

Alfonso Álvarez Mora



LA CONSTRUCCIÓN HISTÓRICA DE VALLADOLID
PROYECTO DE CIUDAD Y LÓGICA DE CLASE



UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

LA CONSTRUCCIÓN HISTÓRICA DE
VALLADOLID

PROYECTO DE CIUDAD Y LÓGICA DE CLASE

ÁLVAREZ MORA, ALFONSO

La construcción histórica de Valladolid : proyecto de ciudad y lógica de clase / Alfonso Álvarez Mora.- Valladolid : Universidad de Valladolid, Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial, [2005]

260 p. ; 24 cm.- (Arquitectura y urbanismo ; 56)

1. Arquitectura y urbanismo 2. Urbanismo – España – Valladolid – Historia.
I. Universidad de Valladolid, Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial, ed.

711(460.185)

ALFONSO ÁLVAREZ MORA

LA CONSTRUCCIÓN HISTÓRICA DE VALLADOLID

PROYECTO DE CIUDAD Y LÓGICA DE CLASE



SECRETARIADO DE PUBLICACIONES
E INTERCAMBIO EDITORIAL
UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

No está permitida la reproducción total o parcial de este libro, ni su tratamiento informático, ni la transmisión de ninguna forma o por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia, por registro u otros métodos, ni su préstamo, alquiler o cualquier otra forma de cesión de uso del ejemplar, sin el permiso previo y por escrito de los titulares del Copyright.

© ALFONSO ÁLVAREZ MORA. Valladolid 2005
SECRETARIADO DE PUBLICACIONES E INTERCAMBIO EDITORIAL
UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

Diseño de cubierta: Miguel Ángel de la Iglesia
Álvaro Tapias García

ISBN: 84-8448-356-8
Dep. Legal: S. 1.711-2005

Imprime: Gráficas VARONA, S.A.
Polígono «El Montalvo», parcela 49
37008 Salamanca

JUSTIFICACIÓN Y AGRADECIMIENTOS

Este libro no es una historia de Valladolid. Su objetivo fundamental es explicar la ciudad actual, sobre todo, aquellos aspectos que nos descubran el sentido que encierra su “comportamiento espacial”. Lo que nos interesa entender, en suma, es el “modelo espacial” que encauza los procesos de producción de suelo, sobre todo, los que se refieren a la producción del espacio residencial y de los espacios de convivencia, tanto los de carácter eminentemente cívicos como los económicos.

Descubrir el sentido que adquiere el espacio urbano actual, que identifica a la ciudad de Valladolid, no sería posible si no recurrimos al análisis de aquellos hechos históricos que, de una u otra forma, están aún presentes en su “estructura urbana”. Esta es la razón por la que hemos seleccionado hechos históricos muy precisos, no estando condicionados, necesariamente, por su correlación temporal, por cuanto los consideramos determinantes del sentido espacial al que hacemos referencia. Se trata, por tanto, de una interpretación de la ciudad de nuestros días, remitiéndonos, para ello, a aquellos momentos históricos, a su expresión en clave espacial, que han dejado su huella en la ciudad, ya sea permaneciendo, como tales, en su morfología urbana, o condicionando las transformaciones urbanísticas que más directamente nos remiten a la situación actual.

Para la redacción de este libro he contado, durante más de seis años, con la colaboración estrecha de la arquitecta María del Carmen Alcorta, quien ha recorrido, pacientemente, los Archivos Municipales y los de Chancillería, indagando en los documentos que nos han servido para llevar, a buen término, esta investigación, y reproduciendo, del original, los documentos, Cartográficos y de Proyecto, que figuran en este libro. Su colaboración ha sido inestimable.

*a Blanca,
a nuestros hijos, Ana Gracia y Antonio
a mi hija María*



ÍNDICE

1. A MANERA DE INTRODUCCIÓN.	
VALLADOLID: LA ESTRUCTURA HISTÓRICA DEL TERRITORIO	15
EL TERRITORIO COMO REALIDAD GEOGRÁFICA EXISTENTE. LA ESTRUCTURA INICIAL COMO PROLONGACIÓN DE SU BASE GEOGRÁFICA	19
EL TERRITORIO COMO FRONTERA. ORGANIZAR EL TERRITORIO PARA DEFENDERLO	21
EL TERRITORIO COMO ESPACIO GEOGRÁFICO A REPARTIR. LA PUESTA EN VALOR DE LO DEFENDIDO	23
UN TERRITORIO COMERCIAL SEÑORIALIZADO	24
UN TERRITORIO INDUSTRIAL. CANALES Y FERROCARRILES	27
DEL TERRITORIO INDUSTRIAL AL TERRITORIO URBANO COMO ÁREA METROPOLITANA EN FORMACIÓN	29
2. ORIGEN Y LOCALIZACIÓN TERRITORIAL	35
3. LOS SUCESIVOS AMURALLAMIENTOS MEDIEVALES COMO MECANISMOS DE CONTROL DEL CRECIMIENTO URBANO	39
EL CRECIMIENTO URBANO MEDIEVAL COMO AUTOCOLONIZACIÓN INTERNA	40
LA MURALLA COMO ELEMENTO DELIMITADOR Y SANCIONADOR DE LA AUTOCOLONIZACIÓN	42
SIGNIFICADO Y FUNCIÓN DE LOS RECINTOS AMURALLADOS. MURALLA Y FORMA DE CIUDAD	44
EL ESPACIO DE LA CIUDAD MEDIEVAL	47
DE LA MURALLA COMO CONTROL DEL CRECIMIENTO URBANO A LAS MEDIDAS RESTRICTIVAS PARA IMPEDIR DESARROLLOS EXTRAMUROS	47
4. LA RECONSTRUCCIÓN DEL VALLADOLID DEL SIGLO XVI COMO PROYECTO DE CENTRALIDAD	51
UNA NUEVA ACTITUD METODOLÓGICA. LA CIUDAD COMO OBJETO DE PROYECTO	51

LAS ZONAS CENTRALES DE VALLADOLID EN 1561.....	55
EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA CULTURA POSMEDIEVAL.....	57
EL PROYECTO DE RECONSTRUCCIÓN COMO ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD	60
 5. LA CIUDAD SACRO-ARISTOCRÁTICA.....	65
LA CONDICIÓN DUAL DEL ESPACIO URBANO EN EL VALLADOLID DEL XVIII	65
ESPACIO CONVENTUAL Y FORMA URBANA.....	69
ESPACIO PALACIEGO Y RECREACIÓN URBANÍSTICA DE CLASE.	75
LA CIUDAD DEL XVIII: ENTRE EL INMOVILISMO URBANÍSTICO Y EL PROTAGONISMO ARQUITECTÓNICO	82
 6. LAS TRANSFORMACIONES DEL ESPACIO TRADICIONAL. LA CIUDAD DEL SIGLO XIX.....	91
LAS BASES ECONÓMICO-SOCIALES Y EL DETERMINANTE FERROVIARIO	92
PRIMERAS GRANDES TRANSFORMACIONES DEL ESPACIO MEDIEVAL. DESAMORTIZACIÓN Y REFORMA URBANA	95
LA IDEA DE UN PROYECTO PARA REESTRUCTURAR EL CENTRO Y COMUNICARLO CON LA ESTACIÓN FERROVIARIA	97
EL PROYECTO Y SU MATERIALIZACIÓN REAL. EL PAPEL JUGADO POR LOS PROPIETARIOS DEL SUELO	101
LAS CONTRADICCIONES DE LA REFORMA: LA “APERTURA VIARIA” COMO PROYECTO DE ALINEACIÓN”	103
LOS PRIMEROS PLANES DE ALINEACIONES APLICADOS A SECTORES PARCIALES DE LA CIUDAD.....	106
ENTRE LOS PROYECTOS DE ALINEACIONES Y LAS ORDENANZAS FIGURATIVAS. LOS MECANISMOS DE CONTROL DE LA FORMA URBANA	109
<i>El control de la forma urbanā mediante la generalización de una Ordenanza de Ornato.....</i>	112
<i>La Ordenanza Figurativa como anticipación de la forma urbana. Dos ejemplos para Valladolid.....</i>	116
<i>De las Ordenanzas de Ornato a la Licencia de Edificación. Un intengo de “cambio de imagen” para la Plaza Mayor.....</i>	125
LA APERTURA VIARIA COMO SIMPLE OPERACIÓN ECONÓMICA	129
UNA “APERTURA” FRUSTRADA EN LAS POSTRIMERÍAS DEL SIGLO XIX. LA CALLE DE FELIPE II.....	131
<i>El primer proyecto o la historia de un expediente perdido.....</i>	133
<i>Un segundo proyecto se plantea en 1896.....</i>	133
1. <i>Su adaptación a la Ley de Expropiación de 1895.....</i>	133
2. <i>Las razones del proyecto</i>	135
3. <i>Un obstáculo a saltar: El derribo de la Iglesia de la Cruz... 138</i>	138

<i>Una tercera versión del proyecto como "apertura parcial"</i>	140
1. <i>El Proyecto de la nueva Audiencia Territorial como condicionante</i>	140
2. <i>Las contradicciones de una apertura parcial. Entre el despilfarro inmobiliario y la necesidad de reformas urbanas de carácter global</i>	141
<i>La cuarta versión del proyecto o la vuelta a su sentido originario</i>	145
1. <i>Las exigencias del tráfico viario como argumento ideológico</i>	145
2. <i>Las ventajas económicas de una apertura viaria como verdadera razón de su ser</i>	146
<i>La realidad definitiva de la calle Felipe II en los presupuestos urbanísticos establecidos a partir del Plan Cort.</i>	147
7. HACIA UN PLAN GLOBAL DE ORDENACIÓN DEL ESPACIO URBANO. EL PROYECTO DE CIUDAD EN EL SIGLO XX.....	149
EL PLANEAMIENTO URBANO COMO PROYECTO RESIDENCIAL AUTÓNOMO.....	155
EL PLANEAMIENTO URBANO COMO INSTRUMENTO DE LIMITACIÓN Y CONTENCIÓN DEL CRECIMIENTO.....	159
<i>El límite urbanizable como ámbito exclusivo de financiación municipal</i>	161
<i>Un Plan de Limitación Constructiva al margen de planteamientos higienistas</i>	168
EL PLANEAMIENTO URBANO COMO PROPUESTA DE UNA DIVISIÓN SOCIAL DEL ESPACIO	172
8. LA REALIDAD URBANA COMO "ESPACIO SUBURBIAL". ENTRE LA "URBANIZACIÓN MARGINAL" Y LOS "POLÍGONOS DE PROMOCIÓN OFICIAL" EN LA CIUDAD DE LA POSTGUERRA.....	179
9. EL DESARROLLO DEL PLANEAMIENTO COMO REALIZACIONES SECTORIALES DE LA RENTA URBANA	191
EL PLANEAMIENTO COMO DESARROLLO Y REALIZACIÓN DE "RENTAS DE POSICIÓN CENTRALES"	194
EL PLANEAMIENTO COMO DESARROLLO Y REALIZACIÓN DE "RENTAS DE POSICIÓN PERIFÉRICAS"	201
EL PLANEAMIENTO COMO DESARROLLO Y REALIZACIÓN DE "RENTAS ABSOLUTAS". EL EJEMPLO DE HUERTA DEL REY	204
HUERTA DEL REY Y LA CONSOLIDACIÓN DE LA DIRECCIÓN SUR DE CRECIMIENTO.....	214

10. VALLADOLID SIN ALTERNATIVA. LA CIUDAD DE LOS PROMOTORES VERSUS LA CIUDAD DE LOS CIUDADANOS	221
LA NEGACIÓN DE UN “MODELO ESPACIAL DESCENTRALIZADO”	
COMO PRESUPUESTO DE PARTIDA	221
UN MODELO URBANO SUPEDITADO A LA LÓGICA DE LA “RENTA DEL SUELO”	223
<i>Primer momento, hasta 1981. El Centro Histórico como lugar de preferencias inmobiliarias</i>	226
<i>Segundo momento, hasta 1984. Agotamiento inmobiliario del Centro Histórico y preparación de suelo para actuar en la periferia</i>	228
<i>Tercer momento, hasta 1993. La periferia como lugar de intensa actividad inmobiliaria frente al inicio de cierta “elitización” del Centro Histórico</i>	233
UN CRECIMIENTO “DISCONTINUO A SALTOS” EN DEFECTO DE UNA FRACASADA “DESCENTRALIZACIÓN”	237
RENOVACIÓN URBANA, CENTRO HISTÓRICO Y CENTRALIDAD ESPACIAL	238
<i>El Centro Histórico en el marco de un “modelo urbano” espacialmente desagregado</i>	239
<i>Renovación Urbana y Especialización Funcional</i>	243
<i>Transformaciones Históricas y “áreas de centralidad”</i>	245
CONCLUSIONES	251
COMENTARIOS BIBLIOGRÁFICOS	253

1. A MANERA DE INTRODUCCIÓN. VALLADOLID: LA ESTRUCTURA HISTÓRICA DEL TERRITORIO

Abordar la formación histórica de un territorio debe significar, ante todo, buscar las bases materiales, sociales y económicas, que expliquen el uso y la función que cumple en la actualidad. Para ello, nada mejor que definir cortes históricos, que expresen acontecimientos claves en su formación, y cuyas manifestaciones estén presentes en esa realidad, o que, en cualquier caso, se alcen como responsables de la misma.

Dichos cortes históricos los planteamos en una vertiente diacrónica, es decir, estableciendo lo que han aportado, los hechos y fenómenos que se enmarcan en los mismo, en la construcción del territorio actual, así como considerando su condición de generadores básicos sobre los que se sustentan sucesivos hechos que van a continuar ejerciendo influencias decisivas en la construcción del citado territorio.

La primera cuestión que tendríamos que plantear es qué es lo que entendemos por Estructura Histórica del Territorio. En principio, podemos decir que se trata de investigar a propósito de los elementos que intervienen en la construcción de un hecho físico como es, en nuestro caso, una entidad geográfica concreta. Estos elementos, cuando menos, son los siguientes:

1. Las "*Infraestructuras de Comunicación*", es decir, todos aquellos elementos que intervienen y hacen posible el encuentro entre los que habitan un territorio, así como los intercambios necesarios que requiere cualquier tipo de existencia, intercambios medidos en clave económica, pero también cultural, política, institucional...etc. Estas infraestructuras pueden tener el carácter de elementos preexistentes, en cuya construcción y materialización no ha intervenido el ser humano, o aquel otro que las hace patrimonio de aquellos que han participado en su realización. En el primer caso, nos encontramos con los elementos geográficos que nos han sido donados, y en el segundo con la obra que recae sobre los mismos con el objetivo de adaptarlos a nuevas necesidades.

Estas infraestructuras de comunicación se reducen, en el caso de Valladolid y su Territorio, a una primera manifestación identificada con la "memo-

ria" de las "calzadas romanas" que atravesaban dicho territorio. Decimos "memoria" porque si bien no se conoce, con toda exactitud, cual era su recorrido real, lo que sí podemos decir, en contrapartida, es la cierta determinación que impusieron para que el territorio se utilizase, a posteriori, de una forma determinada que nos puede hacer reencontrarnos, en la "memoria", con sus primitivos trazados. Es así como podemos argumentar que la dirección Norte-Sur, que se observa en la manera de estructurarse la realidad geográfico-territorial de Valladolid, tiene su origen y su base en la, también, dirección Norte-Sur que pudo identificarse con una "calzada secundaria" que comunicaba las localidades de Cabezón y Simancas.

Una segunda manifestación se expresa mediante un "sistema territorial de puntos estratégicos" que consolidan una "frontera defensiva". Esta frontera no está concebida como una línea de amurallamiento clásica, sino como la conjunción que se establece entre puntos localizados en el territorio que poseen un sistema defensivo propio, aunque con una clara proyección exterior, con vocación, en una palabra, de controlar el territorio exterior a los mismos. La llamada "frontera del Duero", formada, para el territorio más próximo a Valladolid, por los puntos estratégicos localizados en Cabezón, Simancas y Tordesillas, constituye esa "línea de control" a la que hacemos referencia. Son tres puntos, por otro lado, que materializan una línea defensiva dotada de un sentido de comunicación vial, cuya base física, como puede observarse, la encontramos, a su vez, en esa primitiva dirección Norte-Sur a la que antes hacíamos referencia, base que, en su origen, comunicaba la localidades de Cabezón y Simancas. La "frontera defensiva", al continuar hacia el sur, se ha asentado, aunque ampliándose, en la dirección territorial que quedaba en la "memoria del territorio".

Una tercera manifestación, de estas infraestructuras viarias que han contribuido a la construcción histórica del territorio, se produce en contextos históricos alimentados por la idea de implicar a éste en procesos concretos de carácter productivo. Es el caso, sobre todo, del Canal de Castilla y del Ferrocarril, aunque será éste último el que exprese esa implicación con más rigor, sobre todo por lo que se refiere al territorio específicamente vallisoletano. El Ferrocarril, en efecto, toma a la ciudad de Valladolid como su campo específico de operaciones, tanto en su vertiente de estructura de comunicación como en sus aspectos específicamente productivos. El Canal de Castilla, por su parte, no ha contribuido, como sí lo ha hecho el Ferrocarril, a la estructuración del territorio más inmediato a la Capital. El Canal interpreta a Valladolid como un "puerto" de carga, limitando sus instalaciones a un punto periférico de la ciudad que apenas va a introducir modificaciones claras al sentido último de su estructura territorial. El Canal de Castilla se configura más como una estructura territorial que atraviesa un mundo rural sobre el que apenas ejerce influencias transformadoras que no sean las que se derivan de su papel como "campos productivos" que se ven beneficiados por un medio de comunicación capaz de desplazar sus productos hacia los puertos cántabros.

El Ferrocarril, por el contrario, sí implica a la ciudad de Valladolid y a su territorio más inmediato, proporcionando la lógica a las transformaciones urbanísticas que se van a producir desde que el citado ferrocarril se introduce en esta ciudad. La línea ferroviaria, por otro lado, se asienta, aunque sólo en parte, en aquella dirección Norte-Sur que reivindicaba aquella “memoria de calzada romana” y que, años más tarde, fue asumida por la llamada “frontera del Duero”. Tres permanencias, por tanto, se yuxtaponen en lo que hoy día se configura como una de las direcciones más claras que han determinado, en parte, la estructura del territorio vallisoletano.

Podemos hablar, también, de una cuarta manifestación identificada, como no podía ser de otra manera, con la situación actual, entendida ésta como la acumulación histórica de todas las manifestaciones infraestructurales que, de una u otra manera, han implicado a un mismo territorio en sus diferentes lógicas contextuales. En esta última manifestación entra en escena la lógica de las más modernas “autovías” que se complementan, en esa estructuración vial del territorio con la que están comprometidas, con el ferrocarril preexistente, aunque dicha colaboración adquiere, poco a poco, rasgos de dominación territorial a favor de la movilidad rodada identificada con el automóvil y sus derivados.

2. En segundo lugar, tenemos los “Poblamientos”, es decir, los asentamientos de población donde se desarrollan las actividades propias de la existencia, bien entendido que estas actividades han pasado de ser exclusivamente aquellas que tenían que ver, sobre todo, con la residencia y con encuentros culturales, políticos e institucionales, sin olvidar el mercado, para convertirse, a lo largo de un proceso histórico dilatado, en centros donde se da una rigurosa identificación entre vivir y estar. Hoy día, como todos sabemos, la existencia se identifica con la ciudad, ejerciendo esta última como un objetivo a alcanzar, lo que determina que se produzcan, de forma continua e ininterrumpida, con mayor o menor intensidad, todo tipo de movimientos migratorios que abandonan actividades primitivas para inmiscuirse en el territorio de lo urbano.

Con el tema de los “poblamientos” también observamos identificaciones históricas entre la localización de los más primitivos y el protagonismo territorial que determinadas zonas geográficas han tenido en la definición del territorio actual de Valladolid. Nos encontramos, en este sentido, con dos sectores geográficos que pudieron ser los lugares de primitivos asentamientos en territorio vallisoletano. Uno de ellos lo localizamos en torno a Cabezón, Mucientes y Cigales, y el otro en el territorio identificado, hoy día, con Simancas. Ambos asentamientos, como podemos observar, tienen dos características que llaman la atención. En primer lugar, son lugares geográficos que ocupan las “terrazas” del río Pisuerga, sirviendo de referencia, en segundo lugar, a puntos específicos por donde, más tarde, se trazará aquella “calzada romana

secundaria" que reunió y comunicaba las localidades de Cabezón y Simancas. La dirección Norte-Sur de dichas terrazas no fue eludida por instalaciones infraestructurales, como las romanas, para las que el territorio preexistente no constituyó nunca un obstáculo para introducir una lógica infraestructural muy diferente a la que se encontraron y que constituyó su punto de partida.

La dirección Norte-Sur, por tanto, aparece, una vez más, perfectamente definida, históricamente, en función de yuxtaposiciones de acontecimientos socio-espaciales que han respetado, mutuamente y en un proceso de acumulación histórica, su memoria espacial. El territorio actual es la suma y la integración dialéctica de todos y cada uno de dichos procesos. Si la dirección citada expresa, en un principio, la que se identifica con el Pisuegra, los puntos que definen el sistema de relación, establecido de forma específica, están impuestos por la localización de esos primitivos asentamientos que comentábamos.

3. Y, en tercer lugar, las "*Estructuras Jurídico-Administrativo-Políticas*" que se establecen entre estos poblamientos, así como aquellas otras que se desarrollan en el interior de los mismos. Estas estructuras jurídicas establecen, ante todo, límites territoriales, así como un grado de jerarquización entre los poblamientos que los asumen como ámbitos específicos sobre los que ejercen un determinado dominio y poder. Es a partir de estos presupuestos cómo se establece la funcionalidad propia de cada poblamiento y del territorio sobre el que ejerce el citado poder, lo que determinan, a su vez, el uso a someter a éste último, uso medido tanto en términos puramente funcionales como, sobre todo, económicos.

Es en función de estas Estructuras Jurídico-Administrativas cómo se establece, por ejemplo, un primer modelo espacial basado en las relaciones entre un Ciudad-Central y el "alfoz" sobre el que ejerce dominios y controles específicos. Dicho "alfoz", en sus inicios, no tiene las mismas características que las que se identifican con las actuales provincias o "centros metropolitanos", ya que la expresión de dichos "alfoces" no estaba supeditada a una continuidad espacial. El dominio que ejercían ciudades concretas sobre el territorio se establecía en función de relaciones políticas derivadas de concesiones o de derechos de conquista. Y estas concesiones, por la naturaleza de las mismas, se correspondían, indiferentemente, con territorios próximos o alejados del centro de poder donde "residía" el "señor" de turno. Al primitivo "alfoz" de Valladolid, por ejemplo, pertenecía Peñafior de Hornija, Villanubla o Ciguñuela, no así Wamba o Zaratán, localidades éstas que estaban más próximas a Valladolid-Ciudad.

Establecidos estos tres elementos, que contribuyen a configurar la estructura de un territorio, la cuestión consiste en plantear cuáles son, en la actualidad, esas relaciones entre "*Infraestructuras*", "*Poblamiento*", y "*Estructuras Jurídicas*", y cómo se ha llegado, históricamente, a esta situación. Estos tres

elementos, por otro lado, constituyen la base de lo que son, hoy día, las Áreas Metropolitanas, al menos lo que podemos denominar como Áreas Metropolitanas en Formación, como sería el caso de Valladolid, es decir, un conjunto específico de concretos poblamientos que mantienen entre ellos unas, a su vez, específicas relaciones jurídicas, políticas, administrativas y productivas. Relaciones físico-jurídicas, en última instancia, que definen jerarquías de poder cuyos resultados son tangibles por cuanto aparecen claramente espacializados en función de una concreta utilización a la que se somete el territorio.

Es en función de estas relaciones físico-jurídicas cómo se establece, en suma, la lógica de un Territorio Urbano. Nuestro objetivo es explicar, en este sentido, el Territorio Urbano de Valladolid, para lo cual vamos a establecer los siguientes momentos históricos que nos den a entender el sentido de su estructura material, social, política y administrativa.

EL TERRITORIO COMO REALIDAD GEOGRÁFICA EXISTENTE.

LA ESTRUCTURA INICIAL COMO PROLONGACIÓN DE SU BASE GEOGRÁFICA

En un primer momento, en efecto, la estructura del territorio vallisoletano obedece, con todo rigor, a condicionantes geográficos de partida, primando, en este contexto, las direcciones Norte-Sur y Este-Oeste que, aproximadamente, marcan las dos corrientes fluviales que atraviesan este territorio. Nos referimos a los ríos Pisuerga y Duero. Valladolid, cuando emerja como ciudad y como territorio urbano, ocupará una de las orillas del Pisuerga, casi en la confluencia de ambos ríos, ligeramente al norte de la misma. De estas dos direcciones, sin embargo, será la Norte-Sur la que más va a condicionar futuros desarrollos urbanos, al menos los más importantes en su origen. Dirección norte-sur que es la que más va a participar, en suma, en la construcción histórica del territorio vallisoletano. No es casual, en este sentido, que la construcción de España, como Estado, también va a seguir esta dirección Norte-Sur, en la medida en que ese fue el camino geográfico que recorrió la conquista cristiana. Las terrazas del Pisuerga se convierten, de esta forma, en las bases físicas de los primeros asentamientos de población que se desarrollan en este territorio.

Esta primera estructuración de origen, sin embargo, va a entrar en contradicción con las infraestructuras impuestas por la cultura romana. No vamos a encontrar una relación clara entre esta originaria base geográfica y las divisiones administrativas que, por ejemplo, va a implantar la citada cultura. Es conocido, en este sentido, como el territorio de lo que siglos más tarde será Valladolid, se adscribía, en dicho contexto cultural, al Convento Jurídico cuya capital era Clunia, y como este Convento, a su vez, pertenecía a la Provincia de Tarraco. Se trata de una organización territorial que utiliza, para su conformación y materialización, una escala de una categoría muy diferente a las

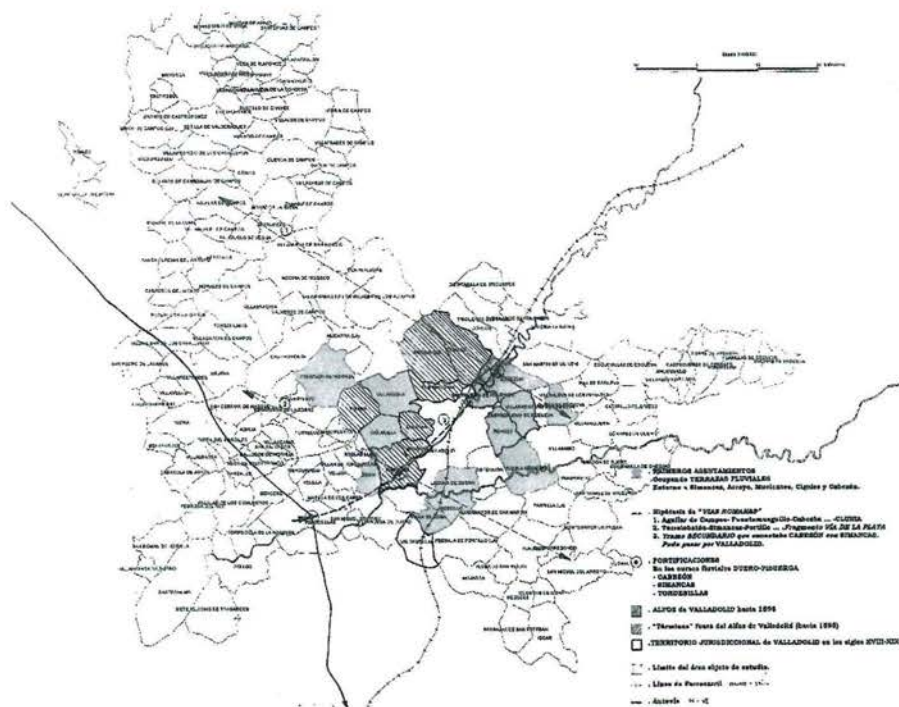
que se van a ir consolidando, a posteriori, a medida que se construya el territorio en cuestión.

Al menos, podemos decir que esta organización cultural romana, lo que va a ser, en un futuro, el territorio Vallisoletano, no aparece como elemento de referencia, ni siquiera las dos direcciones fluviales que hemos comentado. No vemos una relación muy clara entre infraestructuras romanas y organizaciones territoriales jurídicas, al menos por lo que se refiere a la relación de éstas últimas con la geografía existente de base. Los romanos construyen su propia geografía, no importándoles, excesivamente, si sigue o no la organización de un territorio heredado. Los romanos crean su propia física, aquella que les sirve para extender su dominio territorial.

En este primer momento histórico considerado, por tanto, observamos una organización territorial en la que la ciudad de Valladolid, el territorio futuro de su condición como ciudad, no aparece como punto de referencia del territorio que se está construyendo. La única referencia a este territorio vallisoletano continua siendo la confluencia existente de los dos ríos mencionados, aunque la presencia de ambos y la confluencia mencionada no importen, decimos, a la lógica que han implantado los romanos en suelo peninsular. Sólo tenemos referencias de la existencia de un recorrido secundario, en relación con la red de caminos que se materializaron durante la dominación romana, que relacionaba los territorios de las localidades de Simancas y Cabezón, es decir, dos de los núcleos más importantes que van a configurar la dirección Norte-Sur en la que, siglos después, se definirá Valladolid como territorio y como ciudad. Este recorrido secundario se planteaba como un tramo que unía, entre sí, los dos recorridos más importantes que atravesaba el territorio de la provincia de Valladolid. Estos recorridos pasaban por Cabezón, uno de ellos, y por Simancas, el otro. El que pasaba por Cabezón venía de Aguilar de Campos y se dirigía a Clunia. El que pasaba por Simancas formaba parte de la llamada Vía de la Plata. Lo que permite éste recorrido secundario, por tanto, es relacionar dos infraestructuras básicas a través de la comunicación que se establece entre Cabezón y Simancas, dos localidades que sí se asentaban en el territorio básico que estructuraban las calzadas romanas de mayor importancia. Valladolid, como ciudad, queda al margen de éstas infraestructuras básicas.

Esta dirección Norte-Sur, que relacionaba Cabezón con Simancas, por tanto, cobra una importancia, aunque sea secundaria, en el mundo romano, que está por encima de la futura realidad del territorio de Valladolid. En su origen, por tanto, el territorio de Valladolid va a ser mucho más importante que la ciudad.

En este primer momento se consolidan, por tanto, las bases de un territorio sobre el que se van a establecer, a posteriori, específicos poblamientos. Prima más, en una palabra, la geografía que la estructura de unos asentamientos concretos. Es como si pudiésemos decir que la gran preocupación en



Estructura histórica del territorio vallisoletano. Documento de las Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y entorno.

estos años reside, sobre todo, en el trazado territorial y no en las tipologías urbanas concretas. Se está construyendo el plano del territorio, marco de referencia obligado para posteriores asentamientos poblacionales concretos.

EL TERRITORIO COMO FRONTERA. ORGANIZAR EL TERRITORIO PARA DEFENDERLO

De ser marginal, en el marco de la cultura romana, pasa a convertirse en una de las fronteras fundamentales en el avance cristiano hacia el sur peninsular. El territorio al que pertenece la ciudad de Valladolid, en efecto, se convierte en territorio frontera. Valladolid, sin embargo, no tendrá protagonismo en la defensa del territorio al que pertenece. La responsabilidad de dicha defensa va a corresponder a una serie de puntos donde se van a construir específicas fortalezas, a manera de castillos, cuya localización va a estar condicionada por el recorrido de las dos líneas fluviales identificadas con el Duero y el Pisuerga. Una vez más, la lógica de la organización de un territorio va a restarle importancia a cualquier tipo de protagonismo urbano que pueda plantearse.

Y es en función de esta nuevo papel, a cumplir por esta entidad geográfica, cómo se consolidan dos de los centros de población que los romanos habían considerado, aunque de forma secundaria, como puntos de referencia vial. Nos estamos refiriendo a Cabezón y Simancas que, junto con Tordesillas, van a conformar tres lugares estratégicos en la defensa de la línea fronteriza que estaba definida por el Pisuerga y por el Duero.

Cabezón y Simancas, en efecto, fueron, en primer lugar, los núcleos sobre los que se apoyó el recorrido secundario romano que relacionaba dos calzadas importantes. Dichos núcleos, por otro lado, se identificaban, a su vez, con el lugar de los asentamientos más primitivos que se establecen, en origen, a lo largo de las terrazas del río Pisuerga. Por último, ambos centros urbanos materializan una dirección entre ellos que se va a ver consolidada, durante la Conquista Cristiana, en la medida en que, paralelamente a su condición de vía de comunicación, se va a definir como frontera. Y es en función de esa realidad, como línea fronteriza, cómo van a incorporarse, a la misma, otras localidades que se encuentran en la dirección citada y gozan de condiciones geográficas que favorecen la defensa del territorio conquistado. Es el caso de Tordesillas que, junto con Cabezón y Simancas, consolida, en efecto, una dirección que va a manifestarse como tal en la medida en que establece "sintonía" con la memoria histórica-territorial subyacente, memoria que nos remonta al mundo romano, incluso, a aquel otro más antiguo que tiene que ver con primitivos poblamientos.

Hay que recordar, en este sentido, que la línea de frontera estaba identificada con el recorrido de ambos ríos, aunque en dicho recorrido primaba la dirección que seguía el río Pisuerga, ya que esta última es la que más se adaptaba a esa corriente Norte-Sur seguida por los conquistadores cristianos. Cabezón, Simancas y Tordesillas, en efecto, están situados en una línea que sigue, con alguna variación, la dirección Norte-Sur, los dos primeros sobre el Pisuerga y el tercero sobre el Duero. El Pisuerga alcanza al Duero en un lugar donde éste cambia su clásica dirección Este-Oeste para continuar, por un trecho, siguiendo la Norte-Sur, es decir la que se identifica con el Pisuerga y sobre la que se localizan las tres fortalezas mencionadas.

El territorio, por tanto, continua siendo más importante que la ciudad, lo que está determinando, a largo alcance, que los núcleos urbanos que comiencen a consolidarse, años más tarde, como centros de población, van a tener que adaptarse a requerimientos geográficos que la historia se ha encargado de establecer. En este protagonismo territorial sobre lo específicamente urbano, la dirección Norte-Sur va a tener una importancia capital, y mucho más para la ciudad de Valladolid, ya que, cuando surja como auténtico centro urbano, esta ciudad se va a localizar, como un punto más del citado eje, en un lugar situado por encima del Duero y entre Cabezón y Simancas.

EL TERRITORIO COMO ESPACIO GEOGRÁFICO A REPARTIR.
LA PUESTA EN VALOR DE LO DEFENDIDO

Es en este contexto cuando la ciudad comienza a ganar terreno, valga la expresión, al territorio, terreno por lo que se refiere a su responsabilidad en la organización de un espacio geográfico. Y es, también, en este contexto cuando la ciudad de Valladolid entra en la historia. El territorio se convierte en objeto de reparto, correspondiéndose esta práctica con los requerimientos de una sociedad feudal que premia, mediante la entrega de tierras, a los que han intervenido en la consolidación de las conquistas cristianas. El Conde Ansúrez es la figura a considerar en este proceso de repartimiento que va a afectar a la ciudad de Valladolid y a su territorio. Y es en función de este reparto como se va a ir formando el primer "alfoz" de esta ciudad, es decir, sus primeras "tierras" que, a largo alcance, van a definir su zona de influencia actual que hemos calificado como "área metropolitana en formación".

Se reparte un territorio para ponerlo en valor, al menos para imaginar que es posible su rentabilidad económica. Reparto que, también, tiene una intención jurídica. El territorio se divide, se limita, se administra...etc, para encauzar y desarrollar la producción, pero, también, para fortalecer el poder desde la posesión de la tierra.

Este reparto supone, como decimos, una nueva división territorial que va a tener consecuencias, en algunos casos irreversibles, por lo que se refiere al futuro de su administración. El territorio que ocupa la ciudad de Valladolid se va a localizar entre dos tipos de espacios geográficos, por lo que se refiere a la forma de proceder a su administración territorial. Es conocido como el río Duero, aparte de su condición histórica de frontera, marca la línea que divide dos primitivas formas de concebir, jurídica y políticamente, la citada administración. Al norte del Duero se van a establecer administraciones territoriales llamadas Merindades, administraciones que se identifican con delimitaciones territoriales muy amplias, dado el escaso número de poblamientos que se desarrollan al norte de la línea citada. Al sur, sin embargo, cambia la situación, al encontrarse más poblado que el norte. Al sur del Duero, en efecto, serán las llamadas Comunidades de Villa y Tierra las que comprometan la lógica de su administración jurídica.

Valladolid se encuentra, por tanto, entre Merindades y Comunidades de Villa y Tierra, aunque, por su pertenencia al sector Norte, donde dominaba la administración de los Merinos, esta ciudad se ve en la necesidad de pertenecer a una de dichas merindades. La llamada Gran Merindad de Castilla tenía su cabeza administrativa en Burgos, y es a ella a la que pertenecía Valladolid.

El resultado de esta nueva forma de concebir la administración y delimitación de un territorio va a suponer, ante todo, el desarrollo de muy diversos núcleos de población. Aparecerán más centros responsables de administraciones territoriales, ya que no se concibe una administración semejante sin una

sede desde donde dirigir los pormenores del dominio a ejercer. Más centros de población y más cercanos entre sí, ya que el desarrollo de los medios de comunicación no permitía las grandes distancias, lo que va a determinar una red de caminos que encauce recorridos capaces de luchar con el aislamiento de los citados núcleos. Es así como comienza a producirse una compleja "triangulación territorial" materializada por la confluencia entre núcleos de poblamiento y sistemas de comunicaciones. Sistema territorial triangular que se contradice, se opone y, naturalmente, transforma, radicalmente, la linealidad propia del mundo romano. De esta linealidad, sin embargo, sólo se salva la ya tradicional dirección Norte-Sur en la que se va a asentar la ciudad de Valladolid.

Pero lo más importante de todo es comprobar cómo la ciudad comienza a alzarse como la entidad responsable, y el punto de referencia, de cualquier tipo de organización territorial. Condición que debe su origen a los tiempos medievales y que, desde entonces, no ha dejado de ejercer como tal.

UN TERRITORIO COMERCIAL SEÑORIALIZADO

Tras la defensa y el repartimiento, el territorio se convierte en un lugar donde es posible emprender actividades que lo hagan productivo, ya sea haciendo de dicho espacio la base de la producción o el asiento de específicas actividades económico-comerciales. La primera práctica económica sobre el territorio se va a decantar, como ya es clásico en la historia, por la actividad comercial. El territorio se va a utilizar como asiento de dicha actividad, y ello tanto desde el punto de vista de la localización, en el mismo, de puntos específicos de intercambio comercial, como desde la definición, desarrollo y construcción, de nuevas vías de comunicación que van a tener la capacidad de reestructurar lo existente, ofreciendo una nueva manera de entender las comunicaciones.

La actividad comercial que va a generarse, y que va a procurar una nueva lógica al sistema de infraestructuras de comunicación, se presenta como una práctica señorial, es decir, determinada por la lógica, aún imperante, de un sistema de dependencias que, en este ocasión, se expresa a través del control que ejercen los grandes propietarios del suelo sobre los productos que tienen, necesariamente, que circular y pasar por sus propiedades. Los lugares de intercambio también estarán controlados por estos grandes propietarios, ya que en ellos es donde se celebran las ferias y éstas sólo se conciben en la medida en que son concesiones especiales por parte de la realeza, realeza que, también, se comporta en clave señorial.

Esta nueva realidad va a suponer, en primer lugar, la puesta en marcha de un sistema de comunicaciones viarias que reúna entre sí los lugares de intercambio en los que van a tener lugar la celebración de las "ferias", lo que va a determinar, en gran medida, que la ya clásica dirección Norte-Sur se vea, en

cierto modo, “complejizada” al aparecer nuevos centros que se incorporan al primitivo sistema, ensanchando y extendiendo, por tanto, lo que antes era una única dirección.

El sistema de triangulación territorial se consolida. Pero, al mismo tiempo, y en segundo lugar, este nuevo sistema viario se inserta en una nueva manera de entender la dominación sobre un territorio, dominación que se expresa a través de nuevas delimitaciones territoriales que apuntan hacia lo que van a ser los “alfoces” de las ciudades. Estas delimitaciones también responden a intereses señoriales, ya que lo que se está tratando de fortalecer son privilegios que se ejercen, por ejemplo, mediante la actividad comercial que necesita de los territorios delimitados y sobre los que ejercen un dominio estos grandes propietarios de suelo. Estos propietarios tienen el derecho de recibir pagos por el paso de las mercancías a través de sus territorios, delimitados a tal fin. Estas delimitaciones, que apuntan hacia los “alfoces” de la ciudades, no son más que acotaciones impuestas a la capacidad de comerciar en un ámbito concreto.

Pero lo que realmente nos interesa es comprobar cómo esta nueva manera de entender el dominio y la actividad económica sobre un territorio ha determinado que se proceda a reestructurarlo de manera diferente a como se heredó, y cómo esta nueva reestructuración nos acerca a la comprensión de su lógica más actual. Es en este sentido cómo podemos decir que gran parte de la forma que adquiere hoy día el sistema de infraestructuras de comunicación, así como la delimitación de ámbitos municipales, responde a lo que se está procediendo a definir en los años finales de la Edad Media, sobre todo durante lo siglos xiv y xv.

Por estos años, en efecto, se va formando una red de caminos cuya densidad más alta, tal y como reflejan los “repertorios” de la época, se da en torno al territorio que ocupa la ciudad de Valladolid, y a lo largo del recorrido que reúne a Burgos con Toledo. Así se expresa en el “*Repertorio de Caminos de Juan Villuga*” (1546) y en aquel otro realizado por Meneses (1576). Dicha densidad de caminos, aún existente en la actualidad, se concentra en torno a las localidades de Burgos, Medina del Campo, Valladolid, Segovia, Madrid y Toledo, es decir, en lo que hoy día es el centro de la Meseta y donde, por entonces, se celebraban las ferias más importantes de Castilla. Se está formando, asimismo, un eje Sevilla-Medina del Campo-Burgos, en el que la ciudad de Valladolid ocupa un lugar preferente. El camino más habitual, que une Madrid con Burgos, pasaba, por entonces, por Valladolid.

Este sistema refuerza, asimismo, las delimitaciones mencionadas, ya que el territorio comienza a reestructurarse en base a estas comunicaciones, pero, también, en función de los nuevos “centros de población” que son, fundamentalmente, “centros de mercado”. Estos “alfoces”, por otro lado, no responden tanto a cuestiones funcionales, exigidas por la ciudad, como a intereses de los propietarios de suelo, a las relaciones, en suma, que se producen

entre la realeza y los señoríos civiles. Es como si se produjese una delimitación de las tierras que pertenecen a la ciudad, por un lado, y por otro la confirmación de dicha ciudad como centro de mercado, pero ambos fenómenos, aunque marchen en paralelo, aparecen más independientes de lo que en un principio puede sugerirnos. La ciudad, como centro de mercado, y el territorio que le rodea, y que le pertenece, como campo de lucha de intereses señoriales. Es así como podemos decir que si bien se están formando los "alfoces" de las ciudades, éstos no responden aún a la idea de municipio. La ciudad y el campo se enfrentan en una lucha de intereses. Se van formando, eso sí, las bases de lo que serán los nuevos municipios, pero éstos, a los que responden los "alfoces", se distinguen, en muchos casos, por su discontinuidad espacial. Valladolid, por ejemplo, detentaba, dentro de su alfoz, territorios pertenecientes al Conde de Benavente que tenía en Zamora y Orense, así como parte de la provincia actual de León. Vemos, por tanto, que el alfoz tiene rasgos más cercanos a la propiedad señorial que al conjunto de tierras que pertenecen a una ciudad.

De hecho, hasta que en el año 1833 se definan las delimitaciones más actualizadas de los términos municipales y, sobre todo, de las provincias, el traspaso de unas tierras a otras, en el marco de una generalizada discontinuidad espacial, será el rasgo más común en la definición de lo que se llaman los "alfoces" de las ciudades.

El ejemplo de Valladolid no es, en este sentido, excepcional. Cuando esta ciudad es cedida, por motivos de conquista y colonización, al Conde Ansúrez, pertenecía a Cabezón. También, por entonces, parte de su provincia actual estaba englobada en el Condado de Castilla. A Ansúrez le interesaba, especialmente, las posesiones de Cabezón y Simancas, en la medida en que eran, recordemos, dos fortalezas importantes en el proceso de dominación de la línea del Duero. Valladolid, decimos, lo incorpora a sus dominios una vez que controla las dos ciudades antes citadas. Al fin y al cabo, Valladolid no era más que un punto entre ambas fortalezas, pero, eso sí, muy bien situada en una línea de demarcación fronteriza.

Hacia 1595, el alfoz de Valladolid, una vez que se convierte en cabecera central de un conjunto de poblaciones, estaba constituido por Boecillo, Cabezón, Castronuevo, Ciguñuela, Gería, Herrera de Duero, Laguna de Duero, Olmos, Peñaflor de Hornija, Puente Duero, Renedo, Santovenia, Tudela de Duero, Viana y Villanubla. Sin embargo, Cigales, Fuensaldaña, Mucientes, Zaratán, Wamba y Simancas estaban fuera de esa delimitación, y todo ello por cuanto eran núcleos que se debían a otros señores feudales. A partir de entonces, determinadas localidades del alfoz antes citado se van desagregando del control de Valladolid, también por motivos señoriales. Esto va a suceder durante los siglos xvii y xviii. Es el caso, por ejemplo, de Tudela de Duero, que pasó a ser señorío del Duque de Lerma en 1607, aunque volverá a Valladolid en 1627. También se desagregan de Valladolid, Villanubla y Peñaflor de

Hornija, para convertirse en municipios independientes mediante una compra de derecho real. Laguna de Duero y Boecillo, por su parte, pasarán a ser jurisdicción de la familia Rivadeneyra.

En el siglo XVIII, valga también como ejemplo, la provincia de Valladolid pertenecía, en un 33.7% de su territorio, a la Corona, mientras el 60% eran posesiones de señoríos territoriales civiles. El territorio de "realengo" era el que estaba más concentrado en torno a la ciudad, mientras el de "señorío" estaba localizado en torno a los Montes Torozos y a la Tierra de Campos. Incluso, ya entrado el siglo XIX, se desagrega de la provincia de Valladolid el municipio de Viana del Bollo, perteneciente, hoy día, a Orense, así como Benavente y Gradefes, incluidos, en la actualidad, en Zamora y León, respectivamente.

El alfoz, por tanto, no tiene el sentido que hoy caracteriza al conjunto provincial, ni siquiera el de área de influencia más inmediata de la ciudad. Será ya muy entrado el siglo XIX cuando se defina un alfoz que, prácticamente, va a coincidir con lo que es esa área de influencia más actual que debe su actividad a la ciudad central. Es entonces cuando podemos decir que el Territorio Jurisdiccional de Valladolid está formado por Santovenia, Castronuevo, Renedo, Simancas, Arroyo, Villanubla, Fuensaldaña y Cigales.

UN TERRITORIO INDUSTRIAL. CANALES Y FERROCARRILES

Desde la segunda mitad del siglo XVIII, y aunque la llamada Ilustración no tuvo los efectos deseados para España, como sucedió en otros países europeos, comienza a ser objeto de interés científico la definición de unas nuevas reglas a las que deberían atender formas progresistas de entender la producción y el comercio. Más que la ciudades, lo que realmente fue objeto de atención, al menos en Castilla, fue el proyecto de nuevas infraestructuras de comunicación con las que se pretendía sacar a esta Región de la atonía económica y comercial en la que estaba sumida. Es importante resaltar esto, por cuanto los nuevos conceptos de comunicación, sobre los que se reflexiona, como los canales, van a introducir unas maneras diferentes de entender la ordenación y control de uso del territorio. Se va construyendo, de esta manera, un paisaje industrial, aún presente hoy día en la realidad territorial que controla la ciudad de Valladolid, del que habría que tratar de extraerle el beneficio social y económico que aún puede generar.

Sin embargo, tanto el Canal de Castilla como la línea ferroviaria Madrid-Irún, que comenzó a funcionar allá por la segunda mitad del siglo XIX, no supieron dotar al territorio castellano de la suficiente capacidad como para acabar con la atonía antes citada. Es significativo, en este sentido, cómo una vez que comienza a construirse el ferrocarril citado se produce una competencia entre éste y el Canal de Castilla, con el objetivo fundamental de acabar con las posibilidades productivo-comerciales de este último. Hecho aún mas

dramático si comprobamos cómo el recorrido de la línea ferroviaria citada consume, prácticamente, el mismo recorrido que el Canal, teniendo en cuenta, además, que cuando dicho ferrocarril se pone en funcionamiento apenas hacía unos años que acababa de construirse la totalidad del Canal de Castilla.

Lo que introducen estos dos medios de comunicación, al menos en teoría, es la idea de que la base económica y social, en función de la cual se puede proceder a maneras diferentes de entender el progreso, es el territorio. Es por ello por lo que su aportación fundamental es esa nueva manera de entender la organización territorial de una región determinada. Por encima de delimitaciones señoriales, o de poderes particulares que entienden el territorio como una parcela de dominio, el Canal de Castilla, más que el ferrocarril, aporta una concepción territorial que implica, ante todo, considerar la totalidad de la región como objeto de proyecto. De hecho, el Canal reúne y relaciona entre sí a toda una serie de poblaciones, estableciendo tres "puertos" en los que trata de concentrar, estratégicamente, la recogida del cereal que se produce en toda Castilla. El Canal llegará al mayor número posible de puntos de recogida, recorriendo una parte importante del territorio Castellano hasta colocar el cereal en los puertos del Norte de España para su comercialización exterior. Estos tres "puertos" de referencia territorial, y que hacen del Canal una infraestructura de carácter regional, son Valladolid, Medina de Rioseco y Alar del Rey. Es como si Castilla tratase de reunir, en torno a tres "capitales regionales", la capacidad que desarrolla para aunar el esfuerzo de concentrar, repartir y trasladar, a la costa del Norte, la producción del cereal.

Lo importante a analizar, en esta ocasión, es cómo a una estructura territorial preexistente, de marcado signo señorial de base feudal y, por tanto, particularizada a dominios de estricto carácter local, se le está yuxtaponiendo una infraestructura de signo decididamente regional, al margen de particularismos locales, dotando al territorio castellano y concibiéndolo como una unidad que, hasta el momento, carecía de ella, unidad que la historia le había negado continuamente. Valladolid, su ciudad y su territorio, se va a ver especialmente beneficiada por este fenómeno, por cuanto uno de esos puntos de referencia de la nueva red de comunicación va a recaer sobre esta ciudad.

El Canal de Castilla aportó, al territorio de Valladolid, el desdoblamiento de la ya clásica dirección Norte-Sur, en su recorrido hacia Cabezón y Palencia (en esta última ciudad estaba localizada una cuarta dársena, a manera de puerto fluvial identificado con el Canal), diversificando, por tanto, el uso del territorio por lo que se refiere a sus posibilidades de comunicación. A partir de este momento, las comunicaciones de Valladolid, sobre todo hacia el Norte, cuentan con más de un sistema de proceder al transporte y a la relación entre centros poblados.

El ferrocarril, por su parte, también contribuye, en principio, a esta diversidad, configurándose, al final del proceso, que podemos datar hacia 1860, la confluencia de tres vías de comunicación que relacionan la Ciudad de Valla-

dolid con su territorio circundante situado en su salida Norte. Estas vías son, el Canal, el ferrocarril y, por supuesto, el itinerario terrestre que ya se configuró desde tiempos inmemoriales. Pocos territorios han contado, históricamente hablando, con estas posibilidades infraestructurales, por lo que se refiere al transporte y la comunicación. Recordemos, en este sentido, cómo el proyecto de Le Corbusier, que planteaba en su propuesta sobre "*Los Tres Establecimientos Humanos*", consideraba que la comunicación entre centros habitados debería llevarse a cabo utilizando, simultáneamente, las tres vías de comunicación clásicas, es decir, los canales, el ferrocarril y las vías terrestres a manera de autorrutas. De este forma, se configura una autentica "*Ciudad Lineal*", cuyo ejemplo podríamos comprobarlo, al menos en su base infraestructural, en este sector territorial que relaciona Valladolid con Palencia, si no fuera porque la confluencia racional se convirtió en competencia destructora.

En lugar de conjugarse esa confluencia, que hubiese permitido el uso simultáneo y complementario de estas tres infraestructuras, se produjo una eliminación de la infraestructura más tradicional en detrimento de ésta y en favor de la más moderna. El ferrocarril, en efecto, eliminó al Canal, y la más reciente autovía está acabando con el ferrocarril, aunque en este caso es más problemática la eliminación que se pretende. El territorio de Valladolid está perdiendo la oportunidad de contar con una ordenación espacial que le hubiese permitido integrarse e integrar la Región a la que pertenece. El resultado de todo ello es la pérdida del valor territorial de un espacio geográfico en favor del protagonismo urbano, quien está actuando como fuerza centrípeta que extrae, de su alrededor, todo lo necesario para dar vitalidad al concepto de centro, aunque para ello sea necesario dejar sin vida y sin actividad el territorio que le circunda.

DEL TERRITORIO INDUSTRIAL AL TERRITORIO URBANO COMO ÁREA METROPOLITANA EN FORMACIÓN

El resultado de todo este proceso histórico es, precisamente, esto que planteamos en esta última cuestión. El territorio está dejando de ser un "espacio geográfico diverso" para convertirse en un "espacio urbano" con características muy acentuadas por lo que se refiere a su condición de "*espacio central*". Y cuando hablamos de "*espacio central*" estamos haciendo referencia a la constitución de una gran aglomeración que vive para alimentarse, estableciendo, para ello, relaciones unívocas con su entorno, no aquellas que impliquen enriquecimiento mutuo.

Si el ferrocarril acabó, por motivos de competencia, con la lógica impuesta por el Canal, la presencia posterior de las "autorrutas", o "autovías", va a desplegar un nuevo espíritu competitivo del que se va a resentir, esta vez, la red ferroviaria primitiva. Esta competencia va a desplegarse de una manera diferente a aquella que se produjo entre ferrocarril y Canal. Si estos dos medios



Vista de Valladolid hacia 1575. De la obra, "Civitas Orbis Terrarum".

de comunicación marchaban, prácticamente, en paralelo, originándose una competencia entre ellos, que era más fruto, entre otras cosas, de la propiedad común que definía su gestión (la Compañía Ferroviaria del Norte compró el Canal para hacerlo desaparecer, como medio de comunicación, de su propio territorio), con las "autovías" no se va a producir el mismo fenómeno, ya que su explotación no va a coincidir en las manos de un único emprendedor, como si sucedió con el binomio Ferrocarril-Canal.

Lo que diferencia a esta nueva situación es que ambas formas de comunicación van a seguir caminos y gestiones diferentes, no coincidiendo ni encontrándose en un mismo espacio, aunque sus direcciones, sus puntos de partida y de llegada, sean los mismos. El ferrocarril, por su parte, una vez que abandona Valladolid hacia el sur, buscando la capital de España, valga como ejemplo, sigue la dirección hacia Medina del Campo, recorriendo un territorio que, en su mayor parte, no coincide con aquel que recorre la "autovía". Al menos, en ese tramo que relaciona Valladolid con Medina del Campo, es decir, en el ámbito del territorio que se debe a cierto control ejercido por Valladolid. La "autovía", por su parte, recorre un territorio en el que se localiza la ciudad de Tordesillas, no coincidiendo con el ferrocarril hasta que se encuentra con él en la citada ciudad de Medina del Campo. Esta particular forma de relacionarse el ferrocarril con la "autovía" produce una cierta tensión, con origen en Tordesillas y Valladolid, que se concentra en Medina, es decir, desplegándose en el territorio situado al sur de la ciudad de Valladolid.

¿Podemos encontrar, en esta “tensión territorial”, las razones que han determinado que el crecimiento de la ciudad de Valladolid se produzca, con más incidencia, hacia el sur que en cualquier otra dirección territorial?

El ferrocarril fue el medio de comunicación que hizo de Valladolid una Ciudad Central, condicionando su desarrollo urbano, desarrollo que se ha materializado a espaldas de su territorio adyacente, o mejor dicho, absorbiendo todo lo que se encontraba a su alrededor, especialmente aquellas zonas geográficas que se debatían en medio de la tensión que se originó hacia la Ciudad de Medina del Campo. Condición de Ciudad-Central y absorción del territorio más inmediato, para beneficio exclusivo del crecimiento y extensión de la ciudad de Valladolid, constituyen dos fenómenos que han reducido la diversificación territorial que, hasta que se produjeron ambos hechos, distinguía a Valladolid y su zona de influencia, diversificación que había sido la tónica más habitual que había distinguido, históricamente, al comportamiento urbano-territorial de esta ciudad.

La cuestión a plantear, en este sentido, es cómo devolver al territorio de Valladolid su condición de espacio geográfico diversificado, y que esa diversificación suponga establecer relaciones biunívocas entre poblaciones, espacios productivos, sistemas de comunicaciones..etc. Pensamos que una de las posibilidades, para hacer real este propósito, sería, con todos los riesgos que ello supone, plantear el proyecto de un Área Metropolitana, entendiéndolo por ello no la concentración, en un lugar, de las actividades más importantes y significativas que se reparten por el territorio, aunque se establezcan relaciones entre la ciudad central y los centros menores, sino proceder, como en los tiempos de las teorías más clásicas, a un auténtico “proceso de descentralización” que implique repartir, por el territorio de Valladolid, las actividades que ahora están plenamente concentradas en su “mancha urbana”.

Como resumen y conclusiones, a esta interpretación histórica que hacemos de la Estructura Territorial de Valladolid y entorno, podemos decir lo siguiente:

1. En la organización originaria del territorio que domina, actualmente, la ciudad de Valladolid no encontramos un protagonismo especial manifestado y expresado desde esta ciudad. Podemos decir, en este sentido, que la ciudad de Valladolid no interviene, como tal ciudad, en la estructuración básico-originaria de su territorio actual.

2. En esta estructuración básica y originaria sí tienen un protagonismo especial ciudades como Cabezón o Simancas, sobre todo el territorio que las define y sobre el que ejercen control y poder. Dicho protagonismo se ha producido, al menos, en tres vertientes:

– Como lugares donde tuvieron lugar los primeros asentamientos originarios que se apoyaban en las terrazas del río Pisuerga.

– Como posibles puntos de referencia de la única “vía romana” que atravesaba el territorio de Valladolid.

– Como “lugares-fortaleza” durante la Conquista Cristiana. Cabezón y Simancas, junto con Tordesillas, constituyen puntos estratégicos, como ya hemos comentado, en la definición de la Frontera del Duero.

3. El territorio de Valladolid se presenta, en su origen, como una organización geográfica descentralizada, manteniéndose, de esta manera, hasta que la ciudad de Valladolid comienza a potenciarse como un lugar central, hecho este que coincide con el momento histórico en el que comienzan a generarse las llamadas “Ferias Castellanas”. Si el espacio descentralizado se distinguía, y se manifestaba, en clave lineal, siguiendo la dirección norte-sur, marcada por la diversidad de núcleos que recorrían, fundamentalmente, la línea del Duero-Pisuerga, la conquista de la “centralidad”, en contrapartida, llevó aparejada una cierta triangulación del territorio, triangulación que operaba con varios centros identificados con la “ferias”. Uno de dichos centros era la ciudad de Valladolid.

Su condición de espacio descentralizado, sin embargo, constituirá un fenómeno que va a perdurar hasta muy entrado el siglo xvi. Dicha descentralización va a tener su expresión espacial más concreta a través de esa línea Cabezón-Tordesillas, ocupando la ciudad de Valladolid un punto intermedio de la misma, aunque compartiendo, con dichas ciudades, similares categorías territoriales. El acontecimiento político de la Capitalidad, junto con el fenómeno de las “ferias” y otros hechos económicos con incidencia territorial, van a determinar ese cambio de modelo descentralizado original a la compacidad propia de un lugar central.

La ciudad de Valladolid, por tanto, emerge como “lugar central” en la medida en que comparte dicha función con otros núcleos de tanta importancia, en principio, como ella. Será su designación como capital de España la que rompa este equilibrio, haciéndola emerger como centro, esta vez, de un espacio mucho más amplio identificado, como no podía ser de otra manera, con los límites de un Estado.

4. Pero, también, podemos considerar otros fenómenos históricos que han contribuido a la rotura de ese espacio diverso y descentralizado que caracterizaba al territorio geográfico de Valladolid. En general, son fenómenos cuya irrupción histórica se ha producido por razones de tipo político e institucional, es decir, poseídos de una cierta “artificialidad” implantada en el marco de concretas decisiones políticas o económicas. Son “artificialidades” que podían haber recaído en otra ciudad, pero las circunstancias históricas hicieron de Valladolid la elegida para que sobre ella se posasen decisiones que la beneficiaban.

Esto nos debe hacer reflexionar, al menos, en una cuestión: Que si bien la descentralización espacial aludida parece que fue la resultante de un pro-

ceso histórico llevado de la mano de una cierta racionalidad que descansaba y se apoyaba sobre esa "memoria territorial" construida a lo largo de muchos siglos, la conversión de dicha descentralización en un modelo compacto, que absorbe y elimina un "territorio diverso", en favor de uno, o varios, núcleos urbanos, es producto de decisiones políticas que benefician la dominación de lo urbano sobre el territorio. Podemos considerar, como hechos que han contribuido a esta transformación, entre otros, los siguientes:

– En primer lugar, la condición de Valladolid, por razones político-administrativas, como lugar de "ferias". No nos extendemos más sobre este asunto. Lo anotamos, una vez más, para mostrar esa relación entre pérdida de lo diverso y lo descentralizado por razones impuestas y decididas desde marcos políticos concretos.

– En segundo lugar, su condición de cabecera del Canal de Castilla. Se trata, en este caso, de un medio de transporte que encuentra en Valladolid el lugar desde donde se recogen productos ligados a cierta producción agrícola, como es el caso del trigo, para transportarlos lejos de la ciudad con el objetivo de buscar otros mercados nacionales, incluso internacionales. La presencia del Canal, en este sentido, apenas va a incidir en la definición de un nuevo modelo urbano-territorial que afecte a Valladolid y sus zonas adyacentes. No se trata de un medio de comunicación que atraiga productos y personas, sino, más bien, de un mecanismo colonizador que incorpora a Valladolid en un circuito comercial que sólo va a beneficiar a los que explotan la tierra. El Canal lo que proporciona es mayor centralidad a la ciudad, en detrimento de la diversidad territorial reseñada, ya que concibe a Valladolid como un centro urbano que "recoge" y "transfiere".

– En tercer lugar, su condición de cabecera del Ferrocarril Madrid-Irún. A diferencia del Canal, el Ferrocarril sí proporciona a Valladolid actividad económica, ya que este medio de comunicación compagina la distribución de productos con la de personas. Además, en el caso de Valladolid, se produce otro hecho, que calificaríamos de fundamental, por lo que se refiere a la presencia del Ferrocarril en esta ciudad. La Compañía de los Ferrocarriles del Norte no sólo decide su paso por Valladolid, en el recorrido Madrid-Irún, en detrimento de la "candidatura" de Segovia, sino que establecen sus talleres en esta ciudad al ser el punto intermedio de dicho recorrido. El Ferrocarril proporciona a Valladolid, por tanto, actividad comercial, población inmigrada así como un importante contingente de población obrera. El proceso de centralización madurado por esta ciudad, como consecuencia de la presencia del Ferrocarril, alcanza su etapa histórica más importante, distinguiéndose, entre otras cosas, por fortalecerla como marco de referencia territorial y por poner las bases para que dicho proceso de centralización adquiera características de irreversibilidad. De todos es conocido cómo la citada Compañía Ferroviaria adquiere los derechos de propiedad y de explotación del Canal de Castilla,

con lo que elimina la posible competencia que pudiera hacerle este medio de comunicación. El Ferrocarril, en efecto, reinvierte el flujo comercial ligado, hasta entonces, al Canal, hacia sí, haciendo depender la economía castellana de sus propios intereses.

De estos tres condicionantes (“ferias”, “Canal”, “Ferrocarril”) el que más se aproxima al cumplimiento territorial, derivado de esa “memoria geográfica” que ha ido marcando, por siglos, la “linealidad originaria” a la que hemos hecho referencia, es el Ferrocarril. Las “ferias” han triangulado el territorio, mientras el “Canal” ha construido su propia lógica, al margen de condicionantes histórico-geográficos. Sólo el Ferrocarril ha continuado en parte, y sólo a su paso por el territorio vallisoletano, la citada “linealidad” que responde, históricamente hablando, a la relación ancestral que se estableció entre Cabezón y Simancas. Y decimos en parte, porque nada más abandonar la ciudad el Ferrocarril cambia la dirección de Simancas para seguir la de Medina del Campo. El trazado del Ferrocarril, en el territorio vallisoletano, se mueve, en este sentido, entre la “linealidad originaria” y la “triangulación ferial”. Podemos decir, por tanto, que su trazado hace memoria de la historia.

De los cuatro puntos estratégicos, que originariamente conformaban la citada Estructura Lineal (Cabezón, Valladolid, Simancas y Tordesillas), sólo se mantienen, en la actualidad, dos de ellos como puntos de referencia territorial. Uno es la propia ciudad de Valladolid, por cuanto sobre ella pesa la implantación del Ferrocarril. El otro punto es Tordesillas, ya que dicha ciudad soporta el paso de la otra gran infraestructura que, junto con el Ferrocarril, define el contenido estratégico del territorio. Ambos medios de comunicación, uno partiendo de Valladolid, el otro de Tordesillas, se reúnen en Medina del Campo, es decir, en el territorio sur de aquella.

El crecimiento urbano-espacial de Valladolid va a seguir, también, esta dirección, y ello no sólo por lo que se corresponde con la situación actual, sino ya desde las reformas que se emprendieron durante la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX. La “memoria histórica” que posee la ciudad no ha dejado de ejercer sus efectos en los últimos cien años.

Memoria que, en cierto sentido, ha recobrado la “linealidad originaria”, aunque cambiando su dirección. En cualquier caso, estamos en presencia de un tipo de colonización territorial que no ha renunciado a la unidireccionalidad, apostando, en contrapartida, por la concentración, ya que dicha unidireccionalidad se ha entendido como un crecimiento compacto en línea, no como base territorial que podía haber producido un proceso descentralizador.

La lógica de los recorridos fluviales condicionaron, históricamente, una cierta ordenación del territorio con claras evidencias descentralizadoras, mientras la lógica impuesta por el Ferrocarril y la Autovía está condicionando un crecimiento continuo no descentralizado.

2. ORIGEN Y LOCALIZACIÓN TERRITORIAL

Desde el punto de vista geográfico-territorial, la presencia de una ciudad, como Valladolid, en el conjunto del territorio de la Castilla Medieval, como una ciudad de cierta importancia, es un fenómeno tardío. Hay que esperar a la segunda mitad del siglo XI para que Valladolid comience a convertirse en una ciudad con cierto poder económico y político. Hasta entonces, hasta los años anteriores a las dos últimas década del siglo XI, Valladolid se encontraba fuera de las grandes rutas comerciales que recorrían el norte de España.

En líneas generales, podemos decir que en esa época en que Valladolid aún no había encontrado su lugar en el espacio económico de Castilla, las infraestructuras viarias más importantes, que atravesaban este territorio, se reducían a dos antiguas vías romanas. Una de ellas cruzaba el territorio de Este a Oeste (Antigua vía Antonina, convertida, más tarde, en la base material del llamado Camino de Santiago), y la otra comunicaba la primitiva ciudad de Astorga con el Sur de la península (era la antigua vía de la Plata). Simplificación geográfico-estructural que no es más que una de las consecuencias que se derivaban del fenómeno colonizador romano. A pesar de ello, fueron suficientes para generar un importante número de ciudades que se articulaban entre sí, sobre todo, a través de la primera de las vías citadas.

En la llamada vía Antonina, una vez reconvertida en "vía jacobea", nos vamos a encontrar núcleos urbanos tan importantes como Astorga, León o el propio Burgos. En su papel de "sedes episcopales", durante la Edad Media, se alzarán como ciudades de las que nunca desaparecerán manifestaciones de tipo urbano.

Dadas las características de esta vía Este-Oeste, cuyo trazado recorría un territorio relativamente lejano del lugar identificado con la ciudad de Valladolid, ¿cómo fue posible la incorporación de esta última al engranaje económico y, por tanto, territorial, en el marco de la Castilla Medieval?

Esta simplicidad, en la estructuración del territorio castellano altomedieval, va a ir sometiéndose, paulatinamente, a procesos de "complejización" a medida que la propia historia de la llamada "reconquista cristiana" va a ir avanzando en su recorrido hacia el Sur de la península. Las variaciones que van a ir produciéndose en las infraestructuras preexistentes obedecerán a la lógica del dominio territorial que aparece ligado al hecho de la "reconquista".

Y ello, por cuanto la forma que va adquiriendo la dominación del territorio conlleva una determinada reorganización funcional del mismo.

Si, en un primer momento, alcanzar la “frontera del Duero” (allá por el siglo x) supuso la consolidación definitiva de la ruta comercial identificada con el Camino de Santiago (aún Valladolid no tiene un protagonismo territorial), la variación de la línea de dicha “frontera” (siempre hacia el Sur) complicará, hasta tal punto, el dominio sobre el territorio conquistado que dará lugar a un replanteamiento radical de dichas infraestructuras preexistentes. Ya no basta, para que tal dominio sea eficaz, contar sólo con la base material de la antigua vía Antonina.

Y va a ser en función de estos nuevos presupuestos cómo va a ser posible la incorporación de Valladolid al nuevo esquema de dominación territorial requerido por el fenómeno de colonización y ligado al hecho histórico de la “reconquista”.

Un hecho histórico fundamental, para comprender las nuevas variaciones que van a introducirse en el territorio de Castilla, es la conquista de Toledo en el año 1085. Con esta conquista, la nueva “frontera” alcanza la línea del río Tajo, y así se mantendrá hasta principios del siglo xiii. Como nos señala A. Rucquoi (“Valladolid en la Edad Media”), “... como consecuencia de la toma de Toledo, entre el Duero y el Tajo se lleva a cabo una repoblación con un sentido distinto al que había caracterizado a los territorios al norte del Duero. La nueva repoblación se lleva a cabo, ahora, a base de grandes concejos dotados con inmensos territorios. Es el caso de Salamanca, Ávila, Sepúlveda... etc.”. Pero, en esta nueva empresa colonizadora ¿donde queda Valladolid?

Esta ciudad, por entonces, se encontraba a mitad de camino entre la antigua capital política (León) y la nueva línea fronteriza (con Toledo como ciudad principal). Valladolid ocupa, por tanto, una situación de frontera entre los dos reinos cristianos (León y Castilla), es decir en mitad del camino entre las zonas más desarrolladas económicamente por entonces, zonas identificadas con el Camino de Santiago, y las más importantes ciudades musulmanas. Situación que comienza a tener, sobre todo a partir de mediados del siglo xii, un lugar de privilegio para los intercambios comerciales. Y es así como la antigua vía Antonina (ahora, siglo xii, Camino de Santiago) deja de ser la única ruta económica posible en Castilla. Frente a la tradicional dirección Este-Oeste comienza a generarse una segunda dirección Norte-Sur que ponía en comunicación, fundamentalmente, la ciudad de Burgos con Toledo, implicando, en su recorrido, a toda una nueva serie de ciudades que, desde entonces, cobrarán un importante protagonismo económico. Valladolid es una de ellas.

Esta nueva ruta, recorrido de negociantes, unía las ciudades del Camino de Santiago (Burgos, Sahagún, León...) con las nuevas ciudades repobladas (Segovia, Ávila... Valladolid). Y es en este nuevo marco territorial cómo adquieren todo su sentido las llamadas “ferias” castellanas, constituyéndose la de Valladolid como una de estas primeras manifestaciones económicas en

Castilla. En Valladolid, en efecto, tuvo lugar la creación de la primera feria anual que se conoce en Castilla (hacia 1152, creada por Alfonso VI).

Valladolid, por tanto, se incorpora a la historia de Castilla, como núcleo urbano de cierta importancia, allá por la primera mitad del siglo XII, y ello en la medida en que se alza como etapa comercial entre el Camino de Santiago y los grandes Concejos que se repueblan entre el Duero y el Tajo. Ello justifica la creación de la citada "feria", convirtiéndose, por otro lado y como consecuencia de ello, en asiento de una población dedicada a actividades comerciales.

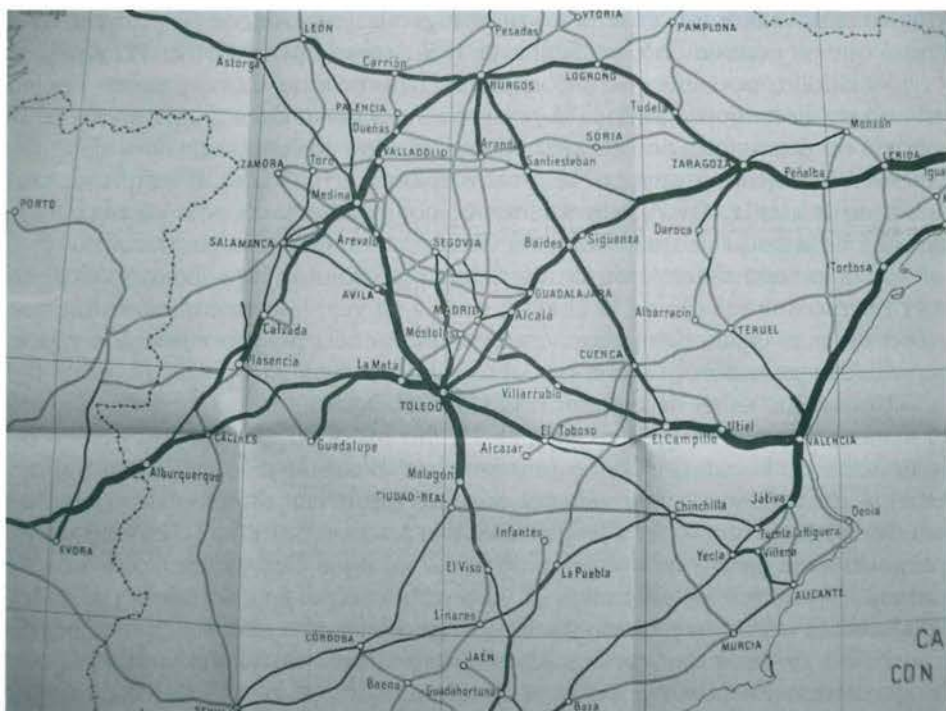
Y es en este marco cuando tiene lugar no sólo la consolidación del primer recinto amurallado de la ciudad, sino, a su vez, la primera extensión que se produce, más allá del mismo, como consecuencia del proceso colonizador-repoblador puesto en marcha por el Conde Ansúrez.

Unos años antes de comenzar el siglo XII, hacia 1095, es consagrada, por el Conde Ansúrez, la iglesia Colegial. Hecho histórico éste que nos habla de los inicios de la extensión que protagoniza Valladolid más allá de su primer recinto amurallado. Primer recinto, aún, de pequeñas dimensiones (unas 22 hectáreas) y que contenía dos iglesias en su interior: S. Julián y S. Pelayo. Este primer núcleo puede ser considerado como un lugar dependiente del alfoz de Cabezón, por cuanto, en el siglo X, el territorio en el que se asienta Valladolid presenta una organización en la que los elementos señoriales de carácter militar, los castillos (Simancas, Cabezón), se alzan como los responsables de la estructura del mismo. ¿Pudo ser "colonizado" el suelo vallisoletano por moradores provenientes de Cabezón? Lo cierto es que en medio de los primeros caseríos surge una iglesia, la de S. Pelayo, iglesia que se encontraba, prácticamente, en el centro de este primer asentamiento.

Como consecuencia de la consagración de la citada iglesia colegial, estrechamente ligada al hecho de la "colonización" (la segunda en su historia) emprendida por el propio Conde Ansúrez, se produce un primer gran crecimiento de la ciudad (crecimiento extramuros) hacia el Este. En los nuevos espacios, así colonizados, se sitúan tanto la Colegiata como el Palacio y la iglesia de Sta. María. Una nueva iglesia, esta vez la de S. Martín, completará el conjunto institucional. Entre ambos conjuntos eclesiásticos se concentrarán las actividades comerciales. Todo este sistema institucional constituirá la base de la expansión protagonizada por la ciudad durante el siglo XII.

Este conjunto extramuros, colonizado por el Conde Ansúrez, se piensa que pudo estar cercado, lo que supondría la presencia histórica, en el proceso de desarrollo espacial de la ciudad medieval vallisoletana, de una cerca intermedia entre la que se data a finales del siglo X y principios del XI y la última cerca medieval que se comienza a constituir a finales del siglo XIII.

Pero esta extensión hacia el Este, fruto del asentamiento, en dicho lugar, de las instituciones ligadas al fenómeno de la colonización, no fue la única expansión que, en esta época, protagonizó la ciudad de Valladolid. Al Sur del primitivo recinto amurallado aparece, quizás desde 1095, un amplio espacio



Caminos descritos, con mayor frecuencia, por Juan Villuga en 1546. Valladolid como lugar de referencia y de relación entre Burgos, Camino de Santiago, y el sur de España.

dedicado a actividades comerciales, espacio del que consta que ya estaba, por entonces, ocupado por edificaciones. Se trataba del lugar urbano que acogerá, más tarde, la “feria” anual que se le concedería a la ciudad, por parte del Rey Alfonso VI, en 1152. Es, a su vez, el lugar que aparece identificado con lo que hoy día es la Plaza Mayor.

Este último crecimiento, provocado por la localización extramuros de un gran espacio comercial, así como aquellos otros, también extramuros, que se localizarán en torno a los focos conventuales identificados con las primeras órdenes mendicantes que se acercan a la ciudad de Valladolid, constituye, probablemente, la más importante expansión de la ciudad. Son crecimientos que hay, necesariamente, que localizarlos, en el tiempo, en un segundo momento y una vez que se ha consolidado la empresa repobladora emprendida por el Conde Ansúrez.

3. LOS SUCESIVOS AMURALLAMIENTOS MEDIEVALES COMO MECANISMOS DE CONTROL DEL CRECIMIENTO URBANO

Las diferentes "cercas", o recintos amurallados, que se han ido sucediendo durante los tiempos medievales, en la ciudad de Valladolid, han respondido, en cada momento histórico, a específicas y concretas razones, distintas, entre sí, unas de otras.

Si, en un primer momento, el amurallamiento inicial respondía a la necesidad elemental de defender (jurídica y militarmente) a un pequeño territorio urbano formado en torno a unos, a su vez, elementales asentamientos religiosos, los siguientes amurallamientos que se sucedan, a partir de estos momentos, van a responder, sin embargo, a la idea de controlar crecimientos producidos al margen del espacio urbano cuyo estatuto legal quedaba establecido en función del amurallamiento existente.

Si dejamos a un lado el posible amurallamiento que pudo recorrer los límites exteriores de la extensión que protagonizó la ciudad de Valladolid bajo la política urbana del Conde Ansúrez (dado que no está del todo demostrado la existencia histórica de dicha muralla), la cerca medieval por excelencia que definió la forma de la ciudad de Valladolid, tal y como se nos presenta durante la Baja Edad Media, fue aquella que se construyó entre los años finales del siglo XIII y principios del XIV.

La razón de tal construcción hay que buscarla en la importante ocupación del suelo exterior a la primitiva cerca por parte de los conventos que comenzaron a colonizar dicho espacio exterior a partir, sobre todo, del siglo XIII. De entre estos conventos hay que destacar, como responsables más directos de dicho crecimiento extramuros, al Convento de S. Francisco (establecido al sur del recinto amurallado, hacia 1260), el convento de los Dominicos (bajo la advocación de S. Pablo, y situado al Norte del recinto amurallado, un año después del anterior), y los conventos de Trinitarios y Mercedarios (localizados, también, en fechas semejantes, al Oeste de la citada muralla).

Como consecuencia de estos asentamientos monásticos se produce una importante urbanización de los terrenos adyacentes a los mismos, cubriendo los lados Norte, Sur y Oeste, extramuros de la ciudad, por donde era posible

proceder a un crecimiento real de la misma, ya que el lado Este estaba ocupado por el primitivo alcázar y limitado por el río Pisuerga. Son estos nuevos espacios urbanizados los que se engloban en el nuevo recinto amurallado del siglo XIV.

EL CRECIMIENTO URBANO MEDIEVAL COMO AUTOCOLONIZACIÓN INTERNA

Este tipo de práctica urbanística se va a constituir como un fenómeno, generalmente, muy habitual, sobre todo a partir del siglo XIII, en la mayoría de las ciudades medievales del occidente europeo. Se trata de una práctica que, al menos, nos delata dos hechos de los que no debemos menospreciar su importancia. Uno de ellos se refiere al desarrollo específico de la "ciudad medieval", en su vertiente de crecimiento en extensión. El otro, a la identificación de dicho crecimiento con el fenómeno, en general, de la colonización de nuevos territorios.

