



Universidad de Valladolid

Grado en **Geografía y Ordenación del Territorio**

Facultad de **Filosofía y Letras**

TRABAJO FIN DE GRADO

De la actividad al abandono: enclaves de uso industrial y solares abandonados en la ciudad de Valladolid.

Autor: Sergio Villafañe Sanz.

Tutor: Basilio Calderón Calderón.

Curso 2021-2022

Tabla de contenidos

RESUMEN	5
1- INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS DEL TRABAJO.....	6
1.1- OBJETIVOS.....	7
1.2- METODOLOGÍA.....	8
2- LOS ESPACIOS INDUSTRIALES ABANDONADOS EN LAS CIUDADES.....	9
2.1- EL DIFUSO CONCEPTO DE VACÍO URBANO.....	12
2.2- TIPOS DE VACÍO URBANO	19
2.3- ALGUNOS EJEMPLOS PARADIGMÁTICOS DEL TRATAMIENTO Y LA GESTIÓN DE LOS VACÍOS URBANOS.....	24
2.3.1- Ría 2000 (Bilbao).....	25
2.3.2- Distrito 22@ (Barcelona).....	28
2.3.3- Los talleres de Renfe (Valladolid).....	31
3- EL SURGIMIENTO DE LOS ESPACIOS INDUSTRIALES NO ORDENADOS (NO EN POLÍGONO).	36
3.1- EL ORIGEN DE LA INDUSTRIA EN LAS CIUDADES.....	36
3.1.1- La industria en las periferias	38
3.1.2- El desarrollismo industrial en España	40
3.2- LAS CAUSAS DEL VACIADO INDUSTRIAL Y EL PROCESO DE ABANDONO.....	41
3.3- POSIBLE RECUPERACIÓN TRAS EL PROCESO DE ABANDONO	43
3.4- IMPORTANCIA DE LA RUINA INDUSTRIAL EN EL PAISAJE URBANO.....	45
4- LOS ESPACIOS INDUSTRIALES ABANDONADOS O EN PROCESO DE ABANDONO EN LA CIUDAD DE VALLADOLID.....	48
4.1- PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO	49
4.2- EL CAMINO VIEJO DE SIMANCAS	52
4.3- LA CUESTA DE TOMILLO.....	63
4.4- EL CASO SINGULAR DEL SECTOR DE «LA URALITA».....	74
5- LOS ENCLAVES INDUSTRIALES ABANDONADOS: ANÁLISIS DE ALGUNAS DE LAS PARCELAS DE USO INDUSTRIAL EN LA CIUDAD	83
6- CONCLUSIONES.....	88
BIBLIOGRAFÍA	91
FUENTES CONSULTADAS	93
ANEXO I: FOTOGRAFÍAS	94

Índice de mapas, figuras y fotografías.

Mapas

Mapa 1: Ficha de localización. Sector Camino Viejo de Simancas	52
Mapa 2: Estado del parcelario. Sector Camino Viejo de Simancas	57
Mapa 3: Ficha de localización. Sector Cuesta del Tomillo.	63
Mapa 4: Estado del parcelario. Sector Cuesta del Tomillo	68
Mapa 5: Ficha de localización. Sector uralita.....	74

Figuras:

Figura 1: Antes y después del proyecto Bilbao Ría 2000.....	27
Figura 2: Distrito 22@, Poblenou, Barcelona.....	31
Figura 3: Vista general de los Talleres de RENFE.....	35
Figura 4: Pautas urbanísticas, clasificación y usos de suelo. Talleres RENFE	35
Figura 5: Vuelo Interministerial 1973-1986. Sector Camino Viejo de Simancas.	54
Figura 6: Vuelo quinquenal 1998-2003. Sector Camino Viejo de Simancas	54
Figura 7: Vuelo PNOA 2020. Sector Camino Viejo de Simancas.	55
Figura 8: Pautas urbanísticas, calificación y usos de suelo urbano. Sector Camino Viejo de Simancas.	56
Figura 9: Ficha 1. Sector Camino Viejo de Simancas.	60
Figura 10: Ficha 2. Sector Camino Viejo de Simancas.	61
Figura 11: Ficha 3. Sector Camino Viejo de Simancas	62
Figura 12: Vuelo Interministerial 1973-1986. Sector Cuesta del Tomillo	65
Figura 13: Vuelo quinquenal 1998-2003. Sector Cuesta del Tomillo	65
Figura 14: Vuelo PNOA 2020. Sector Cuesta del Tomillo	66
Figura 15: Pautas urbanísticas, clasificación y usos de suelo. Sector Cuesta del Tomillo.	67
Figura 16:Ficha 4. Sector Cuesta del Tomillo.	71
Figura 17: Ficha 5. Sector Cuesta del Tomillo	72
Figura 18: Ficha 6. Sector Cuesta del Tomillo	73
Figura 19: Vuelo Interministerial 1973-1986. Sector Uralita.....	75
Figura 20: Vuelo quinquenal 1998-2003. Sector Uralita.....	76
Figura 21: Vuelo PNOA 2020. Sector Uralita.....	77
Figura 22: Pautas urbanísticas, clasificación y usos de suelo. Sector Uralita.	78
Figura 23: Pautas urbanísticas, clasificación y usos de suelo. Sector las Cerámicas	81
Figura 24: Pautas urbanísticas, clasificación y usos de suelo. Sector Acor.	82
Figura 25: Talleres González y Maillo S.L. Calle Cádiz.	84

Fotografías:

Fotografía 1: Entrada a la antigua fábrica de uralita.....	79
Fotografía 2: Antiguo silo. Sector las Cerámicas	80
Fotografía 3: Antigua granja. Sector las Cerámicas.	80
Fotografía 4: Naves de la fábrica de Acor.....	82
Fotografía 5: Naves CINSA. San Isidro	84
Fotografía 6: Nave Castellana de Lubricantes. La Farola.	85
Fotografía 7: Nave Calle Fuente del Sol, 45. La Victoria.	86
Fotografía 8: Nave Calle Azafrán.	86

RESUMEN

Este trabajo de investigación estudia cómo el modelo de crecimiento urbano de las últimas décadas ha generado una periferia desarticulada repleta de espacios residuales, a los que se puede denominar “vacíos urbanos”. El análisis se aborda mediante una revisión del concepto, reconociendo la ciudad como creadora de estos espacios y el territorio como recurso de trascendental importancia. Estos espacios son de diverso origen, sin embargo, se pone el foco en aquellos lugares de pasado industrial que han quedado marginados dentro del tejido urbano, siendo aislados de las dinámicas sociales y económicas. Estas condiciones hacen que el estudio sea determinante para ejemplificar y proponer alternativas de regeneración urbana. A partir del análisis de tres espacios concretos en la ciudad de Valladolid, así como otra serie de áreas y enclaves dentro de la ciudad, se atenderá a los procesos de configuración y caracterización morfológica para poder dar cuenta de los problemas de deterioro y vulnerabilidad a los que asisten, atendiendo también a las previsiones planteadas por el Plan General de Ordenación Urbana vigente.

Palabras clave: vacío urbano, abandono, industria, ruina, obsolescencia, desuso, paisaje urbano, patrimonio industrial, regeneración urbana.

ABSTRACT

This research paper studies how the urban growth model of recent decades has generated a disjointed periphery full of residual spaces, which can be called "urban voids". The analysis is addressed through a review of the concept, recognizing the city as the creator of these spaces and the territory as a resource of transcendental importance. These spaces are of diverse origin, however, the focus is on those places of industrial past that have been marginalized within the urban fabric, being isolated from social and economic dynamics. These conditions make the study decisive to exemplify and propose alternatives for urban regeneration. Based on the analysis of three specific spaces in the city of Valladolid, as well as another series of areas and enclaves within the city, the processes of configuration and morphological characterization will be attended in order to account for the problems of deterioration and vulnerability to which they attend, also considering the forecasts proposed in the current General Plan of Urban Planning.

Key words: urban void, abandonment, industry, ruin, obsolescence, disuse, urban landscape, industrial heritage, urban regeneration.

1- INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS DEL TRABAJO

El territorio debe ser comprendido como la plasmación de las interrelaciones que se producen entre las sociedades y el espacio que habitan en la búsqueda de soluciones que persiguen el desarrollo mediante la ordenación de los recursos y las actividades existentes. El territorio se conforma, pues, como un recurso de vital importancia para el desarrollo de las sociedades y, en este sentido, el urbanismo es un elemento de referencia ya que se trata del principal elemento en la ordenación futura de los espacios urbanos.

La presencia de la industria en las áreas urbanas tiene una trascendencia notoria y aceptada, ya que el emplazamiento en el que se ubica esta actividad tiene una serie de impactos de diferente índole en la morfología de las ciudades, debido a la cantidad de suelo que ocupan y a la influencia que esta tiene en la ubicación de otras actividades y usos de suelo.

Tras la expansión industrial del desarrollismo, muchos de los espacios que albergaban actividades industriales han sufrido un proceso de decadencia paralelo a la reconversión industrial, que abrió paso a la terciarización económica. En este trabajo se reflexiona acerca del problema que ha supuesto la desindustrialización respecto a los impactos territoriales que este proceso ha supuesto y, por otro lado, se atiende a la oportunidad que este territorio ofrece como recurso. De una manera generalizada, la transformación continua de las ciudades ha ido evolucionando hacia la desaparición de la ciudad compacta en favor de una nueva ciudad difusa en el territorio, y que ha dado lugar a diversos espacios intermedios que fragmentan el periurbano. El fenómeno de la expansión urbana al que se ha asistido entre 1970 y 2008 refleja un modelo que ha derivado en el abandono de las áreas o zonas más vulnerables, ya que estas no han sido capaces de gestionar los procesos de degradación económica, funcional y social, dando lugar a espacios denominados “vacíos urbanos”. En este sentido, los espacios más afectados han sido aquellas áreas productivas mal planificadas.

Este proceso de desindustrialización es hoy una tendencia a escala global, pero tiene su mayor impacto en el mundo occidental. En el caso de España la planificación directa en materia urbana y territorial recae sobre las entidades locales, los municipios. Es por ello por lo que se atiende a una mayor escala, tomando como referencia la situación de algunos

espacios industriales en desuso en la ciudad de Valladolid, así como viejos enclaves insertados en la malla urbana.

El punto de partida de este trabajo de investigación se centra en la situación de deterioro de estas áreas industriales ubicadas en el tejido urbano de la ciudad, con el objeto de investigar los diferentes procesos de degradación, así como el reto que supone responder a través de la regeneración urbana. Para comprender la situación actual de estos espacios en declive y en desuso, debe estudiarse el origen de las diferentes causas que toman presencia en la aparición de estos sectores y también en el proceso de abandono de los mismos, de tal forma que se aborden diferentes actuaciones que puedan llevarse a cabo para mejorar las condiciones presentes.

1.1- OBJETIVOS

El presente trabajo de fin de grado tiene el objetivo genérico de aportar una amplia visión acerca de estos espacios en desuso, de los vacíos insertados en la malla urbana. Para ello se propone una revisión de los autores que mejor han sabido abordar este ámbito de estudio, de tal forma que podamos partir de un concepto y unas tipologías definidas, así como demostrar el papel que juegan estos espacios y la oportunidad futura que presentan en las ciudades

Un segundo objetivo, más específico, es el análisis de la situación de diferentes áreas y enclaves de uso industrial abandonados en la ciudad de Valladolid, prestando atención al intervalo de tiempo que discurre entre el abandono de los mismos y la asignación de un nuevo uso, a través de su historia, evolución, y características, además de abordar el contexto en el que estos se encuentran actualmente. Se trata de espacios presentes en todas las áreas urbanas, y que las ciudades deben asumir como elementos difíciles de gestionar por diferentes causas desde la interfaz espacio-tiempo. Son muchos pequeños espacios y elementos no percibidos, que tienen un valor de arquitectura existente, pero no valorado, y que contienen mucho sentido industrial y un enorme potencial de uso futuro.

Para ello se atenderá a los usos previstos en el actual Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) aprobado en el año 2020. Se trata de los siguientes espacios: el Camino viejo de Simancas, la cuesta de Tomillo, y el Sector de la fábrica de «uralita», así como los restos de algunos enclaves industriales dispersos por diferentes barrios de la ciudad.

