*



Vista de los terrenos militares junto a la carretera de Madrid (1982).  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*Entre la carretera de Madrid y el barrio de Delicias se situaban los cuarteles Conde Ansúrez y General Monasterio, así como unos amplios terrenos vacantes que, tras una negociación, pasaron en su mayor parte a manos del Ayuntamiento y permitieron acondicionar allí el parque de la Paz. Al fondo se observan los talleres del ferrocarril y la estación del Norte, y a la izquierda las instalaciones industriales que recorrían todo el frente de la carretera de Madrid.*



Vuelo de julio de 1982. Fotogramas P7-003 y P7-005.

Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

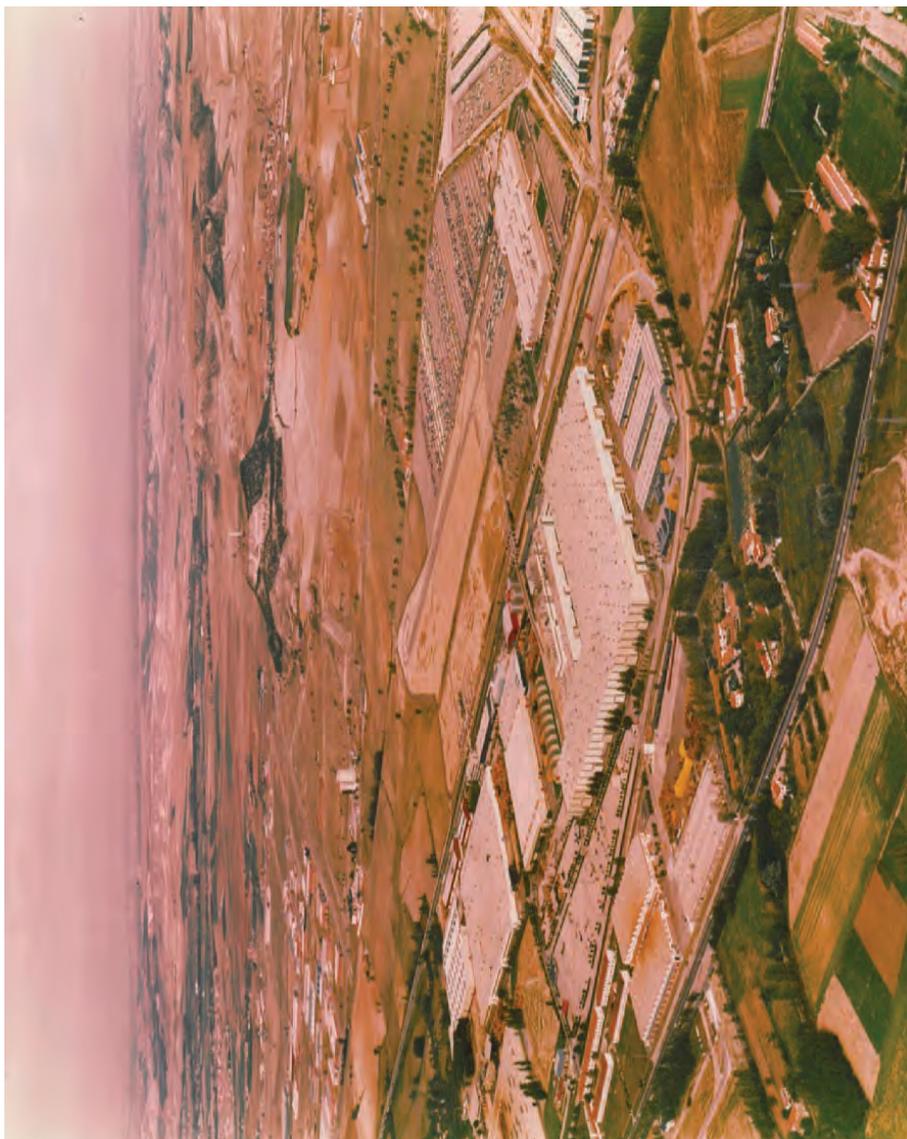


Vuelo de febrero de 1992. Fotogramas P6-56 y P6-57.  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.



Vista del Polígono de San Cristóbal (c. 1980).  
Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 8-7.