La "ciudad medieval", en este sentido, se configura como la manifestación de un fenómeno urbano, contextualizado en un momento histórico, en el que los procesos de producción de suelo adquieren una gran importancia, y ello tanto por lo que se refiere a los que se identifican con el crecimiento específico de las ciudades preexistentes, como los que se manifiestan en la creación de nuevos asentamientos urbanos. Tanto en un caso como en otro, las órdenes monásticas van a tener un papel preponderante en su calidad de promotores-emprendedores de nuevos fragmentos de ciudad, localizados al exterior de los primeros recintos amurallados, como en la creación de esas "nuevas ciudades" que, en un sentido general, van a denominarse como "bastides", "terranova", "castello" o "castiglione"... etc. Asentamientos urbanos "francos" que se constituyen, sobre todo, como la opción económica, militar en algunos casos, más experimentada, para poner en valor aquellos territorios de los que se requiere, y exige, un rendimiento económico del que carecen.

Esta práctica de creación de nuevas ciudades podemos trasladarla al interior de los asentamientos urbanos preexistentes, lo que nos lleva a plantear, en estos últimos, un proceso de crecimiento espacial que podemos calificarlos como auténticos fenómenos de colonización territorial, aunque de carácter interno a la propia ciudad. Se trata de una autocolonización aplicada a un territorio que ya ha sido objeto de algún tipo de apropiación.

De esta forma es cómo nos plantea el historiador J. Heers el proceso de materialización de los nuevos burgos que van definiendo el crecimiento de la ciudad medieval. La producción de estos nuevos burgos, según el citado autor, obedece a la lógica de operaciones inmobiliarias llevadas a cabo, sobre todo, por propietarios de terrenos, es decir, por obispos, conventos, particulares... etc. Estos propietarios proceden a la división parcelaria de los terrenos que poseían, generalmente, en la periferia del núcleo urbano preexistente,

disponiéndolos, regularmente, a lo largo de unas calles que han sido trazadas, previamente, sobre las propiedades que pretenden poner en valor. Estas operaciones resultaban, como decimos, muy beneficiosas, económicamente hablando, para los señores que las emprendían. Mediante dichas divisiones parcelarias, ponían en oferta el suelo requerido para atraer a una población que deseaba ponerse bajo la protección de un nuevo señor, protección que solía ir acompañada de ventajas para el nuevo colono, sin olvidar, naturalmente, su condición de persona dependiente. De esta forma, los señores recibían censos importantes en función del suelo ofrecido en lotes parcelados. Dicho suelo, si no se lotificaba, si no era objeto de un proceso de colonización, insistimos, restaba sin producir beneficios.

Pero no son sólo presupuestos económicos los que dan lógica a estos procesos de producción de suelo urbano. También están presentes, en ellos, motivaciones de índole política y social. Con estas operaciones, en efecto, se trataba de oponer otros núcleos habitados, como nos señala Heers, a los núcleos antiguos existentes. De esta forma, con los nuevos espacios colonizados se aseguraban unas ventajas económicas y sociales, por cuanto tras una lotificación territorial se materializaba el asiento de una nueva comunidad. Las órdenes monásticas, en nuestro caso, aseguraban su poder social controlando a la nueva comunidad que va a tomar, como asiento espacial, el terreno perteneciente a dichas órdenes. Poder frente al que ejercían otros estamentos señoriales eclesiásticos (como otras órdenes religiosas, o los Cabildos catedralicios), o señores identificados con estamentos nobiliarios, sin olvidar, naturalmente, el poder real.

La materialización de estos burgos, por tanto, se enmarca en esas luchas-enfrentamientos que están presentes en la ciudad medieval y que reflejan, y expresan, los contrastes de intereses entre individuos, instituciones... etc., en su calidad de propietarios de suelo urbano. Es en función de dichos enfrentamientos, y con la intención de procurar mayores cotas de dominio político, cómo los diferentes propietarios, que se reparten el suelo de la ciudad, ponen en marcha unos verdaderos procesos de colonización del suelo en el interior de la misma. Colonización de características muy parecidas, como decimos, a las que se dan en aquellos otros procesos de creación de nuevas ciudades.

Estos burgos, por otro lado, se han constituido, durante mucho tiempo, como asentamientos autónomos, que se mantenían separados del núcleo urbano primitivo y de los otros burgos entre sí. Su más clara relación socio-espacial se producía con la institución señorial que está en su origen. Todo este conjunto de burgos conforma, por tanto, una corona de creaciones urbanas fragmentadas que rivalizaban entre sí. Dichas rivalidades, sin embargo, no implicaban la puesta en crisis del modelo socioeconómico que les proporcionaba su lógica de ser. Son burgos, en una palabra, que no cuestionaban la realidad de las instituciones señoriales, ya que ellos mismos se desarrollaban en régimen de dependencia, propio del mundo feudal. Las citadas rivalidades

se manifestaban, sobre todo, en la medida en que obedecían a intereses encontrados entre una diversidad de comunidades, que deseaban, cada una de ellas, alzarse con el dominio sobre las demás. Pero dicho dominio no escondía una alternativa que implicase una forma diferente de entender las relaciones sociales y de producción. De hecho, después de mucho tiempo de mantenerse esa independencia espacial, se procedía, por razones diversas, a la construcción de un nuevo recinto amurallado que unificaba, en función de un único núcleo urbano, los diferentes asentamientos que, hasta entonces convivían en régimen de independencia.

La colonización de nuevos territorios ha desembocado en la creación de burgos periféricos a la primitiva ciudad, burgos que han convivido independientemente entre sí, manteniendo sus propias jurisdicciones, contribuyendo al final, a la definición de una ciudad que se materializa, realmente, cuando se procede a la construcción de una muralla que aglutina lo que, hasta entonces, estaba separado, tanto espacial como institucionalmente. El desarrollo urbano de la ciudad medieval se manifiesta, por tanto, en función de dos procesos claramente diferentes. Mediante la ocupación indiferenciada, e independiente entre sí, de diversos territorios externos al núcleo urbano preexistente, así como institucionalizando dicha diversidad a través de la construcción del elemento simbólico, por excelencia, de la ciudad, la muralla. Es este recinto el que va marcando, realmente, las pautas del crecimiento espacial de la ciudad, alzándose como lo que fundamenta la diferenciación de lo urbano frente a la otra realidad que representa el mundo rural.

LA MURALLA COMO ELEMENTO DELIMITADOR Y SANCIONADOR DE LA AUTOCOLONIZACIÓN

Los recintos amurallados, en efecto, constituyen elementos fundamentales en la ciudad medieval. Dichos elementos califican, por sí mismos, el carácter urbano de un asentamiento espacial. La muralla se constituye como la señal de identidad de la ciudad, hasta el punto que sólo podríamos hablar de ciudad si se han establecido los límites que interrumpen la continuidad institucional de su caserío construido. El propio Rey Alfonso X, llegó a afirmar que "*...la ciudad es toda población amurallada*".

Ahora bien, la identificación de la muralla con el concepto de ciudad medieval nos debe hacer reflexionar en torno a una serie de consideraciones a propósito del papel que ejercía en la lógica de su desarrollo urbano. Una de dichas consideraciones podía hacer referencia a los momentos históricos que contextualizan su construcción, así como a la relación que dichos recintos mantienen con aquellos otros que están en el origen de primitivos asentamientos que aún no podemos considerarlos como auténticas ciudades. Una segunda consideración, por otra parte, podría versar acerca del significado y la función que tenían estas murallas, es decir, el porqué de su construcción y

el uso que se exige de las mismas. Un tercer aspecto, por último, nos debería hacer reflexionar sobre la incidencia que dichos recintos amurallados podrían tener, o han tenido, en la forma de la ciudad medieval.

Por lo que se refiere al momento histórico con el que se identifica la construcción de los recintos amurallados, podemos decir que fue en los últimos años del siglo XII, y durante todo el siglo XIII, cuando tuvo lugar el desarrollo de un importante impulso encaminado a dotar a las ciudades, entonces existentes, de elementos amurallados. Dichas murallas, como decíamos anteriormente, aglutinaban, buscando una única unidad espacial, todo un conjunto de núcleos urbanos, independientes entre sí, que se encontraban, hasta entonces, dispersos en un conjunto territorial determinado. Dichos amurallamientos también incorporaban, a la nueva entidad urbanística nacida de la unificación citada, zonas libres de edificación, con la finalidad de facilitar futuros crecimientos urbanos (a manera de nuevas lotificaciones de terrenos internos al recinto amurallado constituido), sin olvidar, por supuesto, la calidad de dichos espacios libres como terrenos productivos, desde el punto de vista agrícola. De esta forma, la ciudad podría gozar, si así lo requerían las circunstancias, de un cierto grado de autosuficiencia económica, perfilándose como una unidad productiva frente al territorio rural exterior.

En el caso de Valladolid, nos encontramos, en un primer momento, con un recinto amurallado que podríamos datarlo en el siglo X. Se trata de una delimitación originaria que delata la definición de un asentamiento que aún no podemos denominarlo como ciudad. Tendrá que pasar un tiempo hasta que se plantee la construcción de un segundo recinto que tendrá por objetivo esa unificación, en función de una única entidad urbanística, de los núcleos dispersos, que se han ido materializando, a lo largo de casi un siglo, en los territorios periféricos al primitivo recinto. Se trata de la muralla construida en los últimos años del siglo XIII, y principios del XIV, de la que A. Rucquoi nos dice que, en su interior, *“...coexistían numerosos buertos con las zonas urbanizadas, y buertos de los monasterios convertidos en intramuros, cerca que sólo será alcanzada por los edificios públicos y privados en la primera mitad del siglo XV, y rebasada durante las décadas posteriores”*.

El mismo fenómeno podemos observar en otras ciudades, como es el caso de Burgos y Palencia. Burgos debió contar, al igual que Valladolid, con un recinto amurallado primitivo que podemos datar en el siglo XI, recinto que se extendía por las zonas más altas de la ciudad que estaban muy directamente relacionadas con el castillo que identifica el origen del asentamiento. Un nuevo trazado amurallado, mucho más amplio, comenzó a formalizarse durante el siglo XIII, englobando nuevas zonas que se habían consolidado al exterior del primitivo recinto.

En Palencia, también observamos fenómenos urbanos semejantes. Su cerca primitiva se remonta, igualmente, al siglo XI, coincidiendo, su construc-

ción, con la restitución, en dicha ciudad, de su sede Episcopal. Al igual que veíamos en Valladolid, órdenes monásticas, de signo mendicante, se establecen en la ciudad, localizándose en terrenos periféricos al primitivo recinto. Posteriormente, con la construcción de una nueva línea de muralla, estos conventos quedaron incorporados a la nueva entidad urbanística, coincidiendo, este hecho, con el impulso que, durante el siglo XIII, recibieron la construcción de estos nuevos recintos amurallados.

Como resumen, por tanto, podemos indicar que los recintos amurallados que se construyen, sobre todo a partir del siglo XIII, trataban de incorporar, al primitivo núcleo existente, aquellos asentamientos (monásticos, sobre todo) que se localizaban fuera del mismo. También incorporaban espacios libres que eran utilizados como zonas de cultivo interno (fundamentalmente), ejerciendo, a su vez, el papel, no previsto ni planificado, de suelo de reserva urbana que estaba en disposición de ser sometido a procesos de lotificación parcelaria, con los que hacer frente a posibles aumentos de la población originaria. Procesos, todos ellos, que dan idea de los importantes desarrollos urbanos que tuvieron lugar durante la Baja Edad Media (sobre todo), constituyéndose la muralla, sus sucesivos cambios y repetidas construcciones, en el indicador más claro de dicho movimiento urbanístico. Se trata de cercas, o murallas, que incorporaban hechos territoriales ya consumados, con el objetivo de ejercer un control sobre los mismos.

SIGNIFICADO Y FUNCIÓN DE LOS RECINTOS AMURALLADOS. MURALLA Y FORMA DE CIUDAD

Y así entramos en el segundo aspecto que deseamos comentar, es decir, el significado y la función de los citados recintos. En muchas ocasiones se ha argumentado que el objetivo único, o más importante, de dichos recintos, era la defensa militar de la ciudad. Sin desdeñar, ni mucho menos, este importante cometido de la muralla, no deberíamos establecerlo, sin embargo, como el único. La muralla defiende, que duda cabe de ello, pero también delimita un territorio, con el objetivo de establecer diferencias jurisdiccionales. En este último sentido, la muralla define lo que es ciudad frente a lo que no lo es, y esto es muy importante en una época en la que pertenecer a una comunidad urbana significaba detentar unos derechos y cumplir unas obligaciones. De ahí que los límites entre territorios, con jurisdicciones distintas, pueda tener tanta importancia, o más, que aquellas que se establecían para materializar una defensa militar.

La muralla también detenta un claro significado ideológico. Un elemento semejante, al estar dotado, necesariamente, de puertas, nos está expresando la delimitación de un espacio con características muy especiales. Atravesar dichas puertas significaba penetrar en otro mundo, sacralizándose, de alguna manera, el paso a través de las mismas. Era como ganar un status, someterse



Sucesivos amurallamientos, medievales y tardomedievales: del siglo XI al XVII.

a unas reglas que se expresan desde el control de la actividad comercial a la aceptación de unos reglamentos jurídicos diferentes. La muralla, en este sentido, acoge, pero también controla, y todo ello en función de un mundo diferente que desarrolla en su interior.

Y ya sabemos que entrar en un mundo sacralizado, incorporarse a su dinámica social, no sólo implica la aceptación de unas reglas de juego, por parte del individuo o grupos sociales que, a cambio de ello, aspiran al mejoramiento de sus condiciones de vida, sino, a su vez, asumir un compromiso que se convierte en norma de conducta en la que no es posible diferenciar entre lo impuesto desde arriba (desde el poder institucional) y lo aceptado individualmente. La ciudad medieval, en cuanto organización socio-espacial, actúa como elemento racionalizador de un pensamiento ideológico impuesto al individuo desde fuera de él, pero que éste asume como si fuera una construcción mental propia.

Por lo que se refiere, por último, a la relación entre muralla y forma de ciudad, podemos decir, como reflexión general, que la muralla medieval no suele imponer una forma específica a la ciudad, actuando, por el contrario, como remate de una forma urbana previamente constituida. La muralla dibuja unos contornos virtualmente existentes, no ejerciendo más control formal que aquel que ya han acotado los asentamientos existentes que definen el proceso de ocupación del espacio. De hecho, quien marca la forma de la ciudad es la propia lógica del desarrollo urbano (intra y extramuros). La muralla sanciona, eso sí, el valor jurídico de dicho crecimiento, pero no la forma final del mismo, que es consubstancial con la lógica que sigue su extensión. Las murallas, como muy bien expresan C. Estepa y T. Ruiz, en su estudio sobre la ciudad de Burgos, "*...siguieron más que dictaron el desarrollo de la ciudad*".

Este papel que ha ejercido la muralla, en el crecimiento y control del desarrollo urbano, nos hace reflexionar, como conclusión, sobre el significado y tipo de espacio urbano que se produce, y es consubstancial, con el modo de producción identificado con una sociedad estamental. El espacio de la ciudad medieval, en este sentido, podemos conceptualizarlo como un "espacio agregado" o, mejor dicho, un espacio que resulta por suma de unidades de asentamientos preexistentes, cuya unificación, instrumentalizando la muralla, como forma de proceder a la misma, ha dado como resultado una entidad superior, cualitativamente diferente, que llamamos ciudad. La planificación urbana, el control del crecimiento futuro de la ciudad, está ausente en la ciudad medieval. Y ello por su propia condición de ser un "espacio agregado", es decir, lo contrario de un "espacio sistémico" (planificado).

EL ESPACIO DE LA CIUDAD MEDIEVAL

El crecimiento de la ciudad medieval, en este sentido, es un "crecimiento casual", lo que no quiere decir que se produzca desposeído de una determinada lógica, sino, simplemente, que no responde a la idea de un "proyecto urbanístico", de una "ordenación del espacio", que prefigure su forma final. Es un crecimiento, en otras palabras, "desordenado", en su acepción de "espacio complejo", no pensado de una sola vez. "Ciudad casual y compleja" que nos delata, eso sí, su riqueza espacial, su resistencia al control, aunque éste se dé como condición inseparable al sentido mismo de una sociedad estamental. Pero, es en esto, precisamente, donde reside la gran contradicción de la ciudad medieval. Se pretende controlarla, desde instancias superiores, pero la lógica de su crecimiento la hace compleja, confusa e incontrolable. ¿Porqué, sino, tantos amurallamientos, que se suceden unos a otros? ¿No esconden una manera de resolver las contradicciones que se exteriorizan a través de la presencia de asentamientos incontrolados que se producen fuera de dichos recintos?

De hecho, cuando, allá por los siglos XVI y XVII, se llevan a cabo las primeras intervenciones en el espacio heredado, de la ciudad medieval, la forma y el contenido de todas ellas tienden a normalizar un nuevo concepto de espacio urbano que reste complejidad y confusión al espacio medieval preexistente.

El espacio de la ciudad medieval es deshechado, en este sentido, porque no se adapta a un control exigido por las monarquías absolutas. Para ello, hay que "planificarlo", "descomplejizarlo", restarle confusión, aclararlo, en una palabra. Operaciones, todas ellas, que no han dejado de producirse desde los citados siglos hasta nuestros días.

DE LA MURALLA, COMO CONTROL DEL CRECIMIENTO URBANO, A LAS MEDIDAS RESTRICTIVAS PARA IMPEDIR DESARROLLOS EXTRAMUROS

La última muralla medieval de Valladolid, construida en el siglo XIV, posee ese significado, ejerciendo las funciones a las que nos estamos refiriendo. Recogió crecimientos espaciales, exteriores a recintos amurallados preexistentes, que se habían materializado una vez que las órdenes monásticas ejercieron y desarrollaron prácticas colonizadoras territoriales. Al mismo tiempo, dicho recinto sancionó una determinada forma de ciudad que estaba determinada, realmente, en función de dichas acciones urbanizadoras realizadas a partir de la presencia de los conventos citados. Y, por último, al delimitar lo que era urbano de aquello que no lo era, comenzó a determinar, y a procurar, una lógica al desarrollo de nuevos asentamientos espaciales que recurren, una vez más, a localizaciones periféricas, en la medida en que pretenden escapar de controles identificados con los poderes señoriales urbanos.

Dicho recinto va a permanecer, sin modificación alguna de su trazado, hasta el siglo xvii. Durante casi tres siglos el espacio urbano de Valladolid no va a sufrir variación, por lo que se refiere a su delimitación físico-jurídica, aunque sí va a ser desbordado en función de sucesivas ocupaciones espaciales materializadas, sobre todo, en barrios residenciales extramuros. La cerca del siglo xiv, en efecto, se verá rebasada durante la segunda mitad del siglo xiv y principios del xv. Una vez superada la crisis producía en los años finales del xiii y principios del xiv, crisis que provocó un estancamiento de la urbanización (estancamiento que se manifiesta, entre otras cosas, como nos señala A. Rucquoi “...en las dificultades experimentadas por el Cabildo de la iglesia Mayor para sacar rentas de sus edificios”), se acelera, a partir del siglo xv, el proceso de ocupación del espacio extramuros. Dicho salto, al otro lado del recinto amurallado, fue provocado, en gran medida, no tanto por la escasez de espacios libres interiores sino por la imposibilidad de ocuparlos. Los grandes conventos, que se establecieron durante el siglo xiii, ejercieron un dominio territorial a base de cercar espacios libres para cultivos interiores, exigiendo limitaciones de altura a los edificios próximos a sus posesiones alegando motivos de intimidad personal... etc. Todos estos imperativos provocaron una presión tal sobre la posesión del suelo urbano, condicionados por la presencia de las órdenes monásticas, que impidió la ocupación del mismo por parte de una población que, allá por el siglo xv, comenzaba a crecer de forma importante. De esta manera, las zonas habitadas comienzan a localizarse más allá del límite amurallado.

Las medidas tomadas, por entonces, por lo que se refiere al control de la edificación periférica, no podían ser, sin embargo, más contradictorias con tal situación. Si el crecimiento extramuros aparece claramente como una consecuencia del control que, sobre el suelo intramuros, ejercen, sobre todo, las instituciones religiosas, evitar, como se deseaba, dicha extrapolación espacial, debería haber implicado otro procedimiento legal que el control estricto de las construcciones extramuros. En 1498, en efecto, tiene lugar la formulación de un decreto por el que se prohibía levantar edificaciones en los arrabales “...sin licencia e mando del Regimiento de esta villa”. Esta orden se volvió a decretar, en ese mismo año, estableciéndose que “...se asentó e mandó por los dichos señores corregidor e regidores que ninguna persona, vecinos de esta dicha villa, no labren casas en los arrabales de ella...”

Lo que se pretendía, con estas medidas de control, era, ante todo, evitar la pérdida de rentas que producían aquellas actividades que se desarrollaban fuera de las murallas. De hecho, cuando se decide levantar un nuevo recinto que integrara a la ciudad los nuevos asentamientos extramuros, fueron los gremios los que promovieron esta idea, apoyándose en el detrimento y menoscabo que sufrían sus rentas. Los nuevos vecinos extramuros, decían, consumían todo género de artículos sin contribuir al pago de las cantidades de maravedíes que se asignaba a cada uno cuando se introducían en la ciudad. Se trataba, por tanto, de evitar el crecimiento de la ciudad que no estuviese sometido al pago de rentas señoriales.

Medidas semejantes se comenzaron a tomar, en la misma época, pero sobre todo durante los siglos *xvi* y *xvii*, en las principales ciudades europeas, como es el caso de París y Londres. Será a partir, sobre todo, del siglo *xvi*, cuando comienzan a desbordarse los límites establecidos por las últimas murallas medievales que aparecen, prácticamente, materializadas a finales del siglo *xv*. Numerosas son, también, las medidas legales que se dictaron para acabar con dichos desarrollos urbanos periféricos fuera de los límites legalmente establecidos años atrás. El objetivo de tales medidas, sin embargo, no era tanto detener dichos crecimientos como ponerlos bajo control municipal, aunque dichos controles, en realidad, se manifestaban muy restrictivos a la hora de permitir nuevos asentamientos fuera de las murallas.

Las razones esbozadas en Londres, por ejemplo, para acabar con dichos crecimientos periféricos, se basaban en las malas condiciones higiénicas que estaba padeciendo la ciudad, como consecuencia de la masiva afluencia de población que se estaba produciendo por aquellos años (siglo *xvi*). El objetivo, por tanto, era impedir dicha afluencia, para lo cual nada mejor que limitar la construcción de nuevas viviendas, y ello tanto en el interior de la ciudad como en sus zonas periféricas más inmediatas.

En 1580, en efecto, la Reina Elizabeth estableció la prohibición de edificar palacios, residencia, o casas de alquiler, dentro de la distancia de tres millas a contar desde cada una de las puertas de Londres, limitando, con ello, el crecimiento de la ciudad. Esta prohibición se constituyó como el instrumento legal que favoreció los pasos para llevar a cabo la formalización de un "cinturón verde" en torno a la ciudad, condicionando, en contrapartida, el desarrollo de nuevos barrios más allá de la distancia de las tres millas citadas. Medidas que, en el fondo, beneficiaban, sobre todo, a las clases sociales más poderosas, quienes deseaban eliminar a la gran masa de población asentada en las zonas más centrales, población que tantos problemas creaban en sus contactos cotidianos con los que se creían los verdaderos ciudadanos de Londres.

Semejantes medidas se tomaron, también, en la ciudad de París, en tiempos de Enrique II, hacia 1548. En esta ciudad, al igual que en Londres, se estaban tratando de eliminar las construcciones que se levantaban fuera de los muros de la misma, apoyando, en contrapartida, la construcción de alojamientos en los suburbios que se encontraban a una cierta distancia de París.

En el fondo de toda esta cuestión, lo que realmente se estaba planteando era el peligro de la expansión urbana, con el consiguiente abandono del campo. Con las proclamas citadas se trataba de invertir este proceso, apoyando, para ello, la construcción de viviendas unifamiliares que al contemplarse, su localización, fuera de la ciudad existente, y muy estrechamente relacionada con el mundo suburbial, procuraba el desarrollo de una ideología rural, como alternativa a la citad afluencia de población hacia núcleos urbanos consolidados.

Ninguna de estas medidas, sin embargo, provocó los efectos que intentaban controlar. Los asentamientos periféricos-extramuros siguieron produ-

ciéndose, y sólo la construcción de nuevos amurallamientos ocultó lo que se desarrollaba fuera de los muros, y ello en la medida en que se procedía a reunificar lo que estaba disperso y fuera de control.

El caso de Valladolid no era ajeno a lo que pasaba en otras ciudades del continente. A pesar de todos estos controles, la ciudad de Valladolid siguió creciendo extramuros. Es el caso del suburbio de Tenerías, a propósito del cual un tal Alonso Nuño de Castro presenta, en 1515, una solicitud de licencia autorizándole a dar a censo, en parcelas de solares, la huerta y la finca que poseía entre las Tenerías y el camino a Medina. Justifica su solicitud alegando que la ciudad crece sin cesar. La orden del año 1498 no se cumplía desde hacía mucho tiempo. No solo se construye en Tenerías sino también en otras partes extramuros de la ciudad, como es el caso del barrio de Sta. Clara, al norte de la misma.

El arrabal de los Zurradores constituye otro ejemplo de lo que decimos. Estaba situado a la salida de la Puerta de Teresa Gil. En 1503 el Regimiento acodó "*...se allanen el muladar que está fuera de la puerta de Teresa Gil y que se haga que la salida de la Puerta sea calle derecha como ve hacia los Curra-dores...*". Y cuando la peste de 1517, se ordena "*... que la puerta de Teresa Gil quede abierta el postigo de ella solamente por causa de los vecinos del arrabal de los Zurradores*".

Tantos crecimientos extramuros se suceden que el Concejo de la villa formula una demanda en 1552 argumentando que la villa de Valladolid crece día a día y se han construido extramuros casas muy principales. Por ello se desea destruir las antiguas murallas con el fin de utilizar las superficies dejadas libres para construir nuevas casas. Con el dinero obtenido de la cesión, a censo perpetuo, de estos terrenos se levantaría el nuevo recinto que encerraría a toda la ciudad, incluyendo los nuevos asentamientos extramuros.

Pero si esto se decidía en 1552, unos años más tarde, en 1559, la Corte abandona la ciudad para trasladarse primero a Toledo y luego a Madrid, cortándose, de forma contundente, el crecimiento de la ciudad, y con ello la construcción de la nueva muralla. Y no será hasta los años iniciales del siglo xvii, cuando se materialice la construcción del último recinto amurallado de la ciudad.

El proceso ha terminado. Valladolid no volverá a plantearse la construcción de ninguna otra cerca o recinto amurallado. A partir de ahora, el espacio periférico estará sometido a otro tipo de controles, aquellos que se establezcan desde el planeamiento urbano. Pero, habrá que esperar muchos años más para que tales medidas se pongan en marcha. Mientras tanto, serán las reformas a que se someta el espacio medieval heredado, sobre todo a partir del siglo xix, las que den lógica a una ocupación periférica que permanecerá sin control, por cuanto es la intervención en la ciudad consolidada lo que prime sobre cualquier tipo de medidas urbanísticas a emprender. Intervenciones que procuran la definición de "áreas de centralidad" en detrimento de la cualificación de las "zonas periféricas".

4. LA RECONSTRUCCIÓN DEL VALLADOLID DEL SIGLO XVI COMO PROYECTO DE CENTRALIDAD

La reconstrucción de Valladolid, tras el incendio de 1561, se enmarca, históricamente hablando, en unos nuevos principios metodológicos de proyecto que comienzan a manifestarse a partir de los años finales del siglo xv. Dichos principios responden a una nueva manera de entender el proyecto de ciudad, tanto en su vertiente de racionalizar lo existente (el espacio medieval heredado), como en aquella otra que se expresa a través de la creación de nuevas ciudades. Pero es, sobre todo, el primer aspecto apuntado (racionalización del espacio medieval heredado) el que nos interesa resaltar, ya que el proyecto de reconstrucción de Valladolid responde, con toda claridad, a una intervención sobre lo existente, con la intención de adaptarlo a los nuevos presupuestos urbanos derivados de la, por entonces, modernidad histórica reinante.

UNA NUEVA ACTITUD METODOLÓGICA. LA CIUDAD COMO OBJETO DE PROYECTO

Intervenir en la ciudad existente no significaba, en estos años finales del xv, recurrir, sin más, a la práctica arquitectónica. La ciudad, el espacio urbano, se presenta como objeto autónomo que no hay que confundirlo, necesariamente, con la física arquitectónica.

Es conocido, en este sentido, el distinto camino recorrido por disciplinas, como la arquitectura y la urbanística, a la hora de expresar, espacialmente, las modificaciones que introducen en la realidad de la ciudad heredada. Distintos caminos, sobre todo, cuando observamos las manifestaciones, que hemos acotado como claves, para comprender la nueva concepción de la ciudad (de su tratamiento desde el proyecto) que se está planteando en esos años finales del siglo xv. En esta dispersión metodológica, observada entre la arquitectura y la urbanística, comprobamos cómo la arquitectura trata de investigar en torno a las formas elaboradas por el mundo clásico, mientras la urbanística indaga en el pasado más inmediato. Es así como podemos argumentar que esta última disciplina se enfrenta, sobre todo, a la racionalización de la ciudad medieval heredada, es decir, al tratamiento de lo más inmediato, partien-

do de lo que existe, no planteándose alternativas que recurran a pasados históricos que no coincidan con la práctica puramente medieval.

La ciudad existente se considera, de esta forma, como una realidad que aún puede ser objeto de utilización, sin necesidad de recurrir a drásticas intervenciones que amparen alternativas radicales. Su tratamiento, por el contrario, se plantea en función de intervenciones parciales que racionalicen lo heredado. La ciudad existente sólo hay que modificarla, no sustituirla. Es, en este contexto, como cobran sentido los tipos de proyectos que se proponen para modificar la ciudad. Se trata, por ejemplo, de proyectos de espacios públicos que implican, sobre todo, la regularización de los ya existentes, relacionándolos, todos ellos, con aquellos otros que se orientan hacia la racionalización global de la estructura viaria. Se asume, por tanto, el ambiente urbano heredado, como punto de partida incuestionable, para proceder a cualquier tipo de intervención en la ciudad.

A diferencia de la práctica urbanística, la propiamente arquitectónica busca, por el contrario, el contraste con lo circundante, ya que dicha práctica se concibe como la única posible y capaz para modificar lo existente. No tiene por qué asumir, como ocurría con la urbanística, lo heredado como punto de partida, como realidad que condicione al tipo de intervención a realizar.

Caminos separados que comienzan a encontrar un punto de referencia común cuando la urbanística investigue, a propósito de sus principios metodológicos, en el mismo campo histórico que, hasta entonces, había sido patrimonio exclusivo de la arquitectura, es decir, en el mundo clásico. En este reencuentro de la urbanística con el pensamiento clásico (sobre todo con el pensamiento Romano) se produce, en efecto, una renovación radical de sus presupuestos metodológicos, orientándolos, fundamentalmente, hacia concepciones globales, es decir, planteándose el proyecto de ciudad como realidad total. Es así como se desemboca en lo que ha venido denominándose como el movimiento de la Ciudad Ideal. Interpretaciones, relecturas, de la obra de Vitruvio están en el origen de esta nueva concepción metodológica. Las nuevas ciudades que se proyecten, a partir sobre todo del siglo XVI, tendrán, la mayoría de ellas, esa referencia formal a la obra de Vitruvio.

Lo más destacado de dichas propuestas urbanas, sin embargo, no es tanto la insistente definición de su forma, aspecto al que suele referirse con más asiduidad cuando se plantea lo fundamental de este movimiento, como la propia metodología de proyecto a la que nos remiten estas creaciones urbanas. Nos estamos refiriendo al hecho de que "proyectar una ciudad", a partir de estos nuevos presupuestos, va a implicar, sobre todo, "anticipar su forma", es decir, implicarla en un proceso de "planificación urbana" que controla, por referencia al modelo previamente proyectado, la forma convenida para la ciudad.

Este control planificado de la forma urbana cobra su auténtico sentido urbanístico cuando lo que se proyecta está más relacionado con la transfor-

mación de lo existente que con la creación de una nueva forma urbana (de una "nueva ciudad") al margen de lo construido. Cuestión esta que observamos, con toda claridad, en el proyecto de reconstrucción de las zonas centrales de la ciudad de Valladolid. Control planificado de la forma urbana que está intencionadamente planteado, sobre todo, para fortalecer una imagen urbana con capacidad para expresar valores y contenidos de orden político. A través de la imagen así proyectada, en efecto, se intentan expresar fundamentos ideológicos, muy estrechamente relacionados con la necesidad de perpetuar el orden político establecido. Y todo ello, mediante instrumentos normativos que controlan figuraciones arquitectónicas precisas. La importancia que, en estos proyectos, se da al "decoro urbano" comienza a ser mucho más acusada que en épocas históricas pasadas. A partir de los siglos xv-xvi, la ciudad comienza a ser considerada en su vertiente de objeto unitario, superando la disgregación formal, propia del medioevo. Objeto que se valora en la medida en que permite expresar, también unitariamente, el nuevo sentido político que se identifica con la noción del Estado Moderno.

En la ciudad medieval precedente, como muy bien nos expresa Guidoni, se daba una dicotomía entre representación de la ciudad y realidad urbana específica. Lo que se intentaba representar, a través de concretas imágenes urbanas, eran cuestiones e ideas de carácter general, que tenían que ver, sobre todo, con símbolos prefijados. Se trataba de representaciones imaginarias como, por ejemplo, la idea de ciudad como círculo, como cuadrado, es decir, figuras que estaban directamente relacionadas con la idea del creador y del mundo. El espacio urbano concreto, en su calidad de ciudad física, quedaba al margen de este tipo de representación.

Estas representaciones imaginarias de la ciudad, en su calidad de símbolos de lo urbano, comienzan a ceder terreno, a compartir, mejor dicho, su, hasta entonces, única referencia expresiva, con respecto a aquel otro tipo de representaciones que se preocupaban por delatar las diferencias territoriales. La ciudad ya no es la expresión de una sola idea, sino una diversidad en contextos territoriales muy diferentes entre sí. Se está planteando, por tanto, la difusión de un fenómeno que implica el paso a un primer plano del hecho ciudad, con sus propios valores, frente a la idea de ciudad como algo relacionado, exclusivamente, con la creación, con la teología, con lo cosmogónico.

Una nueva actitud, un nuevo pensamiento frente a la ciudad, que no es más que la expresión de las, a su vez, nuevas relaciones que se establecen entre clases dirigentes y espacio urbano, espacio con capacidad para representarlas y con el que van a identificarse. La ciudad deja de ser expresión de un símbolo abstracto para integrarse, plenamente, con intereses económicos y políticos en juego. Expresar dichos intereses, a través de la forma que adoptan específicas intervenciones en la ciudad, será, a partir de ahora, el cometido más importante que se le va a asignar al espacio urbano. El

papel de la arquitectura, en este sentido, va a ser fundamental, produciéndose, en palabras de Guidoni, *“una caracterización proyectada de los ambientes urbanos”*. Y, es esto lo que va a desembocar en un nuevo tipo de cultura urbana, en una nueva forma de pensar y controlar la forma de la ciudad. Esta va a entenderse, a partir de ahora, como un objeto íntegramente proyectable. Las normas (o normativas) que entiendan de la regularidad, del control morfológico, figurativo, técnico-administrativo... etc., van a constituirse en los instrumentos básicos con capacidad para ofrecer esa nueva figuración diferenciada de cada ciudad.

En un principio, estas normas no formaban parte, aún, de un cuerpo conceptual unitario, no aportaban, en una palabra, un instrumental urbanístico autónomo propiamente dicho. Se trataba de normativas muy implicadas con formas de gobierno de la ciudad, concibiéndose, en este sentido, como normas comunes a una diversidad de ciudades y de ambientes.

Todo esto es lo que va a desembocar en el concepto de “decoro urbano”, en la medida en que una imagen decorada de los ambientes se presenta como un instrumento que refuerza y afianza el prestigio de la ciudad. Esta es la razón por la cual las primeras normas urbanísticas hacen referencia, precisamente, al “ornato y embellecimiento”.

¿Cual es el objetivo de este control del ornato? En primer lugar, garantizar la seguridad y la respetabilidad de los espacios urbanos más característicos de la ciudad, acomodándolos como espacios específicamente representativos (ideológicamente hablando), así como para ser lugares donde se exprese la participación popular. Y, en segundo lugar, garantizar la seguridad e higiene de la construcción, marcando, incluso, el uso general que debe plantearse para la ciudad, es decir, controlar la participación popular en el consumo que haga del espacio público y privado.

En el marco de esta nueva concepción de la ciudad, como objeto sometido a proyecto y control, es como se desarrolla la tendencia a procurar trazados rectilíneos, es decir, a regularizar y racionalizar el espacio medieval heredado. La regularización normativa de la calle medieval, la organización morfológica de espacios públicos existentes, incluso de barrios enteros de la ciudad... etc., constituyen los motivos de las intervenciones urbanísticas, de los proyectos, en general, a que se somete la ciudad existente.

El proyecto de reconstrucción de las zonas centrales de Valladolid, Plaza Mayor y su entorno inmediato, se enmarca en esta nueva actitud que, a partir de los años finales del xv y principios del xvi, comienza a ser el substrato de una nueva metodología sobre la que se sustenta el proyecto de ciudad. El incendio de 1561 fue, en este sentido, muy oportuno para poner en práctica los nuevos presupuestos urbanísticos consubstanciales con ese proyecto de ciudad que se está gestando.

LAS ZONAS CENTRALES DE VALLADOLID EN 1561

La definición del espacio urbano de Valladolid, tal y como vamos a encontrarlo, prácticamente, en la primera mitad del siglo XIX, es ya un hecho, en esta fecha de 1561, cuando tuvo lugar el incendio que antecedió a la reconstrucción proyectada por el arquitecto Francisco de Salamanca.

Valladolid, por otra parte, ya había dejado de ser capital de España, asignación que, precisamente, en ese mismo año, recayó sobre la ciudad de Madrid. Las huellas de esa capitalidad perdida nos hablan, sin embargo, de una ciudad de una gran importancia, desde el punto de vista, entre otros, de su entidad urbanística, cuando se produce la práctica destrucción de sus sectores centrales como consecuencia del incendio citado.

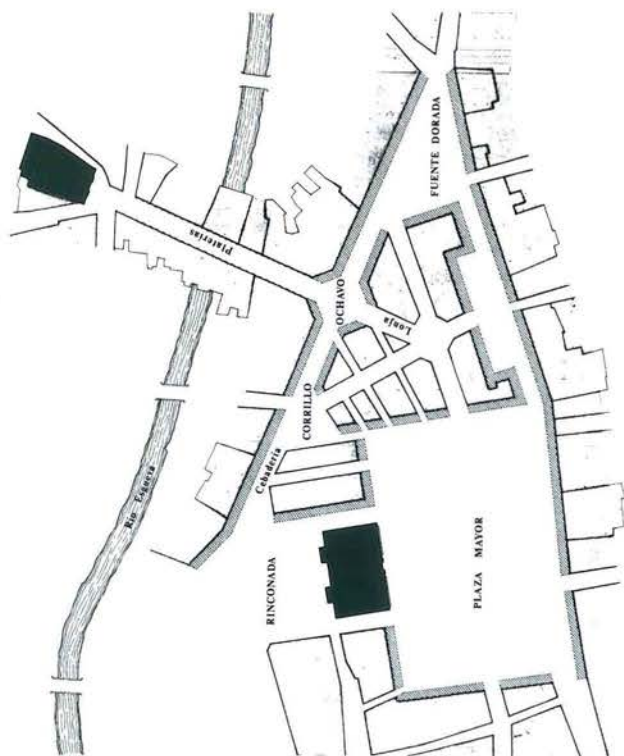
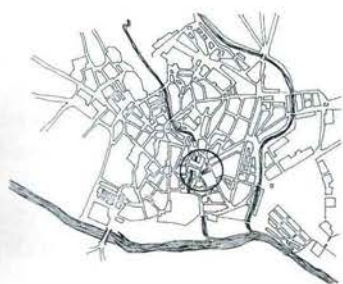
¿Qué representaban estas zonas centrales, tanto desde un punto de vista funcional, de estructura urbana, como desde su definición morfológica? Las zonas siniestradas se constituían como un amplio sector que se localizaba en torno a la antigua Plaza de Mercado (lugar ocupado, hoy día, por la Plaza Mayor), incluyendo el espacio de esta última. Se trataba de una amplia zona que, en sus inicios, estaba situada fuera de la primera cerca medieval, y donde, hacia 1152, comienza a constituirse un lugar permanente de mercado extramuros. Años más tarde, hacia 1260, se asienta, en dicha plaza de mercado, el Convento de S. Francisco, institución monástica que no sólo sacralizó el lugar sino que ofreció sus estancias para que sirviesen de sede a las reuniones del Consejo Municipal.

Mercado, religión y Consistorio municipal, por tanto, encuentran un mismo lugar en la ciudad para desarrollar sus funciones, y para demostrar que ya, por entonces, las tres actividades vitales de la ciudad (economía, religión y política) no son ajenas entre sí.

Dicha concentración de actividades urbanas se consagra definitivamente cuando, por una disposición real, se traslada el Consistorio a dicho lugar desde la antigua plaza de Santa María, y los mercados que se asentaban en esta última, así como en otras zonas de la ciudad, comienzan, también, a localizarse, casi de forma definitiva, en esta Plaza de Mercado y sus entornos más inmediatos.

El siguiente hecho histórico va a ser la desvinculación espacial del Consistorio con respecto al Monasterio de S. Francisco, reclamando aquel su propio espacio en el conjunto de la plaza. Si hacia 1338 es cuando se produce la petición, por parte de las autoridades municipales, para que el monasterio citado les de permiso para utilizar sus instalaciones (en 1423 se reunía normalmente el Concejo en el portal del monasterio), no será hasta 1546 cuando se piense, seriamente, en la construcción de un nuevo consistorio independiente con respecto al convento de S. Francisco. El proyecto de este consistorio lo realizará el arquitecto Francisco de Salamanca junto con R. Gil de Hontañón, aunque el proyecto definitivo se deberá a Escalante.

ESQUEMA INTERPRETATIVO DEL PROYECTO REALIZADO POR FRANCISCO DE SALAMANCA EN 1561



Esquema del Proyecto de Reconstrucción del Centro de Valladolid, elaborado por F. de Salamanca en 1561. Según J. Altés.

Su construcción quedó paralizada como consecuencia del incendio de 1561. Y es a partir de esta fecha cuando se plantea, en el marco de la reconstrucción citada, el proyecto, entre otras cosas, de una gran plaza cuyo planteamiento espacial va a responder a los requerimientos, históricamente sancionados, de esas funciones que ya estaban firmemente vinculadas con el espacio de la Plaza de Mercado.

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA CULTURA POSMEDIEVAL

La idea de las Plazas Comunes, de las Plazas Mayores, en su calidad de espacios representativos y de uso comunitario, constituyen algo que se va imponiendo lentamente en la ciudad, no asumiéndose su presencia, como elemento urbano clave, hasta muy entrado el siglo XVI. No olvidemos que estos grandes espacios libres son contradictorios con la concepción misma del espacio medieval. La ciudad medieval, en efecto, resulta, entre otras cosas, de la aproximación topográfica de toda una serie de "cortes señoriales", encerradas en sí mismas, que ignoran, conscientemente, todo lo que implique una apropiación colectiva del espacio urbano. Muy al contrario, dichas "cortes señoriales", en su afán por competir con otras entidades urbanas semejantes, se van apropiando, continuamente y sin descanso alguno, del espacio público colindante con su propiedad, con el objetivo de aumentar su poder y fortalecer su dominio territorial sobre la ciudad. De ahí, la ausencia, en la "ciudad medieval", de espacios públicos que garantizaran un disfrute colectivo de la misma.

Como nos señala J. Heers, a propósito de la formación medieval de estas "cortes señoriales": "...*dicha desorganización del tejido urbano no sólo se produce por acción de las grandes cortes familiares, sino, en general, por la mentalidad que implicaba apoderarse de lo público por encima de alineaciones viarias que deberían ser respetadas en principio. El deterioro del tejido urbano antiguo ("clásico"), corresponde a estructuras sociales particulares que imponían un género de vida, hábitos comunitarios en el interior de un mundo más o menos cerrado. Esta desarticulación no nace de una negligencia, ni de una negación intelectual de la herencia romana que lo despreciaba o no lo conocía, sino de la desaparición de poderes capaces de preservar un paisaje organizado de cara a las exigencias de los particularismos. No es un hecho de civilización, sino un hecho de sociedad*". Ausencia de poderes que garantizaba la apropiación continua de lo público, la inmersión de lo medieval en un mundo de intereses particulares encerrados y enfrentados entre sí.

Tal fue el alcance de este proceso que supuso, sobre todo a partir del siglo XIII, la adopción de posturas radicales por parte, fundamentalmente, de instituciones municipales identificadas con entidades urbanas de cierta categoría, cuyos objetivos se decantaron hacia la recuperación inmediata del

espacio público que había sido objeto de apropiación por parte de las grandes familias urbanas. El caso de la ciudad de Bolonia es, en este sentido, ejemplar. A partir del siglo XIII, la municipalidad boloñesa estableció una "ordenanza de policía urbana" mediante la cual toda nueva construcción residencial estaba sometida a una servidumbre que implicaba la cesión de parte de la planta baja de la vivienda para uso de un soportal, que se incorporaba a la calle, como espacio público agregado a la misma. De esta forma, la nueva Bolonia del siglo XIII comienza a configurarse, desde el punto de vista del paisaje urbano, como una ciudad recorrida, ininterrumpidamente, por una línea de soportales. Se intentaba, con ello, recuperar el espacio público perdido por acción individualizada de las familias que se repartían el poder sobre la ciudad.

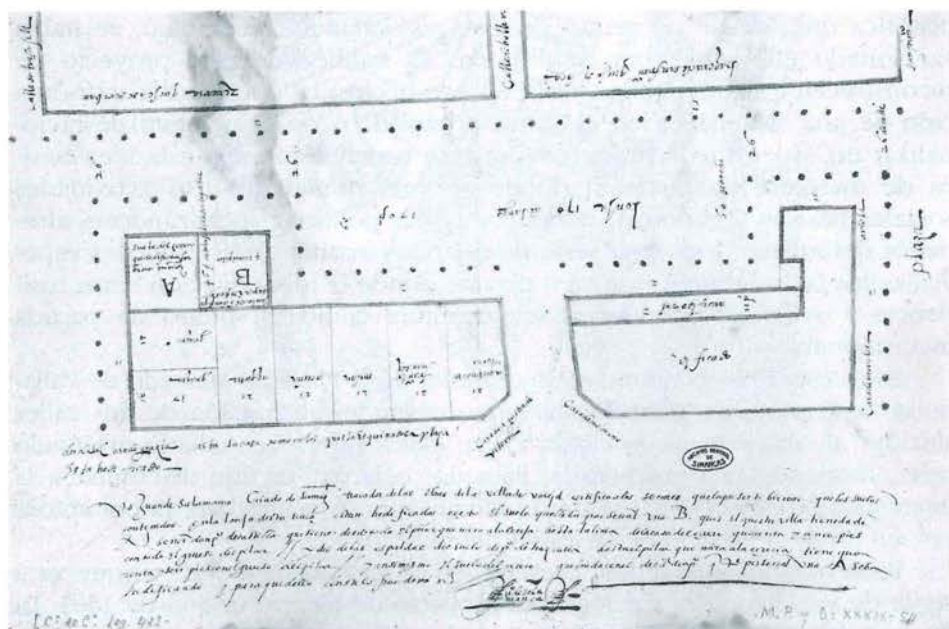
La recuperación del espacio público, mediante la obligación de incorporar el soportal al viario existente, no supuso, sin embargo, para la ciudad, contar con lugares específicamente identificados con prácticas colectivas de gran alcance. El espacio público, por excelencia, que permitía dichas prácticas, era la Plaza Pública, plaza que se va a incorporar a la ciudad a raíz de la adopción de esa nueva cultura urbana que va a hacer del "ornato y embellecimiento" uno de sus aspectos fundamentales. La construcción de estas plazas contó, durante la Edad Media, con una gran resistencia por parte de los propietarios de suelo. Por esta razón, cuando nos encontramos con estos espacios públicos, en la "ciudad medieval", su localización es de carácter periférico, es decir, fuera de sus recintos amurallados. Los lugares de encuentro y asambleas se celebraban, dada la falta de estos espacios públicos, en el interior del recinto urbano, junto a las catedrales, abadías o iglesias parroquiales. Los únicos lugares que se diferenciaban de ese enclaustramiento, propio de las "cortes señoriales", eran las iglesias. Iglesias y atrios constituían en efecto, centros de vida social y política, paralelamente a su función como lugares de culto.

La plaza pública, por tanto, no existía, como espacio usual, en la "ciudad medieval". Los primeros espacios públicos que se abrieron, en este sentido, fueron aquellos que estaban estrechamente relacionados con los conventos de las órdenes mendicantes. Estas necesitaban, frente a sus monasterios, espacios suficientemente grandes como para hacer posible la convocatoria de fieles que requerían para materializar su magisterio. Valga, como ejemplo, el caso de la ciudad de Florencia, donde, ya en el siglo XIII, aparecen formalizados espacios públicos tan importantes como los que se localizan frente a instituciones religiosas como Santa María Novella, Santa Croce... etc. No es casual, en este sentido, la presencia del convento de S. Francisco, en Valladolid, en el lugar que ofrece sus frentes al espacio libre extramuros que, más tarde, se identificará con el de la futura Plaza Mayor.

Son los primeros ejemplos de actuaciones concretas, en el espacio urbano medieval, que apuntan hacia la institucionalización urbanística de

la plaza pública, como lugar que reclama, y contradice, la pérdida histórica del espacio urbano de uso colectivo. Pero, son ejemplos aislados que no nos hablan de una práctica cotidiana y habitual. Una actitud semejante se institucionalizará, años más tarde, cuando comience a considerarse la necesidad del espacio público como algo imprescindible y consubstancial con un nuevo "modelo de ciudad". Este modelo es el que se asocia a la cultura urbana que propician y desarrollan los Principados o, en general, la clase política que retorna a la ciudad como su campo predilecto de expresión ideológica.

Las plazas, en general, y las Plazas Mayores en particular, son operaciones de carácter político. Son plazas donde se localizarán los primeros edificios municipales, afirmándose, con ello, la separación entre el espacio político-civil y el propiamente religioso. Recordemos que, antes de la presencia, en la ciudad, de estos edificios municipales, la actividad política, desarrollada por los Concejos o Asambleas ciudadanas, se celebraba en el espacio propio de la función religiosa. Estas Plazas Mayores, por otro lado, no hay que verlas como transformaciones, sin más, de aquellos espacios libres extramuros, donde tenían lugar las primeras grandes experiencias comerciales. Dichas plazas no hay que interpretarlas, en una palabra, como meras transformaciones de espacios libres extramuros existentes. Estas pla-



Proyecto de Lonja, propuesto por F. de Salamanca, en 1561.

zas, por regla general, suelen ser creaciones Reales. La Plaza Mayor de Valladolid, en este sentido, no es una excepción. Del mismo modo que las llamadas Casas Consistoriales (los Ayuntamientos) comienzan a identificarse, allá por los primeros años del siglo xvi, con edificios específicos, independientes de sus ancestrales ataduras religiosas (aspecto éste que data de una Ordenanza Real de 1480), la creación de las Plazas Mayores responde, del mismo modo, a un acto de exigencia Real. Y es que, a partir del siglo xvi, el poder de la Corona ve en la ciudad, en el espacio urbano, un campo privilegiado para expresar y propagar sus excelencias, y todo ello en el marco de una política urbana que hace del “ornato y embellecimiento” el mecanismo urbanístico más apropiado para arropar, como si de una “trama teatral” se tratase, aquellos espacios desde donde se proyectan las excelencias citadas.

EL PROYECTO DE RECONSTRUCCIÓN COMO ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD

Lo primero que hay que decir de este proyecto de reconstrucción es que no introduce nada nuevo en la ciudad, sobre todo, por lo que se refiere a su estructura funcional, caracterizándose, sin embargo, por incorporar, a esa estructura, una racionalidad urbanística que consolidase la tendencia histórica que, desde un punto de vista estrictamente funcional, se había sancionado en dicha zona siniestrada. La validez de este proyecto de reconstrucción reside, sobre todo, en ese hecho, es decir, en la introducción de una sistemática en el plano urbanístico con el objetivo de racionalizar un orden medieval heredado. Este orden respondía a la idea básica de un gran lugar central donde se yuxtaponían las tres actividades sociales básicas (economía, religión y poder político), localizándose, alrededor del mismo, toda una serie de espacios económicos y sociales especializados (ya se trate de calles o plazas) donde la identificación entre residencia y actividad económica se constituía como un punto de partida incuestionable.

Estos espacios económicos, en derredor de la Plaza de Mercado de Valladolid, se constituían, morfológicamente hablando, en función de dos calles situadas al Noroeste de la citada Plaza, calles que se cortaban, en ángulo recto, formando una encrucijada, llamada “ochavo”, lo que determinaba la interconexión de pequeñas plazas existentes que se localizaban, ya por entonces, en torno al espacio de la “plaza del mercado”.

Pues bien, es este orden, presente en la “ciudad medieval”, el que va a servir de vehículo para dar lógica al proyecto de reconstrucción de 1561. La nueva traza que se introduce en la ciudad, en sus lugares más centrales, tenía que responder a la necesidad que exigía la ciudad de Valladolid de contar con



La zona del Ochoavo según un levantamiento actual.

"...una muy principal plaza de que esta villa tenía muy gran falta", así como un "...sitio en ella para hacer casas de consistorio", tal y como establecía el "acta de reconstrucción de 25 de septiembre de 1561". Pero la reconstrucción, decimos, no sólo afectaba a la Plaza de Mercado antigua, sino a sus lugares colindantes. Es así como se establece, según el acta antes citada, que se reparan las calles donde "*...se pongan los tratos e oficios*", y todo ello "*...con el ornato e comodidad que mejor parezca*".

Si el contenido funcional aparece claramente fijado en esta "ordenanza de reconstrucción" que, como decimos, no hace más que sancionar lo que históricamente estaba identificado con ese lugar de Valladolid, ¿qué principios formales de ordenación se responsabilizan del proyecto a realizar? Porque si en términos de estructura urbana apenas encontramos cambios en el proyecto realizado por F. de Salamanca, con respecto a lo que ya estaba definido, territorialmente, antes de su intervención, lo que sí hay que resaltar, sin embargo, es la nueva intencionalidad formal en la manera de concebir los espacios públicos (tanto las calles como las plazas), así como la noción de los mismos como lugares necesariamente conectados entre sí.

El proyecto de F. de Salamanca supera el aislamiento espacial de lo público, típico de una concepción medieval del orden urbano, para, partiendo de dichos espacios públicos, concebirlos en función de un nuevo orden urbano que acentúa la relación entre partes. Concepción vanguardista que encuentra, en la ciudad de Valladolid, un ejemplo único de ordenación urbana que no sólo hay que entenderlo en clave formal, sino como una manera, única por entonces, de abordar la cualificación de las "áreas centrales".

Tres son, bajo nuestro punto de vista, los aspectos más novedosos, y que más califican a este proyecto de "reconstrucción de un área central". En primer lugar, la definición de un trazado previo que ordena y hace posible la comunicación, entre sí, de una diversidad de lugares centrales que confluyen en el área a intervenir. No va a ser la arquitectura, entendida en términos volumétricos, la responsable de esta ordenación, sino la idea misma del plano (del plan), es decir, que nos encontramos ante una concepción del proyecto urbano cuya lógica obedece, fundamentalmente, a la elaboración de un trazado donde se establecen las pautas a seguir en el proceso de construcción del lugar. Idea ésta que hoy nos puede parece incuestionable, pero que en 1561 supuso el inicio de una nueva manera de hacer ciudad: Anticipar la ordenación previa frente a la responsabilidad que, por entonces, se le daba a la práctica arquitectónica a la hora de abordar la construcción de la ciudad.

Pero hay algo más. Esa idea del "trazado previo" suponía, en el proyecto de F. de Salamanca, establecer unas reglas de juego en las que la alineación aparece como el instrumento urbanístico clave. No importaba que se comenzase a reconstruir dicha área central en partes diversas, y siguiendo la voluntad de los que emprendieran dicha reconstrucción, con tal que respetasen la línea marcada que establecía la frontera entre lo público y lo privado. La diferencia entre

plan y proyecto quedaba definitivamente marcada. Las pautas las establecía el plan (el trazado morfológico), mientras la materialización del mismo se encauzaba a través de una ordenanza a la que tenían que someterse, sobre todo, la componente urbana de la edificación, es decir, la composición de las fachadas y el soportal obligado, del que tenían que disponer las calles que comunicaban los espacios públicos más representativos. Esta ordenanza de fachada-soportal, junto con el trazado general de la ordenación, constituían los elementos básicos del proyecto planteado por F. de Salamanca.

De esta forma se cualifica un área central, estableciéndose las bases espaciales de la centralidad actual de Valladolid. La ordenación cualitativa de un espacio, junto a la funcionalidad específica del mismo, en la que cabe incluir no sólo su componente económica (localización de la actividad comercial) sino su carácter de representatividad (en su doble vertiente político y religiosa), ya aparecían claramente definidas en la segunda mitad del siglo xvi. La pérdida de una parte de dicha representatividad (la de carácter religioso) ha sido la única variación que se ha producido (a partir de la Desamortización del siglo xix), pero el hecho de la "centralidad", marcada por entonces, ha supuesto la irreversibilidad de un proceso definitivamente materializado en nuestros días.

5. LA CIUDAD SACRO-ARISTOCRÁTICA

LA CONDICIÓN DUAL DEL ESPACIO URBANO EN EL VALLADOLID DEL XVIII

La forma urbana de Valladolid, tal y como se presenta en la segunda mitad del siglo xvi, constituye la base territorial de partida en función de la cual van a producirse las transformaciones urbanísticas futuras que van a responder a los deseos económicos, políticos y sociales, de una incipiente burguesía decimonónica. Poco hay que añadir al Valladolid del siglo xvi para que adquiriera los contenidos y límites, propios y específicos, de la ciudad de principios del siglo xix. Una nueva corona de conventos, localizada, esta vez, en torno al espacio del llamado Campo Grande, así como la definición de un nuevo recinto amurallado (cerca fiscal trazada en los primeros años del siglo xvii), cuyo objetivo, entre otras cosas, era "recoger" los barrios residenciales extramuros, situados al Norte y Sur de la ciudad (Sta Clara, Tenerías y ampliación del antiguo barrio medieval de S. Andrés), constituyen los episodios urbanísticos más relevantes que, junto con lo ya consolidado hasta la segunda mitad del xvi, van a procurar una explicación al levantamiento cartográfico llevado a cabo por Ventura Seco en 1738.

Remitirse a este plano constituye, en este sentido, una referencia obligada para cualquier tipo de análisis que se proponga, como objetivo, la construcción histórica del Valladolid moderno. Y ello, en la medida en que, esa base cartográfica de 1738, representa, en líneas generales, la última formalización del conjunto de episodios urbanísticos que preceden la entrada de una ciudad, como Valladolid, en los engranajes económicos de una incipiente, aunque no por ello menos importante, industrialización, que condicionará las transformaciones urbanísticas que se produzcan con el objetivo de adaptar el espacio urbano heredado a las exigencias de las clases que dirigen y controlan dicho proceso económico.

Llámesese burguesía, o aristocracia reconvertida en clave económica, estas nuevas clases hacen del espacio urbano, de su transformación, una cuestión ineludible, tanto para "representarse", como tal clase, en el nuevo espacio transformado, como para incorporarlo, como una mercancía más, a los nuevos procesos productivos, de cariz capitalista, que comienzan a gestionarse.

El plano de 1738, decimos, representa la realidad espacial más inmediata sobre la que van a materializarse las transformaciones urbanísticas que van

a producirse, en Valladolid, a partir, sobre todo, de la segunda mitad del siglo xix. Este hecho nos delata, entre otras cosas, una práctica inactividad (sobre todo durante el siglo xviii), por lo que se refiere a la incidencia, en la ciudad, de intervenciones urbanísticas con clara vocación de transformar lo existente. Valladolid seguirá manteniendo su "estructura urbana medieval" hasta bien entrado el siglo xix. Solo esporádicos proyectos, identificados con la construcción de un nuevo Convento, o alguna mansión residencial-aristocrática, marcarán tímidas, y casi inadvertidas, casuísticas en la, también, inadvertida transformación de su plano. Proyectos arquitectónicos muy puntuales, en suma, que no disponían de la capacidad suficiente como para pensar que estamos en presencia de un proyecto global de transformación urbana. Casi todas estas actuaciones, por último, responden a una práctica muy habitual, por entonces, que se decantaba por proporcionar "decoro" y "ornamentación" al espacio urbano, y esto en el mejor de los casos, ya que dicho "decoro", cuando se manifestaba, solía identificarse con la producción de piezas urbanas que no van mas allá de lo puntual estricto que se expresa a través de la construcción de un edificio concreto.

Determinadas medidas de carácter más general, como una Ordenanza de Policía Urbana, específicas obras de infraestructuras, ampliación del ancho de las calles. mediante los correspondientes Planos de Alineaciones, aperturas de otras...etc, sí pudieron tener una incidencia mayor en la transformación de la ciudad, aunque se trata de operaciones que, cuando comienzan a plantearse, por primera vez en Valladolid, allá por la segunda mitad del siglo xviii, se enfrentan, en la mayoría de los casos, con la inoperancia de su gestión, sin hacer mención de la escasa incidencia que produjeron en la transformación de la ciudad que se pretendía con dichas medidas.

Valladolid en 1738, por tanto, continua expresándose, espacialmente, en clave "medieval". En esta ciudad, podemos observar, si seguimos atentamente el plano de Ventura Seco, dos ciudades institucionales que se yuxtaponen entre sí. Por un lado, una "ciudad conventual", que constituye el espacio del poder religioso, un espacio sacralizado que ha ejercido, sobre todo, como elemento motor del desarrollo urbano, en extensión, de la ciudad. Recordemos, en este sentido, la importancia decisiva que tuvieron los conventos, en su calidad de fuerzas colonizadoras de nuevos espacios que se incorporaban a la ciudad existente. Este proceso de colonización ha tenido, cuando menos, dos momentos claves en el desarrollo espacial de Valladolid. Podemos hablar, en este sentido, de dos coronas conventuales responsables, cada una de ellas, de procesos de producción espacial. La primera de ellas, en torno al primer recinto medieval (corona que culmina con la construcción de la muralla del siglo xiv). La segunda se identifica con el proceso de ocupación espacial llevado a cabo por los nuevos conventos que se localizan, esta vez, al Sur de la ciudad y en torno al espacio del llamado Campo Grande. Una nueva corona conventual va a condicionar la construcción de la cerca fiscal de principios

del siglo xvii, cerca que tendrá como misión recoger el crecimiento espacial producido por este nuevo proceso de colonización espacial-conventual, así como los barrios extramuros que se habían desarrollado fuera de la última muralla medieval, barrios cuya formación se apoyaba en la presencia de específicos focos parroquiales (es el caso de los barrios de S.Andrés, Tenerías y Santa Clara).

La otra ciudad institucional es la que se fundamenta en las necesidades de la clase social ligada a los intereses aristocráticos, ya sea por su estrecha relación con los asuntos de Estado, o con aquellos otros que se derivan de la gestión de determinadas parcelas políticas. Nos estamos refiriendo a esa clase social, muy desarrollada en Valladolid, que encuentra sus intereses en la práctica de la justicia, a través de la Institución del Tribunal de Chancillería.

Aristocracia de pura sangre, por un lado, heredera de los más rancios linajes, identificados históricamente con la ciudad de Valladolid, junto con aquella otra aristocracia, más profesional, que escala al poder, manejando sus resortes jurídicos más elementales, conforman, ambas, un conglomerado sociológico, muy arraigado en la ciudad, que procura, como toda clase social dominante, representarse en el espacio urbano, haciendo de determinadas partes de la ciudad su lugar y su asiento de clase. Este nuevo asiento de poder va a procurar a la ciudad de Valladolid el desarrollo de un "espacio institucional", de carácter palaciego, que va a identificarse, como tal y con toda claridad, en el conjunto de la misma.

Un "espacio conventual" y un "espacio palaciego" conforman, por tanto, y por yuxtaposición entre ambos, las esencias institucionales del Valladolid del siglo xviii. Y decimos institucionales, ya que la ciudad es más que todo eso, pero son ambas referencias de poder (el religioso y el aristocrático) las que marcan, fundamentalmente, el desarrollo económico posible en aquellos años. No podemos hablar, en este sentido, de un desarrollo económico ligado a la producción de base (de carácter agrícola), por cuanto en estas condiciones sociales, la estructura económica específica de la ciudad responde, sobre todo, a los requerimientos de una sociedad urbana que intenta vivir de las rentas (feudales, o las que se derivan de la práctica profesional citada), asumiendo, por otra parte, su papel de centro de consumo. Naturalmente, nos estamos refiriendo a los que disponen del privilegio de ser rentistas y tienen, a su vez, la oportunidad de consumir. El resto, como ya es consubstancial en la España del siglo xviii, se debate entre la miseria endémica o el servilismo propio de una sociedad que sigue respondiendo a presupuestos estamentales.

En base a esta coyuntura económica, fácil es comprender la parálisis urbanística que protagoniza la ciudad de Valladolid. Ningún estamento social está interesado en transformar la ciudad, en la medida en que no concibe ningún otro modelo de organización espacial que no responda, básicamente, a lo heredado, ni tampoco porque no se generan los mecanismos económicos que obliguen a una nueva manera de entender, usar o consumir, el espacio

urbano. Tendrá que pasar mas tiempo para que se den las condiciones que impriman la necesidad y el dinamismo, imprescindibles, para que se formulen auténticos proyectos de transformaciones urbanísticas.

No olvidemos, por ejemplo, que el Canal de Castilla (la gran esperanza frustrada, en la que se empeñó el posible, por entonces, desarrollo económico de la meseta) no comenzó a construirse hasta 1755, y que su definitiva conexión real con la ciudad de Valladolid no se produjo hasta 1848, es decir, casi cien años después. La incipiente burguesía harinera, como así se la denominó, no fue capaz de desarrollar procesos productivos apoyados en dicha infraestructura, de forma coherente y racional, hasta muy entrado el siglo XIX, cuando el Canal, recién terminado, no pudo competir con la entrada en escena del ferrocarril. El capital acumulado, por dicha burguesía, por otro lado, comienza a conocer salidas inversoras, implicadas con opciones inmobiliarias (y, eso, en el caso de que tales inversiones se interesen por la transformación de la ciudad), hacia la mitad del siglo XIX, es decir, cuando realmente comienza la ciudad a ver transformado su espacio bajo otro tipo de presupuestos económicos que aquellos que dieron contenido a la caduca sociedad dieciochesca. Hasta ese momento, no podemos hablar de intenciones encaminadas a entender otra manera de producir ciudad.

Valladolid, en este sentido, pasó de ser una ciudad enteramente medieval (entendido esto en clave espacial) a una Ciudad Moderna, sin ver transformado, previamente, dicho espacio medieval en función de requerimientos dieciochescos. Operaciones urbanísticas encaminadas a dotar de características de centralidad al espacio medieval heredado, mediante intervenciones de calidad de carácter puntual (plazas, espacios libres, infraestructuras...etc), muy comunes en otros ambientes geográficos, no proporcionó a Valladolid el preámbulo histórico necesario que hiciese menos traumático el cambio operado a partir de la segunda mitad del siglo XIX.

Es así como podemos argumentar que esta ciudad, al incorporarse a la "modernidad", lo hace a través de operaciones urbanísticas que, en principio, sólo se apoyan en "procesos desamortizadores", único camino que ha marcado, históricamente, y sigue marcando, de alguna manera, la historia moderna de Valladolid, a falta de otros mecanismos y de otras maneras de proceder a su construcción como Ciudad Moderna.

El análisis de la ciudad de Valladolid, tal y como aparece representada en el plano de Ventura Seco de 1738, nos induce, por tanto, al entendimiento de una ciudad en la que se yuxtaponen, como decimos, dos formas diferentes de concebir el proceso de apropiación espacial. Las cuestiones a plantear son, por tanto, aquellas que nos den a conocer cómo ha influido la localización de los "conjuntos monásticos", por un lado, así como las "residencias aristocráticas", por otro, en la definición de un "modelo urbano" que va a constituirse como el marco de referencia de las transformaciones que se producirán a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Nos encontramos, por tanto, con dos

tipos de espacios, con dos maneras de proceder a la construcción de la ciudad, que van a marcar, en un futuro, las transformaciones urbanísticas que se produzcan.

El "espacio conventual" va a localizarse, de forma fundamental, en la parte meridional de la ciudad, mientras el "espacio palaciego" va a identificarse, también de forma fundamental, con el sector Norte de la misma. Localizaciones diferentes y específicas que requieren una explicación, ya que tal casuística espacial va a responsabilizarse, a su vez, del desequilibrio con el que van a iniciarse las transformaciones del siglo XIX (localizadas, las más significativas e importantes, al Sur de la ciudad). Desequilibrio aún presente, que ha estado condicionando, por mucho tiempo, y quizás lo siga haciendo todavía, la imposibilidad de un tratamiento global que elimine desajustes funcionales.

Contradicción "espacio conventual"- "espacio palaciego", decimos, que ha marcado la construcción del Valladolid moderno, en la medida en que al basarse, esta construcción, en la instrumentalización de mecanismos desamortizadores, la base espacial de los mismos tenía que ser, necesariamente, el suelo conventual liberado. Este suelo, al localizarse, mayoritariamente, al Sur de la ciudad, ha condicionado que las transformaciones citadas se produjesen, también de forma mayoritaria, en la zona Sur. El "espacio palaciego", en contrapartida, al no recaer sobre él el impulso desamortizador, y estar, además, localizado al Norte de la ciudad, no ofreció su base material a las transformaciones decimonónicas. De ahí la "calma urbanística" protagonizada por la mitad Norte de Valladolid, frente a la intensa actividad vivida en el sur.

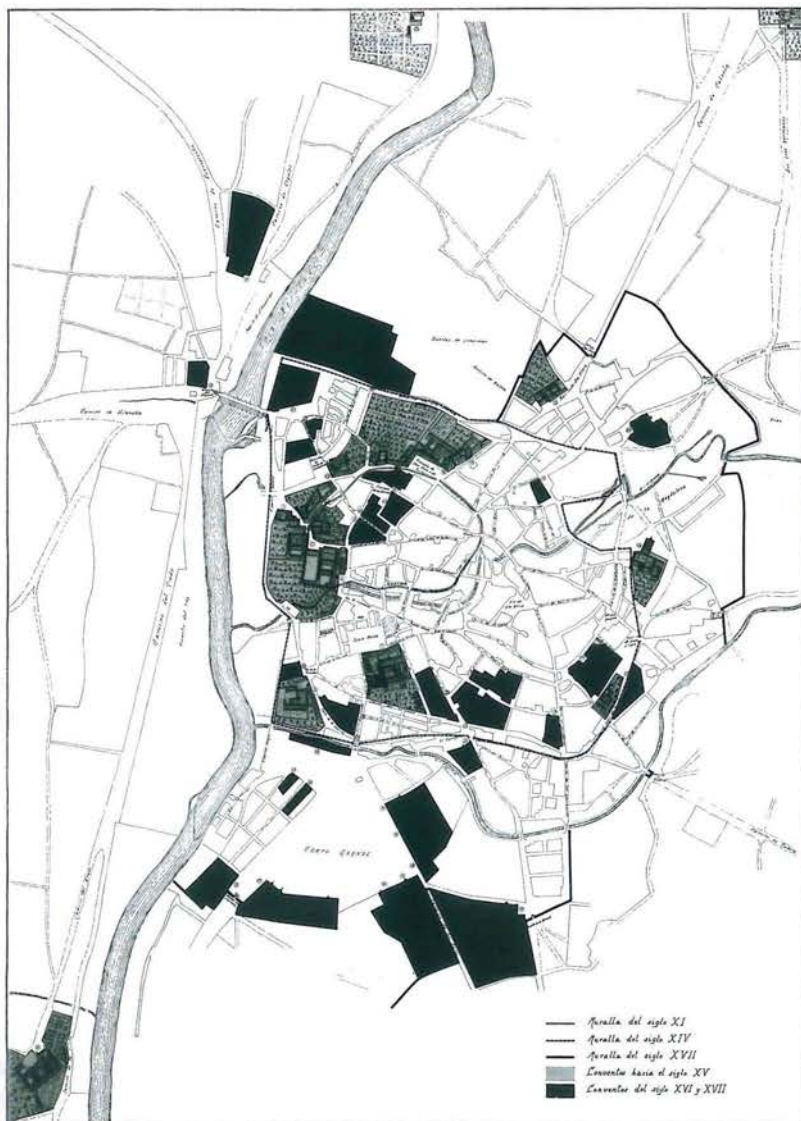
¿Cómo se han formado, y cómo han influido, en la definición espacial de la ciudad, antes de las transformaciones del siglo XIX, estos dos tipos de espacios?

ESPACIO CONVENTUAL Y FORMA URBANA

La ciudad de Valladolid ha contado, desde sus orígenes como entidad urbana, con tres recintos amurallados, o cercas fiscales. El primero de ellos se remonta a los años finales del siglo XI, tratándose de un primer recinto que reunía, en su interior, el espacio urbano que giraba en torno al conjunto de la actual plaza de S. Miguel. Se trata de la primera entidad urbana medieval que aparece delimitada por el brazo norte del Esgueva, el complejo del primitivo Alcázar (hoy, convento de S. Benito), y la actual plaza de S. Pablo (que quedaba fuera de esa primitiva cerca). Este primer recinto partía del citado antiguo Alcázar, recorriendo, aproximadamente, las actuales calles de Sto. Domingo de Guzmán y San Ignacio, hasta llegar a la plaza de Palacio (San Pablo), continuando por la Corredera de San Pablo, Cantarranas... etc., hasta encontrar, de nuevo, al edificio del Alcázar.

En la definición espacial de este primer recinto no interviene ningún complejo conventual. Será en el proceso de expansión posterior que experimen-

EL ESPACIO CONVENTUAL EN EL VALLADOLID DEL S XVIII



Conventos de Frailes

- 1. Convento de San Francisco
- 2. Convento de San Agustín de Valladolid
- 3. Convento de la Encarnación
- 4. Convento de San Jerónimo
- 5. Convento de San Juan de los Rios
- 6. Convento de San Mateo
- 7. Convento de San Pedro de San Juan
- 8. Convento de San Juan de los Rios
- 9. Convento de San Juan de los Rios
- 10. Convento de San Juan de los Rios
- 11. Convento de San Juan de los Rios
- 12. Convento de San Juan de los Rios
- 13. Convento de San Juan de los Rios
- 14. Convento de San Juan de los Rios
- 15. Convento de San Juan de los Rios
- 16. Convento de San Juan de los Rios
- 17. Convento de San Juan de los Rios
- 18. Convento de San Juan de los Rios
- 19. Convento de San Juan de los Rios
- 20. Convento de San Juan de los Rios

- 21. Convento de San Juan de los Rios
- 22. Convento de San Juan de los Rios
- 23. Convento de San Juan de los Rios
- 24. Convento de San Juan de los Rios
- 25. Convento de San Juan de los Rios
- 26. Convento de San Juan de los Rios
- 27. Convento de San Juan de los Rios
- 28. Convento de San Juan de los Rios
- 29. Convento de San Juan de los Rios
- 30. Convento de San Juan de los Rios
- 31. Convento de San Juan de los Rios
- 32. Convento de San Juan de los Rios
- 33. Convento de San Juan de los Rios
- 34. Convento de San Juan de los Rios
- 35. Convento de San Juan de los Rios
- 36. Convento de San Juan de los Rios
- 37. Convento de San Juan de los Rios
- 38. Convento de San Juan de los Rios
- 39. Convento de San Juan de los Rios
- 40. Convento de San Juan de los Rios

Conventos de Monjas

- 41. Convento de San Clara
- 42. Convento de San Clara
- 43. Convento de San Clara
- 44. Convento de San Clara
- 45. Convento de San Clara
- 46. Convento de San Clara
- 47. Convento de San Clara
- 48. Convento de San Clara
- 49. Convento de San Clara
- 50. Convento de San Clara
- 51. Convento de San Clara
- 52. Convento de San Clara
- 53. Convento de San Clara
- 54. Convento de San Clara
- 55. Convento de San Clara
- 56. Convento de San Clara
- 57. Convento de San Clara
- 58. Convento de San Clara
- 59. Convento de San Clara
- 60. Convento de San Clara

- 61. Convento de San Clara
- 62. Convento de San Clara
- 63. Convento de San Clara
- 64. Convento de San Clara
- 65. Convento de San Clara
- 66. Convento de San Clara
- 67. Convento de San Clara
- 68. Convento de San Clara
- 69. Convento de San Clara
- 70. Convento de San Clara
- 71. Convento de San Clara
- 72. Convento de San Clara
- 73. Convento de San Clara
- 74. Convento de San Clara
- 75. Convento de San Clara
- 76. Convento de San Clara
- 77. Convento de San Clara
- 78. Convento de San Clara
- 79. Convento de San Clara
- 80. Convento de San Clara

El Espacio Conventual: Instituciones Monásticas y Desarrollo Urbano.

te cuando nos vamos a encontrar con dichos conventos, constituyéndose éstos como los responsables directos del proceso de agregación de nuevos espacios a la primera ciudad medieval existente.

A partir del siglo XIII, en efecto, van a comenzar a localizarse, en el “espacio periférico” de esta primitiva ciudad, toda una serie de “conjuntos conventuales” que van a procurar una nueva forma a la ciudad, aumentando, de manera considerable, su primitiva superficie. Entre ellos, hay que destacar al convento de San Francisco, la Merced Calzada, Trinidad Calzada, San Benito, Dominicos... etc. No se trata de enumerar todos y cada uno de los “conjuntos conventuales” que se localizaron fuera del primitivo recinto amurallado de la ciudad (hecho éste que ya ha sido puesto de manifiesto en numerosos trabajos dedicados a la ciudad de Valladolid), sino de comprender el papel jugado por estos conjuntos en la definición de la forma de la ciudad, así como la incidencia que han tenido en sus especiales características morfológicas.

Una primera “corona conventual-religiosa” coloniza la periferia de la ciudad-cercada de finales del XI. El espacio urbano, así agregado, responde a unas características morfológicas en las que el “concepto de calle” no obedece tanto a una “pauta constructiva” (referencia del volumen edificado a construir), como a un elemento urbano que separa y diferencia unos “conjuntos conventuales” de otros. El resultado de todo ello es un conjunto periférico específico, y diferente, del primitivo núcleo urbano, cuya importancia social y espacial es de tal envergadura que obliga a replantearse un nuevo límite urbano que recoja la expansión producida. Y así es cómo se pone en marcha, allá por los primeros años del siglo XIV, la construcción de un nuevo recinto amurallado.

Valorando la importancia del “espacio conventual” así formado, durante casi dos siglos, encontramos, al menos en algunos de sus aspectos más destacados, el porqué de un replanteamiento de los primitivos límites de la ciudad. Estos nuevos límites siguen, de forma fundamental y a grandes rasgos, el brazo sur del Esgueva, la zona donde se localiza el Prado de la Magdalena y la actual Rondilla de Santa Teresa. La ciudad ha cambiado de forma y de contenido, incorporándose a la misma no sólo el “espacio conventual” responsable, en última instancia, de esos nuevos límites, sino aquellas otras zonas, extramuros de la primitiva cerca, donde se desarrollaban actividades económicas de primer orden. Tal es el caso del espacio que ocupa la actual Plaza Mayor, donde se desarrollaba uno de los mercados más importantes con que contaba la ciudad de Valladolid.

Es de destacar cómo estos conventos, que se localizaban fuera del primitivo núcleo amurallado, no sólo condicionaron la decisión de adoptar una nueva línea de muralla, sino que ellos mismos, en cuanto entidades espaciales, van a definir los bordes de la ampliada superficie urbana. Dichos conventos, en efecto, constituyen el límite mismo de la ciudad, recorriendo, en algunos tramos, la línea de la nueva muralla. La intención, por tanto, parece

ser que era incorporar dichos conventos a la ciudad en su más justa medida, no añadiendo, a la nueva superficie urbana, otras zonas que no se distinguiesen por su carácter específicamente religioso. Es así cómo entendemos el hecho de que este nuevo límite urbano siga, con todo rigor, la localización puntual de cada convento.

Los conventos así recogidos, por otro lado, son únicamente los masculinos, quedando fuera de la nueva muralla los relativos a las congregaciones femeninas, y de ellos no sólo los que se fundaron cuando ya estaba definido el recinto de finales del siglo xiv, sino, incluso, aquellos otros que se fundaron en momentos históricos coincidentes con los de la primera corona religiosa. Tal es el caso del convento de Santa Clara (fundado en 1247) y el de las Huelgas Reales (fundado en 1282).