1.2- METODOLOGÍA

El tema escogido no se trata de un aspecto simplemente descriptivo, o que se base en la mera recopilación de información, sino que se aborda un ámbito de estudio de necesaria reflexión acerca de la existencia y las posibilidades de aprovechamiento de estos vacíos urbanos, así como la necesaria conservación del patrimonio que esto implica. Si bien es cierto que ha existido una aproximación práctica en mucha de la bibliografía abordada, es más difícil encontrar las causas que dieron lugar a estos espacios. Por ello debe determinarse una metodología que tenga el fin de ordenar y plasmar la información obtenida, siendo el método de análisis el siguiente:

- Una primera fase de revisión de la información bibliográfica acerca de los procesos de abandono urbano industrial y recabación de información disponible en páginas oficiales, con el objetivo de acotar el término y sus diferentes tipologías. Se abordan tanto los procesos de surgimiento de estos espacios como las oportunidades que presentan, teniendo en cuenta la importancia de la ruina, el abandono, el cambio de usos, y el reto que supone su gestión.
- Una vez comprendido el significado, se aborda el estudio de los diferentes espacios industriales en desuso en Valladolid, con el foco en su localización y fisionomía, siendo un paso clave en el desarrollo del trabajo, mediante la consulta de la información contenida en el PGOU y su situación actual. La propuesta metodológica para el análisis de estos espacios está detallada más ampliamente en el punto 4.1.
- Se aborda el estudio concreto con trabajo de campo, consultas al Archivo y al Ayuntamiento, de tal manera que pueda tomarse conciencia del valor que estos espacios encierran en materia de patrimonio e identidad histórica, tanto en el caso de los tres grandes ámbitos de estudio, como en la casuística concreta dentro de los barrios. Para ello, se aborda el análisis mediante un repaso fotográfico de todos estos espacios llenos de vestigios del pasado, siendo estas fotografías contenidas en el Anexo I.

Se finaliza con unas conclusiones que deberán sintetizar los aspectos más relevantes abordados a lo largo del trabajo, dando cuenta del cumplimiento de los objetivos y la comprobación de las hipótesis sugeridas y donde, además, se expondrán una serie de ideas clave en la concepción y gestión de estos espacios ya que suponen un reto para cualquier ciudad.

2- LOS ESPACIOS INDUSTRIALES ABANDONADOS EN LAS CIUDADES.

Las ciudades a lo largo de la historia han mutado condicionadas principalmente por los factores de carácter físico y natural: como la topografía, los cursos fluviales, la calidad del suelo, el clima, etc. Los diferentes procesos de crecimiento de las ciudades postindustriales responden hoy a otro tipo de lógicas, donde ha tomado presencia el concepto de segmentación según usos y actividades, algo que ha obligado a las urbes a expandirse de forma dispersa en el territorio, abandonando esa concentración tradicional.

Hasta la década de los años cincuenta, las ciudades habían estado creciendo de manera continua y compacta, donde la estructura urbana era sólida y la relación entre lo vacío y lo lleno tenía un significado diferente al actual. Con la llegada del desarrollismo en España, aparece la figura del Plan Parcial, que propició el surgimiento de diferentes fragmentos urbanos dispersos en el territorio de las ciudades, sin continuidad con la ciudad tradicional en muchos casos. Posteriormente, desde la década de los ochenta, la generalización del acceso al vehículo privado, la creación de grandes áreas residenciales, la descentralización de los centros comerciales o el agrupamiento de la industria en polígonos dio lugar al surgimiento de grandes espacios vacíos dentro de la malla urbana. De aquí nace la nueva relación entre lo vacío y lo lleno, y es precisamente uno de los objetivos del trabajo el llegar a conocer la naturaleza de estos vacíos para poder ofrecer soluciones a las dinámicas que generan.

Este crecimiento de las ciudades desde mediados del siglo XX, fruto de la industrialización, y la dispersión posterior, ha generado enormes vacíos en el tejido urbano. Estos espacios responden a diversos orígenes, tanto sociales como naturales. Sin embargo, esta última casuística no constituye nuestro objeto de análisis, sino que son los lugares industriales en desuso el objeto de análisis, siendo aquellos que se presentan como piezas aisladas o marginadas de la ciudad, sin un uso ni actividad aparentes, pero siempre insertadas en el suelo urbano consolidado de la urbe. Estos lugares intermedios se sitúan hoy a la espera de ser “rellenados”, algo que puede ser improbable o, incluso, no deseable si atendemos a los nuevos conceptos de ciudad, donde debe considerarse estos lugares como espacios de identidad e historia propia (Berruete-Martinez, 2017).

En este sentido, a lo largo de la historia reciente, el capitalismo ha evidenciado en su dinámica que unas etapas abren paso a otras a través de procesos de crisis causadas por factores que son, a su vez, capaces de desencadenar avances en la sociedad y en la economía. Las transformaciones económico-espaciales se orientan hacia una cada vez mayor integración del sistema productivo en lo que se ha denominado globalización a través de nuevas formas más eficientes de organizar el trabajo, mejoras en el transporte y las comunicaciones y nuevas lógicas que favorecen la deslocalización empresarial. (Benito del Pozo, 2021) La globalización implica numerosos retos en materia de fragmentación y desigualdad, ya que el crecimiento y el desarrollo generan contrastes socioeconómicos que obligan a introducir una variable territorial que nos ayude a comprender y explicar muchas de las dinámicas capitalistas y como estas varían en función de los diferentes lugares.

La deslocalización empresarial es precisamente uno de los procesos más intrínsecos a la globalización y que tiene una de sus más palpables consecuencias en la industria y, por tanto, en la morfología urbana debido a ese impacto que el sector secundario genera en las ciudades. La desindustrialización de muchos espacios y su marginación en la actividad productiva tiene que ver con la evolución del sistema económico y las transformaciones ligadas a la competitividad y al propio mercado.

La desindustrialización es un proceso que ha tenido un singular impacto territorial que puede verse en el paisaje y en la morfología urbana de aquellos espacios que tuvieron industria en un pasado, ya que muchas áreas industriales inmersas en la trama urbana han asistido a procesos de degradación y obsolescencia. Este proceso económico se plasma de mejor manera en los países occidentales y hunde sus raíces en la década de 1970 principalmente en aquellos países que albergaron la Primera y Segunda Revolución industrial. El periodo agudo en este proceso es conocido como declive y se produjo con la quiebra del modelo fordista que consistió en una serie de fenómenos de descapitalización de la base productiva que desencadenó la destrucción del tejido industrial y el empleo, algo que trajo consigo despoblación y degradación del medio ambiente. Todos los factores tuvieron convergencia en aquellos territorios mineros, siderometalúrgicos, portuarios y ciertos enclaves industriales rurales maduros (proveedores de materia prima y manufacturas poco transformadas)

Han existido dos enfoques tradicionales acerca de la desindustrialización: el primero defiende este proceso como una etapa cerrada del capitalismo que abrió paso a la época postindustrial en el que el sector dominante es el terciario; y un segundo enfoque que afirma como la deslocalización de la industria sigue condicionando las dinámicas de los espacios antiguamente industriales. En estos dos enfoques existe una constante, y no es otra que el propio territorio como factor condicionante y no como simple escenario.

Tanto las ciudades en su conjunto como los propios espacios que asisten a estas dinámicas de vaciado industrial se presentan como las estructuras básicas de organización del territorio, ya que en ellas se concentra una buena parte de la población y de la actividad económica. Es decir, son resultado de un proceso de construcción social y territorial, donde estas dinámicas de vaciado generan vulnerabilidad. Esta vulnerabilidad se define en base a multitud de factores a los que los diferentes espacios se exponen, tales como las condiciones sociales, la conectividad, la cercanía a los centros de actividad y la propia actividad desarrollada en estos lugares. En la ciudad actual, el modelo de crecimiento compacto ha sido abandonado, por lo que la frontera entre el campo y la urbe no están bien definidas. Aparece, pues, el concepto de periferia como espacio físico conformado en los alrededores de las ciudades, bien por su relación naturaleza-ciudad o bien por ser los espacios donde tienen lugar los fenómenos que nos conciernen: áreas abandonadas y lugares intermedios sin uso (Berruete Martínez, 2015).

Los espacios desindustrializados constituyen, por tanto, ejemplos paradigmáticos de la vulnerabilidad territorial, debido a que en su proceso de vaciado emergen nuevas formas de pobreza derivada de la mala dotación de servicios, desconexión respecto al resto de la trama urbana, aislamiento, abandono de infraestructuras básicas, fenómenos de ocupación, pintadas, etc. En un determinado momento fueron lugares que albergaron empresas, actividad, trabajadores y riqueza, a pesar de algunos problemas (especialización sectorial, urbanización no planificada o degradación ambiental, entre otros) pero que hoy, tras un cambio de paradigma económico, han caído en una situación de mayor vulnerabilidad debido a los diferentes elementos de riesgo que concentraban ya con anterioridad. Como resultado a este declive aparece esta nueva realidad: los espacios en desuso o espacios vaciados, que en muchos casos se convierten en una pieza problemática respecto a la gestión ya que se trata de elementos difíciles de intervenir ya

sea por problemas de voluntad política, costes, falta de rentabilidad o simple negación del problema.

Si atendemos al aspecto territorial, la preocupación gira en torno a los procesos de reestructuración productiva y reindustrialización. Se hace determinante la capacidad de adaptación a nuevos usos y funciones compatibles con las sociedades y actividades actuales. En las dos últimas décadas, la literatura acerca de los espacios desindustrializados y a los vacíos urbanos ha ido incorporando cada vez más referencias en cuanto a sostenibilidad y regeneración tanto medioambiental como patrimonial, tomando como referencia otros lugares donde el retroceso de la industria ha venido acompañado de un surgimiento de actividades alternativas ligadas a la innovación o las TIC. Es decir, la pérdida de industria puede ser vista como un factor de transformación del territorio a favor de una reactivación económica, algo que viene impulsado por el emprendimiento empresarial y desde las administraciones públicas en cuanto a la dotación de infraestructuras, el apoyo al I+D+i y la correcta planificación y ordenación de los espacios.

2.1- EL DIFUSO CONCEPTO DE VACÍO URBANO

Conociendo el proceso que ha dado lugar a los vacíos urbanos de carácter industrial, se hace ahora preciso un segundo paso acerca de cómo conceptualizar el término genérico de vacío urbano. En base a lo mencionado, podemos hacer una primera aproximación respecto a qué es un vacío urbano.

Éste puede ser concebido como una consecuencia histórica, ya que la ciudad es en sí misma depositaria de la historia. Se entiende la ciudad como la unión de fracciones históricas captadas como un todo; estas se generan respondiendo a los diversos momentos culturales, sociales, económicos, políticos y religiosos que generan una codificación genérica única.¹

Debemos entender el vacío como un hecho intrínseco a la ciudad, pero descartando ese vacío primario existente antes de la propia creación de un nuevo espacio, el espacio natural o virgen que se conserva por su condición. Es de interés el vacío creado, el vacío que surge como respuesta a la construcción y destrucción de otros espacios, bien por las

¹ Rosi, 1982. Citado en: Johana Araque. (2011) Ciudad-sutura: Operaciones sobre el vacío urbano. Caso de estudio: Sector oeste de la ciudad de Barquisimeto, Venezuela.

sociedades, o bien por factores naturales. A estos espacios intersticiales se les atribuye en multitud de ocasiones un carácter dañino, identificándolo con un planeamiento escaso o inexistente, con presencia de construcción anárquica, con falta de imagen e identidad o simplemente como lugares de paso. Se trata de áreas que pueden haber surgido coetáneamente a las redes de infraestructuras, espacios residuales fruto de la zonificación de grandes sectores, o espacios que han perdido su funcionalidad.

Tradicionalmente, estos lugares eran incorporados a la ciudad con cada nueva expansión, dando lugar a otros nuevos vacíos en las periferias, cada vez más alejados de los centros. En todo caso, la problemática de los espacios infrautilizados en las ciudades, pese a su cambio y diversidad de características, ha ido cobrando cada vez más relevancia principalmente en ese contexto ya mencionado que persigue un desarrollo urbano sostenible que limite de algún modo la dispersión de las ciudades.

La existencia de los vacíos urbanos está abordada desde un punto de vista práctico, principalmente por disciplinas como la arquitectura y el urbanismo, ya que se busca dar un uso a estos lugares debido al importante papel que estos juegan en el futuro desarrollo urbano. Se trata de lugares intermedios que se encuentran a la espera de ser urbanizados en busca de preservar la continuidad de la ciudad. Sin embargo, deberían ser pensados más allá de ser una posibilidad de una expansión urbana, considerándolos como espacios con historia y memoria propias dignas de ser incorporadas morfológicamente a la ciudad (Berruete Martínez, 2015).

Existen diversos autores que han aportado diferentes visiones y definiciones de este concepto a la disciplina urbanística, influyendo de manera notoria en el significado que se les atribuye a los vacíos urbanos. Es por ello por lo que conviene hacer un repaso por las diferentes líneas de pensamiento que han abordado esta problemática. En este sentido destacan respecto a los propios vacíos urbanos Claudia Azevedo de Sousa, Marc Augé e Ignasi de Solà -Morales, existiendo otras aportaciones como las de Eduard Bru respecto a las ciudades del Sur de Europa. Junto a ellos, hay otro grupo de autores que hace referencia a las fronteras y los espacios vacíos, como Jane Jacobs, y a los conceptos de borde y límites como Kevin Lynch y María José Rodríguez-Tarduchy, haciendo esta última autora especial referencia a los límites como espacios residuales.