*Tras completarse su urbanización, el polígono industrial de San Cristóbal, ubicado sobre una amplia extensión de suelo al este de la ciudad, se ocupó con rapidez a lo largo de los años ochenta.*



Vista de las instalaciones de FASA-Renault (c. 1980).  
Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 8-22.

*En primer término se observan las amplias instalaciones de FASA-Renault entre las carreteras de Segovia y de Madrid. Al fondo se aprecia el cerro de San Cristóbal y el polígono industrial homónimo, en pleno proceso de ocupación.*



Vuelo de julio de 1982. Fotogramas P7-006 y P7-008.  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.



Vuelo de febrero de 1992. Fotogramas P5-43 y P4-38.  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.



Vista de los terrenos al sur de la carretera de Madrid (1983).

Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*En primer término aparece la carretera de Madrid y una serie de edificios y naves industriales junto a ella. A la derecha se observa la parte sur del polígono industrial de Argales, y al fondo a la izquierda se sitúa el colegio de los PP Dominicos.*



Vista del sur de la ciudad desde la carretera de Madrid (c. 1980).  
Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 8-21.

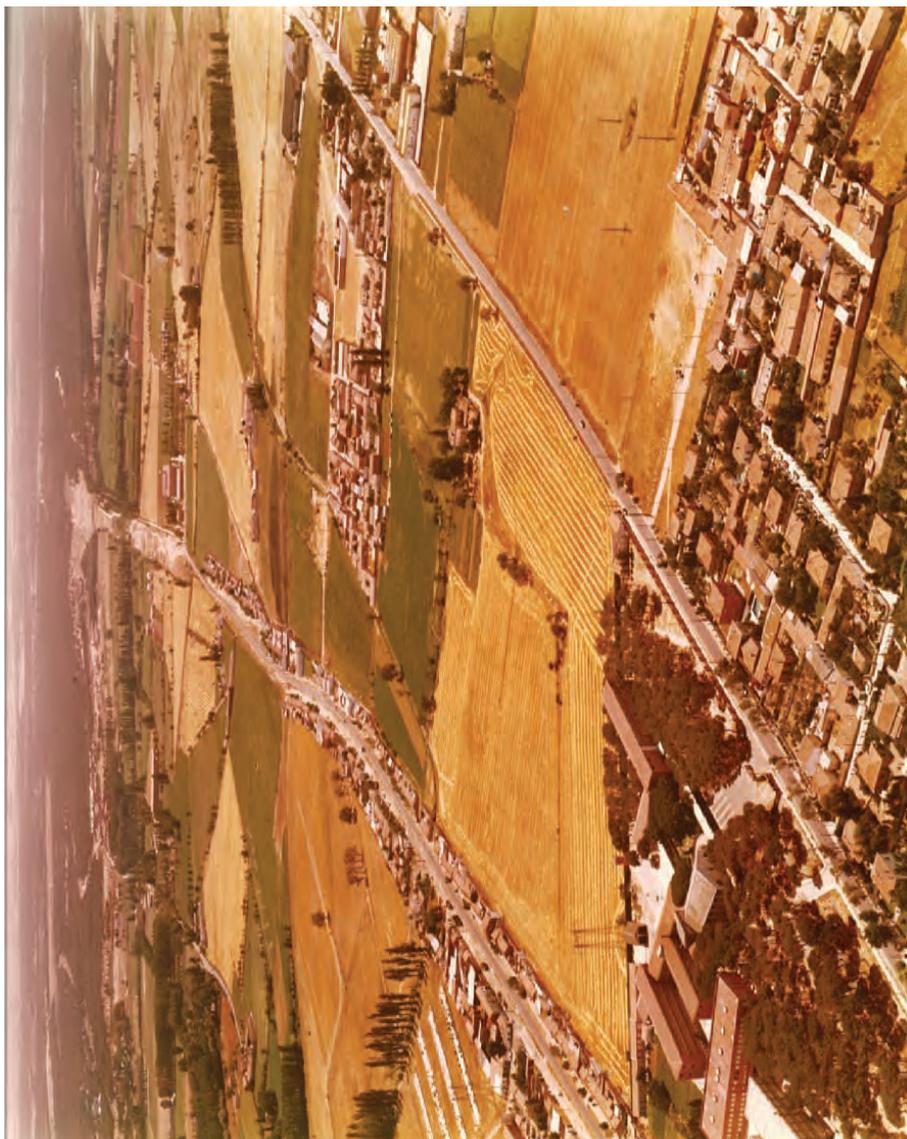
*En primer término se observan las instalaciones de FASA-Renault junto a la carretera de Madrid, y en el centro de la imagen se aprecia la parte sur del polígono industrial de Argales. Más al fondo destacan las torres del Parque Arturo León, en el barrio de la Rubia, y también se vislumbran las primeras torres del plan parcial Parquesol.*



Vista de los terrenos del Colegio de la Asunción (1984).

Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*A finales de los años setenta, un grupo de promotores locales constituyeron la sociedad COVARESA y adquirieron los terrenos del Colegio de la Asunción, ubicados al sur de la ciudad y donde a finales de los años ochenta comenzó la urbanización del plan parcial homónimo. El antiguo colegio ya funcionaba entonces como la sede de la Presidencia de la Junta de Castilla y León, constituida en 1983.*



Vista de la Cañada Real de Puente Duero y el Camino Viejo de Simancas (1983).  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*Al sur de la ciudad existían a principios de los ochenta varios asentamientos de casas molineras, como los barrios de San Adrián y Las Villas, surgidos en torno al Camino Viejo de Simancas, o los ubicados a ambos lados de la Cañada Real de Puente Duero. Se encontraban entonces rodeados de amplios terrenos agrícolas, que en los años siguientes empezaron a ser paulatinamente urbanizados.*



Vuelo de julio de 1982. Fotogramas P6-973 y P7-007.

Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.



Vuelo de febrero de 1992. Fotogramas P4-37 y P4-36.  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.



Vista del ferrocarril al sur de la ciudad (1984).

Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*En primer término se observan las instalaciones del ferrocarril ubicadas al sur de la ciudad (Estación asimilada de contenedores, Redalsa y Taller de Material Fijo), junto al polígono de Argales, al este de las vías. Al otro lado se observa, en el centro de la imagen, el pequeño asentamiento de casas molineras de El Torreón y, justo al norte, el barrio de La Rubia.*



Vista de polígono de Argales (c. 1980).  
Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 8-29.

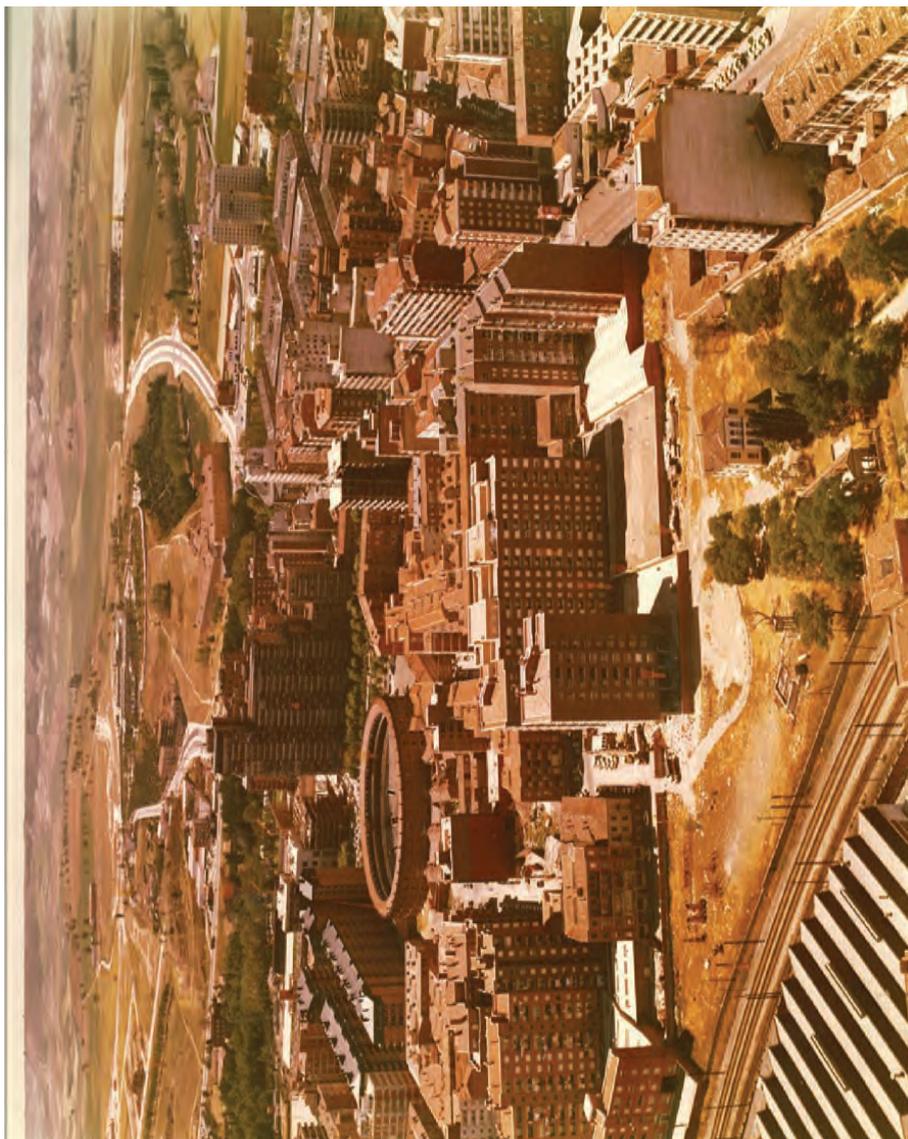
*En primer término se observan las amplias instalaciones de FASA-Ranault entre las carreteras de Segovia y de Madrid. Al fondo se aprecia el cerro de San Cristóbal y el polígono industrial homónimo, en pleno proceso de ocupación.*