Este límite urbano, sin embargo, no fue el último que se construyó en la ciudad de Valladolid. El gran desarrollo experimentado por esta ciudad, sobre todo durante el siglo xvi, dio lugar a que se desbordasen los límites establecidos en los primeros años del siglo xiv. Desbordamiento que, en esta ocasión, fue compartido no sólo por la presencia de nuevos conventos, situados fuera de la última muralla establecida, sino, fundamentalmente, por el desarrollo de importantes "barrios residenciales" extramuros.

Si la primera gran extensión, que protagonizó la ciudad de Valladolid, apoyándose en los conventos que se localizaron en la periferia del primitivo recinto (siglos xii y xiv), adquirió las características formales de una "corona religiosa" que rodeaba al citado recinto, los sucesivos conventos que se localizaron, de nuevo, fuera de la cerca construida en el siglo xiv, no siguieron la misma lógica. Esta vez, la citada localización no obedece a una intención de rodear la ciudad, sino a la idea de especializar determinadas zonas. En dicha especialización participa tanto el espacio extramuros como determinados lugares situados dentro del recinto amurallado. Varios de dichos conventos se localizan fuera de la muralla existente, siguiendo los límites del llamado Campo Grande, es decir, condicionados por una "forma urbana" (aunque extramuros) ya existente. Otros conventos se sitúan, por el contrario, dentro de la ciudad amurallada, aprovechando estructuras espaciales-arquitectónicas, también, existentes.

En este segundo momento de "colonización conventual", por tanto, y a diferencia del primero que hemos comentado, el "sistema de conventos" no crea forma urbana alguna. A lo sumo, contribuye a consolidarla, pero apenas aporta nada a la definición del trazado morfológico existente. De hecho, la nueva cerca que comenzó a construirse hacia 1619 tenía, como objetivos más inmediatos, la incorporación de toda una serie de "barrios extramuros" a la ciudad, por cuanto dichos barrios escapaban al control fiscal que desarrollaban las correspondientes instituciones municipales. La existencia de barrios, fuera de los límites impuestos en el siglo xiv, como los de Tenerías (San Ildefonso), San Andrés o Santa Clara, constituyen las razones para proceder al

derribo de la antigua muralla (la segunda en la historia de Valladolid) y la construcción de una nueva.

El conjunto más importante de “conventos extramuros” se localizaba, como hemos comentado, bordeando el espacio ya formado del Campo Grande, espacio que estaba definido, por uno de sus lados, por el barrio de Tenerías. Muy próximo a este conjunto conventual se encontraba, también, el barrio de San Andrés. La nueva cerca incorporaría, por esta zona meridional de la ciudad, tanto el conjunto conventual citado como los dos barrios que se encontraban junto al mismo.

Es de destacar, en este sentido, cómo de los aproximadamente veinticinco conventos que se incorporaron a la ciudad de Valladolid, entre 1521 y 1670, catorce de ellos se localizan dentro de la muralla del xiv, mientras sólo once lo hacen fuera de la misma, localizándose nueve de entre estos últimos (los “extramuros”) en torno a la zona del Campo Grande. Este último sector, en efecto, se había convertido en la entrada más importante a Valladolid, ya que era el lugar natural por donde se producía la comunicación con Madrid (centro de la Corte, desde que ésta abandonó su sede en Valladolid). En torno al Campo Grande se situaron las casas de las familias más importantes, así como sedes de instituciones (sobre todo eclesiásticas), mostrando, con ello, la voluntad de dignificar la entrada a la ciudad, dotando al hecho de penetrar en la misma de un sentido de recepción previa. El Campo Grande, de esta forma, servía de espacio de bienvenida, de espacio ceremonial en el que se festejaba al visitante, previamente a su entrada en la ciudad. Esta entrada, antes de la construcción de la cerca fiscal del xvii, era la llamada Puerta del Campo, situada en el extremo del citado Campo, donde hoy día confluyen la calle de Santiago con la de Claudio Moyano.

Con la construcción de la citada cerca, dicha puerta dejó de ser entrada a la ciudad, siendo sustituida por la Puerta del Carmen, en el lado Sur del Campo Grande. Lo que de espacio de recepción tenía este “campo”, dejó de serlo a partir de este momento. A partir de ahora se pensó de él para convertirlo en un parque-jardín, ya que la cerca del xvii había condicionado su transformación en un espacio cerrado.

Como resumen, por tanto, podemos decir que el papel que han desempeñado los conventos, en la definición de la forma que la ciudad de Valladolid presenta en 1738, ha sido fundamental en un primer momento (siglos xiii-xiv) y secundario (o menos importante) con posterioridad (hasta final del xvii). El “espacio conventual”, por tanto, ha sido fundamental para definir el último y más importante desarrollo urbano medieval. Algo, por otra parte, que ya estamos acostumbrados a observar en otras ciudades del occidente cristiano, en las que a partir, sobre todo, del siglo xiii, y coincidiendo con la llegada a dichas ciudades de las órdenes religiosas mendicantes, se produce una auténtica colonización del espacio periférico, al primitivo núcleo urbano, por parte de “conjuntos conventuales” quienes, estratégica y equidistantemente

localizados unos con respecto a otros, favorecen y se responsabilizan de la ampliación de la primitiva ciudad, a la que dotan de instituciones capaces de generar economías y complejidad social propias de lo urbano.

Por eso decimos, que estos "conjuntos conventuales" bajomedievales irrumpen en el espacio periférico creando ciudad, materializando, en suma, agregaciones espaciales con capacidad para definir una nueva entidad urbana. Y si, por otro lado, pensamos que al hablar de ciudad en la Edad Media, en su más estricto sentido, nos tenemos que referir a aquellos conjuntos espaciales que se formalizaron tardíamente, no tenemos más remedio que identificar, o al menos relacionar muy directamente, "ciudad" con "sistema de conventos". La importancia de estos últimos, por tanto, en la definición del espacio urbano medieval, ha sido fundamental. Valladolid, en este sentido, no es una excepción.

El segundo momento, al que hacíamos referencia, resulta muy distinto del que acabamos de comentar. Si los conventos van a continuar introduciéndose en la ciudad de Valladolid, no van a constituirse, sin embargo, como los únicos responsables de la formalización de nuevos espacios urbanos. Esta responsabilidad la van a compartir con aquella otra que va a recaer en los nuevos "barrios residenciales extramuros" que van a desarrollarse, sobre todo, durante el siglo XVI. El protagonismo del "espacio conventual", en su papel de productor de ciudad, ya no tendrá la misma importancia que durante los años bajomedievales. En la ciudad van a aparecer, a partir sobre todo del siglo XVI, otros procesos socioeconómicos que, paulatinamente, impondrán su lógica a los desarrollos morfológicos que se produzcan en la ciudad.

La ciudad sacralizada medieval (bajomedieval) comienza a declinar. Nunca más alcanzará el grado de sacralización que poseía durante los siglos XIII-XIV. El "espacio conventual" seguirá siendo manifiestamente superior, en cantidad y calidad, a cualquier otro de signo distinto, pero el desarrollo espacial de la ciudad, la lógica de su estructura morfológica, no obedecerá a las supuestas incorporaciones de unos "conjuntos conventuales" que, a partir de ahora, por el contrario, tendrán que adaptarse (las nuevas fundaciones) a reglas de trazado no generadas por estrategias e intereses religiosos. Tendencia ésta que comienza a detectarse en Valladolid durante el siglo XVI, y con mucha más importancia a partir del siglo XVII. Y ello se observa en la medida en que los conventos, en general, ocupan las mansiones abandonadas por grandes familias nobles, quienes las ceden a las nuevas fundaciones conventuales. Por eso, estos nuevos conventos se localizan, preferentemente, como ya hemos señalado, siguiendo las líneas que delimitan el Campo Grande. Allí era, en efecto, donde abundaban las casas señoriales, dada la calidad social que tal zona poseía. Otros conventos, por supuesto, se localizaban en suelo libre de edificaciones, estando en condiciones, por tanto, de definir determinados fragmentos de ciudad. Pero, los conventos con esa capacidad de crear ciudad fueron muy pocos. Los conventos, en general, no provocaron, en este

segundo momento, un aumento importante de superficie urbana. Sólo la construcción de la iglesia supuso un añadido significativo a la edificación preexistente (casa señorial) en la que se localizaban.

La ciudad continua siendo un espacio eminentemente sacralizado, pero en la definición de su forma urbana, en el porqué de los procesos que entienden de su estructura morfológica, comienzan a intervenir fenómenos en claves diferentes.

ESPACIO PALACIEGO Y RECREACIÓN URBANÍSTICA DE CLASE

La segunda clave que hemos establecido, para conocer el contenido espacial del Valladolid dieciochesco, nos la proporciona el alcance que adquiere lo que podemos denominar como "espacio aristocrático-palaciego". Junto a un conjunto espacial específicamente religioso, con las características anteriormente anotadas, nos encontramos, en ese plano de 1738, con un determinado número de "elementos residenciales", ligados al uso que del espacio urbano hace una clase social tan concreta como la nobleza, que constituyen un hecho de tal significación como para plantearnos la existencia de una "ciudad aristocrática" dentro de la totalidad urbanística propiamente dicha.

Nuestros presupuestos analíticos son que dicho "espacio aristocrático-palaciego" no resulta carente de significado a la hora de valorar la globalidad de la ciudad. Y ello, no sólo por el aspecto puramente cuantitativo del mismo, sino porque dicha presencia va a imponer unas pautas específicas en la manera de llevarse a cabo el uso y la apropiación del espacio urbano. Sin tener la importancia del "espacio conventual", y sin haber alcanzado la categoría de definidor de una forma urbana específica, el "espacio palaciego", sin embargo, inaugura unas maneras de proceder a la construcción de la ciudad que es necesario tenerlas en cuenta para enfrentarse al conocimiento del plano de 1738.

¿Porqué esta presencia? ¿Porqué se desarrolla, a partir, sobre todo, del siglo xv, un proceso de apropiación espacial llevado de la mano y de los intereses de una clase social específicamente aristocrática? Dos son las razones más claras que nos acercan a la comprensión de este fenómeno. Se trata, por un lado, de la casi constante presencia de la Corte en Valladolid, sobre todo a partir del reinado de Juan II, así como, por otro, de la localización, también casi constante y, en un momento histórico preciso, de forma definitiva, de la llamada Audiencia Territorial o Real Chancillería.

Si la indeterminación espacial de la Corte es un hecho consubstancial con una sociedad atomizada, no centralizada, propia del mundo estamental, la paulatina fijación de la misma, ligando su presencia, en una ciudad, al papel preponderante que ejerce en cuanto capital política de una sociedad que centraliza sus decisiones, comienza a expresar las necesidades de una sociedad

moderna que rompe con la idea de un poder fragmentado. Y, es en función de esta histórica ruptura cómo Valladolid va a protagonizar un papel fundamental en la historia de España.

Para la reina D^a. Catalina, madre de Juan II, el clima favorable de la ciudad de Valladolid constituyó un factor nada desdeñable para fijar su residencia en esta ciudad, al menos durante la minoría de edad de su hijo. Dicha residencia, por otro lado, suponía prescindir de los servicios que, en tal sentido, podrían prestarle determinados monasterios o casas de familias nobles, por lo que se refiere a la cesión de parte de sus instalaciones espaciales para acomodar a la Corte. La Reina, en una palabra, deseaba disponer de un Palacio Real construido a tal fin.

Residencias reales habían sido, hasta entonces, aunque de forma provisional, parte de las instalaciones del Monasterio de las Huelgas (con María de Molina, hacia 1320), o el antiguo Alcázar que Juan I había donado a los monjes Benedictinos para fundar el primero de sus monasterios en España (hacia 1390). Ahora se pretendía acabar con esta costumbre, construyendo un Palacio Real que emergiese como obra única, independiente de los favores de monasterios o casas nobles existentes en la ciudad.

La parte del Convento de S. Pablo que utilizaban los reyes pareció reducida y poco apta para albergar a una corte real. Es así cómo hacia 1411 la citada Reina Doña Catalina mandó derribar “...una acera de casas que estaba contigua al Convento de S. Pablo”, para construir un palacio. Dicho lugar se corresponde, hoy día, con la localización que ocupa el Colegio de S. Gregorio. Junto a la citada “acera de casas” se enajenó parte de la huerta del convento de S. Pablo, para conformar, delante de palacio, una gran plaza que engrandeciese la imagen del edificio que se pretendía construir. No queda, sin embargo, constancia espacial del edificio así concebido, no sólo porque el posterior Colegio de S. Gregorio borró sus posibles huellas, sino porque, años más tarde, el propio Juan II mandó devolver, al Convento de S. Pablo, el terreno que le había sido enajenado por la reina madre.

Poco importan, sin embargo, estos datos históricos si no es para extraer de los mismos una idea fundamental: la elección de un lugar como asiento de la familia real en la ciudad de Valladolid. Dicho lugar estaba situado al norte de la ciudad, a lo largo de un espacio delimitado por dos líneas de muralla (la del siglo XI y la del siglo XIV). La localización de los deseos espaciales de la Corte va a marcar el lugar en torno al cual se va a desarrollar ese espacio aristocrático-palaciego que intentamos fijar espacialmente. Un foco de tensión, de esa “ciudad aristocrática”, se va a identificar con la actual Plaza de S. Pablo. Allí se encontraba, y se encuentra, uno de los monasterios más importantes de la ciudad, no sólo por su función religiosa y colonizadora de espacio (con la importancia que tal hecho tiene en la definición de la forma urbana), así como por su esporádico uso como lugar de residencia real, sino,

sobre todo, por la atracción que va a ejercer como lugar demandado por la corte para localizarse en torno a la influencia espacial que proyecta. En dicho lugar se construirá, años más tarde, la casa-palacio de D. Francisco de los Cobos (actual edificio de capitanía), la casa de los López de Mendoza (lugar de los actuales Juzgados), la casa de los Condes de Rivadavia (casa donde nació Felipe II) y la casa del Marqués de Villena, por no reseñar más que algunas de las más notables casas-palacio del lugar. Todas ellas en torno a la plaza de S. Pablo, recogiendo, en cierta manera, la primitiva idea de la Madre de Juan II de sacralizar el lugar requerido por ella para elevarlo a la categoría de "espacio real".

No basta, sin embargo, este hecho para explicar la proliferación de casas-palacio que se van a localizar en esta zona septentrional de Valladolid. Junto al hecho de la fijación de la Corte en esta ciudad, o al menos de su presencia casi continua en la misma, hay que destacar la presencia, a su vez, de la Audiencia Territorial o Real Chancillería. Al igual que la Corte, la Real Chancillería pasaba de una ciudad a otra siguiendo, con ello, el recorrido territorial que desarrollaban los reyes castellanos. Es sabido como dicha Real Chancillería fue creada por Enrique II, en las Cortes celebradas en Toro en 1371. La primera ciudad donde se instaló fue, precisamente, Valladolid, ocupando, como primer asentamiento espacial, unas casas que el Almirante de Castilla, Fernán Sánchez de Tovar, tenía en la calle de los Moros, en la parroquia de S. Martín. A partir de aquí, la sede de la Chancillería pasó de una a otra ciudad hasta que, de forma definitiva, volvió a tomar Valladolid como sede fija.

En 1380, por ejemplo, se encontraba en Burgo de Osma, y en 1384 en Segovia. Juan I, en las Cortes celebradas en Briviesca (1387), mandó fijar el tribunal de tal manera que permaneciese tres meses en Medina del Campo, tres meses en Olmedo, y los seis meses restantes repartidos entre Madrid y Alcalá. En 1390 vuelve a aparecer en Segovia, con la particularidad que se pretendía que permaneciese fija en esta ciudad, por ocupar el centro del reino. Hay que esperar, sin embargo, a las Cortes celebradas en Toledo (1480) para que se sancione definitivamente a Valladolid como sede fija de la Chancillería, estableciéndose, a su vez, que su presidente estaba obligado a habitar el edificio donde se instalase el tribunal. Dicho edificio abandonó su primitiva sede de la calle de los Moros para establecerse, por orden de los Reyes Católicos, en las casas de D. Alvaro Pérez de Vivero, lugar en el que permaneció hasta su definitiva extinción.

El edificio definitivo de la Chancillería ocupa las antiguas estructuras arquitectónicas de un palacio cuya localización, junto a la puerta de S. Pedro (muralla del siglo XIV), responde a la lógica que argumentábamos al tratar la primitiva elección del lugar real requerido por la madre de Juan II. Se trata de una zona localizada "entre murallas" y junto a una de las puertas más modernas. De esta manera, el primitivo palacio de D. Álvaro Pérez de Vivero res-

ponde, su localización, a las influencias que se derivan de su proximidad al “espacio real” propiamente dicho, aprovechando, por otro lado, la preexistencia de unos elementos arquitectónicos, ligados a la defensa de la ciudad, para consolidar su carácter de casa-fortificada. De esta forma, quedan consolidados los dos focos fundamentales, en función de los cuáles, y en torno a ellos, se va a generar un proceso de localización y construcción de los más importantes palacios nobles que van a definir ese “espacio aristocrático” en la ciudad de Valladolid.

La presencia de la Corte, hasta que Felipe II decretó su abandono (allá por el año 1559), constituirá el motivo fundamental para que amplias capas de la nobleza se establezcan en Valladolid. Del mismo modo, la presencia de la Real Chancillería, será el motivo para que los estamentos sociales ligados a la práctica de los tribunales de justicia sientan la necesidad de establecerse en Valladolid, promoviendo la construcción de grandes mansiones que, sin constituirse como formas arquitectónicas dignificadas siguiendo gustos y requerimientos propios de la nobleza, ofrecen una muestra significativa de arquitectura residencial de clase.

La localización concreta del “espacio palaciego” se produce, por tanto, al norte de la ciudad, y en una franja específica que aparece delimitada por la antigua muralla del siglo xi (en derribo) y el nuevo recinto que ya aparece, prácticamente, construido en los primeros años del siglo xiv. Se trata de la localización de los primeros palacios aristocráticos que o bien se apoyan en las primitivas murallas, o buscan la aproximación al recinto moderno.

Esta integración física, que se produce entre la residencia aristocrática y los recintos amurallados, no constituye ningún hecho casual. Las residencias nobles buscan, con ello, identificarse con los elementos urbanos más significativos de la ciudad, así como con la idea de defensa que está presente en los mismos. La aristocracia entiende su presencia en la ciudad bajo presupuestos inequívocos de poder. Y para ello, nada mejor que recoger, de la misma, los elementos físico-espaciales, más identificados con dicho poder, para incorporarlos a sus dominios concretos. Uno de estos elementos físicos, sin duda, son las propias murallas de la ciudad, y más concretamente, aquellas partes de las mismas donde se localizan las puertas.

La presencia de la aristocracia terrateniente, en las ciudades medievales, ha sido analizada, con un gran rigor, por el historiador J. Heers (*Le Clan Familial au moyen age*. Paris 1974). Dicha presencia suponía la apropiación de estructuras físico-espaciales identificadas con antiguos monumentos, fundamentalmente edificios romanos, o bien mediante la incorporación, a sus residencias, de elementos defensivos existentes. Es sobradamente conocido, en este sentido, cómo las grandes familias aristocráticas reconstruían auténticos barrios urbanos, aprovechando edificios públicos, como las llamadas “arenas” o “anfiteatros”. El caso de Arlés constituye un ejemplo de lo que decimos.

En nuestro caso, sin embargo, lo que más se aproxima a esa apropiación de elementos monumentales existentes, por parte de las familias aristocráticas, lo constituyen las murallas existentes o construidas en un segundo momento del desarrollo de la ciudad. Según el historiador citado, en un segundo momento los "clanes familiares" ocupan y guardan, para sí, parte de las murallas de la ciudad. Se trata de antiguas murallas fortificadas, o nuevas construcciones defensivas. Y ello, por cuanto estos "clanes" buscaban, sobre todo, contar con una torre para vigilar su defensa, torres que raramente sirven de habitación, adquiriendo más el carácter de refugio. Heers cita, por ejemplo, el caso de Constantinopla donde, durante la Edad Media, el muro interior de las antiguas murallas de Teodosio llegó a tener noventa y seis torres, estando, la mayoría de las mismas, asignadas a los propietarios de los terrenos vecinos o contiguos. Se produce, de esta forma, una cesión de los elementos defensivos a las familias aristocráticas que poseían el suelo inmediato. Aspecto este que vamos a ver configurado en la ciudad de Valladolid.

En esta ciudad, hacia el año 1410, según nos apunta A. Rucquoi, se llevó a cabo un proceso de donación de la muralla primitiva (siglo xi) y del suelo que dejaba libre tras su demolición, hecho este que benefició, sobre todo, a los miembros de las grandes familias, tanto civiles como eclesiásticas. Las razones que llevaron a los regidores a mostrar tan altruista actitud no fueron otras que hacer que la villa "...*sea más ennoblecida, mejor poblada de buenas casas e moradas e nobles posadas e de otros nobles edificios*" (cita de A. Rucquoi). Donaciones que incluían parte de la muralla del siglo xi, contando algunas torres, así como terrenos que se encontraban junto a las mismas.

De entre todas estas operaciones, basadas en la apropiación del espacio dejado por la primitiva muralla, cabe destacar las desarrolladas por dos grandes familias. Nos referimos a los Condes de Benavente y a la de D. Alfonso de Vivero. Las posesiones de ambas familias, junto al espacio ocupado por el llamado Palacio Real (antigua mansión de D. Francisco de los Cobos) se van a constituir como los tres lugares palaciegos que van a calificar, al sector que ocupan, en clave aristocrática. Definirán y marcarán las bases espaciales del territorio palaciego de Valladolid.

Dos de dichas posesiones (la de los Condes de Benavente y la de la familia de los Vivero) ocuparán los extremos de esa primera acotación aristocrática, coincidiendo con dos lugares estratégicos, en la ciudad, como son el Puente Mayor y la Puerta de S. Pedro. En la mitad del recorrido, que unía a dichas posesiones, aproximadamente, se encontraba el Palacio Real y el complejo monástico de S. Pablo. Poder aristocrático y poder eclesiástico, por tanto, proporcionan la lógica a los primeros asentamientos palaciegos, conformando el lugar preferido por la aristocracia para asentarse en la ciudad de Valladolid.

La posesión de los Condes de Benavente data del año 1475, cuando el cuarto Conde de la saga familiar adquiere una gran manzana junto al Puente

Mayor de la ciudad. Hacia 1440 será Alfonso de Vivero quien proceda a la construcción de su palacio-fortaleza, esta vez junto a la Puerta de S. Pedro, puerta que se correspondía con uno de los accesos a la ciudad, por el noroeste, con los que contaba la última muralla medieval. Entre ambos, la antigua posesión de D. Alvaro de Luna, demolida en el siglo XVI y reconstruida, como lugar regio, por D. Francisco de los Cobos hacia 1535. Y como testigo de todo este proceso de sacralización aristocrática de un lugar urbano, el antiguo monasterio de S. Pablo, es decir, el espacio religioso preferido, casi siempre, por los reyes cuando permanecían en Valladolid.

Las características de este gran primer espacio palaciego responden, fundamentalmente, a dos aspectos. En primer lugar, su localización en un territorio delimitado por construcciones dedicadas a la defensa de la ciudad (tanto por lo que se refiere a su defensa militar como a su defensa económica y jurídica), así como, en segundo lugar, lo específico de su asentamiento en un espacio escasamente definido por lo que se refiere a su estructura morfológica. Se trataba, en efecto, de un lugar de borde donde el caserío existente se encuentra a duras penas con los límites de la ciudad.

El primer aspecto mencionado proporciona esa identificación, ya comentada, entre residencia palaciega y defensas de la ciudad. Los palacios se constituyen, en este sentido, como partes integrantes de dichas defensas. El segundo aspecto nos plantea, por otro lado, la incidencia que estos primeros palacios tuvieron en la definición morfológica de una parte de la ciudad que, en algún sentido, no tenía una forma, un trazado, suficientemente definido. Ambos aspectos, por tanto, nos hacen reflexionar acerca del protagonismo que tuvieron estos palacios en la definición de una "ciudad" que no estaba expresada formalmente, pudiéndose argumentar, al igual que planteábamos para el "espacio conventual", la relación entre "construcción palaciega" y "construcción urbana".

No podemos decir lo mismo para el resto de los palacios que van a constituir el "conjunto aristocrático" en su globalidad, más allá de este primer núcleo considerado. Esta primera responsabilidad del palacio, en la lógica de la construcción urbana, no va a tener continuidad en el resto de las construcciones palaciegas que se edifiquen, a posteriori, en otros lugares de la ciudad por parte de diferentes familias aristocráticas. Al localizarse estos nuevos palacios, independientemente de los primeros citados, más estrechamente relacionados con la trama existente, será ésta la que imponga su lógica a la hora de establecer esa relación entre estructura arquitectónica y trazado urbano. El resto de los palacios, por tanto, al ir eliminando esas características de residencias-fortalezas, tan identificadas con los primeros asentamientos palaciegos, se decantan más hacia la "casa urbana" que adapta sus necesidades a los requerimientos impuestos por una morfología existente.

LA CIUDAD DEL XVIII. ENTRE EL INMOVILISMO URBANÍSTICO Y EL PROTAGONISMO ARQUITECTÓNICO

Estas reflexiones, en torno a cómo se estructura la ciudad, que aparece representada en el plano de 1738, nos da pie para concluir con un tema que nos parece fundamental. Se trata de establecer las pautas constructivas que se dan y que caracterizan a la sociedad del XVIII. Pautas constructivas por lo que se refiere, naturalmente, a la materialización física del espacio urbano. Dichas pautas podemos resumirlas en los siguientes aspectos.

1. Intervenir en la ciudad no significa, necesariamente, proceder a transformarla, es decir, modificar su modelo de comportamiento espacial. Dichas intervenciones, cuando se producen, tienen, casi exclusivamente, una incidencia puntual que apenas introduce modificaciones en el modelo mencionado. Y ello es así, no sólo porque la sociedad dieciochesca no dispone de los medios, ni de la voluntad, para transformar el espacio urbano heredado, en los términos globales apuntados, sino también por cuanto aún no se ha pensado, desde el plano teórico, que es necesaria tal transformación, lo que está impidiendo, entre otras cosas, el desarrollo de una disciplina específica que entienda de la ordenación e intervención en el espacio de la ciudad.

Es justo hacer mención, sin embargo, aunque ello se produzca lejos de nuestras fronteras, a determinadas actitudes teóricas que intentan formalizar un pensamiento sobre la ciudad, entendida ésta en términos globales. Dichas actitudes, como decimos, destacan en el plano del pensamiento, lo que no significa que carezcan de valor propositivo. De hecho, la propuesta planteada por P. Patte, para el París de la segunda mitad del siglo XVIII, es todo un alarde de cómo se puede transformar una ciudad en función de actuaciones puntuales sometidas a una rigurosa relación estructural. Pero se trata de una manera de proceder a transformar el espacio urbano no tanto en función de un plan global, de una idea de ordenación conjunta, como de la totalidad que resulta por agregaciones de propuestas parciales.

2. Esta incapacidad para proceder a la transformación total de la ciudad, aunque así se haya deseado plantear en algunas ocasiones, como el caso reseñado de París, se ha producido en la medida en que dichas transformaciones urbanas se estaban planteando desde la práctica arquitectónica. Y si bien no hay que menospreciar el valor transformador que ha ejercido dicha práctica, a la hora de comprobar su incidencia en el espacio urbano, también es cierto que dicha incidencia se mueve, fundamentalmente, en el plano de la forma y mucho menos en el que entiende de contenidos, y menos aún en aquel otro que procura una nueva manera de entender la organización estructural de la ciudad.

3. Intervenir en la ciudad significa, en este contexto, materializar actuaciones llevadas de la mano de la práctica arquitectónica, y todo ello con el objetivo de cualificar sectores determinados del espacio medieval heredado. Las intervenciones que se producen, en este espacio urbano, no mantienen una referencia a la ciudad total. En estas circunstancias, es la ciudad existente, entendida como plano virtual, el marco de referencia al que se remiten dichas actuaciones, pero se trata de una referencia estrechamente vinculada al localismo específico del lugar donde se procede a insertar la pieza arquitectónica. En cualquier caso, se trata de un marco de referencia, el de la ciudad existente, que no condiciona la idea de su total reinterpretación.

4. La ciudad existente, en este sentido, no interesa como realidad a transformar, sino únicamente como marco de referencia para actuar puntualmente. De ahí que el resultado final, una vez materializadas este tipo de intervenciones, se decante por la definición de "parciales" condiciones de "centralidad", y no por la consideración de la ciudad heredada como "centro" de una nueva entidad urbanística. Un fenómeno de estas características, para que se produzca, tienen que sucederse toda una serie de fenómenos que van desde la producción de un nuevo espacio en la ciudad (el espacio periférico), hasta la definición, por causas económicas y sociales, del espacio heredado de la Ciudad Histórica como lugar de "centralidad". Naturalmente, todas estas cuestiones no pueden plantearse en una época en la que dicho espacio periférico no es, aún, una necesidad institucional (económica), aunque puedan darse algunos casos de su existencia, pero si eso sucede dichos brotes no son considerados, oficialmente, como ciudad. Y ello, ya sea porque realmente no se necesitan (o se ocultan), o porque los agentes sociales no están interesados en su desarrollo. Esta es la razón por la cual lo único que se resalta, como consubstancial al desarrollo urbano de una ciudad, son esas actuaciones en el espacio consolidado, que no tienen más objetivo que fortalecer áreas de centralidad urbana. Solo interesa resaltar un fenómeno de "centralidad", por cuanto, mediante su potenciación, se pueden expresar valores ideológicos, con capacidad para hacer permanentes los poderes absolutos que sustentan. La ciudad total, existan o no espacios periféricos extramuros, sigue siendo la ciudad heredada, es decir, el espacio de la ciudad medieval que, eso sí, ha podido ser objeto de algún tipo de intervención encaminada a dotarla de esas características de "centralidad" a las que hacíamos referencia. No le queda otra alternativa, a esa ciudad existente, que no pase por dotarle de "espacios centrales de calidad".

5. Ninguna otra alternativa cabe en una época en la que se considera, desde la óptica del posible proyecto de ciudad, que es sólo a través de la práctica arquitectónica como se puede hacer ciudad. La arquitectura, su práctica, se responsabiliza del proyecto de estos espacios de calidad, pero resulta

incapaz, por sus propias características, conceptuales y metodológicas, de plantear una alternativa global a la ciudad existente. Hacer ciudad y hacer arquitectura, en este sentido, se confunden, pero ello es entendible en unos siglos (sobre todo en el XVIII) en los que intervenir en la ciudad se consideraba como una práctica tendente a exaltar las virtudes de un poder absoluto a través de los postulados ideológicos que se proyectaban, y se identificaban, con esos nuevos espacios centrales de calidad. Sólo interesaba, en este sentido, lo que propaga la virtud del poder, lo que afirma la bondad de las instituciones. La ciudad está al servicio de esta ideología dominante, y la arquitectura se configura, de esta manera, como su instrumento más eficaz.

6. La ciudad medieval heredada ha cambiado, eso sí, aunque afirmando características de centralidad, reforzando áreas de prestigio desde donde se asoma el poder constituido para imponer su dominio, con el objetivo claro de inmovilizar el progreso social. Es así como podemos argumentar que no se plantea, y tampoco se materializa, a pesar del cambio morfológico que podemos observar en algunas zonas de la ciudad, una alternativa a la misma. Será a partir del siglo XIX cuando se produzca, de forma radical, este cambio en el modelo de ciudad.

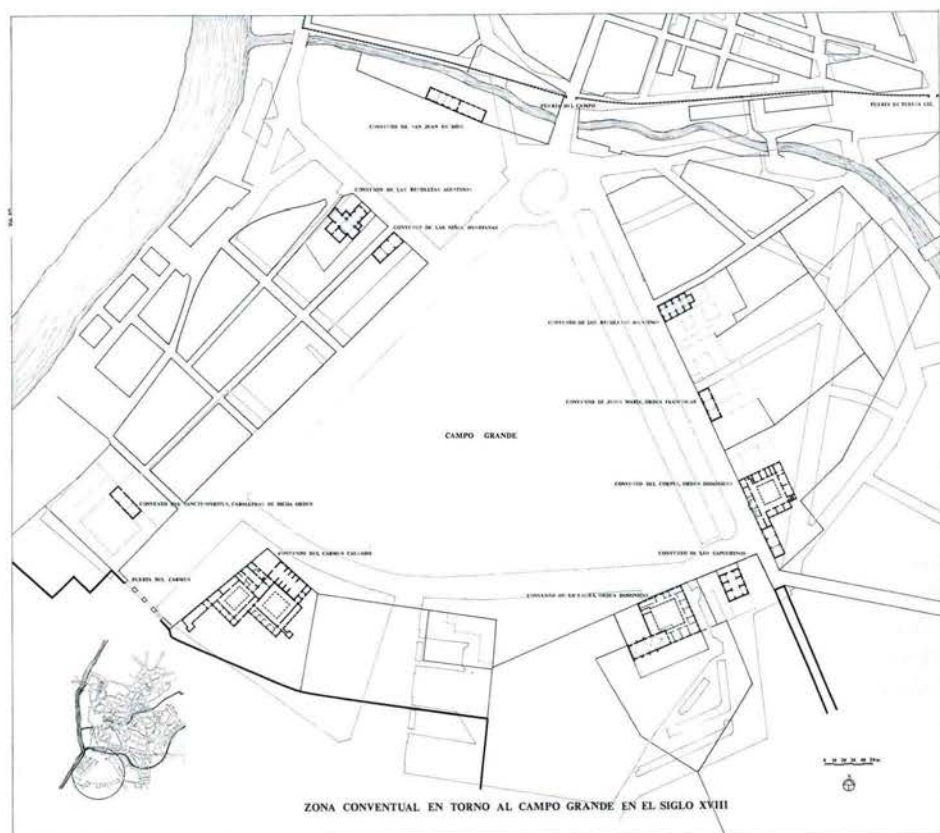
7. Estas "áreas de centralidad", o espacios de calidad, no hay que entenderlos, únicamente, como lugares donde van a acumularse, a partir de su materialización física, específicas actividades económicas, que hacen de su localización central el fundamento de las rentas que producen. También son lugares de residencia, "espacios sociales", en una palabra, donde se compagina la citada rentabilidad económica con la expresión de valores ideológicos. Espacios sociales, con un contenido de clase muy determinado, que justifican la práctica de la ornamentación y el embellecimiento, entendidos éstos como mecanismos e instrumentos que están en la base misma de las concepciones arquitectónicas de la época. El Ornato y el Embellecimiento se convierten, de esta forma, en la expresión normativa más habitual que se establece desde una hipotética "práctica urbanística" que sólo entiende de la "decoración" de determinados ambientes urbanos. "Urbanizar" significa, en este sentido, producir un ambiente con capacidad para ocultar el resto urbano no intervenido. Y es en este proceso de ocultamiento donde la arquitectura ejerce como disciplina capaz de instrumentar y formalizar un fenómeno semejante. Es así como planteamos que "hacer ciudad" y "hacer arquitectura" se confunden, aunque la realidad es que no se están cambiando los presupuestos urbanísticos heredados. Estos presupuestos "urbanísticos", por otro lado, al estar basados en la idea de que lo que requiere la ciudad es ser ornamentada y embellecida, van a contrastar, radicalmente, con aquellas otras concepciones que adopte, en un futuro no muy lejano, la burguesía, al considerar ésta, en contraste con intereses aristocráticos, por entonces ya superados, que es el concepto de "utilidad pública" el que debe

orientar y dirigir cualquier tipo de intervención en el espacio urbano. "Ornato-embellecimiento" y "utilidad pública" representan, en efecto, las dos maneras de acercarse a las posibles transformaciones del espacio urbano heredado, identificadas con otros tantos contenidos de clase que demandan, a su vez, modelos urbanos radicalmente distintos.

8. Estos "espacios decorados" se inscriben, por otro lado, en la concepción de un modelo urbano que apenas se diferencia de planteamientos medievales heredados. Con este tipo de intervenciones se está actuando en el espacio público con la intención de dirigir y controlar su uso "comunitario", constituyéndose como extensiones de lo privado, lo que les confiere ciertas semejanzas con aquellas "cortes señoriales" que constituían la estructura misma de las ciudades bajomedievales. Salvadas las distancias, ya que dichas "cortes" se definían como "ciudades dentro de la ciudad", manteniendo una independencia institucional casi a todos los niveles, estos nuevos "espacios sociales" aparecen más como piezas yuxtapuestas a la ciudad existente, habiéndose eliminado, con respecto a la experiencia medieval, el grado de autonomía institucional específico de aquellos. La idea de "corte señorial", sin embargo, se sigue manteniendo. De ella recogen, por ejemplo, su distanciamiento real con respecto a la ciudad existente, así como su condición de "claustro familiar". Un ejemplo de lo que decimos lo tenemos en los conjuntos palaciego-conventuales que, sobre todo durante el siglo xvii, proliferaron en diversas ciudades españolas, y muy concretamente en Valladolid. En los primeros años del siglo xvii, como nos apunta Merino Beato, en su estudio sobre *"Urbanismo y Arquitectura de Valladolid en los siglos xvii y xviii"*, el Duque de Lerma compró al Sr. de los Cobos sus casas principales, con objeto de preparar adecuada vivienda al Rey. Es así como se amplió y perfeccionó la Plaza de Palacio, iniciándose su construcción con el derribo de varias casas existentes entre el Monasterio de S. Pablo y las del Conde de Miranda. Esta Plaza, nos sigue diciendo Merino Beato, nació como plaza privada, convirtiéndose en escenario de las fiestas de la monarquía y actos semejantes a los que se hacían en la Plaza Mayor. Detrás del Palacio, el Rey Felipe III mandó derribar una serie de casas para proyectar una plaza de uso privado. Es la actual Plaza de las Brígidas, llamada así porque hacia 1637 se levantó el convento de las Brígidas, hoy desaparecido.

Se trata, como puede observarse, de una forma de entender la ciudad como "coto privado", y ello tanto desde el punto de vista del uso de la propiedad privada, propiamente dicha, como de aquella otra que, en un principio, es de dominio público. La ciudad, del mismo modo que sucedía durante la Edad Media, se va privatizando, convirtiéndose, al final, en una yuxtaposición espacial de entidades territoriales identificadas con grandes familias de propietarios. Esta privatización, a la que se ve sometido el espacio urbano, se desarrolla en el marco de una concepción urbanística caracte-

rizada por la idea de aglutinar componentes sagradas y aristocráticas que desarrollan, en su relación con el espacio urbano, conjuntos unitarios, o articulados, en función de infraestructuras específicamente construidas para materializar esa unidad. Es así como se utilizan los llamados “pasadizos” para procurar la unión entre palacios y conventos. Como nos apunta Merino Beato, con Felipe III y el Duque de Lerma se planteó todo un sistema de comunicaciones privadas entre palacios y conventos, llegándose a comunicar edificios tan destacados como el Palacio de la Plaza de S. Pablo y el que estaba en Huerta del Rey. El Duque de Lerma deseaba, de esta forma, trasladar, a la ciudad de Valladolid, la estructura de ciudad-convento que ya había experimentado en la ciudad que lleva su nombre. Y como marco de referencia de todo ello, no podemos dejar de mencionar la influencia que ejerció, en este tipo de concepciones “urbanísticas”, el conjunto monacal de El Escorial. Las bases



Zona Conventual en torno al Campo Grande, en el siglo xvii.

metodológicas que orientan específicas intervenciones en el espacio urbano aparecen estrechamente vinculadas, por tanto, a concepciones arquitectónicas. No podemos hablar, en este sentido, de una "urbanística" dieciochesca (y, por asimilación, a la identificada, en general, con el Antiguo Régimen) por cuanto el modelo urbano heredado no sólo no se ve modificado, sino que ve fortalecido su comportamiento como yuxtaposición de conjuntos urbanos concebidos como entidades territoriales de ámbito familiar.

9. La concepción medievalista, que observamos en la forma de concebir la organización de la ciudad del Antiguo Régimen, no obedece a una traslación descontextualizada de los principios que animan a dicha concepción urbana. De hecho, se detectan diferencias importantes entre la ciudad del Antiguo Régimen y la Ciudad Medieval, aunque se trata de diferencias, como anotábamos más arriba, que se enmarcan en una tendencia hacia el fortalecimiento de la privatización del espacio urbano, lo que situaría al espacio de la ciudad del Antiguo Régimen en clara sintonía con las formas de hacer ciudad durante la Edad Media. La diferencia más importante entre ambas concepciones urbanas es que se ha sustituido, en la ciudad del Antiguo Régimen, la apropiación continua de que era objeto el espacio público, con fines exclusivamente privados, por aquella otra en la que lo apropiado, o al menos parte del mismo, se configura como espacio puesto al servicio de la comunidad. Puede parecer una contradicción, pero el proceso consiste en apropiarse de lo público para utilizarlo comunitariamente, bien entendido que se trata de una utilización pública con fines privados, si por esto último entendemos establecer códigos ideológicos concretos que encauzan, dirigen y determinan, cómo debe utilizarse, aunque sea comunitariamente, dichos espacios públicos. De la apropiación de espacios públicos residuales, de cuya agregación, a las propiedades colindantes, aumentaba el dominio sobre el espacio, por parte de las grandes clanes medievales, pasamos a una situación en la que dicha apropiación deja de ser residual, ya que lo que se está planteando es una estrategia global que recae sobre el conjunto de la ciudad. El espacio público es proyectado, según esta lógica, con fines privados. La Corte sale de los palacios para implantarse y apropiarse de la ciudad, y ello desde el momento en que las diversas "cortes" medievales se han sustituido, en función de una concepción moderna del Estado, por una única corte: La que se identifica con la idea de un Estado Absolutista. Es así como la ciudad, globalmente considerada, asume su condición de asiento del nuevo Estado.

10. Y para lograr esa "unidad urbanística", que haga posible una "visión", también unitaria, del artefacto urbano apropiado como asiento de una concepción absolutista del Estado, qué mejores instrumentos técnicos que las llamadas "servidumbres especiales de arquitectura". Se trata, en esencia, de "ordenanzas figurativas" que se establecen para aquellos sectores urbanos

donde se ha producido ese fenómeno de apropiación del espacio público. Bien entendido, repetimos, que se trata de una "apropiación de clase", es decir, no sometida a una prohibición, por lo que se refiere a su carácter comunitario, aunque, eso sí, controlando el derecho de uso y estancia. Las "ordenanzas figurativas" ejercen el papel de "formas compositivas" a las que deben someterse todas las edificaciones que se lleven a cabo en el sector urbano correspondiente. El efecto más inmediato de esta aplicación técnica es la configuración unitaria del conjunto de todos los "lienzos de fachada" de aquellos edificios que componen una calle, una plaza...etc. De esta forma, la diversidad parcelaria, que es común a la planta de cualquier sector urbano que se identifica con un trazado tradicional, es camuflada y ocultada, por cuanto la "ordenanza figurativa" expresa, externamente, el conjunto edificatorio como si de un sólo edificio se tratase. La visión que se quiere dar de la ciudad es precisamente esta: La de un único edificio con capacidad para ocultar la complejidad propia del espacio tradicional. Expresión de la ciudad como si de un edificio se tratase que, además, está mostrando que lo que realmente interesa "proyectar" en la ciudad no es el cambio del modelo urbano heredado, sino su utilización parcial para recomponer y reconducir el significado de determinados espacios urbanos existentes. Y todo ello, utilizando métodos arquitectónicos epidérmicos que sólo entienden de formas compositivas lineales, ausentes de cualquier tipo de referencia tipológica. El "decoro" urbano ha superado sus más optimistas previsiones. Por eso definimos a este periodo histórico, identificado con el Antiguo Régimen, y por lo que se refiere a las formas de tratar el espacio urbano heredado, como el periodo del inmovilismo urbanístico y del protagonismo arquitectónico. No sólo no se han llevado a cabo intervenciones que recompongan el espacio medieval heredado, sino que, muy al contrario, se consolidan formas de intervención que potencian el contenido de clase de dicho espacio, ocultando lo que se entiende que no debe ser expuesto, y expresando lo que deber ser aprehendido por la población. La arquitectura se constituye, por último, como el arma más apropiada para construir esta realidad urbana.

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

6. LA TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO TRADICIONAL. LA CIUDAD DEL SIGLO XIX

Las primeras grandes transformaciones urbanas que comienzan a cambiar el espacio de la ciudad tradicional en España, transformaciones que, en una palabra, contribuyeron a definir el espacio urbano de la Ciudad Moderna, se identifican, en el tiempo, con la segunda mitad del siglo XIX. Dichas transformaciones afectan, en la mayoría de los casos, a un tipo de ciudad que ha pervivido, hasta el siglo XIX, sin apenas sufrir modificaciones que alterasen su estructura urbana medieval. Podemos decir, en este sentido, que el espacio de la ciudad moderna en España es el resultado de toda una serie de actuaciones que comenzaron a ser una realidad durante la segunda mitad del siglo XIX, actuaciones que contribuyeron a transformar un espacio que permaneció inmovilizado desde la Edad Media. Y aún en el caso de haberse producido cierta "movilización", antes de la revolución económica del XIX, su impacto sobre la ciudad, en la mayoría de los casos, se produce bajo presupuestos feudales de producción. Los principios urbanísticos dieciochescos, tan frecuentes en otras regiones europeas, apenas han dejado huella en el espacio de nuestras ciudades. Y es así como el proceso de diseño de ese espacio urbano necesario, identificado con los intereses económicos e ideológicos de la burguesía, tiene que enfrentarse, casi directamente, con presupuestos urbanísticos medievales.

Pero, dichas transformaciones no van a producirse de forma idéntica en todas las ciudades sometidas a tales cambios, aunque tengan lugar en función de un único contexto económico y social, como es el caso de España. Dependiendo de la realidad económica de cada región geográfica, de las características espaciales de cada una de las ciudades integradas en dichas regiones... etc, se producirán diferentes tipos de intervenciones urbanísticas encaminadas, todas ellas, a conformar el modelo de Ciudad Moderna, "capitalista", que va a caracterizar a nuestro país.

En unos casos, primarán las intervenciones sobre la ciudad existente, a través del procedimiento de la "apertura" de nuevas vías o de nuevos espacios interiores. En otras, la creación de nueva ciudad, mediante la colonización de territorios contiguos a la ciudad existente, conformará la alternativa urbanística utilizada.

Si en el primer caso, la intervención directa en la ciudad existente se plantea reestructurando un "nuevo centro urbano", al mismo tiempo que se ponen en valor fragmentos específicos del "territorio periférico" inmediato, como consecuencia directa de las aperturas viarias (la vía estructura el "centro" pero, también, lo comunica con la "periferia" inmediata), en el segundo caso la creación de nuevos "fragmentos urbanos", envolventes a la ciudad primitiva, sanciona la cualidad de "centro" para la totalidad de esta última. Las "reformas interiores", en este segundo caso, serán un proceso a posteriori (necesidad de comunicar la nueva envolvente con la ciudad tradicional). Pero, en ambos casos, el resultado ha sido el mismo: la construcción de la ciudad capitalista, en cuanto estructura espacial centro-periferia.

Las transformaciones producidas en la ciudad de Valladolid, a partir sobre todo de la segunda mitad del siglo XIX, hay que inscribirlas en el primer caso citado. Valladolid es una ciudad, en efecto, que ha visto transformada su estructura medieval mediante operaciones urbanísticas que han retomado dicha estructura, quebrándola a través de "aperturas viarias". La configuración del espacio moderno, en la ciudad de Valladolid, ha sido el resultado de la imposición (en términos dialécticos) de una nueva organización viaria a la estructura medieval existente. La presencia de importantes "conjuntos conventuales", en cuanto definidores de esa organización espacial de carácter medieval, unido ello a la llamada "desamortización eclesiástica", que supuso la liberalización económica de dichas posesiones, posibilitó un proceso de producción de suelo urbano capaz de hacer frente a las demandas burguesas, para enfrentarse a la construcción de la ciudad identificada con sus intereses de clase.

LAS BASES ECONÓMICO-SOCIALES Y EL DETERMINANTE FERROVIARIO

El interés de la burguesía por la ciudad va a sentirse, con toda intensidad, a partir de los años cuarenta. Hasta entonces, Valladolid es una ciudad que no se industrializa modernamente, y cuyo movimiento demográfico apenas rompe los presupuestos espaciales decimonónicos. Hacia 1787, en efecto, Valladolid cuenta con algo más de 21.000 habitantes, cifra que, incluso, va a rebajarse en la primera mitad del siglo XIX, no alcanzándose, de nuevo, la población del XVIII hasta la citada década de los cuarenta. Es a partir de entonces cuando se inicia una recuperación económica que va a desembocar en la primera gran industrialización vivida en los años cincuenta y primeros años de los sesenta. Entre 1848 y 1860, en efecto, se va a pasar de 21.800 a casi 50.000 habitantes. Y es, precisamente, durante este periodo cuando tienen lugar en la ciudad las más importantes reformas urbanísticas que van a cambiar, por completo, el espacio medieval heredado. Reformas que, aunque, a primera vista se puede pensar que son actuaciones parciales e independien-

tes, contemplan, sin embargo, un tímido, pero decisivo, proyecto unitario de transformación urbana.

Se trata de un proyecto que se extiende sólo a la parte meridional de la ciudad, no contemplando su zona Norte. Hecho éste que está en relación con lo que podríamos denominar como la construcción del Valladolid burgués. Se trata, en efecto, de un proyecto de ciudad contemplado sólo bajo las aspiraciones de la burguesía industrial y comercial vallisoletana. De ahí su incidencia parcial en la totalidad de la ciudad, lo que no elimina el carácter unitario de la intervención en si.

Dicha intervención supuso que las reformas emprendidas (aperturas viarias, cambios de alineaciones...) no fuesen independientes entre sí (como sucede en la mayoría de las demás ciudades, y ello cuando la reforma emprendida afecta al espacio tradicional), sino que respondieron a la idea de transformar un territorio muy concreto, como es la parte meridional que mencionamos.

Esto quiere decir que, cuando en esta ciudad se inician las reformas urbanas, se plantean, al mismo tiempo, tanto una serie de "aperturas viarias" relacionadas entre sí, como un sistema de "cambio de alineaciones" que afectan a un conjunto de calles que están, a su vez, en estrecha relación con las aperturas citadas. Y todo ello, condicionado por un hecho histórico en función del cual se promueve el citado proyecto: se trata de la construcción del Ferrocarril.

El proyecto de la ciudad burguesa para Valladolid va a suponer, en efecto, la transformación de su parte meridional, y todo ello a través de la reestructuración-comunicación de la misma entre sí y de ésta con el ferrocarril. Reestructuración-comunicación que va a ser posible mediante el suelo libre que dejen los "conjuntos conventuales" localizados en dicha parte de la ciudad.

La presencia del ferrocarril va a constituirse como el acicate más importante al proceso de su expansión económica. Antes de dicha presencia, el llamado Canal de Castilla había ejercido como el medio de comunicación más importante para desarrollar una economía agraria basada en la producción y exportación del cereal. El trigo, los harineros y el Canal de Castilla constituían un complejo económico-productivo-comercial en cuyo funcionamiento encontramos las razones del esplendor vallisoletano. Dicho Canal servía para transportar el cereal desde los campos y harineras, existentes en el territorio castellano, hasta Santander (desde donde salía hacia el exterior), con la única dificultad de que el último tramo de dicho trayecto (Alar-Santander) tenía que ser servido por otros medios de comunicación distintos al citado canal. No es casual, en este sentido, cómo una de las primeras líneas ferroviarias que se adjudicaron fue la que hacía el trayecto que no cubría el Canal. La línea Alar-Santander, en efecto, fue adjudicada al llamado Crédito Mobiliario, en 1844, terminándose la construcción de la misma hacia 1866. El primer trayecto, Alar-Reinosa, fue terminado en 1857.

Las relaciones entre el desarrollo económico de Valladolid, el papel jugado en dicho desarrollo por los llamados harineros, y el empuje dado al

mismo, tanto por las entidades bancarias como por el ferrocarril, son estrechísimas. No olvidemos que una de las primeras entidades bancarias que aparecen en esta ciudad es el llamado Banco de Valladolid, entidad en cuya formación participó capital procedente de la industria harinera, así como aquel otro que procedía del Crédito Mobiliario (versión española del Credit Mobilier parisino de los hermanos Pereire). Esta última entidad, por otro lado, participó muy directamente en la construcción de los ferrocarriles en España, siéndole adjudicada, entre otras, la línea Madrid-Irún. Y no olvidemos que ya le fue adjudicada, también, el último tramo del recorrido que no cubría el Canal de Castilla.

El hecho más sobresaliente que nos interesa resaltar, a propósito del papel que jugaron el tándem Credit Mobilier-línea ferroviaria Madrid Irún, es su decisiva influencia en el desarrollo económico vallisoletano. Piénsese que la ciudad de Valladolid está situada, prácticamente, en el centro de la citada línea, posición que interesaba a los hermanos Pereire para localizar en ella su campo de operaciones. Como nos comenta F. Wais, refiriéndose a la "Creación de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España" (*"Historia de los Ferrocarriles Españoles"*, 1974) "...la participación más grande era la del Crédito Mobiliario Español (versión española del Credit Mobilier de los hermanos Pereire), a continuación el Crédito Mobiliario Francés, la Sociedad General Belga, los Pereire... el porcentaje del capital español suscrito no llegaba al 25% del extranjero...", "...En Valladolid se fijaron, desde un principio, los franceses para colocar inicialmente la cabeza de la construcción y de la explotación. Quedaba en el centro, poco más o menos, de la longitud de la línea de Madrid a Irún, y contaba con base de vida suficiente, y aún sobrada, para la permanencia del numeroso personal de las instalaciones que se proyectaban, como el depósito principal de locomotoras y los grandes talleres de reparación de material de motor y móvil... Y con esta idea, por Valladolid empezaron las obras el año 1856, en los dos sentidos: Hacia Burgos, por un lado, y hacia Medina del Campo, por el otro...", "...En 1856 se festejó mucho en Valladolid el momento inicial de las obras. Primero, la noticia de aprobación de la subasta de la línea, que habiendo sido el 20 de febrero, dio motivo por razón de esta fecha a que se diese tal nombre a una calle así definida por los periódicos de entonces: por lo que partiendo de la de doña María de Molina comunica con la Rondilla de S. Lorenzo".

Dicha calle, "20 de Febrero", y como veremos más adelante, fue una de las primeras aperturas que se planteó, aprovechando la demolición de uno de los conventos desamortizados en 1836.

Lo más importante que deseamos resaltar ahora, sin embargo, es esa decisión tomada, por la entidad financiera francesa, de comenzar las obras de la línea Madrid-Irún en Valladolid, así como de establecer, en esta ciudad, sus talleres de producción. Estos talleres, en efecto, fueron los que más puestos de trabajo proporcionaron en el conjunto del panorama industrial de Valla-

dolid. Dichos talleres daban trabajo a casi un total de mil obreros, frente a los doscientos que ocupaba la llamada Fundación Aldea, o a los setenta de la fábrica del Gas (también gestionada por los hermanos Pereire).

No cabe duda que dichos hermanos querían hacer de Valladolid uno de los principales centros industriales y financieros de España. De hecho, los hermanos Pereire no sólo participaron, como accionistas, en los bancos que comenzaron a funcionar en Valladolid, a partir de 1856, sino que auspiciaron personalmente la entidad llamada "Sociedad de Crédito Industrial, Agrícola y Mercantil", Banco que comenzó a funcionar a partir de 1864. Dicha entidad *"fue la pieza clave que tenían los hermanos Pereire para convertir a Valladolid en el centro del desarrollo industrial de Castilla la Vieja"*.

Gran auge industrial que tuvo lugar, sobre todo, entre 1857 y 1864, año este último que aparece identificado con una crisis económica (financiera, fundamentalmente) que, entre otras cosas, dio lugar a la desaparición del Banco de Valladolid (primera entidad creada en la ciudad) y, en contrapartida, a la creación de aquella otra entidad que citábamos y que estaba identificada con la firma Pereire. Crisis que supuso el hundimiento de industrias y entidades bancarias identificadas con intereses locales, y cuya resolución implicó el salto a la escena económica de capitales foráneos, así como de productos elaborados en otras regiones que se importaban a Valladolid a través del transporte ferroviario. *"Es la aparición del ferrocarril que permitió la llegada de productos industriales que compitieron con ventaja con los elaborados por la industria vallisoletana"*.

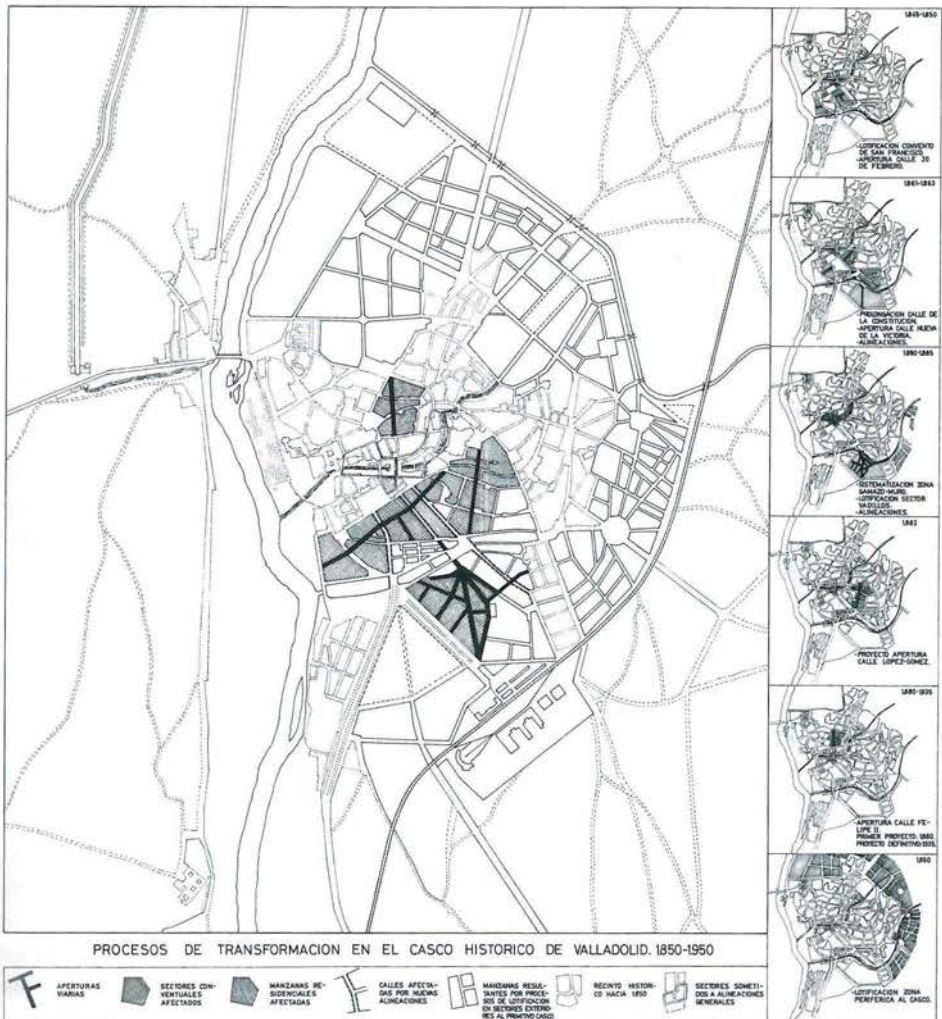
Coincidiendo, precisamente, con el momento de esta crisis es cuando comienzan a llevarse a cabo en Valladolid las grandes intervenciones urbanísticas, los grandes proyectos de ciudad que van a cambiar su fisonomía de ciudad medieval, proyectos, en una palabra, que van a definir el espacio moderno, a partir de la transformación de la ciudad tradicional heredada.

PRIMERAS GRANDES TRANSFORMACIONES DEL ESPACIO MEDIEVAL. DESAMORTIZACIÓN Y REFORMA URBANA

Aunque los más importantes proyectos se van a iniciar a partir de 1861, con anterioridad a esta fecha ya se había producido una operación inmobiliaria de envergadura, con la que se inicia la transformación del espacio medieval heredado. Se trata de una operación llevada a cabo en pleno centro de la ciudad (lado sur de la Plaza Mayor), concretamente en el espacio definido por el antiguo convento de S. Francisco. La operación se inscribía en el marco del proceso desamortizador eclesiástico iniciado en 1836. Dicho convento fue adquirido por uno de los más importantes compradores de bienes eclesiásticos de Valladolid, quien declararía en una ocasión que *"...quinientas casas que antes pertenecían a manos muertas hoy se ostentan labradoras de*

una planta desde sus cimientos o considerablemente reformadas y distribuidas en sus compartimentos conforme a los adelantos de las nobles artes”.

Sobre los terrenos dejados libres por dicho convento se trazaron dos importantes calles (la de la Constitución y la de Mendizábal). Una de ellas (la de la Constitución), va a constituirse como el primer tramo de un importante eje este-oeste que atravesará la zona meridional de la ciudad de Valladolid, convirtiéndose, desde sus inicios, en el espacio requerido por actividades liga-



Cuadro general de las Transformaciones Urbanas del Espacio Tradicional de Valladolid: 1850-1950.

das a los servicios, a la banca... etc., es decir, a aquellas funciones que van a conformar el espacio central vallisoletano. Será a partir de esta operación cómo se lleven a cabo, y en relación con la misma, los sucesivos proyectos de transformación de la parte meridional de la ciudad.

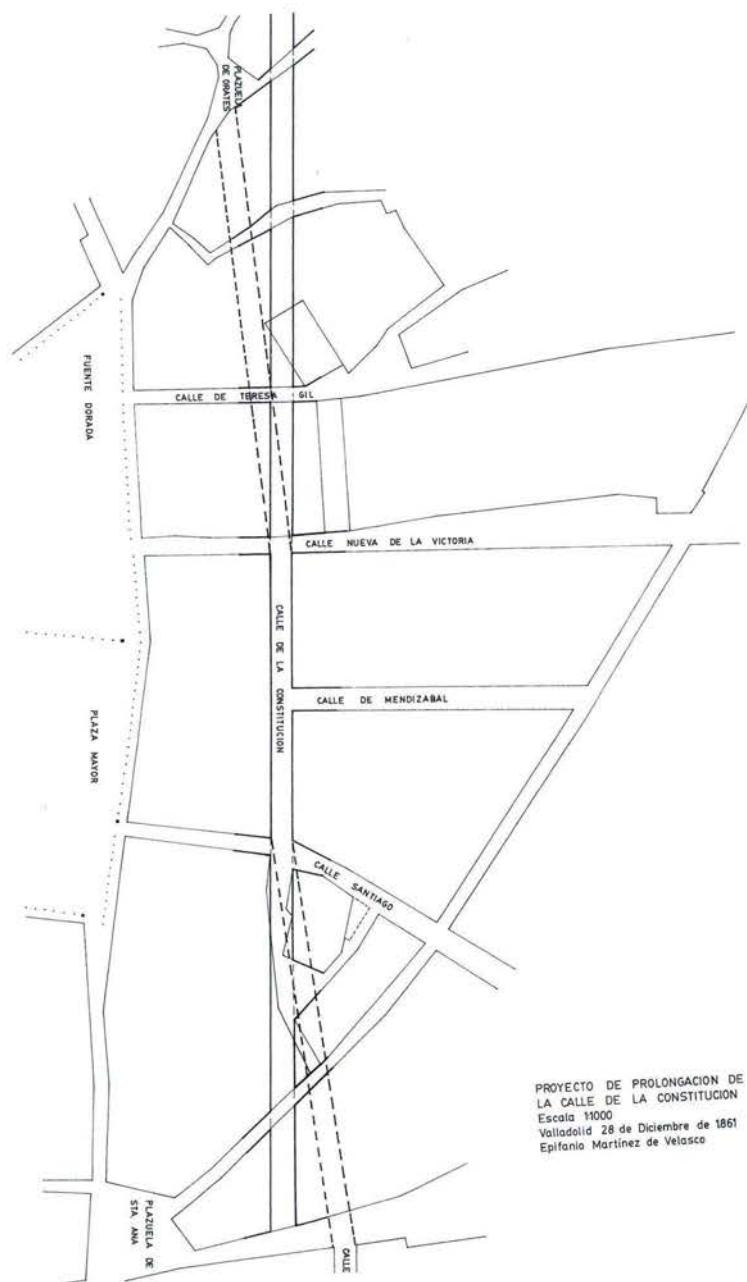
Dicho proyecto todavía responde a una operación urbanística cerrada en sí misma, sin apenas plantearse su comunicación con el resto de la ciudad. Responde a la más simple lotificación de un importante suelo central, dándosele a las dos calles proyectadas una función simple de acceso a los nuevos lotes edificatorios. Lotificación independiente que no aporta ningún modelo de ciudad a construir que no sea el puramente especulativo, o el de dotar a la ciudad de una nueva manera de concebir el proceso de construcción edificatorio. Su importancia reside en la definición de un lugar a partir del cual va a generarse un "proyecto de ciudad central". El inicio, años más tarde, de la construcción de la línea Madrid-Irún, y con ella la de la Estación Ferroviaria correspondiente, condicionará las sucesivas operaciones de transformación del espacio medieval, mediante la definición de proyectos cuyo objetivo más inmediato pasará por crear la comunicación entre partes integradas en el espacio central y el núcleo de la estación citada.

LA IDEA DE UN PROYECTO PARA REESTRUCTURAR EL CENTRO Y COMUNICARLO CON LA ESTACIÓN FERROVIARIA

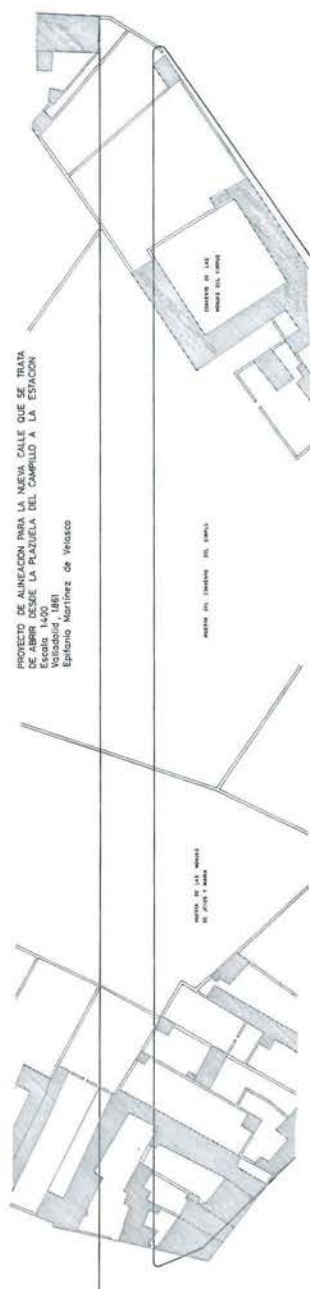
A partir de la decisión de dotar a la ciudad de una Estación Ferroviaria, en efecto, van a comenzar a producirse toda una serie de propuestas encaminadas a incorporar dicha Estación a la ciudad existente, o, en otras palabras, a reconsiderar la estructura espacial heredada en función de la presencia de la misma.

La reconsideración de la citada organización espacial va a producirse en función de dos razonamientos que van a esbozarse, de forma habitual, en los proyectos urbanísticos que se elaboraron por entonces. Dado que la Estación va a localizarse en la zona Sur de la ciudad, su incidencia en la estructura espacial heredada va a imponer dos tipos de comunicación. Por un lado, la conexión entre la Estación y el centro de la ciudad, y por otro la reestructuración interior de este último, hecho este que ya se había iniciado con la lotificación de los terrenos liberados del antiguo convento de S. Francisco. La "reestructuración del centro" y su comunicación con la Estación Ferroviaria, en efecto, constituirá la base teórica de ese proyecto unitario que va a cambiar la estructura espacial de la ciudad heredada. Ambos proyectos se inician, prácticamente, de forma paralela, estableciéndose, tanto para uno como para otro, similares razonamientos que justifiquen su formalización final.

El primer proyecto, la "reestructuración de la zona central", se definía como prolongación de la calle de la Constitución, a un lado y otro de la



*Proyecto de Prolongación de la calle Constitución.
Arquitecto Martínez de Velasco, 1861.*



*Alineación para una nueva calle que se trata de abrir desde el Campillo a la Estación.
Arquitecto Martínez de Velasco, 1861.*

misma, hasta alcanzar los dos extremos de la zona meridional de Valladolid. El segundo, por su parte, se redactará en términos de "Prolongación de la calle del Duque de la Victoria a la Estación de Ferrocarril". Veamos los razonamientos que se esbozan para justificar tanto uno como otro.

La idea de prolongar la calle de la Constitución se remonta al año 1856, el mismo en que se inician las obras de construcción del ferrocarril, argumentándose para ello "*...la conveniencia que resultaba de poner en comunicación la parte norte-sur de esta ciudad con toda la del Medio Día, facilitando un trayecto más directo y corto con la línea férrea del Norte*".

Vemos, por tanto, cómo la prolongación de la primera calle que se abrió, aprovechando los terrenos del convento de S. Francisco, la llamada calle de la Constitución, es interpretada más allá de su propio marco local, es decir, tanto con la intención de terminar un proyecto iniciado, para el propio centro urbano, así como para involucrar dicha prolongación con la idea, más ambiciosa, de integrar "ciudad" y "ferrocarril". Ambos proyectos, como podemos observar en el texto citado, se plantean conjuntamente.

Dicho proyecto se sigue justificando en los siguientes términos: "*...es indudable y está reconocido por la opinión pública, la absoluta necesidad de dar comunicación a toda la parte Norte-sur de esta ciudad, con toda la del Medio Día, por cuyo medio se facilita ponerla en comunicación directa con la línea férrea del Norte, acortando las distancias. También es indudable, y está reconocido y sancionado, que las líneas rectas son las más bellas y aceptables para las calles públicas en las poblaciones...*" Y es así cómo se atraviesa toda la zona meridional de la ciudad de Valladolid por una importante avenida recta, aunque para ello haya que pasar por encima de importantes edificios, como era el caso de la llamada iglesia de Santiago, e incluso seccionar el templo de S. Felipe Neri. Pero si en el primitivo proyecto no se ponía en duda la desaparición de estos dos importantes templos, su decisiva presencia en la trama de la ciudad antigua se impuso a la primera lógica planteada. La tan alabada línea recta tuvo que doblegarse ante la permanencia histórica de las citadas iglesias. Hecho éste, sin embargo, que no impidió el trazado del citado eje, adaptándose, como mal menor, a la localización urbana que se identificaba con los citados edificios religiosos.

Si la reestructuración del centro se plantea en estos términos, ¿cómo se justifica su conexión con la estación ferroviaria? En un documento fechado en 1863, podemos comprobar como "*...el Sr. Alcalde Corregidor manifestó a los señores expresados que el Excelentísimo Ayuntamiento deseoso siempre de realizar toda clase de mejoras, había fijado su actuación en una de reconocida utilidad e importancia cual era la prolongación de la calle de la Victoria hasta la estación del ferrocarril para facilitar de este modo una vía cómoda y directa de comunicación tan necesaria a la industria y al comercio*".

Si dicho proyecto se inicia, al menos en idea, hacia 1861, todavía se estaba considerando su posibilidad de realización en los últimos años del siglo XIX. En un documento fecha en 1890, "Proyecto de la Prolongación de la Calle del Duque de la Victoria hasta la Acera de Recoletos y sus Encuentros y Accesorios", volvemos a encontrarnos con los mismo planteamientos que se formularon treinta años antes, aunque, eso sí, la nueva propuesta aparece más perfeccionada, considerando, con mucho más detalle, el primitivo proyecto que se redactó. En dicho documento se hace referencia a la *"...iniciada hace años apertura de la prolongación de que se trata... mil vicisitudes que no es del curso narrar han venido retardando su ejecución, a pesar de ser una de las vías de más importancia y porvenir de la población... ociosa juzgo la tarea de encarecer la conveniencia, mejor aún, la necesidad de esta nueva vía, pues se halla en la conciencia de todos y a más hoy existen ya intereses creados en aquel paraje, respetables como todos los análogos, pero en mayor numero y con mayor importancia que en otros de la población, y seguramente la aprobación y terminación completa de este proyecto dará lugar a que emprendiéndose gran numero de construcciones de valor, la clase obrera encontrará durante algún tiempo trabajo reproductivo"*.

No es el momento de trazar el proceso histórico que nos hable de la construcción de esta parte de la ciudad, sino de hacer mención, al menos, de un hecho significativo que nos explique la relación proyecto-construcción material del mismo. Hecho que hace referencia al protagonismo, en esa realización material de la obra construida, de los propietarios del suelo, o interesados, en general, en la construcción de la ciudad, tanto en el proceso específico de proyecto como en la producción material del mismo. Participación que hemos constatado, tanto en el proyecto que seccionaba el centro de la ciudad tradicional, como en aquel otro que comunicaba este "centro" con la Estación de Ferrocarril. La incidencia de esa participación fue mayor, quizá, en este último caso, pero no aparece desapercibida en el primero citado.

Si en un principio, en efecto, la prolongación de la calle de la Victoria se reducía a una calle recta que, partiendo del llamado Campillo de S. Andrés, desembocaba en la Plaza de la Estación, dicha calle se complementará, en los sucesivos proyectos que se presenten, redactados, incluso, por los propios propietarios, por nuevos trazados que responden a iniciativas de estos últimos quienes desean poner en valor sus posesiones, aprovechando las intenciones del municipio de realizar obras públicas en propiedades colindantes con las de dichos propietarios.

Tal es el caso de las actuales calles de Gamazo y Muro. La calle Gamazo, recta en su totalidad, se identifica, prácticamente, con el primer proyecto de prolongación de la calle de la Victoria, primitivo proyecto en el que no estaba incluida la segunda calle citada, la de Muro. La idea de esta última, en efecto, fue fruto de un proyecto presentado, con posterioridad a la inicial propuesta, por un empresario vallisoletano que pretendía formalizar la

comunicación entre el centro de la ciudad y la Estación Ferroviaria, a través de una calle distinta que pasase por su propiedad, aunque para ello tuviese que plantearse con un “quiebro”, en su parte central, donde se formaría una plaza frente a la entrada de la industria de la que era propietario el citado empresario. Idea que ha perdurado hasta nuestros días y que explica el actual quiebro que presenta la citada calle.

Esta supeditación a los intereses de los propietarios, que se veían afectados por los proyectos municipales de obras públicas, tiene su explicación en la incapacidad, por parte del citado municipio, de hacer frente a los gastos que implicaban tales obras urbanas. No olvidemos que empresas semejantes suponían poner en marcha importantes procesos de expropiación, procesos que afectaban a suelos privados que pasaban a formar parte de la vía pública proyectada a tal fin, lo que suponía contar con disponibilidad de fondos municipales para proceder a los pagos correspondientes por razones de expropiación.

Tal era la importancia de este último aspecto que bastaba que unos propietarios ofreciesen algún tipo de facilidades, aunque eso supusiese variar el primitivo trazado propuesto, para que tal proposición fuese aceptada casi sin titubeos.

Y esto fue lo que sucedió con la calle del “quiebro”, la calle Muro. El empresario que presentó el proyecto, alternativo al elaborado por el municipio, se comprometía a ceder gratuitamente toda la parte de su propiedad afectada por la vía propuesta, a cambio de que el Ayuntamiento se hiciese cargo de las obras de urbanización y obligase, al mismo tiempo, al resto de los propietarios, a aceptar las condiciones impuestas por el citado empresario.

De esta forma, se daba una colaboración estrecha entre un propietario importante y el municipio. Aquel proponía el proyecto que más le beneficiaba, cediendo gratuitamente toda la parte de su propiedad afectada por la nueva vía. Por su parte, el municipio urbanizaba, bajo su responsabilidad económica, la citada calle y, lo que es más importante, se comprometía a la aprobación del proyecto con las implicaciones que tal aprobación iban a suponer en el resto de los propietarios.

LAS CONTRADICCIONES DE LA REFORMA:

LA “APERTURA VIARIA” COMO “PROYECTO DE ALINEACIÓN”

Toda esta serie de consideraciones nos llevan a evaluar el alcance de un proceso de gestión urbanística que no estaba en relación con las intenciones municipales, de cara a procurar importantes transformaciones en la ciudad existente. Si la idea de un proyecto de ciudad estaba clara, así como las variables espaciales que trataban de definir el nuevo tratamiento de la propuesta, los medios para llevarlo a cabo no respondían al cambio espacial que se deseaba

introducir. Y es aquí donde observamos uno de los aspectos que nos hacen pensar acerca de la incidencia de estructuras administrativas arcaicas en el retraso que caracteriza a la formación de la Ciudad Moderna en España. Estructuras administrativas que invalidaban cualquier tipo de propuesta urbana que no implicase, al mismo tiempo, una reconsideración de los resortes legales existentes.

Las aperturas viarias que hemos reseñado sólo implicaban a la definición, en sí, del nuevo espacio público que se proyecta. El resto de la trama urbana quedaba intacto, con la misma división parcelaria, readaptándose, en el mejor de los casos, a la alineación impuesta por la nueva vía, y ello cuando los propietarios solicitan licencia de construcción y no ven la posibilidad de levantar un edificio si no agregan o se reagrupan con propiedades colindantes. La apertura viaria no afectaba, en una palabra, a las propiedades que se localizaban más allá de su estricta alineación. Hecho este que tenía dos consecuencias claras. Por un lado, afectaba a la real transformación del espacio tradicional heredado, y ello por lo que se refiere a las posibilidades de poner en marcha un nuevo proceso de producción edificatorio y de suelo. La vía estaba procurando una potencialidad económica sin cambiar el viejo sistema parcelario, incompatible con dicha posibilidad. Se estaban poniendo en marcha mecanismos de producción de suelo que sólo podían aplicarse a un parcelario antiguo heredado que apenas sufría modificaciones. Se ponían en valor unas propiedades cuya realización, como mercancía, a través de la práctica inmobiliaria, no se alcanzaba plenamente.

Por otra parte, el propio municipio no podía hacer frente a un proceso lógico y autónomo de gestión urbanística, dado que sólo le estaba permitido expropiar aquella parte de las parcelas que definían las vías. No podía, por tanto, llevar a cabo un proceso previo de preparación de suelo que, a posteriori, pudiese ser mercantilizado a su favor, ya que la ley no permitía expropiar más que el suelo necesario para diseñar la nueva calle. Las aperturas viarias sólo beneficiaban a los propietarios colindantes con las mismas. Al municipio se le negaba un poder de autogestión económica.

Si las bases del "proyecto" estaban puestas, no así los mecanismos para su realización. Dichos mecanismos convirtieron los "proyectos de aperturas viarias" en simples "proyectos de nuevas alineaciones". De hecho, fueron estos últimos los que más se extendieron y más se utilizaron para tratar de cambiar los presupuestos decimonónicos espaciales heredados.

Y no es de extrañar esa primacía conceptual del "plan de alienaciones" sobre la "apertura viaria", ya que en la legislación vigente se insistía en que las formas de intervención en la ciudad tenían que llevarse a cabo a través de los llamados "planes de alineaciones". Por una Real Orden de 19 de diciembre de 1859, en efecto, se establecía la necesidad de disponer de un sistema general de alineaciones para todas aquellas ciudades que tuviesen más de ocho mil habitantes. Dichos proyectos debían "*...reunir el carácter de unidad,*



Plano de conjunto que recopila todos y cada uno de los Proyectos de nuevas Alineaciones propuestos para la ciudad de Valladolid, entre 1850 y 1900.