Una autora que proporciona una primera aportación en cuando a clasificación del concepto de vacío urbano en su Tesis de Arquitectura es Claudia Azevedo de Sousa. Propone una división de los vacíos urbanos en tres categorías conceptuales: urbana, económica y social.² Nos son de especial interés en este caso la categoría urbana y la económica, según las cuales el vacío es parte de la malla urbana construida, es decir, es un vacío incrustado en la ciudad. En la definición urbana incluye una connotación negativa del término al referirse a espacios degradados y residuales donde existe la necesidad de que, incluso, estos lugares sean absorbidos por la ciudad. La segunda categoría es la económica, y se trata de espacios surgidos a partir de la desaparición de puertos, fabricas o áreas ferroviarias, es decir, espacios en clara relación con viejos usos industriales. Finalmente, la categoría social hace referencia a las áreas sujetas a presiones migratorias que han derivado en abandono y degradación.

Marc Augé aborda el termino de “vacío urbano” desde otra óptica, influyendo el termino desde la disciplina antropológica. Se trata de otro de los autores que más han incluido en la construcción el concepto, sosteniendo la hipótesis de que la sobremodernidad genera nuevos espacios de no lugar, o lo que es lo mismo, son lugares que no reúnen las características de identidad ni historia. En palabras de Augé:

Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar. La hipótesis aquí defendida es que la sobremodernidad es productora de no lugares, es decir, de espacios que no son en sí lugares antropológicos y que, (...) no integran los lugares antiguos: éstos, catalogados, clasificados y promovidos a la categoría de "lugares" de memoria", ocupan allí un lugar circunscripto y específico (Augé, 1992).

Las ideas de “no lugar” pueden aplicarse al urbanismo al aportar una nueva perspectiva acerca de los vacíos urbanos desde el punto de vista de la identidad e historia que encierran, pese a que el autor focaliza su análisis en espacios de paso como avenidas, estaciones de ferrocarril, aeropuertos o vías férreas.

² Zevedo de Sousa, Claudia. Do cheio para o vazio. Metodologia e estratégia na avaliação de espaços urbanos obsoletos. Tesis de Arquitectura. Universidad Politécnica de Lisboa. 2010. Citado en: Berruete-Martinez, F. J. (2017). Los vacíos urbanos: Una nueva definición

Ignasi de Solà -Morales también es relevante en cuanto al análisis de los vacíos en las ciudades, describiéndolos como espacios ajenos a ella mediante el término de “*terrain vague*”. Esta idea tiene claras relaciones con la de vacío urbano:

*Son lugares aparentemente olvidados donde parece predominar la memoria del pasado sobre el presente. Son lugares obsoletos en los que sólo ciertos valores residuales parecen mantenerse a pesar de su completa desafección de la actividad de la ciudad. Son, en definitiva, lugares externos, extraños, que quedan fuera de los circuitos, de las estructuras productivas.*³

Estos espacios vacíos de los que habla Ignasi en relación con la palabra “*vague*”, derivada del latín “*vagus*” (que hace referencia a indeterminado, impreciso, incierto), guarda fuertes lazos con el objetivo de este trabajo. Se refiere a ellos como lugares externos a la ciudad, con características de abandono y donde anteriormente sucedieron acontecimientos, por lo que guardan su propia memoria. En este sentido, Ignasi focaliza estos lugares en aquellas áreas industriales, estaciones de ferrocarril, puertos, zonas inseguras, lugares contaminados, etc. que surgen en el periodo posindustrial como consecuencia de la desaparición de fábricas. Mariza que no solo se debe a los cambios de localización a los nuevos polígonos industriales del momento, sino a la ya mencionada deslocalización.

El análisis que este autor realiza sobre estos “*terrain vague*” es similar al aportado por Augé, pero en este caso se centra de manera más clara en la importancia que tienen en la zona urbana. Los caracteriza como sectores residuales, contaminados e, incluso, inseguros desde el punto de vista social. Pese a esto, implícitamente reclama un análisis de estos espacios con el objetivo de actuar sobre ellos para dotarlos de un nuevo uso como oportunidad de reestructuración y así devolverlos a las dinámicas de su entorno.

Por tanto, el término de “*terrain vague*” que aporta de Solà añade una serie de connotaciones a los “no lugares” de Augé, de tal forma que los vacíos urbanos pueden ir concibiéndose de una manera más concreta, ya que en el término comienzan a juntarse las características de abandono, olvido, sin relación con la ciudad, sin identidad ni memoria propias. (Berruete Martínez, 2015).

³ Solà-Morales, Ignasi. Territorios. Citado en: Berruete-Martinez, F. J. (2017). Los vacíos urbanos: Una nueva definición.

Eduard Bru, por su parte, es de interés en nuestro análisis por las referencias al ámbito geográfico y al paisaje que añade al concepto de vacío urbano, enmarcando su teoría en las ciudades del Sur de Europa. Considera el término de vacío urbano como una pieza fundamental en las ciudades y describe estos lugares en ocasiones como “reservas” y en ocasiones como “terrenos difíciles” debido a su desuso y a que suelen ser de titularidad pública. Si bien realiza esta aportación, deja por concretar “la calidad y el carácter de los vacíos”.⁴

Mediante el recorrido por estos cuatro primeros autores, se ha podido hacer una primera caracterización de los espacios vacíos, sin embargo, existen otros tres que han sido capaces de contribuir al enriquecimiento de la definición del término. Jane Jacobs hace referencia a características de frontera y espacios vacíos, mientras que Kevin Lynch aporta otras ideas ligadas a los bordes y los límites. En relación con el concepto de bordes, María José Rodríguez-Tarduchy, que hace especial mención al concepto más concreto de “límites”.

Jane Jakob basa su metodología en la observación directa, desde un punto de vista práctico, donde la observación es el método de comprensión y estudio de las características físicas de las urbes, que cataloga como “lugares físicos”. Califica los vacíos urbanos como vacíos fronterizos que generan “vacíos de uso” a su alrededor, esterilizando las áreas limítrofes sean el tipo de zona que sean, según sus propias palabras:

*Los usos únicos masivos en las ciudades tienen una cualidad en común. Forman fronteras y, en las ciudades, las fronteras normalmente hacen vecinos destructivos.*⁵

Para hacer frente a esta degradación, la autora propone colocar fuerzas que contrarresten las dinámicas negativas, siendo cualquier elemento urbano que dé lugar, según ella, a espacios animados y mezclados.

Por otro lado, Kevin Lynch interpreta la ciudad como una superposición de imágenes individuales provenientes de las diferentes miradas de cada una de las personas que la

⁴ Bru, Eduard. Coming from the South. Citado en: Berruete-Martínez, F. J. (2017). Los vacíos urbanos: Una nueva definición.

⁵Jacobs, Jane. La maldición de los vacíos fronterizos. Citado en: Berruete Martínez, F. (2015). Vacíos urbanos en la ciudad de Zaragoza (1975-2010). Oportunidades para la estructuración y continuidad urbana

habitan. Podemos decir que uno de los elementos clave son los bordes o límites que dan lugar a fronteras, que según el autor:

Son los elementos lineales que el observador no usa o considera sendas. Son los límites entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad, como playas, cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo muros. Constituyen referencias laterales y no ejes coordinados.⁶

Respecto a los bordes, el autor aclara que tienen dos funciones: la primera es su actuación como límite entre dos áreas de la ciudad y la segunda es que para cada espectador la palabra borde tiene un significado diferente.

Estos bordes parecen desempeñar una función secundaria: pueden poner límites a un barrio y pueden reforzar su identidad, pero aparentemente contribuyen menos a formar un barrio. Los bordes pueden aumentar la tendencia de los barrios a fragmentar la ciudad desorganizándola.⁷

Finalmente encontramos las aportaciones de María José Rodríguez-Tarduchy acerca del concepto de “límites”, considerados como espacios inacabados, sin definir o mal resueltos por la falta de definición en los diferentes proyectos. Centra el objetivo de las actuaciones sobre estos espacios en mecanismos de contención y reestructuración urbana. En sus palabras, los límites respecto a los vacíos urbanos son:

Espacios residuales de pequeño tamaño, cursos de agua secos, antiguos caminos, frentes marítimos o fluviales, vacíos intersticiales, franjas de separación entre sectores o áreas y espacios inciertos en la frontera entre lo urbano y lo rural.

Definir el concepto abstracto de “vacío urbano” es fundamental en el desarrollo de este trabajo. Las representaciones de los artistas al margen de la dimensión formal resultan también de un interés incalculable, con una connotación paisajística digna de analizar y que excedería nuestros objetivos. Las referencias a estos espacios son innumerables, desde campos como la literatura, la fotografía o el cine.

⁶Lynch, Kevin La imagen de la ciudad. Citado en: Berruete-Martinez, F. J. (2017). Los vacíos urbanos: Una nueva definición

⁷ Lynch, Kevin La imagen de la ciudad. Citado en: Berruete-Martinez, F. J. (2017). Los vacíos urbanos: Una nueva definición

Concluir, a partir del recorrido por las aportaciones de estos autores, que las diferentes visiones analizadas acerca del vacío en las ciudades coinciden en una serie de aspectos. Su existencia está ampliamente debatida, y muchas son las acepciones que pueden resumirse en espacios que reúnen las siguientes características:⁸

- Se trata de espacios sin futuro inmediato, pero a las que la expansión urbana hacia la periferia les otorga cierta viabilidad de uso.
- Son zonas vacías y degradadas sin una función dentro de lo urbano, situadas a las puertas de un desarrollo incierto.
- Son áreas que pudieron estar insertadas en antiguas dinámicas productivas y que formaron parte de la ciudad, pero que hoy constituyen retazos industriales que están en ruinas o en desuso, pendientes de una reconstrucción y valoración de su patrimonio.
- Son lugares fruto de procesos económicos recientes que dieron lugar al abandono y surgimiento de descampados en los límites de grandes desarrollos urbanos (residenciales o industriales)

Detallar que, independientemente de su origen o características, se trata de espacios ligados espacialmente a las periferias de las ciudades, que han perdido su funcionalidad productiva y, por tanto, han sido apartados de las dinámicas urbanas. Pueden ser concebidos como espacios ajenos a lo urbano donde tienen lugar otro tipo de sucesos, normalmente con connotaciones negativas, pudiendo ser entendidos como espacios aislados y marginales, o como lugares de oportunidad para la recuperación de áreas deprimidas, con potencial transformador. Para que un espacio se considere vacío urbano, no basta con el abandono, sino que deben darse una serie de procesos que afecten al conjunto, tales como el cierre de empresas generalizado, cambio o ausencia de usos, deterioro del mobiliario urbano, aislamiento, fenómenos de ocupación, piratería y robo, así como un deterioro del paisaje existente con una importante intrusión de la naturaleza.

Se trata de espacios que sirven como telón de fondo a la actividad de la ciudad, espacios inactivos, espacios de nada, en ocasiones receptáculos de un pasado que más cerca o lejos, acaba por remplazar el ahora (Berruete-Martinez, 2017)

⁸ Según Francisco José Berruete Martínez, doctor arquitecto y profesor en la Escuela de Ingeniería y Arquitectura de la Universidad de Zaragoza.

2.2- TIPOS DE VACÍO URBANO

A lo largo de la caracterización del concepto de vacío urbano en el punto anterior, se ha podido atisbar que no existe una única tipología, sino que la existencia de los mismos se debe a multitud de factores y por ello existen varias casuísticas. Muchas de las definiciones son de carácter descriptivo, pero pocas hacen una reflexión del “por qué” de su existencia, algo que resulta clave desde una perspectiva racional si se considera que para encontrar soluciones a un problema debe siempre hallarse primero las causas que lo originan.

Para comprender de manera global la naturaleza del vacío urbano no basta con atender a una mera descripción, sino que se hace pertinente el establecimiento de una clasificación que agrupe aquellos espacios de carácter similar, para simplificar la complejidad de esta gran variedad de espacios. Sonia Fereire Trigo, en su trabajo “Los vacíos urbanos. Causas de su existencia en el suelo urbano de la periferia de Madrid” hace referencia a la clasificación de Giovanni Caudo⁹, la cual nos resulta de interés como primer acercamiento desde un punto de vista práctico, aunque escaso, ya que basa la división de acuerdo con el grado de desarrollo que presentan:

- Espacios planeados y no desarrollados: son aquellos espacios vacíos que nunca se desarrollaron a pesar de haber sido planificados junto al resto de la malla urbana.
- Espacios desarrollados y no mantenidos: se trata de espacios abandonados y sin uso tras haber sido incorporados a la estructura urbana.
- Espacios desarrollados y mantenidos: son espacios vacíos que forman parte de la ciudad, pudiendo ser denominados “reservas”

Sin embargo, esta simple clasificación resulta de poco interés si lo que necesitamos es atender al origen no voluntario de los espacios infrautilizados. En su trabajo “*Propuesta metodológica para el estudio de intersticios urbanos y su potencial uso como espacio público*”, Mónica Paola Fernández-Gómez investiga acerca de los procesos de expansión socio-espaciales y territoriales que dan lugar a la desconexión y desarticulación de las estructuras urbanas dando origen a los vacíos urbanos que nos competen. Revisa las posturas de algunos autores, entre ellos Solà-Morales, y centra su análisis en los procesos de configuración de estos intersticios urbanos, describiendo ciertas condiciones que le

⁹ Profesor de urbanismo en la Universidad Studi Roma Tre.

permiten identificarlos como uno u otro tipo. Es por ello, que la clasificación que propone es de provecho en este trabajo.