Vista del barrio de La Esperanza (1984).

Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*Tras completarse su urbanización, el polígono industrial de San Cristóbal, ubicado sobre una amplia extensión de suelo al este de la ciudad, se ocupó con rapidez a lo largo de los años ochenta.*



Vista del entorno de la plaza de toros (1981).

Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*En el centro de la imagen se observa la plaza de Toros y el edificio de Las Mercedes, ambos separados por el paseo de Zorrilla. En primer término se sitúa el edificio de la antigua guardería junto a la calle del puente colgante. Al fondo se puede apreciar el antiguo monasterio de Nuestra Señora de Prado y, a su izquierda, las obras de urbanización de Parquesol.*



Vuelo de mayo de 1981. Fotografías P3-1382 y P4-1675.

Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

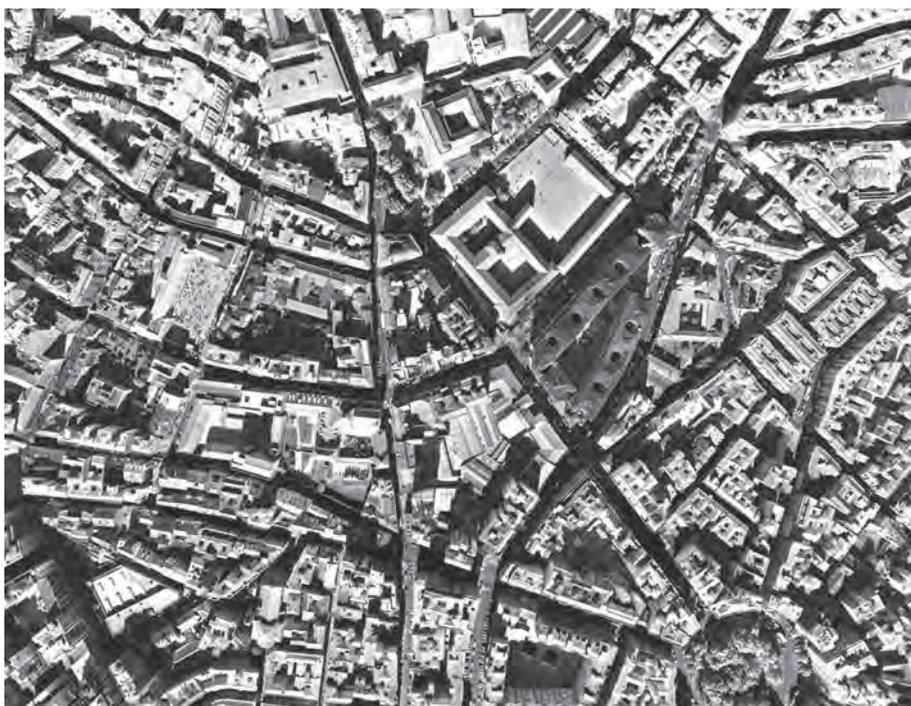


Vuelo de noviembre de 1995. Fotogramas P13-9864 y P14-9890.  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.