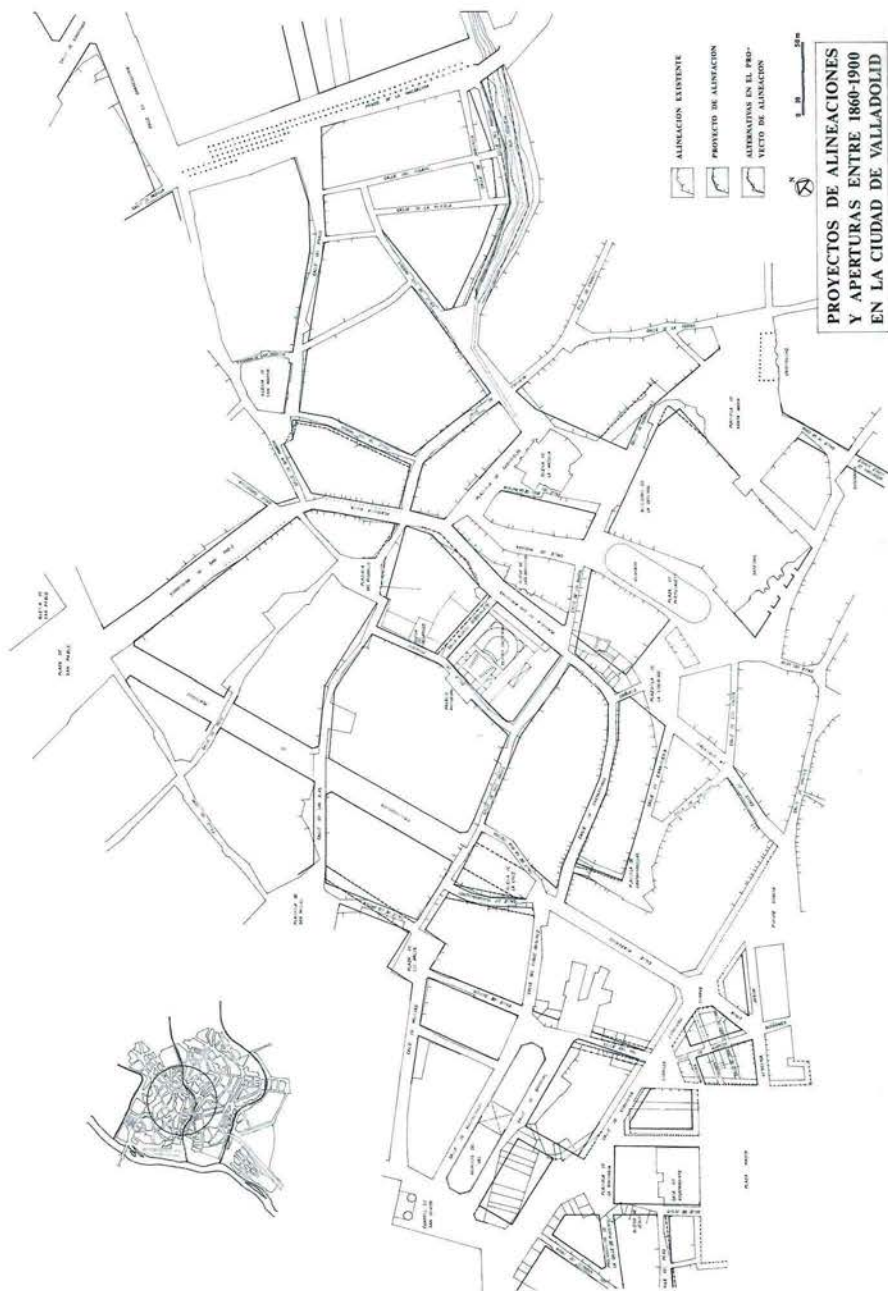
claridad y previsión que reclama la resolución de problemas que tanto afectan a la seguridad pública y a la facilidad en las comunicaciones, y de las que ha de depender aún el saneamiento de algunas poblaciones, no teniendo el exclusivo objeto, como por algunos se supone, del embellecimiento, sino que, por el contrario, sirven a la vez para garantizar a la propiedad de las disposiciones arbitrarias de las autoridades locales y de las incómodas cuestiones que producen los intereses particulares y dar por resultado un aumento notable al valor de la propiedad..."

LOS PRIMEROS PLANES DE ALINEACIONES APLICADOS A SECTORES PARCIALES DE LA CIUDAD

Esta necesidad de contar con un plan general de alineaciones es sentida, muy tempranamente, por la corporación municipal vallisoletana. En 1861, en efecto, tan sólo tres años después de dictada dicha Orden Real, el arquitecto municipal Epifanio Martínez de Velasco plantea el enorme interés que supondría contar con un plano topográfico general de la ciudad para llevar a cabo, en base al mismo, todo un "programa de alineaciones generales". Plano topográfico con capacidad para evitar las incongruencias entre "proyectos parciales" que se planteaban con independencia entre sí. "*Los planos parciales que diariamente se presenta, decía el arquitecto Martínez de Velasco, aparecen buenos, dignos, y diré más los mejores, pero al unirse con otros de las inmediaciones resulta que lo que nos parecía bello, lo mejor mirado parcialmente, al unirse con sus inmediatos, se presentan raquíticos y con faltas que hasta sería necesario destruir hoy lo que se construyó ayer*". Se está pidiendo, por tanto, un levantamiento general de la ciudad para que, en base al mismo, se proceda a proyectar un plan general de alineaciones. Y es así como, en 1863, el Capitán del Estado Mayor, Joaquín Pérez de Rozas, levanta un plano de la ciudad de Valladolid que servirá de base para los proyectos de alineaciones que se van a proyectar en ese mismo año.

Dicho "plan general de alineaciones", presentado como proyecto de "*Alineaciones en las calles de Teresa Gil, San Felipe, Santiago, Panaderos, Labradores, Orates y Sierpe*", se promovió a solicitud de los propietarios de toda una serie de fincas localizadas en las citadas calles, y con el propósito de que se les señalase la línea correspondiente para poder edificar. Este proyecto general, redactado por Martínez de Velasco, en 1863, trataba de posibilitar un ensanchamiento, de las calle citadas, por aquel lado de fachada que menor resistencia ofreciese al proceso de expropiación correspondiente. Menor resistencia unida a la mejor efectividad de la operación, por lo que respecta a su eficacia económica.

Es así como se procedió a dicho ensanchamiento por aquellas líneas de fachada donde la profundidad de la parcelación era mayor. De esta forma se compaginaba la voluntad de ensanchar una calle con la posibilidad de valo-



Proyectos Alineaciones, zona central, entre 1850 y 1900.

rar unas propiedades a las que aún le restaba una importante superficie, una vez cedida su parte para facilitar dicho ensanchamiento, como para procurar un proceso de reproducción de su valor económico.

Hay dos aspectos que nos interesa resaltar de este primer "plan general de alineaciones" a que se somete a la ciudad de Valladolid. En primer lugar, la elección de las calles a ensanchar, y en segundo lugar su localización con respecto a las reformas de aperturas viarias ya iniciadas. Con respecto al primer aspecto, cabe destacar el hecho de que la totalidad de las mismas son calles que están situadas en la zona meridional de la ciudad, es decir en aquella que ha sido objeto de atención primordial para proceder al "proyecto de ciudad" al que venimos haciendo referencia. La localización de las mismas, en el conjunto de dicha zona, como segundo aspecto, también nos resulta muy significativo, ya que todas ellas siguen, aproximadamente, la dirección nortesur, perpendiculares, por tanto, al gran eje este-oeste, (prolongación de la calle de la Constitución a ambos lados de la misma), y, por consiguiente, dirigidas hacia la parte de la ciudad donde se localiza la estación ferroviaria.

Con el ensanchamiento de dichas calles se perseguía, por tanto, aumentar la comunicación Norte-Sur, presentándose dicha operación coherente, y no contradictoria, con los principios que ya se habían esbozado para proceder a las primeras aperturas que hemos reseñado.

Tanto dichas aperturas como las alineaciones correspondientes aparecen, pues, como dos grandes "paquetes de operaciones" que se complementan entre sí, facilitándose, en función de las mismas, la inicial idea de reestructurar la zona meridional de Valladolid y posibilitando su conexión con la Estación Ferroviaria.

Dicho plan de alineaciones generales, al igual que sucedía con los proyectos de aperturas viarias, pasará por multitud de vicisitudes. Una cosa era su propuesta y otra muy distinta su realización final. Una de las calles más importantes que fue sometida a nuevas alineaciones, por ejemplo, fue la calle de Santiago. Si el primitivo replanteamiento de sus líneas de calle se remonta a este año de 1863, todavía se debatía este plan varios años más tarde. Hacia 1881, en efecto, aún nos encontramos con nuevos proyectos que tratan de justificar un cambio en las alineaciones de dicha calle. Por ese año se sigue planteando que *"...trátase de poner en condiciones de tránsito para toda clase de vehículos una vía que es quizás, hoy por hoy, la principal arteria de la población, y es de admirar que hayamos llegado a la fecha actual sin que este proyecto, por su necesidad, por su lógica y por sus palpables conveniencias, se haya impuesto como un hecho incontrastable... la mayor parte de ellas (se refiere a las edificaciones) son de reducidísimas dimensiones, de pobres materiales construidas y de tan defectuosa disposición algunas que no se comprende cómo pueden servir de albergue a las familias que las habitan. En fin, baste fijarse en el dato de que en setenta metros de longitud, que no es excesivo para una sola y buena fachada, aparecen quince fachadas"*.

A partir de la realización de este “plan de alineaciones”, concretado a la calle de Santiago, fue posible, en efecto, regularizar un parcelario con el suficiente desarrollo de fachada como para facilitar la presencia de viviendas, acordes con el espíritu burgués de la reforma emprendida. Muchas de estas viviendas se construyeron sobre solares resultantes de un proceso de concentración de primitivas parcelaciones decimonónicas.

ENTRE LOS PROYECTOS DE ALINEACIONES Y LAS ORDENANZAS FIGURATIVAS.

LOS MECANISMOS DE CONTROL DE LA FORMA URBANA

Si hacer mención a las primeras regulaciones de “alineación varia”, como práctica conocida, nos hace remontarnos al París de finales del siglo xvi, la estrecha relación entre dicha práctica y el, a su vez, control de la edificación, que deberá someterse a la alineación marcada, es algo que comienza a institucionalizarse en los proyectos de las primeras Plazas Reales Francesas. Estos mecanismos de control de la forma urbana adquieren carta de naturaleza con las llamadas “*Servitudes Speciales d'Architecture*”. El cometido de tales instrumentos de proyecto no era otro que ofrecer una imagen precisa y prefijada de la ciudad, de algunas partes de la ciudad de las que se requería un control especial de su forma exterior.

Las primeras Plazas Reales Francesas se remontan a los años iniciales del xvii (Place Royal, Place Dauphine), enmarcadas en el reinado de Enrique IV. Lo que importa, en dichas plazas, es fijar, con todo detalle, su aspecto exterior, así como la configuración de un espacio interno cuyo uso esté a merced de los requerimientos ideológicos y propagandísticos del monarca de turno. Toda está concebido como si de un proyecto arquitectónico se tratase, a pesar de que se dan unas claras diferencias entre el control estricto de la fachada y la construcción, en el tiempo, de los tipos arquitectónicos que van a formalizarse tras la “tramoya” previamente establecida.

Las Plazas Reales Francesas, desde la más temprana Place Royal hasta la última gran realización llevada a cabo por Luis XV, la de la Concorde, inscriben su objetivo en esa idea, presente en la forma de concebir el proyecto urbano Barroco-dieciochesco, de control de una forma arquitectónica, a manera de “corteza” exterior, que sirve de telón de fondo para procurar contraste y proyección a la figura del monarca. De ahí, la contradicción aludida, dentro de lo que tendría que ser una visión unitaria del tipo arquitectónico, entre la fachada propiamente dicha y la composición espacial arquitectónica interior.

De la ciudad Barroca-Dieciochesca sólo interesa lo que puede verse, es decir, aquello que puede ejercer una proyección más directa, ideológicamente hablando, que informe de la preocupación oficial sobre los asuntos urbanos. De ahí que tengamos que relacionar el papel que ejercen estas “*servitu-*



Proyectos de Alineaciones, zona barrio Santa María, Gamazo y Recoletos, entre 1850 y 1900.

des" con el control de la forma urbana y no con el contenido. No preocupa tanto las condiciones que deben procurarse a los tipos edificatorios (higiene, salubridad, habitabilidad...) como su forma exterior. La ciudad puede estar viviendo situaciones deplorables, pero lo que importa es ofrecer una imagen que, al mismo tiempo que oculta su más sentidas miserias, da a entender una realidad que, como tal, no existe.

Esta es la contradicción en la que se han movido las llamadas "ordenanzas figurativas". Con ellas continua desarrollándose una idea de ciudad muy cercana al pensamiento de Alberti: "*La ciudad es una casa grande*", es decir, concebir la ciudad como si de un edificio se tratase. Pero de esta idea albertiana, que parece comprender la totalidad de la unidad tipológica, hemos pasado, a través de las citadas ordenanzas, a la consideración única del aspecto exterior. De ahí que no podamos considerarlas como controles de la forma urbana sino, únicamente, como mecanismos que entienden de una sola parte de dicho control: aquella que se ofrece más directamente a la vista.

Esta ha sido, sin embargo, la práctica de control urbanístico más repetidamente aplicada a lo largo de siglos. El "plan de alineación" pretende controlar la regularidad viaria, mientras que la "ordenanza figurativa" hace lo propio con la imagen externa que se proyecta desde la calle. Todo lo demás quedaba al arbitrio de lo privado. La imagen es controlada desde los poderes públicos, constituyéndose como el único precio que tenían que pagar los propietarios privados que emprendiesen operaciones inmobiliarias. Precio que, al final, no resultaba tan alto, ya que tras una regulación viaria (apertura o cambio de alineación) subyacía, necesariamente, una nueva forma de repartirse la propiedad del suelo, lo que procuraba mayores beneficios económicos.

Y tras esa nueva regularización de la propiedad del suelo aparece una "ordenanza figurativa" que procura, a su vez, nuevos valores formales externos, contribuyendo al alza social de la calle sometida a los citados cambios morfológicos.

Es así como las "ordenanzas figurativas" y los "planos de alineaciones", aparecen estrechamente relacionados. Se trata de controlar la forma exterior de los futuros edificios que van a resultar como consecuencia de una nueva concepción del plano parcelario. Nos vamos a encontrar, por tanto, con nuevos tipos de parcelas, más regularizados, con más superficie que los históricamente identificados con el "espacio tradicional compacto", propio de la "ciudad medieval", mejor situados, en suma, como consecuencia de las nuevas alineaciones que tienen que respetar, capaces de admitir tipos edificatorios más rentables. Para asegurar dicha rentabilidad se someten a un segundo control formal estricto, antes de que se vean distorsionados por prácticas incontrolables. Hay que asegurar el valor del tipo arquitectónico, controlando su forma exterior. Que todos sepan que en esa nueva calle regularizada sólo se puede construir de una determinada forma, única manera de controlar el valor social y económico de la misma.

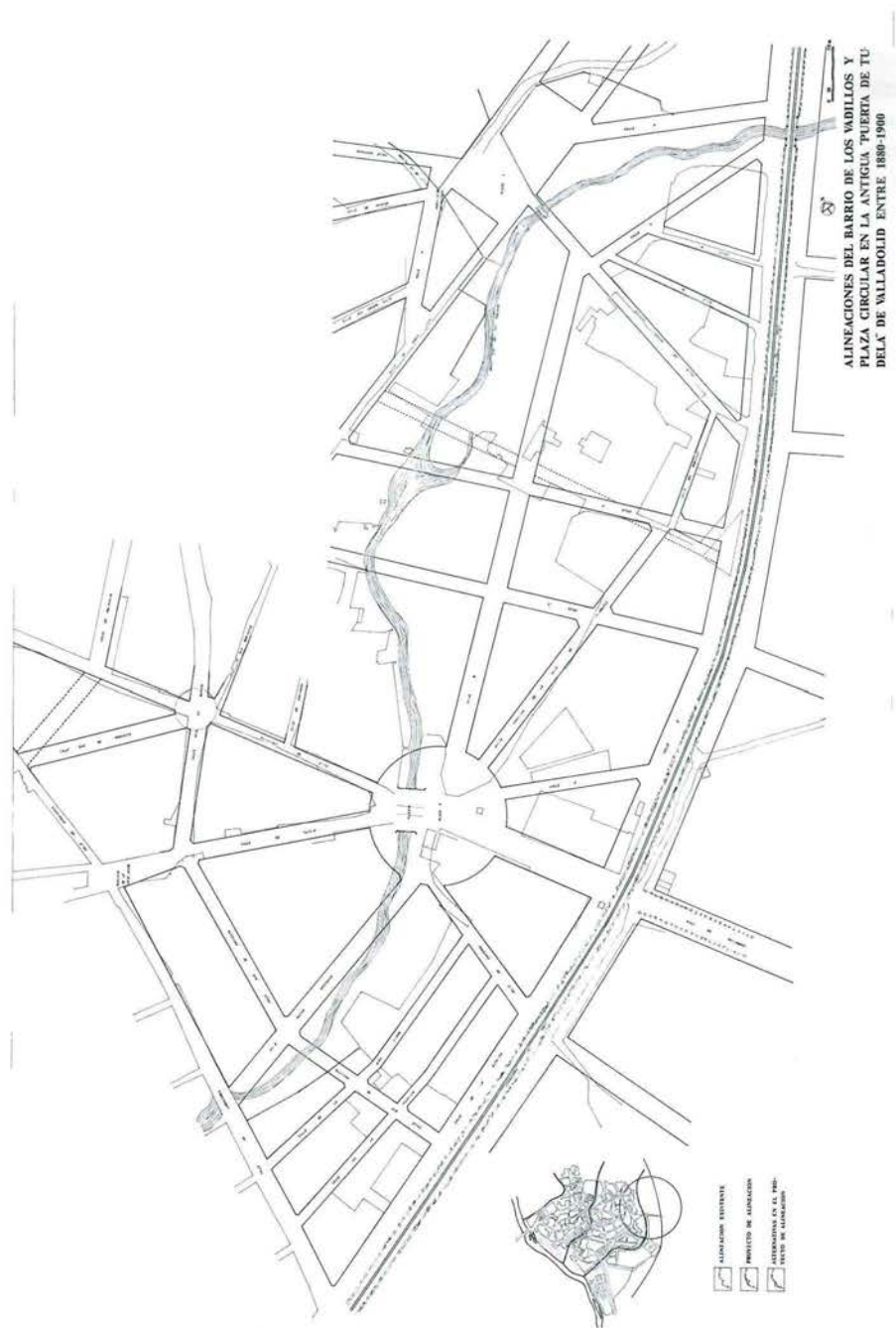
Este control de la forma urbana, refiriéndonos concretamente a la realidad de nuestro país, se ha manifestado a través de unos mecanismos que no muestran la rotundidad observada en las “*servitudes*” francesas, pero que, en cualquier caso, instrumentalizan y encauzan el proceso de construcción de la ciudad hacia un control de la sección de la calle. Los instrumentos que entienden de este control han estado definidos, generalmente, por las llamadas “*Ordenanzas sobre Ornato Público*”, así como por controles específicos derivados de “*planos de alineaciones*”, “*ordenanzas para zonas concretas*”, o determinaciones derivadas de algunos proyectos arquitectónicos. Esto es, al menos, lo que hemos podido constatar en el caso de Valladolid, y para el que contamos con una serie de documento, y de determinadas actuaciones arquitectónicas, que nos muestran el interés de los poderes públicos municipales por desarrollar ese control de la forma urbana. Dichos documentos son múltiples y de muy diversa índole.

Los que vamos a considerar para nuestro análisis, intentando ver con ello la manifestación que, en una ciudad como Valladolid, han tenido determinados mecanismos de control de la forma urbana, son, en primer lugar, la “*Ordenanza Municipal sobre Ornato*”, aprobado en el año 1853, el llamado “*Modelo para la edificación en la Plazuela de Poniente o explanada de S. Benito*”, propuesto en 1863, el “*Modelo de edificación para las casas de la Acera de Recoletos*”, que acompaña al proyecto de alineaciones de los “*...terrenos comprendidos entre el Campo Grande, el brazo sur del río Esgueva, la calle de Panaderos y la de la Estación*”, proyecto y modelo elaborado por el arquitecto Ruiz Sierra en 1880, y, por último, el Proyecto de edificio situado en la Plaza Mayor nº 12-13, Lencería 2-4-6-8 y Fuente Dorada 1-3, del arquitecto Repullés y Vargas (1904).

Tres documentos muy diferentes, entre sí, pero que constituyen la verificación del hecho de que un determinado control de la forma urbana se estaba institucionalizando en la ciudad de Valladolid, aunque dicho control no conociera los frutos deseados en la práctica. Pero, lo que intentamos mostrar es, ante todo, la presencia de esa voluntad de instrumentalizar mecanismos tendentes a ofrecer una imagen de ciudad que se intenta establecer y controlar utilizando y poniendo en marcha mecanismos tan conocidos como el “*plan de alineación*” y la “*ordenanza de edificación*”. Mostrar, en una palabra, cómo el uso que se ha intentado dar a estos instrumentos urbanísticos se ha orientado hacia ese control formal al que estamos aludiendo.

El control de la forma urbana mediante la generalización de una Ordenanza de Ornato

La Ordenanza Municipal sobre Ornato Público constituye el primer documento conocido con el que cuenta el Ayuntamiento de Valladolid para controlar la edificación, de forma global, en la ciudad. Por primera vez se plan-



Proyectos de Alineaciones, zona Circular-Vadillos, propuestos en los años finales del XIX.

tea que toda obra, que se lleve a cabo en la ciudad, debe someterse a la concesión de una "licencia de edificación". Pero lo más importante de este documento es que establece que, para la concesión de dicha licencia, debe presentarse un diseño del alzado del edificio, así como el colorido que debe tener la fachada proyectada. Para nada plantea la definición en planta del edificio, sino, únicamente, la imagen que debe presentar a la calle. Se controla, por tanto, el aspecto formal exterior de la edificación.

De dicho aspecto formal sólo se define, en la citada ordenanza, la altura de la edificación, altura que debe ser la misma para las calles de una misma categoría, planteándose, también, una misma decoración para aquellas calles que aparecen denominadas como calles de "decoración fija". Estas calles, que deben someterse a una misma decoración, eran las siguientes: Acera de S. Francisco, Corrillo, Jesús, Lonja, Lencería, Platería, Plaza Mayor, Portales de Cebadería, Portales de Provincia, Portales del Ochavo, Portales de Especería, Portales de Cañería, Portales de Guarnicioneros, Portales de la Manzana, Peso y Plazuela de Palacio... etc., es decir, el centro de la ciudad que gira en torno a la Plaza Mayor. No se establece cuales deberían ser las características de dicha decoración fija, pero cualquier proyecto que se plantease en dicha zona debería someterse a un mismo tipo de fachada o, mejor dicho, de decoración.

La ordenanza establece la altura que deben tener los pisos, única manera de controlar, a su vez, las líneas de cornisa y las impostas de las fachadas, lo que va a tener una repercusión importante en el aspecto exterior de la edificación, de la que se pretende que sea unitaria para toda una calle, apareciendo la fachada total como un conjunto continuo.

Para ello había que controlar, también, el tipo de material a utilizar, estableciéndose que "*... en las fachadas, se colocarán sobre la línea del cimientto por lo menos, tres hileras de piedra sillería, la primera de losa de lección y las otras dos de sillares descantillados de piedra dura, seguirá la fábrica de ladrillo o cantería dura o franca hasta esta altura toda construcción de madera, adobe, tierra y mampostería incierta...*"

Preocupación por el aspecto exterior de las edificaciones que no elude un cierto control, además del puramente formal-estético, de la durabilidad física de las mismas.

Esta preocupación formal por la edificación, sin embargo, no aparece como un hecho independiente en sí mismo. Queremos decir con esto que la idea del "Ornamento y Embellecimiento" no esconde, únicamente, aspectos que hacen referencia a la decoración exterior que debe presentar un edificio, sino que dicho control formal está directamente relacionado con la puesta en marcha de los llamados "planes de alineaciones". Hecho este que nos revela algo tan fundamental como que embellecer una ciudad no es ajeno al cambio que se programa y proyecta en base al sistema parcelario heredado. Se trata de introducir un nuevo orden formal en función de otro nuevo orden al que se somete, a su vez, el plano parcelario. Única manera, por otra parte, de

controlar formalmente la definición de nuevos tipos arquitectónicos, en función de una nueva división de la propiedad del suelo. Control formal, en una palabra, de un nuevo producto inmobiliario pensado para generar una mayor rentabilidad económica.

Es por ello por lo que se establece, en esta Ordenanza Municipal sobre Ornato Público, que “... *el Arquitecto de ciudad cuidará muy particularmente... de proponer al ayuntamiento la alineación que deba tener la fachada de las casas que bayan de construirse, poniéndolo en conocimiento del dueño, antes de proceder a la demolición, para que este se arregle a ella o reclame en juicio contradictorio con arreglo a la ley acerca de la conveniencia o utilidad de la alineación propuesta. Esta disposición regirá hasta que se verifique el plan de alineación conforme a lo dispuesto en la Real Orden de ...1846*”.

Se está pensando en embellecer la ciudad, proceso que debe marchar en paralelo a un “plan de alineaciones” que afecte a la totalidad de la misma, no apareciendo separadas ambas maneras de concebir la intervención urbanística. La primitiva idea del “plan de alineación” es precisamente esta: Poner en marcha la reconversión de plano parcelario heredado con el objetivo de controlar la imagen exterior de la ciudad. De hecho, dichos “planes de alineación” sólo afectan a la línea de fachada, no introduciendo modificaciones más que en las parcelas que definen en sí la fachada de la misma. No se trata de introducir variaciones que supongan un cambio radical en la manera de concebir la organización estructural de la ciudad, sino sólo aquellos elementos que, sin variar las bases fundamentales que definen la concepción del espacio urbano heredado, introducen controles de tipo formal ligados a los nuevos tipos arquitectónicos que responden, a su vez, a agregaciones-desagregaciones de primitivas parcelas, instrumentando, para ello, los llamados “planes de alineaciones”.

*La Ordenanza figurativa como anticipación de la forma urbana.
Dos ejemplos para Valladolid*

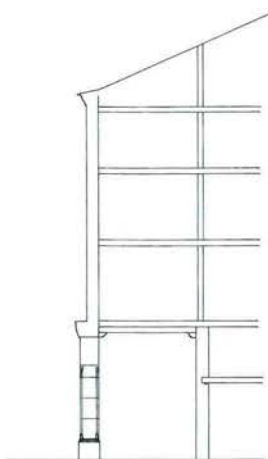
Otra manera de llevar a cabo el control sobre la forma urbana puede producirse a través de la imposición de un tipo de fachada a una parte determinada de la ciudad. Es el tipo de control formal que más se acerca a las ya mencionadas “*Servitudes Speciales d'Architecture*”. Este tipo de control es el que se define en el llamado “*Modelo para las Edificaciones en la Plazuela de Poniente, o explanada de san Benito*”, documento que se redactó en 1863 y cuyo contenido obedece a esa idea de procurar una imagen urbana unitaria de carácter figurativo. El documento que hemos manejado se refiere a una solicitud de licencia que se lleva a cabo para edificar en la Explanada de S. Benito. En él se hace referencia al acuerdo adoptado en 1863 (el documento que utilizamos es de 1866), citándose que “... *apremiando como obra de mérito el plano de decoración fija para las edificaciones de S. Benito presentado por el Sr. Sesmero...*”.

Recordemos que la "Ordenanza de Ornato" establecía esta decoración fija para determinadas zonas de la ciudad de Valladolid. La Explanada de S. Benito, sin embargo, no estaba entre las zonas sometidas a este tipo de decoración. Puede ser, por tanto, una propuesta posterior a la redacción de la ordenanza citada, ya que ésta se aprobó en 1853, y la consideración del tipo de decoración fija para la citada explanada es de 1863. Parece ser, según consta en el documento que comentamos, que la propuesta de decoración fija para la Explanada de san Benito no se consideró aplicable por "...*el gran coste que suponía la edificación*", presentándose, tres años más tarde, una nueva propuesta de "plano de fachada" al que deberían someterse las nuevas edificaciones. A esta fachada se le daba mayor altura que los primitivos 34 pies aprobados para calles de primer orden, según acuerdo del año 1860.

Se trata de un documento que da un paso más hacia el control formal de la imagen urbana, y ello con respecto a lo ya establecido en la Ordenanza de Ornato, ya que no sólo se hace mención de las nuevas alineaciones que debe-



ALZADO



SECCION



SOPORTAL



ACERA EXTERIOR

PROYECTO DE EDIFICACION UNIFORME
PARA LAS CASAS DE LA ACERA DE
RECOLETOS-CAMPO GRANDE
Escala 1:100
Valladolid, 10 de Abril de 1880
Ruiz Sierra

*Proyecto de Edificación Uniforme para las casas de la Acera de Recoletos-Campo Grande.
Arquitecto Ruiz Sierra, 1880.*

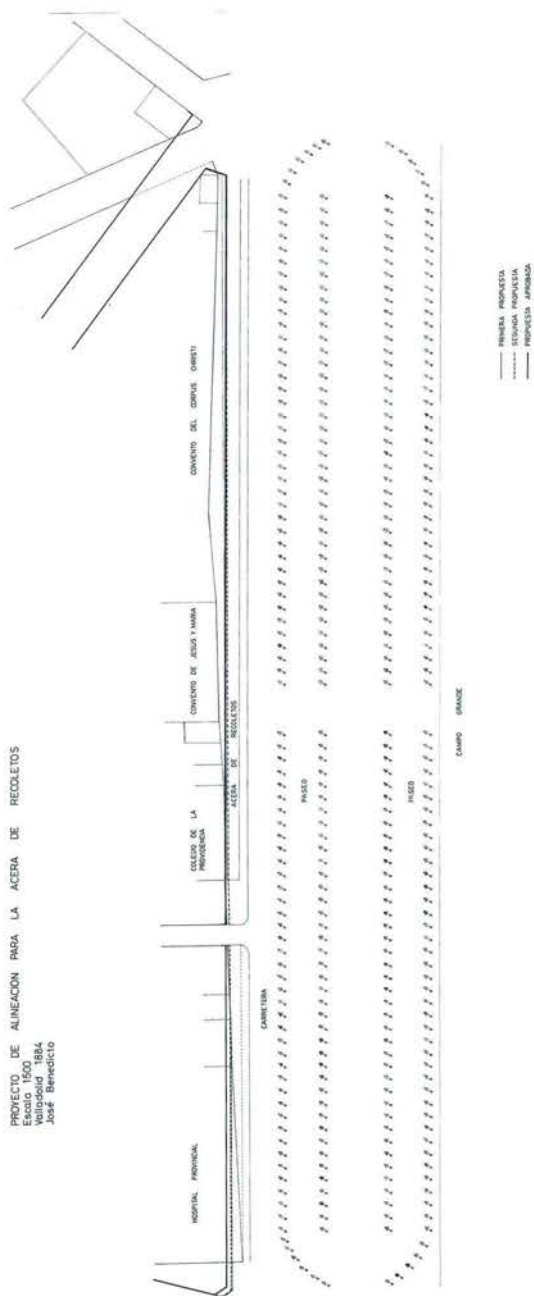
rían cumplir las edificaciones que se construyan en la citada explanada, así como de las alturas de edificación, según categoría de calle, ya establecidas en la citada ordenanza, sino que se propone cómo deben establecerse los principios compositivos de las fachadas mediante un "Proyecto de Fachada" para las casa que se han de construir en la Explanada de S. Benito, proyecto que se define como una auténtica "*Servitude Speciale d'Architecture*".

Pero si en estos dos documentos analizados, la "Ordenanza de Ornato" y el "Modelo de Fachada", el control sobre la forma urbana se manifiesta de manera distinta, ya sea estableciendo nuevas alineaciones de fachada, así como las características físicas de esta última, sin llegar a proyectarla figurativamente (caso de las "Ordenanzas"), o bien estableciendo una configuración gráfica de la misma (caso del "Modelo de fachada para S. Benito"), la confluencia de ambos aspectos en la definición de un único proyecto ("ordenanza escrita", "ordenanza gráfica", "plan de alineación"), es algo que va a producirse, en la ciudad de Valladolid, algunos años más tarde. Se trata de la propuesta de "... *alineaciones para los terrenos comprendidos entre el Campo Grande, el brazo sur del Esgueva, la calle de Panaderos y la de la Estación, y de un modelo de edificación para las casas de Acera de Recoletos*", documento que fue redactado por el Arquitecto Municipal, Ruiz Sierra, en 1880.

Se trata del documento más completo y que más puede aproximarse a esas "*servitudes*", por cuanto reúne, en una sola propuesta, todos los aspectos que intervienen en el control de la forma urbana: El "plano de alineaciones" y el "modelo de fachada". Y así es cómo se establece en la memoria del proyecto: "...*todas las alineaciones... están señaladas sobre el plano... como igualmente la galería o soportal que se proyecta a lo largo del Paseo de Recoletos, y cuyos planos figuran a parte, con sus plantas, alzados y secciones, para que una vez aprobados se acomoden a ellos las edificaciones de dicho paseo, en su primera crujía*".

Se establece, por tanto, un tipo de fachada al que deberán someterse cada uno de los edificios que se construyan en dicha Acera, lo que, de alguna manera, significa poner las bases para lograr una misma imagen exterior tras la que se esconden una diversidad de tipos arquitectónicos. El objetivo último es lograr esa unidad decorativa, dar la sensación de que se trata de un único edificio, aunque su construcción se pretende llevarla a cabo por sucesivas agregaciones individualizadas. Este es el sentido de una "ordenanza figurativa" aplicada a un determinado sector urbano. Es, por otra parte, la única manera de procurar una imagen unitaria de una calle, el control de su imagen futura, es decir, el control de la construcción de la ciudad mediante la lógica que impone la arquitectura (posición dieciochesca, culturalmente hablando), en una época en que dicha posición teórica había que compaginarla con el control, esta vez económico, por parte de los promotores inmobiliarios.

Las "*Servitudes Speciales d'Architecture*" cobran todo su sentido cuando se establece una división clara entre la "propiedad de la fachada", el poder



*Proyecto de Alineación para la Acera de Recoletos.
 Arquitecto J. Benedicto, 1884.*

que controla, económica y culturalmente, el “decorado fijo”, y los que promuevan los tipos edificatorios conectados tras la “tramoya” previamente establecida. Dicha división, como sucedía en las Plazas Reales Francesas, uno de cuyos ejemplos más esclarecedores es la Place Vendome, posibilitaba un control unitario del conjunto de la fachada, hasta el punto de que su diseño no se plantea por partes, no se trata de imponer una fachada individualizada a cada edificio, obteniéndose, por suma de partes, un producto unitario, sino que dicha fachada es proyectada, desde un principio, como un único edificio, sin tener en cuenta la individualidad de la división parcelaria. En este sentido, la “Servitude” no es una “ordenanza” sino una pieza arquitectónica unitaria independiente de los tipos que se construyan tras la misma. Dicho instrumento se convierte en “ordenanza figurativa” cuando aparece como mecanismo orientativo del proyecto, es decir, cuando se pierde su condición de pieza arquitectónica independiente del tipo arquitectónico, extendiéndose, su aplicación, a la individualidad de la operación inmobiliaria, aunque se pretenda controlar, a través de dicha individualidad, una unidad de conjunto.

La “Ordenanza Figurativa” se constituye, en este sentido, como un compromiso entre el control formal de la imagen urbana, propio de la manera de entender la construcción de la ciudad bajo presupuestos dieciochescos, y el interés de los que comienzan a entender la ciudad como un negocio. De esta forma, el control de la imagen futura se mantiene pero a condición de que se formalice dicha imagen, siguiendo el ritmo y la lógica constructiva que impone el beneficio de lo privado. Y es que la lógica que anima el proceso de construcción de la ciudad va a depender, a partir de ahora, de dos hechos. En primer lugar, el aumento, en teoría, ilimitado de los confines de la edificabilidad, y, en segundo lugar, la no continuidad espacial de dicha construcción. Es la ideología del “Laisser Faire” que supone iniciar un proceso de construcción inmobiliario donde sea y cuando sea, sin más sometimiento, en principio, que a las determinaciones urbanísticas establecidas a las distintas partes de la ciudad.

Una de estas determinaciones son las “ordenanzas figurativas”, aplicadas a zonas de las que se desea consolidar su ennoblecimiento. Y un ejemplo de ello, es el caso de la Acera de Recoletos de Valladolid. Ejemplo que también sirve para mostrarnos cómo esa sujeción a una ordenanza figurativa, más o menos estricta, se va paulatinamente suavizando hasta reducirse la servidumbre, a que tiene que someterse el tipo edificatorio, a sólo un mínimo de elementos compositivo-constructivos. No otra cosa se deduce de la lectura de la memoria del proyecto de alineaciones que afecta, entre otras calles, a la Acera de Recoletos. En dicha memoria se establece lo siguiente: *“Compónese la edificación proyectada de una espaciosa galería o soportal de pilares de sillería y arcada de lo mismo, sobre la que se levantan tres pisos con fachada de fábrica de ladrillo. Como no se trata de poner trabas al desarrollo de la edificación sino, por el contrario, de estimularla, combinando los*



Trazado tipológico de la Acera de Recoletos, según un levantamiento actual.

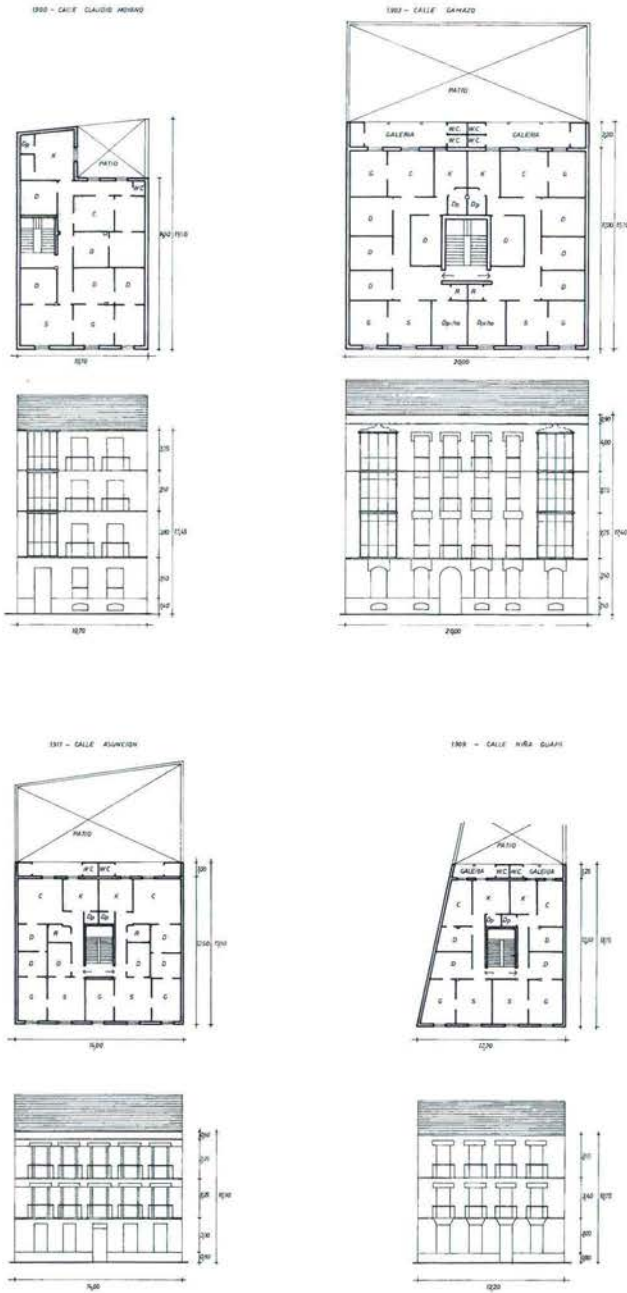
intereses y elementos de los particulares, con el interés público que exige cierta belleza y armonía en las formas, bastaría para este fin que se propone el Excmo. Ayuntamiento con que todos los propietarios se sujeten, en sus proyectos, a las líneas principales y distribución de masas que en este plano se hallan trazadas, así pues, no se tolerarán diferencias de nivel en las impostas, en los pisos, en el alero, en los vanos o huecos... etc., pero podrá introducirse toda la variedad de detalles que se apetezca en el molduraje de cornisas, jambas, dinteles... etc., en los dibujos del balconaje, que repetido bajo una sola forma en tanta longitud se hacía en vez de bello, monótono e intolerable, en el bastidonaje... ...Desde luego, la galería de piedra, o sea el primer cuerpo de la fachada, ha de ser idéntica en todas las propiedades del paseo, pero en los pisos superiores cobra toda la variedad que hemos dicho, siempre que esa variedad vaya, digámoslo así, encuadrada dentro de las líneas principales y generales de la edificación”.

Se establece, por tanto, una serie de detalles decorativos a los que tienen que someterse las futuras edificaciones de la Acera de Recoletos, con las libertades indicadas, aspectos estos que sólo afectan a la presencia exterior de la edificación, es decir, que sólo se desea controlar la imagen urbana, aquello que puede ser visto pero que, al mismo tiempo, oculta la auténtica realidad de una ciudad.

A pesar de la gran importancia que tiene, en este proyecto de la Acera de Recoletos, el control de la forma urbana exterior, el control de la forma que debe adoptar la edificación, en lo que más se insiste es en el control de las nuevas alineaciones, hasta el punto de que, por encima de todo, este proyecto se concibe como un “plan de alineaciones”. Como se expresa, en la memoria del proyecto “...no se trata de un asunto práctico o de ejecución inmediata, es decir de lo que se entiende legalmente hablando por una obra pública, sino de un simple proyecto de alineaciones... ...La probación del proyecto no hará más que constituir en hecho legal las nuevas vías y edificaciones, mientras su ejecución, con el tiempo, las convierte y constituye en hecho práctico y material”.

Importa esta manera de concebir un proyecto urbanístico, por cuanto aclara, con toda nitidez, la diferencia entre esa manera de intervenir en la ciudad, en función de un proyecto acabado y prefigurado formalmente a priori, y aquella otra que introduce la variable “tiempo”, en la definición formal de la misma. Este proyecto, por tanto, aunque aún se mueve dentro de presupuestos muy cercanos a formulaciones prefigurativas, que intentan ofrecer una imagen de la ciudad previa a su construcción real, se abre, sin embargo, a concepciones que plantean dicha construcción estableciendo los mínimos que se necesitan para compaginar un determinado control formal con la “libertad de construcción” propia de la lógica que anima a la ciudad liberal-burguesa.

Dichos mínimos giran, fundamentalmente, en torno a la “alineación de calle”, estableciéndose amplios márgenes de libertad a la hora de concebir la



Algunos ejemplos de los nuevos Tipos Arquitectónicos condicionados por las reformas urbanas emprendidas.

composición volumétrica-espacial de los tipos arquitectónicos sometidos a la citada línea. Las "Ordenanzas figurativas", el control formal de la ciudad, dejan paso, de esta manera, a un control económico que sirve al beneficio que puede obtenerse de una operación inmobiliaria.

El proyecto de la Acera de Recoletos expresa, con toda claridad, lo que decimos: Propone un control formal (reminiscencias dieciochescas de maneras de intervenir en la ciudad), pero da un paso definitivo hacia la concepción de la ciudad como negocio inmobiliario. En este sentido, dicho proyecto inaugura una nueva manera de concebir la construcción de la ciudad en Valladolid, minorando planteamientos figurativos, que dominaban anteriores maneras de intervenir en la ciudad, y estableciendo las bases para la puesta en marcha de concepciones e instrumentos propios de lo que entendemos por "ciudad moderna", es decir, la entidad territorial que responde a presupuestos y requerimientos propios de un sistema de producción capitalista.

Se produce, por tanto, una compatibilización histórica entre controles urbanos de signo dieciochesco y las necesidades de una clase social burguesa que procede a cualificar el espacio urbano del que va a apropiarse, ya sea para identificarlo con su lugar de residencia o para incorporarlo a un mercado inmobiliario. De hecho, cuando se justifican proyectos de estas características, observamos, con frecuencia, la formulación de argumentos en los que la idea de cierta "modernidad" se tiende a identificarla con la necesaria "cualidad socio-ambiental" que deben reunir las zonas sometidas a un control formal estricto. La citada "modernidad" (saneamiento, movilidad, circulación, accesibilidad...), responde a los nuevos requisitos burgueses que se introducen en la ciudad. La "cualidad socio-espacial" se entiende más como una herencia histórica: la aspiración histórica de las clases burguesas en su intento por imitar las formas de vida aristocrática. Es por ello por lo que siguen recurriendo a mecanismos urbanísticos dieciochescos.

En la memoria del proyecto, redactado por Ruiz Sierra, están formulados, con toda claridad, estos dos principios. Por lo que se refiere a la "modernidad", nos plantea que: *"El progresivo desarrollo de la edificación hacia la parte meridional de la ciudad, revela diariamente la atracción que sobre las viviendas ejercen las grandes vías de comunicación, y sobre todo los ferrocarriles. El emplazamiento de la estación de la línea férrea del Norte, unido a las condiciones de ventilación, salubridad, nivelación y demás circunstancias de aquella zona de población, hacen que sea mirada con mucha preferencia por los que emprenden edificaciones, y por esta misma razón el Excmo. Ayuntamiento debe preocuparse de los medios de favorecer esta tendencia del capital, o por lo menos de ponerla en condiciones de ejercitarse libremente. Y esto no puede suceder, mientras siga el estado que en la actualidad presentan los terrenos que forman parte de la zona aludida, y especialmente el gran espacio que media entre el brazo sur del Esgueva, el Campo Grande, el Ferrocarril y la calle Panaderos. Estos límites determinan la manzana más extensa de la*

ciudad, y al mismo tiempo la menos poblada, cuando por su condiciones debía suceder precisamente todo lo contrario, es decir, debía ser la más poblada y la más dividida". Así se expresaba el arquitecto Ruiz Sierra, autor de este proyecto, quien seguía pensando que aquella primitiva prolongación de la calle de la Victoria tenía que seguir siendo "...*la vía más importante de las proyectadas, porque sirve para establecer la comunicación más corta entre el centro y la estación del ferrocarril*".

El control arquitectónico de la forma urbana, presente en este proyecto, es lo que constituye la mirada al pasado que se desea imitar. Dicho control, sin embargo, es sólo parcial, ya que únicamente se propone para una sola de las avenidas proyectadas, aquella de la que se establece que "...*es, como todo el mundo puede observar, el paseo predilecto de los vallisoletanos*", y que "...*andando los tiempos, con el fomento de la plantaciones y decoración del Campo Grande, y con el desarrollo del comercio y de la edificación, esta predilección ha de ir en aumento, y así se ha tenido en cuenta al fijar las dimensiones y formas que los planos acusan*". Se trata, en efecto, del llamado Paseo de Recoletos, avenida con una única fachada cuyo frente se abre al más importante parque urbano de Valladolid. Y es, precisamente, esta fachada la que se desea controlar desde un punto de vista arquitectónico. Para ello, se diseña un modelo de fachada al que deberán someterse las edificaciones que se construyan en un futuro.

De las Ordenanzas de Ornato a la Licencia de Edificación. Un intento de "cambio de imagen" para la Plaza Mayor

La idea de ciudad que se está proponiendo, así como los instrumentos necesarios para emprender su construcción real, van a aparecer, plenamente definidos, en las primeras "Ordenanzas Municipales" que se redacten, para la ciudad de Valladolid, en 1886. Interesa resaltar, de este documento, aquellos aspectos que se refieren al control de la forma urbana, sobre todo la manera en que son tratados sus componentes figurativos en relación con normativas anteriores.

En estas "Ordenanzas Municipales" aparecen, plenamente sancionados, los "planes de alineaciones". Toda obra de nueva planta tiene que someterse a la línea de calle que sea establecida por los organismos municipales. Lo que deseamos resaltar, sin embargo, es la idea que se deriva de la lectura de estas ordenanzas, por lo que se refiere a lo que debe constituir la formalización gráfica de un proyecto arquitectónico. Para la concesión de una "licencia de construcción" sólo es necesario presentar el "plano del solar", donde quedarán marcados los patios, si existen, el "plano de fachada", el "plano de sección de las crujías exteriores" y una breve memoria descriptiva de la construcción y decoración que se haya de emplear.

Como podemos observar, los documentos que se exigen, para formalizar un proyecto arquitectónico, son aquellos que definen la forma exterior de la

edificación. Conceder una licencia de obra es, por tanto, controlar la imagen exterior urbana. Sólo se controlan aquellos aspectos que entienden de la sección de la calle, ya sea los que se refieren a sus aspectos geométrico-volumétricos (relación altura edificación-ancho de calle), o a su valoración social y económica (decoración y composición de fachadas). De esta forma, la calle cobra un doble sentido: Organiza, técnica y económicamente, la ciudad, en cuanto entidad territorial integrada en el proceso de producción capitalista (la calle controla, determina y establece la cantidad de edificación a construir) y, por otro lado, se convierte en un espacio representativo socialmente hablando (la manera de concebir los tipos arquitectónicos, jerárquicamente distribuidos a lo largo y ancho de la ciudad, está identificada, a su vez, con componentes sociales diversos).

Importa, sobre todo, controlar el sentido económico y social de la calle, no insistiéndose, excesivamente, en el control de calidad de los tipos arquitectónicos, por lo que se refiere a sus condiciones de habitabilidad, higiene... etc. En este sentido, estas "ordenanzas municipales" responden, aún, a muchos de los presupuestos que se identifican con formas de hacer ciudad dieciochescas o tardo-barrocas. La preocupación por un control exterior anula, prácticamente, aquella otra preocupación por la calidad del tipo arquitectónico. Es por ello por lo que podemos hablar de estas "ordenanzas" en cuanto un documento en el que aún perviven controles figurativos más que



Edificio en la Plaza Mayor de Valladolid. Proyecto de Repullés y Vargas, con el que propuso un cambio de Ordenanza Figurativa: del Dintel al Arco

controles estrictamente tipológicos. Aspecto este que aparece aún más evidente en los llamados "Pasajes de Decoración Fija", en los que se establece un tipo de composición para las fachadas, a manera de servidumbre obligatoria. Estas zonas de la ciudad ya estaban establecidas, como tales, en la "Ordenanza de Ornato" del año 1853. La diferencia, entre esta última y la que estamos comentando, es que se han visto disminuidas las calles sometidas a tal decoración, es decir, se han reducido a un mínimo las restricciones que supusiesen merma de beneficios derivados de la consideración de la ciudad como un bien económico. Estas calles de "decoración fija" se reducen, ahora, a la Acera de la Fuente Dorada, calle de Lencería, Calle de la Lonja, calle de la Platería, Plaza de la Constitución, Plaza de la Fuente Dorada, Plaza del Corriollo, Plaza del Ochavo. Se trata, como puede observarse, de la zona que fue sometida al proyecto de reconstrucción que se llevó a cabo en Valladolid, tras el incendio que sufrió la ciudad en 1561.

Como ejemplo de proyecto arquitectónico, realizado a posteriori de la aprobación de las ordenanzas de 1886, vamos a comentar uno de ellos que está localizado en la Plaza Mayor, proyecto que supuso la aparición, por primera vez en la historia, del arco en sustitución del dintel clásico.

Tal es el caso del proyecto elaborado por el arquitecto Repullés y Vargas, para construir un edificio de viviendas en plena Plaza Mayor de Valladolid. Se trata del "*Proyecto de Casa de Alquiler, propiedad del Sr. D. Santos Rodríguez, que ha de construirse en Valladolid, Plaza Mayor n° 12-13 con vuelta a Fuente Dorada n° 1 y calle de Lencería 2 a 8*".

Si incluimos este documento de proyecto, en la línea de análisis seguida en este trabajo, es porque reúne dos hechos que nos parecen muy significativos y que pueden servirnos para argumentar alguna de nuestras conclusiones. En primer lugar, se trata de un proyecto que encierra una propuesta tipológica muy singular: por primera vez se plantea la sustitución de la forma dintel, característica del soportal clásico de la Plaza Mayor, por el arco (excepcionalmente el soportal, también en forma de arco, que ya se había formalizado en el nuevo ayuntamiento, edificio éste que, también, fue proyectado por Repullés y Vargas).

Se trata de un cambio tipológico que no va acompañado de ningún tipo de ordenanza figurativa propuesta para el recinto de la Plaza Mayor. Al menos, esto es lo que deducimos de nuestros conocimientos, ya que no hemos encontrado ningún tipo de documento que hable en tal sentido.

En segundo lugar, el proyecto de este edificio tendría que haber estado sometido, al menos teóricamente, a esa decoración fija de la que habla la Ordenanza de 1886. En la Memoria del proyecto no se plantea, para nada, esta "restricción", haciéndose mención, únicamente, de la "línea de calle" a la que tendría que someterse el nuevo edificio proyectado. Dado que se trata de un edificio a construir en la Plaza Mayor, Plaza que está considerada como un Pasaje de Decoración Fija, la solicitud de licencia tendría que haberse some-

tido no sólo al establecimiento de la línea de calle, como así se hizo, sino también a esa "decoración" que el propio Ayuntamiento tenía establecida para la zona más central de la ciudad.

Nuestra conclusión es que tal "decoración fija" no se planteó, por entonces, y sí únicamente el sometimiento a la línea de calle, constituyéndose esta última restricción como el único mecanismo urbanístico que actuaba como instrumento de control de la "forma urbana".

De hecho, el tipo de composición formal que utiliza Repullés y Vargas, para proyectar el edificio citado (tanto la sustitución del dintel por el arco, como la manera de concebir el diseño de la fachada), no parece que respondiera a alguna disposición acerca de cómo debería ser esa "decoración fija". Y decimos esto porque, en el informe emitido por el arquitecto municipal, Sr. Agapito y Revilla, a propósito del proyecto de Repullés y Vargas, sólo hace mención a la ya citada "línea de calle", realizando el siguiente comentario: *"...y teniendo en cuenta que lo que se construirá ahora abarca todo un tramo de Plaza y que no está en rigurosa prolongación del resto de las casas construidas no hace muchos años en el mismo lado..."* Hace mención a unas casas construidas no hace muchos años, casas que aparecen hoy día con soportales adintelados, lo que nos hace pensar que el cambio introducido por Repullés y Vargas no obedecía a ninguna imposición municipal, porque por el mismo motivo se hubiera visto afectado el resto de las construcciones colindantes con la misma, y entre ellas aquella a la que hace mención Agapito y Revilla.

Nuestra conclusión se orienta, pues, a establecer que los únicos mecanismos que han actuado, en Valladolid, en cuanto instrumentos de control de la forma urbana, han sido los "planes de alineaciones", y ello a pesar de los intentos llevados a cabo para extender el estricto control de la línea de calle a la figuración externa del edificio. En este sentido, por otra parte, no podemos hablar de un "control de la forma urbana", sino de un mecanismo (el que conlleva la puesta en marcha del "plano de alineación") que, más que controlar la forma urbana, posibilita una reestructuración de la propiedad parcelaria, reestructuración requerida para hacer posible una mayor rentabilidad del suelo urbano.

El control de la forma urbana, en cuanto un proceso que se desarrolla en función de una estrecha relación entre "proyecto de alineación" y "ordenanza figurativa", se ha constituido, en esporádicas situaciones históricas en Valladolid, como un intento fallido, quedando, como único mecanismo posible de control morfológico, el cambio en la alineación viaria. Probablemente, la ausencia de componentes sociales, interesados en procurarse una determinada representación espacial, imposibilitó un control semejante que se extendiese a amplios sectores de la ciudad. De hecho, los únicos ejemplos que hablan de esa representación socio-espacial se constituyen como actuaciones esporádicas y disgregadas, no controlando el espacio urbano en su conjunto.

LA APERTURA VIARIA COMO SIMPLE OPERACIÓN ECONÓMICA

Con estas reformas, a las que se sometió la ciudad de Valladolid durante la segunda mitad del XIX, se puede decir que se reestructuró, de forma radical, la parte más importante de la misma, zona que fue adoptada, por la burguesía de entonces, para representarse, espacialmente hablando, como clase social dominante. Esto, naturalmente, por lo que se refiere al proyecto de ciudad que anidaba en su pensamiento, y decimos "proyecto de ciudad" porque cuando se han tratado, en la historiografía existente, aspectos de la ciudad de Valladolid con referencia a cuestiones "urbanísticas", se han identificado estas cuestiones con la producción material de obras de matiz estrictamente arquitectónico. De ahí nuestra insistencia en la definición de ese "proyecto urbano" que entiende, fundamentalmente, de la manera de abordar la transformación de los presupuestos espaciales heredados, y no tanto de la localización-construcción de piezas arquitectónica en determinadas zonas de la ciudad (como, por ejemplo, de los mercados que diseñó el arquitecto Ruiz Sierra, teatros, determinados edificios singulares de carácter residencial... etc.).

Si la "reforma" de esos presupuestos espaciales decimonónicos está prácticamente definida, en sus rasgos fundamentales, ello no va a impedir que se continúe insistiendo en "roturar" otras partes de la ciudad (siempre en su zona meridional), aunque manteniendo esa referencia a lo ya proyectado con anterioridad. Tal es el caso de la apertura de la calle de López Gómez.

Se trata, en efecto, de una nueva obra pública que se proyectó hacia 1882, y que tenía como objetivo reestructurar la parte de esa zona meridional que no había sido contemplada en el proyecto inicial referenciado. Dicha vía tenía como objetivo comunicar el Campillo de S. Andrés (consumada ya su comunicación con la Estación Ferroviaria, y punto de encuentro, a su vez, entre la calle de la Victoria y su prolongación hacia la citada estación) con la zona de la Universidad y la Catedral. De este modo, se completaba la conexión entre los, por entonces, tres focos más importantes de Valladolid: Su centro propiamente dicho (Plaza Mayor), la Estación Ferroviaria y la Universidad.

El proyecto de apertura de esta nueva calle, como decimos, se propone en el año 1882, proyecto en el que llama la atención la gran importancia que se da a los aspectos de producción de suelo (económicos) frente a aquellos otros que hablan de comunicación entre zonas de una misma ciudad. Se hace referencia, por ejemplo, a que *"...las manzanas trazadas en el ensanche oficial de Barcelona separadas por calles de veintidós metros de ancho tienen, por término medio, una superficie de diez mil metros cuadrados, las de Valencia cinco mil doscientos, siendo de sólo dos mil las del interior, de ocho a diez mil las del llamado Barrio de Salamanca en Madrid, siendo entre trescientos y siete mil las del interior. Y así, después de mirar las principales poblaciones de nuestra patria acudimos a las del extranjero, y veremos, por ejemplo, que las de Burdeos se hallan encerradas entre los límites de cinco y siete mil metros"*.

Parece como si, a partir del proyecto elaborado por Ruiz Sierra para la zona sur de la ciudad, proyecto en el que se planteaba dividir al máximo la propiedad existente, se hubiese adueñado de los “proyectistas urbanos” la idea de que cualquier proposición, para reestructurar un espacio heredado, tenía que pasar, irremediabilmente, por su disgregación parcelaria. Se identificaba, por tanto, intervenir en la ciudad con poner en valor grandes propiedades existentes. Y ello, en la medida en que se encontraban, en la ciudad de Valladolid, manzanas de grandes dimensiones, identificadas con actividades que consumían una gran cantidad de espacio utilizado por los múltiples conventos religiosos existentes.

“En nuestra ciudad, se decía en la Memoria del proyecto de apertura de la calle López Gómez, la manzana en que se ballaba enclavado el antiguo convento de los Mostenses, tiene aproximadamente veinte mil metros, la comprendida entre las calles del Salvador, del Obispo... dieciocho mil, y diecisiete mil la que comprende la Universidad”. Y es a través de estas manzanas por donde se proyecta la apertura citada. El objetivo no era otro que “romper” decimonónicas posesiones que no estaban dando los beneficios económicos que se deseaban obtener de las mismas. Había que comprender *“...la ventaja de una vía que divida manzanas de tan exagerada capacidad”*.

Esta fue la principal razón que se esbozó para proceder a una apertura semejante. Una vez más, priman aquellos aspectos que consideraban unos principios de partida muy concretados a la ciudad de Valladolid. La reforma implantada en esta ciudad, en efecto, tenía todas las connotaciones de un “proyecto de ciudad sobre la ciudad existente”. Las grandes propiedades eclesiásticas eran el punto de partida y el condicionante. “Proyecto de ciudad sobre la ciudad existente” que, al encontrarse con intereses burgueses, suponía proceder a materializar el objetivo primordial de la desamortización eclesiástica: Poner en valor lo que no era objeto de producción en “manos muertas”, facilitando, al mismo tiempo, la creación de nuevos propietarios urbanos comprometidos en un proceso de producción (reproducción) de suelo que crease riqueza.

La variable infraestructural (de comunicación entre partes de la ciudad) tampoco se elude, en cuanto razonamiento esbozado para justificar la operación. Así se plantea, cuando se establece que *“...no es esta ciertamente la mayor utilidad que dicha vía ofrece (se refiere al aspecto económico antes mencionado), pues a ella se une la de establecer una comunicación directa entre el medio día de la ciudad y gran parte de ella, vía en cuya línea se encuentran edificios de tanta importancia como la Catedral, la Universidad, la Escuela Normal, transmitiendo, por este medio, el movimiento que tiene lugar en la Plaza de Santa María (donde está la Universidad), a la cual afluyen seis calles, al Campillo de S. Andrés, donde desembocan otras tantas”*.

Y tras estas razones, tampoco faltan aquellas que están más cercanas a cuestiones de carácter ideológico. Se ensalza, en efecto, que una ciudad

moderna no puede permitirse un trazado morfológico donde la línea tortuosa sea la constante más repetida. Es necesario que se imponga la línea recta, en cuanto directriz de los nuevos cánones que exige un diseño acorde con los intereses de la burguesía. La línea recta facilita esa comunicación directa, aumenta la velocidad y economiza recorridos, evita situaciones sociales confusas, facilita la dominación de un espacio y, sobre todo, racionaliza un proceso de producción de suelo

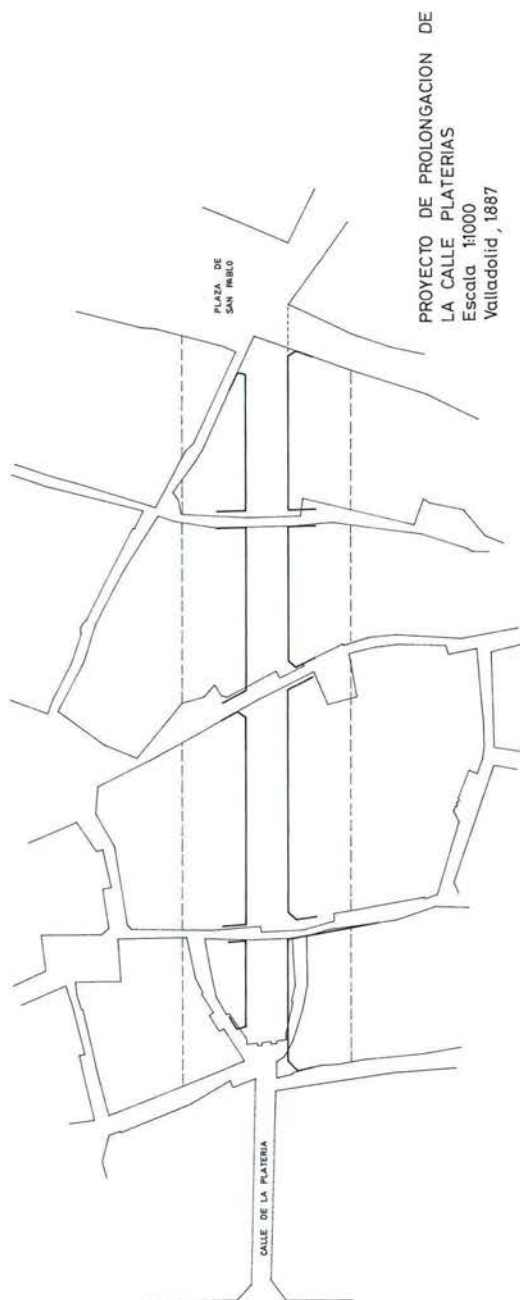
UNA APERTURA FRUSTRADA EN LAS POSTRIMERÍAS DEL SIGLO XIX. LA CALLE DE FELIPE II.

El último proyecto importante, que se planteó en los años finales del siglo XIX, y que no vio materializada su inicial intención, es la apertura de la actual calle de Felipe II. Los hechos que le rodean, y las vicisitudes administrativas por las que pasó, nos hacen calificar, a dicha apertura, como un proyecto frustrado que comenzó a plantearse allá por el año 1878, no conociendo su sanción legal, de forma definitiva, hasta los inicios de la Guerra Civil (1936), hecho éste que retrasó, aún más, su construcción real. Hay que esperar, en efecto, a los años cuarenta para que se inicien las obras de un proyecto de "apertura viaria" planteado hacía casi setenta años antes.

El primer proyecto o la historia de un expediente perdido

Los hechos comienzan, en efecto, en 1878. Por entonces, la Corporación Municipal mostró un gran interés por poner en marcha un proyecto de apertura viaria que consistía en prolongar la calle de Platerías, hasta ponerla en comunicación directa con la Plaza de San Pablo. Se trataba de un proyecto en el que se "...reconocían las ventajas que de él se derivaban, ya que procuraba comunicar la zona meridional de la ciudad con la más septentrional", rompiendo, de esta manera, la endémica incomunicación histórica padecida por ambos sectores entre sí, incomunicación que resultaba mucho más dramática en la medida en que se estaba produciendo un desequilibrio, aún más patente, entre ambas partes de la ciudad, por cuanto el peso fundamental de las reformas emprendidas, durante la segunda mitad del siglo XIX, habían afectado, de forma prioritaria, a la zona Sur de la ciudad que estaba más directamente relacionada con la Estación Ferroviaria. Era el momento, por tanto, de emprender la rotura de dicho desequilibrio, comunicando la "ciudad moderna", localizada al Sur, con la "ciudad Institucional" que se encontraba en torno a la Plaza de S. Pablo.

Una vez aprobado este proyecto de prolongación de la calle Platerías, y remitido, su expediente, al Gobierno Civil, para proceder al trámite legal de declaración de "utilidad pública" (1880), comienzan las vicisitudes a las que hacíamos referencia. Dicho expediente, en efecto, no llegó nunca a ser trami-



Proyecto de Prolongación de la calle Platerías, 1887.

tado, perdiéndose por el camino que llevaba de la Corporación Municipal al Gobierno Central, pasando por el Gobierno civil. Si el expediente, para proceder a la declaración de utilidad pública, había sido objeto de aprobación, para ser enviado al Gobierno Civil, en 1880, dicho envío no se realizó, realmente, hasta pasados siete años, es decir en 1887. Primer retraso, por voluntad municipal, que presagia lo que va a ser la verdadera historia de este proyecto.

Una vez enviado el expediente, para declarar de "utilidad pública" a la citada apertura, comienzan a producirse sucesivas reclamaciones, al Gobierno Civil, por parte del Ayuntamiento, solicitando urgentemente la sanción legal de dicha declaración. El Gobierno Civil responde, a cuantas solicitudes parten del citado Ayuntamiento, que no se encuentra en su poder el expediente de declaración pública. La contestación definitiva se produce el 20 de junio de 1895, indicándose, en la misma, que no consta, en los libros de salida (del Gobierno Civil) correspondientes a los años 1887, 1888 y 1889, que se elevase al Gobierno Central el expediente citado. Así las cosas, el 6 de marzo de 1895 se comunica al representante del Ayuntamiento en Madrid que inicie las gestiones oficiosas para intentar hallar dicho expediente, gestiones que no encuentran solución satisfactoria, dándose, definitivamente, por perdido el expediente de declaración pública.

Un segundo proyecto se plantea en 1896

Ante esta situación, la Corporación Municipal se ve obligada a tramitar un nuevo proyecto de apertura-prolongación de la calle Platerías. El 17 de abril de 1896, en efecto, se plantea este nuevo proyecto, con la única diferencia, con respecto al aprobado en 1887, del nuevo ancho de la vía. De los catorce metros, inicialmente planteados, se pasó a veinte metros para el nuevo proyecto. Del mismo modo que sucedió con el primer proyecto, se remite al Gobierno Civil para solicitar su declaración como obra de "utilidad pública". La autorización correspondiente sí tuvo lugar en esta ocasión, pero será el propio Ayuntamiento quien retrase el inicio del proyecto, solicitando sucesivas prórrogas para comenzar la definición de sus directrices, aunque agotándolas, en numerosas ocasiones, sin ningún tipo de explicación. La última prórroga solicitada, para iniciar dichas directrices, tuvo lugar el 21 de enero de 1889. La declaración de obra de utilidad pública correspondiente y la apertura-ampliación de la calle de Platerías no es un hecho, por tanto, cuando comienza el siglo xx.

1. Su adaptación a la Ley de Expropiación Forzosa de 1895

El nuevo proyecto planteado en 1896, con el aumento a veinte metros de la anchura de la calle, frente a los catorce iniciales, es el que comienza a ser objeto de consideración en este segundo intento administrativo. Antes de tramitarse, con arreglo al procedimiento derivado de la aplicación de la Ley de

Expropiación Forzosa, el arquitecto municipal, J. Benedicto, emite un informe, con fecha de 29 de noviembre de 1896. Comienza dicho informe, planteando que aún no existe redactado un "*Proyecto de Prolongación de la calle Platerías*", y en el caso de que esto tenga lugar es necesario que sea tramitado por la Ley de Expropiación Forzosa de 20 de enero de 1879, con las modificaciones introducidas, en la misma, por decreto de 18 de marzo de 1895.

¿A qué vienen estas sugerencias legales que, a priori, pueden parecer poco significativas y escasamente relacionadas con el proyecto de apertura, en particular, y con las transformaciones del espacio urbano de Valladolid, en general? Dichas sugerencias nos parecen, por el contrario, sumamente interesantes, ya que no debemos olvidar que, durante el siglo XIX, la elaboración de un cuerpo conceptual, del que va a entender la nueva disciplina de la urbanística, no supuso únicamente el establecimiento de unas pautas metodológicas propias del "proyecto urbanístico" o, en general, de los métodos e instrumentos de intervención en la ciudad, sino, a su vez, el desarrollo de un cuerpo legislativo que entendiese de los comportamientos legales a establecer entre los agentes comprometidos en la transformación de la ciudad. De poco servían los nuevos proyectos urbanísticos si no se establecían las maneras de llevarlos a la práctica, ya que intervenir en la ciudad comienza a constituirse como un proceso encaminado, por entonces, a transformar unos derechos de propiedad existentes, es decir, una nueva manera de entender el uso de la propiedad del suelo.

La elaboración de un cuerpo legislativo, en materia de urbanismo, se ha constituido, en este sentido, como uno de los temas más apasionantes que, durante la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX, acompañó, con todo rigor, a la, a su vez, elaboración del contenido disciplinar de la urbanística. Hasta la promulgación de la Ley de Expropiación Forzosa del año 1879, no estaba contemplado en la legislación vigente (la Ley de Expropiación de 1836) la condición de "obra pública" para aquellas intervenciones urbanísticas que tenían lugar en la "ciudad tradicional". Los proyectos que se planteaban, referidos a "reformas urbanas interiores", tenían que tramitarse con leyes especiales para permitir su declaración como obras de "utilidad pública", ya que este era el paso imprescindible para proceder a las expropiaciones correspondientes. Reformas urbanas, como la llevada a cabo en la Puerta del Sol de Madrid, o la apertura de la calle Larios en Málaga, tuvieron que tramitarse previa redacción de leyes especiales. No será hasta la promulgación de la Ley de 1879, como decimos, cuando esta posibilidad se contemple (la posibilidad de declaración de dichas obras como de "utilidad pública"). Una posterior modificación de esta última, la ley de 18 de marzo de 1895, completaba sus reglamentos, perfeccionando los métodos de proceder tanto a la declaración de "utilidad pública", para las obras de reforma interior de las poblaciones, cómo las formas de llevar a cabo las expropiaciones e indemnizaciones correspondientes.

Con estas dos aportaciones legales se establecía, por ejemplo, que la superficie a expropiar podría rebasar el espacio estricto de la vía, permitiéndose lo que se denominó, por entonces, la "expropiación por bandas". En la Ley de 1879, dichas "bandas" suponían expropiar no sólo la superficie correspondiente de la vía, sino ampliarla veinte metros a cada lado de la misma. Con la modificación introducida a esta última Ley, mediante la aprobación de la Ley de 1895, dichas "bandas" podían ampliarse a cincuenta metros, lo que demostraba, y permitía, una mayor confianza en los agentes implicados, ya que se les ampliaba, realmente, el campo de la edificabilidad.

A su vez, esta Ley de 1895 configuraba a los concesionarios privados como los auténticos promotores de las obras de reforma interior de las poblaciones, actuando los Ayuntamientos como figuras subsidiarias de los mismos. La ley anterior (1879) otorgaba prioridad, por el contrario, a los Ayuntamientos. Esto se argumentaba planteando que la expropiación por zonas sólo debería estar permitida cuando la acción urbanizadora corriese a cargo del municipio, o de una administración pública, ya que, de esta forma, se podrían evitar procesos especuladores. Argumento que fue desechado, con posterioridad, al introducirse la figura del concesionario como único ejecutor de las obras. En este sentido, la iniciativa de las mismas, y de su realización, deja de ser competencia específica del municipio, convirtiéndole a éste en un simple actor subsidiario.

2. Las razones del proyecto

Pues bien, es en el marco de este contexto legal cómo se plantea la segunda tentativa para proceder a la realización de la apertura-prolongación de la calle de Platerías. ¿Cuáles fueron las razones que se esbozaron para seguir insistiendo en dicha prolongación? Estas razones aparecen claramente expresadas en un documento, fechado el 28 de noviembre de 1896, que es la síntesis de una discusión llevada a cabo en el marco de una reunión de la Corporación Municipal. Comienza el documento hablando del "*movimiento natural y explicable que está caracterizando a la ciudad de Valladolid, movimiento condicionado, en gran medida, por la presencia de la estación del Norte*". Se refiere a las importantes reformas urbanas que se están realizando en la parte meridional de la ciudad, reformas que se apoyan en el suelo liberado tras la desaparición de los conventos que se situaban en torno al Campo Grande. "*En pocos años, sigue diciendo el documento citado, se han abierto calles como las de Gamazo, Muro y Colmenares, y se ha transformado, por completo, la Acera de Recoletos, donde existían los ruinosos conventos de Jesús y María, Corpus Christi y el antiguo Hospital de la Resurrección. En su lugar se han construido casas más adaptadas al modo de vida actual*".

Es en la parte meridional de la ciudad donde se han llevado a cabo las reformas urbanas más destacadas, reformas que están marcando los primeros indicios espaciales que van a identificar, en la ciudad de Valladolid, el espa-

cio propio de su condición como “ciudad moderna”. Continuar con estos planteamientos, concentrando las reformas urbanas en una sola parte de la ciudad, condicionaría, a largo plazo, un desarrollo urbano muy desequilibrado. Por esta razón, el Ayuntamiento “...*está obligado a dirigir sus miradas a la parte opuesta de la ciudad, no menos digna de su atención y cuidado*”.

El documento de 1896 propone una vuelta al equilibrio espacial, en la medida en que valora, en muy alto grado, la presencia de edificios importantes, tanto por sus funciones como por su significación histórica, situados en la parte más septentrional de la ciudad, es decir, en el sector que está siendo marginado, que no participa, en una palabra, de las transformaciones urbanísticas que se llevan a cabo en su conjunto. “*En esta parte de la ciudad, se dice en dicho documento, existen edificios que tanto por su estado, o su valor artístico, como por el objeto al que están destinados, le dan importancia suma*”. Citan, entre otros, al Palacio de la Capitanía General “...*construcción sólida que ha de vivir durante muchos años y en la que, por lo tanto, ha de estar instalado durante mucho tiempo tan importante centro militar*”. Citan, también, la iglesia de S. Pablo, el Palacio de la Diputación Provincial, San Gregorio “...*donde tienen su residencia todas las oficinas del Estado, incluso el Gobierno de la Provincia*”, y el Palacio de Justicia.

La vida oficial, tanto la de carácter militar como la civil, se encuentra concentrada en el extremo septentrional de la ciudad. Los edificios que la albergan gozan de unas inmejorables condiciones físico-constructivas, lo que auguraba, por aquellos tiempos, una continuidad espacial indiscutible, referida, sobre todo, a la funcionalidad de la zona en cuestión. Ahora bien, si la vida institucional se identificaba con la zona septentrional de la ciudad, ¿estaba garantizado el uso necesario que la población tenía que hacer de la misma, por razones de accesibilidad, o, por el contrario se trataba de una zona que, no sólo estaba al margen de las reformas urbanas emprendidas, sino que tampoco disponía de la accesibilidad suficiente, para que tal uso gozase, y se desarrollase, dentro de una racionalidad mínima? “*Para llegar desde el centro de la población al paraje donde tiene lugar esta vida oficial, se decía en el documento citado, sólo existen caminos tan tortuosos e irregulares que sitúa una persona en ciertos puntos de la ciudad no sabe por donde ir a aquellos edificios..., es, pues, de todo punto indispensable, como cuestión de justicia, la apertura de una vía que desde el centro de la población, y aprovechando la calle Platerías ya existente, dé un camino recto para llegar a la plaza de S. Pablo, donde esos edificios se hallan*”.

Las razones para la apertura de la futura calle de Felipe II están, pues, claramente esbozadas. Se trataba de la única posibilidad, o al menos de la posibilidad más racional, para hacer accesible a la “ciudad institucional” con respecto a la “ciudad moderna” que se estaba construyendo en relación directa con la Estación Ferroviaria. De esta forma, se completaba un proyecto de ciudad extendido, esta vez, a la totalidad del espacio urbano de Valladolid.

Además, la apertura de una vía semejante, siguiendo la lógica identificada con la calle Platerías (la vía se planteaba como prolongación de esta última), no ofrecería resistencias importantes, por lo que se refiere a las expropiaciones que tenían que llevarse a cabo, para hacer realidad una intervención semejante. *“Las expropiaciones a realizar, se decía, son de escasa importancia. Fuera de la Iglesia de la Cruz, la cual ni por su magnitud, ni bajo el punto de vista artístico, monumental o histórico, tiene verdaderamente nada de notable, la mayoría de los terrenos que han de ocuparse son corrales. Las demás casas afectadas son de poco valor y, además, están en estado ruinoso”*. Las razones del proyecto están expuestas, así como el convencimiento de que la ciudad no sufrirá ningún tipo de pérdida patrimonial de importancia. El único inconveniente más discutido fue el del derribo de la iglesia de la Cruz, derribo que se aprobó, sin embargo, sin apenas dificultades dialécticas.

3. Un obstáculo a saltar: El derribo de la Iglesia de la Cruz

La compra, y posterior derribo, de la iglesia de la Cruz, constituyó uno de los debates más importantes mantenidos en el seno de la corporación Municipal, en su reunión del 12 de mayo de 1911. Se puede decir que es en dicho año cuando comienzan a producirse los verdaderos encuentros de posiciones interesadas, a favor o en contra, de la apertura-prolongación de la calle de Platerías. Paralelamente a la proposición de dicho derribo, las opiniones en contra del mismo van a generar otras opciones diferentes al proyecto de apertura aprobado en un primer momento. Dichas opciones, no sólo hablan de proyectos alternativos a dicha vía, sino, sobre todo, de que el municipio emprenda, con anterioridad a la prolongación de la calle Platerías, otros proyectos menos espectaculares, pero más necesarios para la ciudad. Son proyectos que hacen referencia a “grupos escolares”, obras de “higiene”, “relleno de los Esguevas”... etc. Estas opciones fueron defendidas por un grupo de vecinos, propietarios, comerciantes e industriales de las calles de la Libertad, Angustias, Corredera de S. Pablo... etc., es decir, por aquellos que detentaban intereses a lo largo de un recorrido que podía alzarse como alternativa de eje de comunicación norte-sur, tal y como se planteaba la prolongación de la calle Platerías. Defensa clara de unos intereses relacionados, muy directamente, con el fenómeno de la “centralidad” que se deriva de operaciones urbanísticas que potencian la accesibilidad a zonas urbanas determinadas.

Estos vecinos, de las calles citadas, protestan contra el proyecto de derribo de la iglesia de la Cruz, no tanto porque lamenten su posible desaparición, sino porque con la consolidación de su derribo verían desaparecer, o disminuir, determinadas condiciones de “centralidad” ligadas a las zonas urbanas donde se localizan sus intereses económicos. Es de esta forma cómo argumentan que *“...no tiene razón de ser (la vía que se propone) porque hoy la gran vía existe ya por las mencionadas calles en la*

línea comprendida entre Fuente Dorada y las Moreras, cuya urbanización es una necesidad imperiosamente sentida, por ser la vía que comunica barrios populosos y distantes con centros tan principales como la Universidad, Audiencia, Capitanía, Diputación Provincial, Instituto, Hacienda, Teatro Calderón y otros". Como puede observarse, están haciendo clara referencia, como vía alternativa, a la "ronda" dejada por el derribo de la última muralla medieval, ronda que, aunque siguiendo un recorrido envolvente, tiene capacidad para poner en comunicación el conjunto institucional, en torno a la Plaza de S. Pablo, con el "centro meridional" de la ciudad. De hecho, para reforzar su capacidad de vía alternativa de comunicación norte-sur, aunque siguiendo ese recorrido envolvente, dicha ronda fue sometida a proyectos de nuevas alineaciones y aperturas parciales, con el objetivo de adaptarla para cumplir una función semejante a la aplicada a la nueva vía que se proyecta. En los mismos años en que se plantea el proyecto de prolongación de la calle Platerías, en efecto, se llevaron a cabo proyectos de racionalización viaria que afectaban al recorrido de la citada ronda. Es el caso, por ejemplo, del *"Proyecto de Ensanche de la calle Cantarranas"*, proyecto redactado por el arquitecto municipal, Sr. Ruiz Sierra, en 1881. Mediante este proyecto, se liberaba parte de una manzana que cerraba el paso entre la calle de las Angustias y la calle de la Libertad, única manera de construir dicha ronda, tal y como hoy día se materializa en el espacio urbano de la ciudad de Valladolid.