Su trabajo consiste en la recabación de la literatura de tres autores que clasifican los vacíos de acuerdo con su morfología, origen y características de la siguiente manera, y que son de sumo interés:

- Vacío fenomenológico, espacio originado por las distintas variables que la ciudad presenta a lo largo de su historia (Careri, 2013)¹⁰
- Vacío funcional, áreas fruto de los cambios y transformaciones en los ritmos y las dinámicas urbanas (Chaline, 1981).¹¹
- Vacío geográfico, lugares vacíos debido a las características topográficas y de las transiciones o límites entre lo urbano y lo rural (Clichevsky, 2009).¹²

Vacío fenomenológico:

Francesco Caeri (2013) se refiere a los vacíos urbanos como lugares de configuración diversa y fruto de la conjunción de diferentes factores que dependen de las características de cada ciudad, algo que toma de A. Rojas, en su obra “*Ciudad Viva*” (2006). Este tipo de vacío, de acuerdo con Rojas, podría definirse como un espacio configurado gracias a los hechos y acontecimientos producidos por las sociedades o por agentes ajenos a las funciones urbanas, tales como desastres naturales o guerras. Se trata de un tipo de vacío creado a partir de su propio hecho, es decir, en relación espacial con el territorio que ocupan, pero externos a la ciudad.

Vacío funcional:

El origen de estos espacios hunde sus raíces en la transformación del espacio urbano y en las alteraciones económicas que tienen lugar en ellos. Al ser producto de los cambios productivos, son lugares protagonizados por el abandono y el desuso al carecer de valor para las nuevas dinámicas de la ciudad. En esta tipología, son clave aspectos

¹⁰ Careri, F. (2013), Walkscape, El andar como práctica estética. Citado en: Fernández-Gómez, M. P. (2019). Propuesta metodológica para el estudio de intersticios urbanos y su potencial uso como espacio público

¹¹ Chalin, C. (1981), La Dinámica Urbana, Colección Nuevo Urbanismo, Madrid. Citado en: Fernández-Gómez, M. P. (2019). Propuesta metodológica para el estudio de intersticios urbanos y su potencial uso como espacio público

¹² Clichevsky, N. (2009), “Algunas reflexiones sobre informalidad y regularización del suelo urbano”. Citado en: Fernández-Gómez, M. P. (2019). Propuesta metodológica para el estudio de intersticios urbanos y su potencial uso como espacio público

como el emplazamiento, la morfología y la relación con la ciudad en su intento por reintegrarlos.

Vacío geográfico:

En este caso estos lugares incluyen no solo áreas degradadas o abandonadas, sino partes del medio natural condicionantes para el desarrollo urbano y que, por tanto, genera una discontinuidad urbana. Todos los territorios presentan alguna condición geográfica o ambiental original, como los cursos fluviales, espacios de mucha pendiente, etc.)

Otros tipos de vacío urbano:

Además de las tres principales tipologías, toman presencia los vacíos residuales, término que la autora extrae de Rodrigo Messen (2005), quien afirma que “estos vacíos pueden ser entendidos como áreas donde no se puede intervenir al ser dependiente de una estructura mayor, es decir, no poseen autonomía que los permita cambiar”. Son aquellos espacios de la periferia marginal, adyacentes a los “no lugares” de Solà-Morales, como son los grandes ejes viarios y que, recordemos, autores como Jane Jakob afirman que esos vacíos fronterizos dan lugar a “vacíos de uso” a su alrededor, es decir, precisamente estos vacíos residuales.

Por otro lado, encontramos los denominados intersticios urbanos, es decir, espacios situados entre dos partes, sea un límite o un encuentro, pero siempre un lugar de convergencia entre dos áreas de diferente funcionalidad. Según toma la autora de Gustavo Munizaga (2002), se trata de áreas heterogéneas de relleno o vacío, con una configuración débil de difícil definición, con condiciones de tipología edificatoria con poca consolidación morfológica y sin orden aparente. Por su parte, Tummers (2006), hace referencia a ellos como zonas urbanas conectadas a la ciudad, pero aisladas dentro del tejido social y urbano, donde se dan usos de ocupación sin reconocimiento formal. De estas dos aproximaciones se deduce el intersticio como elemento originario de la expansión urbana o de la unión de diferentes morfologías urbanas, y que se presenta como elemento generador de discontinuidades en el tejido. También puede ser objeto de transformación como espacio público que cumpla funciones de integración entre las diferentes partes de la ciudad (parques o vías verdes).

Por último, debe ser destacado uno de los vacíos urbanos más comunes en las ciudades, de mucho menor tamaño que las grandes unidades descritas hasta ahora, pero

de una notable entidad. Se trata del denominado vacío por ruina, descrito en el artículo *“De la autoconstrucción a la demolición: la ruina sin propósito especulativo en el proceso de renovación de la ciudad”* (B. C. Calderón et al., 2021), que se traduce urbanísticamente en el surgimiento de un edificio sin uso o en un solar abandonado incrustado en la malla urbana. Puede denominarse como vacío interior, de origen en la ciudad construida en la primera mitad del siglo XX, que fue una ciudad deficiente en calidad y, en muchos casos, disfuncional, por lo que lleva incorporada la propia ruina - según los autores-. Esta deficiencia generalizada hace que las edificaciones de esta época se vean sometidas desde los años ochenta al fin de su ciclo de vida debido a los costos y la imposibilidad de mantenimiento, entre otras razones.

En este sentido existen tres situaciones que agrupan estos procesos de obsolescencia: declaración de ruina sin demolición consumada; declaración de ruina con demolición parcial o total, pero sin nueva edificación; y declaración de ruina con licencia para nueva construcción. De estas situaciones, destacan por su impacto en el paisaje urbano las dos primeras, en las cuales la inexistencia de procesos de especulación cuaja en forma de presencia de edificios ruinosos o solares abandonados dentro de la ciudad. La existencia de edificios en estado de abandono o ruina encierran una arquitectura vernácula e historia invisibles a ojos de la ciudad que lo rodea, pero que forma parte de ese tejido urbano irrecuperable debido a una ausencia de valor que justifica su falta de mantenimiento. Aquellos espacios que conforman la segunda tipología suelen desembocar en la aparición de un solar abandonado, siendo espacios que albergaron en un pasado alguna actividad económica y que hoy, debido a la ausencia de nuevos proyectos, sufren procesos de renaturalización, donde “lo verde ocupa la ciudad en un proceso inverso al de su construcción”¹³, dando lugar a la denominada “ciudad gruyere” en semejanza a ese tipo de queso caracterizado por la presencia de huecos y agujeros en su interior, al igual que la ciudad contiene solares abandonados y edificios ruinosos.

Los edificios en ruina y los vacíos se constituyen como una de las variables más relevantes en cuanto a vulnerabilidad urbana se refiere. Toman una considerable importancia en todos los viejos barrios de autoconstrucción presentes en las ciudades españolas, en aquellos barrios que podemos denominar “ultrapopulares” surgidos entre los años treinta

¹³ Alarcón y Montero-Fernández, 2018, p. 112. Citado en: Calderón, B. C., Araque, J. G., & Cuesta, J. L. G. (2021). *De la autoconstrucción a la demolición: La ruina sin propósito especulativo en el proceso de renovación de la ciudad*.

y setenta del siglo XX. Suelen estar constituidos por pequeños propietarios que no tienen capacidad de reacción ante el paso del tiempo y el impacto de la obsolescencia, por lo que se hace muy difícil la preservación de muchos de los edificios.

El vaciado industrial también es un proceso que da lugar a un nuevo espacio que se sitúa “a la espera de cambio”, bien sea una nueva edificación o bien sea un cambio de uso. Si en un pasado las antiguas edificaciones y barrios de una planta fueron sustituidos por las grandes operaciones de vivienda de los años cincuenta a ochenta, en la actualidad el proceso de transformación es de carácter lento e inadvertido, donde la renovación se sucede edificio a edificio en un proceso que tiende a eliminar los restos de la ciudad no adaptada de manera implacable. Los viejos edificios de autoconstrucción son en ocasiones intervenidos mínimamente para poder alargar su vida útil, sin embargo, la imposibilidad de mantenerlos en el tiempo los hace sucumbir a la obsolescencia y caer en estado de ruina, para ser eliminados en un proceso cíclico que da lugar a un solar que, tal vez en un futuro, albergará una nueva autoconstrucción.

El oscuro futuro de la edificación popular hunde sus raíces en dos factores principales: la bajísima calidad de la construcción y las malas condiciones del entorno (edificios en condiciones similares, escasa dotación y mobiliario, desorden en la estructura urbana, etc.). Estos dos condicionantes dan lugar a que la inversión de mejora sea muy poco atractiva, por lo que es sencillo declarar el estado de ruina económica, siendo esta la que precisa para su declaración un costo de reparación para mantener la seguridad y habitabilidad superior al 50% del valor del inmueble. También es muy habitual la ruina urbanística al encontrarse muchos de estas construcciones fuera de ordenación.

En cualquiera de las situaciones, este proceso de renovación urbana da lugar a un edificio abandonado o un solar vacío en ese lapso de tiempo -mayor o menor- que se desarrolla desde el momento en el que se produce la de ruina y el momento en el que se asigna un nuevo uso. Este “agujero” en la malla urbana condiciona el paisaje del entorno dotándolo de un carácter diferente al de otros espacios.

2.3- ALGUNOS EJEMPLOS PARADIGMÁTICOS DEL TRATAMIENTO Y LA GESTIÓN DE LOS VACÍOS URBANOS

En muchas ciudades del mundo estos espacios se encuentran actualmente en tela de juicio. El debate en torno a ellos se nutre de los nuevos conceptos de actuación en aras de la intervención para su reconversión y recuperación. Al ser espacios indefinidos normalmente situados en las periferias, los vacíos urbanos se constituyen como sitios ignorados, sin uso, ausentes para una ciudad que los ha aislado de la actividad, pero que se presentan también como lugares de oportunidad para las administraciones, promotores, empresas y demás actores.

Toma presencia el término de revitalización o renovación urbana, un concepto amplio que engloba los proyectos desarrollados y en ejecución que siguen las estrategias para determinar las características de los espacios urbanos deprimidos y llevar a cabo actuación de recuperación, dinamismo y mejora de estos espacios (M. J. H. Araque, 2013).

Según (Jans, 2006) “es necesario establecer que la forma urbana, en términos tipológicos, no debe ser entendida como un hecho estático. Dentro de ella se reconocen procesos de cambio que dejan su huella en elementos físicos que han sido retirados a través del tiempo (factor temporal presente) quedando en desuso o fuera del contexto para el cual fueron pensados, tales como caminos, líneas de tren, o los olvidados interiores de manzana.”

Los espacios donde se suceden los cambios que menciona la autora son aquellos donde deben acometerse los planes de revitalización.

Existen autores como Figueroa & Larrain (1987) que afirman que la renovación urbana debe entenderse como una estrategia deliberada de desarrollo urbano por medio de grandes proyectos, sin embargo otros, como Birkerts (1994) entienden que la dinámica de los alrededores y del uso del espacio público son potencialidades en términos socioeconómicos y en aspectos culturales, que actúan fortaleciendo la identidad de un lugar siempre y cuando esta una combinación del contexto espacial existente y del nuevo proyecto.¹⁴

¹⁴ Figueroa & Larrain (1987) y Birkerts (1994), Citados en: Araque, M. J. H. (2013). Vacíos Urbanos: Oportunidades para la revitalización urbana

Si retomamos las palabras de Jans, afirma como la revitalización llevada a cabo en espacios céntricos como los de Londres, Lisboa, Rotterdam o Bilbao, entre otros, ha consistido en actualizar la estructura urbana existente de tal forma que se avanza hacia un espacio que se identifica con el siglo XXI, pero siempre teniendo en cuenta sus orígenes. Sin embargo, estas intervenciones se han dado en los centros históricos, pero ninguna parte está al margen de que su deterioro derive en el surgimiento de alguno de los tipos de vacío urbano ya descritos. Por tanto, las intervenciones que se pueden dar son desde la creación de una plaza en un viejo solar abandonado dentro de la trama urbana, hasta la reconversión de grandes áreas industriales en desuso. A continuación, se mencionan algunos de los ejemplos con mayor trascendencia en ambos sentidos.

2.3.1- Ría 2000 (Bilbao)

Durante los siglos XIX y XX, la ciudad de Bilbao creció a la sombra de la industria siderúrgica y naval, llegando a consolidarse la ciudad como uno de los puertos más importantes de Europa. Desde allí se comerciaban productos como el crudo y refinados de petróleo, hierro y carbón con otras ciudades del continente. Tras la Guerra Civil se abre una etapa de autarquía con la que se inicia otro ciclo expansivo de la economía con enormes tasas de crecimiento con la que el País Vasco se consolida como primera zona industrial el país.