Vuelo de mayo de 1981. Fotogramas P3-1384 y P4-1677.

Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.



Vuelo de noviembre de 1995. Fotogramas P13-9862 y P14-9893.  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.



Vista de la calle Rondilla de Santa Teresa (1984).

Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*La Rondilla de Santa Teresa marca el límite entre el barrio homónimo, a la izquierda de la imagen, y el límite norte del centro histórico, a la derecha. En primer término se pueden observar, a la izquierda, el convento de las Carmelitas Descalzas y, a la derecha, el Hospital Río Hortega. Al fondo de la imagen destacan dos grandes edificios: la Facultad de Ciencias y el Hospital Clínico Universitario.*



Vista del paseo de Isabel la Católica (c. 1980).  
Fuente: Archivo Municipal de Valladolid, AM 8-46.

*En primer término se observa el paseo de Isabel la Católica y las obras de construcción del edificio "Playa de las Moreras", que oculta parcialmente los restos del palacio de los Condes de Benavente, luego rehabilitado como Biblioteca de Castilla y León. En el centro de la imagen, a la derecha, destaca la fachada de la iglesia de San Pablo.*



Vista del barrio de San Nicolás (1982).

Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*El barrio de San Nicolás, la antigua judería de Valladolid, sufrió un brutal proceso de densificación en los años setenta que acabó con casi todo su caserío tradicional, cuyos últimos restos, luego también destruidos, se observan en primer término.*



Vista de la calle Torrecilla y el Colegio de San Gregorio (1982).  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*En el centro de la imagen se observan el palacio de Villena, a la izquierda, y el claustro y las obras de restauración de la fachada del Colegio de San Gregorio. Junto con la denominada Casa del Sol, que se aprecia al fondo a la derecha, constiuyen la sede del Museo Nacional de Escultura.*



Vista de la ribera del Pisuerga a su paso junto al centro histórico (1983).  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*De sur a norte se observan los puentes del Cubo, Poniente y Mayor, así como el jardín de la Rosaleda, frente a la plaza de Poniente, y el parque de las moreras. Junto a estos espacios verdes discurre el paseo de Isabel la Católica, flanqueado por los enormes bloques residenciales construidos en los años sesenta y setenta y entre los que destacan, por su menor altura, el edificio de la antigua Electra Popular, en primer término, y el instituto Núñez de Arce, junto al que se aprecian las ruinas de la iglesia de San Agustín.*



Vista de las plazas de San Miguel y del Viejo Coso (1982).  
Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*En el centro de la imagen se observan la plaza del Viejo Coso y el palacio de Fabio Nelli, sede del Museo de Valladolid. En primer término se sitúa la plaza de San Miguel, y al fondo a la izquierda se puede apreciar la plaza de la Trinidad, con las ruinas del palacio de los Condes de Benavente y la iglesia de San Nicolás de Bari.*



Vista del mercado del Val (1982).

Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*En el centro de la imagen destaca el mercado del Val, el único mercado decimonónico de la ciudad que se ha conservado, y que aparece rodeado por el caserío tradicional del centro histórico. En primer término se distingue la fachada monumental de la iglesia del monasterio de San Benito el Real.*



Vista de la antigua sede del Banco Castellano (1982).

Fuente: Servicio de Cartografía e Información Urbanística del Ayuntamiento.

*La antigua sede del Banco Castellano, el palacio de Ortiz Vega, se construyó a mediados del siglo XIX y es uno de los edificios más representativos de la calle del Duque de la Victoria, una de las principales vías que estructuran la parte sur del centro histórico. A su alrededor se puede apreciar la importante transformación sufrida por el centro histórico de Valladolid en los años sesenta y setenta, con la sustitución de numerosos edificios tradicionales.*

EDICIÓN PROMOVIDA POR EL  
AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID



Ayuntamiento de  
**Valladolid**



**VALLADOLID**  
ciudad amiga



**DOSSIER**  
ciudad**es**