Estos vecinos ven, en la prolongación de la calle Platerías, beneficios que sólo afectan a intereses particulares. Como planteaba un Concejal, en la citada reunión municipal de 1911, *"...posteriormente a la primera propuesta de esta gran vía (la prolongación de Platerías) se llevó a efecto otra gran vía por la calle de las Angustias, con lo que dejó de tener razón la que hoy se propone, y como no le han convencido las razones alegadas, y por el contrario lo está de que esto no puede resultar beneficioso más que a cuatro o seis propietarios que tengan fincas en aquel paraje, y que hay necesidad de expropiarlos, se opondrá al proyecto"*.

A pesar de todos estos argumentos, a favor de cambiar la proyectada comunicación norte-sur en la ciudad de Valladolid, siguiendo la dirección de la ronda de la última muralla medieval, como alternativa a la prolongación de la calle Platerías, el acuerdo de adquisición de la iglesia de la Cruz abrió un camino que eliminaba la posibilidad de tal alternativa. Un 23 de mayo de 1911, en efecto, se publicaba un anuncio, en el Boletín Oficial de la Provincia, en el que se daba la noticia sobre *"...la adquisición de la Iglesia de la Vera Cruz, para con su derribo prolongar la calle de Platerías hasta la plaza de San Pablo... a fin de que dentro del plazo de quince días se puedan hacer cuantas reclamaciones se crean pertinentes contra su adquisición"*.

Una tercera versión del proyecto como apertura parcial

A pesar de la decisión tomada por la Corporación Municipal de adquirir la iglesia de la Cruz, lo que podía hacer pensar en la materialización real del proyecto de prolongación de la calle Platerías, tal y como se planteó en su segunda versión del año 1896, no fue posible tal intervención urbanística, en los términos en que estaba concebida en el citado año.

El proyecto de apertura quedó, una vez más, paralizado, y no volvemos a encontrarnos, nuevamente, con la voluntad de emprenderlo hasta el año 1935. En este año, en efecto, unos concejales de la Corporación municipal, solicitan que “...*por los técnicos municipales se elabore, a la mayor urgencia, el proyecto de urbanización y apertura de una calle que vaya desde la esquina de las Angustias/León a la calle de Riego*”. Estos concejales están haciendo referencia, de nuevo, a la apertura-prolongación de la calle de Platerías, pero no a la apertura completa sino a un tramo parcial de la misma: aquél que más cercano se encuentra con respecto a la Plaza de S. Pablo. La apertura que se plantea ahora, por tanto, elude la prolongación real de la calle Platerías, para referirse, exclusivamente, al tramo inicial que parte de la plaza citada. Hemos pasado del planteamiento de una apertura viaria, que atraviesa un tejido urbano histórico en toda su dimensión, a la regularización parcial de un tramo que ignora la globalidad del proyecto inicialmente planteado.

1. El proyecto de la nueva Audiencia Territorial como condicionante

¿Porqué tiene lugar una propuesta semejante? La razón es bien sencilla, ya que la proposición de los citados concejales no obedecía a la voluntad de proseguir con el proyecto iniciado años atrás, sino a la decisión que se había tomado, independientemente de la apertura en sí, para proceder a la construcción del nuevo edificio de la Audiencia Territorial, edificio que se había acordado localizarlo en la esquina de la Plaza de S. Pablo que coincidía con la desembocadura virtual de la prolongación proyectada de la calle Platerías. Proceder, por tanto, a esta apertura parcial no significaba tanto comenzar el proyecto de dicha apertura por dicho punto, como “regularizar” parte de dicha plaza, por motivos de construcción de un nuevo edificio en la misma.

El proyecto de esta nueva Audiencia Territorial fue el motivo, en cualquier caso, para replantearse, de nuevo, la apertura tantas veces emprendida. Se inicia, en este sentido, un nuevo expediente urbanístico “...*para llevar a efecto, tal y como decían los citados concejales, el proyecto de construcción de edificio para nueva Audiencia Territorial en el solar destinado, a tal fin, en la calle de las Angustias de esta ciudad, y, como consecuencia del mismo, la adecuada urbanización de aquella con la apertura de una calle desde la de Angustias a Riego*”.

Este proyecto de apertura parcial es redactado por el arquitecto municipal, Sr. Agapito y Revilla, quien reconoce haberse servido del antiguo pro-

yecto, para proceder a la nueva intervención que ahora se propone. Este proyecto fue aprobado en sesión municipal celebrado el 5 de abril de 1935, como *"proyecto de apertura de una calle entre la de Riego y la Plaza de S. Pablo, prolongación de la de Platerías"*.

Aunque se trata de una apertura parcial, con relación al proyecto global planteado en los últimos años del siglo XIX, su lógica obedece a los requerimientos que se derivan de este último. En base a este proyecto global, Agapito y Revilla presenta una nueva versión que *"...comprende, según sus palabras, nada más que la apertura entre la Plaza de S. Pablo y la calle de Riego, con el objetivo de preparar el emplazamiento del proyecto de Audiencia Territorial"*, para lo cual, nos sigue diciendo, *"...se toma, del trazado primitivamente proyectado la parte correspondiente a lo necesitado ahora. La calle que se proyecta no es más que un tramo del proyecto general de apertura aprobada en 1878"*.

2. Las contradicciones de una apertura viaria parcial. Entre el despilfarro inmobiliario y la necesidad de reformas urbanas de carácter global

Es interesante resaltar, con respecto a esta nueva tentativa de prolongar la calle de Platerías, dos aspectos que nos definen, con toda claridad, las contradicciones inherentes a esta intervención urbanística. Uno de ellos se refiere al proyecto y construcción del nuevo edificio de la Audiencia Territorial. El otro aspecto contempla la argumentación de la no oportunidad de un tratamiento parcial de dicha apertura, por razones de coherencia urbanística. Un acercamiento a los problemas de la ciudad, desde el punto de vista de las intervenciones urbanísticas a emprender en la misma, debe plantearse desde una visión global que contemple tanto las necesidades que demande la ciudad, como las alternativas espaciales a materializar, en función de un proyecto extendido a todo su territorio. Así es, al menos, lo que propuso la Junta Provincial de Sanidad de Valladolid, al informar el proyecto de apertura parcial aprobado el 5 de abril de 1935, informe emitido en el mes de julio del mismo año.

El primer aspecto que reseñamos, se manifestó mediante un recurso contra la aprobación de la apertura que se había planteado, condicionada por la localización del nuevo edificio de la Audiencia Territorial. Resulta curioso observar, cómo dicho recurso fue formulado por el dueño de un edificio que estaba siendo ocupado, en régimen de alquiler, por el propio Ayuntamiento, y donde tenían instalados los Juzgados de Instrucción Municipal. El dueño de dicho edificio argumentaba, en su recurso, que lo había arrendado al Ayuntamiento en función de un contrato que tenía una vigencia de diez años, y dado que el inicio del mismo se había producido dos años antes (en 1933), aún quedaban siete años de contrato. Su demolición, por tanto, afectaba muy directamente a los intereses de sus propietarios, ya que ello suponía la cancelación del contrato de arrendamiento. Aspecto éste que no tendría que lla-

mar excesivamente la atención ya que, a priori, nos puede resultar del todo normal, por cuanto se trata de una demolición obligatoria por motivos de reforma interior.

En esta ocasión, sin embargo, no es tan normal dicha demolición, por cuanto se trataba de un edificio que había sido ofrecido por sus propietarios, para participar en un concurso convocado por el Ayuntamiento, con el objetivo de proceder a la instalación de los citados Juzgados Municipales. La resolución de dicho concurso recayó sobre los recurrentes, llevándose a cabo, como consecuencia de ello, importantes obras en el mismo para adaptarlo a su nuevo destino. El edificio "remodelado" fue entregado al Ayuntamiento el 22 de junio de 1933, es decir, dos años antes de ser afectado por la construcción de la nueva Audiencia Territorial y la "apertura parcial" correspondiente. Los recurrentes, ante esta situación, se preguntaban cómo pudo acordar el Ayuntamiento, con posterioridad al contrato de arrendamiento, la apertura de una calle que llevaba implícito la expropiación de una finca y cuando apenas había comenzado el periodo de duración del citado contrato.

El recurso, naturalmente, no fue aceptado, ya que el Ayuntamiento se amparaba en que la nueva obra a realizar contaba con la declaración como obra de utilidad pública, asistiéndole la Ley para proceder a las expropiaciones correspondientes.

Si este aspecto que comentamos puede servir, perfectamente, de ejemplo de lo que se suele denominar como "despilfarro inmobiliario", demostrándonos que, a la hora de intervenir en la ciudad, apenas se tienen en cuenta planteamientos globales que encaucen y definan un "proyecto de ciudad", previamente a las materializaciones de actuaciones puntuales, el segundo aspecto que deseamos comentar nos plantea, precisamente, la necesidad de esa "planificación general", como premisa indiscutible para proceder, a posteriori, a dicha construcción.

Se trata de la certificación del Inspector Sanitario de la Junta Provincial de Sanidad de Valladolid, a propósito del proyecto de apertura parcial que venimos comentando. La aprobación definitiva de dicha apertura estaba condicionada a un informe de Sanidad, ya que las obras de reforma interior tenían que responder, necesariamente, a los nuevos requerimientos higiénicos que exigía la "ciudad burguesa". No olvidemos, que los presupuestos ideológicos de la burguesía condicionaron, urbanísticamente hablando, un nuevo modelo de ciudad donde la higiene, la eliminación de "tugurios", la circulación... etc., pasan a un primer plano, frente a aquellos otros que planteaban el "ornato y embellecimiento" como directrices fundamentales a tener en cuenta, en cualquier proyecto de intervención en el espacio urbano consolidado. La obra pública se plantea, ahora, como una empresa destinada a sanear la ciudad, aunque, como ya sabemos, tras este "reclamo higiénico" se esconden los verdaderos argumentos que tratan de justificar la eliminación de las zonas más peligrosas, o incómodas, socialmente hablando, que se encontraban en la ciudad.

El informe de la Junta Provincial de Sanidad no elude la realidad de la “apertura” que se pretende realizar. Con esta operación sólo se “...pretende señalar, decía, la alineación en que debe construirse el proyectado edificio de la Audiencia Territorial... por lo que se limita, el trazado, a la parte correspondiente entre la calle de las Angustias y la de Riego, o sea, una sola manzana de la edificación actual”. Sólo se trata, por tanto, de marcar la alineación a un edificio, considerándose “...muy limitado el campo de esta reforma urbana”.

Este informe hace referencia, a su vez, a otras directrices de comunicación, que ya se habían materializado en la ciudad, y que podrían suplir, o hacer menos necesaria, la apertura que se está tratando. Se refiere a la “ronda” que comentábamos con anterioridad, “ronda” que, por aquellos años, ya está cumpliendo la función de comunicar la “ciudad burguesa” con la “ciudad institucional”. La referencia a dicha alternativa es clara: “La desaparición de los obstáculos que en otra ruta paralela existían en la Plaza de la Libertad (se refiere al proyecto de “ensanche de la calle de Cantarranas”, redactado por J. Benedicto), y que hoy permiten la fácil comunicación de la calle de las Angustias con la de la Libertad y de la Catedral, son circunstancias que no pueden despreciarse al proyectar nuevas vías de comunicación con tal sector de la población...”, “...se comprende, por ello, continua diciendo, la necesidad de plantear nuevamente el problema que la gran vía representa, para que en su solución se tengan en cuenta todos los factores a que hacemos referencia”.

Se vuelve, por tanto, a plantear la vieja idea de que existen otras alternativas a la prolongación de la calle Platerías, como única solución posible de comunicación norte-sur, y esta vez, con más razón, aún si cabe, ya que el proyecto que está redactándose no está planteando dicha prolongación en su totalidad, sino, únicamente, una parte de la misma. Se duda, incluso, de la racionalidad de la prolongación de Platerías, por la sencilla razón de que el ancho, de esta última, no parece el más conveniente para una avenida que se perfila como uno de los ejes de comunicación más importantes de la ciudad. “Teniendo un ancho, se dice con referencia a la calle Platerías, inferior a diez metros, habrá de estudiarse si es conveniente adoptar disposiciones para su ensanche en el futuro, mediante el oportuno plan de alineaciones... y también debe atenderse al enlace de esta calle de Platerías con la del Duque de la Victoria”. Se está aludiendo, claramente, a un hecho que, hasta ahora, no se había planteado. Si bien puede convertirse, en un principio, la prolongación de la calle Platerías, en el citado eje de comunicación norte-sur, ¿se ha pensado en su encuentro con la zona meridional de la ciudad (motivo por el cual se plantea un proyecto semejante), lugar donde se concentran las reformas urbanas que están haciendo posible la incorporación de Valladolid a su condición de “ciudad moderna”? Dicho enlace, no es más claro que aquél que se materializa mediante la “ronda” que sigue el eje del recorrido de la última muralla medieval.

En el fondo de la cuestión, todos estos argumentos, que esboza el Inspector de la Junta Provincial de Sanidad, no son más que las razones últimas con las que trata de convencer sobre la conveniencia de planteamientos urbanísticos generales, no particularizados a la regulación de una esquina para construir un determinado edificio (motivo del informe sanitario), antes de proceder a cualquier tipo de actuación sobre una parte concreta de la ciudad. Como planteaba dicha Inspección: *"... debería atenderse al proyecto de otras vías que puedan ser necesarias en el futuro, y cuyo enlace con la que nos ocupa interese dejar asegurado en las debidas condiciones... todo lo cual hace aconsejable un estudio amplio del conjunto del problema, llevarlo, a ser posible, hasta considerar la reforma total que sea necesaria en el interior de la población"*.

Se está insistiendo, por tanto, en la necesidad de una "ordenación general" previa, antes de proceder a proyectos particularizados. No otra cosa podemos deducir del informe en cuestión, cuando establece que *"...tal estudio ("amplio del conjunto de la población") permitiría, además, determinar el orden más conveniente de ejecución de la reforma urbana, de modo que el propio desarrollo de ella solicite la desvalorización de la parte vieja de la ciudad, aunque hubiera sucesivamente que acometerse la expropiación de fincas, y sería, por otra parte, garantía de que la estructura y aspecto de la ciudad futura, alcanzarán el grado de perfección tan distinto del actual, que todo vallisoletano juzga indispensable"*.

Aunque del informe no se deduce una decidida oposición a la realización de la obra de la nueva Audiencia Territorial, está claro que nos ofrece una lección de como deberían acometerse, en un futuro, las sucesivas reformas urbanas que se promuevan. Tres son, a nuestro parecer, los aspectos más significativos de este informe, aspectos que definen, en el fondo, normas a tener en cuenta a la hora de emprender dichas reformas. En primer lugar, la idea de ese "estudio amplio del conjunto de la población", idea, ya comentada, de una ordenación previa que nos defina el "modelo de ciudad" que se desea construir. En segundo lugar, el orden más conveniente de ejecución de la reforma urbana o, lo que es lo mismo, la idea de una programación de los proyectos a emprender. Se trata de una "gestión" concreta del planeamiento que ya comienza, por entonces, a considerarse como un paso metodológico imprescindible para materializar ese proyecto general de ciudad que se trata de construir. Y, en tercer lugar, la relación entre reforma urbana y valoración-desvalorización de la vieja ciudad. Se tiene clara conciencia de las implicaciones económicas de estas reformas, aunque aún son tratadas con insistentes argumentos que identifican dichos términos (valoración-desvalorización) con intereses mayoritarios, y no con intereses inmobiliarios muy particularizados y minoritarios.

Fue tal la incidencia que tuvo este informe de la Junta Provincial de Sanidad que hizo pensar, seriamente, a la Corporación Municipal, sobre la nece-

sidad de redactar un nuevo proyecto en el que debería considerarse, una vez más, la apertura de toda la calle, siguiendo la lógica de la prolongación de la calle Platerías.

La cuarta versión del proyecto, o la vuelta a su sentido originario

Si el informe de la Inspección Provincial de Sanidad tenía lugar el 5 de julio de 1935, denegando, en cierto sentido, el proyecto de apertura parcial que fue aprobado, por la Corporación Municipal, el 5 de abril del citado año, unos meses más tarde, concretamente en la Sesión Municipal celebrada el 22 de mayo de 1936, se replantea, de nuevo, la apertura citada aunque, esta vez, contemplándose la totalidad de su recorrido.

En dicha sesión, en efecto, se dio noticia de que el proyecto parcial de apertura entre la calle de Riego y la Plaza de S. Pablo, redactado por el Arquitecto Municipal, y condicionado por la construcción del nuevo edificio de la Audiencia Territorial, "...no contó con el informe favorable de la Junta Provincial de Sanidad". Las razones que se expusieron, en dicha sesión municipal, por lo que se refiere a la denegación planteada, reflejaban, con toda claridad, el informe de la Junta Provincial de Sanidad. La apertura parcial fue denegada "...porque la Junta Provincial de Sanidad, se decía, estima que un proyecto de vía de tráfico no puede quedar desligado del conjunto de la estructura urbana, ni muchísimo menos separar un pequeño tramo de una vía del conjunto de la vía proyectada".

Ante esta situación, y una vez enterado el Ayuntamiento del rechazo que, de dicho proyecto, se produjo, por parte del Ministerio de la Gobernación, "...acordó modificar el acuerdo de redactar el proyecto de apertura de calle desde la Plaza de S. Pablo hasta la de Riego, que es parcial, en el sentido de que se redacte el proyecto completo de la llamada gran vía, o sea, desde la calle de Platerías hasta la Plaza de S. Pablo".

Es así como se vuelve a encargar al Arquitecto Municipal, Sr. Agapito y Revilla, un nuevo proyecto de apertura que, de forma definitiva, recoja la voluntad, tantas veces manifestada, de comunicar la Plaza de S. Pablo con el centro de la ciudad. Este proyecto queda redactado el 15 de julio de 1936, volviéndonos a encontrar, en su memoria justificativa, las razones, tantas veces argumentadas, a favor de esa comunicación norte-sur, indispensable para lograr una ciudad equilibrada, desde el punto de vista de la potenciación de la accesibilidad a sus zonas más representativas, funcional y administrativamente hablando.

1. Las exigencias del tráfico viario como argumento ideológico

Juan Agapito y Revilla, arquitecto municipal y autor del nuevo proyecto de apertura, apunta, en la memoria que acompaña a dicha propuesta, la oportunidad de volver a los orígenes de la misma, por cuanto "...un ligero examen del plano de Valladolid, nos dice, hace ver inmediatamente la falta de una

comunicación fácil entre las zonas norte y sur de la ciudad. Las necesidades de la vida moderna, sigue diciendo, exigen la facilidad de comunicación, no solamente porque cada día se le da más valor al tiempo, sino porque los medios mecánicos de locomoción son completamente diferentes a los utilizados en el pasado siglo". Argumentos en favor de una nueva estructuración de los tejidos urbanos históricos, en la medida en que hay que adaptarlos a las nuevas necesidades, lo que, en última instancia, implica una supeditación de los trazados morfológicos heredados a los medios de comunicación más avanzados. Pensamiento tecnocrático tras el que se esconde el papel que, en el proceso de construcción de la ciudad moderna, le cabe protagonizar al espacio tradicional identificado con la ciudad histórica.

El problema, sin embargo, no consiste, únicamente, en abrir, o no, una vía, en adaptar dicho espacio a las necesidades de la circulación, sino, sobre todo, en el papel que se le asigna como "nuevo centro de la ciudad" que se está proyectando. Las aperturas viarias no se plantean, exclusivamente, por un problema de inadaptación morfológica, sino porque es a través de las mismas cómo se consolidan "áreas de centralidad" requeridas, y exigidas, ante el nuevo uso que se asigna a la Ciudad Histórica heredada. Una apertura viaria, o una regularización morfológica generalizada a una determinada zona urbana histórica, no constituyen operaciones que tienen un fin en sí mismas, ni siquiera como intervenciones interesadas en hacer posible una mejor comunicación entre partes (sólo, desde el punto de vista de la exigencia de la circulación rodada). Se constituyen, muy al contrario, como proyectos urbanísticos que tienen la capacidad de reconvertir el uso de determinadas zonas urbanas tradicionales hacia los requerimientos que exige un nuevo modelo social y económico. Dicha reconversión supone, cuando menos, una transformación morfológica, que desemboca en la definición espacial de dichas "áreas de centralidad", lo que implica yuxtaponer, al trazado existente, un nuevo modelo espacial morfológico que permita su uso por parte de los requerimientos de nuevas tecnologías de comunicación, tanto funcionales como representativas. En dichos espacios, transformados en "áreas de centralidad", por otro lado, no sólo cabe una utilización de carácter, exclusivamente, tecnológico o funcional, sino que se constituyen, al mismo tiempo, como "áreas de representación social", en las que se compagina el fenómeno de la construcción de un espacio destinado a estamentos sociales, ligados al aparato del poder, con las ventajas económicas que se derivan de operaciones urbanísticas semejantes.

2. Las ventajas económicas de una apertura viaria como verdadera razón de su ser

En el proyecto redactado por Agapito y Revilla se insiste, sobre todo, en los aspectos funcionales del mismo, así como en esas ventajas económicas que van a producirse con la apertura de una vía. Su incidencia económica es manifestada, por el citado arquitecto, cuando plantea que "...el terreno, en la

línea limítrofe a la calle proyectada, adquirirá mayor valor que el que tiene actualmente, y, por lo tanto, es natural que la tendencia sea a elevar las alturas que permitan las ordenanzas municipales". Ahora bien, como las citadas ordenanzas municipales establecían, por entonces, que "...la altura de las construcciones, en una calle de nueva apertura, no podrían ser superiores a la anchura de las mismas", y siendo la anchura establecida, en un principio, de 15 metros, lo que "...a nuestro juicio, dice Agapito y Revilla, es muy baja para una calle de las características de la que se proyecta", será necesario aumentar la anchura citada para que ello pueda permitir aplicar una mayor edificabilidad, mayor altura, a las nuevas parcelas limítrofes con la vía que se proyecta. "Una calle de 20 metros, según el citado arquitecto, ya permitiría construcciones factibles económicamente, sobre terrenos a precios relativamente elevados".

La determinación del ancho de la calle a proyectar, por tanto, parece que no está condicionada, a priori y de forma fundamental, por motivos de circulación, sino por causa de rentabilidad económica de la operación a poner en marcha. El argumento ideológico, el motivo que se expone, públicamente, para convencer a la mayoría, se decanta, en este caso, y en tantos otros que sirven a prácticas de reformas urbanas interiores en la Ciudad Histórica, hacia la necesidad imperiosa de adaptar el trazado de dicha ciudad a las exigencias de la circulación. Así lo argumenta Agapito y Revilla, cuando plantea que "...no sería éste un obstáculo insuperable (se refiere a que la calle tenga los 20 metros propuestos, por motivos de rentabilidad económica), ya que el precio del terreno tendría que adaptarse a sus condiciones de aprovechamiento, si no existieran otros factores favorables a la fijación de una anchura de 20 metros. Estos factores son, en primer lugar, que Valladolid carece de calles de fácil tránsito, el establecimiento de una que corte, de una manera tan notoria, el acceso a la zona en la que están enclavados edificios públicos de la importancia del Gobierno Civil, Diputación, Audiencia, División Militar... etc."

La realidad definitiva de la calle Felipe II en los presupuestos urbanísticos establecidos a partir del Plan Cort

Con este proyecto de apertura, redactado por Agapito y Revilla en 1936, de la que será, más tarde, la calle de Felipe II, se cierra un nuevo capítulo, que no será el último, de una tentativa urbanística que dura ya casi sesenta años, tentativa que no acaba de encontrar su propia razón de ser. La Guerra Civil será, ahora, el motivo de una nueva paralización y archivo de este histórico proyecto. Una vez concluida y consolidada la sublevación militar, la Corporación de la ciudad propone un "Plan General de Ordenación Urbana" ("Plano General del Ensanche y Reforma Interior"), redactado por C. Cort, "plan" que, aunque aún rememora, al menos en la terminología utilizada ("ensanche" y "reforma interior"), formas decimonónicas de proceder a la

ordenación del espacio urbano, al extender, dicha ordenación, a todo el espacio de la ciudad (el consolidado como tal, y el que se agrega al existente), combinando, en un proceso morfológico unitario, las “agregaciones de nuevos territorios” con la “reforma interior de los existentes”, convierte, dicho “plan”, en un proyecto enmarcado en la más estricta modernidad urbanística. Otra cosa son sus contenidos y las consecuencias que van a derivarse del cumplimiento de los mismos. Con el “Plan Cort”, en efecto, se sanciona, definitivamente, la opción capitalista, por lo que se refiere a la ordenación del espacio de la ciudad de Valladolid.

¿Cómo se contempla la apertura de la calle Felipe II, en el proyecto redactado por C. Cort? Dicha apertura es incorporada por Cort, a sus planteamientos del nuevo Valladolid, siguiendo, en líneas generales, la última propuesta planteada por Agapito y Revilla. La novedad más importante, sin embargo, es que la apertura-prolongación de la calle de Platerías deja de ser, en los presupuestos de Cort, una dirección fundamental, no responsabilizándola, en una palabra, de la tan necesaria comunicación norte-sur que, de forma tan exclusiva, encauzó todos los argumentos en pro de la misma. Las líneas maestras que conforman el nuevo trazado urbano, que se deriva del proyecto de Cort, encauzan la movilidad interna, y la ordenación de los nuevos espacios urbanos, en función de unos presupuestos que han abandonado el modelo decimonónico de ciudad. La apertura, tantas veces planteada, no deja de ser, en el Plan Cort, una mera anécdota si la comparamos con las nuevas infraestructuras que articulan la nueva organización del espacio que propone para la ciudad de Valladolid.

7. HACIA UN PLAN GLOBAL DE ORDENACIÓN DEL ESPACIO URBANO. EL PROYECTO DE CIUDAD EN EL SIGLO XX

El desarrollo espacial que protagoniza la ciudad de Valladolid durante el primer tercio del siglo xx, así como los proyectos de intervención que se proponen para ordenar dicho desarrollo, aunque respondiendo a tiempos diferentes, no se diferencian de lo que, por ese mismo periodo, acaece en otras ciudades españolas.

Si establecemos pautas de desarrollo espacial, relacionándolas con los intentos de su control desde el proyecto, podemos argumentar que, en un primer momento y una vez superadas las propuestas de “ensanche”, aunque éstas sólo se plantearon en específicas ciudades con capacidad para afrontarlos, el desarrollo espacial de las ciudades españolas se decanta, como no podía ser de otra manera, por la definición de unas primeras entidades espaciales periféricas que, en general, se constituyen como aglomeraciones urbanas cuya consolidación es posible en la medida en que se apoyan en infraestructuras existentes. Son las “periferias urbanas” de principios de siglo que adquieren cuerpo de naturaleza, sobre todo, en las grandes ciudades.

Paralelamente a dichos crecimientos que, de alguna manera, se enmarcan en procesos de desarrollo urbano que responden a presupuestos teóricos y disciplinares conocidos hasta entonces (no están al margen de la teoría ni de la lógica constructiva histórica, al menos no lo están del todo), se producen aquellos otros que sí se apartan de dichos presupuestos disciplinares y legales. Estamos hablando de las llamadas “urbanizaciones marginales”. Estas, también adquieren carta de naturaleza, en las ciudades españolas, a partir de los primeros años del siglo xx, dependiendo, su implantación, de las responsabilidades que la ciudad en cuestión tenga en el proceso de producción y acumulación de capital que desarrollan. Primeras “periferias urbanas” y “urbanizaciones marginales” constituyen, por otro lado, el espacio urbano que se identifica, como puede deducirse fácilmente, con los sectores sociales más desfavorecidos económicamente. Paralelamente a la aparición de estos “conjuntos urbanos”, aunque localizados en otros sectores de la ciudad, se producen formas diferentes de ocupar el espacio, identificadas, esta vez, con sectores sociales de medio-alto poder adquisitivo. Durante el primer tercio del

siglo xx, estas ocupaciones espaciales de renta más alta suelen identificarse con las primeras experiencias de Ciudad-Jardín que se desarrollan en España. Se trata, sobre todo, de pequeños “conjuntos urbanos”, aunque muy diversificados espacialmente, donde la vivienda unifamiliar constituye el elemento más característico que los identifica.

Estas tres formas de ocupar el espacio (“Periferias apoyadas en infraestructuras existentes”, “urbanizaciones marginales” y “Conjuntos de viviendas unifamiliares-colectivas”, relacionadas con la teoría y las experiencias del movimiento de Ciudad-Jardín), responden, cada una de ellas, a manifestaciones sociales diversas, por lo que se refiere a demandas concretas con respecto al consumo necesario de la vivienda.

En la ciudad de Valladolid también observamos estas tres manifestaciones urbanísticas, aunque la correspondencia entre ellas sea diferente a la que se produce, sobre todo, en las grandes ciudades. El agravamiento del problema de la vivienda, generalizado a todo el país, se siente muy especialmente en las “ciudades medias”, no tanto por lo que se refiere a su dramatismo (que, probablemente, es mucho mayor cuanto más importante es la aglomeración urbana en la que se produce y tiene lugar), como a la casi imposibilidad de resolverlo y de afrontarlo con medidas que pongan en marcha procesos de producción residencial de bajo coste. La ausencia de estos mecanismos hace que el proceso de ocupación residencial responda a procedimientos marginales, apareciendo este tipo de ocupaciones espaciales como lo que más comúnmente distingue a los nuevos espacios periféricos. Este es, precisamente, el caso de Valladolid. Ausente de un “ensanche” planificado, sobre todo por razones “desamortizadoras”, sin olvidar la escasa capacidad mostrada por los, también, escasos agentes urbanos interesados en la construcción de la “ciudad moderna”, esta ciudad se ve obligada a adoptar alternativas enfocadas hacia las posibilidades que ofrecían las grandes cantidades de “suelo desamortizado”. Unido, todo ello, a la sistemática sustitución del patrimonio edificado existente, tal y como hemos comentado en el capítulo anterior, a la ciudad de Valladolid sólo le quedaba, como alternativa a su necesario espacio residencial, la opción marginal.

Solamente la formación, al Sur de la ciudad, de algunos fragmentos periféricos, relacionados con esas alternativas urbanísticas derivadas de la idea de Ciudad-Jardín, nos puede hacer pensar que Valladolid, sus administradores, agentes urbanos y ciertos consumidores sociales de espacios de calidad, están interesados en desarrollos espaciales no integrados en opciones marginales. Pero estos brotes de Ciudad-Jardín son tan escasos que apenas tuvieron incidencia en la definición del nuevo espacio periférico vallisoletano, espacio que, como decimos, hundió sus raíces en la autoconstrucción y la marginalidad. Escasez representada, al menos, por la urbanización de los terrenos llamados de La Rubia, donde, hacia 1915, se procede a promover y a proyectar una Ciudad-Jardín. Iniciativa que corre a cargo, según nos apun-

ta Virgili Blanquet, de una sociedad catalana llamada "*Fomento de la Propiedad*". Sus objetivos se enmarcaban en el ámbito legislativo identificado con la llamada la Ley de Casas Baratas. El lugar de La Rubia se consideraba muy apropiado para llevar a cabo tal empresa, ya que disponía de unas condiciones medioambientales idóneas para ello, "...bien aireado, con pinares próximos y que reúne cuantas circunstancias pudiera exigir el higienista más escrupuloso". Los resultados reales, sin embargo, fueron muy exigüos, llegándose a construir únicamente una manzana de viviendas, consolidándose, en contrapartida, como un lugar donde, una vez más, se desarrollarán "asentamientos marginales".

Las políticas urbanísticas inauguradas, y llevadas de la mano por el llamado Instituto de Reformas Sociales, instrumentalizadas por la Ley de Casas Baratas, no encontraron un eco importante en la ciudad. Si exceptuamos la citada "Ciudad-Jardín de La Rubia" (llamada "Ciudad-Jardín Alfonso XIII"), y el proyecto de un conjunto residencial promovido, años más tarde (en 1937), por la "Obra del Hogar Nacional-Sindicalista", que se construyó en los terrenos de S. Isidro, el resto del territorio construido deambuló por cauces ajenos a la citada ley, lo que delata una escasa preocupación por resolver el problema de la vivienda, o una clara incapacidad para enfrentarse al mismo. Lo que sí se planteó, en este primer cuarto de siglo, fue el proyecto de una Ciudad-Jardín cuya localización fue propuesta para ocupar la llamada Huerta del Rey. Este hecho tuvo lugar hacia 1925, y su autor fue A. Gutiérrez Lázaro.

A falta de alternativas reales al problema de la vivienda, Valladolid asumió un crecimiento urbano sometido a la lógica de "asentamientos marginales" que se localizaron, sobre todo, tomando como eje de referencia infraestructuras ferroviarias. Se trataba, naturalmente, de un crecimiento no sometido a ningún tipo de control y fuera de todo proyecto programado a tal fin. Los 68000 habitantes, aproximadamente, con los que contaba la ciudad de Valladolid en 1900, se convierten en unos 91000 hacia 1930. Los más de 20000 habitantes que supusieron el incremento demográfico, acaecido durante los primeros treinta años del siglo XX, es muy probable que la mayoría de ellos contribuyesen a la formación de esos espacios periféricos marginales que conformaban, por entonces, la periferia de la ciudad.

Esta primera periferia imprimió unos nuevos límites a la zona construida, aumentando la superficie sin que, paralelamente, se produjesen, al menos de forma racional, la definición de nuevas infraestructuras viarias y, sobre todo, sanitarias. Es así como, hacia 1931, el Ayuntamiento de la ciudad pone en marcha un Proyecto para delimitar la "zona constructiva" de Valladolid. Proyecto que, como es ya sabido, fue redactado por el Ingeniero García Frías. Este proyecto, como veremos más adelante, no implicó ningún tipo de propuesta alternativa al desarrollo urbano de la ciudad. Se trataba, más bien, de un instrumento de contención del posible desarrollo a protagonizar por la ciudad.

Habrà que esperar algunos años más, concretamente al año 1939, para que la ciudad de Valladolid cuente con un documento de planeamiento del que sí va a derivarse un "proyecto de ciudad", proyecto medido tanto en clave de ordenación de la construcción arquitectónica, propiamente dicha, como en función de aquellos otros aspectos que hacen referencia, en general, a la ordenación del espacio urbano, es decir, a la "estructura urbana" de la ciudad, entendida en sentido amplio. Con esta ordenación espacial se pondrán las bases de la "división social del espacio", en función de la cual todos los que la consumen, habitan, construyen, negocian...etc, sepan a que atenerse a la hora de proceder a su concreta apropiación territorial.

El "Proyecto de Urbanización de Valladolid", redactado por C. Cort, hacia 1939, supuso, en efecto, ese proyecto de ciudad que supo incorporar, al menos teóricamente, a Valladolid al elenco de ciudades que tenían la intención de establecer la relación entre un "proyecto político" y una específica y concreta "ordenación del espacio". Un "proyecto político" enmarcado, naturalmente, en el ámbito de una sociedad que pretende incorporarse a formas de producción capitalistas. El "Plan Cort", en este sentido, representa la ruptura con respecto a modelos de intervención urbanísticos que, hasta entonces, respondían a unas formas decimonónicas de hacer ciudad. Cort plantea, decididamente, un modelo de referencia de carácter comprensivo frente a una concepción de la ciudad entendida como suma de intervenciones de carácter parcial. Todo está referenciado a una totalidad en el Plan Cort, asumiéndose, como uno de sus presupuestos básicos, la definición anticipada, no tanto de su forma urbana, como de la distribución de sus contenidos de clase. Si el "Plan García Frías" trataba de contener las formas de ocupación del suelo, cuya lógica de producción se remitía a decimonónicas prácticas urbanísticas, con el "Plan Cort" se intentó establecer un nuevo modelo de organización espacial caracterizado por una nueva "división social del espacio" que se proyecta hacia el futuro. De ahí que consideremos a este plan como el primer documento que encierra un riguroso modelo de organización urbanística.

La construcción de este modelo, sin embargo, no fue posible, y ello no tanto por las dificultades de llevarlo a cabo, desde el punto de vista de su idoneidad con los tiempos en los que fue redactado, sino porque no se contaba con los agentes económicos y sociales necesarios para emprender una tarea semejante. El "Plan Cort" protagonizó, como no podía ser de otra manera, toda una serie de modificaciones en la medida en que tenía que ir adaptándose, su implantación, al desarrollo y presencia real de dichos agentes en la ciudad. Su concepción urbanística, tanto por lo que se refiere a sus "normas administrativas" como al tipo de desarrollo urbano y construcción de la ciudad que se derivaba de sus principios básicos, no encontró el eco adecuado, dada la ausencia de voluntades y de respuesta técnico-social a sus requerimientos.

Tal fue la importancia de este "plan" que, hasta la redacción del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid, aprobado en 1984, todas las

referencias urbanísticas, que entendían de específicas formas de intervención y de proyecto, tenían que remitirse al Plan Cort. Esto significa que el Plan Cort estuvo presente, como referencia obligada y como modelo urbano, cuya modificación o interpretación, en cualquier caso, era el paso ineludible a materializar para poder intervenir urbanísticamente durante casi cincuenta años de la historia mas reciente de Valladolid.

La historia urbanística del Valladolid moderno coincide, en gran medida, con el "fantasma" del Plan Cort. Las constantes referencias a su contenido, funcionalidad, normativas...etc, han condicionado el camino seguido por la diversidad de metodologías que se han ido identificando con los sucesivos planes redactados, desde que el Plan Cort hizo acto de presencia en la administración de la ciudad de Valladolid hasta casi nuestros días.

El Proyecto de Ciudad Moderna para Valladolid, que necesariamente se identifica con las sucesivas propuestas que se han formulado a lo largo del presente siglo, recorre una diversidad de casuísticas que son fiel reflejo del desarrollo que, en este sentido, se ha producido tanto en el plano disciplinar como en los presupuestos económicos y sociales que lo sustentan. Podemos considerar, en este sentido, tantos momentos históricos, en el desarrollo de dicho proyecto, como fases observadas en la construcción de modelos económico-sociales que han contribuido a la evolución de la sociedad vallisoletana.

Estas propuestas de intervención urbanística contemplan, en un primer momento, una manera concreta de hacer frente al problema de la vivienda, y ello desde una óptica urbanística que no considera la globalidad espacial existente como objeto de intervención total. Se trata de las propuestas de Ciudad-Jardín que, en Valladolid, también tuvieron lugar, aunque, en esta ocasión, no conociesen un resultado final positivo. Es el caso, como ya hemos señalado, del fallido intento de construir una Ciudad-Jardín, en Huerta del Rey, siguiendo el modelo propuesto por A. Gutiérrez Lázaro.

En un segundo momento, la idea de globalidad comienza a plantearse, dado que lo que se estaba considerando era un control total del proceso de construcción que estaba protagonizando la ciudad, proceso que se estimaba patológico para el desarrollo urbano. Estamos hablando del proyecto de "Limitación Constructiva de la ciudad de Valladolid", propuesto por García Frías.

Estas dos primeras propuestas no plantean, ninguna de ellas, alternativas reales al desarrollo urbano que, hasta entonces, distinguía a la ciudad de Valladolid. Será, años mas tarde, con el Plan Cort, cuando una tercera tentativa de proyecto se decante por cambiar el sentido de dicho desarrollo, introduciendo instrumentos y mecanismos de ordenación urbanística, hasta entonces, inéditos en la historia de Valladolid. Primer sentido de una globalidad urbanística que no sólo se distingue por tomar, como objeto de ordenación, la totalidad del territorio urbano existente, sino que, a su vez, replantea el contenido funcional y social de dicha realidad urbanística de ámbito municipal.

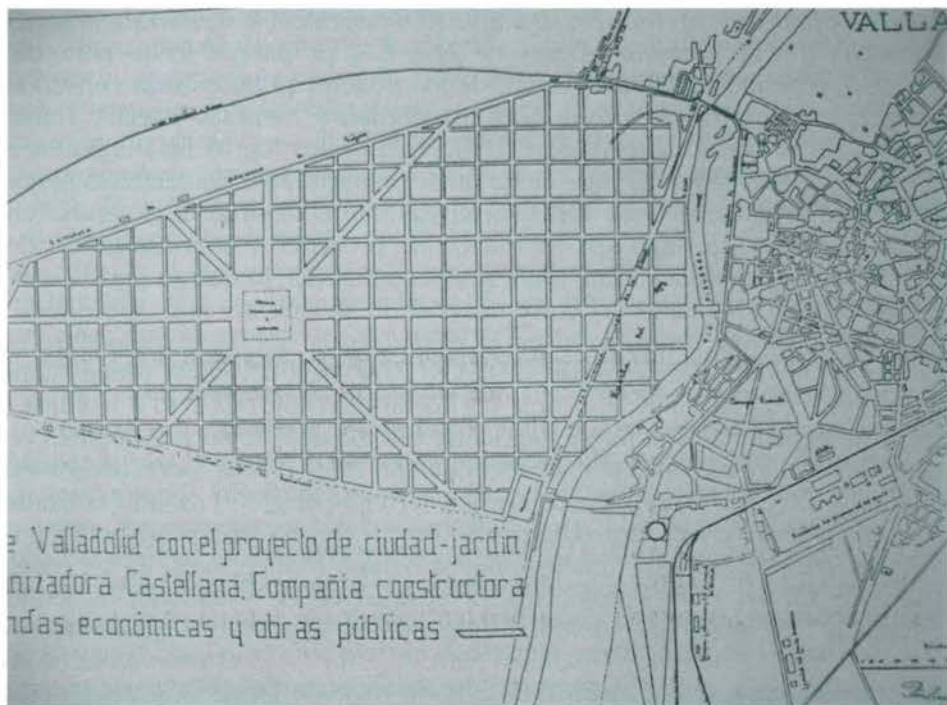
Una vez redactado el Plan Cort, comienzan a producirse toda una serie de propuestas urbanísticas que van a definir, conjuntamente, lo que consideramos, aunque de manera muy amplia, una cuarta fase en el desarrollo de esos proyectos que van a marcar la historia urbanística más reciente de la ciudad. Cuarto momento que incluye diversas propuestas que, al tomar como base obligada de referencia, al Plan Cort, se va a caracterizar por la relación que va a mantener cualquier proyecto urbanístico con la modificación a introducir en el citado plan. Se trata, además, de propuestas que sólo modifican parcialmente, y referido a ámbitos muy concretos, lo establecido en el Plan Cort, pero que, al final, acaban replanteando, mediante esas modificaciones parciales, todos y cada uno de sus presupuestos de base. De una globalidad adquirida, aunque sólo sea a nivel de proyecto general, se acaba recurriendo a actuaciones parciales. Proceso lógico, en cierto sentido, si argumentamos que la globalidad urbanística implica un "proyecto político", al menos de índole municipal, proyecto que, al carecer de voluntad gestora, acaba suplantado ante otra voluntad, esta vez la de los propietarios de suelo y promotores inmobiliarios, en su calidad de auténticos y rigurosos gestores de la ciudad que realiza, mediante su construcción física, las rentas del capital. Y para realizar estas rentas nada mejor que proceder a intervenciones parciales que acometan, en cada momento y de acuerdo con intereses concretos e instrumentos adecuados, los procesos de producción de suelo que se ajusten a demandas sociales específicamente sentidas, u ofertadas desde la lógica del capital, sin olvidar aquellas otras prácticas, esta vez "especulativas", que desarrollan retenciones de capital fijo (mediante suelo o elementos construidos) en espera de mejores ocasiones para introducirlo en un mercado.

Estos cuatro momentos que destacamos, en el marco del proceso de construcción de Valladolid-ciudad, que se produce a lo largo del siglo xx, nos dan pie para reflexionar a propósito de otras tantas opciones referidas a la forma de plantearse y de producirse el "planeamiento urbanístico". Es así como podemos argumentar que el "planeamiento urbanístico" no obedece a una única idea, ni tampoco se materializa mediante una forma de intervención precisa. Planificar el territorio, en este sentido, puede plantearse desde intervenciones que recorren escalas diferentes. Ahora bien, lo que debería quedar muy claro es que la planificación, como tal, no respondería a su sentido más básico (controlar un proceso de "ordenación territorial", anticipando la manera de enfrentarse al mismo, en el marco de un proyecto político determinado y específico), si no está referida a la generalidad del territorio donde se va a proceder a intervenciones concretas. Cuando decimos que el planeamiento urbanístico obedece a una diversidad de escalas de intervención estamos afirmando la referencia obligada al territorio total, lo que quiere decir que cada uno de los ámbitos, en los que se desarrollan estas intervenciones, muestran su capacidad para incorporarse, o no, a un proceso planificador en la medida en que obedecen, con toda la generalidad que se quiera, a la idea global presente en la escala de mayor rango.

La cuestión, por tanto, por lo que se refiere a estos cuatro momentos que hemos considerado para reflexionar, a propósito del proceso planificador que se responsabiliza, en cierta medida, de la construcción del Valladolid moderno, es ver si han respondido a esa relación entre la "globalidad pensada" y la "particularidad aplicada" a ámbitos espaciales concretos. Para ello, vamos a conceptualizarlos en función del objeto y de los objetivos de intervención que se proponían. Es así cómo consideramos las siguientes formas de plantearse el planeamiento en la ciudad de Valladolid.

EL PLANEAMIENTO URBANO COMO PROYECTO RESIDENCIAL AUTÓNOMO

Nos referimos a la propuesta de realización de una "Ciudad-Jardín" que fue planteada, allá por el año 1925, por A. Gutiérrez Lázaro. Su localización estaba prevista para ocupar la actual zona de Huerta del Rey, lo que significa que este proyecto encierra la primera idea de incorporar dicha finca al pro-



Croquis de Valladolid con el Proyecto de Ciudad-Jardín de la Colonizadora Castellana, Compañía Constructora de viviendas económicas y obras públicas. Arquitecto Gutiérrez Lázaro, 1929.

ceso de desarrollo de la ciudad. Las razones que plantea Gutiérrez Lázaro, para proceder a una empresa semejante, hacen referencia al arduo problema de la vivienda que se estaba planteando en Valladolid, como consecuencia, sobre todo, de lo que él llama el "*...aumento de la emigración pueblerina*". Aumento de población, por inmigración, que junto a las bajas calidades que presenta el parque inmobiliario existente, por entonces, en Valladolid, es lo que está provocando, según el autor citado, la necesidad de proceder a nuevas "colonizaciones espaciales" que procuren la presencia, en la ciudad, de viviendas dignas.

El propio Gutiérrez Lázaro vuelve a plantear su propuesta, años más tarde, coincidiendo con la elaboración del Plan Cort, y atendiendo a las indicaciones del Ayuntamiento de la ciudad, quien solicitó, de todos sus vecinos, la presentación de propuestas para incorporarlas al citado plan. La nueva propuesta de Gutiérrez Lázaro es recogida en uno de los anexos del Plan Cort, insistiendo, de nuevo, con los mismos argumentos que lo hizo años antes, para convencer de la bondad de su propuesta. Estos argumentos hacen referencia a "*..el deseo de poseer casa propia.....pues tanto los numerosos obreros ferroviarios que en Valladolid habitan, como otros muchos obreros de todos los oficios y gran numero de empleados tienen como ilusión suprema la posesión del hogar familiar*". Deseo de tener casa propia que forma parte del discurso, repetido hasta la saciedad, de los poderes políticos más conservadores que identificaron "propiedad" con "orden y bienestar social". Hacer propietario al obrero se consideró como uno de los logros más urgentes a conseguir, en la medida en que dicha situación social se consideraba la mejor arma para luchar contra las ideas socialistas que comienzan a generarse en los años finales del siglo XIX. Se trataba de proceder a la construcción de viviendas que resultasen, ante todo, muy económicas, lo que se podría conseguir no sólo abaratando el coste material de las mismas sino, sobre todo, procurándoles una localización en la ciudad en la que se compaginase la escasa demanda de los terrenos elegidos, para usos de mayor rentabilidad económica, con la relativa cercanía de los mismos con respecto a la ciudad construida, para, de esta forma, aparentar una preocupación por dotarles de cierta accesibilidad. Dotación de accesibilidad que, al final, se convertía en el argumento para abaratar, aún más, los terrenos elegidos, ya que la citada cercanía proporcionaba la posibilidad de contar con las infraestructuras mínimas necesarias para urbanizar los nuevos barrios residenciales. Es así como Gutiérrez Lázaro, por ejemplo, analiza la situación de Valladolid, haciendo referencia "*...a que el alargamiento indefinido de la población hacia Mediodía y saliente, resulta antieconómico y antibigiénico, pues distanciándose de los centros comerciales y de otros de general relación social.....se hacen costosos los medios de locomoción y careciendo de fáciles desagües las lluvias y materias residuales se estancan en todas las cunetas y rincones, despidiendo intensos miasmas*". De ahí que elija, para llevar a cabo este proyecto de Ciu-

dad-Jardín, el lado de poniente (Huerta del Rey), ya que *"...es el sector mas higiénico de sus alrededores y con facilidad puede suministrársele agua y evacuación de todas las materias residuales.....además podremos proporcionar terrenos para la construcción o viviendas ya construidas, mucho más económicas que las edificadas ..."*.

Junto a este argumento, con el que intenta convencer que la ciudad de Valladolid tiene necesidad de incorporar su lado poniente y, por tanto, la llamada Huerta del Rey, a su proceso de crecimiento urbano, plantea que tal incorporación no sería posible sin dotar a dicha "huerta" de las condiciones de accesibilidad que, hasta el momento, no dispone. Y la manera de lograrlo es, naturalmente, mediante la construcción de un nuevo puente que comunique, y ponga en valor, el terreno elegido que, por ahora *"...no se halla aún afectado por la plus valía de anteriores construcciones por ser en su totalidad terreno labrantío"*. Al no encontrarse claramente comunicado con el resto de la ciudad, diríamos nosotros, no goza de la mínima accesibilidad como para estar en condiciones de realizar determinadas rentas inmobiliarias. Para que dicha realización comience a ser un hecho es necesario dotarle, a dicho terreno, de las mínimas infraestructuras que le confieran la accesibilidad de la que no goza. De ahí la insistencia en la construcción de un puente que comunique, directamente, Huerta del Rey con la ciudad de Valladolid. *"...Si se construyera un puente que uniese la Plaza Mayor por una de sus calles afluentes por el Poniente con la orilla derecha del río Pisuerga y se trazase una gran avenida que desde la estribación del mismo en dicha margen fuese rectamente a empalmar con la carretera a la Mota del Marqués, en las eras de dicho pueblo, los terrenos comprendidos entre Valladolid y Zaratán aumentarían de valor de modo considerable"*.

Elegido el sitio y comunicado, con toda claridad, con el resto de la ciudad, no habrá lugar a pensar que dicha operación no sea un negocio. La obsesión del autor de esta propuesta, Sr. Gutiérrez Lázaro, se va a deslizar, en este sentido, por el sendero que le lleve a *"...demostrar la gran importancia de este negocio"*. Para ello, calcula la superficie total de los terrenos a urbanizar (unas 464 hectáreas y 28 áreas), descuenta, de dicha superficie, la dedicada, forzosamente, a "vías públicas" (una cuarta parte de la misma), establece los precios de los "terrenos labrantíos", para ver cuanto habría que invertir en su expropiación (naturalmente, a "precio agrícola")....., y todo ello, naturalmente, para saber el total de la inversión a realizar para asegurar la base física del proyecto. Pero, esto no sería posible, insiste el citado autor, sin la *"...construcción de un puente intermedio entre los dos ya existentes"*. Una segunda inversión, por tanto, habrá que encauzarla para proceder a la construcción del puente que asegure la accesibilidad de la urbanización propuesta.

Adquirir la finca, dotarla de las infraestructuras necesarias, construir el puente indicado...etc, constituyen operaciones de base que se complementan con aquellas otras que harán posible la mercantilización de los terrenos así

puestos en valor. Para ello es necesario realizar *"...un diseño de cómo habría que quedar la explanación, división de calles, avenidas, plaza central y demás vías de comunicación"*, sin olvidar *"...cómo entendemos podría realizarse la división de solares y lotes o parcelas edificables"*. Es así cómo se presenta el "proyecto", a base de una serie de avenidas cuyo objetivo más inmediato es facilitar la definición de *"...solares, o cuadrados de 150 metros de lado, a excepción de los que resulten en los extremos o límites del terreno, en los que seguramente no podrá obtenerse la misma igualdad"*.

La única atención especial que se permite en este proyecto, ya que casi todo consiste en definir lotes edificables, es el tratamiento que se hace del espacio libre-representativo que se identifica con una "plaza central". Esta plaza *"...tendrá una superficie equivalente a la de cuatro solares más la anchura de las dos avenidas que se cruzarán en ella y la de las calles de los extremos, correspondiéndola por tanto una superficie total aproximada de 125.316 metros cuadrados, en la que se construirán los mercados y la gran plaza circular que después detallaremos. Desde cada uno de los cuatro ángulos de la mencionada plaza, se trazará una Avenida de 20 metros de anchura, que cruzará los solares afectados por este trazado de línea diagonal. Del indicado trazado de calles resultarán aproximadamente 147 solares de 150 metros de lado, con superficie de 22.500 metros y 34 solares triangulares de 9112 metros cuadrados. Aquellos podrán dividirse en 44 lotes de 11 tipos distintos en superficie y los triangulares en 31 lotes cada uno, para otras tantas viviendas"*. Insistiendo, por último, en el diseño de la Plaza central, establece que *"...las entradas a dicha plaza serán ocho, una en cada centro de fachada y otra en cada uno de los cuatro ángulos, frente a las vías diagonales, donde se situarán los mercados"*.

Si hemos seguido, con detalle, la memoria de este proyecto es para mostrar cómo las intenciones del mismo parecen estar más preocupadas por reglas y modos de ordenar un "trazado colonizador" que por plantear una alternativa real a los problemas de vivienda que protagoniza, por aquellos años, la ciudad de Valladolid. El pensamiento que recorre este proyecto nos ha hecho recordar, muy claramente, aquel otro que animaba a los "colonizadores" que construyeron las Indias. El trazado de la plaza central, por ejemplo, parece exactamente extraído de las ordenanzas de Felipe II. Independientemente de estas apreciaciones, sin embargo, lo que deseamos resaltar es la "idea de ciudad" presente en este proyecto alternativo. Sus intenciones responden, con todo rigor, a la idea de poner en valor un territorio, con el objetivo de formalizar un negocio económico, y todo ello con total independencia de los problemas reales que se advierten en la ciudad de Valladolid. Siendo un proyecto que, como primera aproximación, parece inscribirse en los postulados que se derivan de las propuestas de Ciudad-Jardín, propuestas que en España ya tenían, por entonces, una cierta apoyatura legal (la que se derivaba de la llamada Ley de Casas Baratas, y del pensamiento del Instituto

de Reformas Sociales), llama la atención la total ausencia de referencias a dicha Ley y a todo lo que se estaba gestando en nuestro país para resolver el problema de la vivienda popular.

Es por ello por lo que pensamos que esta propuesta se plantea, sencillamente, como una operación inmobiliaria, al margen de cualquier otra consideración que se establezca desde perspectivas urbanistas enmarcadas en alternativas a lo existente. Operación inmobiliaria cuya única preocupación es "conectarla" a la ciudad existente, sea eso, o no, lo que realmente está ocupando un lugar de preferencia para resolver los problemas urbanísticos de la ciudad. El proyecto, además, se plantea fuera de escala, doblando la superficie existente de Valladolid, y tratando de introducir en un mercado unas 9000 nuevas viviendas que, fácilmente, pueden traducirse en más de treinta mil habitantes. Recordemos, en este sentido, que Valladolid contaba, por entonces (1939), con, aproximadamente, cien mil habitantes. Quiere esto decir que con la Ciudad-Jardín, propuesta por Gutiérrez Lázaro, se está creando ciudad para un tercio del cómputo demográfico existente.

El proyecto de Gutiérrez Lázaro se enmarca, por tanto, en prácticas urbanísticas que anuncian maneras de plantearse la ordenación de la ciudad basadas, fundamentalmente, en el trazado de espacios, hasta entonces, fuera de la ciudad existente, con el objetivo de forzar una oferta de vivienda que arrastre a la población fuera de su hábitat más tradicional para instalarla en los nuevos espacios periféricos. El hecho que este proyecto no se llevase a la práctica no significa que tal estrategia no forme parte de la lógica del sistema económico, simplemente que en aquel momento no se disponía de los medios para formalizarla. La idea, sin embargo, está expresada. Idea que constituirá, años mas tarde, la forma más habitual de proceder a la construcción de la ciudad de Valladolid.

EL PLANEAMIENTO URBANO COMO INSTRUMENTO DE LIMITACIÓN Y CONTENCIÓN DEL CRECIMIENTO

El once de septiembre de 1931, el Ingeniero de Vías y Obras del Ayuntamiento de Valladolid, Sr. García Frías, presenta al Sr. Alcalde de la Ciudad un proyecto para proceder a ordenar determinados aspectos del crecimiento urbano que se estaba produciendo, por entonces, en dicha ciudad. Y todo ello lo argumenta en el sentido de que, *"...vistos los grandes inconvenientes que existen para la debida dotación de los servicios públicos de esta población, en vista de la gran extensión adquirida por haber autorizado construcciones urbanas sin un orden prefijado y sin determinar la zona constructiva más conveniente a los intereses de la Ciudad, y proponiéndonos que de una vez para siempre queden delimitadas aquellas zonas en donde deben ser autorizadas las construcciones, hemos redactado un proyecto de los diversos ensanches que a nuestro juicio debe tener la Ciudad de Valladolid par que sirva de*

base al Ayuntamiento y el decida en consecuencia de lo que sea más conveniente". Se trata, en efecto, del llamado "Proyecto de Limitación de la Zona Constructiva de la Población", cuyo objetivo era tratar de relacionar, y de condicionar, todo posible crecimiento urbano a la existencia, o proyecto, de las infraestructuras mínimas necesarias que procuren higiene y salubridad a los nuevos barrios que se incorporen al desarrollo de la ciudad.

El Ayuntamiento de Valladolid se preocupaba, en aquellos momentos, por dotar a la ciudad de toda una serie de infraestructuras higiénicas para aquellos barrios (marginales, sobre todo) que se habían desarrollado sin un mínimo de asistencia sanitaria. Es así como la Comisión Municipal, que estaba encargada de aprobar este proyecto, reconoce que "... *ha sido siempre aspiración de la Corporación Municipal, la limitación de la zona constructiva de la ciudad, resultando en la actualidad mas apremiante, por el hecho de las obras de saneamiento que van a realizarse en los barrios de la misma. Seria, en efecto, inútil que...se atendiese a la dotación de alcantarillado y demás servicios, si en lo sucesivo hubiese de permitirse, como hasta hoy, la construcción de viviendas en cualquier lugar del término municipal arbitrariamente elegido por los propietarios de los inmuebles*". La intención, por tanto, parece clara. Se trata de poner en marcha una dotación de infraestructuras sanitarias para aquellas zonas que carecen de las mismas, comprobando, al mismo tiempo, su potencial futuro, es decir, su capacidad para atender a sucesivos desarrollos urbanos sin necesidad de extender sus recorridos. Pues bien, establecidos en el proyecto, estos límites que se imponen a la capacidad de todo un sistema infraestructural, proyectado para dotar a la ciudad de condiciones higiénicas, se traducen, a su vez, en límites al proceso de extensión de la misma. Crecimiento urbano debe ser sinónimo, por tanto, de dotación previa de infraestructuras sanitarias.

El "Plan García Frías" procede a dotar de infraestructuras sanitarias a la ciudad, sobre todo a aquellas zonas que carecen de las mismas, así como a proyectos específicos de extensión (a los que llama "ensanches"), de los que se van a requerir estudios concretos de urbanización en el marco de esa voluntad de dotación sanitaria a la que estamos haciendo referencia. Apoyándose en estos "ensanches", en su localización y extensión concreta, es cómo se perfila esa "limitación constructiva" que da nombre a la propuesta.

Este proyecto hay, necesariamente, que definirlo como la primera tentativa que contempla la totalidad del espacio urbano existente como motivo de ordenación urbanística. De esto no cabe ninguna duda. Ahora bien, el hecho de que se contemple la globalidad del espacio, sobre el que van a pesar determinadas normas constructivas, no quiere decir que dicha ordenación tenga, a su vez, un sentido global. Lo que realmente se plantea con este "plan" es la extensión a toda la ciudad (la existente y la que se proyecta mediante los "ensanches" aludidos) de unas normas urbanísticas que sólo representan un aspecto muy parcial de lo que realmente encierra el concepto de "ordenación urbanística".

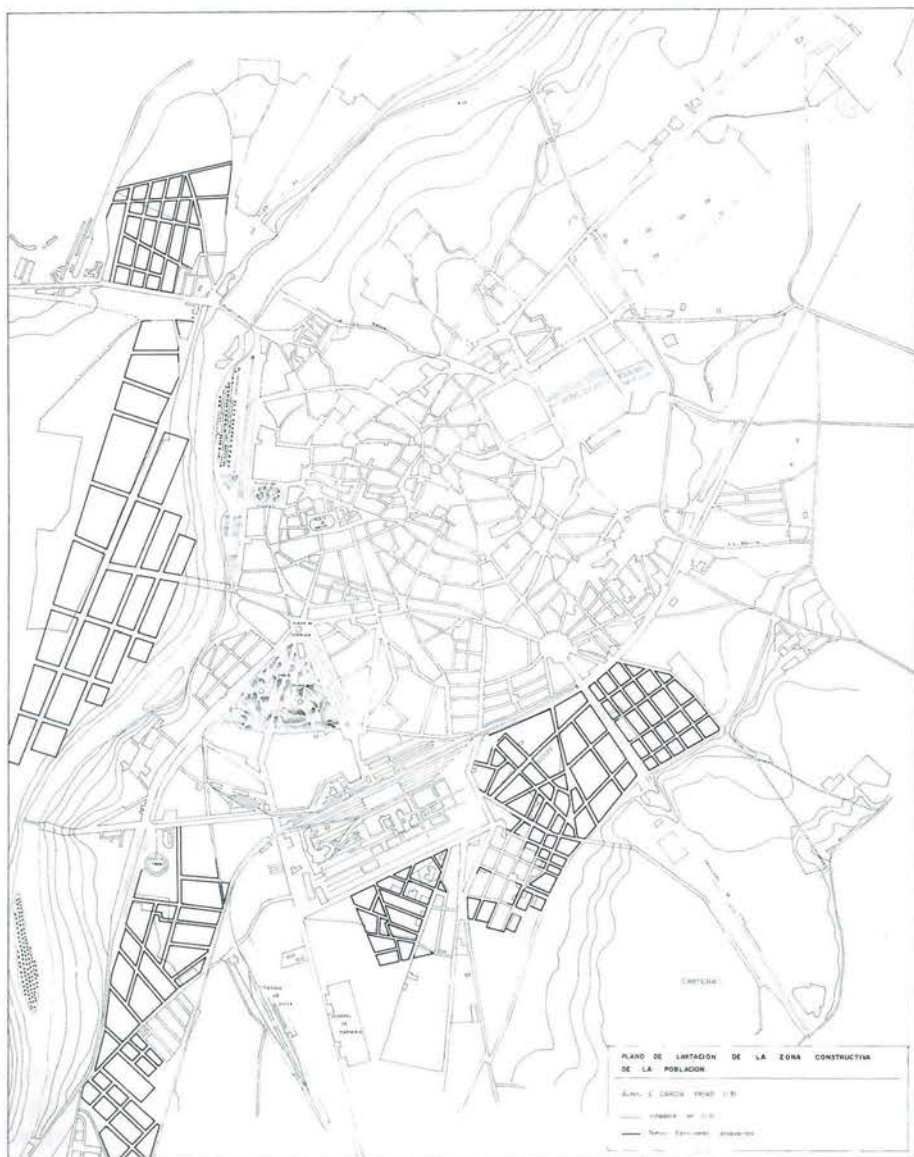
El límite urbanizable como ámbito exclusivo de financiación municipal

Algunos estudios, sin embargo, han considerado a este “documento de planeamiento” como el primer intento de contemplar esa totalidad urbanística, sin los reparos que nosotros planteamos cuando hacemos referencia a la parcialidad de su contenido.

Uno de dichos estudios es el realizado por el equipo de profesores, dirigido por A. Font, en el marco de las enseñanzas correspondientes al curso académico 1973-74 (Disciplina Urbanística I, Escuela Arquitectura de Valladolid). En dicho estudio se hace hincapié a propósito de la relación que el “Plan Frías” establece entre la *“densidad óptima para cada zona de la ciudad en función del techo existente”*, para rentabilizar al máximo la infraestructura, y el establecimiento de “futuras directrices de extensión”, y todo ello en el marco de unos límites urbanos que se establecen para acotar las posibilidades constructivas de la ciudad. Estas posibilidades, por último, las marca el trazado infraestructural propuesto. Realmente, el “Plan García Frías” es un “plan de infraestructuras”, y más concretamente de “infraestructuras sanitarias”. La ciudad sólo puede extenderse por allí por donde, previamente, se han fijado los mínimos sanitarios que permiten un abastecimiento y una evacuación en concordancia con las reglas más elementales de la higiene. Y todo esto se relaciona, a su vez, con las densidades a permitir en las zonas objeto de atención sanitaria, bien entendido que cada tipo de densidad exige infraestructuras acordes con el abastecimiento a procurar y la evacuación a desarrollar.

El estudio de A. Font, por último, da una gran importancia al “Plan García Frías” porque se presenta como un proyecto *“legalizador de la situación existente... primera caracterización de densidades residenciales de las diferentes zonas de la ciudad... así como anticipación de las futuras directrices de extensión”*. Todo esto les hace pensar que en este planteamiento infraestructural están presentes los *“...antecedentes inmediatos del propiamente primer plan urbanístico global”*. Pensamos que se refieren al futuro “Plan Cort”.

La otra referencia, al “Plan García Frías”, nos la proporciona el estudio de Virgili Blanquet sobre *“Arquitectura y Urbanismo de Valladolid en el siglo xx”*. El análisis que realiza del “Plan García Frías” es muy breve, insistiendo, sobre todo, en la idea de que con dicho “Plan”, a pesar de sus intenciones (*“...controlar los ensanches de la ciudad señalando... las zonas de población utilizables para la construcción y las que no debieran serlo”*), el proceso de construcción de la ciudad siguió estando marcado por lo que, hasta entonces, se estaba realizando, es decir, que continuó imponiéndose un comportamiento espacial basado en el aumento de la construcción marginal. Virgili Blanquet hace hincapié en el hecho de que el planteamiento de García Frías se basaba en razones económicas, ya que, según el Ingeniero de Vías y Obras del Ayuntamiento de Valladolid, *“...no se deben alargar indefinidamente las poblaciones, puesto que sus servicios son más caros cuanto menos recogidos*



DOCUMENTO ELABORADO POR EL INSTITUTO DE URBANISTICA DE LA UNIVERSIDAD DE VALLADOLID.

*Plano de limitación de la zona constructiva de la Población.
Ingeniero García Frías, 1931.*

estén". Se está planteando, por tanto, un problema de concentración de servicios como modelo a seguir en el proceso de construcción de la ciudad, siempre que dicha concentración no produzca las diseconomías que se desean evitar. En cualquier caso, el "Plan García Frías" también es visto, por la autora citada, como un planteamiento urbanístico, ante el desarrollo de la ciudad, donde las infraestructuras ocupan un lugar privilegiado, condicionando dicho desarrollo no tanto a necesidades sentidas por la población como a las disponibilidades de redes de saneamiento existentes o en proyecto. Un "plan", en suma, que renuncia a la idea de un modelo de ciudad, ya que de lo que realmente está preocupado, como nos apunta el profesor Calderón, es por "*...las ordenanzas de los barrios de incipiente formación que por la incorporación de nuevas áreas de urbanización*".

A la vista de todas estas consideraciones, ¿qué es lo que realmente nos aporta este tipo de "plan"? ¿Establece, con todo el rigor que se nos desea transmitir, esa relación entre "crecimiento urbano" e "infraestructuras urbanas sanitarias"? ¿Somete la ciudad, sobre todo la que se define en función de las nuevas áreas propuestas como zonas de expansión, a un compromiso infraestructural a partir de las redes existentes, o en proyecto, y manteniendo los criterios económicos que hacen de la concentración, o de una ampliación prudente, el motivo de un riguroso planeamiento urbano? El "Plan García Frías", tratando de contestar a estas preguntas, pensamos que se distingue por lo siguiente:

1. Define una serie de "nuevos trazados", a manera de "planes de alineaciones" que, desde un punto de vista puramente formal, continúan trazas ya consolidadas (como es el caso de los sectores Delicias y La Rubia), repitiendo formas urbanas en régimen de continuidad con las existentes (caso de La Farola), introduciendo, en otros casos, nuevas maneras de entender el trazado que nada tiene que ver con lo consolidado en los sectores en cuestión (es el caso del trazado que se introduce, por segunda vez en su historia, en Huerta del Rey, así como aquel otro que se plantea para el barrio de la Victoria).

Se puede decir, en general, que estos nuevos trazados suelen apoyarse en infraestructuras existentes, impulsando la nueva urbanización en aquellos sectores donde estas infraestructuras constituyen salidas-entradas que conectan a la ciudad con su territorio circundante más inmediato. Es el caso, por ejemplo, de la continuación del Paseo de Zorrilla y de la carretera de Soria (S. Isidro).

Constituyen, por otra parte, formas de hacer ciudad que no son, en absoluto, novedosas, desde un punto de vista instrumental, en el proceso histórico de formación de la ciudad de Valladolid. García Frías recurre, para materializar su proyecto, a técnicas y formas urbanas que ya han sido experimentadas en otras ocasiones, no constituyendo, por tanto, nada extraordinario desde el punto de vista del desarrollo de la disciplina. Recordemos, en este sentido, los trazados a que fueron sometidas, allá por los últimos años

del siglo XIX, las zonas urbanas identificadas con la Plaza Circular y el barrio de Vadillos. En ambos casos, la manera de proceder a su proyecto se basó en la propuesta de nuevas alineaciones que no hacían más que seguir la lógica identificada con trazados existentes. Se trataba de continuar la ciudad sin alterar, de manera significativa, la forma histórica heredada.

La opción más radical que está presente en el Plan García Frías, en este sentido, es aquella que se identifica con el territorio de Huerta del Rey, ya que un planteamiento semejante supone no sólo urbanizar un nuevo lugar, con todo el problema infraestructural que ello lleva consigo, tal y como pretendía el Sr. García Frías, sino, sobre todo, saltar el río, lo que significaba ofrecer una alternativa a un desarrollo histórico que nunca había adoptado tomar el río como elemento urbano a tener en cuenta en la definición de la forma de la ciudad. Y esta vez no se trataba de plantear una Ciudad-Jardín, al margen de la ciudad existente, sino incorporar un nuevo territorio, junto con el río hasta entonces ignorado, en su calidad de asiento espacial de áreas urbanas para hacer frente a la extensión de la ciudad. Y todo ello, en el marco de un proyecto que, en principio, tiene intenciones de globalidad.

2. Estos diferentes trazados definen, a su vez, opciones diversas de acceder al consumo de la residencia. El Plan García Frías, en este sentido, parece más inclinado a definir "directrices de crecimiento", en función de unos contenidos de clase diferentes, que a limitar el crecimiento de la población. Establece, de esta forma, tres direcciones de crecimiento que son las que, en un futuro, se van a convertir en asiento de otras tantas opciones espaciales de clase. En primer lugar, consolida la zona Este como lugar de vivienda obrera, al plantear unos trazados en régimen de continuidad con el sector marginal originario de Delicias. Consolida dicho sector aumentando su superficie y estableciendo las primeras pautas urbanísticas de lo que será, mas adelante, "pajarillos bajos". Este último barrio se encuentra situado al otro lado de la carretera de Soria, actuando esta infraestructura como eje de simetría que garantiza la continuidad del contenido sociológico identificado con el barrio de las Delicias.

Una segunda directriz de crecimiento la identificamos, probablemente, con la que más incidencia ha tenido, en los últimos años, en el desarrollo material de la zona construida de Valladolid. Se trata del eje Sur, identificado con el ya clásico Paseo de Zorrilla, y con su continuación actual, a través de la cañada Puente Duero y la Carretera de Rueda, hacia Medina del Campo. Sobre estas infraestructuras se han apoyado, y se están apoyando en la actualidad, las ocupaciones espaciales identificadas con las promociones de viviendas más importantes desarrolladas en las últimas décadas. Ambas direcciones de crecimiento (la identificada con los barrios de Delicias y Pajarillos-San Isidro, y la que se genera apoyándose en el Paseo de Zorrilla), se configuran, por otra parte, como espacios urbanos que mantienen una relación estrecha

con los primeros sectores industriales de la ciudad, situación que va a proporcionar, en un futuro, la lógica a posteriores asentamientos industriales en régimen de "polígonos modernos". Delicias y Ferrocarril, junto con la Farola y La Rubia, constituyen, en efecto, un arco urbano industrial-residencial-obrero que va a servir para aglutinar actividades específicamente industriales, que van a consolidar, años más tarde, un "espacio social" específicamente identificado con sectores obreros.

El desarrollo de la zona Sur de Valladolid, por tanto, va a quedar sujeto a estos contenidos específicos que se establecieron mediante los trazados que trataban de limitar el crecimiento de la ciudad, en el ámbito del llamado Plan García Frías. Con esto no queremos decir que dicho plan estaba proponiendo una "división social del espacio", sino que, al considerar, como puntos de partida, los contenidos ya existentes, extendiendo trazados primitivos, no hacía más que consolidar, mediante su ampliación y fortalecimiento espacial, su presencia en la ciudad.

Contenido obrero-industrial que cambia, completamente, en función de la tercera dirección de crecimiento que se deriva de la aplicación del Plan García Frías. Nos referimos, esta vez, al trazado que se plantea para la zona de Huerta del Rey. No es nuestra intención deducir, de la simple visión de un trazado, un contenido de clase específico, pero si bien en los dos conjuntos de trazados, anteriormente comentados, no había más opción que considerarlos como ampliaciones de barrios obreros, ya que partían, originariamente, de esa base, en el caso de Huerta del Rey no hay otra posibilidad que pensar en un nuevo barrio al que no le quedan muchas opciones de convertirse en un lugar popular, dada su lejanía de las zonas industriales más clásicas, así como de las posibilidades de accesibilidad que caracterizan su especial localización. Además, apoyarse en el río, como eje de desarrollo urbano, no es lo mismo que apoyarse en el ferrocarril. Mientras al río le cabe la posibilidad de potenciar un espacio de calidad, aunque Valladolid aún está pendiente de este tema, el ferrocarril consolida, por el contrario, aquellos barrios que, por su condición de obreros, sólo les cabe la lucha continua para conseguir, si es que lo consiguen, esa calidad que se les niega desde un principio.

3. El Plan García Frías, por último, aunque fue redactado con la intención de limitar el crecimiento de Valladolid, estableciendo, por tanto, unas nuevas fronteras a dicho crecimiento, no parece que su objetivo prioritario fuese relacionar, directamente, "infraestructuras" y "desarrollo urbano", sino proponer unas nuevas reglas de juego mediante las cuales el desarrollo urbano posible, desde el punto de vista de las infraestructuras necesarias para sanear las nuevas zonas incorporadas, se planteaba como responsabilidad de aquel que tiene la capacidad para financiarlo. Es así como el propio Ayuntamiento establece los límites dentro de los cuales se hace cargo del coste y financiación de las infraestructuras necesarias sobre las que apoyar el desarrollo establecido en el

plan. Ahora bien, esto no quiere decir que dicho desarrollo no pueda sobrepasar los límites establecidos. Y es aquí donde entran en acción aquellos agentes que desean urbanizar y construir, en otras zonas, fuera de dichos límites. Pero, si muestran voluntad de proceder a dicho proceso de construcción, tienen que hacerse cargo de los gastos de urbanización correspondientes.

El Plan, en este sentido, establece cuales son los derechos y obligaciones de los promotores y propietarios de suelo, así como el papel de la administración local, a la hora de participar en la construcción de la ciudad. "Limitar la Zona Constructiva de la Población", según define el plan, no significa, por tanto, limitar el crecimiento, sino establecer los límites dentro de los cuales es la administración la que se convierte en empresa financiadora de infraestructuras.

Esto es, al menos, lo que deducimos del contenido de una alegación al Plan, presentada por un propietario que se ve afectado por el mismo. Dicha afectación consistía en que parte de sus terrenos eran incluidos en dicha "zona constructiva" y otros, contiguos a los mismos, se dejan fuera de la misma.

La alegación está formulada apoyándose en la excelente localización de los terrenos no incluidos, ya que se trata de propiedades que están en los márgenes de vías importantes (Carretera de Adanero a Gijón, Circunvalación..., a continuación de las viviendas que constituían el barrio marginal de las Delicias), lo que les hace gozar, en principio, de una accesibilidad nada desdeñable. Si no existen infraestructuras, sobre las que apoyar la inclusión de nuevas zonas para ser edificadas, tal y como se solicita, al menos parece incuestionable proceder a proyectarlas. Pero, hay otra razón en la que se apoya la alegación correspondiente. Se trata de que la zona que se alega, para ser incluida en la "zona constructiva", fue objeto de un acuerdo municipal, hacia el año 1923, en el sentido de "*...incluir dichos terrenos dentro del plan de urbanización de la Ciudad, prometiéndose a la entidad solicitante (se trataba de la llamada Casa Social Católica) que se sanearían y urbanizarían tan pronto fuesen construidas las casas...*". No faltan, tampoco, aquellas otras razones que hacen referencia al efecto social que se derivaría de ejercer el derecho a construir, ya que el solicitante "*...tiene el proyecto de proceder inmediatamente a la construcción de la barriada... tales obras habrían de venir a remediar sino la totalidad al menos en una grandísima parte de la crisis de trabajo por la que en la actualidad atraviesa la ciudad de Valladolid y podrían proporcionarse trabajo y medios de vida en gran cantidad de obreros que en la actualidad carecen de ello...*".

En un segundo escrito, presentado por el propietario de los terrenos, se argumenta, con mayor énfasis, el derecho que le asiste. Esta vez, plantea razones urbanísticas que, bajo su punto de vista, deberían haberse tenido en cuenta para englobar sus terrenos dentro de la "zona constructiva". Razones como que, "*...el solar es el más céntrico, dentro de sus dimensiones..., que está limitado por todos sus lados por importantísimas vías de comunicación, muy concurridas..., su proximidad a un gran núcleo industrial (está enclavado en la*

zona de mayor porvenir de la población)... con tendencia a aumentar que darán un gran contingente de vecinos por desear habitaciones próximas a sus ocupaciones..., el constituir por su situación y extensión y la unidad que presidirá sus construcciones una ciudad obrera modelo, al igual que las que poseen las grandes ciudades, y que resolverá el problema de la vivienda haciendo muchos pequeños propietarios, mediante reducidos desembolsos periódicos...". Y, para facilitar la gestión de dicha urbanización, el propietario está dispuesto a "...ceder gratuitamente el terreno necesario para el trazado de calles".

El propietario de estos terrenos, no incluidos en la "zona constructiva" delimitada por el Plan García Frías, por tanto, está tratando de mostrar que la calidad y situación de los mismos constituyen condicionantes, más que suficientes, para que dicha inclusión sea incuestionable, reivindicando, al mismo tiempo, un compromiso urbanísticos, derivado de un acuerdo municipal que pesa sobre los terrenos en cuestión, compromiso que hace referencia al hecho, ya mencionado, que el propietario, en cuestión, vuelve a reiterar en sucesivos escritos presentados al Alcalde de la ciudad, de que "...la Corporación Municipal había tomado acuerdo el 28 de octubre de 1923 respecto a urbanizaciones permitidas, o que habían de llevarse a cabo en aquellos terrenos... la Casa Social Católica, que era dueña de los terrenos que hoy pertenecen al firmante, elevó un escrito a la Corporación Municipal con proyecto de edificación de Casas Baratas y la Corporación Municipal o la Alcaldía tomó acuerdo respecto a la urbanización de aquellas zona o zonas, y la base de ese acuerdo fueron las resoluciones que inspiraban las ulteriores determinaciones que iba a tomar para edificar la Caja de Ahorros, que dejó en suspenso por haber cedido o traspasado los terrenos, pero que el adquirente de los terrenos conocía y que no fue acaso motivo que dejase de influir en la adquisición de los mismos y por consecuencia existen actos de esa Corporación directa o indirectamente relacionados con la urbanización de la zona".

Los terrenos en cuestión, sin embargo, no fueron, al final, incluidos dentro de la delimitación de "zona constructiva" de la ciudad. Las razones que se argumentaron, para denegar tal inclusión, fueron de carácter exclusivamente técnico. Razones como que "...la zona de posible desagüe con elementos construidos y en proyecto de Valladolid, está totalmente determinada, sin posible variación, en cuya zona entran parte de los terrenos del recurrente, como se ve fácilmente en el plano que nosotros acompañamos en donde se define la limitación de la zona de posible construcción".