Con la llegada de la crisis del petróleo en el año 1973, esta industria básica y pesada se vio gravemente afectada, desapareciendo muchas de las empresas alojadas en la ría de la ciudad. Pasados unos años, se pone en marcha un ambicioso proyecto para revitalizar las zonas afectadas, que habían quedado obsoletas y fuera de la actividad económica. La quiebra de los pilares del sistema económicos no solo afectó a la industria, que se tambaleaba entre la vida y la muerte, sino que las viejas regiones que la albergaban asistieron a una regeneración social, y también urbanística.

La pérdida de gran parte de las unidades productivas del metal y la caída del volumen de empleo fueron las consecuencias más visibles de la fuerte reconversión industrial que en un origen se percibió como una pequeña crisis, y a la que se reaccionó con tardanza. El cierre de empresas y el recorte de plantillas estuvo a la orden del día durante años, presentando el País Vasco uno de los descensos de empleo más preocupantes de España (Serrano, 2002).

En la década de los ochenta, la crisis había sido plenamente asumida, coincidiendo con la etapa más dura. La necesidad de intervenir se hizo patente y como consecuencia se desarrollaron multitud de disposiciones legislativas orientadas a asumir el reto de la reconversión económica y de la actividad industrial en concreto en claves de reestructuración y reindustrialización. Las primeras acciones iban dirigidas a aquellos sectores más afectados, siendo de gran interés la perspectiva territorial que contemplaban las medidas aplicadas en las viejas regiones industriales. Este es el caso de la Ría de Bilbao.

Es decir, que a todos los esfuerzos de reestructuración económica de los años ochenta, fueron seguidos en la década de los noventa de una importante regeneración urbana en las viejas áreas industriales abandonadas. El eje industrial de la Ría de Bilbao fue reconvertido a partir del Plan General de Ordenación Urbana de 1995, que puso en marcha el consistorio municipal bilbaíno para poder asumir las actuaciones de la Sociedad Pública Bilbao Ría 2000 encaminada a la consecución del doble objetivo: reconversión económica y renovación urbana. Esta sociedad se encargó de elaborar multitud de proyectos para recuperar las zonas degradadas y áreas industriales en desuso.

Respecto a la importancia que tiene esta reconversión económica, cabe destacarse el impacto que ha tenido en la imagen de la ciudad, ya que ha supuesto la expulsión de la vieja industria y de las fábricas abandonadas que se alojaban en el centro de la ciudad desde hacía 100 años. El enorme vacío urbano que ocasionó la crisis del petróleo ha dado lugar, mediante importantes intervenciones, a una nueva ría en la que comparten uso las actividades portuarias y fabriles que resistieron a la crisis, junto a los nuevos espacios vinculados a los sectores terciarios como el comercio y los servicios.

La reconversión del vacío urbano de la Ría de Bilbao se inserta en la conversión de toda la ciudad desde la antigua y predominante actividad industrial hacia los servicios y los negocios, mediante la creación de parques tecnológicos, expansión de nuevos transportes públicos (metro, tranvía, Bilbobus, Bizkaibus, estación de Termibus, ferrocarril de cercanías y de largo alcance), o incluso la conjunción de la arquitectura de vanguardia junto a la recuperación de aquellos edificios industriales de carácter histórico. En este sentido, se realizaron obras como como el Museo Guggenheim, obra de Frank Gehry, y el Palacio de Congresos y de la Música Euskalduna, por parte de los arquitectos Federico

Soriano y Dolores Palacios, cuya actividad ha repercutido en la transformación de la ciudad y en el aumento del turismo (J. Pastor).

La reconversión industrial que ha vivido la ciudad ha impactado, no solo en la actividad productiva, sino en el propio tejido urbano, desechando las grandes factorías industriales consumidoras de suelo, contaminadoras y degradadoras. La correcta planificación ha derivado en ausencia de conflictos de usos de suelo, siendo el ejemplo de la Ría de Bilbao uno de los más representativos en cuanto a la transformación de una gran área se refiere. La inclusión de los viejos espacios industriales a la ciudad que los rodeaba ha supuesto en este caso una mejora en el espacio urbano circundante y ha actuado de palanca en la atracción de nuevas actividades terciarias, como el ocio, el negocio y el turismo cultural. Este nuevo sector terciario se ha mostrado más dinámico en tiempos de crisis y su potencial aún no está agotado.

Este proceso que ha vivido la ciudad ha sido premiada con el I Premio Lee Kuan Yew World City Price (2010) y a comienzos de 2013, el alcalde de Bilbao Iñaki Azkuna fue galardonado con el Premio a Mejor alcalde del Mundo 2012, concedido por la Fundación City Mayors, en reconocimiento a la transformación de la ciudad.

Figura 1: Antes y después del proyecto Bilbao Ría 2000.



Fuente: El Mundo País Vasco. Bilbao Ría 2000 cumple 20 años, en los que ha invertido 957 millones. 19/11/2012.

2.3.2- Distrito 22@ (Barcelona)

Si en el caso de Bilbao la reconversión del espacio en desuso de toda el área industrial de la Ria fue completo e integral, en el caso del distrito denominado 22@ de Barcelona, la revitalización urbana se ha llevado a cabo mediante intervenciones de menor tamaño, donde toman mucha mayor importancia los viejos solares abandonados y los edificios y factorías antiguas en ruinas. Las viejas zonas industriales del Poblenou han visto reconvertidas sus manzanas mediante la conjunción de viejos y nuevos edificios, así como la creación de espacios libres de uso público como parques y plazas. Este barrio se encuentra actualmente plagado de contrastes, ya que por un lado muestra la cara de Barcelona como gran ciudad cosmopolita y moderna, pero por otro toman presencia diferentes áreas abandonadas, descampados, antiguos solares y edificios populares que acogen diversos tipos de violencia, usos no formales, abandono, falta de mobiliario urbano, pintadas y todo tipo de vandalismo.

Poblenou fue en un pasado un barrio de carácter fabril, que creció a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX de manera exponencial gracias a la instalación de innumerables industrias (Pellicer, 2015). El antiguo municipio de Sant Martí de Provençals fue uno de los grandes núcleos industriales del Pla de Barcelona, donde se desarrollaban actividades de blanqueo, estampado y tintorería de tejidos. En los espacios vacíos entre las fábricas de aquella época fueron levantándose viviendas, pobremente construidas, para acoger a la población trabajadora. Al igual que en todas las regiones industriales, la década de los ochenta trajo consigo importantes cambios en la ciudad, derivado del retroceso de la industria y de la entrada en vigor de nuevas concepciones del planeamiento. En este caso, las actividades y los diferentes edificios, tanto fabriles como residenciales, se ajustaron a la malla urbana creada a partir del Plan de Ensanche de Ildefonso Cerdá, aprobado en 1860, pero sin llegar a completar las manzanas. Es por esta razón que parte de los inmuebles vacíos tras la década de los ochenta sirvió para albergar talleres, almacenes, garajes y empresas de transporte, sin suponer cambios en el viario. Entre los años ochenta y dos mil, buena parte de los edificios históricos quedaron en estado de abandono.

La ciudad posindustrial se ha ido estructurando a partir de nuevas actividades del sector servicios, donde las políticas de protección al patrimonio se han generalizado. Muchas de las viejas manzanas de este distrito barcelonés se han transformado desde entonces, habiendo sido recuperados viejos edificios industriales que hoy alojan nuevas sedes de

empresas, equipamientos y centros culturales y educativos y hasta viviendas. En este sentido, la preservación de lo que consideramos patrimonio histórico-industrial ha derivado en lo que muchos autores denominan un efecto acumulativo sobre el paisaje urbano, donde la superposición de elementos pertenecientes a diferentes épocas va conformando con el tiempo un nuevo paisaje.

A partir del artículo *Patrimonio industrial, revitalización económica y compacidad urbana en el Poblenou-22@ Barcelona*, (Jutgla & Pallares-Barbera, 2015), se describe ese proceso de transformación focalizado en el patrimonio heredado de la industria tradicional, que ha sido capaz de mejorar la competitividad de la ciudad a través de la historia pero también de la estética de estos edificios que formaban parte del tejido urbano. Estos espacios semiabandonados, o abandonados, dependiendo de la manzana o finca nos hablan de olvido al tratarse de espacios residuales en los márgenes de una gran urbe como Barcelona. Derivado de ese desuso, el deterioro de las viejas infraestructuras y edificaciones actuaron durante años como atracción de la delincuencia, el vandalismo y la ocupación.

La ciudad del siglo XXI no es un nodo estático, sino que en ella confluyen cantidad de flujos, donde la actividad económica no es monofuncional sino diversa, y es por ello por lo que los espacios deben reflejar esta diversidad. Este es el motivo por el que el distrito 22@, tras la pérdida de importancia industrial, se ha configurado como un lugar atractor de nuevas actividades. Desde la arquitectura y el diseño urbano, se intenta siempre realizar una reconversión a través de proyectos e inversiones conseguir una reintegración de estos espacios “infrautilizados o en desuso” tanto respecto al tejido urbano como a la actividad económica de la ciudad. Aquellos “*terrain vague*” de los que hablaba Solà-Morales resultan tener en el Poblenou una de sus mejores representaciones como viejos espacios abandonados en los que sucedieron acontecimientos, aparentemente olvidados, sin uso, obsoletos y extraños para la ciudad, pero que, sin embargo, son una promesa a la expectativa de un nuevo modelo de crecimiento.

El 22@ ha asistido y asiste a un proceso de renovación urbana más pausado que en el caso de la Ria de Bilbao, donde la declaración de ruina y la demolición para la posterior promoción enmascaran comportamientos especulativos. Los procesos de obsolescencia en las dos primeras décadas del siglo XXI responden a tres situaciones ya tratadas: declaración de ruina sin demolición consumada; ruina con demolición total o parcial y

ruina para demolición y nueva edificación (B. C. Calderón et al., 2021). La demolición de edificios históricos y antiguos almacenes que dan identidad al barrio acreditan la especulación inmobiliaria que se esconden detrás de los rasgos de ruina y abandono que aparecen en el paisaje urbano del barrio. Este lento, pero inexorable proceso, no ha afectado a ningún edificio de valor patrimonial catalogado y protegido -según el ayuntamiento de Barcelona- pero lentamente va transformando el tejido urbano al ir eliminando poco a poco toda esa arquitectura vernácula o popular que caracterizaba a este espacio. Se trata de un implacable ciclo, que afecta de manera inadvertida edificio a edificio, en un proceso de renovación que tiende a eliminar los resto de la ciudad inadaptada a este nuevo modelo (B. C. Calderón et al., 2021).

Un elemento de enorme significado urbanístico y paisajístico en el caso del Poblenou es el solar abandonado, que toma importante presencia en este distrito en esa fase intermedia que existe entre la demolición y la promoción. Lugares que en un momento del pasado ubicaron antiguas fábricas, viviendas de trabajadores y que respondían a dinámicas productivas hoy inexistentes, y que en ocasiones resultan de difícil incorporación al proceso urbano si existe falta de inversión o desinterés en la promoción.

Por otra parte, las intervenciones sobre el patrimonio industrial son relativamente recientes, mayoritariamente se han sucedido a partir de los años dos mil, y han consistido en la transformación de viejas instalaciones fabriles en hoteles, museos, sedes de empresas e instituciones públicas, espacios comerciales, etc. Buena parte de la revalorización de este espacio surge a partir de la celebración de los Juegos Olímpicos de Barcelona en 1992, sin embargo, la primera iniciativa de protección del patrimonio histórico se sustentó en la *Ordenança sobre protecció del patrimoni arquitectònic, històric i artístic de la ciutat de Barcelona en 1979*, que definió el Catálogo de patrimonio histórico de la ciudad de Barcelona (Jutgla & Pallares-Barbera, 2015). A partir de diferentes iniciativas institucionales, se produjeron proyectos de estudio y conservación documental del Poblenou que estaba desapareciendo fruto de esta lenta renovación.

Mediante el planeamiento y ejecución del proyecto 22 ARROBA BCN, S.A.U (2000) ha sido posible la gestión y promoción del patrimonio industrial a partir de regulaciones urbanísticas de origen en ese año 1979. El reto para la administración local es dinamizar estos espacios plagados de vacíos urbanos en los términos de conservación patrimonial y de recuperación productiva, de tal manera que el espacio no sea “arrasado” sino repensado

y reincorporado a las dinámicas urbanas de tal manera que preserven su identidad e historia. De esta forma, no solo se logran estos objetivos, sino que el paisaje urbano goza de un importante enriquecimiento arquitectónico que atrae nuevas actividades. Además, esta gestión contribuye a proyectar esa ciudad compacta que se ha vuelto a perseguir con la entrada del nuevo siglo y que parecía haberse olvidado años atrás.

Figura 2: Distrito 22@, Poblenou, Barcelona



Fuente: Gettyimages.

2.3.3- Los talleres de Renfe (Valladolid)

Los antiguos talleres de Renfe de Valladolid, situados detrás de la Estación del Norte, fueron en el momento en el que se proyectaron, en 1863, una obra de ingeniería de vanguardia que serviría de ejemplo para otros lugares en el mundo. Constituye uno de los ejemplos más claros al que el abandono por parte de las empresas y administraciones responsables han llevado a la ruina. Es un espacio que se inserta por completo dentro del tejido urbano y en el que desde hace años se suceden los proyectos para intentar recuperarlo e incluirlo funcionalmente en la ciudad. actualmente se trata de un único sector contemplado en el PGOU, pero en el que realmente se distinguen varios espacios de los cuales nos interesa el ubicado detrás de la Estación del Norte.

La llegada del ferrocarril a Valladolid a mediados del siglo XIX supuso un importante impulso para el desarrollo urbano de la ciudad, dando lugar a nuevos barrios como es el caso de las Delicias. Este barrio, junto a los talleres, se convierte en un área de atracción de actividades manufactureras muy dependiente del abastecimiento de materias primas. En origen, Valladolid se posicionaba como una ciudad de creciente importancia en el comercio de grano, debido al papel que jugaba en Canal de Castilla, abierto a la navegación desde 1836, hecho que influyó en la generación de una clase burguesa influyente en la economía local y que rápidamente prestará atención al ferrocarril. En un principio, los Talleres Centrales de Reparación de la Compañía del Norte se constituyeron como la primera empresa industrial moderna de la ciudad de Valladolid, situados fuera de la ciudad, pero cercanos a ella, en los terrenos liberados gracias a las desamortizaciones del siglo XIX.

El origen de estas instalaciones lo encontramos en la promulgación de la Ley General de Ferrocarriles de 1855, la cual contempla la creación de una de las principales arterias ferroviarias, que uniría Madrid con Irún. Es en 1856 cuando el 20 de febrero se subasta el tramo entre Valladolid y Burgos quedando en manos de la Sociedad de Crédito Mobiliario de capital Frances -los hermanos Pereire-.¹⁵ En 1858 se constituye la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España y es entonces cuando Valladolid se convierte en el centro principal de la línea Madrid-Irún debido a su posición central en la red ferroviaria, llegando a ser un centro redistribuidor de primer orden. La compañía centraliza en la ciudad todos los servicios de la red, los Almacenes Generales y los Talleres Centrales de Reparación de Material rodante que se fundaron en 1861.

Tras estos eventos, la Corporación Municipal realiza una cesión de unos 200.000 m² de suelo para instalar la estación de viajeros, las oficinas, los talleres y los almacenes, entre otras dependencias ferroviarias. Todas estas instalaciones tienen como centro los Talleres Generales de Reparación y son precisamente los talleres los que determinan la disposición de la estación y del resto de elementos. Desde su apertura, los Talleres Generales de Reparación estuvieron sometidos a continuas obras de ampliación y modernización que

¹⁵ Jiménez García, M., La evolución urbana de Valladolid en relación con el ferrocarril. Citado en: Calderón, B. Conocer el barrio de Las Delicias. Un espacio vinculado al desarrollo ferroviario e industrial de Valladolid

acabaron por consolidar este espacio como una de las empresas industriales más avanzadas técnicamente.

Tras la Guerra Civil, los Talleres intensifican su actividad para entender a la producción y las reparaciones que requiere la Compañía del Norte, empresa que comienza a hacerse cargo de otras compañías que acabaran unidas en 1941 bajo la Red de Ferrocarriles Españoles (RENFE), a través de la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de Transportes por Carretera. En 1949 se aprueba el Plan General de Reconstrucción, lo cual supone una importante inversión varios talleres de reparación de España, entre ellos el de Valladolid.

Los Talleres tienen una influencia decisiva en el espacio urbano por diversos motivos. Destaca su enorme superficie que condicionó la morfología de la ciudad, además, por su parte noroeste se encuentra la estación que actúa como polo de crecimiento de la ciudad burguesa, mientras de la parte sureste propició el crecimiento del barrio de Las Delicias a partir de la construcción de lotes ilegales de parcelas rústicas¹⁶

Tras sucesivas y profundas reestructuraciones de acuerdo con los diferentes cambios de la industria ferroviaria, ya en la década de los 80 es cuando los Talleres adquieren la configuración que preservan hasta hoy día. A lo largo de la historia de este espacio, la evolución técnica ha dado lugar a multitud de cambios de uso y remodelación de las edificaciones, con una ocupación que se fue llevando a cabo de manera acumulativa. Es por ello por lo que existen edificaciones disfuncionales, principalmente en la periferia, que han condicionado tanto las reformas como las sucesivas ampliaciones, a pesar de la desaparición de algunos de los talleres tradicionales (fraguas, hojalatería, fundición, etc.) o la reducción a la mínima expresión de otros (guarnecido, pintura, marinas, herramientas, etc.)¹⁷

Desde esa década de los 80, Renfe implanta una política de reducción de plantilla, algo justificado por la mayor productividad y la reducción de la carga de trabajo en esos años. Si entre los años 1860 y 1936 los talleres habían llegado a ocupar a más de 2.300 personas, en la actualidad son alrededor de 700. Es en este contexto de cambio cuando se plantea

¹⁶ Santos y Ganges (2003), "Una gran instalación productiva en la ciudad", páginas 135 a 139

¹⁷ Los talleres ferroviarios de Valladolid: del siglo XIX al XXI. José Luis Lalana Soto. Universidad de Valladolid, s. f.)

por primera vez un cambio de ubicación de los Talleres, lo cual supondría la liberación de 200.000m² en el barrio de las Delicias.

Pese a esto, en 1990 Renfe renuncia al traslado de sus instalaciones debido a dos razones principales. Por un lado, se justificaba la negativa al traslado debido a que en los años anteriores se habían realizado importantes inversiones para modernizar la estructura y la maquinaria. Por otro lado, Renfe afirmaba que la inversión en los nuevos Talleres superaría lo conseguido por la venta de los suelos liberados. Sin embargo, a partir del año 1994 se aprueba el Real Decreto 121/1994 en el cual se recoge el nuevo estatuto de la empresa, que recoge novedades significativas en cuanto a reducción de costes y centralización de las inversiones en aquellos talleres bien situados desde el punto de vista logístico con el objetivo de desarrollar nuevas tecnologías.

Desde la llegada del AVE en 2004, los talleres han asistido a un futuro incierto debido al fallido proyecto del soterramiento, que tuvo como principal objetivo financiarse con la venta del suelo que ocupan tanto las instalaciones del Paseo de Farnesio como la zona de Ariza y Argales, ligadas también al ferrocarril. Este suelo sería liberado con el objetivo de desarrollar una operación urbanística, definida como “nuevo área de centralidad” y que contaría con una cifra de 5.700 viviendas. En este contexto se plantean cuestiones sobre si preservar o no la arquitectura de algunos edificios, siendo el más importante la rotonda del depósito de locomotoras. En este sentido, la intervención en los talleres va más encaminada a un gran desarrollo urbano que al mantenimiento de la historia y la identidad de este espacio.

No es hasta mayo de 2019 cuando se anuncia que comenzará el traslado de los 700 trabajadores de Renfe a las nuevas instalaciones, con un retraso de tres años. Tras esto, queda pendiente el derribo de los viejos talleres, una tarea que obligara también a un proceso de descontaminación y de la que se libarán tan solo la nave Montaje 1, la fachada oeste de Montaje 2 y la portería junto a la pasarela. Son vestigios industriales dignos de conservar, al igual que las cerchas de la estancia de aprendices y la nave báscula. El depósito de locomotoras, muy cercano a la zona de demolición, también sería conservado, al tratarse de una joya, aunque muy estropeada¹⁸. Hasta la fecha, la única intervención iniciada es el derribo de las históricas tapias de las calles Estación y Avenida de Segovia,

¹⁸ El Norte de Castilla. 15 de Junio de 2014: Renfe abandonará a finales de año las 6,5 hectáreas de talleres para iniciar su derribo

que son parte del proyecto de integración ferroviaria. Actualmente este suelo pertenece, según el Plan General de Ordenación Urbana vigente, a la unidad urbana UU00 siendo el sector que nos interesa el SE(o).00-01, para el que el PGOU determina:

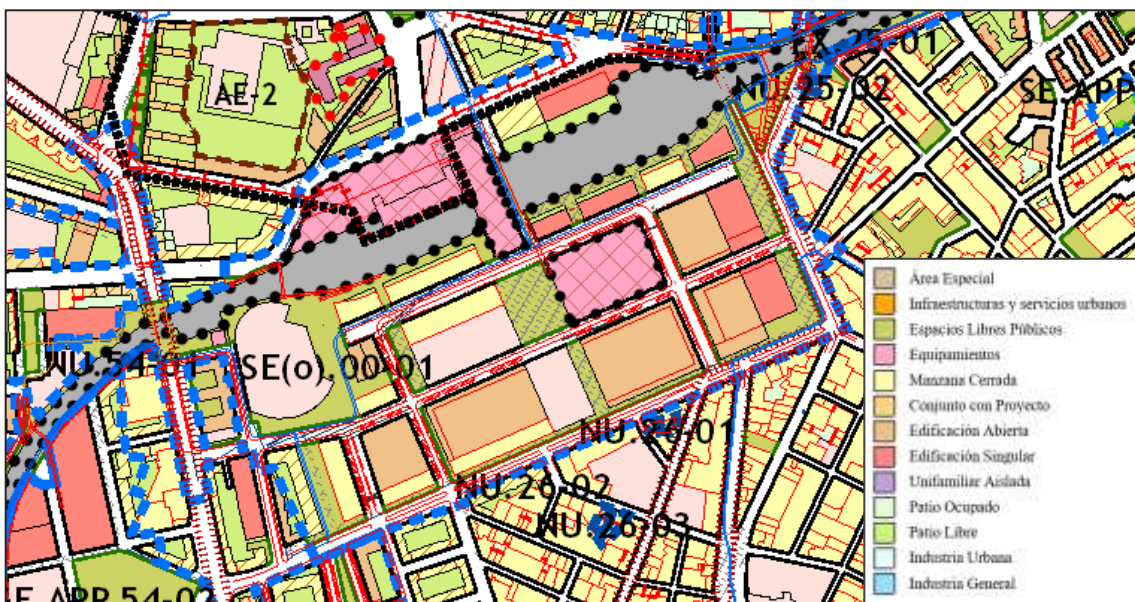
La inclusión de espacios de viario público que se integran con la urbanización y el entrelazado peatonal, ciclista y de vehículos que cruza transversalmente la línea de ferrocarril y destierra definitivamente la barrera. Se fija en 0,80 como índice de edificabilidad máxima. Como cargas se incluyen la urbanización y ejecución de los sistemas generales interiores: sistema general ferroviario, nueva estación de ferrocarril y nueva estación de autobuses.

Figura 3: Vista general de los Talleres de RENFE.



Fuente: El Norte de Castilla

Figura 4: Pautas urbanísticas, clasificación y usos de suelo. Talleres RENFE



Fuente: PGOU Valladolid, 2020.

3- EL SURGIMIENTO DE LOS ESPACIOS INDUSTRIALES NO ORDENADOS (NO EN POLÍGONO).

Para el desarrollo de este apartado, se ha tenido en cuenta el trabajo de María Beatriz Romera Megías titulado “*Regeneración urbana en zonas industriales, análisis y propuestas en el caso de Málaga*”. En esta Tesis Doctoral se hace una revisión muy completa acerca del proceso de industrialización y del impacto que este proceso ha tenido en la morfología de las ciudades desde una perspectiva histórica que ejemplifica esa relación. En ella muestra la dinámica de transformación de las urbes y la degradación de algunos de sus espacios derivado de los cambios de actividad y uso. Este tercer punto ha sido completado con aportaciones de otros autores y conocimientos propios.

En el punto anterior se han mencionado tres ejemplos completamente diferentes, pero ¿Cómo surgieron estos espacios industriales? Desde un origen, la localización de la industria tradicional en la mayoría de las ciudades de tamaño medio ha venido condicionado por dos factores principales. El primero es la situación física y el segundo es el modelo industrial dominante en cada momento. Respecto al primero, la mera presencia de una ciudad de tamaño medio o grande es el elemento de inicio en el establecimiento de la industria, ya que este hecho aseguraba una buena conexión y accesibilidad tanto a las vías de comunicación como a otros espacios industriales de núcleos cercanos. Además, la ubicación en las ciudades proporcionaba a la industria la suficiente mano de obra para el desarrollo de la actividad, sin embargo, no siempre la industria se ubicó en los núcleos urbanos.