Ahora bien, en el mismo informe, en el que se deniega la alegación presentada, se reconoce que "...el resto del terreno que no está incluido en la zona edificable, claro es que tiene desagüe al río, y esta es la obra que tendría que ejecutar el Ayuntamiento para sanear dichos terrenos...", pero, se sigue diciendo, "...creemos más indicado que este colector lo construyera el propio propietario, pero de ningún modo el Ayuntamiento en beneficio exclusivamente particular". Es en este matiz, precisamente, donde nos apoyamos para afirmar que

la "delimitación de la zona constructiva de Valladolid" no implicó el establecimiento de un ámbito exclusivo para proceder, únicamente dentro del mismo, a la construcción de la ciudad, sino la definición de una superficie urbana de cuyas obras de infraestructuras, sobre todo las que hacían referencia al sistemas de evacuación, se hacía cargo el Ayuntamiento. Fuera de ese límite se podía proceder, también, a levantar cualquier edificio que se propusiese, siempre que se cumpliesen, como se decía en el informe de contestación a la alegación presentada, "...*las condiciones sanitarias y las que se refieren en el Capítulo III de las Ordenanzas Municipales vigentes, es decir, construidos por el interesado el alcantarillado, abastecimiento de agua, alumbrado, aceras y empedrados de las vías públicas especialmente indicadas en el artículo 411 de dichas ordenanzas antes e empezar las edificaciones, no habría inconveniente en autorizar al solicitante la ejecución de las obras que habrían de dar colocación a no pocos obreros, como el propio solicitante indica...*".

Un Plan de Limitación Constructiva al margen de planteamientos higienistas

El Plan García Frías no responde, al contrario de lo que se está planteando en otras ciudades españolas, a lo que podríamos llamar "cultura urbanística" imperante por entonces. En el ámbito cultural-urbanístico de principios de siglo, la preocupación por las cuestiones higiénicas y sanitarias ocupa un lugar preponderante. Se nos podría argumentar que estas cuestiones no son ignoradas en el contexto del Plan García Frías, pero, aún así, pensamos que este plan esboza una idea sobre cómo higienizar la ciudad que responde a conceptos muy superados en su época. Hacer de una ciudad un lugar saludable no implica, solamente, dotarla de un sistema de abastecimiento y evacuación, única preocupación presente en los planteamientos de García Frías, sino, sobre todo, ordenarla de tal forma que permita una vida sana y equilibrada para sus habitantes. La higiene, en este sentido, no es solamente un problema técnico a resolver, mediante las infraestructuras requeridas a tal efecto, sino también un problema de "ordenación urbana", es decir, una cuestión en la que están implicados nuevos elementos urbanos a introducir en la ciudad, definición de espacios libres jerárquicamente localizados en el conjunto del espacio urbano, relaciones entre las diferentes formas de utilizar el suelo a través de vías de comunicación de las que se requieren aquellas otras funciones que cumplan requerimientos paisajísticos, medio-ambientales, y todo ello en el marco de una ordenación global de la ciudad que permita airearla, exponerla al sol...etc. La higiene es, ante todo, un problema que debe orientarse planteando un nuevo "modelo de ciudad", y no ajustando, mediante medidas técnicas puntuales, el alcance de determinados problemas. Los higienistas de principios de siglo están pensando en modelos urbanos muy diferentes a los que están viviendo en su época, convencidos, como lo están,

de que la ciudad está necesitada de nuevas formas de ordenación en función de los, a su vez, nuevos elementos urbanos a introducir en la ciudad.

Un ejemplo de lo que decimos lo constituye, entre otros, el llamado "*Proyecto para la Urbanización del Extrarradio de Madrid*", redactado por Núñez Granés en 1910. Este Ingeniero de Obras del Ayuntamiento de Madrid, planteó un nuevo modelo de crecimiento para dicha ciudad a partir de la ordenación de los suburbios, ya que lo que por entonces se denominaba "extrarradio" constituía el espacio sobre el que estaban pesando los grandes problemas urbanos. Según el informe previo, realizado por Núñez Granés, para justificar la urgencia de la ordenación suburbial, se delataba el hecho de que de los tres grandes sectores en los que se dividía la ciudad de Madrid (Centro, Ensanche, Extrarradio), era en el extrarradio donde se estaban concentrando el mayor número de construcciones que se realizaban en toda la ciudad, y eso a pesar de que se trataba de un espacio no "legalizado" urbanísticamente hablando.

Por aquellos años, en efecto, el suelo delimitado en el ámbito del "ensanche" era el único que contaba con una calificación legalmente establecida, en su calidad de nuevo suelo incorporado a la ciudad, para proceder a ampliar los límites del suelo urbano existente. A pesar de ello, era en el "extrarradio" donde se acumulaban, decimos, el mayor número de construcciones. Razones que nos hablan de procesos de retención de suelo, por parte de propietarios que compartían posesiones en el "ensanche" y en el "extrarradio", están proporcionando la lógica a un proceso semejante, sin olvidar aquellas otras que simplemente nos hablan del comportamiento de los propietarios de un suelo calificado (el del Ensanche) que esperan mejores ocasiones para producir las rentas que se derivan de su posesión. Espera que provoca que la ciudad se desarrolle y se extienda fuera de los límites del citado "ensanche".

Los planteamientos de Núñez Granés recogen las preocupaciones de más actualidad que recorrían, por entonces, el panorama urbanístico europeo. Se plantea, por ejemplo, "*...la necesidad de anticipar la forma de urbanizar los alrededores de las grandes urbes*", procurando que dicha ordenación anticipada no signifique únicamente "proyectar" infraestructuras sanitarias, sino asignar funciones adecuadas a cada uno de los sectores urbanos que se reordenan, o se incorporan a la ciudad existente. Reordenación, o nueva incorporación de suelo, que se proyecta en estrecha relación con los nuevos elementos urbanos que van a procurar esa condición de ciudad saludable e higiénica. Es así cómo se propone, en la zona Norte de Madrid, un "parque urbanizado", en su calidad de elemento urbano que va a procurar la higiene requerida al extrarradio. Esta zona Norte, en efecto, se define como un "*...sitio adecuado para construir palacios suntuosos y lindos boteles*". En contraste con este sector, llamado a ser la zona residencial de más renta, se anticipa, a su vez, el contenido social y funcional de las zonas Este ("*...edificación de grandes fabricas, almacenes y casas para obreros...*"), y Sur ("*...fincas, casas de*

campo, situadas entre el río y la carretera de Carabanchel...). Se está proponiendo, como se puede observar, una rigurosa "división social del espacio", en la que las condiciones higiénicas (entendidas en sentido amplio), que constituían la base del proyecto original, van a pesar solamente sobre unas zonas concretas, procurando, para el resto, que dichas condiciones no se desborden, en clave patológica, por cauces que invadan la calidad requerida para las primeras.

Lo que debe quedar claro es que abordar problemas de salubridad es entendido como un trabajo que requiere la consideración total de la ciudad, aunque en dicha consideración se establezca que el espacio urbano tiene que proyectarse, su ordenación, a partir de una "división social del espacio" en la que unas zonas se van a diferenciar de otras no sólo por razones funcionales sino, a su vez, por contenidos sociales diversos. Es la organización del espacio que requiere el capitalismo, y ello en la medida en que el capital hace de la ciudad un espacio diferenciado de rentas, no sólo por razones económicas (diversificar los tipos de "promoción inmobiliaria" que van a realizar las rentas que se derivan del uso del suelo) sino, también, por razones sociales (identificando "lugar" con "condición social", se asegura un orden que reprime situaciones no deseadas).

Ahora bien, independientemente de que una manera semejante de plantear la ordenación del espacio urbano encierre y reproduzca situaciones claras de desigualdad entre partes, lo que debe quedar muy claro es que en el conjunto de la ciudad se van introduciendo mejoras en las condiciones de vida de sus habitantes, aunque estas mejoras se remitan, con todo rigor, al plano de la desigualdad que es consubstancial con la "división social del espacio" a la que nos estamos refiriendo. Estas mejoras son las que hablan, por ejemplo, de la preocupación por fijar la "superficie de ciudad" que, en general, debe corresponder a cada habitante. Se trata de un "standard" que comienza a considerarse como indicativo higiénico, sin olvidar, naturalmente, su significado social, ya que detrás de dicha relación se esconde el derecho que cada ciudadano puede ejercer sobre el uso del suelo que una ciudad tiene capacidad para ofrecer. Se trataba, asimismo, de que todas las partes de una ciudad potenciasen un derecho similar, a la hora de ejercitarse el mismo. O, dicho en palabras de Núñez Granés, "*...extender la población de la Villa de manera uniforme, y de forma que corresponda a cada habitante la superficie que le es necesaria según los higienistas*". Se calculaba, en este sentido, que para la superficie que se proyectaba para Madrid (unos 53.000.000 de metros cuadrado), a cada habitante corresponderían, aproximadamente, unos 89 metros cuadrados. Si esto se compara con lo establecido cuando se redactó el proyecto de ensanche (45 metros cuadrados/habitante), fácil es comprobar la progresión propuesta en tal sentido.

La relación entre "planeamiento urbano" y "condiciones higiénicas", de las que deben disfrutar las ciudades, aparece como un punto de partida

incuestionable. Se da, además, la circunstancia de que los más destacados profesionales del planeamiento son, al mismo tiempo, grandes conocedores de las obras de los higienistas, considerándolas y asumiéndolas, entre otras cosas, como parte de su pensamiento como urbanistas. Núñez Granés, en este sentido, incluye, en su proyecto sobre la *“Urbanización del Extrarradio de Madrid”*, comentarios a las obras de higienistas como Bard y Pidoux (*“L'aménagement des nouveaux quartiers, la largueur des rues et l'insolation des façades”* 1908), así como los estudios de Juillerat (Jefe, por entonces, de la Sección de Empadronamiento Sanitario de París), sobre *“La Casier Sanitarire des Maisons”*. De estos estudios extrae ideas que las aplica en sus propuestas urbanísticas, como la adopción de la orientación N-S y E-O, para las calles principales y transversales, respectivamente, ya que una disposición semejante es la más adecuada para un buen soleamiento, lo que va a tener repercusiones inmediatas en la salubridad. Para la altura de los edificios, por otra parte, *“...se estima que no sobrepase la mitad de la anchura de las calles, no debiendo excederse, en ningún caso, de los 25 metros”*.

Para que una ciudad sea sana debe disponer, entre otras cosas, de espacios libres que actúen como zonas donde sea posible la relajación y el descanso, sin olvidar aquella otra función que hace de dichas zonas auténticos “pulmones” de la ciudad. Es así como Núñez Granés, siguiendo a los higienistas, es partidario de distribuir, a lo largo y ancho de la ciudad, pequeños parques y “vías parques”, por cuanto *“...los depósitos de aire y luz solar no ejercen influencia benéfica más que sobre las casas que les rodean inmediatamente... son precisos no depósitos de aire separados por bloques compactos de casas oscuras, sino un depósito de aire y luz por cada casa”* (Juillerat, obra citada). El mismo autor, opinaba que es *“...preferible la multiplicación de espacios libres en las ciudades a la creación de extensos parques pero en número reducido”*. Las mismas ideas que, por la misma época, está desarrollando, en los Estados Unidos, el Arquitecto Paisajista F.L. Olmsted, quien era partidario de formular, como base de cualquier proyecto de ordenación para la ciudad, un “sistema de parques” estrechamente ligado a un “sistema viario” y de “espacios libres”. Ambos sistemas, no sólo actúan de elementos comunicadores entre las distintas partes de la ciudad, sino que se alzan como los auténticos elementos estructurales de su plano, y ello no sólo a nivel urbano, propiamente dicho, sino, sobre todo, a nivel metropolitano.

Como puede observarse, qué lejos estaban las intenciones del Sr. García Frías a la hora de establecer esa relación, que pretendía desarrollar, entre “planeamiento urbano” y “condiciones higiénicas”. Dicha salubridad sólo era entendida en el marco de una concepción urbanística que concebía el desarrollo de la ciudad en clave “contención y limitación constructiva”, ya que el objetivo de dicha planificación (si es que podemos llamarla de esta forma) era relacionar la posible “extensión espacial” con “infraestructuras existentes” o en proyecto. Dichas infraestructuras, por otra parte, no hacían referencia a lo

que estaban demandando, por entonces, los estudios de los higienista, contemplándose, solamente, aquellas que se referían a aspectos de abastecimiento y evacuación. García Frías está muy lejos de las ideas que ya estaban consolidadas, incluso, años antes de procederse al proyecto de "limitación constructiva de la población", lo que le hace aparecer, en el panorama urbanístico de su época, como representante de una manera de proceder a la planificación que lo retrotrae a épocas muy anteriores a los orígenes de la "urbanística moderna".

El único aspecto significativo del planteamiento de García Frías es que se preocupa por relacionar el sistema de abastecimiento y evacuación, que necesita la ciudad de Valladolid, con las densidades (habitante-vivienda/hectárea) que demandan una concreta potencialidad de tal sistema. Pero aquí se acabó todo. Aquellos otros aspectos que están solicitando los higienistas (soleamiento, aireación, anchura de calles, parques...etc.) no aparecen en las determinaciones que establece García Frías en su proyecto.

Un planeamiento higienistas, en efecto, aunque ajeno a lo que se estaba planteando en la ciudad de Valladolid, se configura como la opción que va a imponerse en ámbitos urbanos que intentan ofrecer alternativas en el marco de un proyecto de ciudad saludable. Ciudad que se proyecta en función de nuevos elementos urbanos y de sistemas de equipamientos y servicios que están en la base de la higiene que se persigue, pero que, a su vez, se configuran como nuevos aspectos a tener en cuenta en el marco de una metodología de proyecto que se enfoca hacia la definición de un nuevo modelo de organización espacial. En este nuevo modelo, la "división social del espacio" aparece como proyecto anticipado que permite su reproducción, evitando, en el mejor de los casos, la falta de control que puede derivarse del uso, especulativo, que el capital hace del suelo urbano.

Tendremos que esperar unos pocos años para que tal modelo comience a ser una realidad en el panorama urbanístico vallisoletano. Este modelo es el que va a encarnarse a través del llamado Plan Cort, cuya redacción se va a plantear hacia 1939, es decir, tan sólo ocho años después de concebirse la "limitación constructiva" en el marco del Plan García Frías.

EL PLANEAMIENTO URBANO COMO PROPUESTA DE UNA DIVISIÓN SOCIAL DEL ESPACIO

La ciudad de Valladolid tiene que esperar el término de la Guerra Civil, para poder contar con un instrumento de planeamiento con carácter de "plan general". Hasta entonces, la única posibilidad de intervenir en la ciudad pasaba, casi exclusivamente, por la transformación de lo existente, mediante la utilización del "proyecto de alineación" y de la "ordenanza de edificación" como únicos instrumentos urbanísticos. Y decimos "transformación de lo existente", ya que los proyectos, o planes, que plantean la extensión, o agregación de

nuevas cantidades de suelo a la ciudad existente (ya sea a manera de “ensanche”, o simples agregaciones proyectadas de suelo, hasta entonces, no urbano), no habían sido concebidos, para esta ciudad, si exceptuamos el ya comentado “Proyecto de Limitación de la zona Constructiva de la ciudad”, de escasa, o nula, incidencia en el cambio de modelo espacial existente. Será con el plan elaborado por C. Cort, en 1938, cuando este hecho se produzca.

Para elaborar su plan, Cort parte de la idea de la difícil lectura que presenta la estructura morfológica de la ciudad que él toma como objeto de planificación, planteando, de forma contundente, que cualquier mejora que se introduzca tiene que partir de la desaparición de lo existente. Sólo en el recinto identificado con los límites establecidos en el siglo xi, nos dice, es perceptible una fácil comprensión de su estructura. Ante esta afirmación, de entrada, es posible comprender las transformaciones radicales que Cort introduce en Valladolid, a partir de este proyecto de “ensanche y reforma interior”. La misma definición del proyecto, en cuanto un plan de “ensanche y reforma interior”, nos delata reminiscencias decimonónicas en la manera de abordar la ordenación del espacio urbano, lo que supone, para una ciudad como Valladolid, un retraso considerable en su proceso de incorporación a su concepción como “ciudad moderna”. Retraso, por otra parte, coherente con la propia historia de la ciudad, y con la posición que ocupa el territorio castellano en el desarrollo de las relaciones sociales y procesos productivos del Estado Español. Este plan de C. Cort responde a unos principios conceptuales ya superados en los grandes centros urbanos españoles. De hecho, Madrid, como hemos comentado anteriormente, ya contaba, desde el año 1910, con un plan de urbanismo que había superado el concepto implícito de “ensanche”, enfrentándose a lo que ya se había aplicado en ciudades alemanas e italianas mediante los llamados “planes reguladores generales”.

La idea fundamental del plan Cort gira en torno al concepto decimonónico de “vías arteriales de tráfico”. Estas vías son las que constituyen la estructura básica de una población. De ahí, la insistencia, en su proyecto, de las ordenaciones urbanísticas basadas, casi exclusivamente, en la “ordenación viaria”.

Relaciona, asimismo, dicha estructura viaria con los lugares de trabajo y residencia. Plantea la organización del espacio urbano de Valladolid a base de concebir lugares donde no sea posible la formación de “ciudades dormitorio”. Y todo ello por una razón de economía, ya que sería muy costoso la potenciación de grandes desplazamientos de población a sus lugares de trabajo. Pero todo esto no son más que los presupuestos ideológicos de algo que va a ser negado, sin vacilación, en la práctica del proceso de construcción de la ciudad.

Basándose en estos presupuestos, organiza el nuevo espacio urbano de la ciudad de Valladolid atendiendo, en primer lugar, al emplazamiento de los “centros de actividad” y, en segundo lugar, a la fácil comunicación entre ellos. Son los llamados “centros vitales” con capacidad para producir, según Cort,

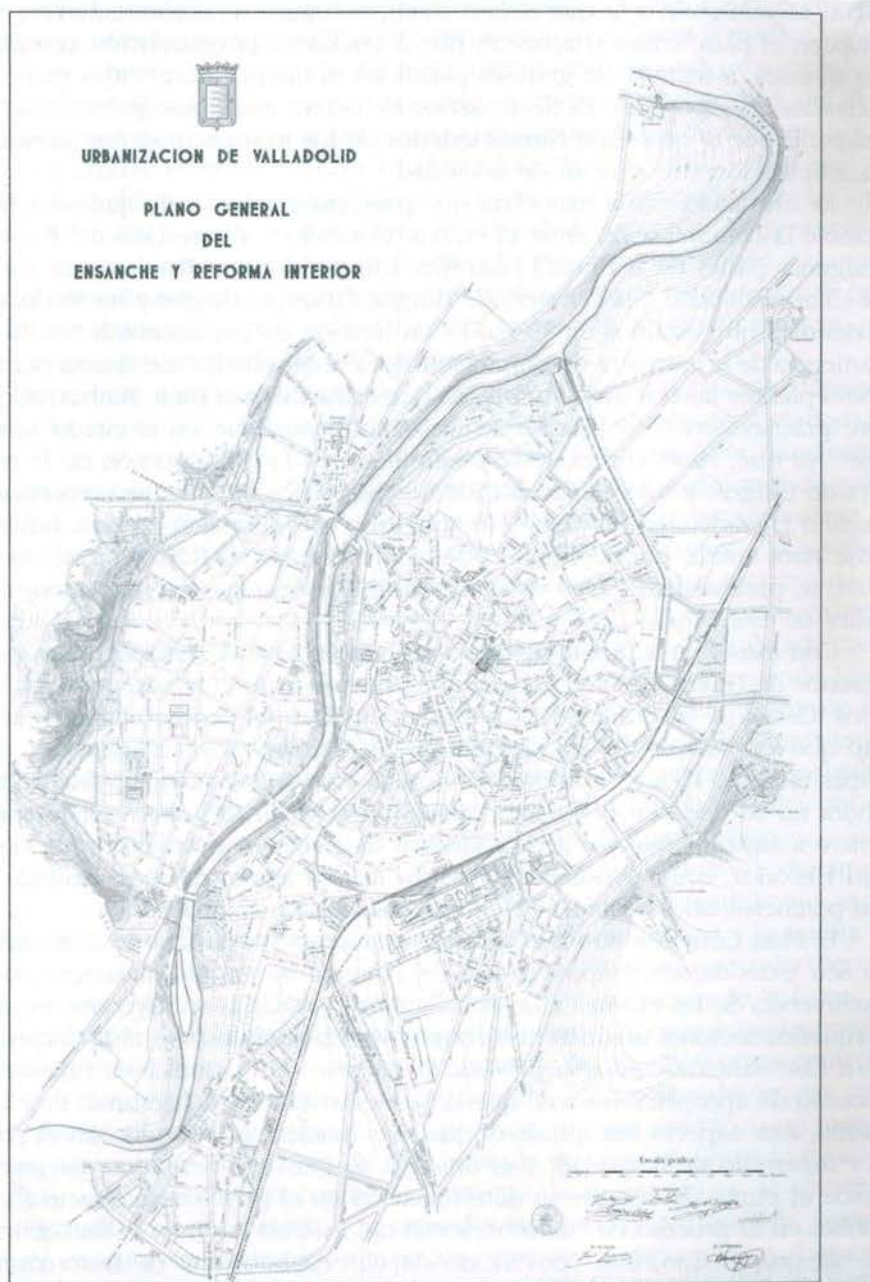
tránsito. Su localización tiene que gozar, por tanto, de la máxima accesibilidad. Un mercado, por ejemplo, nos dice Cort, es un "centro vital", y como tal debe cumplir la condición de ser accesible a las mercancías que le llegan, así como ser, a su vez, un importante distribuidor de las mismas. Lo mismo le sucede a las Estaciones Ferroviarias, a los almacenes, a las fábricas, a las iglesias, a las plazas públicas... etc. Una ciudad perfecta, nos dice, es un conjunto de núcleos urbanos enlazados por unas vías arteriales, encuadrado el conjunto dentro de una extensa área de superficies libres, de manera que constituyan un verdadero sistema aireado.

Si analizamos estos presupuestos teóricos de C. Cort, y pensamos cómo era Valladolid en 1938, comprendemos esa "difícil" lectura a la que hacía referencia el propio Cort, así como la radical transformación urbanística formalizada a través del proyecto que elaboró para esta ciudad.

A lo largo de la primera mitad del siglo xx, Valladolid había aumentado su población en algo más de 50.000 habitantes. Concretamente, en 1938, cuando se redacta el plan Cort, la población gira en torno a los 100.000 habitantes. Si en 1900 contaba con unos 68.789 habitantes, es fácil comprender la inoperancia de un plan tan radical para una ciudad que apenas daba síntomas importantes de vida. A pesar de todo, Cort no duda en proyectar la puesta en un mercado inmobiliario de nuevo suelo urbano que casi iguala, en superficie, a lo que era la ciudad existente (nos referimos sólo a la extensión al otro lado del río Pisuerga), sin contar las nuevas agregaciones que se plantean, de forma contigua, a la citada ciudad, y las importantísimas transformaciones que toman como base material a la Ciudad Histórica.

Pensamos que es esta enloquecida puesta en mercado de la casi totalidad de la ciudad (y de sus extensiones y "ensanche") lo que realmente caracteriza al Plan Cort. A pesar de la idea de "articulación entre partes", a través de esos "centros vitales" que plantea, no es precisamente la idea de ordenación (en el sentido decimonónico de la expresión) lo que caracteriza a este plan. Y ello, a pesar de una primera lectura formal que podamos hacer del "plano" proyectado. ¿Cómo se formalizan, por ejemplo, los tan citados "centros vitales"?

Uno de esos "centros vitales", tan importantes en la nueva concepción espacial que plantea para la ciudad de Valladolid, lo propone para una nueva "estación central de autobuses" (desligada de la Estación Ferroviaria, por otra parte) en un lugar próximo al centro (en la Plaza Mayor). Dicho lugar es el actual Paseo de las Moreras, frente a la plaza del Poniente. Otros "centros vitales" son los mercados. En Valladolid existían, por entonces, tres de ellos: Campillo, Portugalete, y del Val. Los tres se encontraban en pleno centro de la ciudad, y no muy lejanos entre sí, sobre todo el del Val y Portugalete. Cort propone un "mercado central", así como la supresión del mercado de Portugalete (junto a la Catedral, a la que somete a su terminación y valoración monumental), y la construcción de un nuevo mercado en la actual plaza Circular. Pero la localización de estos mercados, y la comunicación entre ellos,



*Urbanización de Valladolid. Plano General de Ensanche y Reforma Interior.
Arquitecto C. Cort, 1939.*

y con la población a la que deben servir, no aparece suficientemente enfatizado en el plan, como sí aparece, por el contrario, la concepción cerrada de los mismos, a manera de grandes plazas en el interior de grandes manzanas rodeadas de soportales. Es decir, define el "centro vital" pero parece más preocupado por la expresión formal-exterior de los mismos, que por su necesaria articulación con el resto de la ciudad.

La estructura viaria más clara que presenta el plan es la que va a hacer posible la comunicación entre el nuevo "ensanche", al otro lado del Pisuerga, y algunas partes de la Ciudad Histórica, sobre todo, aquellas que van a gozar de su accesibilidad a la carretera de Burgos. (¿Porqué Burgos y no Madrid? No olvidemos que estamos en 1938). Es en función de esa accesibilidad (la que partiendo de la carretera de Burgos nos lleva al "ensanche" de Huerta del Rey) cómo plantea las dos grandes arterias que estructuran el plan. Ambas, adquieren, prácticamente, su independencia cuando penetran en el citado "ensanche", ya que, hasta entonces, se confunden con la prolongación de la carretera de Burgos, y sólo en función de dos pequeños tramos que serpentean el Recinto Histórico, en un caso, y lo atraviesan radicalmente, en otro, bifurcándose para entrar, por separado, a la citada Huerta del Rey. ¿Porqué de esta manera, precisamente, para definirse, al final, como las dos más importantes calles de este "ensanche"?

Cort insiste en la urbanización de esta nueva zona de Valladolid porque los terrenos de Huerta del Rey, y los comprendidos entre el término de esta finca y los "Cerros de las Contiendas", quedan más cerca del Casco Antiguo de la ciudad que los "ensanches" de las Delicias (una "urbanización marginal") y de la Rubia (ambos, al Sur de la ciudad y junto a las infraestructuras ferroviarias). Ahora no se duda en potenciar "valores de centralidad", tanto por lo que se refiere a aquellos que pueden producirse mediante la reconversión de la Ciudad Histórica, como añadiendo a ésta lo más próximo, es decir, extendiendo sus potencialidades centrales ya creadas más allá de las mismas.

El Plan Cort, por tanto, potencia y crea nuevos "valores de centralidad", ya sea extendiendo la posibilidad de obtener "rentas de situación", como excluyendo de las mismas a las zonas menos valoradas socialmente, es decir, a aquellos sectores urbanos históricamente relacionados con el ferrocarril. El Plan Cort sanciona, en una palabra, la división de la ciudad en función del proceso de apropiación social que debe desarrollarse en la misma. Probablemente, este aspecto sea quizás el que más incidencia ha tenido en el posterior desarrollo de la ciudad, y el único, a su vez, que realmente ha servido, desde el punto de vista de su determinación en el plan, como directriz indiscutible en el proceso de "división social del espacio" urbano vallisoletano.

El propio Cort, está convencido de ello cuando trata de racionalizar la incorporación de Huerta del Rey a la ciudad de Valladolid, ya que "*...pone a estos terrenos en condiciones excepcionales para iniciar una política territorial que permita al Ayuntamiento tomar las riendas de la urbanización, desvalori-*

zado el suelo en aquellos lugares de edificación desordenada, hasta lograr que quede en condiciones de permitir económicamente su reforma y construcción”.

La incorporación de Huerta del Rey, como nuevo espacio urbanizado de la ciudad de Valladolid, es, quizá, uno de los hechos más destacables del Plan Cort. Por primera vez, esta ciudad cuenta con la posibilidad de un “ensanche” que va a alzarse como alternativa residencial frente a la Ciudad Histórica. La importancia del mismo es resaltada por el propio Cort cuando plantea que *“...conviene destacar que la estructura interna de la capital se ha proyectado pensando en el ensanche de la otra orilla del río... aunque dicho ensanche queda subordinado al casco antiguo de la población que con estructura propia queda organizado, pero esta estructura se ha concretado de manera que permita la expansión urbana allende el río”.*

Peró, junto a esta estructura de “ensanche”, el papel del Casco Histórico (pensado, como dice Cort, para que sea posible la expansión de la ciudad) va a ser el de servir de base material para proceder a su completa transformación. Según Cort, las viviendas existentes reúnen malas condiciones de habitabilidad, *“...ni siquiera cabe pensar en que puedan subsanarse con obras de reparación, y no queda otro recurso que la sustitución integral”.* La justificación para iniciar un dramático proceso de renovación urbana está puesta en marcha. Con el Plan Cort, quien plantea que el 70% de las viviendas existentes pueden clasificarse, desde el punto de vista de su habitabilidad, como “malas”, la destrucción del Casco Histórico de Valladolid cobra sanción legal.

De hecho, junto a los primeros esbozos para proceder a la extensión del espacio residencial, más allá del río, la renovación de la ciudad tradicional, como procedimiento para proceder a la producción de “rentas de posición”, derivadas del nuevo uso que se le da al espacio de la ciudad tradicional, se convierten en las dos aportaciones más destacables del citado plan.

El Plan Cort, en este sentido, parece estar planteado como un documento con vocación de ser modificado continuamente, y ello a medida que específicas circunstancias históricas permitan la materialización real y la puesta en práctica de sus contenidos. De hecho, las preocupaciones que subyacen en este documento no se refieren tanto al control y anticipación de la forma de la ciudad, junto con la definición de aquellos instrumentos que harán posible su construcción física, cómo al establecimiento de aquellos otros controles que se refieren a la organización de un modelo urbano basado en una rigurosa “división social del espacio”. Cort procede, en este sentido, a un reparto del espacio urbano en función de su contenido de clase, definiendo procedimientos socio-económicos concretos para que dicho reparto no se distorsione. Entiende, con todo rigor, que extender la ciudad y remodelarla internamente constituyen dos procedimientos que se complementan entre sí, configurándose como dos maneras de proceder a la construcción de la ciudad que, lejos de producirse de forma independiente, mantienen una clara relación dialéctica. Es el control de esta relación lo que va a constituir la clave

para asegurar esa "división social del espacio" que está presente en los objetivos del plan. Las operaciones inmobiliarias que van a materializar dicha división se irán produciendo a medida que la ciudad cuente con los agentes urbanos adecuados. Pensamos que a Cort no le preocupaba tanto la definición específica de concretas operaciones inmobiliarias como el establecimiento de sus contenidos a través del tipo de control social que se deriva de la organización diferenciada del espacio que propone.

Con un planteamiento semejante no es de extrañar que la historia del Plan Cort haya sido la de su continua modificación, bien entendido que se han tratado de modificaciones que no transgredían esa diferenciación socio-productiva presente en la idea del plan. De hecho, las sucesivas modificaciones a las que se ha visto sometido el Plan Cort han ido respondiendo al desarrollo, aunque de forma parcial, de aquellos contenidos que establecían la citada "división social del espacio", y todo ello mediante la asignación a cada una de dichas modificaciones de un forma concreta de realizar las rentas inmobiliarias.

Mediante unas modificaciones, en efecto, se potenciaba el desarrollo de prácticas inmobiliarias tendentes a realizar rentas de posición (operaciones de reforma interior), y mediante otras se ponían en marcha procesos de ocupación-extensión de nuevos territorios no incluidos, hasta entonces, en el ámbito de la ciudad propiamente dicha (operaciones de captación de rentas absolutas). Pero aunque estas modificaciones se van a ir produciendo de forma independiente, apareciendo como procesos que se formulan al margen de una idea general, van a ir respondiendo, con todo claridad, a lo que Cort estableció en su plan.

El Plan Cort, se ha dicho hasta la saciedad, no era posible realizarlo, dada la desconexión entre lo que proponía y la realidad social que tenía que materializarlo, pero de lo que no cabe ninguna duda es de que lo que se ha ido proponiendo a posteriori, de forma puntual, independiente y de forma diversa, no sólo no ha entrado en contradicción con los presupuestos del Plan, sino que lo ha realizado con todo rigor. Y es que este plan no fué entendido, en su tiempo, como un planteamiento global que trataba de controlar no tanto la forma de la ciudad, ni siquiera los instrumentos técnicos para realizarla, sino, fundamentalmente, sus contenidos de clase. Las modificaciones introducidas respondían, en este sentido, a la necesidad de materializar dichos contenidos, única manera, por otro lado, de realizar las rentas inmobiliarias que se ajustaban, atendiendo a ese control de clase a que se sometió anticipadamente, a la totalidad del espacio urbano.

8. LA REALIDAD URBANA COMO “ESPACIO SUBURBIAL”. ENTRE LA “URBANIZACIÓN MARGINAL” Y LOS “POLÍGONOS DE PROMOCIÓN OFICIAL”, EN LA CIUDAD DE LA POSTGUERRA

Inmiscuirse en el significado del espacio urbano constituye una tarea científica difícilmente accesible desde el ámbito de una sola disciplina. Es verdad que desde el campo de la urbanística se es capaz, al menos, de espacializar el proceso de desarrollo de dicho espacio, así como aquel otro que nos descubre su proceso real de transformación. Pero nadie duda que sólo con el entendimiento de dicha “espacialización” no basta para acceder a su comprensión final. Y ello es así por cuanto en la mayoría de los estudios, que sólo procuran dicho tipo de entendimiento, se alcanzan resultados que, en el mejor de los casos, nos descubren aspectos formales que proporcionan cierta lógica a los trazados morfológicos que expresan los procesos de ocupación espacial. Análisis, por tanto, que se mueven a niveles cuya preocupación fundamental es proporcionar una línea metodológica de proyecto cuyos objetivos persiguen, sobre todo, la definición de fragmentos físico-volumétricos desconectados, en la mayoría de los casos, de intencionalidades socio-funcionales.

Es por ello por lo que resulta muy positivo acercarse al conocimiento que emana de aquellas otras disciplinas, independientemente de la Urbanística, que han mostrado su preocupación por inmiscuirse en el análisis del territorio de la ciudad. Y si bien esta preocupación disciplinar podemos hacerla extensiva al conocimiento total de la ciudad, resulta aún mas interesante y mas evidente, por lo que se refiere al campo tratado por esos otros ámbitos científicos, cuando sus análisis se concretan en el “espacio periférico”, sobre todo aquel que se identifica con el asiento de la pobreza y la marginación.

Valga como introducción, acogiéndonos a esta interdisciplinarietàad, un texto extraído de la obra, del escritor francés Albert Camus, *“El Primer Hombre”*. Refiriéndose a un viaje a Argel, en busca del “padre desconocido”, Camus relata, de esta forma, el encuentro con su ciudad natal y su posterior regreso a París: *“Era lo que ocurría cada vez que salía de París para ir a África, un jubilo sordo, el corazón ensanchado, la satisfacción del que acaba de evadirse con éxito y se ríe pensando en la cara de los guardianes. Y cada vez que regresaba en coche o en tren, se le encogía el corazón al ver las pri-*

meras casas de los suburbios, a las que se llegaba sin saber cómo, sin fronteras de árboles ni de agua, como un cáncer aciago, exhibiendo sus ganglios de miseria y fealdad y dirigiendo poco a poco el cuerpo extraño para llevarlo al corazón de la ciudad, allí donde una decoración espléndida le hacía olvidar a veces la selva de cemento y de hierro que lo aprisionaba día y noche y poblaba incluso sus insomnios".

De este pensamiento literario se puede deducir, al menos, el entendimiento de la realidad del suburbio como un espacio que representa la expresión de "otra ciudad", y que, como tal "otro", conlleva, en sí, la idea de una "realidad negada", o la un "espacio de transición", a la manera de lo que los estudiosos americanos denominan, a determinadas zonas de la ciudad, como "zonas de emergencia", es decir, "barrios urbanos" a los que se llega para salir lo antes posible, pero que constituyen la base física de un primer contacto con la gran ciudad. El suburbio, por tanto, como "otra periferia", como espacio al que se le está negando su capacidad de ser urbano, en la medida en que sólo se presta al asiento esporádico, aunque su presencia en la ciudad resulte necesaria para acoger, en primera instancia, a los que confían en lo "urbano" como acicate a su progreso personal.

Pero, el suburbio también nos muestra su condición de "espacio irreversible", es decir, de lugar donde no parece, muy probable, que se produzca un cambio en la marea de usarlo y consumirlo, condenado, por tanto, a permanecer inamovible, a representar y expresar, por un tiempo indeterminado, su condición de pobreza endémica. Dicha irreversibilidad nos permite pensar en una cuestión que puede rozar uno de los aspectos más dramáticos que caracterizan a nuestras ciudades. Se trata de la presumible imposibilidad de prescindir de dichos lugares, en su calidad de sectores urbanos que ejercen una función clave en la lógica que anima el proceso de "división social del espacio". Imposibilidad de prescindir que implica, como consecuencia de ello, la necesidad constante de su presencia. Bolsas de pobreza como paso obligado de todo aquel que llega a la ciudad por los cauces de la marginación.

El suburbio como "realidad negada", como "otra periferia", o como "espacio social necesario", concretan tres de sus condiciones que aún, hoy día, persisten y dan contenido a dicho espacio urbano presente en la periferia de nuestras ciudades, aunque dicha realidad se exprese de forma diferente, dependiendo de marcos geográfico-territoriales diversos en consonancia con modos y niveles de vida también diferentes.

Como "realidad negada", por ejemplo, el suburbio no sólo no es reconocido, como espacio existente, por los habitantes que residen y trabajan en la ciudad (excluyendo, naturalmente los que consumen y sufren el propio suburbio), sino que es ignorado, sobre todo, "oficial y legalmente", en la medida en que su presencia es interpretada, sobre todo desde el Planeamiento Urbano, como un espacio del que hay que ofrecer una visión tranquilizadora, en el mejor de los casos, justificándose, como mucho, la posibilidad real de su trans-

formación inmediata. Es el caso, por ejemplo, de la interpretación que se nos ofrece, a propósito de los primeros asentamientos suburbanos vallisoletanos, en el documento de planeamiento que, también por primera vez, da testimonio de su presencia y acomete su intervención. Se trata del Plan García Frías, del que ya hemos tenido ocasión de analizar su contenido. Valga ahora esta pequeña referencia para mostrar la ocultación real de que es objeto el espacio suburbial en la definición de las áreas constructivas que se establecen en el citado documento.

El Plan García Frías, en efecto, no sólo no analiza ni justifica la aparición de esa "otra ciudad", desarrollada en el ámbito de la marginación urbanística, sino que a la hora de proponer los nuevos límites, en función de los cuales quedan acotados los sectores objeto de construcción y desarrollo urbano, excluye a específicas zonas suburbanas existentes, sometiendo, a las que son objeto de su atención, a transformaciones que van a condicionar la sustitución de sus contenidos originarios. Pero, esta sustitución, al no afectar a todo el espacio suburbial, se convierte en una práctica selectiva, ya que recoge del suburbio aquellos espacios que pueden incorporarse a nuevas exigencias socio-espaciales de clase, no acometiendo, en suma, su transformación en clave de "renta popular". Obvio es decir que la citada desaparición legal va acompañada de la aparición de nuevos brotes suburbanos localizados, esta vez, fuera de los límites constructivos que se han establecido, legalmente, en función del citado plan. Y ello se produce así no sólo porque no se ofrecen posibilidades de desarrollo, para fomentar la vivienda popular, sino porque la propia lógica del crecimiento urbano, medido en clave especulativa, potencia la división del espacio en base a contenidos sociales diferentes y contrapuestos, división social establecida desde el proyecto de ciudad, ya sea mediante la definición anticipada de los sectores que van a tratarse como "ciudad real", o mediante la exclusión de los que no van a participar de esa idea, lo que no quiere decir que no contribuyan al proceso de construcción de la misma. Dicha participación, al contrario de lo que se suele pensar, es muy importante, ya que la marginalidad urbanística se suele alzar como una de las claves espaciales que determinan concretos procesos de desarrollo urbano, ya sea condicionando específicas "direcciones de crecimiento", o contribuyendo a poner en marcha procesos de "renovación urbana" sobre zonas marginales consolidadas, procesos condicionados en función de una concreta localización que está exigiendo un cambio en sus contenidos económicos y sociales por razones de "centralidad ganada".

Pero si la condición del suburbio como "realidad negada", en la medida en que constituye, cualitativamente hablando, "otra periferia", es importante para conocer su innegable papel en el desarrollo y construcción de la ciudad, mucho más nos parece aquella otra condición que hace del suburbio un espacio urbano que va a imponer una cierta irreversibilidad a las formas de llevarse a cabo la futura ocupación del espacio que cualificó en su origen. No

se trata de plantear la cuestión en el sentido de que la marginalidad urbanística originaria, cuya manifestación más usual es la vivienda autoconstruida fuera de toda consideración urbanística reconocida legalmente, va a permanecer en estado puro, sino de argumentar que dicha cualificación originaria va a determinar, en un futuro, el tipo de ocupación, o de promoción inmobiliaria, que va a ser ofertada para ser construida en dichos lugares. El suburbio originario, de carácter marginal, sienta las bases, en este sentido, de una fracción a adoptar por la "división social del espacio". Pueden modificarse los niveles de vida, las formas de acceder a una vivienda... etc., pero lo que va a permanecer, aunque en términos relativos, es la categoría socioeconómica de los lugares identificados, en su origen, con los primeros brotes de ese suburbio como "realidad negada" y como otra periferia. Van a ser estas iniciales características las que van a hacer de estos lugares la base espacial de un fenómeno de "irreversibilidad urbanística".

El Plan Cort también ignoró la realidad del suburbio, en la medida en que propuso concretas formas de ocupar el suelo en aquellas zonas que, por entonces (1939), ya se definían con un cierto grado de consolidación morfológica de tipo marginal. Cort planteaba la desaparición de dichos sectores, procediéndose, para ello, a la puesta en marcha de procesos de "renovación urbana" en función de los nuevos contenidos que proponía para las zonas suburbanas. Estos nuevos contenidos se definían tanto por sustitución de lo existente como por declaración expresa, de las "zonas suburbanas", como zonas de libre edificación.

Ahora bien, como ya hemos indicado, la historia del Plan Cort es la de su continua modificación. Y uno de los muchos apartados de dicha historia es el que se refiere a la identificación entre dichas modificaciones y la construcción real del suburbio vallisoletano. Si bien las directrices generales del Plan incidían en la desaparición citada, la fuerza real del suburbio, de su ineludible realidad, en una sociedad que tiene necesidad de su existencia, resultó más rigurosa que las determinaciones específicas de un concreto documento de planeamiento. El suburbio no sólo no dejó de materializarse, tal y como se había iniciado allá por los años 30, sino que comenzó a expresarse en su versión de "realidad proyectada". Nos estamos refiriendo a los llamados "polígonos de promoción oficial", que comenzaron a construirse, en Valladolid, a partir de la década de los años cuarenta, y cuya localización espacial se remite, en la mayoría de los casos, a aquellas zonas que el Plan Cort determinó que se utilizasen como espacios libres no edificables. Son las llamadas "zonas verdes" que Cort planteó en los ámbitos más periféricos del Valladolid que proyecta.

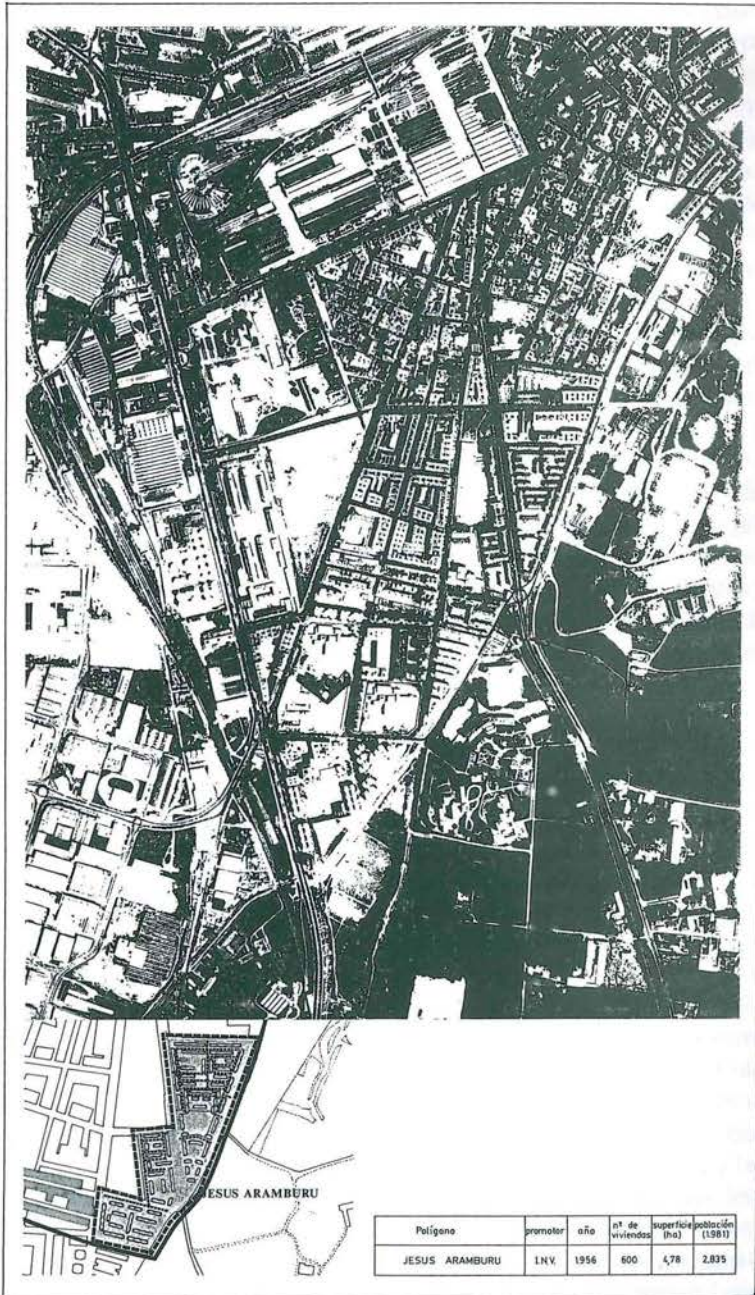
Al expresar esta nueva manifestación del suburbio, como "realidad proyectada", no tratamos de identificar, con todo rigor, los citados "polígonos" con su necesaria condición de espacios suburbanos, tal y como estos inician su andadura por el espacio de la ciudad, allá por los años 30. Lo que quere-

mos indicar es la identificación de dichos "conjuntos residenciales", por lo que se refiere a la localización que adoptan, con el espacio que ya ha sido "cualificado" por el suburbio de origen. Hablamos más del suburbio en su vertiente de "espacio localizado" en zonas urbanas concretas, que expresan esa segregación espacial a la que responden estos asentamientos, que al tipo de organización morfo-tipológica que los identifica con su condición de fragmentos urbanos específicos.

Los "polígonos de promoción oficial" gozan, como todo el mundo sabe, de unas condiciones urbanísticas y arquitectónicas que nada tienen que ver con ese suburbio de origen, pero su localización, en el conjunto de la ciudad y, por tanto, la jerarquía que "gozan" en la "división social del espacio", es la misma que caracteriza al suburbio más real. Otra cosa es la localización espacial de la que hoy se ven beneficiados, como consecuencia del crecimiento urbano. Dichos conjuntos han ganado "centralidad" en la medida en que el desarrollo de la ciudad los ha englobado. Pero este fenómeno es válido tanto para los citados "polígonos" como para los suburbios más antiguos. Los procesos de "renovación urbana" se encargan, una vez que la adquisición de dicha "centralidad" es un hecho perfectamente constatable, de materializar los correspondientes cambios socio-funcionales capaces de resolver la contradicción que se refiere a las posibilidades de realización de las rentas del suelo que no encuentran salida si permanece el uso primitivo.

Es en la década de los años 30, decimos, cuando comienzan a consolidarse los primeros brotes de vivienda marginal, lo que quiere decir que hay que remontarse a dichos años para constatar la materialización de los presupuestos espaciales de lo que va a ser la periferia de Valladolid. Aunque ya nos encontramos con brotes marginales a final del siglo XIX, sobre todo en torno a las instalaciones ferroviarias, es en la década citada cuando podemos hablar de la existencia de un espacio periférico concreto y visible.

La formación de dicho espacio periférico hay que entenderla como un proceso en el que ha tenido una importancia clave el papel que han jugado tanto las "urbanizaciones marginales" como los posteriores "polígonos de promoción oficial". Aunque separados en el tiempo (entre la primera urbanización marginal y el, a su vez, primer polígono de promoción oficial, puede haber algo más de 50 años), la estrecha relación que se ha establecido entre ambas maneras de ocupar el suelo periférico, nos hace pensar en un único proceso de ocupación de dicho espacio, aunque desarrollado en dos fases distintas. Queremos decir con esto, que el papel que han desarrollado, tanto las "urbanizaciones marginales" como los "polígonos de promoción oficial", en la formación del espacio periférico de la ciudad de Valladolid, ha sido muy semejante, hasta el punto de afirmar que unos han preparado el camino de los otros y ambos, entre sí, han materializado una situación que ha dado toda su lógica a la posterior ocupación de dicho espacio periférico por parte de la iniciativa inmobiliaria de carácter privado.



Polígono Jesús Aramburu. Promovido por el Instituto Nacional de la Vivienda, en el año 1956.

Por esta razón es por lo que planteamos los orígenes de la formación del espacio periférico, analizando conjuntamente la ocupación de dicho espacio tanto por parte de las "marginales" como de los "polígonos de promoción oficial". Ambas formas de ocupación del espacio definen una corona periférica que rodea a la ciudad de Valladolid, fundamentalmente, por el norte, este y sur. Se trata de un suelo periférico que, en el momento de ser ocupado por estos primeros núcleos de vivienda, no estaba sometido a ningún tipo de "planeamiento". Obvio es decirlo cuando se trata de las "urbanizaciones marginales", aunque no tanto cuando nos referimos a los "polígonos oficiales". Cuando estos últimos comienzan a hacer su aparición, el único documento de ordenación urbana vigente era el "plan Cort", junto con la modificación que se llevó a cabo, del mismo, en 1950. Pero si el "plan Cort" delimitaba un territorio suficientemente amplio, el siguiente documento (el de 1950) se encargó de acortar dichas competencias, dejando, en cierta manera, al arbitrio de otros componentes económicos la ordenación del espacio periférico "ordenado" en el "plan Cort". Con el plan de 1950, en efecto, se aclara la cuantía del espacio sobre el que se va a intervenir, espacio claramente identificado con lo que es la Ciudad Histórica.

Y es en función de esta última situación cómo comienzan a localizarse, en esa periferia, fuera de los límites establecidos por el plan del 50, los "polígonos de promoción oficial", aunque algunos de ellos ya aparecen materializados antes de aprobarse el citado documento. Pero son "polígonos" que también escapaban a las determinaciones periféricas del "plan Cort".

Las "urbanizaciones marginales", como los "polígonos oficiales", tienen en común, por tanto, la capacidad que desarrollan para poner en valor terrenos periféricos no incorporados a la vida de la ciudad, y ello en razón de asentamientos concretos en dichos lugares periféricos, no por cuestiones derivadas de las determinaciones del planeamiento. Además, como decíamos antes, la localización de ambos tipos de asentamientos residenciales sigue, prácticamente, la misma lógica espacial, ocupando los mismos lugares en el conjunto del espacio periférico. Allí donde se localiza una "urbanización marginal", años más tarde lo hace un "polígono de promoción oficial". Junto al "Barrio España", por ejemplo, aparecerá el polígono de "S. Pedro Regalado", los "Leones de Castilla" y "XXV Años de Paz". Junto a "La Pilarica", el polígono "1º de Octubre". Junto a "Pajarillos Altos", el de "25 de octubre". Junto a Delicias, el de "Jesús Aramburu"... etc.

Parece, por tanto, como si las "urbanizaciones marginales" hubiesen preparado el camino a seguir por los "polígonos de promoción oficial". Podemos establecer, sin embargo, alguna nota diferencial en este paralelismo de ocupación que siguen ambos tipos de asentamientos residenciales. Sólo las "marginales" que se sitúan a lo largo de la vía del tren (en su zona este) mantienen cierta autonomía de localización espacial, ya que es junto a esas infraestructuras ferroviarias donde más se acumulan las citadas "urbanizaciones marginales".

En cualquier caso, podemos plantear unas primeras aproximaciones a la lógica seguida por estos asentamientos, en el proceso de ocupación del espacio periférico. Dicha lógica nos habla de las infraestructuras ferroviarias, en cuanto elementos con más poder de atracción para la localización de las "marginales". Entre estas urbanizaciones, ligadas a dichas infraestructuras, hay que destacar la de Delicias, urbanización que no sólo es la de mayor importancia de esta zona, sino la que más espacio ocupa, y más viviendas contiene, de todas las que se han asentado en la periferia de Valladolid. Es el asentamiento obrero por excelencia de esta ciudad, y donde se acumularon los trabajadores que encontraban su salario en los Talleres de Renfe. Estas "marginales" ligadas al ferrocarril ocupan, prácticamente, la mayor parte de la zona este de Valladolid. Allí sólo se localizarán, años más tarde, cuatro polígonos de promoción oficial (1º y 25º de Octubre, S. Isidro y Jesús Aramburu), alcanzándose, en los citados polígonos, las 2.000 viviendas construidas.

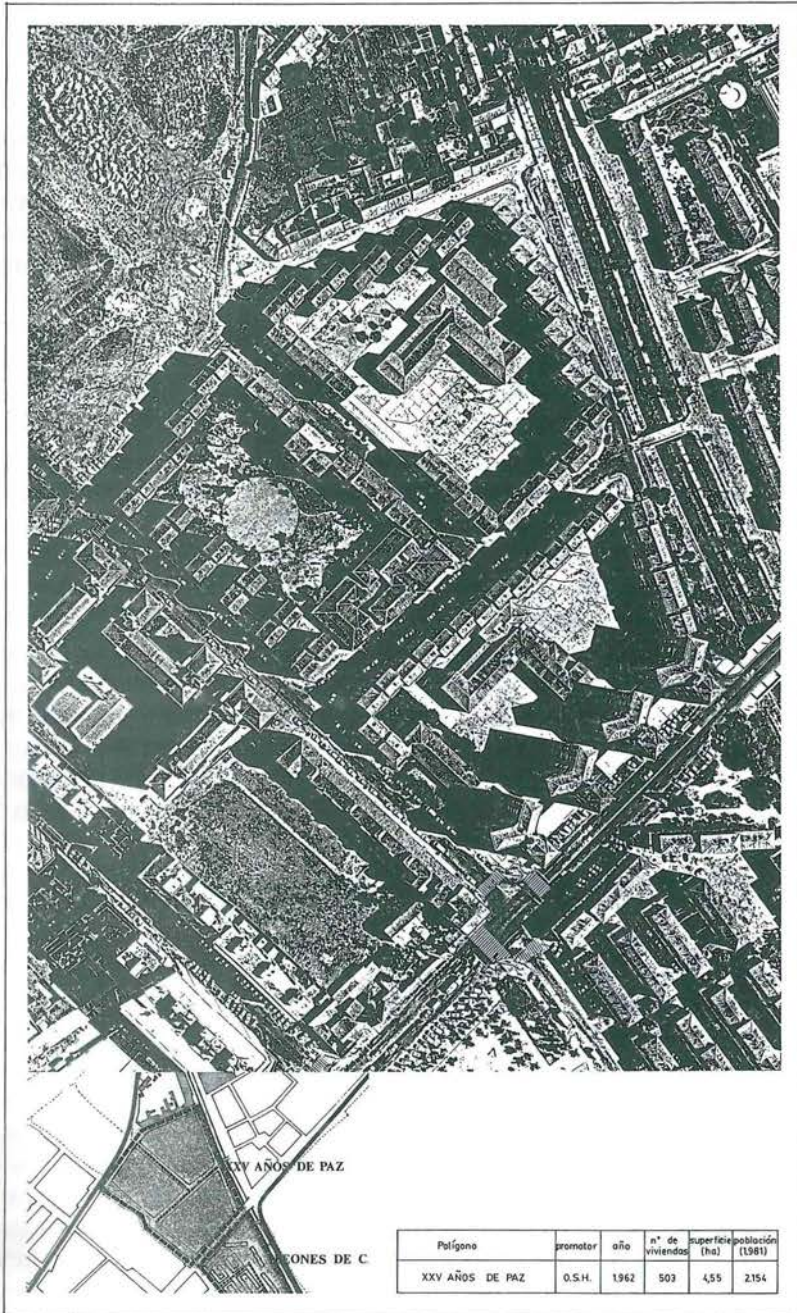
Será al Norte y Sur de la ciudad, donde se acumule la mayor cantidad de estos polígonos. Al Norte del Casco Histórico van a localizarse los de S. Pedro Regalado, Leones de Castilla, XXV Años de Paz, 18 de Julio y Solís Ruiz, sumando casi 3.000 viviendas construidas. En la zona situada al sur del Casco Histórico, van a localizarse los del 4 de Marzo, José Antonio Primo de Rivera y Casas Militares, es decir, un total de casi 3.000 viviendas. El polígono 4 de Marzo, dada su magnitud (casi 2.000 viviendas), desequilibra el número de viviendas totales, ya que son sólo tres los polígonos que se localizan en este sector.

Es la zona Norte, por tanto, es donde más "polígonos oficiales" se acumulan, definiéndose, en conjunto, una corona noreste-sureste, como lugar preferido por estas actuaciones de carácter oficial. No podemos dejar de hacer mención, por último, del polígono "Girón" (723 viviendas), localizado en un espacio periférico atípico, como es aquel que se encuentra al otro lado del río Pisuegra, muy alejado del Casco Histórico. Entre dicho polígono y el río se situará, años más tarde, la urbanización de Huerta del Rey.

Este primer esquema es el que nos permite afirmar que tanto las "urbanizaciones marginales" como los "polígonos de promoción oficial" han tenido un peso fundamental en la definición del actual espacio periférico de la ciudad, marcando tanto las direcciones de crecimiento posteriores como el contenido social de las mismas.

La conjunción de dichos asentamientos ha supuesto, en efecto, los siguientes condicionantes espaciales:

1. En primer lugar, han marcado, claramente, como decimos, el contenido social del espacio periférico. Y ello tanto por un proceso consciente de afirmación de dicho contenido (ocupando espacios concretos, y con la voluntad de calificarlos socialmente), como por omisión del mismo, es decir, no "colonizando" la calidad espacial futura, forzando un alejamiento, también consciente, que permitiese dejar espacios vacíos entre ellos y el resto de la



Polígono XXV Años de Paz, promovido por la Obra Sindical del Hogar, en el año 1962.

ciudad (el caso del Barrio Girón, es paradigmático). Los polígonos, en este sentido, han marcado una cualidad espacial allí donde se asentaban, pero haciéndolo en lugares suficientemente alejados como para producir cualidad futura en esos "vacíos urbanos", con una clara voluntad de ser ocupados, a posteriori, por asentamientos residenciales de una más "alta calidad". Espacios vacíos que han podido continuar la calidad social ya establecida por dichos polígonos oficiales, pero que al caer en manos de la iniciativa privada ha producido un determinado aumento en la calidad de la oferta de la vivienda con respecto a la anterior "oferta oficial". Todo ello, naturalmente, en términos muy relativos.

2. Los polígonos oficiales, por tanto, han determinado un crecimiento, u ocupación del espacio periférico, en función de una "estrategia de vacíos urbanos" que han actuado como lugares poseídos, a posteriori, de una rentabilidad inexistente en sus inicios.

3. Por último, una vez consumada la ocupación de dichos "espacios vacíos", entran en acción, de nuevo, las "urbanizaciones marginales", procediéndose a la puesta en marcha de "planes de reforma interior" aplicados a las mismas, con la intención de reconvertirlos en lugares de más alta rentabilidad económica. No otro sentido han tenido, y siguen teniendo, las "reformas de alineaciones" a que fueron sometidos dichos asentamientos, tanto en los años 60 como a partir de 1975. Es de destacar, en este sentido, las "reformas de alineaciones" a que se sometió el barrio de las Delicias (la más importante urbanización marginal de Valladolid), lo que provocó un cambio radical en su concepción tipológico-edificatoria, desapareciendo, casi en su totalidad, la vivienda "molinera" de una o dos plantas, para dar paso a edificios de viviendas que multiplican sus alturas, disminuyendo, sensiblemente, la primitiva sección de la calle, es decir, rentabilizando, al máximo, la operación de reforma.

Si las "urbanizaciones marginales" han preparado el camino para la posterior localización de los "polígonos oficiales", han sido, sin embargo, estos últimos los que, realmente, han cuantificado el espacio periférico, y todo ello tanto desde el punto de vista de las viviendas construidas como de la superficie final ocupada. Cuando se comenzaron a construir estos "polígonos oficiales", allá por los años 40, Valladolid contaba con una población aproximada de 116.000 habitantes. En el momento en que se construye, por otro lado, el último polígono de dichas características (el llamado "XXV Años de Paz", en 1964), la población de Valladolid alcanzaba los 172.000 habitantes. Casi 60.000 habitantes se han sumado a la población de Valladolid durante el periodo de construcción de los "polígonos de promoción oficial". Eso no quiere decir que todo el aumento de población se localizase en dichos polígonos, pero si la gran mayoría de la misma, ya que en esos 25 años apenas

se construyen en Valladolid otro tipo de viviendas que las que se hacían en régimen oficial. De hecho, el total de viviendas construidas, bajo dicho régimen, fueron casi 10.000, lo que concuerda, con ciertas variaciones, con los casi 60.000 nuevos habitantes. No olvidemos que se trata de un periodo de fuerte inmigración debido, fundamentalmente, a la presencia de importantes empresas industriales (Fasa, Sava, Enasa...) que comienzan a localizarse en la ciudad a partir de 1950.

Este aumento de viviendas, sobre todo de promoción oficial, supuso, por entonces, un aumento de la superficie construida que representó casi 85 nuevas hectáreas de suelo que se agregan al ya existente en la ciudad. Y de dichas 85 hectáreas, 81 estaban calificadas como "suelo rústico".

En el periodo 1940-64, por tanto, es la actividad oficial quien se responsabiliza del crecimiento de Valladolid, y quien, por otra parte, incorpora importantes cantidades de suelo fuera de toda "calificación urbanística". Pero no olvidemos que de la "calificación urbanística" de dicho suelo rústico ya se habían encargado, con anterioridad, las "urbanizaciones marginales" que, como decíamos, prepararon el camino que va a proporcionar la lógica de localización de estos "polígonos de promoción oficial". Como nos señala J. García Fernández: *"...En unos momentos en que la actividad constructiva tenía pocas iniciativas, han aportado (los organismos oficiales) cerca de 7.000 viviendas. Esta cifra, de por sí expresiva, cobra más significado si consideramos que de las 11.052 viviendas edificadas en la ciudad, entre 1951 y 1960, las que se hicieron en los grupos entonces inaugurados ascendieron a 5.328, es decir, casi la mitad de las construidas en Valladolid. Sólo en el año 1960, cuando fue ocupado el grupo Cuatro de marzo (1.950 viviendas), los organismos oficiales fueron los únicos que prácticamente contribuyeron al problema de la vivienda, pues para un total de 2.460 ellos entregaron 2.400 (él 97,5%). Por eso no dudamos en calificar su actuación de excepcional"*.

9. EL DESARROLLO DEL PLANEAMIENTO COMO REALIZACIONES SECTORIALES DE LA RENTA URBANA

A partir de la redacción del Plan Cort, el proyecto de ciudad ha sido entendido como suma de propuestas parciales. Cada una de estas propuestas respondía a diferentes maneras de entender la realización de las "rentas inmobiliarias" que asegurasen la "división social del espacio" propuesta por Cort. Distinguimos, en este sentido, tres maneras de proceder a la realización de dichas "rentas inmobiliarias".

En primer lugar, mediante la producción de "rentas de posición centrales", es decir, la puesta en marcha de operaciones inmobiliarias con el objetivo de desarrollar procesos de "renovación urbana". Es el caso del proyecto de "*Reforma de Alineaciones al Plano General de Valladolid*", propuesto y realizado en 1950. Dicho proyecto se aplicaba, sobre todo, a las zonas centrales de la ciudad, agregando un nuevo sector urbano, situado al norte y en régimen de continuidad con la misma, sector que, hasta entonces, permanecía sin estar construido en su totalidad.

En segundo lugar, lo que podemos denominar como producción de "rentas de posición periféricas". Puede parecer una contradicción, ya que las "rentas de posición" se realizan en función de operaciones de tipo central. Sin embargo la presencia de determinados asentamientos periféricos, cuyos orígenes se remontan a los primeros años del siglo xx, ha dado lugar a que se consoliden zonas periféricas cuya posible "remodelación" permitiría la realización de unas rentas cuya lógica está más enraizada en procesos de reproducción de suelo que en aquellos otros que implican la producción de nuevos territorios urbanos. Es el caso, por ejemplo, de las "reformas de alineaciones" a que se someten, a partir de 1960, barrios periférico-marginales como el Barrio de la Victoria, Delicias, Barrio España...etc.

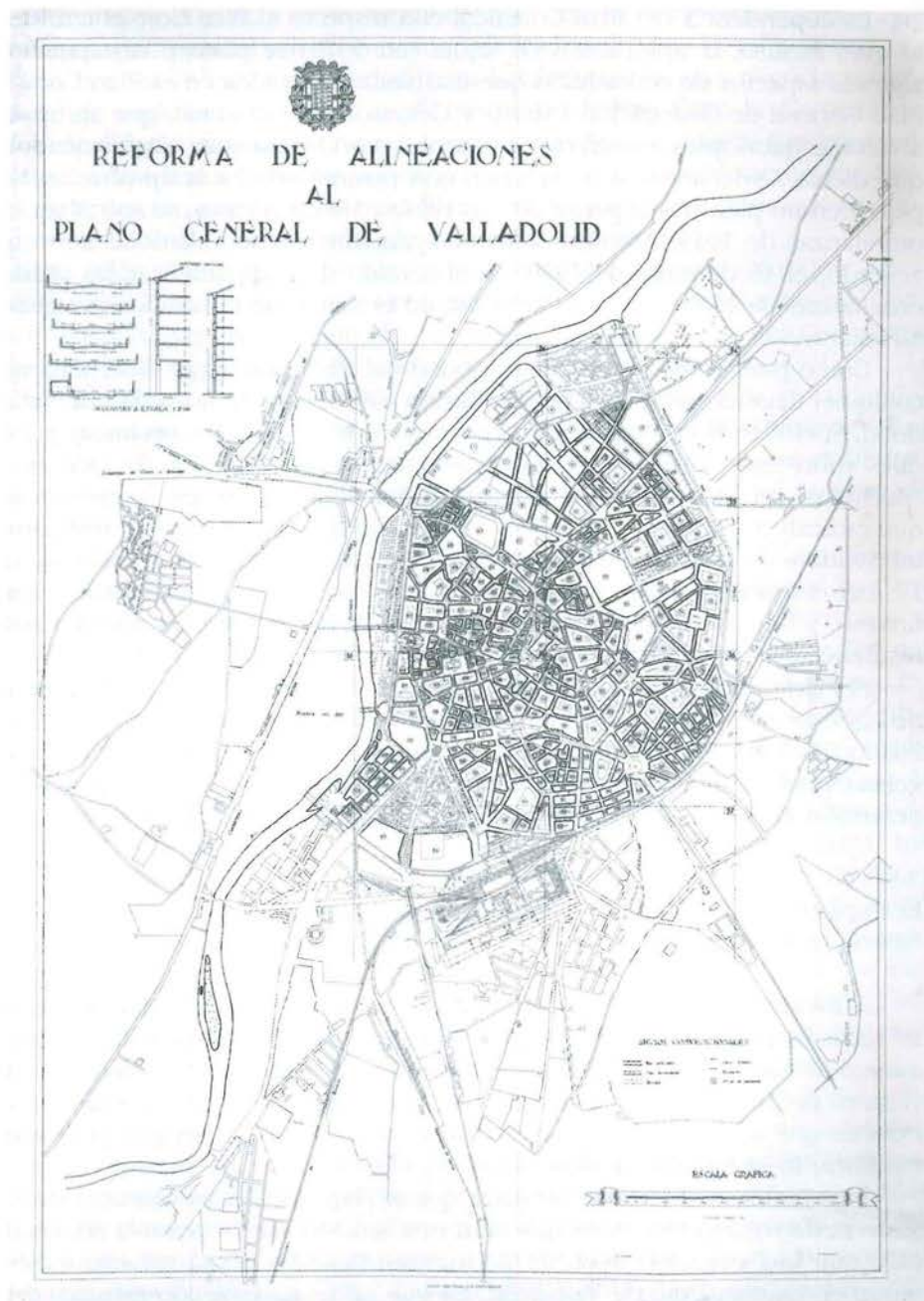
Y, en tercer lugar, aquellos procesos de producción de rentas que se enmarcan en lo que se denomina la realización de "rentas absolutas". Nos referimos, sobre todo, a la puesta en marcha de proyectos de nuevas zonas residenciales que se instrumentalizan mediante la figura del llamado Plan Parcial. Es el caso, por ejemplo, de los conjuntos residenciales de Huerta del Rey, Arturo Eyries, Parquesol...etc, conjuntos que tomaremos como ejemplos de

este tipo de realización de rentas, y cuyo análisis nos desvelará aspectos que tienen mucho que ver con la relación entre extensión de la ciudad, realización de las citadas rentas y consolidación de la división social del espacio que se había planteado en el Plan Cort.

Estas diferentes maneras de entender la planificación urbanística las referimos a una ciudad como Valladolid, aunque no son ajenas, como puede fácilmente imaginarse, a aquellas otras que responden a requerimientos propios de una economía de signo capitalista. Tampoco es ajeno a este modelo económico un entendimiento del planeamiento como proceso en continua modificación, ya que todo lo que sea programar anticipadamente puede romper la lógica del llamado "libre mercado". En cualquier caso, lo que puede estar sujeto a un control anticipado, en un modelo económico semejante, se limita a aquellos aspectos que contribuyen a realizar las rentas descritas y cuya materialización requiere una fuerte inversión de la que se responsabilizan los poderes públicos, al menos desde el punto de vista de su gestión. Con el Plan Cort se inauguran, en la ciudad de Valladolid, todos estos nuevos modos de gestionar y construir la ciudad, adoptando el Planeamiento Urbano, en paralelo, nuevas maneras de proceder tanto a su redacción como a su materialización real.

Unos planes se suceden a otros, en un intento por adaptar la legalidad que se deriva de su aplicación a la realidad económica y social de cada momento. No es de extrañar, en este sentido, que desde la adopción del plan Cort se planteasen, alternativamente, modificaciones que afectaban a sectores concretos de la ciudad junto con aquellas otras que contemplaban la totalidad de la misma. Y todo ello, con el plan Cort de fondo, utilizándose como marco de referencia obligado, incluso en aquellos casos en los que la modificación emprendida afectase a toda la ciudad. Tal es el caso del llamado "Plan general de Ordenación Comarcal", aprobado en 1971.

Este plan se presenta como la primera alternativa emprendida para sustituir al plan Cort. Su carácter de "Plan Comarcal" revela intenciones claras de extender los ámbitos de la edificabilidad más allá del estricto marco municipal. Esta invasión de territorios municipales, sobre los que el gobierno de Valladolid no ejerce, en principio, ningún tipo de control, constituirá lo específico de este plan con respecto al plan Cort. El resto de sus determinaciones, sin embargo, continúan lo ya establecido en 1939. El Plan Comarcal, en efecto, sigue combinando los dos aspectos claves que distinguían al Plan Cort: Una renovación, más indiscriminada si cabe, aplicada a todo lo que está consolidado y constituye "núcleo urbano" propiamente dicho, junto a agregaciones de nuevos territorios que, en el caso de este Plan Comarcal, alcanzan cotas verdaderamente espectaculares. La ciudad se programa para que se extienda hacia el sur, en un intento por poner en un mercado inmobiliario una cantidad de suelo que se creía necesaria, por entonces, dadas las esperanzas puestas en el desarrollo industrial de Valladolid.



Reforma de Alineaciones al Plano General de Valladolid, realizado por el Ayuntamiento de Valladolid, en el año 1950.

La dependencia del Plan Comarcal con respecto al Plan Cort es tan fuerte que, incluso, la aprobación de aquel (en 1970) se planteó manteniendo algunos aspectos de ordenación que estaban establecidos en el Plan Cort. El Plan General de Ordenación Urbana y Comarcal de Valladolid, que agrupaba a catorce municipios, en efecto, se aprobó sin Ordenanzas, estableciéndose que dichas Ordenanzas se redactasen con posterioridad a la aprobación del plan y en un plazo no superior de seis meses. Mientras tanto, se aplicaban las ordenanzas de 1945. Por otro lado, el Ayuntamiento de Valladolid tomó un acuerdo, el 16 de junio de 1979, en el sentido de compatibilizar las citadas ordenanzas de 1945 y las del Plan Cort, en el marco de la zonificación general establecida en el Plan Comarcal.

Como puede observarse, la autoridad del Plan Cort sigue determinando cualquier acuerdo referido a la ordenación urbanística de la ciudad de Valladolid. Si el Plan Cort estableció, como ya hemos comentado, las líneas generales sobre las que iban a pesar la distribución en el espacio de "rentas" y "personas", el Plan Comarcal acentúa dicha distribución, en la medida en que radicaliza el papel económico del espacio de la ciudad como realizador indiscutible de dichas rentas. Para ello asigna una rentabilidad uniforme de 12 metros cúbicos sobre metro cuadrado a todo el suelo calificado como urbano, y una densidad de 70 viviendas por hectárea para las nuevas áreas residenciales.

El Plan Comarcal, por tanto, realiza las expectativas del Plan Cort, poniendo las bases para proceder a una renovación total del espacio urbano consolidado, planteando nuevas extensiones urbanas donde acumular los contingentes poblacionales que se estiman en función del, a su vez, previsible desarrollo económico a protagonizar por la ciudad de Valladolid.

EL PLANEAMIENTO COMO DESARROLLO Y REALIZACIÓN DE "RENTAS DE POSICIÓN CENTRALES"

A los pocos años de ser aprobado el Plan Cort, concretamente en 1944, se redactó, por parte de la Oficina Municipal de Arquitectura del Ayuntamiento de Valladolid, un proyecto de reforma parcial de alineaciones al Plan General de Urbanización vigente desde 1939 ("Plan Cort"). Diversas fueron las razones que se plantearon para, en tan corto periodo de tiempo, pensar en modificar lo aprobado en 1939.

Para justificar tal reforma, se decía que el Plan Cort era ambicioso y demasiado perfecto, aspectos éstos que eran más una valoración positiva del citado plan que una negación implícita del mismo. La clave de su reforma estaba, según el Ayuntamiento de Valladolid, en que no se contaba con recursos económicos para poderlo llevar a efecto, o, lo que es lo mismo, no se daba una relación entre la puesta en valor de la gran cantidad de suelo que, como tal, se

proyectaba en el plan, y los recursos económicos, no sólo institucionales, que podía aportar, para tal puesta en valor, una sociedad como la vallisoletana.

A la vista de esta incapacidad, para hacer frente al gran negocio económico, de carácter inmobiliario, que propuso el Plan Cort, la Corporación Municipal tomó el acuerdo de reformarlo en lo que se refería, fundamentalmente, a las alineaciones propuesta, recortando, considerablemente, los límites de actuación establecidos en el Plan Cort, lo que quiere decir que se estaban acortando las posibilidades de actuación edificatoria.

La reforma consistía, por tanto, en recortar el campo de actuación inmobiliaria, así como en rectificar las alineaciones y aperturas propuestas por Cort, para adaptarlas a las posibilidades de pequeños promotores, únicos agentes posibles con capacidad para actuar en una ciudad como Valladolid: *"...la intención general y fundamental del presente proyecto, se decía en la memoria, responde a la idea de hacer lo más viable posible el plan vigente (Plan Cort), procurando combinar las trazas de éste con las alineaciones existentes, mediante la desviación de algunas vías públicas para que el número de inmuebles afectados sea el menos posible"*.

Este plan de reforma, por otro lado, cambia, por completo, el sentido que tenían aquellas dos grandes arterias propuestas por Cort, arterias que partiendo de la carretera de Burgos, y atravesando el casco histórico, penetraban en el nuevo "ensanche" para convertirse en los dos ejes fundamentales del mismo. Aunque se sigue planteando, en este proyecto de reforma, el "ensanche" previsto al otro lado del río, procurándose que las nuevas arterias propuestas desembocasen en los respectivos puentes para, de esta forma, facilitar la comunicación de la Ciudad Histórica con la nueva zona a urbanizar, la idea presente en este proyecto es prestar atención preferente a la reforma de la ciudad existente, y no tanto a su extensión más allá del río Pisuerga. Las nuevas vías propuestas recorren la Ciudad Histórica en un intento de hacer más asequibles las nuevas alineaciones propuestas. Dicho recorrido, por otro lado, es "endogámico", es decir, empieza y acaba en sí mismo, no teniendo más objetivo que simplificar la "reconstrucción" propuesta por Cort. En ningún caso facilitan la extensión de la ciudad. A Valladolid se la considera como una ciudad que debe crecer sobre sí misma, sin apoyarse en estructuras morfológicas que no sean las que ya están consolidadas históricamente.

La única zona que se proyecta, como agregación de nuevo suelo a la ciudad existente, no se plantea, sin embargo, como espacio residencial. Se trata del barrio nuevo de Sta. Clara (actual Rondilla, al norte del Casco Histórico) que *"...se ha proyectado con un trazado distinto en su totalidad al del plan vigente, con el fin de adaptarse a las ideas generales expuestas por el Arquitecto de Construcciones Civiles del Ministerio de Educación Nacional, según las cuales se reserva, entre la Rondilla de Sta. Teresa y el Salto del Esgueva, una amplia zona para construcciones universitarias..."*. Se trata, en efecto, de la localización del nuevo Campus Universitario, idea que nunca abandonó su planteamiento de

simple propuesta, ya que tan sólo unos años más tarde se modificó, dando paso a un proyecto de alineaciones que facilitó una de las ocupaciones de suelo más densas que se recuerdan en la historia de Valladolid.

Esta "reforma de Alineaciones" al Plan Cort, fue aprobada en 1950, insistiéndose que tal reforma "...se concreta y reduce simple y exclusivamente a una rectificación de líneas sin cambiar el Plan General vigente (se refiere al



Fotografía aérea de Valladolid, tomada hacia 1960, en la que se muestra la periferia norte donde se construirá, a partir de entonces, el Barrio de la Rondilla, siguiendo los Proyectos de Nuevas Alineaciones establecidos a tal efecto.

Plan Cort), *que se estima acertado, habiéndose conservado la intención general del mismo por lo que se refiere a vías arteriales...*". Supeditación, por tanto, al Plan Cort que sitúa a éste en ese marco obligado de referencia que lo califica como auténtica guía en el proceso de construcción de la ciudad.

Los proyectos que se suceden, a partir de la redacción del Plan Cort, están empeñados en considerar que lo único que hay que introducir en sus



Fotografía aérea de Valladolid, tomada hacia 1960, donde se muestra el sector de Delicias-Estación Ferroviaria.

determinaciones, tal y como se argumenta en el proyecto de reforma de alineaciones de 1950, son aquellos mecanismos que permitan "...*facilitar la puesta en práctica del plan vigente y hacer a este más viable*".

Los "proyectos de alineaciones", por tanto, vuelven a plantearse como únicos y posibles en el marco de una sociedad, la vallisoletana, que no ha sabido hacer frente al reto inmobiliario que supuso el proyecto elaborado por C. Cort. Valladolid, con este plan de reforma de alineaciones de 1950, retrocede en el tiempo, con las consecuencias que tal hecho han dejado en la ciudad: la destrucción, casi total, de su Recinto Histórico. Cort planteaba, también, dicha destrucción, pero en el marco de un nuevo modelo de organización espacial y no como una simple, aunque dramática, recreación sobre lo existente.

La obsesión de la reforma sobre la reforma, sin embargo, no acaba con este plan de 1950. Diez años después de aprobada la reforma de alineaciones citada, se plantea la necesidad de proceder a cambiar determinados contenidos incluidos en la misma, con la consiguiente reconsideración de los trazados que la sustentan. Recordemos que el plan de 1950 consideraba un sector al norte de la Ciudad Histórica, y en régimen de continuidad con la misma, como nuevo territorio urbano sobre el que se propone un proyecto de Ciudad Universitaria. Se trataba del único sector integrado en dicho proyecto de reforma de alineaciones que no aparece sometido a la lógica del máximo rendimiento, excluyéndose del mismo, en su calidad de zona de "uso público", cualquier intento de someterlo a la realización de rentas inmobiliarias especulativas.

Hacia 1960, en efecto, se procede a reformar las alineaciones de este sector norte de la Ciudad Histórica, con el objetivo de eliminar la asignación del uso propuesto con anterioridad (el de Ciudad Universitaria), sometiendo dicho sector a un nuevo trazado que permita su utilización como nueva zona residencial. Propuesta que se plantea a través del llamado proyecto de "*Reforma de Alineaciones del Barrio Nuevo de Santa Clara*". El arquitecto autor del proyecto justifica dicho cambio de uso por cuanto "...*en los años transcurridos, según noticias llegadas a esta Sección de Arquitectura, se ha abandonado la idea de edificar estas construcciones universitarias, y por el contrario se ha levantado dentro de los terrenos reservados a ellas un edificio dedicado a Seminario Diocesano, teniéndose noticias de que las autoridades eclesiásticas están en tratos para incorporar a los terrenos del seminario los de su vecindad, donde se empezó a construir un Colegio Mayor y que hoy son propiedad de la Universidad*".