3.1- EL ORIGEN DE LA INDUSTRIA EN LAS CIUDADES

Las actividades de producción han constituido siempre un elemento importante en la ocupación del territorio, pero más aun en la morfología urbana. Antes de la Revolución Industrial tomaban presencia en las ciudades las actividades de manufacturas artesanales y la agricultura en forma de huerta, mientras que el grueso de la actividad agraria se ubicaba fuera. Las diferentes manufacturas se establecían en las propias ciudades con el objetivo de abastecer de productos a la población, configurándose con el paso del tiempo las primeras ciudades industriales. Con la llegada del siglo XVII surgen los primeros complejos fabriles en materia de textil, cerámica y fundición de metales, que establecen por primera vez una relación entre ciudad y producción.

Las primeras industrias debieron establecerse en aquellos espacios en los cuales se abastecían de recursos, energía, materias primas y suelo barato, como son los complejos mineros. Posteriormente, las fábricas que comenzaron a ubicarse en las ciudades se vieron obligadas a adaptarse a la morfología existente de estas, es decir, se asentaron en el parcelario ajustado al viario existente.

En el caso de España, las industrias anteriores a la Revolución se encontraban relativamente dispersas en el campo o en talleres artesanales en las ciudades, sin embargo, el modelo de fábricas o manufacturas reales desarrollado desde finales del siglo XVII concentró la industria y la aumentó en dimensiones. Estas fábricas se orientaban a la producción de armamento, tapicería y objetos de lujo. El desarrollo de la industria se acometía a partir del levantamiento de una fábrica de grandes dimensiones en aquellos espacios con disponibilidad de recursos energéticos y materias primas, dando lugar a nuevos asentamientos de población industrial, tal y como ocurrió en el caso de la Real Fábrica de Paños de San Fernando de Henares. Posteriormente comenzaron a instalarse estos complejos en las ciudades, como puede ser la Real Fábrica de Tabacos en Sevilla. Durante gran parte el siglo XIX, la industria siguió localizándose cerca de las materias primas, por lo que en muchos casos aun no contaban con población cercana que fuera susceptible de trabajar allí. Este condicionante acabó solucionándose con la construcción por parte de las empresas de asentamientos para albergar a los trabajadores, que se constituyeron como parte de las ciudades industriales no planificadas.¹⁹ Con el paso del tiempo se desarrolla cierto interés por la calidad de vida obrera al margen del trabajo, y poco a poco estos asentamientos fueron dotados con ciertos equipamientos e incluso comienzan a ser planificados previo a ser construidos.

Con la llegada del siglo XX y el desarrollo de las nuevas vías de comunicación e infraestructuras, las industrias se trasladan a las grandes ciudades, convirtiéndolas en centros de producción, pero también de consumo. Tiene lugar desde ese momento un proceso de atracción de población hacia las ciudades en búsqueda de nuevas oportunidades de trabajo en el sector productivo, proceso que alcanzará su punto álgido

¹⁹ En Inglaterra estos asentamientos se conocen como “industrial villages”, donde las viviendas solían estar dotadas de un patio trasero para el cultivo del huerto. En Francia tomaban el nombre de “cités ouvrières” y se asociaban a las minas de carbón. Se trataba de un sistema retroalimentativo, ya que la empresa levantaba estos alojamientos, pero recuperaba parte del capital mediante el pago de alquileres. Además, de esta forma se ejercía un control sobre la población obrera de las fábricas. En España son reseñables las colonias obreras de Cataluña (a orillas del Ter y Llobregat). (Megías, 2017)

pasado la mitad del siglo XX en España, ligado a la etapa del desarrollismo y que se conocerá con el nombre de éxodo rural. Este hecho es de suma importancia en el desarrollo de los espacios industriales urbanos en sus primeras fases, debido a que el enorme aumento de las actividades productivas y de población dieron lugar a una modificación en la morfología de las ciudades, dando lugar a crecimientos anárquicos y desordenados. No solo la industria se asentó sin planificación alguna, sino que al calor del aumento productivo las áreas residenciales de la ciudad se desarrollaron con enormes carencias en materia de habitabilidad, condiciones sanitarias y ambientales. (Megías, 2017)

Desde finales del siglo anterior, se asiste a un proceso de toma de conciencia respecto al impacto que supone la actividad industrial, tanto en el espectro social como en el productivo, pero principalmente como acelerador de la transformación urbana. Surgen estrategias para luchar contra las consecuencias negativas de este proceso, como es el caso del socialismo utópico de Robert Owen y Charles Fourier.

Durante mucho tiempo, uno de los condicionantes más destacables a la hora del establecimiento de la industria en un determinado espacio urbano fue la presencia del ferrocarril, ya que este actuaba como puerta de entrada y salida de materiales necesarios para las actividades manufacturas, abriendo así un nuevo horizonte en la concentración de población en las urbes. Con la construcción de las estaciones de tren se produce un desplazamiento de los espacios de centralidad en las ciudades, asociados a nuevos sectores terciarios. En esta época se redactan varios planes de ordenación y reordenación de diversas ciudades, tales como la reforma de París a manos del barón Georges-Eugène Haussmann en 1853, el plan de Ildefonso Cerdá para Barcelona o el Plan regulador de Ámsterdam, todos orientados hacia la reordenación, renovación, higienización y planificación del crecimiento de las ciudades.

3.1.1- La industria en las periferias

A lo largo de la primera mitad del siglo XX, el uso cada vez más habitual de la electricidad supone una mejora en los sistemas de transporte, lo cual incide de manera directa en la movilidad tanto de trabajadores, como de materias primas y mercancías. De este modo comienzan a producirse las primeras segregaciones urbanas, puesto que la industria ya no tiene por qué estar insertada en la trama urbana, sino que puede ser ubicada en el suelo rural de la periferia.

Este proceso en muchas ciudades se traduce en la expansión incontrolada del espacio urbano, que da lugar a áreas metropolitanas de paisaje difuso que conocemos hoy en día. Derivado de este crecimiento, comienzan a planearse las zonas suburbanas a través de los modelos denominados “ciudad-jardín”, siendo Ebenezer Howard el máximo exponente, con su obra “*Garden Cities of Tomorrow*” publicada en 1902. Estas ciudades se ubicarían en el entorno rural de la periferia de las ciudades y estarían pobladas por la población que sale de los centros. En este sentido destaca el crecimiento industrial, ya que cada uno de los nuevos núcleos alojaría este uso en sus periferias, evitando así la concentración obrera y el hacinamiento de las ciudades tradicionales y proporcionando trabajo a cada una de estas nuevas ciudades. Se trataba de espacios con una previsión del número máximo de habitantes y con una rígida zonificación en cuanto a usos, donde es la administración pública la encargada de gestionar los servicios de transporte y las dotaciones.

En el caso de España destaca la propuesta de Ciudad Lineal, por Arturo Soria, en Madrid, aunque en este caso se aleja de muchos de los conceptos de las ciudades jardín al contemplar una desconcentración del espacio residencial pero no una descentralización de la industria. Es decir, este planteamiento de Soria fue crear un eje de comunicación con viviendas para la población trabajadora dispuestas de forma lineal durante unos 40 kilómetros. Sin embargo, en España tomó mucha más fuerza el Ensanche de las ciudades, aprobado por la Ley General de Ensanche en 1964 y seguida de sucesivas modificaciones.

Paralelamente a la ciudad jardín, desde principios del siglo XX toma presencia otra serie de propuestas teóricas más centradas aun en las ciudades industriales. Una de las teorías más conocidas es la Ciudad Industrial de Tony Garnier (Trachtenberg y Hyman, 1990)²⁰, en la que la evolución de las ciudades depende de la industria. La ciudad que proyecta parte de una premisa: la localización, siempre junto a un cauce fluvial que proporcione energía. Por otro lado, la ciudad estará claramente zonificada y donde el ferrocarril articularía la malla urbana.

Por otro lado, existen otros planteamientos como los de Ciudad del Futuro de Theodor Fritsch y la ciudad modelo de James Silk Buckingham. La Ciudad del Futuro parte de la planificación ordenada de ciudades autónomas, donde en el centro se instalarían los edificios de carácter representativo y en el último anillo, la industria, conectada por

²⁰ Trachtenberg y Hyman, 1990. Citado en: Megías, M. B. R. (2017). Regeneración urbana en zonas industriales. Análisis y propuestas en el caso de Málaga.

ferrocarril. La ciudad modelo de Silk es un modelo radial más similar a la ciudad jardín de Howard.

Sin embargo, cerca de mediados del siglo XX aparece un modelo que condicionará la localización industrial que llega hasta nuestros días. La propuesta del arquitecto suizo Le Corbusier denominada “*Le Troi establessimen humanies*”, muestra un modelo teórico de ciudad donde la industria es uno de los elementos fundamentales. Para ello, la urbe se divide en tres unidades: la ciudad agrícola, la ciudad lineal industrial y la ciudad de comercio y servicios. La industria se ubicaría de forma lineal a lo largo de los grandes ejes de comunicación, lo cual posibilitaría el transporte de mercancías y obreros.

3.1.2- El desarrollismo industrial en España

La fuerte expansión urbana posterior a la Segunda Guerra Mundial afecta también a la industria, provocando la desaparición de los límites entre el campo y la ciudad. El surgimiento de las áreas metropolitanas precisa de mayor extensión para ubicarse y es cuando la periferia finalmente se consolida como acogedora de la industria. En este contexto, cada área adquiere poco a poco su función, dándose procesos de diferenciación de usos.

El asentamiento de la industria en las ciudades supuso en el pasado una tímida segregación, que se fue convirtiendo en tendencia a lo largo del siglo XX hasta consolidar zonas especializadas funcionalmente, que ocupa la periferia y funcionan de forma autónoma, el polígono industrial. No es el objetivo de este trabajo analizar el enorme impacto que este modelo de crecimiento ha supuesto en las ciudades, pero caben ser destacados algunos aspectos. Uno de los aspectos más relevantes fue que, como consecuencia directa, la necesidad de suelo aumentó notablemente, con un incremento en los costes de urbanización, ausencia de infraestructuras y falta de sostenibilidad, unido a una mayor necesidad de transporte.

En el caso de España, gran parte del proceso descrito hasta ahora se concentró en el tiempo a partir del desarrollismo económico tras la Guerra Civil. La rápida implantación de la industria vino apoyada por una política de apoyo a las actividades productivas, que tuvo un importantísimo impacto en el crecimiento de las ciudades. A pesar de la rápida industrialización de la segunda mitad del siglo XX, la globalización de la economía comienza a dar lugar al fenómeno de la desindustrialización.

Tras este proceso, ya explicado en el segundo punto, las ciudades comienzan a basar su economía en los servicios, convirtiéndose en espacios principalmente orientados hacia el consumo y el ocio. Este proceso es el que derivó en la crisis industrial de las grandes áreas metropolitanas.

3.2- LAS CAUSAS DEL VACIADO INDUSTRIAL Y EL PROCESO DE ABANDONO

Si bien es cierto que la desindustrialización, mencionada en el punto anterior, es un proceso económico, no es menos cierta la enorme dimensión territorial que deriva de los procesos espaciales que esta genera y lo que de igual forma implica en el ámbito social, demográfico, productivo y medioambiental.²¹

Dado que es un proceso de marcado carácter espacial, para poder analizarlo debemos atender a las causas que provocaron el desmantelamiento industrial, incluyendo su impacto en el tejido empresarial, en el empleo, en otras actividades además de repasar cuales fueron los efectos demográficos, medioambientales y paisajísticos. Habitualmente, en el proceso de desindustrialización en el territorio²² influyen de manera decisiva cuatro tipos de fenómenos:

- Alteración de la base económica previa al vaciado, que conduce a cambios en la estructura productiva.
- Desarticulación funcional del espacio, que deriva en problemas de movilidad, desorden del medio urbano, segregación espacial de áreas y sobrecostes en el mantenimiento de los sistemas generales.
- Transformación y deterioro del patrimonio industrial y los paisajes heredados de esas antiguas actividades.
- Degradación medioambiental.

El proceso de desindustrialización toma una dimensión diferente dependiendo de su origen y el espacio donde se ha desarrollado, pero en todas las regiones de tradición industrial ha sido profundamente estudiado. Dentro de todas las áreas afectadas por el retroceso de la industria, son aquellos espacios caracterizados por sectores como la

²¹ Bost, 2017, citado en: Benito del Pozo, P. (2021). Resiliencia en espacios desindustrializados.

²² Martin y Rowthorn, 1986; Bost, 2017; Conti, 2019, citado en: Benito del Pozo, P. (2021). Resiliencia en espacios desindustrializados.

automoción, la minería o la metalurgia los que más pérdida de empleados industriales han registrado.

En el caso de España, existen espacios como Madrid, Cataluña o la Comunidad Valenciana que ejemplifican una pérdida relativa de trabajadores en la industria entre el año 2000 y el 2017 superior incluso a la producida en Asturias o el País Vasco, áreas muy afectadas por la reconversión industrial en los años ochenta. Este proceso de pérdida de empleo industrial es similar en toda la periferia europea, como es el caso de gran parte del Reino Unido, Los países del Báltico, Grecia, Italia, Rumania, Italia o Bulgaria. Destaca el área mediterránea por sus fuertes pérdidas, pero ya desde finales del siglo XX esa pérdida ha sido compensada por otras actividades como el turismo, muy notorio en las ciudades de tamaño medio y grande con un limitado desarrollo industrial.