Se trata de un claro intento por reconvertir la realización de rentas derivadas del uso del suelo. En un primer momento, se crean expectativas para cualificar el sector norte de la ciudad, asignándole un uso universitario para, más tarde, proceder a su reconversión funcional mediante la aplicación, a dicho sector, de procedimientos urbanísticos similares a los que observamos en las zonas tradicionales. Sobre todo, por lo que se refiere a la práctica, ya

habitual en la historia de la ciudad, de proyectos de alineaciones, aunque en este caso sean de nueva creación, ya que se aplican a un territorio que apenas está construido, alienaciones que, siguiendo también dicha tradición, aparecen asociadas a un uso intensivo del suelo urbano así definido.

En función de dichas alineaciones se concretan grandes manzanas cuyo tamaño está condicionando la definición, en su interior, de un segundo sistema infraestructural (viario-espacios libres), lo que significa que se está imponiendo, a los propietarios que deseen construir, la obligación de hacerse cargo del coste de las infraestructuras más directamente ligadas a sus proyectos residenciales. Así se expresa, al menos, en la memoria del citado proyecto de reforma, cuando se afirma que *"...las manzanas son de grandes dimensiones, sobre todo comparadas con la dimensión media de manzana del casco de la población, por lo que se deja a la iniciativa particular la urbanización dentro de cada una de ellas, para lo cual previamente habrá de presentarse, para la aprobación por parte del Excmo Ayuntamiento, del proyecto de urbanización conjunto de cada manzana, por parte del propietario o conjunto de propietarios de los terrenos que la integren, debiéndose ajustar las edificaciones al correspondiente Plan Parcial de cada manzana"*.

De este primer grupo de proyectos de urbanismo, cuyos objetivos los hemos enmarcado en ese propósito de realizar las llamadas "rentas de posición centrales", podemos decir, como conclusión final, que tratan de introducir modificaciones en el proyecto de ciudad planteado por Cort sin ofrecer alternativas al mismo. Recrean el Plan Cort, asumiendo, con todo rigor, la ciudad por él planteada. La diferencia reside, sin embargo, en que mientras el Plan Cort establece mecanismos para proceder a la renovación de la ciudad tradicional, paralelamente a la definición de un "ensanche", en su calidad de complemento alternativo al tipo de operaciones centrales que pesan sobre ella (los procesos de renovación urbana están condicionados, en una palabra, por el sistema viario-estructural que está permitiendo la construcción de Huerta del Rey), el Plan de 1950, junto con la reforma de 1960, no establece una relación semejante. La única alternativa que le queda a este último proyecto es proceder, como así lo hizo, a la incorporación de una zona exterior al casco tradicional como nuevo territorio residencial complementario a las operaciones centrales que pesan sobre las zonas consolidadas de la ciudad. Pero si en el Plan Cort observamos una idea alternativa de ciudad, uno de cuyos presupuestos necesarios es proceder a la renovación radical que plantea, en el plan del 50, por el contrario, dicha renovación no se enmarca en alternativa urbanística alguna. En cualquier caso, la nueva zona residencial que se propone, como extensión y agregación de nuevos territorios, se perfila como continuación del espacio existente y no como espacio alternativo.

EL PLANEAMIENTO COMO DESARROLLO Y REALIZACIÓN DE
“RENTAS DE POSICIÓN PERIFÉRICAS”

Una vez establecido el procedimiento urbanístico para llevar a cabo la realización de “rentas de posición centrales”, aplicadas a lo que, en términos generales, podemos llamar como “ciudad tradicional”, se inician otros procesos encaminados a extender la realización de dichas rentas aunque, esta vez, aplicadas a territorios urbanos periféricos que presentan un grado de consolidación importante. Se trata, en general, de “reformas de alineaciones” que se plantean para ser aplicadas a barrios periféricos localizados en régimen de continuidad con la “ciudad tradicional” propiamente dicha. Nos referimos a barrios como el de Las Delicias, La Victoria, Sta. Clara, España, La Rubia...etc, es decir, todas aquellas formaciones urbanas que definieron, en sus orígenes, los primeros brotes de conjuntos residenciales fuera de la ciudad histórica. Conjuntos residenciales que obedecen, en general y salvo alguna excepción, a desarrollos urbanísticos marginales. Pero ya se trate de conjuntos marginales, o de aquellos otros que obedecen a planteamientos urbanísticos integrados en la disciplina oficial y reconocida, lo más importante a tener en cuenta es su característica de espacios consolidados sobre los que pesa una carga histórica determinada, convirtiéndose, esta última, en el punto de referencia que justifica el “cambio de alineación” propuesto. “Cambio de alineación” que, a su vez, no es más que la justificación legal pertinente para proceder, a posteriori, a su “renovación urbana”.

Lo que debe quedar muy claro, en este sentido, es que el objetivo de estas “reformas de alineaciones” no es proceder a un teórico saneamiento urbanístico, desde un punto de vista técnico, sino impulsar las posibilidades de obtener rentas inmobiliarias en dichas zonas, cambiando, a su vez, las posibilidades legales de obtención de la edificabilidad correspondiente. La aplicación, a una u otra zona, de estos cambios (en la “sección de calle”, o en la “altura de edificación”), sólo se diferencia en el hecho de que con dichas “reformas de alineaciones” se están incorporando a la ciudad una diversidad de territorios cada uno de los cuales va a proporcionar, a su vez, diferentes formas de obtener las citadas rentas. Estas, en efecto, no van a representar el mismo valor tratándose, por ejemplo, del Barrio de España o de La Rubia, aunque ambas, eso sí, van a procurar un alza en la valoración original que se identificaba con dichos barrios. Se produce, en este sentido, una variación en la “renta de posición” obtenida en función de la incorporación histórica que cada barrio ha protagonizado en el desarrollo urbanístico de la ciudad. Dicho protagonismo, valga también como ejemplo, ha sido más importante en el caso de barrios como La Rubia o los alrededores del Paseo de Zorrilla, no así en el caso de urbanizaciones marginales como la que representa el Barrio de España. Este hecho repercute en las posibilidades de cada sector urbano a la hora de tratarlo como objeto productor de rentas de posición.

Diferencia de posibilidades que va a repercutir, también, en la calidad de las rentas a obtener, lo que se manifiesta en el contenido de los programas de renovación que son capaces de desarrollar los diferentes territorios urbanos. Un barrio marginal se “contenta”, en este sentido, con un cambio simple de edificabilidad. La renovación consistirá, en este caso, en elevar dicha edificabilidad, lo que no tiene por qué manifestarse en un cambio importante en la calidad de la vivienda. Calidad que sí podemos observar en otros barrios junto con el aumento de las posibilidades de edificación.



Fotografía aérea de Valladolid, tomada hacia 1960, donde se muestra la periferia norte identificada con el Barrio de la Victoria.

El objetivo, por tanto, es proceder a la transformación de la “ciudad consolidada”, mediante la puesta en marcha de procesos de “reproducción” del espacio, reproducción de distinto signo como diferentes son los sectores urbanos afectados. La “renovación urbana”, en este sentido, se remite a contenidos concretos de clase. Del mismo modo que la ciudad se extiende mediante la construcción de conjuntos residenciales con un contenido de clase determinado, también se renueva en el mismo sentido. Es así como podemos distinguir los efectos que se derivan de la renovación de las zonas centrales, de aquellos otros que se observan en zonas periféricas adyacentes a las mismas. Mientras en las zonas centrales (las más enraizadas con la historia oficial de la ciudad) los procesos de “renovación urbana” cambian la rentabilidad inmobiliaria no sólo por causa del aumento de la edificabilidad permitida sino, sobre todo, por el cambio de función en el uso del suelo, en las zonas que gozan de menor centralidad, sin embargo, este último cambio no es fundamental. Podemos observar, en este sentido, una “renovación de calidad” en las zonas más centrales frente a una “renovación más cuantitativa” en aquellas otras que no gozan, de partida, de dicha característica. Es por ello por lo que podemos hablar de la realización de “rentas de posición centrales” (más relacionadas con esa “renovación cualitativa”), así como de las que hacen referencia al desarrollo de “rentas de posición periféricas” (más relacionadas con la “renovación cuantitativa”). Pero, ambos procesos, se enmarcan en la denominación general de “renovación urbana”, apareciendo este fenómeno, por tanto, como un mecanismo que tiende a transformar lo existente para incorporarlo a diferentes maneras de entender la apropiación del espacio urbano. Esta apropiación puede medirse en clave de calidad (renovar espacios para introducir en ellos formas de vida diferentes), o en su dimensión puramente cuantitativa (renovar espacios para rentabilizar nuevas formas de apropiación). La rentabilidad económica, sin embargo, está presente en ambos procesos. Lo que sucede es que en unos casos se entiende que la obtención de dicha rentabilidad pasa por un cambio cualitativo de las zonas afectadas, y en otros por un cambio simple en la manera de entender la edificabilidad aplicada a la zona en cuestión.

Esta es la diferencia entre los dos procesos de renovación urbana que se han producido, en Valladolid, a partir de las “reformas de alineaciones” aplicadas, en un primer momento, en el casco histórico (Plan de 1950) y, en un segundo momento, en aquellos sectores urbanos periféricos a dicho casco. Mientras con la renovación de la Ciudad Histórica se han producido cambios cualitativos, que han supuesto el inicio de su terciarización funcional, acompañada de un cambio en la calidad de la vivienda, en sus zonas periféricas, sin embargo, dichos procesos han mostrado la voluntad, casi exclusiva, de aumentar la rentabilidad edificatoria, no procediéndose a un cambio funcional importante. Se sigue manteniendo la residencia como elemento funcional distintivo, aunque aumentando su proporción en relación con el espacio que ocupaba en su origen.

Es esclarecedor, en este sentido, comparar la fotografía aérea del sector Delicias, correspondiente al año 1960 (aproximadamente) con la que refleja la realidad de dicho barrio, por ejemplo, veinte años después. Se observa, sin ninguna duda, un cambio en el rendimiento inmobiliario que se le ha exigido al suelo en función de las citadas "reformas de alienaciones". Lo mismo podemos comprobar en el Barrio de la Victoria, o en aquellos otros barrios periféricos que han acompañado a estos en el proceso de cambio a que han sido sometidos.

Los procesos de "renovación urbana" consolidan la "división social del espacio", combinando cualidad y cantidad en función del espacio urbano sobre el cual se realizan y se sienten sus efectos. Al recrearse sobre lo existente sancionan, casi de forma definitiva, el uso del suelo, estableciendo, paralelamente, direcciones de crecimiento, es decir, marcando las pautas del futuro desarrollo de la ciudad, ya que al sancionar lo consolidado impulsan la ocupación de territorios exteriores en la medida en que se agotan, por ocupación real o retención especulativa de suelo-vivienda, las posibilidades de consumir la ciudad hasta entonces consolidada. Si ha cambiado, por ejemplo, el tipo de vivienda en el barrio de las Delicias (de la vivienda molinera a otra muy diferente desarrollada, sobre parcelas similares, en altura), lo que permanece son las posibilidades sociales de ocupación del citado barrio, ofreciéndose, en este sentido, como el barrio obrero que siempre ha sido, aunque ahora dichos estratos sociales se muevan en una dimensión espacial diferente. Esta relación cualidad-cantidad no tiene por qué mostrarse radicalmente dividida en función de sectores urbanos perfectamente segregados. Dicha relación, muy al contrario, es compartida dentro de un mismo sector, advirtiéndose renovaciones de signo diferente en el interior, incluso, de sectores urbanos que se distinguen por una homogeneidad en su origen. Es el caso, por ejemplo, del Recinto Histórico de Valladolid. Dependiendo de ámbitos concretos del mismo observamos un tipo de renovación u otro. En las zonas más centrales de dicho recinto es donde se ha producido el cambio funcional-cualitativo reseñado. En las zonas periféricas del Casco Histórico, sin embargo, observamos una fortísima renovación cuantitativa, a pesar de que dichas zonas, en su origen, se inscriben en la historia más identificada con la razón de Valladolid como ciudad. Una "división social del espacio", originariamente establecida, está en la base de esta diferenciación a la que se han visto sometidos y que, también, han potenciado los procesos de "renovación urbana".

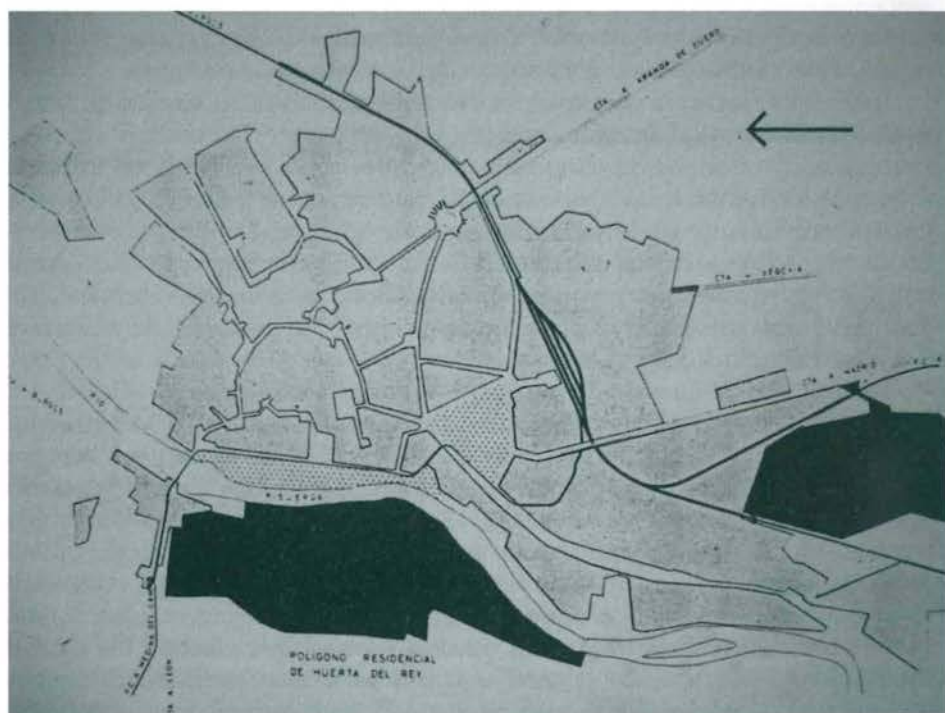
EL PLANEAMIENTO COMO DESARROLLO Y REALIZACIÓN DE "RENTAS ABSOLUTAS".

EL EJEMPLO DE HUERTA DEL REY

El término "renta absoluta" se suele utilizar al hacer referencia al beneficio económico que se deriva de la conversión de un suelo agrícola en suelo urbano. Podemos hablar, en este sentido, de dos tipos de rentas, por cuanto también son dos los tipos de territorios sujetos a diversos procesos producti-

vos. Unas rentas serán “agrícolas” y otras serán “urbanas”. La “renta agrícola” es una renta eminentemente productiva: Un terreno produce más rentas en la medida en que se intensifican los cultivos que pueda soportar. Se trata, además, de una renta relativamente estable en el tiempo, tendiendo, incluso, a disminuir. La renta urbana, por el contrario, aumenta con rapidez, aumento que tiene que ver con específicas determinaciones urbanísticas. Se trata de unos beneficios que encuentran su raíz en reglamentaciones jurídicas y no en cantidad de trabajo humano acumulado por causa de procesos productivos específicos. La rentabilidad que desarrollan los terrenos agrícolas, como nos apunta el profesor Campos Venuti, se “...*deriva de las condiciones del mercado y de la naturaleza de los terrenos*”, sin contar, naturalmente, el trabajo humano que se concentra en la realización del cultivo correspondiente.

La “renta urbana” tiene otras características. Su realización está determinada en la medida en que se produce una inversión muy diferente de la que requiere un suelo agrícola. Inversiones que hacen referencia, por ejemplo, a gastos de urbanización, gastos de equipamiento...etc. Ahora bien, para dotar a un terreno de esas cualidades se ha tenido que producir un proceso previo: Se



Delimitación de los dos Polígonos, Industrial y Residencial, propuestos, para la ciudad de Valladolid, por el Instituto Nacional de Urbanización, en la década de los años cincuenta.

trata de su participación real en el desarrollo de la ciudad, participación que, por el mero hecho de que se produzca, supone la realización de una renta. La calidad de esa renta variará en función de la localización de dicho terreno, así como por el tipo de cualificación urbanística que se le asigne. Todo terreno que participa del desarrollo de una ciudad, en este sentido, tiene capacidad para desarrollar rentas que se distinguen por esa doble componente: Realizan rentas por haberse incorporado al desarrollo de una ciudad así como por la posición que ocupen en la materialización real de dicho desarrollo.

La capacidad que tiene un terreno para producir beneficios, derivados del hecho de su incorporación al desarrollo extensivo de la ciudad, constituye la base de lo que se suele denominar como "renta absoluta". Ahora bien, estas "rentas absolutas" serán mayores, o menores, en función de la localización del terreno que contribuye a la extensión de la ciudad. Los terrenos que facilitan el desarrollo extensivo de la ciudad y gocen de ciertas condiciones de centralidad, es decir, de una situación privilegiada por causa de su relación con respecto a las mejores zonas con las que ya cuenta la ciudad, ven aumentadas su capacidad para producir beneficios. Al hecho de convertirse en "suelo urbano" hay que añadir la calidad específica del mismo. Todo suelo desarrolla, por tanto, una "renta absoluta" ("*...es el paso que supone convertirse en suelo edificable en detrimento de la producción agrícola*"), y una "renta diferencial" ("*...variación de la cuantía de la renta absoluta por razones de localización de los terrenos*").

Las nuevas incorporaciones de suelo al desarrollo de la ciudad de Valladolid, mas allá de los ámbitos estrictos sobre los que sólo se han aplicado determinadas "reformas de alineaciones", son las que han proporcionado la realización de esas "rentas absolutas" que han supuesto beneficios económicos a propietarios de suelo y promotores inmobiliarios. Es el caso, por ejemplo, de las incorporaciones a la ciudad de los conjuntos Huerta del Rey, Arturo Eyries o Parquesol, por no citar más que tres de los conjuntos residenciales que más tempranamente van a configurar un nuevo espacio residencial en el conjunto de la ciudad.

Los primeros desarrollos urbanísticos que van a producirse en Valladolid, fuera de la lógica de dichas "reformas de alineaciones", lo van a hacer reconvirtiendo antiguos territorios agrícolas que se encuentran al otro lado del río Pisuerga. Se trata de terrenos que, hasta entonces, no habían jugado un papel específico en el desarrollo de la ciudad. De ahí, su capacidad para desarrollar rentas absolutas. Son incorporaciones que no sustituyen aquellas otras operaciones urbanísticas que suponen la modificación de lo existente. Al mismo tiempo que se están incorporando, a la ciudad, estos conjuntos residenciales continúan produciéndose "reformas de alineaciones" que afectan a la ciudad consolidada. Lo novedoso, sin embargo, no es la simultaneidad de ambas maneras de proceder a la construcción de la ciudad, sino el sentido, contenido, localización e instrumentos urbanísticos, que acompañan a la realización de estos nuevos conjuntos.

Lo primero que llama la atención, como decimos, es la localización de estas nuevas zonas residenciales. Todas ellas, en efecto, comienzan a colonizar territorios, hasta entonces, ajenos al desarrollo de la ciudad. Si hasta ahora, el suelo localizado al otro lado del río no había sido objeto de atención, excepciones comentadas, con la construcción de estos conjuntos residenciales dicho suelo se convierte en el soporte de la nueva ciudad que se está definiendo. La realización de "rentas absolutas" coincide, en este sentido, con la construcción de un nuevo "espacio social", aunque diverso por sus contenidos, que va a suponer el planteamiento de una nueva alternativa urbanística, de una nueva manera de entender, en suma, la forma y la gestión de la ciudad.

Esta operación de trasladar, más allá del río, el campo de actuación inmobiliario, que va a dotar a la ciudad de Valladolid de un nuevo espacio social, se inicia, por lo que se refiere a su planteamiento originario, en los años anteriores a la aprobación del llamado "Plan Mesones", es decir, antes de 1969.

En los años inmediatamente anteriores a la aprobación del "Plan Mesones", el oeste de la ciudad seguía, prácticamente, sin ocuparse. Sólo algunas "urbanizaciones marginales", o concretos Barrios de Promoción Oficial, como el Barrio Girón, eran las únicas formas de asentamientos residenciales existentes al otro lado del río. Huerta del Rey sólo estaba en proyecto, constituyéndose éste como una manera de entender la ocupación del espacio que sigue, con bastante rigor, esa idea del "crecimiento discontinuo a saltos". El salto al río ya lo había protagonizado el Barrio Girón, faltando únicamente el "relleno" del espacio vacío que estaba delimitado entre el río y el citado Barrio. El Barrio Girón, en efecto, había protagonizado dicho salto, pero su localización concreta no se producía en régimen de continuidad con lo construido, aunque estuviese el río como delimitador con respecto al espacio de la Ciudad Antigua. Dicho barrio se enmarcaba en un ámbito territorial muy alejado, tanto de la Ciudad como del río, alejamiento que si aún hoy día es apreciable, ¿como se observaría por entonces?

El salto definitivo va a comenzar a gestarse hacia 1961, fecha en que se aprueba la delimitación del nuevo recinto residencial que se constituirá, años más tarde, como la actual Huerta del Rey. Dicha propuesta de delimitación de un "polígono residencial" se amparaba en el Programa de Desarrollo del Tercer Plan Nacional de la Vivienda, plan que se inició en 1961 y que tenía como meta el año 1976. Dicha delimitación planteaba el desarrollo de una primera fase, para un total de 3.959 vivienda repartidas a lo largo de 60 hectáreas. Huerta del Rey, en efecto, se configura como la primera periferia residencial dotada de ciertos rasgos de autonomía, entendida ésta en el marco de un "proyecto de urbanización" con el que se persigue materializar un espacio social de clase, alternativo al Centro Histórico. Detengámonos en el análisis de este proyecto que significó, para Valladolid el primer intento serio de saltar el río y plantear una alternativa al espacio residencial clásico.

Huerta del Rey se formula en el marco de un Concurso de Proyectos que se convocó en el año 1959. En éste año se encontraba vigente, en el Estado Español, un segundo Plan Nacional de la Vivienda, anterior, por tanto, al citado más arriba, Plan que se pretendía desarrollar entre 1956 y 1960. El primer Plan de estas características se formuló para el periodo 1944-54. El objetivo de este Segundo Plan Nacional era *"...obtener el máximo rendimiento en la protección de toda índole que el Estado presta a la construcción de viviendas adecuadas a las necesidades de los españoles"*. Con esta Plan se persigue construir un total de 550.000 viviendas de Renta Limitada, viviendas que tenían, necesariamente, que localizarse, dada la escasez de suelo no preparado para tales fines, *"...sobre los polígonos que en la actualidad tiene en ejecución acelerada y en proyecto el Instituto Nacional de la Vivienda a través de la Gerencia de Urbanización. Estos polígonos comprenden un conjunto de 4000 hectáreas"*. En la Memoria de la Gerencia de Urbanización, correspondiente al periodo 1959-64, se da la cifra de 9566 hectáreas en el total de las actuaciones en dicho periodo, de las que 5240 corresponden a zonas residenciales. Estas últimas pueden hacer referencia a lo ya materializado y a lo que quedaba, por entonces, por construir. En el caso de Valladolid, por ejemplo, que figura dentro de este cómputo de hectáreas, es posible que, en el momento de redactarse la Memoria citada, apenas estuviese construido lo que le correspondía. Nos referimos a Huerta del Rey que, según dicha Memoria, le correspondían unas 6442 viviendas en 599.643 metros cuadrados de suelo. ¿Estaba Huerta del Rey incluido en las 4000 hectáreas que se correspondían con los Polígonos dispuestos a construirse en la primera fase de este Segundo Plan Nacional de la Vivienda?

Lo más riguroso que podemos decir, por lo que se refiere al origen de Huerta del Rey, es que formaba parte de los primeros proyectos que se proponen desde la llamada Gerencia de Urbanización, organismo que fue creado en 1959. La Gerencia de Urbanización recibió el encargo de preparar suelo urbanizado en las ciudades españolas para desarrollar, en ellas, los planes de viviendas del Instituto Nacional de la Vivienda. Esta Gerencia actuaba a través de los llamados "polígonos", es decir, *"...fragmentos territoriales de extensión variable que luego son totalmente urbanizados de acuerdo con un plan detallado que fija las características de la edificación. Una vez terminada la urbanización, la Gerencia vende las parcelas edificables a la iniciativa privada, o las cede a los organismos encargados de la construcción de viviendas económicas"*.

Pues bien, una de las primeras actuaciones de esta Gerencia de Urbanización fue establecer, para la ciudad de Valladolid, entre otras localidades, dos actuaciones de este tipo. Una de ellas se refería al Polígono Industrial de Argales, y la otra al Polígono de Huerta el Rey. El Polígono industrial de Argales se enmarca en los presupuesto que emanan del llamado "Plan de

Desarrollo Económico y Social”, establecido para el periodo 1964-67. Es, por tanto, posterior, a la decisión de promover el Polígono Residencial de Huerta le Rey. Este último proyecto, por su parte, nace de un convenio entre el Instituto Nacional de la Vivienda y la Dirección General de Urbanismo, cuando aún no se había creado la Gerencia de Urbanización. Esto nos hace pensar que las responsabilidades contraídas por esta Dirección General se trasladaron a dicha Gerencia, creada, como decimos, en 1959, para hacerse cargo de la promoción definitiva de Huerta del Rey. “...Las obras, expedientes, estudios y proyectos actualmente en curso, se dice en la citada Memoria, como consecuencia de los convenios celebrados entre la Dirección General de Arquitectura y Urbanismo, o la Dirección General de Urbanismo, y el Instituto Nacional de la Vivienda, serán transferidos a la Gerencia de Urbanización...”. Estos convenios, por otro lado, se regulaban por la Orden de 27 de junio de 1957, en la que se establecía lo siguiente: “... Será objeto de convenio la preparación de suelo necesario para el desarrollo de los programas de construcción previstos en el Plan Nacional de la Vivienda aprobado por decreto de 1 de julio de 1955”.



Huerta del Rey: delimitación del sector sobre el que se va a construir el Polígono Residencial propuesto que fue objeto de Concurso en el año 1959.

Con todo esto queremos decir que la idea de construir Huerta del Rey parece estar más relacionada con el segundo Plan Nacional de la Vivienda (1956-60) que con aquel otro que comienza sus derroteros en 1961. Los retrasos en poner en marcha el polígono de Huerta del Rey han podido condicionar su proceso de gestión haciéndolo coincidir con este último Plan Nacional.

Lo que sí parece que queda claro es que en las bases del Concurso, a que fue sometido el Proyecto de Huerta del Rey, no aparece especificada ninguna razón que lo relacione con reales necesidades de vivienda sentidas, o demandadas, por la ciudad de Valladolid. Este polígono pudo plantearse al margen de dichas necesidades de las que se hablan en el correspondiente Plan Nacional, apostando por la idea de que Huerta del Rey fuese, más bien, una experimentación Urbano-Arquitectónica que un Plan para hacer frente a las necesidades citadas. Veamos, por tanto, las bases de esta Concurso.

Dichas bases se corresponden, como decimos, al año 1959. Las razones que se esbozan, para ponerlo en marcha, hacen referencia a "*...la situación geográfica de Valladolid, su carácter de capital de la Región Castellana de la meseta, sus condiciones culturales e históricas, su riqueza monumental y artística y sus circunstancias de todo orden, entre las que ocupa un lugar de especial importancia su fisonomía económica, con un gran equilibrio agrícola e industrial, con un desarrollo creciente de estas dos ramas de la economía, hacen prever un floreciente desarrollo urbanístico de Valladolid que ya se acusa de manera destacada*". Ninguna referencia, por tanto, a concretas necesidades de vivienda.

El propietario de Huerta del Rey era el Ayuntamiento, al menos los terrenos que cubrían alrededor de 50 hectáreas. Contiguos a estos terrenos se encontraban otros de mayor extensión, al otro lado de la carretera de Burgos (actual Avenida de Salamanca), que llegaban hasta los llamados "cerros". El conjunto de todo ello alcanzaba la superficie de unas 250 hectáreas. La propiedad perteneciente al Ayuntamiento era la que se encontraba limitada entre el río Pisuerga y la actual Avenida de Salamanca.

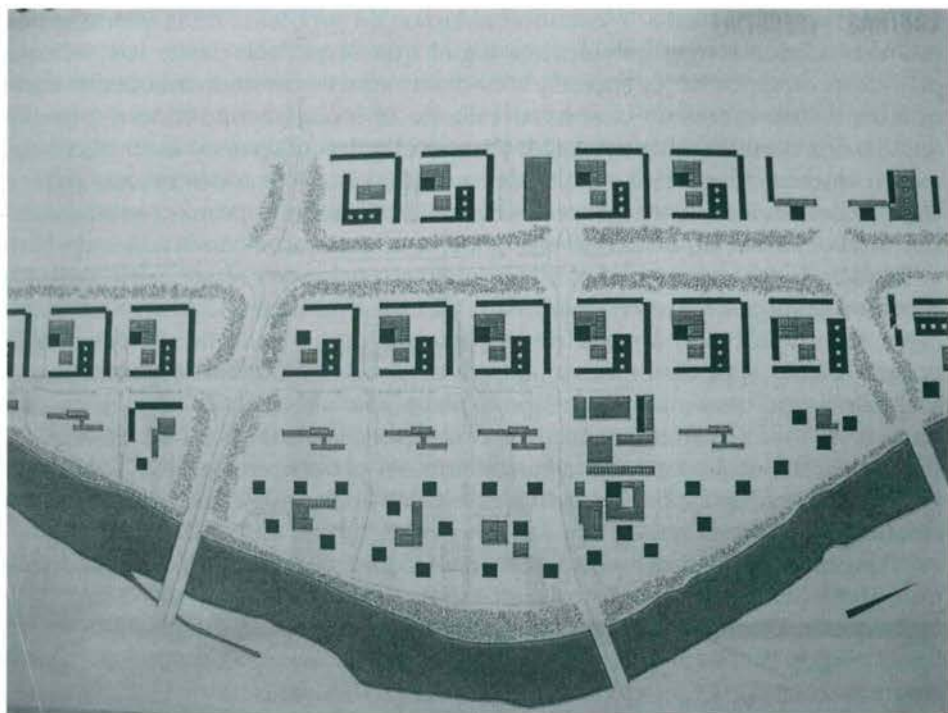
Todo este terreno, se dice en las citadas bases, "*... está llamado a ser el futuro Valladolid, representando una reserva urbanística capaz de albergar una población de unos 100.000 habitantes*". "*...Esta zona, continúa diciéndose, se encuentra en una situación de excepcional interés por ser el sector principal de expansión natural de la ciudad, por su proximidad inmediata a la población actual y por su excelente comunicación y relación a través de los puentes sobre el río Pisuerga ya construidos*".

Como puede observarse, parece que se trata de una operación inmobiliaria destinada a proporcionar suelo, con características de "centralidad", asegurando, con ello, el éxito de la misma. No se detecta, al menos en estas bases del Concurso, la intención de incorporar a la ciudad de Valladolid condiciones urbanísticas que hagan frente a un problema de vivienda real, problema del que no dudamos de su existencia, pero que, mediante este proyecto, no encontramos

voluntad para resolverlo. Y cuando hablamos de problema de la vivienda nos estamos refiriendo, naturalmente, a aquel que se padece desde los sectores más desprotegidos de la sociedad, es decir, aquel que necesariamente tiene que resolverse mediante la construcción de viviendas económicas y populares. En este sentido, el proyecto de Huerta del Rey no parece estar decididamente interesado en esta resolución, ya que el objetivo del mismo parece estar más relacionado en proporcionar a la ciudad una primera gran extensión, más allá del río Pisuerga, que goce, ante todo, de “condiciones de centralidad”, es decir, que, al final, sea una “extensión de clase” para aquellas capas sociales que su renta (medio-alta) les va a permitir localizarse en dicho lugar. Huerta del Rey, a pesar de su “proceso de gestión oficial”, encierra la voluntad clara, casi desde un principio, de proporcionar un “espacio social” a sectores que tienen capacidad para plantearse alternativas de vivienda en una condiciones que les permita expresarse como clase social en ascenso. Y esto, nada tiene que ver con la resolución del problemas de la vivienda que pudo protagonizar la ciudad de Valladolid al final de la década de los años cincuenta.

La gestión de este proyecto comenzó a dar sus primeros pasos mediante un acuerdo, como ya hemos indicados, entre el Ayuntamiento de Valladolid y la Dirección General de Urbanismo, allá por el año 1959, cuando aún no se había creado la Gerencia de Urbanización. Ambos organismo, mediante dicha colaboración, acuerdan convocar un concurso nacional para la ordenación urbanística de “...*tan importante sector*”.

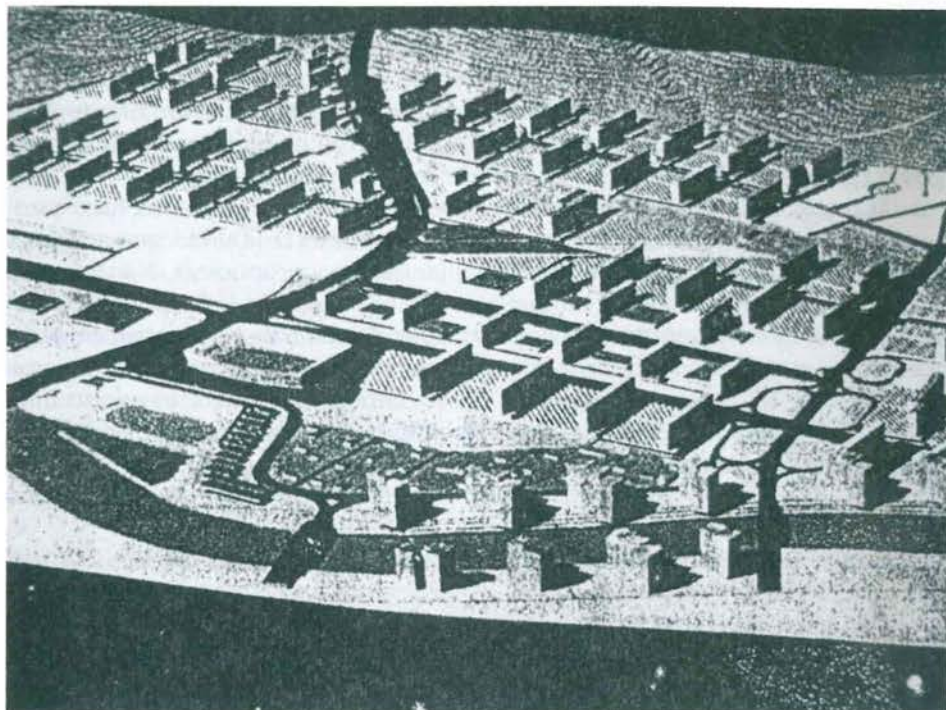
Observamos tres aspectos, en las bases del Concurso, que nos hacen pensar a propósito del carácter experimental de esta propuesta, así como de su objetivo como procedimiento urbanístico para poner en marcha y consolidar una “aérea de calidad residencial” muy al margen de las reales necesidades de vivienda a las que se están haciendo frente, por estos años, a nivel de Estado. El primero de ellos se refiere a la forma de abordarse, en términos globales, este Concurso. Lo que se está pidiendo a los concursantes es una propuesta, tanto de Ordenación Urbanística como de Formalización Arquitectónica, a dos niveles diferentes. La totalidad del sector (unas 250 hectáreas) se exige que se someta a una propuesta “...*en grado de Plan General, para una actuación a largo plazo*”. Por su parte, el sector concreto que aparece delimitado entre el río y la actual Avenida de Salamanca, es decir, la parte del territorio que se corresponde con la propiedad del Ayuntamiento, se propone que se estudie en el Concurso “...*en grado de Plan Parcial de Ordenación, en el que se prevé una actuación inmediata*”. La experimentación que estamos planteando, como hipótesis, pensamos que está claramente expresada en la medida en que se están solicitando estas dos escalas a las que debe someterse la propuesta. Téngase en cuenta que el divorcio disciplinar entre el ámbito del Plan General y aquel otro que define el alcance del Plan Parcial ha sido una constante en el desarrollo del pensamiento urbanístico Español. Parece como si se qui-



Proyecto ganador del Concurso para la Ordenación del Polígono Residencial de Huerta del Rey. Arquitectos Juan Antonio Corrales y Ramón Vázquez Molezúñ.

siese aprovechar este Concurso de Huerta del Rey para establecer las pautas que desemboquen en la eliminación técnica de esa falta de entendimiento entre esas dos figuras de Planeamiento, y todo ello través de una experimentación urbano-arquitectónica en una ciudad que les está permitiendo, vía concurso y aprovechando el control que se ejerce sobre el suelo disponible para materializar la citada propuesta, atajar dicho desfase disciplinar.

El segundo aspecto se refiere a la insistencia que se hace, en dichas bases, a propósito del tratamiento que debe hacerse de las márgenes del río Pisuerga. En dicho Concurso se plantea, en efecto, un “...*Estudio particular de ordenación de ambas márgenes del Pisuerga, teniendo en cuenta las posibilidades estéticas que ofrece el río y su incorporación como elemento urbano en la ordenación el conjunto*”. Estudio de “paisaje”, en el marco de un proyecto de Ordenación Urbanística, que adquiere todas las connotaciones de una propuesta encaminada hacia la materialización de un “espacio de calidad” que va a determinar el coste final de las viviendas que allí se construyan. “...*El estudio del tratamiento de las márgenes del río Pisuerga, se dice en la citadas bases, contendrá las especificaciones que los concursantes estimen convenien-*



*Maqueta del Proyecto ganador convocado para la Ordenación de Huerta del Rey.
Autores: Juan Antonio Corrales y Ramón Vázquez Molezún.*

tes, teniendo en cuenta que se pretende obtener la solución más adecuada para la incorporación del río a la nueva urbanización. Con este objeto se estudiarán las dos márgenes, en relación con la ciudad actual y con la nueva ordenación del Polígono de Huerta del Rey, debiendo tener muy en cuenta las posibilidades estéticas que ofrece el río como elemento urbano". Incluso, para ofrecer aún mayor calidad a la zona, se establece, como condicionante del proyecto, que deberán tener en cuenta los concursantes que "...tiene que preverse, en el Polígono de actuación inmediata, una zona para el edificio de la Sección de Físicas de la Facultad de Ciencias, así como una reserva de seis hectáreas, en la zona de actuación futura, para la Feria de Muestras".

Está claro que con un planteamiento semejante se están poniendo las bases para la consolidación de una "calidad urbanística" que demanda, por sí sola, un tipo de hábitat (vivienda y características del lugar donde está localizada) cuyo coste estará muy alejado de la residencia popular y económica que está enraizada con la resolución del problema de la vivienda. Y cuando planteamos ésto, no es nuestra intención identificar la solución "pobre" con la manera de abordar la resolución del citado problema. Lo que deseamos

indicar, por el contrario, es que al plantearse Huerta del Rey como una zona de "calidad" se están poniendo las bases para que su entrada en un mercado, a pesar del posible carácter popular que se pueda encontrar en su origen, encauce y dirija su lógica en el sentido de impedir que dicho sector adopte y responda a lo que pudo pensarse en sus primitivos planteamientos urbanísticos y residenciales, identificados con ese sentido popular aludido.

El tercer aspecto, extraído de las bases del concurso, que nos hace pensar en esa experimentación urbano-arquitectónica, es la libertad que se les da a los arquitectos participantes para que planteen sus propuestas. No otra cosa podemos deducir cuando se enuncia que *"...el Programa Urbanístico a desarrollar deberá ser fijado por los concursantes de acuerdo con las necesidades urbanísticas de Valladolid y el carácter de la zona, teniendo en cuenta que el uso principal ha de ser el residencial"*. Está claro, una vez más, el escaso interés que se presta a "necesidades de viviendas", argumentándose, en contrapartida, unas indefinidas "necesidades urbanísticas".

HUERTA DEL REY Y LA CONSOLIDACIÓN DE LA DIRECCIÓN SUR DE CRECIMIENTO

Una segunda operación se promueve unos años más tarde (en 1966), también al otro lado del río Pisuerga. Se trata del Plan Parcial inicialmente promovido por "Vista Verde, S.A." (aprobado en 1961), y que unos años después se convertiría en el Plan Parcial Arturo Eyries. Este último se aprueba en 1973, con una capacidad para 1.850 viviendas, repartidas a lo largo de 37 hectáreas.

Estas son las dos operaciones, de carácter periférico, más importantes que se promueven en Valladolid en los años anteriores del "Plan Mesones", operaciones que se corresponden a esa estrategia de extender la ciudad por su lado oeste, al otro lado del río, dados los inconvenientes de hacerlo hacia el este o el norte, ya que por esos lugares se asentaban "barriadas marginales" y de "promoción pública" que delimitaban un claro espacio de clase obrera, "inadecuado" para los propósitos de la gran promoción que se planteaba en el territorio opuesto a la misma.

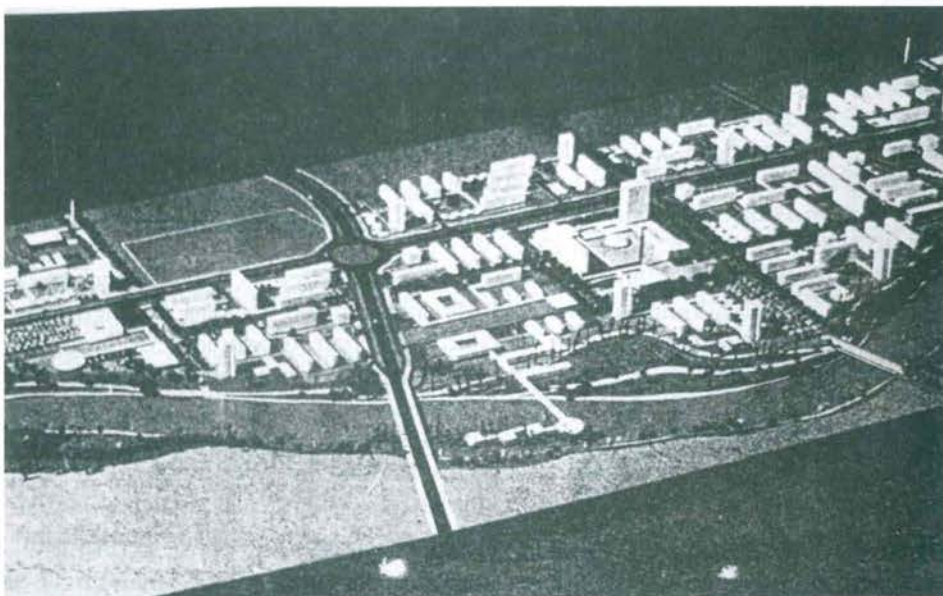
A estas dos operaciones hay que añadir la importante promoción denominada "Parquesol", que también se inicia por estos años, aunque su aprobación definitiva no fue alcanzada hasta el año 1977. Se trata, también, de una amplia zona residencial localizada a continuación de Huerta del Rey, al sur de la ciudad, y frente al polígono de A. Eyries. El Plan Parcial "Parquesol" comprendía unas 11.837 viviendas, repartidas a lo largo de 278 hectáreas. Dicho plan sufrirá, años más tarde, una modificación, por lo que se refiere a sus límites, ya que, al ser asumido por el "plan Mesones", parte de "Parquesol" invadía el término municipal de Zaratán (recordemos que el "plan Mesones" estaba planteado como un "plan comarcal"). Con la redacción del Plan General de 1984 se recorta la primitiva dimensión del plan "Parquesol" para hacerlo coincidir con el tér-

mino municipal de Valladolid. Dicho recorte se materializa a través de la segunda fase de dicho plan, fase que comprendía un total de 5.731 viviendas. Otras tantas integraban la primera fase, lo que quiere decir que, prácticamente, se ha mantenido el total de las viviendas inicialmente establecidas para esta zona.

En este periodo, anterior a la aprobación del Plan Mesones, en el que se acumulan tres grandes proyectos de Planes Parciales, podemos decir, como resumen, que se intenta calificar suelo residencial por un total de casi 200 hectáreas y unas 14.000 viviendas. Suelo y viviendas que han resultado como consecuencia de la incorporación de territorios, hasta entonces "incultos", a la ciudad de Valladolid, en su calidad de categorías espaciales de las que se han extraído unas rentas absolutas, es decir, beneficios resultantes de la "pérdida" de su valor agrícola y de su conversión, por decisión político-administrativa, en terrenos para producir ciudad.

Estas nuevas maneras de proceder a la formación y gestión de la ciudad introducen los siguientes aspectos diferenciales con respectos a los procedimientos urbanísticos seguidos hasta entonces:

1. El primero de ellos se refiere a las formas de realizar las rentas inmobiliarias. Las nuevas zonas residenciales, como decimos, se localizan en territorios que participan, por primera vez, en el desarrollo de la ciudad. Se trata, además, de una participación que inaugura un espacio inédito, hasta enton-

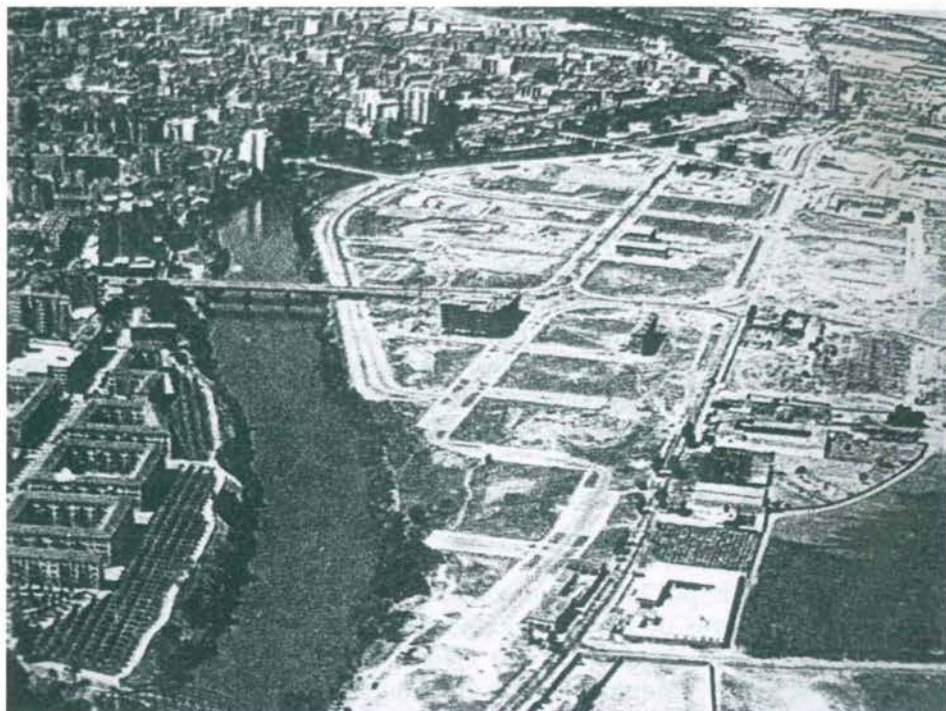


Huerta del Rey. Maqueta del Proyecto presentado por el arquitecto M. Cortés.

ces, en el proceso de construcción histórico de Valladolid. Esta ciudad, en efecto, considera el espacio localizado al otro lado del río Pisuerga como objeto de colonización territorial. No es, sin embargo, la primera vez que este territorio había sido pensado para hacerlo participe de un desarrollo urbano real. Recordemos que en el Plan García Frías, así como en el Plan Cort, el espacio de Huerta del Rey se consideraba objeto de proyecto, planteándose, en ambos planes, maneras específicas de proceder a su ocupación mediante trazados que permitiesen los procesos de parcelación y construcción correspondientes. Con anterioridad a dichos planes, también hemos visto cómo se propuso un proyecto de Ciudad- Jardín en dichos terrenos de Huerta del Rey. Pero, al margen de estas intenciones, reflejadas en específicos proyectos de planeamiento, lo cierto es que hay que esperar a los años sesenta para que se proceda, mediante un concurso convocado en el año 1959, a la ocupación real de Huerta del Rey.

2. El proceso de ocupación del territorio localizado al otro lado del río Pisuerga no se va a materializar, sin embargo, de una manera homogénea. No va a responder, queremos decir, a un único contenido sociológico. El proceso de ocupación se va a llevar a cabo por partes, correspondiéndose, cada una de ellas, con rentas familiares de cuantías diferentes. Se desarrolla, en este sentido, una "división social del espacio" en contra de lo que podría parecer, en un principio, como un proceso homogéneo de ocupación de un nuevo territorio a incorporar a la ciudad existente. Hay que decir, sin embargo, que dicha división social no alcanza características excesivamente radicales, es decir, que no se puede decir que existan grandes diferencias de renta entre las diferentes partes en las que se ha materializado la ocupación del territorio allende el río. Y esto es así, por cuanto hay algo que caracteriza a los conjuntos residenciales construidos en dicho lugar. Se trata de la "solvencia económica" (aunque medida en términos relativos) intrínseca a los habitantes que van a ocupar una vivienda en este territorio. La relatividad a la que hacemos referencia está planteada por cuanto la capacidad para adquirir una vivienda, por parte de los diferentes grupos sociales que se reparten estas nuevas zonas urbanizadas, no es homogénea. Todos han podido adquirir una vivienda de cierta calidad (calidad, también, diferente según los diversos sectores), pero no todos han respondido con la misma capacidad hipotecaria. Y es esta diversidad, que caracteriza a dicha respuesta, lo que ha dado lugar a diferentes ofertas de vivienda que se corresponden con precios de venta diferentes. Diferencia de precios en la que aparece, como determinante, la localización de cada uno de los conjuntos residenciales que se han construido a lo largo y ancho de esta amplia orilla ribereña incorporada, tardíamente, a la historia de la ciudad. La "división social del espacio" comentada hay que entenderla en estos términos.

El territorio mejor localizado y con más posibilidades de desarrollar ciertas características de centralidad, es el que se corresponde con el concurso de



Huerta del Rey. Estado de las obras de urbanización emprendidas, siguiendo el proyecto seleccionado a tal fin.

1959. Es la Huerta del Rey por excelencia. A partir de aquí, el resto de los territorios ocupados no van a poseer esas iniciales ventajas. Es el caso de Arturo Eyries y, más recientemente, el de Parquesol.

La urbanización de estos territorios, por tanto, desarrollan una manera de acceder a la propiedad de la vivienda en el marco de lo que podríamos denominar una "solvenca jerarquizada", acorde con los intereses de unos promotores inmobiliarios que comienzan a caracterizarse por la diversidad de ofertas que son capaces de poner en marcha. Actuando en diversos puntos de la ciudad, estos promotores juegan con la oferta, introduciendo matices diferenciales en consonancia con las, a su vez, diversidad de rentas a las que dirigen sus productos empresariales.

3. Otra novedad importante hace referencia al instrumento urbanístico utilizado para proceder a la ocupación del citado territorio. Se trata de llamado Plan Parcial, documento de planeamiento cuyas determinaciones urbanísticas están enfocadas hacia el proyecto de un conjunto residencial al que se le exige, metodológicamente hablando, anticipar aspectos referidos al traza-

do, parcelación, espacios libres y para equipamientos, volumetría del conjunto, tipologías arquitectónicas, ocupación de parcela, edificabilidad, una densidad determinada....etc, así como todos aquellos otros aspectos que tienen que ver con las infraestructuras viarias y de saneamiento, gestión de la operación... etc. Son auténticas anticipaciones urbanas y arquitectónicas, prefigurándose, con dichos proyectos, lo que se pretende que sea la ciudad nueva a construir. Dicha anticipación, como puede fácilmente imaginarse, no escapa al tipo de habitante que va a ocupar la nueva zona residencial. Con todos los parámetros enunciados se está prefigurando, en efecto, un tipo de ciudad determinado que va a ser consumida, también, por un habitante tipo.

Con el Plan Parcial, en efecto, se está procediendo a la ocupación-construcción de concretos espacios urbanos con los que se va a identificar un tipo de población a la que se le ha reconocido, aunque, en algunos casos, a duras penas, esa solvencia a la que antes hacíamos referencia. Se está proyectando y construyendo, en este sentido, la ciudad de aquellos a quienes no se le están negando el consumo de unos mínimos servicios sociales, materializados espacialmente en función de las cotas de equipamiento que, al menos en proyecto, se reconocen en estos proyectos.

Podemos decir, por tanto, que con estas operaciones urbanísticas, instrumentalizadas a través de los llamados Planes Parciales, se plantea un nuevo concepto de ciudad. Se trata de una ciudad configurada anticipadamente y donde los servicios y equipamientos urbanos constituyen parte esencial del espacio así planificado. Esta condición determina la solvencia de su contenido sociológico, a quien se le ofertan nuevas formas de vida acordes con la capacidad adquisitiva que se le reconoce. Es una población, por otra parte, que procede, mayoritariamente, de la propia ciudad a la que se le agregan estos conjuntos residenciales, lo que está determinando un trasvase demográfico, dentro del ámbito de la propia ciudad, que potencia un mercado inmobiliario de segunda mano en base al parque residencial que se abandona para ocupar el de nueva creación. Los terrenos ocupados, por otra parte, se corresponden, en la mayoría de los casos, con antiguas explotaciones agrícolas, lo que procura una clara obtención de esas "rentas absolutas" a las que antes hacíamos referencia.

Estos conjuntos residenciales periféricos contribuyen, a su vez, a la definición del campo específico de donde se extraen el otro tipo de rentas que se realizan a partir de la transformación de lo existente. Se trata de las "rentas de posición" que se identifican con los procesos de renovación de las zonas centrales de la ciudad. Estas operaciones periféricas, en efecto, se convierten en la respuesta planificada de los efectos de expulsión ciudadana que se derivan de operaciones urbanísticas centrales. De esta forma, las renovaciones de los tejidos urbanos históricos se hacen más selectivas, ya que al disponer de un amplio espacio periférico residencial, donde acumular los citados efectivos, no utilizan parte de la ciudad más tradicional para reconvertirla en clave

“residencial de masas”. Esto fue lo que se produjo, en un primer momento, en la ciudad de Valladolid, cuando los primeros efectos de la renovación, iniciada en los años sesenta, se sintieron en la propia ciudad tradicional, ya que no se disponía del suficiente espacio periférico donde “ofertar” una vivienda a la población que la requería, ya sea por efecto de expulsión central o por acomodo en primera instancia. Podemos decir, en este sentido, que durante los años sesenta-setenta era la propia ciudad tradicional la que se utilizaba para soportar efectos de renovación en su doble vertiente de “terciarización” y producción de “vivienda de masas”. Resuelta la oferta de suelo residencial periférico, mediante la puesta en marcha de los citados Planes Parciales, la ciudad tradicional se convierte en un espacio selectivo donde van a comenzar a asentarse operaciones de mayor calidad. La ciudad deja de “crecer sobre si misma” para definirse, en contrapartida, como un campo de operaciones de realización de las diferentes rentas urbanas en función de espacios urbanos, también, diferentes.



10. VALLADOLID SIN ALTERNATIVA. LA CIUDAD DE LOS PROMOTORES VERSUS LA CIUDAD DE LOS CIUDADANOS

LA NEGACIÓN DE UN "MODELO ESPACIAL DESCENTRALIZADO"
COMO PRESUPUESTO DE PARTIDA

Las reformas urbanas que se pusieron en marcha en Valladolid, allá por la segunda mitad del siglo XIX, condicionaron el posible fracaso, o fallido intento, del proceso que pudo encauzar a esta ciudad hacia su consolidación como metrópolis moderna. Dichas reformas, al materializarse, casi en exclusividad, en el Sur de la ciudad, consolidaron un importante desequilibrio norte-sur del que aún hoy día se dejan sentir sus consecuencias. El Sur ha podido sobre el Norte, estableciéndose aquel como la dirección espacial que ha adoptado, de forma dominante, a partir del siglo XIX y durante todo el siglo XX, el desarrollo urbano, por excelencia, con el que se identifica la ciudad de Valladolid. Los procesos de producción de suelo más importantes y significativos han acabado asentándose, decimos, al Sur de la ciudad. Al Norte, por el contrario, se ha consolidado la marginación y las formas de vida más enraizadas con la pobreza y la falta de oportunidades sociales y económicas.

A este desequilibrio norte-sur, frente al cual ningún tipo de política municipal ha sabido, o querido, dar una respuesta contundente, hay que añadir otra cuestión, no menos importante, que también ha sido determinante a la hora de contribuir a ese fallido intento de convertir a Valladolid en una Ciudad Moderna. Se trata de la ausencia de alternativas históricas que hubiesen podido hacer de esta ciudad un conjunto urbano con voluntad de consolidar un "modelo territorial descentralizado".

Es sobradamente conocida la influencia que ejerció, allá y a partir de los últimos años del siglo XIX, el modelo urbano-territorial planteado por E. Howard. Este modelo, difundido bajo el nombre de "Ciudad-Jardín", ha determinado, con más rigor si cabe que las propuestas de los CIAM, los procesos de producción de suelo que se identifican con la Idea, Proyecto y Construcción de la Ciudad Moderna.

Este modelo planteaba, entre otras cosas, un proceso riguroso de descentralización urbano-territorial como alternativa más clara para abordar el

desarrollo económico y social que, por entonces, comenzó a identificarse con el capitalismo. No queremos decir con esto, sin embargo, que las exigencias espaciales del capital pasasen, necesariamente, por la adopción rigurosa del modelo urbano planteado por Howard. Aunque este modelo nos puede hacer pensar a propósito de su utilización, en el marco de los procesos de producción espacial, para proceder a una racional reproducción del capital, al menos en su fase histórica identificada con la concurrencia empresarial no monopolista, muchos de los aspectos que lo distinguen (recuperación social de las plusvalías que genera el desarrollo urbano, cooperativismo frente a apropiación individualizada del espacio urbano y de la ciudad, autonomía de gestión y desarrollo urbano controlado por la comunidad... etc.), entran en contradicción con dichas exigencias reproductoras. De hecho, el modelo de Howard fue adoptado, a duras penas, por los intereses inmobiliarios más enraizados con la lógica del capitalismo.

Siempre se ha argumentado, valga como confirmación de lo que decimos, que el modelo urbano de Howard fracasó, convirtiéndose, al final, en la forma adoptada por los proyectos que se identificaban con la construcción de los barrios periféricos. De la Ciudad-Jardín, en efecto, hemos pasado al Suburbio-Jardín, en el mejor de los casos, y a las periferias urbanas más especulativas, en la mayoría de ellos, lo que, en suma, representa una flagrante desvirtuación de lo que, en sus orígenes, pensó Howard como alternativa a la "ciudad industrial" que se estaba materializando en los momentos históricos más oscuros del desarrollo del capital.

Dicha descentralización no significaba, en efecto, crear periferias urbanas como si de unos barrios más se tratasen, configurándose, al final, un modelo centro-periferia en función del cual se materializaba y expresaba un cierto grado de especialización espacial. No, no era tan simple la cuestión. Howard estaba planteando una descentralización basada en la creación de nuevos asentamientos urbanos perfectamente separados de la ciudad central existente y, al mismo tiempo, y como condición irrenunciable, rigurosamente comunicados con ella.

Producción de suelo, por tanto, identificada con el proyecto de núcleos urbanos autónomos e independientes, así como el establecimiento ineludible de la relación entre dicha creación "ex novo" y la puesta en marcha de un proceso de construcción infraestructural de alto alcance, conforman los ejes teórico-propositivos sobre los que se basa este nuevo modelo territorial. Se estaba apuntando, en una palabra, hacia el concepto de "área metropolitana", como alternativa más real, ante los nuevos requerimientos que estaba exigiendo, al menos en teoría, el desarrollo del capitalismo.

Podemos argumentar, en este sentido, que las ciudades que han seguido este modelo, o, al menos, lo han considerado como marco de referencia, porque así se lo exigían los agentes y fuerzas sociales comprometidos con un desarrollo más equilibrado y más justo, son las que se incorporaron, de forma

real, al proceso de su construcción como ciudades modernas. El resto, las que no lo siguieron, han apostado por un crecimiento urbano que repite y recrea modelos tradicionales, en la medida en que sus componentes sociales y políticos optaron por la continuación con su pasado histórico, sin plantearse, en ningún momento, alternativas de progreso social. La ciudad de Valladolid, y esta es nuestra hipótesis, se enmarca y responde, con todo rigor, al modelo espacial decimonónico seguido por estas últimas.

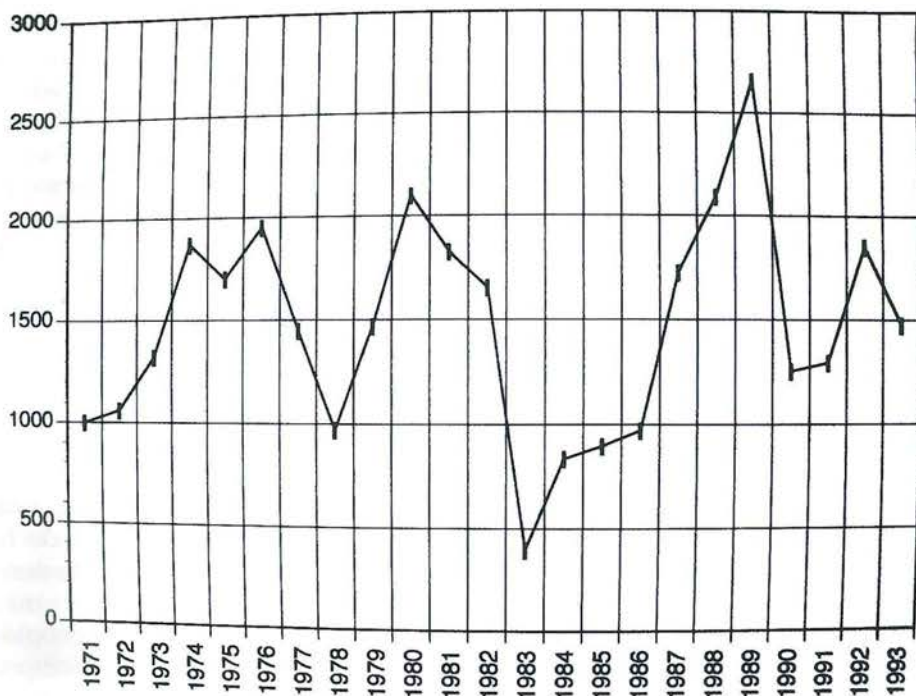
UN MODELO URBANO SUPEDITADO A LA LÓGICA DE LA "RENTA DEL SUELO"

El modelo urbano seguido por la ciudad de Valladolid, una vez consumadas las reformas del XIX y los primeros planes que se redactan, alcanzando la globalidad de la ciudad, en los primeros años del siglo XX, se ha decantado por compaginar el desequilibrio mencionado con la más rabiosa empresa con voluntad de hacer de la ciudad el campo abonado para los intereses inmobiliarios más reaccionarios y más comprometidos con el desarrollo del espacio como pura y simple mercancía. Ni las citadas reformas, ni los planes mencionados, expresan la voluntad de proceder a alternativas capaces de ofrecernos una manera de entender el espacio como marco físico con capacidad para acoger prácticas comunitarias exigidas por el cuerpo social que, necesariamente, las demanda. Prácticas que encaucen la satisfacción de las mínimas condiciones de vida que se ofrecen a través del cuadro urbano construido: viviendas dignas y asequibles, equipamientos sanitarios, sociales, cívicos, escolares...etc, es decir, todo aquello que permite la realización y el ejercicio de la libertad a la que le damos, como no podía ser menos, un significado muy alejado de su expresión abstracta medida en clave burguesa.

La ciudad de Valladolid ha crecido y se ha desarrollado, queremos decir, al margen de planteamientos sociales que hubiesen podido convertir dicho contenido abstracto en algo más concreto y real. En dicho desarrollo ha dominado, sobre todo, la "renta urbana". Y si esto es una característica que podemos extender a la casi totalidad del mundo urbano capitalista, en el caso de ciudades como Valladolid hay que añadir el hecho de que dicha renta ha estado más cerca de presupuestos "señoriales", propios de una "sociedad estamental", que de un riguroso entendimiento del papel de la ciudad en el desarrollo de un capitalismo más genuinamente de corte concurrencial y competitivo. La "producción de ciudad" se ha entendido más como reserva y reivindicación de derechos ancestrales, ligados a la propiedad del suelo, que de posibles desarrollos productivos derivados, siempre hipotéticamente, de los beneficios empresariales obtenidos de dichas rentas. Una mirada a la gráfica que representa la producción-construcción de viviendas, entre 1970 y 1993, nos delata lo que decimos.

Esta gráfica se corresponde al número de viviendas solicitadas por licencia, lo que quiere decir que estaban en disposición de construirse, es decir, que las condiciones para su realización eran rigurosamente reales. Aunque no todas ellas hayan podido conocer su realización material concreta, lo que sí podemos argumentar es que los promotores que las han solicitado tenían en sus manos la posibilidad de realizarlas. Podemos argumentar, en este sentido, que estas viviendas solicitadas por licencia han podido conocer casi su total realización.

Este periodo, 1970-93, lo fragmentamos, para su análisis, en tres momentos que se corresponden con otras tantas maneras de concebir la promoción inmobiliaria correspondiente. En primer lugar, los años que recorren el periodo 1970-79, años que se corresponden con una manera de entender dicha promoción basada, sobre todo, en la localización de la operaciones en tejidos urbanos tradicionales. Es el momento de las grandes demoliciones en la ciudad de Valladolid. En segundo lugar, el periodo 1980-85, caracterizado por un cierto parón demoledor que marcha en paralelo a la crisis vivida en el año 1983, año que se alza como el momento de más baja producción residencial que recuer-



Gráfica que representa el número de licencias concedidas por el Ayuntamiento de Valladolid, para proceder a la construcción de viviendas, entre los años 1971 y 1993.

da Valladolid en su historia más reciente. Es el periodo, además, en el que se está redactando el Plan General aprobado en 1984, así como el Plan Especial del Casco Histórico que, como es sabido, no conoció su aprobación final. Por último, el periodo 1986-93, años que son testigos, por el contrario, de la mayor producción de residencias amparadas, sobre todo, en la puesta en marcha de los más importantes "planes parciales" programados vía planeamiento.

Seguir la "producción de viviendas" en Valladolid nos va a delatar, como decimos, el verdadero impacto que, sobre dicha ciudad, han ejercido los promotores inmobiliarios, ya que la preocupación de éstos ha sido, fundamentalmente, incidir en la producción de elementos residenciales. La "renta del suelo", en este sentido, ha sido un producto que se ha derivado de la oferta de viviendas de todo tipo que los promotores citados han procedido a gestionar. Se trata, además, de una oferta que se ha producido en función de localizaciones diversas, tanto las que se identificaban con las posibilidades de utilización de lo tejidos urbanos tradicionales, como aquellas otras que se decantaban por espacios periféricos baldíos. Dicha oferta, en efecto, ha pesado, en un principio, sobre localizaciones específicamente identificadas con los tejidos urbanos históricos para, en un segundo momento, y una vez que se agotaban las posibilidades edificatorias de estos últimos, decantarse por la producción de asentamientos específicamente periféricos, es decir, sobre terrenos de los que era necesaria su previa preparación urbanística.

Este periodo considerado, 1970-1993, parte de un año, 1970, caracterizado por la culminación de un proceso de despoblamiento continuo del Centro Histórico, despoblamiento que se inicia allá por el año 1955 y que culmina, como decimos, hacia 1970. A partir de este año, sin embargo, la población del Centro Histórico comienza a recuperarse hasta alcanzar una población estable, en torno a los 50.000 habitantes, hacia 1985. Dicha población, prácticamente, se mantiene en la actualidad, habiéndose estabilizado, como decimos, desde la última fecha citada. Se da, por tanto, una identificación entre el comienzo de la gran producción inmobiliaria residencial en Valladolid y la "recuperación" de la población perdida por el Centro Histórico desde 1955. Una primera hipótesis, en este sentido, nos hace pensar, que dicha promoción inmobiliaria comienza tomando al Centro Histórico como campo prioritario de operaciones.

Hacia 1955, en efecto, el Centro Histórico cuenta con una población de unos 47.634 habitantes, lo que representaba, por entonces, el 34.2 % de la población total de la ciudad. Se trataba, además, de una zona, el Centro Histórico, muy densa. El barrio de S. Andrés, por ejemplo, tenía una densidad de 750 habitantes por hectárea, y el correspondiente con la Plaza Mayor 415 habitantes por hectárea. Esta situación inicial, como decimos, va a cambiar, en el sentido de ir disminuyendo población y densidad, hasta 1970. Entre 1955 y 1960, el Centro Histórico pierde unos 5.000 habitantes, es decir, el 11% de su población. Entre 1960 y 1965 la pérdida de la población es más

selectiva, afectando, sobre todo, a los sectores más centrales de las zonas históricas de Valladolid. La población del Centro Histórico, en 1970, es de 37.711 habitantes, lo que delata una pérdida total, desde 1955, de, prácticamente, 10.000 habitantes.

A la vista de estas consideraciones, y teniendo en cuenta la gráfica citada, planteamos los siguientes momentos por lo que se refiere al proceso de producción residencial protagonizado por la ciudad de Valladolid, proceso, que, como decimos, ha respondido a los deseos más rigurosos que se decantan por una concepción de la ciudad, de su producción espacial, ligada directamente al desarrollo de la "renta urbana".

Primer momento, hasta 1981: El Centro Histórico como lugar de preferencias inmobiliarias

A partir de 1970, y una vez que se ha desarrollado un primer proceso de vaciamiento de población del Recinto Histórico de la ciudad de Valladolid, se pone en marcha un proceso de producción espacial que se apoya, sobre todo, en prácticas "remodeladoras", es decir, destruyendo gran parte de la Ciudad Histórica para "reconstruir", sobre el suelo central así "liberado", tipos arquitectónicos mucho más densos que van a saturar, como no podía ser de otra manera, las posibilidades edificatorias de dichos tejidos urbanos históricos. La realización de la "renta urbana" es su objetivo, y la demolición de lo existente, unido a la aplicación de índices de edificabilidad desmesurados, a los solares resultantes, su mecanismo.

Este proceso de saturación de las zonas históricas de Valladolid, como decimos, se apoya en prácticas demoledoras. Se produce, en este sentido, una primera fase de "preparación de suelo central" para, en un segundo momento, proceder a su ocupación. De hecho, el proceso demoledor que sufre el Centro Histórico de Valladolid conoce, entre 1971 y 1978, sus cotas más elevadas. Esta intensa ocupación del Centro Histórico es el detonante para que el proceso de pérdida constante de población, que dicho Centro ha experimentado desde 1955 hasta 1970, inicie una inversión de su sentido. A partir de 1970, en efecto, y coincidiendo con el inicio de la saturación citada, el Centro Histórico comienza a protagonizar un aumento de población que va suponer pasar de los 37.711 habitantes, de los que dispone en 1970, a alcanzar casi los 60000 habitantes a partir de 1985 hasta la actualidad. Aumento de población, sin embargo, que no se va a expresar, espacialmente hablando, de forma homogénea. Mientras en los sectores periféricos del Recinto Histórico, como es el caso de las zonas donde se encuentran las calles Imperial y S. Quirce (Noroeste), S. Martín y Sta. Clara (Noreste), López Gómez-Ruiz Hernández (Este), Gamazo-Muro (sur) y Paseo de Isabel la Católica (Oeste), observamos, con toda rotundidad, ese aumento, no sucede lo mismo en los sectores más centrales del Recinto Histórico.

En estos sectores más centrales del Recinto Histórico también se han producido importantes procesos de “renovación”, pero lo que realmente los ha distinguido es el “vaciamiento”, sin demolición en muchos casos, de las viviendas existentes, permaneciendo éstas, por tanto, en su calidad de “viviendas vacías”. Los sectores periféricos, por el contrario, aparecen, tras la renovación citada, poseídos de una edificabilidad que, a todas luces, quebranta la capacidad que, a tal efecto, pueden soportar los “trazados morfológicos tradicionales” sobre los que ha pesado dicha “renovación”. El sector Imperial-S. Quirce, por ejemplo, aumentó en 3000 habitantes entre 1970 y 1985, 2000 habitantes más encontramos en el Paseo de Isabel la Católica, 1500 en la zona Gamazo-Muro, 1000 en la zona de Santa Clara...etc. Aumentos de población que contrastan con la pérdida constantes de personas que se observa, en el mismo periodo de tiempo considerado, en los sectores más centrales del Recinto Histórico. Es el caso del sector de la Plaza Mayor, en el que detectamos 1500 habitantes menos en 1975 que en 1965, y la mitad con respecto al año 1955. La calle de Santiago, por su parte, pierde 1500 habitantes con respecto a 1965...etc. La relación entre densidades, por lo que se refiere a la confrontación entre sectores centrales y periféricos del Recinto Histórico, está invertida con respecto a la que presentaban en 1955. Las densidades más bajas, en 1985, se dan en estos sectores centrales y las mayores en los periféricos. Aspecto éste que comprobamos al detectar, por ejemplo, cómo en 1955 la población de estos sectores centrales alcanzaba la cifra de 22.454 habitantes, mientras en 1985 dicha población se reduce a 17.117. Pérdida de población que es mucho más significativa desde el momento en que estamos planteando que la población total del Recinto Histórico ha experimentado, sobre todo a partir de 1970, un aumento considerable.

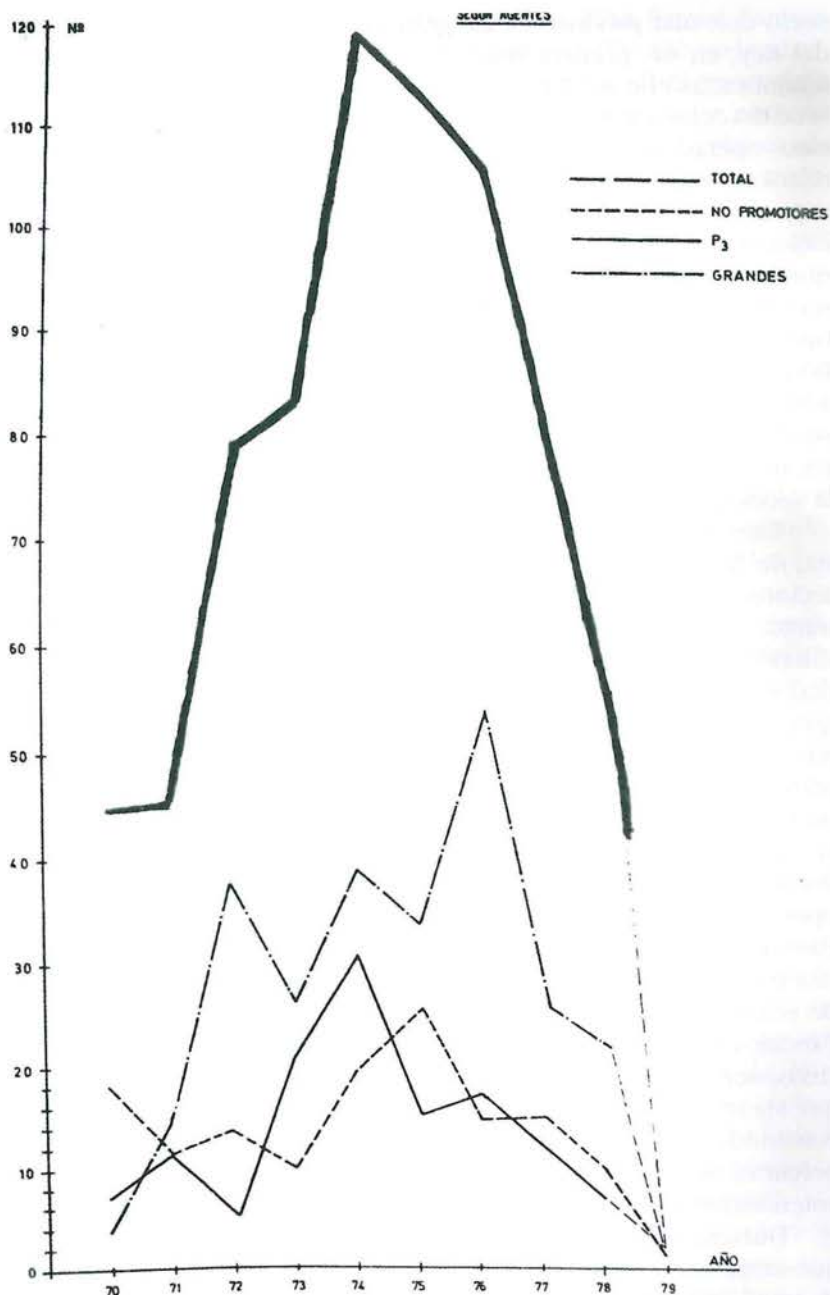
Podemos argumentar, en este sentido, por lo que se refiere a este primer comportamiento del sector inmobiliario, tras la culminación del descenso población experimentado por del Recinto Histórico, que el impacto de la citada actividad inmobiliaria y, por lo tanto, la realización de la “renta urbana” derivada del mismo, ha supuesto una reorganización espacio-funcional del citado recinto. El Centro Histórico de la ciudad se ha ido conformando, por lo que se refiere a su “modelo espacial”, adoptando una forma de organización urbana que recuerda la que caracteriza, en términos globales, a la “ciudad total”. Dicho Recinto Histórico, en efecto, acaba adoptando una organización espacio-funcional definida por una zona específicamente “central”, donde coexisten, predominantemente, “actividades terciarias” y “viviendas deshabitadas”, y por una zona, concéntrica a la anterior, donde domina la “actividad residencial”. Se vacía la zona más central del Recinto Histórico en beneficio del sector periférico, sustituyéndose la actividad residencial central por funciones terciarias y de servicio a toda la ciudad.

Si, en general, los Centros Históricos se han distinguido por la pérdida constante de población y actividades tradicionales ligadas a la misma, para el

caso de Valladolid esta norma general no se cumple. Esta ciudad, en efecto, ha conocido un proceso caracterizado por la actitud de unos primeros intereses inmobiliarios en atender y dirigir sus actuaciones hacia el Centro Histórico. De ahí que constatemos un aumento de la población en dicho Centro a partir, sobre todo, de 1970, año en el que comienzan a producirse los procesos de demolición-construcción que afectaban, como no podía ser de otra manera, a las zonas urbanas más tradicionales. Esta actuación sobre los sectores urbanos históricos, sin embargo, se ha producido a través de un proceso selectivo que ha supuesto delimitar y diferenciar, dentro de ese Recinto Histórico, las zonas que podrían ejercer un papel más identificado con el posible desarrollo de concretas "áreas de centralidad", con respecto a aquellas otras que se comportan como "campos abonados" para realizar operaciones inmobiliarias específicamente de carácter residencial, y todo ello con la idea de saturar y densificar los tejidos urbanos tradicionales delimitados, de esta manera, a tal fin. Es así cómo podemos decir que el propio proceso inmobiliario ha delimitado, por razones de "renta urbana", lo que realmente debe constituir el "área central", por excelencia, de aquella otra que se destina al desarrollo de la actividad residencial masiva. Y todo ello, en el marco de un primitivo y único Recinto Histórico que ha visto, en pocos años, desdoblarse ese sentido único que, hasta entonces, le caracterizaba. La "renta urbana" ha actuado, como no podía ser de otra manera, como vehículo de conformación de la "división social del espacio".

Segundo momento, hasta 1984: Agotamiento inmobiliario del Centro Histórico y preparación de suelo para actuar en la periferia

Entre 1981 y 1984 tiene lugar uno de los momentos más "improductivos" en la actividad inmobiliaria de Valladolid de los últimos años. Esta actividad llega a alcanzar su cota más baja en el año 1983, año en el que se solicitan licencias para algo menos de 500 viviendas. La redacción del Plan General, aprobado en 1984, o la propia redacción del Plan Especial de Reforma Interior del Casco Histórico, pueden explicar esta situación, aunque la realidad hay que buscarla, más bien, en ese agotamiento de las posibilidades inmobiliarias que presentaba el Recinto Histórico, máxime cuando debemos tener en cuenta que los promotores que actúan en Valladolid parece que, hasta el momento, sólo han sido capaces de gestionar operaciones inmobiliarias localizadas en zonas consolidadas o en tejidos urbanos con cierta tradición histórica, lo que quiere decir que la producción de la "renta urbana" se ha volcado, casi exclusivamente, hacia su condición de "renta diferencial" o de "posición". La actividad de estos promotores es tan tradicional como el "campo físico" donde suelen actuar. No parecen presentar un desarrollo tecnológico suficiente como para proceder, por lo menos hasta 1984, en función de grandes operaciones donde se compaginan preparaciones importantes de



Gráfica que representa las licencias de demolición concedidas por el Ayuntamiento de Valladolid entre los años 1970 y 1979, según estudio de F. Roch y Luis González Tamarit.

suelo con una producción de gran alcance. Hasta el momento, sólo Huerta del Rey, en su "primera fase", paralelamente a otras operaciones periféricas, identificadas con los llamados "polígonos de promoción oficial", se han presentado como ejemplos de operadores a gran escala. Pero, no olvidemos que estos operadores, en los casos citados, así como en aquellos otros, anteriores, relacionados con los Polígonos Oficiales, se han identificado con la actividad específica del Estado. El promotor local no ha aparecido, hasta ahora, con esa capacidad para gestionar grandes operaciones inmobiliarias que no fuesen las que se identificaban con las "parcelas liberadas" del Recinto Histórico. Y si nos encontramos, hasta esa fecha de 1984, con otros operadores que sí actuaban, a mayor escala, en zonas periféricas de la ciudad, como es el caso de Rondilla o Delicias, lo hacían en función de "planes de alineaciones" planteados como desarrollos del Plan Cort, instrumentalizando, en cualquier caso, similares mecanismos urbanísticos que los que se aplicaban al Centro Histórico, es decir, la "alineación a calle" y la "edificabilidad" máxima que permitía la sección viaria establecida.

Este periodo de baja actividad inmobiliaria, consecuencia, en gran medida, de la intensa utilización de que han sido objeto, entre 1970 y 1980, los sectores más tradicionales de la ciudad de Valladolid, va a significar, únicamente, un "compás de espera" en relación con el importante proceso de producción inmobiliario que se va a iniciar inmediatamente después. Si la actividad inmobiliaria, como decimos, alcanza cotas mínimas, en relación con lo que se había producido años antes, esto no quiere decir que no se estén preparando empresas futuras que dinamicen e, incluso, sobrepasen cuotas de edificabilidad alcanzadas hasta entonces. Y esto es, precisamente, lo que va a suceder. La baja intensidad edificatoria no es más que un pequeño respiro que se toman los promotores inmobiliarios para lanzar una ofensiva decisiva en los próximos años. Ofensiva medida en la puesta en marcha de importantes operaciones inmobiliarias que, desde 1972, cuando se aprueba la Segunda Fase de Huerta del Rey, hasta 1991, cuando conoce su aprobación el Plan Parcial Parque Alameda, van a suponer poner en un mercado inmobiliario más de veinte mil nuevas viviendas. Y esto, sólo por lo que se refiere a los Planes Parciales periféricos que se gestionan durante ese periodo, sin contar, por tanto, con aquel otro mercado que se desarrolla en sectores consolidados y que sigue produciendo viviendas por el procedimiento de sustituir lo que está construido, en ruina o físicamente aceptable, continuando, de esta manera, prácticas muy conocidas que casi han acabado, como comentábamos con anterioridad, con gran parte del patrimonio arquitectónico existente.

Durante el periodo, en efecto, que coincide con el apogeo inmobiliario que actúa sobre los sectores más tradicionales de la ciudad, así como durante aquel otro en el que esta actividad se ralentiza, períodos, ambos, que se extienden, como decimos, desde 1970 a 1983-84, se aprueban y se gestionan los Planes Parciales de Huerta del Rey Segunda Fase (1972, 3600 viviendas),

Arturo Eyries-Vista Verde-Palero (1973, 1850 viviendas), Plan Parcial Parque-sol (1977, 11.837 viviendas), Insonusa-Huerta del Rey (1978, 830 viviendas), Covaresa (1986, 2899 viviendas) y Parque Alameda (1991, 2109 viviendas), entre otros. Actividad de “preparación de suelo” de la que no cabe ninguna duda, y cuyos efectos, aunque ya se están sintiendo antes de la “crisis” citada (en el año 1980 se solicitan licencias por más de 2000 viviendas), van a manifestarse, sobre todo, a partir de 1986.

Agotamiento de las posibilidades inmobiliarias del Casco Histórico, por tanto, que abre un proceso diferente por lo que se refiere a la manera de entender y de proceder a la construcción inmobiliaria de la ciudad. Dicha “apertura”, sin embargo, se va gestando, como hemos comentado, al mismo tiempo que se está interviniendo en las zonas históricas de la ciudad. La proliferación indiscriminada de operaciones inmobiliarias, aplicadas a dichas zonas, y la propuesta y aprobación de “planes parciales” periféricos, son simultáneas.

El estudio realizado por F. Roch y L.G. Tamarit, a propósito del “*Análisis de la Promoción Inmobiliaria y del Mercado del Suelo*”, correspondiente al periodo 1970-80, confirma, en gran medida, lo que estamos planteando. Dicen, los citados autores, que entre los años 1975-80, coincidiendo, por tanto, con los últimos años de la intensa actividad sobre el Casco Histórico y el comienzo de la “crisis” posterior, consecuencia, decimos, del agotamiento de sus posibilidades inmobiliarias, que dicho agotamiento “... guarda relación con otro fenómeno de gran importancia que afecta de lleno a la periferia. Se trata de la proliferación de actuaciones urbanísticas que afectan al espacio de mayor calidad: Oeste y Sur de la ciudad. Los intentos se realizan mediante Planes Parciales en la mayoría de los casos”. Dichos “planes parciales” se gestionan durante estos mismos años, materializándose 18 grande operaciones de planeamiento “...de las que se aprueban seis de ellas, equivalentes a una superficie total de 382 hectáreas y 73.868 habitantes”. A lo que habría que añadir, según estos mismos autores, negociaciones en curso para construir unas 15.769 viviendas. “Esta proliferación de operaciones configuran ya una auténtica batalla por la expansión de la ciudad. Ya no sólo al Oeste del Río, donde, sin embargo, se siguen produciendo operaciones de consolidación (Huerta del Rey, H.H. Escuelas Cristianas, Insonusa...etc). También la expansión organizada intenta desarrollarse hacia el sur (Covaresa, Chomón, Nueva Villa, Parque Alameda), terrenos donde antes sólo se localizaban chalets, sedes de instituciones o granjas avícolas... Solo los sectores situados al este de la ciudad, de marcado contenido social de clase baja, y con una situación urbanística evidentemente desfavorable, parecen no atraer demasiadas expectativas”.

Todas estas operaciones, insistimos, se ponen en marcha cuando se comienza a ser consciente, desde el punto de vista del promotor inmobiliario, que el Centro Histórico no puede admitir ningún tipo más de operaciones con capacidad para rentabilizar la inversión realizada: “Mientras el proceso de transformación del Casco no empezó a manifestar síntomas de agotamiento,

la promoción de gran dimensión en la periferia más lejana no tuvo objeto. Amenazada la continuidad del proceso central, se ha establecido una clara pugna por la periferia entre operadores tradicionales y modernos, en la que la relación de fuerzas parece favorable a estos últimos”.

Es de destacar, en este sentido, la voluntad mostrada por los promotores que actuaban en el Recinto Histórico de asociarse para emprender, apoyándose en la acumulación de capital que habían desarrollado, nuevas operaciones inmobiliarias, esta vez, de carácter periférico. “*Entre los promotores-*



Fotografía aérea de Valladolid, tomada hacia 1960, donde se muestra el Centro antes de procederse a los procesos de Renovación Urbana iniciados por entonces.

constructores del casco, nos dicen los citados autores, es evidente, también en los últimos tiempos, un cambio de estrategia. Su interés por la realización de operaciones en la periferia ha aumentado y se producen ya intentos de promoción de suelo mediante fórmulas de alianza ente ellos. Covaresa es el mejor ejemplo, pero no el único. En Parque Alameda, Nueva Vila, Soto de Medinilla, Ribera de Castilla, aparecen promotores-constructores del casco que antes no solían actuar fuera del mismo... Covaresa es una alianza de pequeños y medianos constructores y promotores (40), fundada en 1976, con la intención manifiesta de crear suelo periférico. En 1977 se inicia la redacción de un Plan Parcial que comprende una superficie de 204 has, con una capacidad de 12.444 viviendas (alrededor de 50.000 habitantes)....”.

Tercer momento, hasta 1993. La periferia como lugar de intensa actividad inmobiliaria frente al inicio de cierta “elitización” del Centro Histórico

La salida a la crisis edificatoria, cuyo punto de inflexión más bajo se produce en el año 1983, se decanta por un desarrollo periférico que, hasta el momento, no había alcanzado unas cotas de ocupación tal altas como las que se van a producir a partir de 1984. Se alcanzarán, en algún momento de este periodo, solicitudes, por licencia, de casi 3000 nuevas viviendas, cantidad ésta que se demanda, por parte de la promoción inmobiliaria, en el año 1989. En periodos anteriores, con los que habíamos identificado, también, un auge de la actividad inmobiliaria, aunque aplicada, sobre todo, a sectores urbanos tradicionales, comprobamos, en algunos momentos, cotas máximas referidas, también, a solicitudes de licencias, de algo más de 2000 nuevas viviendas, hecho éste que ocurría en el año 1980. En cualquier caso, lo que sí parece evidente es que cuando se toma el espacio periférico como campo predilecto para proceder al desarrollo de actividades empresariales inmobiliarias, el número de viviendas solicitadas por licencia aumenta considerablemente. Aumento que está directamente relacionado, sobre todo, con el hecho de que dicho espacio periférico comienza a configurarse, a partir de 1984, como el único campo posible para proceder a empresas inmobiliarias de gran alcance.

Se ha producido, en este sentido, un cambio en el modelo de desarrollo urbano que, hasta ahora, ha distinguido a la ciudad de Valladolid. Esta había basado su crecimiento, hasta muy recientemente, como ya ha sido observado por numerosos especialistas, como “*una constante reforma de crecer sobre si misma*”. Romper con esa “tradicción” es algo que le ha costado mucho a esta ciudad. Adoptar un proceso de crecimiento en el que la gran actividad inmobiliaria apuesta por “colonizar” nuevos espacios periféricos, paralelamente al desarrollo de operaciones específicamente centrales, ya sea “elitizando” la residencia o “cualificando” el espacio público, se ha constituido como un proceso muy reciente que comienza, en estos momentos, a expresar algunos de sus resultados. Pero, pensemos que esta contradicción centro-periferia, enten-

didada como el enfrentamiento entre lo "cuantitativo" y lo "cualitativo", entre la manera de un "vivir periférico" y un "vivir central", es algo que se contextualiza, en el marco del desarrollo de nuestras ciudades y de la propia "disciplina urbanística", en tiempos históricos ya pasados. Valladolid se incorpora al proceso citado con retraso.

Dicho retraso es aún más incongruente en la medida en que en esta ciudad se están dando, en estos momentos, procesos urbanos que pertenecen, contextual y disciplinalmente hablando, a períodos históricos ya superados, junto con aquellos otros que han hecho aparición en nuestras ciudades en momentos más cercanos a los tiempos actuales. Tal es el caso, por ejemplo, de la proliferación de la "vivienda individual", formando conjuntos de baja densidad, que se localizan en ámbitos espaciales más cercanos a lo "metropolitano" que a lo específicamente urbano. Apropiación indiscriminada del espacio periférico "metropolitano" que se corresponde con aquellas otras operaciones, esta vez de carácter "central", referidas a específicos proyectos residenciales en los que se compagina la necesaria "modernidad" con la "bien vista" recuperación-conservación de ciertos valores históricos. Son las llamadas "rehabilitaciones" residenciales que no están planteando, realmente, específicas recuperaciones tipológico-funcionales, ligadas a formas arquitectónicas tradicionales, como caducas prácticas "fachadistas" sin ninguna otra intención que no pase por dotar a la ciudad de una nueva imagen urbana. Y si a esto añadimos las llamadas "peatonalizaciones", nos encontramos con todo el repertorio que, desde hace años, ha estado operando en diversas ciudades españolas, y del que ya conocemos muchos de sus fracasos. Valladolid, sin embargo, no sólo no los ha tenido en cuenta para reinterpretarlos, recogiendo lo más positivo de los mismos y rechazando lo que se ha mostrado ineficaz, sino que, sin vacilaciones, sigue imitando al pasado de forma acrítica, no apostando por alternativas que la incorporen, decididamente, a un presente más actualizado y más acorde con las verdaderas y reales necesidades que reclama social y colectivamente.

La ciudad sigue apostando por prácticas inmobiliarias despilfarradoras y fuera de todo planteamiento social. Hecho éste que resulta cada vez más evidente y que, en los últimos años, está adoptando una actitud verdaderamente agresiva. Tomemos como ejemplo, y para demostrar la actitud de una ciudad que apuesta, ante todo, por el protagonismo de la empresa inmobiliaria, la relación entre el número de viviendas solicitadas por licencia y el aumento real de la población, todo ello para el periodo 1983-93. En el año 1983 Valladolid cuenta con 329.028 habitantes, alcanzando los 334.886 en 1993. Durante ese periodo, por tanto, la población ha aumentado en algo más de 5000 habitantes. El número de viviendas solicitadas por licencia, durante ese mismo periodo, se elevó, en contrapartida, a más 15.000. Se está forzando, por tanto, el desplazamiento de la población existente a costa de desocupar un patrimonio residencial del que no se sabe si pasará a otras manos o permanecerá sin uso.

Entre 1981 y 1991, por ejemplo, se produjeron en Valladolid 73.777 traslados de domicilio, equivalentes a un cuarto de su población. Sólo en cuatro años, entre 1994 y 1990, dichos traslados alcanzaron la cifra de 34.828.

La gran mayoría de esta población, que ha cambiado de domicilio, ha terminado por localizarse en algunos de los sectores periféricos identificados con los "planes parciales" que comenzaron a gestionarse a partir de 1972, sobre todo los nuevos barrios de Parquesol, Covaresa o la segunda fase de Huerta del Rey. Parquesol, por ejemplo, pasó de contener unos 4.169 habitantes, en 1986, a 17.042 en 1990. Covaresa pasó, en el mismo periodo, de 2.714 a 5.554 habitantes. La segunda fase de Huerta del Rey experimentó, también, un importante crecimiento, pasando de 7.461 a 10.606 habitantes. Cifras, todas ellas, que han aumentado, aún más, desde 1993 a la actualidad. Se habla, de 5.000 viviendas solicitadas por licencia durante el año 1998.

El nuevo "modelo de desarrollo urbano" que se está materializando en la ciudad de Valladolid, por tanto, implica la puesta en marcha, entre otras cosas, de un espectacular proceso de producción inmobiliario, de carácter eminentemente residencial, que marcha en paralelo a un estancamiento de la población residente. Se está produciendo un número de viviendas que no se corresponde con el aumento citado, lo que está provocando una oferta residencial que es la que, en última instancia, mueve a la población de un lugar a otro de la ciudad, utilizando la vivienda en propiedad, de la que disponen, para financiar, en el mejor de los casos, el cambio citado. Pero ¿qué sucede si dicho apoyo a la financiación no encuentra un mercado en el que realizarse? Y en el caso de que dicho encuentro tenga lugar, sólo puede producirse parcialmente ya que son muchas más las viviendas ofertadas que las que realmente son capaces de formalizar un mercado de segunda mano, condición esta indispensable para realizar el cambio de residencia ofertado. La existencia de un patrimonio inmobiliario en "espera", por tanto, debe alcanzar cifras espectaculares, lo que califica a este fenómeno de auténtico despilfarro social y económico.

Este "modelo de desarrollo urbano" se ha potenciado, sobre todo, en el último periodo que hemos considerado, es decir, en aquel en el que la producción espacial periférica se alza como alternativa, una vez que las posibilidades inmobiliarias del Centro Histórico, o de las zonas más tradicionales de la ciudad, se han agotado. De hecho, entre 1971 y 1982, cuando se están desarrollando las operaciones inmobiliarias, fundamentalmente, en las zonas tradicionales de la ciudad, la población de Valladolid aumentó en unos 85.139 habitantes, mientras el número de viviendas solicitadas por licencias alcanzó la cifra de 18.369. De 0.21 viviendas por habitante, en el primer periodo considerado, hemos pasado a casi 3 en el segundo, en el que, recordemos, la población aumentó en algo más de 5.000 personas, mientras las viviendas solicitadas por licencia sobrepasaban las 15.000.

El periodo 1970-93, por tanto, no ha sido homogéneo, y ello tanto por lo que se refiere a la cantidad de viviendas solicitadas para ser construidas como

solicitud de nuevas viviendas tiene más que ver con la expansión que la ciudad está experimentando hacia el sur, siguiendo la lógica que encierra la práctica de los llamados Planes Parciales.

Según un informe elaborado por el Ayuntamiento de Valladolid ("Evolución de Licencias. 1984-1993"), "...una vez aprobada la modificación de la 2ª fase de Parquesol, las operaciones en los Planes Parciales se han cuadruplicado respecto de 1990, participando con un 50.5% en el volumen actualmente en construcción (licencias de 1991), habiendo alcanzado este año (1994) el 57.3% sobre el total de viviendas de 1993". Por su parte, en la Ciudad Histórica sólo se han solicitado, durante ese mismo periodo, 1.590 nuevas viviendas, añadiéndose en dicho informe que "...existen dudas más que razonables que parte de las viviendas tienen otro destino, ya que, a simple vista, se observan, en edificios nuevos de ciertas zonas (Plaza Mayor, calle Santiago y zonas aledañas sobre todo) la proliferación de oficinas y despachos profesionales que ocupan en muchos casos la totalidad de las plantas, en contra de la normativa del Plan General, por lo que el número de viviendas señalado para el Casco Histórico podría reducirse considerablemente".

UN CRECIMIENTO "DISCONTINUO A SALTOS",
EN DEFECTO DE UNA FRACASADA "DESCENTRALIZACIÓN"

De una intensa utilización de las zonas históricas, hemos pasado a una forma de concebir el desarrollo urbano basado en la apropiación de nuevos territorios periféricos adyacentes a los ya consolidados. Se puede decir, en este sentido, que ha sido muy recientemente cuando el protagonismo de nuevos espacios exteriores a la ciudad existente han tomado la iniciativa en la manera de proceder a la construcción de la ciudad. Es en el último periodo reseñado cuando podemos argumentar que se está advirtiendo, en la ciudad de Valladolid, un cambio en el modelo de desarrollo urbano. De la tradicional forma de crecimiento continua, basada en un desarrollo espacial que se apoya en lo existente, consumiendo infraestructuras históricas y potenciando "economías de aglomeración", lo que desemboca en una concentración y en un aumento de la densidad, vamos a pasar a otro modelo en el que es la "autonomía espacial", medida en clave de "nueva ciudad", aunque sólo en términos residenciales-suburbanos, la que domina el proceso de producción de suelo. ¿Podemos hablar, ahora, de los inicios de la "descentralización", aunque sólo sea residencial, que le ha sido negada a esta ciudad durante todo su presunta modernidad?

Esta expansión de la ciudad, que va a configurar, ante todo, un nuevo modelo de crecimiento y desarrollo basado en el abandono de la "continuidad espacial" en favor de una cierta "discontinuidad", que, en ningún caso, puede constituirse como la base de esa hipotética "descentralización" que

estamos planteando, comienza a generarse a partir, sobre todo, del periodo intermedio 1980-84. Más que del inicio de una "discontinuidad" habría que hablar de la consolidación de un "crecimiento a saltos", forma ya observada en otras ciudades, pero que en Valladolid, como casi todo lo que tiene que ver con la construcción histórica de esta ciudad, llega tarde y a destiempo.

Si no podemos hablar, con todo rigor científico, de esa posible "descentralización" que se puede estar produciendo, siempre en clave hipotética, a partir, sobre todo, del año 1985-86, cuando la curva de viviendas por licencias solicitadas está en disposición de alcanzar su cota más alta desde 1970 (se llega a alcanzar un número de viviendas, solicitadas por licencia, de más de 2.500 para el año 1989), lo que sí podemos plantear es que se está generando un modelo de crecimiento urbano que ha abandonado, está comenzando a abandonar, la continuidad espacial como única alternativa posible al mismo. Pensamos, en este sentido, que la ciudad de Valladolid ha comenzado a dirigir su crecimiento, aunque con mucho retraso, por el camino que va a hacer de su espacio urbano el resultado final de esa discontinuidad a la que estamos haciendo referencia.

El nuevo modelo urbano, por tanto, no se caracteriza, estrictamente, por la "descentralización residencial", si por ello entendemos la presencia de "nuevos conjuntos residenciales" dotados de un cierto grado de autonomía que les permita, a sus habitantes, dejar de consumir diariamente la ciudad consolidada-central. En defecto de dicha "descentralización", lo que sí observamos es el abandono de la continuidad espacial clásica, adoptándose, en contrapartida, como forma para proceder a la incorporación de nuevos territorios a la ciudad existente, aquello que se corresponde con una concepción discontinua del espacio. De hecho, este "proceso discontinuo" no es contradictorio, por ejemplo, con la relación, ya clásica en Valladolid, entre construcción de nuevas viviendas y demoliciones de las existentes. Si en el periodo 1970-78 esta relación tenía todas las características de causa-efecto, siendo rigurosamente constatable la citada relación, lo que estaba determinando el crecimiento de la ciudad como un "constante recrearse" sobre sus tejidos urbanos históricos, a partir de 1980 las demoliciones van disminuyendo de forma radical, apostándose por la construcción mayoritaria de las nuevas residencias en territorios exteriores a la ciudad consolidada.

RENOVACIÓN URBANA, CENTRO HISTÓRICO Y CENTRALIDAD ESPACIAL

Los procesos de "renovación urbana" que ha protagonizado el Centro Histórico de la ciudad de Valladolid, sobre todo los que se produjeron entre 1960 y 1985, procesos estudiados y analizados en el marco de la redacción del Plan Especial de Conservación y Reforma Interior del citado recinto, hay que entenderlos en una perspectiva mucho más amplia de la que habi-

tualmente se suele hacer. Estos procesos se entienden, en general, como simples sustituciones tipológicas, con el objetivo de adaptar la potencial rentabilidad del "suelo central" a la realidad de sus nuevos valores, y todo ello mediante la construcción, sobre el "suelo liberado" por tipologías arquitectónicas tradicionales, de complejos arquitectónicos dotados de una calidad y funcionalidad acorde con la rentabilidad que es capaz de desarrollar el citado "suelo central". La "renovación urbana" se entiende, en este sentido, como un proceso de adaptación y modernización de específicos fragmentos de la "ciudad tradicional" ante las nuevas exigencias, sobre todo económicas, que recaen sobre ella. Los edificios tradicionales se demuelen por la sencilla razón, se dice, de que no están realizando las rentas inmobiliarias que deberían desarrollar. Se trata, además, de un fenómeno que se presenta como algo "natural", es decir, consubstancial al propio desarrollo de la ciudad. La formación de las "rentas del suelo", bajo este punto de vista, no responde tanto a la lógica que se deriva de las exigencias históricas que el capital impone al uso del suelo, como a la "naturalidad" de un proceso urbano que va localizando a cada cual en el sitio que le corresponde, como si de un "equilibrio ecológico" se tratase, determinándose el valor del suelo, de esta manera, en función de la, también, "natural" confluencia entre elección del lugar de residencia y renta familiar que lo ocupa. El desarrollo urbano que distingue a nuestras ciudades se entendería, bajo esta perspectiva, como un proceso "natural" que deriva y es consecuencia de la también "naturalidad" de la condición desigual que identifica a la sociedad capitalista.

El Centro Histórico en el marco de un "modelo urbano" espacialmente desagregado

Los procesos de "renovación urbana", sin embargo, habría que entenderlos mucho más amplia y estrechamente relacionados con la construcción de un "modelo urbano" que está exigiendo la "renovación" del Centro Histórico al mismo tiempo que está fomentando el desarrollo de la periferia. Y todo ello, en el marco de un largo proceso histórico que está apostando, por lo que al desarrollo urbano se refiere, por la consolidación de un proceso de "desagregación socio-espacial" que alimente, potencie y materialice, el sentido social, económico y político, del espacio de la ciudad capitalista. Desagregación socio-espacial que no es más que la consecuencia que se deriva de la necesidad que impone el desarrollo del capital en el sentido de separar, contraponer y segregar, todos y cada uno de los elementos que intervienen en el proceso de producción material.

De ahí que la comprensión de estos procesos de "renovación urbana" nos lleve, necesariamente, a relacionarlos con aquellos otros que hacen posible la "desagregación socio-espacial" citada, lo que supone, también,

implicar a ambos procesos en la definición de las “nuevas áreas de centralidad” que, al fin y al cabo, están materializándose en función de los mismos.

Renovación Urbana, Centralidad y Desagregación Socio-espacial, por tanto, son tres procesos que mantienen una estrecha relación entre sí, remitiéndonos, por otro lado, a unas formas específicas de intervención en la ciudad que tienen que ver, sobre todo, con las transformaciones de que son objeto sus zonas más tradicionales.

La Renovación Urbana se caracteriza, ante todo, por el desarrollo de específicas intervenciones, en fragmentos identificados con formas tradicionales de producción de suelo, con el objetivo de eliminar las contradicciones que oponen, dichos fragmentos, al desarrollo y realización, en clave inmobiliaria, del citado capital. Dichas contradicciones las podemos medir en clave económica, lo que quiere decir que se manifiestan en la medida en que dichos fragmentos, si permanecen identificados con formas de producción tradicionales, no resultan rentables desde un punto de vista inmobiliario, tal y como lo exige la realización de la “renta urbana”. También las podemos medir en clave social, lo que nos lleva a considerar que el “orden” de la Ciudad Tradicional, si se mantiene, tampoco resulta rentable, y ello por la sencilla razón de que el citado “orden” no se corresponde con el tipo de contenido social que demanda el capital a nivel urbano. Dicho “orden” tradicional es un “orden complejo”, es decir, difícil de dominar, y ello tanto a nivel social como político. Mediante la puesta en marcha de los procesos de Renovación Urbana se elimina dicha “complejidad no dominada”, materializándose, al final de la operación urbanística correspondiente, un espacio simple que garantiza las inversiones inmobiliarias citadas. Los procesos de Renovación Urbana, en efecto, hacen posible el desarrollo de un renta en la medida en que, mediante su puesta en práctica, eliminan la condición de heterogeneidad y multifuncionalidad propias del Espacio Tradicional, y todo ello procediendo a la Desagregación de su composición originaria. Los procesos de Renovación Urbana descomponen lo multifuncional en favor de un espacio “zonificado”, es decir, “especializado”. Renovación Urbana, por tanto, como mecanismo desagregador que, al proceder especializando el espacio heredado, contribuye, en última instancia, a la creación de las nuevas “áreas de centralidad” como nuevos fragmentos urbanos poseídos de la especialización que exige la lógica del capital. Es en el marco de dicha desagregación en el que se definen esas “áreas de centralidad”, es decir, las nuevas funciones de los Centros Urbanos.

Estas “áreas de centralidad” se distinguen por la doble vertiente que desarrollan. Por un lado, aquella que tiene que ver con su carácter eminentemente económico. Estas “áreas de centralidad”, en efecto, se identifican con espacios urbanos donde se asientan actividades económicas de carácter direccional y de consumo de masas. Por otro lado, estos lugares se constitu-

Lo más significativo que se deriva de la definición espacial de estas "áreas de centralidad", es la influencia que ejercen en el "modelo urbano" por el que se está apostando, "modelo" que no es otro que aquel que desarrolla una rigurosa "división social del espacio". Dicha "división" se hace más patente en la medida en que los procesos de "renovación urbana", base de la definición de dichas "áreas de centralidad", están apostando por un desarrollo de la "renta del suelo" apoyada en la reconversión funcional y social de los espacios tradicionales de la ciudad, es decir, de los fragmentos habitualmente identificados con el Centro Histórico. Es a partir de la "renovación" del Centro Histórico cómo se está concibiendo la construcción de un nuevo "modelo urbano", ya que mediante la transformación de dicho Centro Histórico se va a producir una nueva redistribución de las "rentas urbanas". Las "áreas tradicionales", en efecto, se terciarizan al mismo tiempo que apuestan por un nuevo tipo de hábitat más acorde con el aumento de las rentas que se derivan de los nuevos usos del suelo que se desarrollan en dichos lugares. Este fenómeno está evitando, ante todo, que rentas familiares por debajo de los valores que se exigen en dichas zonas tengan cabida en las mismas, lo que obliga a seleccionar otros lugares en los que dar asiento a otro tipo de rentas. Esta selección, como no podía ser de otra manera, es emprendida en clave inmobiliaria, es decir, en función de la práctica concreta de los promotores correspondientes, lo que va a determinar, en última instancia, esa "división social del espacio" a la que nos estamos refiriendo. Bien entendido que dicha "división" se materializa apoyándose en las transformaciones operadas en los tejidos urbanos tradicionales, ya sea porque se actúa directamente sobre ellos, o por medio de extensiones programadas que, al localizarse en régimen de continuidad con los mismos, y plantearse como alternativas residenciales, hace de estos "centros" los lugares idóneos para desarrollar rentas acordes con su nueva condición de "áreas de centralidad" enmarcadas en el modelo urbano que se está construyendo.

Podemos argumentar, en este sentido, que es a través del papel que se le está asignado al Centro Histórico, a los fragmentos urbanos identificados con formas tradicionales de producción espacial, ya sea interviniendo directamente sobre ellos o procediendo a la urbanización de territorios contiguos e inmediatos a lo mismos, cómo se está procediendo a una "redistribución de personas y actividades", asignándose áreas concretas para actividades y contenidos sociológicos específicos. Y todo ello, para asegurar una rigurosa "división social del espacio" que permita la producción de rentas derivadas del uso del suelo, es decir, la consolidación del "modelo urbano de la renta del suelo". Como nos señala Jean Ceaux, *"La destrucción de los barrios centrales es una condición necesaria para el desarrollo de la especulación, bajo su doble aspecto de proceder a la construcción de barrios burgueses homogéneos y de multiplicar barrios obreros en la periferia. La segregación espacial de clases sociales se hace posible mediante la eliminación de las poblaciones marginales del*

centro. Un nuevo equilibrio se establece en la ciudad". ("Rénovation urbaine et stratégie de classe. Rappel de quelques aspects de l'Hausmannisation". "Espaces et Sociétés". 1974/75).

Renovación Urbana y Especialización funcional

El proceso de renovación del Centro Histórico de Valladolid se ha constituido como un proceso continuo, sin apenas paréntesis significativos en su ya larga trayectoria histórica. El desencadenante legal del citado proceso, en los últimos años, fue la aprobación del Plan de Alineaciones de 1950. Pero la conjunción de dicho plan con las determinaciones posteriores del "Plan Mesones" generó, definitivamente, una renovación sin paliativos del citado casco. Entre 1970 (año de aprobación del "Plan Mesones") y 1974, en efecto, se concedieron casi 500 licencias de derribo, equivalentes a casi 2.000 viviendas. En su lugar se construyeron casi 10.000 nuevas viviendas, es decir, un 63% de la construcción total del municipio. Hay que esperar, por tanto, al "Plan Mesones" para que comience a producirse la gran operación de renovación urbana en el Casco Histórico de la ciudad. Antes de la aprobación de dicho plan, sin embargo, ya se estaban dando las condiciones para que tal proceso se desarrollase, como así sucedió, con una gran contundencia.

Si comparamos las curvas que nos indican el número de viviendas construidas, ya comentadas anteriormente, junto con las demoliciones llevadas a cabo, entre los años 1971 y 1979, observamos cómo el número máximo de licencias de demolición se alcanza hacia el año 1974, y el de licencias de nueva obra en 1976, aunque también se produce una cresta dos años antes pero no tan alta como la alcanzada en 1976. Las demoliciones van preparando el camino hacia la nueva reconstrucción del casco. Si a ello añadimos las ofertas de suelo residencial periférico, ya producidas con anterioridad, podemos argumentar una cierta elitización funcional y social del centro histórico en detrimento de su contenido residencial heterogéneo.

Del análisis de los procesos de "renovación urbana" producidos en la ciudad de Valladolid, entre los años 1960 y 1985, se puede decir que la práctica totalidad de las manzanas que componen el Recinto Histórico han sufrido algún tipo de transformación. De las algo más de ciento setenta manzanas que componen el Recinto Histórico, tan solo treinta y una se han librado de alguna transformación edificatoria, con la particularidad de que la mayoría de estas últimas son manzanas donde domina la presencia de viviendas deshabitadas.

Por lo que se refiere al contenido de dichos procesos de renovación, podemos decir que se han orientado, prácticamente, hacia la definición de tipos edificatorios residenciales. Sólo las manzanas situadas al sur de la Plaza Mayor, incluidos sus alrededores, han visto orientada su dinámica de transformación hacia la actividad terciaria. Podemos decir, en este sentido, que desde los años 60 hasta 1985, el casco histórico ha soportado la construcción

de más de 17.000 nuevas viviendas. La conclusión no puede ser más clara: el caso histórico se define en función de unos trazados, de una morfología, que es incapaz de aguantar la cantidad de edificación que le ha sido impuesta.

Las sustituciones tipológicas orientadas hacia las “actividades terciarias” no han sido excesivamente importante, sobre todo en relación con el impacto residencial. Las zonas terciarias están muy concentradas, localizándose, como decíamos, en una estrecha franja al sur de la Plaza Mayor. Estos “edificios terciarios” están localizados entre la Plaza mayor y la Estación Ferroviaria, marcándose una determinada concentración de dichas actividades entre aquella y la Plaza de España.

Un hecho importante es la significativa presencia de viviendas deshabitadas, no tanto por su número (unas 224 en 1985, y sólo en el casco histórico) como por su localización. La mayoría de estas viviendas vacías, identificadas, en su totalidad, con lo que se denomina “vivienda antigua”, están localizadas en el centro del Recinto Histórico, constituyendo, de esta forma, un “subconjunto urbano” con esa característica de “ciudad deshabitada”, como “compás de espera” de eventuales determinaciones urbanísticas, o políticas municipales, que “flexibilicen” un cambio rentable, económicamente hablando. Circunstancia ésta que planteábamos en 1985 y que hoy día podemos comprobar con toda claridad. Dicha “flexibilidad” ha venido de la mano del Plan General aprobado en 1984, habiendo proliferado, desde entonces, falsas “rehabilitaciones” que no han hecho más que acelerar la pérdida del escaso patrimonio histórico que aún quedaba, en consonancia con la ya histórica trayectoria endémica que padece la ciudad.

Constatamos, como una de nuestras conclusiones, la definición funcional de la zona sur de la Plaza Mayor en cuanto sector donde se concentran procesos de transformación tipológica identificados con la actividad terciaria. Dicha zona sur, por otro lado, tiende a envolver a la citada plaza, definiéndose esta última como un sector en torno al cual se va desarrollando el espacio económico-bancario-empresarial de Valladolid. Se está produciendo, a su vez, una extensión de la actividad terciaria hacia la zona estructurada por las calles Gamazo y Muro (Dos de Mayo), aunque la formalización de estas actividades no residenciales no se lleva a cabo tal y como está sucediendo en torno a la Plaza Mayor. Mientras en esta última, la intensidad de ocupación es mayor (más edificios dedicados en exclusivo a dichas actividades), en la segunda se da una convivencia entre la actividad terciaria y la actividad residencial. De ahí esa primera distinción que establecemos entre una zona muy consolidada, desde el punto de vista del asentamiento de actividades terciarias, y otra, localizada en régimen de continuidad con la anterior, que comienza a definirse como expansión especializada de la actividad económica que se desarrolla en la primera. Exceptuando estas dos zonas, la ocupación del resto de los sectores del casco de Valladolid, por actividades terciarias, es prácticamente nula.

No olvidemos, por otro lado, que ha sido a través de los procesos de concentración parcelaria cómo se ha podido aumentar, hasta límites extremos, la cantidad de edificación que podía soportar el Casco Histórico, ya que la única manera de “justificar” dicha cantidad era mediante el ofrecimiento de unas mejores condiciones de rentabilidad económica de la unidad parcelaria: Aumento de la edificabilidad, nuevas alineaciones...etc, eran medidas que tenían que ir acompañadas de la definición de nuevos lotes parcelarios, más regulares y de mayor dimensión. Las zonas donde se han producido sustituciones tipológicas, en este sentido, coinciden con aquellas donde ha tenido lugar un cambio en la organización del plano parcelario. Resulta significativo, por ejemplo, cómo un conjunto de 564 parcelas existentes en 1960 han pasado a convertirse en 190. Y cómo las parcelas totales y transformadas superan el 40 por ciento del total existente. Se pueden superponer, en este sentido, el plano del “ámbito residencial” y el plano que hace referencia a la “propiedad del suelo”, sin apenas existir diferencias entre ambos, por lo que se refiere a la coincidencia entre “zona transformada” y “variación del plano parcelario”.

Sí observamos diferencias, sin embargo, si superponemos al “plano de propiedad del suelo” aquel que representa el “grado de terciarización”. La forma que adopta la superposición de estos dos últimos procesos es completamente diferente a la observada con los dos anteriores. El proceso de terciarización, en efecto, no ha dado lugar a un cambio en el plano parcelario tan radical como el observado en aquellas zonas donde se han producido nuevos elementos residenciales. Las sustituciones que han supuesto terciarizar los alrededores de la Plaza Mayor (sobre todo la zona situada al sur de la misma) no han tenido necesidad de replantear el plano parcelario de la forma tan radical como ha sucedido con las sustituciones a residencia. Ello puede indicar la preexistencia, en dicha zona terciarizada, de un tipo de parcelación adaptable, en principio, a los requerimientos espaciales de las actividades que gestionan el movimiento de capitales.

Transformaciones históricas y “áreas de centralidad”

La formación de la “centralidad” se constituye como un fenómeno cuyas raíces las encontramos en la historia del lugar con el que se identifica espacialmente. Resulta necesario, en este sentido, relacionar el proceso de formación de la “centralidad” con acontecimientos históricos, de signo espacial, que se han ido sucediendo y yuxtaponiéndose, entre sí, en un mismo lugar urbano. Se trata, además, de acontecimientos que, en cada momento histórico, han expresado una específica manera de entender la “centralidad”, de ahí que dicha yuxtaposición se constituya, al final, como el encuentro solapado de diferentes “formas centrales”, planteándose esta “estratificación histórica” como el espacio resultante final que da sentido a las “áreas de centralidad” actuales. Es esta “yuxtaposición” la que es capaz de conformar el sentido de

dichas áreas. Es así cómo podemos argumentar que un "área de centralidad" es el resultado de un largo proceso histórico y no el capricho de un "proyecto urbano" reciente que se materializa con la intención de producir "centralidad" al margen de razones históricas, obedeciendo, sólo, a estrategias urbanísticas preconcebidas.

La "centralidad", por otro lado, no es un fenómeno actual. Cada momento histórico ha demandado, a nivel urbano, sus propios "lugares centrales". La cuestión consiste, por tanto, en desvelar las relaciones entre las diferentes maneras de entender dicha "centralidad" y la realidad de nuestras "áreas centrales" más recientes.

En una ciudad como Madrid, por ejemplo, el espacio histórico que comienza a detentar cualidades centrales, si exceptuamos el que se identificó, en un primer momento, con la construcción de la Plaza Mayor, allá por los primeros años del siglo xvii, es la llamada Puerta del Sol. Un proyecto de remodelación, planteado durante la segunda mitad del siglo xix, supuso la transformación de dicho lugar en un espacio en el que funciones específicamente terciarias compartían su actividad con aquellas otras identificadas con la residencia. La remodelación de la Puerta del Sol no fue más que el inicio de un proceso que acabó convirtiéndose en la génesis de la primera gran "área de centralidad" identificada con el proceso de formación de la ciudad de Madrid como Ciudad Moderna. A la remodelación de la Puerta del Sol le siguió, en la medida en que supuso una extensión del carácter central que se le estaba asignando, la actuación sobre la calle Sevilla y la Plaza de Canalejas, dos lugares inmediatamente localizados a continuación de la misma, ampliando, con ello, el espacio central primitivamente definido como consecuencia de la remodelación citada. El encuentro posterior de la citada Puerta del Sol con la Plaza del Callao, junto con la apertura de la Gran Vía, colaboraron a que se continuara extendiendo el ámbito de la centralidad, ya consolidada, más allá de los límites que se identificaban con la Puerta del Sol, extensión que ha continuado produciéndose hasta muy avanzado nuestro siglo, y todo ello planteando la citada Gran Vía cómo un eje del que se fue requiriendo, también, su extensión más allá de sus primeros límites establecidos. Dicha extensión de la Gran Vía se ha producido, por un lado, a través de la calle de la Princesa y, por otro, siguiendo la dirección de la Castellana hasta su encuentro con la Plaza de Castilla. Es así cómo podemos plantear que la gran "área de centralidad" madrileña se constituye como un "centro lineal" que relaciona, sin corte alguno, la Ciudad Universitaria con la Plaza de Castilla, siguiendo un circuito formado por la calle de la Princesa, Gran Vía y la Castellana. Obvio es decir, que las actuales "áreas de centralidad" de la ciudad de Madrid han resultado de las sucesivas ampliaciones de esta primera gran zona central, plenamente consolidada durante la segunda mitad de nuestro siglo, inmiscuyéndose, sobre todo, por los trazados del "ensanche" del xix, sobre el que está recayendo, en gran medida, gran parte del peso actual que

se deriva de las actividades terciarias que demandan dichos espacios. Las primeras grandes operaciones de "renovación urbana" que se produjeron en Madrid, entre 1960 y 1980, se han localizado en torno al eje Gran Vía-Princesa, potenciando, por tanto, el sentido del "área de centralidad histórica" identificada, en su origen, con Puerta del Sol-Gran Vía.

De la ciudad de París podemos decir algo muy semejante, sobre todo por lo que se refiere a esa continuidad de "centralidades históricas" que constituyen, al final, la base espacial sobre la que se apoya una parte importante de la centralidad actual. Las primeras operaciones urbanísticas que comienzan a configurar el "área central" de la ciudad de París se localizan en el cuadrante Oeste de su primitivo recinto histórico, en la orilla derecha del Sena, sobre todo en la parte del mismo que fue objeto de una ampliación territorial referida al recinto de la última muralla medieval. Esta ampliación fue gestionada por deseos del Cardenal Richelieu. En el nuevo territorio, al que se le dotó de una nueva muralla, continuación de la medieval existente, es donde construye el Cardenal su Palacio, y donde, años más tarde, a lo largo de la segunda mitad del siglo xvii, se construyen las Plazas Reales de las Victorias y Vendôme, proyectadas, como sabemos, por el arquitecto Mansard. Cuando se proyecta, durante los últimos años de la primera mitad del siglo xviii, la Plaza de la Concordia, se insiste, por lo que se refiere a su localización definitiva, en el mismo cuadrante que ya había sido objeto de atención preferente años atrás. Haussmann tampoco puede eludir esta potente permanencia histórica. Las transformaciones que se realizan bajo su mandato insisten, sobre todo, en remodelar los tejidos urbanos históricos que se identifican con la ampliación citada. La avenida de la Opera representa, en este sentido, la conformación de un "área central" que se apoya en "centralidades históricas" previamente establecidas. El nuevo centro de París, que Haussmann plantea para esta ciudad, no va a ser el resultado del encuentro entre el Boulevard Strasburgo-Sebastopol con la calle Rivoli, como parece deducirse de sus planteamiento generales, sino de la insistencia en proceder a intervenciones urbanísticas localizadas en el sector Oeste. En contrapartida, el cuadrante Este, identificado con el barrio del Marais, queda al margen de las transformaciones realizadas por le Barón. Se da, por tanto, una continuidad histórica por lo que se refiere a la sucesión de las diferentes "centralidades" que se han ido proyectando en esta ciudad, centralidades históricas que contribuyen a dotar de lógica a aquella otra centralidad que, durante la segunda mitad del xix, se va a plantear en el marco de la reforma emprendida por Haussmann.

Planteamientos semejantes podemos elaborar para comprender el porqué de la localización de las "actividades terciarias" y, por tanto, de las "áreas de centralidad", en el marco del actual "modelo urbano" que distingue a la ciudad de Valladolid. La primera referencia histórica pasa, necesariamente, por la construcción de la Plaza Mayor. Ya hemos comentado, anteriormente, que el proyecto que sigue al incendio de 1561 se planteó como un "proyecto de cen-

tralidad". Se trata, en efecto, de la primera "área de centralidad", sistemáticamente pensada, proyectada y construida, con la que se dota a la ciudad de Valladolid. Se determina, en este sentido, el lugar de un "espacio central" que va a permanecer, como tal, hasta nuestros días. Del mismo modo que veíamos en Madrid y en París, dicho lugar va a protagonizar extensiones específicas, pero nunca va a dejar de estar presente en la conformación de las sucesivas "áreas de centralidad" con las que va a contar la ciudad.

Explicar los procesos de "renovación urbana" que han afectado, y siguen afectando, a la ciudad de Valladolid, debe significar remitirse al análisis de las transformaciones urbanísticas históricas que han ido determinando sucesivos procesos enmarcados en la definición de "áreas de centralidad" históricamente contextualizadas, y todo ello, decimos, desde ese inicial "proyecto de centralidad", hasta las reformas urbanísticas que se emprendieron durante la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX, pasando por las medidas "desamortizadoras" que precedieron a estas últimas reformas emprendidas.

Una vez definida la primera gran "área de centralidad", identificada con el proyecto de la Plaza Mayor, la ciudad de Valladolid no conoce, durante mucho tiempo, grandes operaciones urbanísticas que supongan proceder a la consolidación o ampliación de dicho sector. Durante casi trescientos años, después del proyecto citado, apenas tienen lugar en la ciudad transformaciones que se orienten hacia la consolidación de dicha "área central". Lo que sí observamos, durante ese largo periodo de tiempo, es la continua localización, sobre todo al sur del sector urbano ocupado por la Plaza Mayor, como ya hemos indicado en capítulos precedentes, de "conjuntos conventuales" que están colonizando un territorio que se identifica, manteniendo una relación muy estrecha, con el espacio libre que más tarde constituirá la base territorial del llamado Campo Grande. Esta concentración de "conjuntos conventuales", en contraste con aquellos otros, de signo palaciego-aristocrático, que se localizan, mayoritariamente, al norte de la citada Plaza Mayor, va a constituirse como la base material, catastralmente hablando, sobre la que se desarrolló el proceso de "desamortización eclesiástica" que va a comenzar, como sabemos, a partir de 1836. Es así cómo se desarrollan las primeras grandes reformas urbanísticas que van a tratar de encaminar a la ciudad de Valladolid hacia su condición de "ciudad moderna". En contraste con el Sur reformado, en función de estas intervenciones urbanísticas, el Norte permanece, prácticamente, sin protagonismo alguno, ya que la "desamortización" sólo actuaba sobre los bienes inmobiliarios eclesiásticos.

Las reformas urbanísticas emprendidas al sur de la Plaza Mayor supusieron, sólo en un principio, actuar sobre el suelo liberado por dichas "instituciones eclesiásticas". Es el caso, sobre todo, de la lotificación de que fue objeto el suelo que ocupaba el antiguo Convento de San Francisco, convento localizado, como sabemos, en uno de los lados de la Plaza Mayor. Muy pronto, sin embargo, estas actuaciones, sobre suelo desamortizado, abandonaron

los límites específicos de este último para adentrarse en territorios más amplios. De esta forma comienzan a producirse intervenciones urbanísticas que, prácticamente, abarcaban la casi totalidad del sector sur de la Plaza Mayor hasta su encuentro con las instalaciones de la Estación Ferroviaria. A pesar de ello, sin embargo, el grueso del suelo sobre el que se actuaba pertenecía a los "conventos desamortizados" que se localizaban en torno al espacio del Campo Grande.

Los procesos de "renovación urbana" que se han producido en esta ciudad, entre 1960 y 1986, como ya hemos indicado, se concentran, por lo que se refiere a su "cualificación terciaria", al sur de la citada Plaza Mayor, comprendiendo, espacialmente hablando, tanto el territorio de dicha Plaza como aquel otro que se extiende hacia la Estación Ferroviaria. La mayor concentración de estas actividades, como decíamos, se localiza en territorios cercanos a la Plaza Mayor, lo que nos permite argumentar que el asiento de la actividad terciaria, la definición, en suma, de las "áreas de centralidad" actuales, se produce, espacialmente hablando, en relación muy estrecha con "centralidades históricas" ya consolidadas. En este sentido, la centralidad actual de la ciudad de Valladolid se ha constituido, como ya hemos comprobado en otras ciudades, como extensión de primitivas centralidades históricas. No es casual, por otra parte, que los citados procesos de "renovación urbana", de carácter "terciario", se localicen, más intensamente, en un territorio concebido como extensión de la primitiva "centralidad histórica" que, en su origen, se identificaba con la Plaza Mayor de la ciudad. Establecemos, por tanto, una relación muy estrecha entre reformas urbanísticas identificadas con la formación histórica del fenómeno de la "centralidad" y la consolidación de la misma en el "modelo urbano" actual que se está materializando.

CONCLUSIONES

Como conclusión, por tanto, podemos establecer lo siguiente:

1. El modelo de desarrollo urbano seguido por la ciudad de Valladolid ha apostado, en cada momento histórico, incluida la situación actual, por la concentración frente a una posible alternativa descentralizadora.

2. Se trata de un proceso que encuentra sus raíces más profundas en las intervenciones urbanísticas que comenzaron a llevarse a cabo allá por la segunda mitad de siglo XIX, intervenciones que se decantaron por fortalecer el papel de la Ciudad Histórica frente a la posibilidad de ocupar, en clave descentralizadora, el espacio periférico.

3. Las reformas del XIX, en efecto, se ocuparon únicamente de transformar el Sur de la ciudad consolidada, por entonces, actuando sobre espacios conventuales desamortizados que fueron reutilizados, el suelo liberado a tal efecto, para trazar las nuevas vías que servirían de asiento espacial a los, a su vez, nuevo tipos arquitectónicos. En contrapartida, el Norte de la ciudad apenas sufrió modificaciones. La "áreas de centralidad", que se definieron tras la materialización real de estas intervenciones urbanísticas, se consolidan, como consecuencia de ello, únicamente en la zona sur de la ciudad. La contradicción entre el espacio identificado con los "conjuntos conventuales", localizados en esta zona meridional de Valladolid, y aquel otro que se correspondía con los "palacios aristocráticos, situados en el Norte, "espacio palaciego" que, al contrario de lo sucedido por los "conventos", no fue desamortizado, condicionó este desequilibrio original.

4. De hecho, los procesos de "renovación urbana" que se han producido, en Valladolid, desde los años 60 de nuestro siglo a la actualidad, han seguido la tendencia ya iniciada en el siglo XIX, consolidando la situación de centralidad que ya se concentraba, desde entonces, en el Sur de la ciudad.

5. Las nuevas zonas residenciales han seguido la misma dirección espacial. La razón de ello hay que buscarla en el hecho de que es en el Sur donde se estaban creando las condiciones urbanas más rigurosamente identificadas con la construcción de la ciudad como "espacio moderno", unido, todo ello,

al fenómeno territorial, ya enunciado anteriormente, que hacía referencia a la tensión originada entre Valladolid y Medina del Campo como consecuencia de la confluencia, en esta última, de las dos infraestructuras básicas que entienden de la movilidad moderna: la Autovía y el Ferrocarril.

6. Este crecimiento hacia el Sur se ha producido siguiendo un “modelo espacial discontinuo a saltos”. Si la construcción de Covaresa pudo hacer pensar, por momentos, que se estaba produciendo una cierta descentralización, medida en clave “nueva ciudad”, el proyecto posterior del conjunto residencial identificado con la denominación de “Parque Alameda”, ha echado por tierra estos “inicios” descentralizadores, ya que dicho “parque” encaja, rigurosamente, entre los límites definidos, por un lado, por Covaresa y, por el otro, con la “ciudad consolidada”.

7. Este “crecimiento discontinuo a saltos”, por otro lado, se ha producido al margen de núcleos tradicionales existentes, lo que confirma, más aún, la ausencia de una voluntad por fortalecer un modelo descentralizado. Los núcleos que forman parte del municipio de Valladolid, en efecto, apenas han participado en la consolidación de la “extensión espacial” que ha vivido esta ciudad en los últimos años. Solamente algunos de estos núcleos, como Laguna de Duero, han podido protagonizar algunos conatos de descentralización. Pero en estos casos lo que parece más probable es que ha sido el crecimiento de Valladolid, hacia el Sur, el que se ha encontrado con estos núcleos, más que la puesta en marcha de una pretendida política descentralizadora.

8. Algunas otras operaciones inmobiliarias, sólo de carácter residencial, observada en otros municipios cercanos (Cigales, Fuensaldaña...), no nos pueden hacer pensar en esa pretendida descentralización, sino más bien en operaciones que buscan algo de “naturaleza no contaminada” (física y socialmente) para hacer valer su “prestigio” y poder entrar, de esta manera, cómodamente, en el mercado inmobiliario que propagan.

9. El modelo espacial que se configura, actualmente, no es más que el resultado de lo iniciado, en cierta manera, con los planteamientos del Plan Cort: reconversión radical de su recinto histórico, creación de un espacio de calidad al otro lado del río (residencial), continuado por sucesivos planeamientos al incidir en la extensión hacia el Sur de esos primeros brotes de “calidad” residencial, y consolidación de un espacio social obrero al este y norte de la ciudad.

COMENTARIOS BIBLIOGRÁFICOS

La bibliografía, aquí propuesta, intenta ser muy sintética, haciendo referencia a aquellos textos que realmente han abordado el estudio de la ciudad de Valladolid con cierto rigor. Huimos, en este sentido, de listas interminables que poco aportan a la curiosidad del estudioso. Esta bibliografía la vamos a delimitar, para facilitar su uso, en función de los diferentes temas que se han analizado en este libro.

Por lo que se refiere a los estudios que, ya sea en forma de libro o de artículos, han abordado, de forma general, el *Desarrollo Urbanístico de Valladolid*, podemos considerar los siguientes:

AA.VV.: "*Valladolid. Procesos y formas del crecimiento urbano*". Delegación de Valladolid del Colegio de Arquitectos de Madrid. Barcelona. 1977. Texto elaborado hace ya bastante tiempo, lo que le hace necesario una revisión, ya que desde entonces hasta ahora han aparecido aportaciones que reconsideran muchas de las hipótesis esbozadas en el texto reseñado.

CALDERÓN, B.; SAINZ GUERRA, J. L.; HORTA, S.: "*Cartografía Histórica de la Ciudad de Valladolid*". Ayuntamiento de Valladolid, Junta de Castilla y León, Ámbito. Valladolid. 1991. Importante, sobre todo, por los "planos históricos" que se reproducen de la ciudad de Valladolid. Con anterioridad a esta "Cartografía", el Ayuntamiento de Valladolid publicó una colección de Planos Históricos que, al reproducirse en mayor tamaño y de forma individualizada, tienen una calidad superior a los que se incluyen en este libro. Los textos que acompañan a esta última colección, a manera de "cuadernillos", sin embargo, no aportan apenas nada al conocimiento de la realidad urbanística de la ciudad.

GARCÍA FERNÁNDEZ, J.: "*Crecimiento y Estructura Urbana de Valladolid*". Los libros de la Frontera. Barcelona. 1974. Se trata, probablemente, del mejor libro que existe sobre Valladolid, por lo que se refiere, naturalmente, al intento de ofrecernos una visión comprensiva de su desarrollo urbano y de su producción espacial.

CALDERÓN CALDERÓN, B.: "*El crecimiento urbano de Valladolid*". Obra cultural de la Caja de Ahorros Popular. Valladolid. 1988.

ÁLVAREZ MORA, A.: "*Valladolid*". En "Atlas Histórico de Ciudades Europeas. Península Ibérica". Centro de Cultura Contemporánea. Salvat. Barcelona. 1994.

La *Estructura Histórica del Territorio* no ha sido estudiada con el rigor que todos hubiésemos deseado. Tampoco han aparecido muchos textos que se preocupen por este tema. Es de destacar, en este sentido, el esfuerzo realizado por la Editorial Ámbito al ofrecernos la posibilidad de conocer, ampliamente, la Geografía de la Región.

Destacamos, de esta manera, la obra "*Geografía de Castilla y León*", editada por Ámbito. Especialmente los volúmenes dedicados a "*Unidad y Diversidad del Territorio*" (Cabo Alonso, Manero Miguel, Sánchez Zurro y Crespo Redondo), "*Las Ciudades*" (Fernández Sánchez, Villar Castro, Sánchez Zurro y Delgado Huertos), "*La Articulación del Territorio*" (Clemente Cubillas, López Trigal y Pastor Antolín), y "*Castilla y León en Síntesis*" (Cabo Alonso y Manero Miguel). Ámbito. Valladolid. 1987, 1989, 1989 y 1992.

LÓPEZ TRIGAL, L.: (1981). "*Jerarquías y áreas de influencia en las ciudades de Castilla y León*". Actas del I Congreso de Geografía de Castilla la Vieja y León. Burgos, mayo 1981.

CABERO DIÉGUEZ, V.: "*El Espacio Geográfico Castellano-Leonés*". Ámbito. Valladolid. 1982.

PALOL, P DE; WATTEMBERG, F.: "*Carta arqueológica de la Provincia de Valladolid*". Diputación Provincial de Valladolid. Valladolid.

GONZÁLEZ URRUELA, E.: "*Valladolid. Ciudad y Territorio*". Universidad de Cantabria. Santander. 1985

MAÑANES, T.: "*Arqueología vallisoletana. II.: Torozos y Cerrato. Cuencas del Duero y del Pisuerga*". Diputación Provincial de Valladolid. Valladolid.

INSTITUTO UNIVERSITARIO DE URBANÍSTICA. "*Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y Entorno*". Trabajo dirigido por Juan Luís de las Rivas. Junta de Castilla y León. 1998. Se trata de uno de los estudios más recientes que se han elaborado sobre el Territorio de Valladolid. Su intención es, sobre todo, propositiva, ya que se trata de un Documento de Planeamiento. Lo más interesante, en el marco de esta bibliografía, son sus aportaciones analíticas que nos hacen comprender la construcción histórica de Valladolid en su calidad de entidad territorial.

BENITO MARTÍN, F.: "*Arquitectura Tradicional de Castilla y León*". Sobre todo el capítulo "Análisis Territorial" que está dedicado, en el Tomo II, a la Provincia de Valladolid. Junta de Castilla y León. Valladolid. 1998. Aunque bajo otro punto de vista, y en el marco del análisis de la llamada Arquitectura Tradicional, este estudio aborda, de forma sectorial, la construcción histórica del Territorio Castellano Leonés, y dentro de ese territorio, naturalmente, el que se corresponde con la provincia de Valladolid.

Los estudios que se han desarrollado sobre el tema del *Espacio Tradicional Compacto*, concepto éste más amplio, pensamos, que el de *Ciudad Medieval*, constituyen aportaciones de primer orden. Diferenciamos, en este sentido, el concepto de Ciudad Medieval, como un hecho histórico contextualizado en una época y en unos años concretos, de aquel otro que se refiere a la comprensión del citado "espacio tradicional compacto". Si la Ciudad Medieval se enmarca en una época histórica determinada, el espacio urbano que se identifica con "formas feudales de producción" ha sobrevivido, por mucho tiempo, al específicamente identificado con el de la "ciudad medieval" propiamente dicha. Es así como incluimos, en este apartado bibliográfico, obras "medievalistas" clásicas, que analizan la ciudad durante la "época medieval" vallisoletana, junto a aquellas otras, como es el caso del libro de Benassar que, aunque están contextualizados en períodos históricos posteriores, abordan el análisis de la ciudad y del territorio en una época en las que aún perviven esas "formas de producción" basadas, todavía, en un sistema de "relaciones de dependencia".

Teniendo en cuenta estas observaciones, consideramos muy importantes los siguientes textos para el entendimiento de lo que denominamos "espacio tradicional compacto".

- RUCQUOI, A.: "*Valladolid en la Edad Media. 1367-1474*". Vol I "*Génesis de un Poder*", y Vol II "*El Mundo Abreviado*". Junta de Castilla y León. 1987.
- REPRESA, A.: "*Origen y desarrollo del Valladolid Medieval*". En "Historia de Valladolid". Ateneo de Valladolid. 1980.
- BENNASSAR, B.: "*Valladolid en el siglo de Oro. Una ciudad de Castilla y su entorno rural en el siglo XVI*". Ayuntamiento de Valladolid. Valladolid. 1983.
- DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ, A.: "*Aspectos del Urbanismo Vallisoletano en torno al año 1500: Puertas, arrabales y puentes*". Instituto de Geografía Aplicada del CSIC. Madrid. 1976.
- FERNÁNDEZ DE DIEGO, E.: "*El Barrio de S. Andrés de la Ciudad de Valladolid*". Departamento de Geografía de la Universidad de Valladolid. Instituto Juan Sebastián Elcano (CSIC). Valladolid. 1971.
- VÁLDEÓN BARRUQUE, J.: "*Le Cinte Murarie Urbane nella Castiglia Medievale*". En "La Città e le Mura", coordinado por C. De Seta y J. Le Goff. Laterza. Bari. 1989.

Uno de los momentos históricos más importantes, en el proceso de producción espacial desarrollado por la ciudad de Valladolid, es aquel que hace referencia al *Proyecto de Reconstrucción de su Zonas Centrales* que se planteó tras el incendio de 1561. Es un momento histórico que apenas ha sido analizado con la seriedad que requiere, es decir, aportando hipótesis que expliquen la incidencia de tal hecho en la formación de la "centralidad" urbana. La mayoría de los estudios se decantan por descripciones meramente monográficas, sin ahondar en la realidad de una transformación urbanística que supuso poner las bases de lo que hoy día constituye una de las "áreas centrales" más consolidadas de la ciudad de Valladolid. Es éste el aspecto que abordamos en el capítulo correspondiente.

La bibliografía que reseñamos, nos da noticias, al menos, del fenómeno, aportándonos aspectos interesantes que nos han facilitado el análisis propuesto. Destacamos, en este sentido, los siguientes textos:

- BUSTAMANTE GARCÍA, A.: "*La Arquitectura Clasicista del foco Vallisoletano. 1561-1640*". Institución Cultural Simancas. Valladolid. 1983.
- ARRIBAS ARRANZ, F.: "*El Incendio de Valladolid de 1561*". Universidad de Valladolid. Valladolid. 1960.
- URREA, J.: "*Breve Historia de la Plaza Mayor de Valladolid*". Banco de Santander. Valladolid. 1981.
- BUSTAMANTE GARCÍA, A.: "*Felipe II, Juan de Herrera y Valladolid*". En "*Herrera y el Clasicismo*". Junta de Castilla y León. Valladolid. 1986.
- RIVERA, J.: "*Francisco de Salamanca, Trazador mayor de Felipe II*". Boletín del Seminario de Estudios de Arte y Arqueología. 1983.
- REBOLLO MATÍAS, A.: "*La Plaza y Mercado Mayor de Valladolid. 1561-95*". Universidad de Valladolid. Valladolid. 1988. Probablemente el texto más débil de todos, ya que la descripción del fenómeno la lleva a cotas inimaginables, acompañado, todo ello, de una extraña interpretación del proyecto de reconstrucción.
- ALTÉS, J.: "*La Plaza mayor de Valladolid*". Ayuntamiento de Valladolid. Valladolid. 1999. Se trata del último texto aparecido. El análisis que realiza del "lugar del mercado", como hecho geográfico anterior al proyecto y construcción del conjunto de la Plaza Mayor, nos parece interesante por cuanto explica la realidad funcional-histórica de

un espacio urbano. El estudio, por otra parte, está enfocado hacia la "reconstrucción ideal" de un "proyecto perdido", lo que le permite plantear hipótesis sobre el contenido metodológico y la "idea de ciudad" que estaba planteando el arquitecto Francisco de Salamanca.

La convivencia conventos-palacios, la idea, por tanto, de una *Ciudad Sacro-Aristocrática*, integrada en el conjunto de la estructura urbana del Valladolid del XVIII, no se ha considerado, en los estudios que conocemos al respecto, como un motivo para explicar un "modelo de ciudad". El acercamiento científico, por lo que se refiere al conocimiento de este "sistema conventual-palaciego", sólo se ha realizado, en el mejor de los casos, desde un ámbito exclusivamente monográfico de carácter individual, es decir, estudiando uno a uno, y sin apenas reconocer su incidencia urbanística, los conjuntos que se identifican con estos artefactos arquitectónicos. A pesar de ello, consideramos de gran interés, los siguientes textos:

MARTÍN GONZÁLEZ, J.J.: "*Monumentos civiles de Valladolid*". Institución Cultural de Simancas. Valladolid. 1983.

MARTÍN GONZÁLEZ, J.J.: (1983). "*Valladolid. Edificios Conventuales*". Institución Cultural de Simancas. Valladolid. 1983

MARTÍN GONZÁLEZ, J.J.: "*Arquitectura Doméstica del Renacimiento en Valladolid*". Valladolid. 1948. Quizás, el más interesante de todos ellos, ya que es el único estudio que nos ofrece una visión general de lo que pudo ser ese "Valladolid Palaciego" que comentamos. Además, este estudio tiene la particularidad que se realizó cuando aún no habían sido demolidos esos edificios que constituyeron la llamada "Arquitectura Doméstica del Renacimiento". El autor, por tanto, contó con una base real que le permitió reconocer el objeto de su estudio.

SANGRADOR VÍTORES, M.: "*Historia de la Muy Noble y Muy Leal Ciudad de Valladolid, desde su más remota antigüedad hasta la muerte de Fernando VII*". Valladolid, 1851-54. Edic Facsímile 1979. De esta obra hemos extraído todas y cada una de las noticias referentes a la fundación y localización de los conventos de Valladolid.

FERNÁNDEZ DEL HOYO, M.^a A.: "*Desarrollo Urbano y proceso histórico del Campo Grande de Valladolid*". Ayuntamiento de Valladolid. Valladolid. 1981.

MERINO BEATO, M.^a D.: "*Urbanismo y Arquitectura de Valladolid en los siglos XVII y XVIII*". Ayuntamiento de Valladolid. Valladolid. 1990.

VILLALOBOS ALONSO, D.: "*El Debate Clasicista y el Palacio de Fabio Nelli*". Valladolid. 1992.

La *Ciudad del Siglo XIX*, el conocimiento, por tanto, de los procesos urbanos que acaecieron en el Valladolid decimonónico, durante la segunda mitad del siglo XIX y primeros años del siglo XX, lo consideramos fundamental para entender el "modelo de ciudad" actual. Valladolid no supo incorporarse a la "modernidad", o no contó, para ello, con las técnicas adecuadas y necesarias, incluidas las de carácter legislativo, ni, sobre todo, con un contexto sociopolítico acorde que impulsara tal incorporación. El desequilibrio norte-sur, base de nuestra hipótesis fundamental, encuentra sus raíces, y su razón de ser, en esta oportunidad perdida. Damos mucha importancia al siglo XIX, en este sentido, y así queda reflejado en el libro. De las operaciones más significativas que se propusieron, durante los últimos años del citado siglo, aunque su fracaso alimentó la

realidad de la oportunidad perdida que comentamos, destacamos la que se refiere a la apertura de calle de Felipe II, única manera, por entonces, de reunir, en función de un proyecto unitario, o de una concepción global de ciudad, las dos zonas de Valladolid que permanecían y, aún hoy día, permanecen segregadas una con respecto a la otra.

Los estudios que se han realizado, en este aspecto, siguen pecando de excesiva descripción, eludiendo una explicación científica a propósito del fenómeno producido. Aún así, contamos con textos interesantes como los que reseñamos a continuación.

VIRGILI BLANQUET, M.A.: "*Desarrollo urbanístico y arquitectónico de Valladolid (1851-1936)*". Ayuntamiento de Valladolid. Valladolid. 1979.

IGLESIAS ROUCO, L.S.: "*Urbanismo y Arquitectura de Valladolid. 1851-1936*". Ayuntamiento de Valladolid. Valladolid. 1978.

RUEDA HERNANZ, G.: "*Del Antiguo Régimen a la primera expansión industrial. (1808-64)*". En "*Valladolid en el siglo XIX*". Historia de Valladolid. Ateneo. Valladolid. 1985. Interesante estudio que nos acerca a la realidad socioeconómica que va a proporcionar toda su lógica a las reformas urbanísticas emprendidas durante el siglo XIX.

RUEDA HERNANZ, G.: "*La Desamortización de Mendizábal en Valladolid 1836-53*". Valladolid. 1980.

ÁLVAREZ MORA, A.: "*Una nuova città disegnata su quella esistente. Valladolid nell'800*". Rev. "Storia Urbana", nº 37. 1986.

CALDERÓN CALDERÓN, B.: "*Valladolid en el siglo XIX. Transformaciones espaciales en el inicio del proceso urbano contemporáneo*". Valladolid. 1991.

PALOMARES, J.M.: "*La Comisión de Reformas Sociales y la condición obrera en Valladolid. (1883-1903)*". Valladolid. 1985.

AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID. "*Plan Especial del Casco Histórico de Valladolid*". Documento: "*Formación del Casco Histórico de Valladolid. Siglos XIX y XX*", realizado por A. Álvarez Mora. Valladolid. 1986.

Valladolid conoce sus primeras propuestas urbanísticas globales, encaminadas a fortalecer lo que podemos denominar como la *Ciudad del Siglo XX*, durante el primer tercio del mismo. Los estudios sobre dichas propuestas, tomando como referencia el llamado "Plan García Frías" o el "Plan Cort", no han proliferado como hubiera sido nuestro deseo. Hemos tenido que recurrir a los documentos originales, aunque, en el caso del Plan García Frías, nos hemos tenido que conformar con la propuesta gráfica, o con algunas alegaciones planteadas por propietarios que deseaban ver incluidos sus terrenos en la "limitación construida" que define el "plan". Lo mismo podemos decir de los proyectos que hacen referencia a las propuestas cercanas a lo que se suele denominar como Ciudad-Jardín. La más interesante de ellas, la que planteó Gutiérrez Lázaro en los primeros años del siglo XX, sólo ha sido analizada por el arquitecto Enrique de Teresa. Desgraciadamente, se trata de un estudio que se encuentra en su prolegómenos de recogida de información, faltando el análisis que nos delataría, bajo el punto de vista del arquitecto citado, su verdadera razón de ser.

Sobre el siglo XX, el Ateneo de Valladolid, continuando con su "Historia de Valladolid", ha publicado dos volúmenes bajo el título genérico de "*Arquitectura y Urbanismo de Valladolid en el siglo XX*". Del primero de ellos (VIII-1), son autores María Antonia Virgili Blanquet y Juan José Martín González, ofreciéndonos, sobre todo el texto de Virgili Blanquet, una panorámica de los primeros cuarenta años de este siglo, lo que le

permite abordar los contenidos de los Planes de Urbanismo que se redactaron en la primera mitad del mismo. El profesor Martín González analiza, por su parte, todos los aspectos que tienen que ver con el tratamiento de la Ciudad Monumental.

La segunda parte, de esta "*Arquitectura y Urbanismo de Valladolid en el siglo xx*" (VIII-2), está redactada por los arquitectos Pablo Gigosos y Manuel Saravia. Analizan los hechos acaecidos en Valladolid estrechamente relacionados con las propuestas arquitectónicas y urbanísticas emprendidas a partir de los años cuarenta, lo que les permite abordar el nacimiento del suburbio, marginal o proyectado, así como los planteamientos urbanísticos que nos hacen reconocer la ciudad actual. El hecho de plantear, en un mismo trabajo, aspectos que tienen que ver tanto con la Arquitectura como con el Urbanismo, dicho esto para los cuatro autores citados, delata una cierta falta de convicción metodológica, ya que abordar un análisis arquitectónico, o urbanístico, requiere acercamientos metodológicos diferentes, según tomemos como objeto de estudio la Ciudad o la Arquitectura.

A pesar de la escasa documentación con la que hemos contado, hemos tratado de desvelar el contenido de estas "propuestas globales", objeto del capítulo al que nos estamos refiriendo. Los textos con los que hemos contados, son los siguientes:

CORT, C.: "*Plano General de Ensanche y Reforma Interior de Valladolid*". Ayuntamiento de Valladolid. Valladolid. 1939. Se trata del Documento original del llamado Plan Cort.

TERESA TRILLA, Enrique de: "*Primeras experiencias de vivienda masiva en Valladolid: La aparición de un nuevo Tipo Residencial*". En "*Arquitecturas en Valladolid. Tradición y Modernidad. 1900-1950*". Trabajo dirigido por Salvador Mata. Colegio de Arquitectos de Valladolid. Valladolid. 1989

TERESA TRILLA, Enrique de: "*La Vivienda Social en Valladolid, 1880-1939. Documentos para una historia local de la vivienda*". Delegación de Valladolid del Colegio de Arquitectos de Madrid. Documento mecanografiado. 1980.

Sobre la formación del *Espacio Urbano Suburbial*, sí contamos con importantes estudios que nos permiten comprender el sentido de esta realidad urbanística. Tanto las llamadas "urbanizaciones marginales" como los "polígonos de promoción oficial", dos de las variables urbanístico-espaciales que hemos utilizado para analizar lo específico de la formación del espacio suburbial vallisoletano, cuentan con estudios rigurosos que desvelan su auténtico sentido. Entre los textos más importantes que hemos consultado, destacamos los siguientes:

FERNÁNDEZ SÁNCHEZ, J.A.: "*Promoción oficial de viviendas y crecimiento urbano en Valladolid*". Universidad de Valladolid. Valladolid. 1991.

SERRANO, M.: "*Un Proceso de Desarrollo Urbano. Valladolid, 1900-1965*". Tesis Doctoral inédita. Valladolid. 1978.

BEGINES RAMÍREZ, A.: "*Pajarillos Altos*". Valladolid. 1973.

BEGINES RAMÍREZ, A.: "*El Polo de Desarrollo de Valladolid*". Rev "Estudios Geográficos", n.º 125. 1971.

Un texto más reciente, lo que nos permite contar con una visión más actualizada sobre la formación del suburbio en Valladolid, ha sido redactado por los profesores Basilio Calderón Calderón y Luís Jesús Pastor. Se trata del trabajo "*Conocer el Barrio de España. Un viejo suburbio al Norte de Valladolid*". Ayuntamiento de Valladolid. Valladolid. 1994.

Uno de los aspectos más interesantes que se pueden estudiar, a propósito del proceso de producción espacial, bajo su aspecto de "desarrollo de la renta urbana", a partir, sobre todo, de la aprobación del Plan Cort, es la relación que mantiene dicho proceso con el desarrollo y cumplimiento de las determinaciones del citado "plan", ya sea explicitándose, con todo rigor, lo allí dispuesto, o procediendo a modificaciones puntuales, más o menos generales, de sus originales determinaciones y contenidos. Ya hemos planteado, que ha sido, en general, esta última práctica la que ha distinguido ese desarrollo espacial-productivo que identifica al "planeamiento" vallisoletano.

No contamos con material bibliográfico específico, por cuanto el desarrollo del Plan Cort, ya sea para comprobar su cumplimiento, o para verificar su continua y constante modificación, no ha sido abordado como tema de estudio. De ahí que nos hemos tenido que remitir a aquellos documentos de "planeamiento" que fueron redactados para proceder a las citadas modificaciones. Algunos textos, sin embargo, mantienen alguna referencia con este tipo de análisis. Estos, son los siguientes:

Ayuntamiento de Valladolid. *Proyecto de Reforma de Alineaciones al Plan General de Valladolid*. Ayuntamiento de Valladolid. Valladolid. 1950. Documento de Planeamiento que hace referencia, sobre todo, a la Reforma de Alineaciones a que se somete el Recinto Histórico de Valladolid, con la incorporación, al norte del mismo, y coincidiendo con lo que hoy día es Rondilla, de un Proyecto de Ciudad Universitaria. Está firmado por el Arquitecto Municipal Julio González.

Es interesante, y de obligada consulta, el "Concurso De Planeamiento Urbanístico de la Huerta del Rey", cuyas bases y resultados fueron publicados en el número 4 de la Revista "Ciudad y Territorio", en el año 1959.

Los artículos de Pedro Bidagor, "Situación General del Urbanismo en España (1939-1964)", Revista "Arquitectura", número 62 (1964), "Situación General del Urbanismo en España (1939-1967)", Revista de "Derecho Urbanístico" (1967), y "La Coyuntura actual del Urbanismo en España", Revista "Estudios de la vida local", número 162 (1969), son muy interesantes por cuanto nos contextualizan el momento, por ejemplo, en el que comienza a concebirse el proyecto de Huerta del Rey.

Un análisis de Huerta del Rey, desde una perspectiva actual, gozando, por tanto, de la posibilidad de comprobar las relaciones entre su proyecto original, sus ampliaciones posteriores y su desarrollo y producción espacial, en términos globales, nos lo ofrece la monografía "Conocer la Huerta del Rey. Una periferia residencial en la ciudad de Valladolid", elaborada por los profesores de la Universidad de Valladolid, Basilio Calderón Calderón y José María Delgado. Ayuntamiento de Valladolid. Valladolid. 1993.

También resulta interesante consultar, para este periodo en el que se ponen las bases que van a potenciar un desarrollo urbanístico interesado, sobre todo, en la producción de la "renta urbana", la "Memoria de la Gerencia de Urbanización, 1959-1964", con un interesantísimo prólogo de Pedro Bidagor. Auténtico "manual de urbanismo" de la época, en el que aparecen reseñadas todas y cada una de las actuaciones de la citada Gerencia, lo que nos permite relacionarlas y compararlas entre sí. No falta en dicha memoria, naturalmente, una referencia al "Polígono Huerta del Rey", así como al "Polígono Industrial de Argales".

Por lo que se refiere a los Documentos de Planeamiento utilizados, son interesantes todos aquellos que plantean "reformas de alineaciones", como la "Reforma de Alineaciones del Barrio de Santa Clara", "Proyecto de Reforma de Alineaciones y Apertura de nuevas vías en el Polígono comprendido entre la Carretera de Madrid, Paseo de Farnesio y Carretera de Circunvalación", "Modificaciones en el Proyecto de Reforma del Barrio de España", "Proyecto de Reforma Parcial de Alineaciones en el Barrio de las Delicias"... etc., todos ello fechados en 1960. Se encuentran en el Archivo Municipal de Valladolid.

Y por lo que se refiere al proceso de producción inmobiliario que ha condicionado el crecimiento y transformación espacial de la ciudad de Valladolid en los últimos años, lo que hemos denominado como la *Ciudad de los Promotores*, hemos contado con una bibliografía no muy extensa pero sólidamente fundamentada, aunque lo más valioso para nuestro análisis lo han constituido los documentos que se elaboraron para la redacción del Plan General de Ordenación Urbana, aprobado en 1984, así como aquellos otros que sirvieron de base para adoptar determinaciones con respecto al Plan Especial del Casco Histórico que comenzó a redactarse en 1985. Los Documentos y bibliografía utilizada, son los siguientes:

- CALDERÓN, B.: "*La destrucción de la ciudad tradicional y la expropiación selectiva de la periferia: dos procesos clave en el desarrollo de la ciudad de Valladolid*". Universidad de Salamanca, 1991.
- RIVAS SANZ, J. de las; CALVO ALONSO-CORTES (1995). "*Competitividad industrial y medio urbano. El caso de Valladolid*." Ciudad y Territorio-Estudios Territoriales. n.º 106, 1995.
- GRAJAL BLANCO, M.: (1992). "*Valoraciones inmobiliarias de locales comerciales en la ciudad de Valladolid*". Catastro (n.º 13): 30-39.
- CALDERÓN CALDERÓN, B.; DELGADO, J.M.; PASTOR, L.: "*Crecimiento y Transformación de Valladolid, 1960-1980. Análisis de un proceso complejo y contradictorio*". Valladolid. 1992.
- PLAN ESPECIAL DEL CASCO HISTÓRICO DE VALLADOLID. "*Análisis del Sistema Inmobiliario: Procesos recientes y tendencias*". Documento n.º 3, elaborado por F. Roch. Ayuntamiento de Valladolid. Valladolid. 1986.
- REVISTA UR: "*Valladolid: La constante reforma de crecer sobre si misma*". Número 1, dedicado a la ciudad de Valladolid. Barcelona. 1985
- PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALLADOLID Y COMARCA. "*Análisis de la Promoción Inmobiliaria y del Mercado del Suelo*". Documento de Trabajo n.º 27, elaborado por F.Roch, F. Guerra y L. González Tamarit. Ayuntamiento de Valladolid. Valladolid. 1982.
- PLAN ESPECIAL DEL CASCO HISTÓRICO DE VALLADOLID. "*Dinámica de Transformaciones*". Documento de Trabajo elaborado por A. Álvarez Mora. Ayuntamiento de Valladolid. Valladolid. 1985.
- AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID. "*Evolución de Licencias. 1984-1993*". Departamento de Planeamiento y Gestión. 1994.

Y, por último, de reciente publicación, destacamos el libro de José Luís García Cuesta "*De la Urgencia Social al negocio inmobiliario. Promoción de viviendas y desarrollo urbano en Valladolid (1960-1992)*". Editado por el Ayuntamiento de Valladolid, en el año 2000.

ISBN: 84-8448-356-8



9 788484 483564



SECRETARIADO DE PUBLICACIONES
E INTERCAMBIO EDITORIAL
UNIVERSIDAD DE VALLADOLID