Aquellas ciudades que tradicionalmente habían crecido al calor de la industria sufren con este proceso un estancamiento, mientras que aquellas que se focalizaron en economías terciarizadas afrontaron mejor el cambio de modelo económico. Las ciudades del Norte fueron las que mayores impactos recibieron al estar su economía basada en la construcción naval y la siderurgia. Fueron espacios donde se declararon las Zonas de Urgente Reindustrialización (Megías, 2017).

En cualquiera de los casos, se hace palpable que la proximidad entre la industria y la ciudad ya no es necesaria, de tal forma que se hace posible una nueva pauta de localización industrial a todas las escalas. Se produce una tendencia clara al abandono de la actividad industrial en los centros de las ciudades, como se ha visto en el caso de Bilbao, generando espacios abandonados, degradación y, en ocasiones, pérdidas de población. En otros casos, como puede ser el Distrito 22@, la industria avanza hacia una transformación orientada a la terciarización o bien hacia la conversión en parques de investigación y parques tecnológicos que albergan las sedes de empresas cuyo sistema productivo se deslocalizó. En la gran parte de los casos, estos lugares desindustrializados se consolidan como vacíos urbanos sumidos en estos procesos de obsolescencia y degradación hasta ahora mencionados.

3.3- POSIBLE RECUPERACIÓN TRAS EL PROCESO DE ABANDONO

Una vez analizadas las causas que derivan en la pérdida de la industria, debemos atender al futuro que les espera a los espacios concretos que albergaban dicha actividad, siempre a través del conocimiento que proporciona saber cuál ha sido su evolución.

El estudio de estos espacios sobrepasa los procesos cíclicos de las diferentes crisis, ya que los territorios de tradición industrial asisten a dinámicas mucho más largas en el tiempo derivadas de los complejos procesos de desindustrialización. Cuando un territorio se desindustrializa, se pone en marcha una cadena de efectos adversos que es preciso analizar, de tal manera que no solo interesa el hecho económico y su repercusión productiva y laboral, sino que debemos atender a un análisis multicausal que sitúe el espacio geográfico en primer plano. De este modo, vemos la intensidad que tiene el impacto en las estructuras territoriales y en la dinámica, articulación y proyección de estos espacios (Benito del Pozo et al., 2020).

La incapacidad de adaptación sumada al proceso de desindustrialización derivó en que la mayoría de las zonas industriales insertas en el tejido urbano de las ciudades sufrieran la obsolescencia y el abandono, que han dado lugar a una degradación del espacio. Esta degradación no es solo física, sino que se refleja también en problemas de movilidad, de accesibilidad, de antigüedad de las edificaciones, disfuncionalidades y otros factores que desembocan en una falta de sostenibilidad a largo plazo. Es decir, la degradación de un área industrial incrustada en la malla urbana tiene un doble carácter: por un lado, la propia degradación física del área y por otro, la incapacidad de albergar nuevas formas de producción. Esto último desemboca en un traslado generalizado de las actividades industriales hacia los polígonos periféricos (Megías, 2017).

Según Benito del Pozo, en este contexto es posible diferenciar una serie de reacciones ante el desuso y el abandono producido tras la pérdida industrial, principalmente en materia de respuesta por parte de los agentes privados y públicos.

- Una primera etapa, ya mencionada, de reconversión. En esta se suceden los procesos generales de pérdida de capacidad e identidad industrial del territorio, siendo escenario de esta fase las principales ciudades y regiones tradicionalmente industriales (principalmente industria pesada, minera y portuaria). Como se ha visto, los sectores pesados pierden capital y la economía entra en regresión. Es

inmediatamente tras esta etapa cuando surgen los baldíos industriales, las ruinas y otros efectos negativos que afectan al medioambiente. Los paisajes heredados de la época industrial se alteran dando lugar a lugares abandonados. Otros autores afirman también que un factor clave en la degradación de los viejos espacios industriales es la falta de adecuación de los mismos a las nuevas tecnologías, sumado a la inflexibilidad de adecuación de estos espacios.

- Una segunda etapa, que viene activada por los poderes públicos y que se centra en la recuperación del peso de la industria. Son los agentes públicos los que se encargan de promover las políticas sectoriales y de empleo para el desarrollo territorial que busca la generación de una nueva industria basada en sectores alternativos y emergentes. Esta segunda etapa suele seguir una planificación del suelo industrial en polígono, despreciando las arquitecturas, las infraestructuras y la cultura del trabajo heredadas de la viaja industrialización.
- Una tercera y última etapa de regeneración territorial. En esta etapa las políticas no vienen tanto orientadas a la creación de programas de reindustrialización, sino que se enfocan en el aprovechamiento de las capacidades del territorio y la reutilización de elementos industriales antiguos, como fabricas abandonadas, viejas líneas de ferrocarril, minas cerradas, paisajes degradados, etc. Además de la reutilización, se pone interés en la protección de la industria resistente que tiene capacidad de innovar y ser competitiva. Esta etapa reviste especial interés en el caso de aquellos espacios en desuso a los cuales no se les asignó una nueva función y que, por tanto, suponen un reto en la gobernanza de las ciudades. Este reto se aborda con la realización de un inventario de los bienes para, posteriormente, movilizar un notable volumen de recursos destinados a la revitalización urbana y la regeneración territorial gracias al valor que se le otorga al patrimonio industrial y minero como un recurso territorial a explotar. En este sentido no son pocos los discursos institucionales (ICOMOS, UNESCO, Gobiernos nacionales y regionales) los que promueven las intervenciones en materia de protección, ya que entienden este recurso industrial no solo como tal, sino como recurso cultural y patrimonial de los espacios en desuso que se constituye como un elemento de reactivación y generación territorial²³

²³ Manero. F y García Cuesta, 2017, Patrimonio cultural y desarrollo territorial. Citado en: Benito del Pozo, P. (2021). Resiliencia en espacios desindustrializados.

En las economías desarrolladas, estas tres etapas se suceden una tras otra. Muchos autores sugieren que actualmente nos encontramos en la etapa marcada por las políticas y las acciones orientadas al desarrollo y regeneración territorial de aquellos espacios desindustrializados. En este sentido, los vacíos urbanos adquieren una dimensión económica, social y medioambiental que se liga a los procesos de innovación y al concepto de sostenibilidad. (Benito del Pozo, 2021). El patrimonio, además, se muestra como instrumento capaz de potenciar el desarrollo sostenible, siendo varios los casos que ejemplifican como estas estrategias públicas actúan como parte de un sistema territorial activo y dinámico.²⁴

Es decir, los procesos de degradación y obsolescencia ya mencionados tratan en la actualidad de ser revertidos mediante diferentes tipos de actuaciones, desde la más pura rehabilitación física del territorio, hasta procesos de renovación urbana en el que toman presencia antiguas actividades revitalizadas y otras nuevas, llegando a ser sustituido todo el uso industrial anterior. La ciudad avanzó desde finales del siglo XX hasta la actualidad en un proceso de expansión que acabó con el modelo de ciudad compacta y, en la actualidad, es precisamente ese modelo el que vuelve a perseguirse. Se orienta el crecimiento hacia la propia ciudad, de tal manera que se ocupan de nuevo aquellas áreas degradadas que quedaron insertadas en el espacio urbano décadas atrás y que hoy se conforman como espacios de alto valor para la implantación de modelos de producción más flexibles y que incorporan nuevas tecnologías y TIC (Megías, 2017).

3.4- IMPORTANCIA DE LA RUINA INDUSTRIAL EN EL PAISAJE URBANO

Uno de los elementos presentes desde el primer momento en los espacios industriales no ordenados descritos en este tercer punto, es su propia arquitectura. En el marco de recuperación o revitalización, toma mucha relevancia la presencia de la ruina. La arquitectura es abrazada actualmente como una herencia histórica manifestada en la imagen de estos espacios en desuso, y que otorga sentido y significado a los elementos urbanos existentes, por lo que puede ser utilizada para potenciar el espacio público en aras de su recuperación.

²⁴ Manero, F y García Cuesta, 2017 y Cañizares et al. 2020. Citado en: Benito del Pozo, P. (2021). Resiliencia en espacios desindustrializados

La ruina industrial es riqueza en el propio sentido urbano desde muchos puntos de vista, uno de ellos es la asignación de nuevos usos a estos elementos, bien como patrimonio o bien como elemento que dota de continuidad al tejido urbano en estado de abandonado.

Uno de los mayores problemas es la falta de sensibilización con el denominado Patrimonio Industrial, sin embargo, el progresivo desgaste y la desaparición paulatina de los últimos paisajes ligados a la antigua industria ha provocado un cambio de mentalidad que hoy se orienta hacia la preservación de los pocos valores restantes. El reto existente en la actualidad es la recuperación de áreas industriales degradadas y deterioradas dentro de la trama urbana existente (Espinosa, 2016).

Ilustración 1: Intento de preservar el legado industrial en el caso de los Talleres de RENFE, Valladolid



Fuente: El Norte de Castilla, 20/07/2014.

El crecimiento urbano de los últimos años ha derivado en una mezcla de usos diferenciados que ha originado conflictos. En esta dinámica, muchos de los viejos espacios industriales quedaron incluidos en la malla urbana, haciendo inviable su adaptación a las nuevas formas productivas o, simplemente, forzando su disfuncionalidad. En estas zonas que acabaron cesando su actividad quedan hoy innumerables vestigios de un pasado que lo consolida como “cicatriz” dentro de estos nuevos espacios urbanos. Tras este proceso, la ruina comienza a tener valor, un valor que es asignada por la sociedad que la observa, al identificar en ella cierto valor histórico, artístico, social y cultural, a pesar de que nunca tuvo esas consideraciones y nunca fue objeto de atención.

Para reconocer esta serie de valores, se parte de una premisa: debe existir una mirada para que exista un paisaje. En este caso, ese punto de vista se basa en la ruina industrial insertada en el paisaje urbano. Según esta misma autora, Yesica Pino Espinosa, existe la necesidad de abordar la ruina industrial y el propio paisaje postindustrial desde una perspectiva capaz de analizar su huella en materia de valor espacio-temporal, pero

también desde otra perspectiva subjetiva que permita analizar las realidades que comprenden los sentimientos y las percepciones. El hecho de que estas viejas áreas industriales estén hoy en desuso y en proceso de desaparición, hace que sean el foco de atención para el estudio del paisaje urbano.

El Patrimonio Industrial trae consigo otra enorme problemática al tratarse de un legado reciente sobre el cual no se sabe cómo actuar. La presencia de la ruina y su estado de fragilidad, abandono y degradación, además de la amenaza que suponen las nuevas demandas urbanas, trae consigo la urgencia de intervención sin saber aun como hacerlo. Es de vital importancia el planteamiento sobre el territorio, no solo sobre la ruina aislada, de tal forma que la ciudad sea capaz de incluir estos espacios con toda su carga histórica e identidad pasadas mediante la inclusión de todos los elementos y factores que configuran un paisaje postindustrial en su conjunto.

En este sentido, debe hacerse una distinción entre lo viejo y lo antiguo. Sin atender a las definiciones de la RAE, por todos es sabido que el término “viejo” es utilizado de manera agresiva, en tercera persona y para subrayar que algo está a punto de morir, además de recalcar la falta de importancia por esa muerte. En cambio, lo “antiguo” es referido a algo que ha sobrevivido a la muerte (Leone, 2020). La ruina, como todo objeto considerado antiguo, gusta por proceder de épocas pasadas y porque el hecho de haber sobrevivido es debido a que contiene rasgos que lo ha hecho ser preservado. Un barrio antiguo, o que contenga elementos de antigüedad, transmitirá un sentimiento de inmortalidad, o al menos de resistencia al tiempo.

Por lo tanto, el reconocimiento de estos paisajes requiere de una mirada más sensible y subjetiva, que sea capaz de apreciar en la ruina industrial la belleza y la carga de la historia, así como su legado revelador de una época pasada en la que la cultura del trabajo y la austeridad arquitectónica hacía del paisaje industrial algo efímero. Además de esta mirada fiel al pasado, es fundamental poder observar más allá de la suciedad, el vandalismo, la contaminación y la pobreza que encierran estas áreas (Espinosa, 2016).

4- LOS ESPACIOS INDUSTRIALES ABANDONADOS O EN PROCESO DE ABANDONO EN LA CIUDAD DE VALLADOLID.

El origen del surgimiento de los espacios industriales no ordenados en la ciudad de Valladolid hunde sus raíces mucho tiempo atrás. La presencia del ferrocarril ha dejado de ser tan influyente como antes, principalmente a partir de la introducción de otros medios de transporte en detrimento del ferrocarril, sobre todo el transporte por carretera. Sin embargo, y a pesar de que el ferrocarril no es ya un condicionante decisivo a la hora de localizar un emplazamiento para la industria, aún quedan muchos vestigios industriales a lo largo y ancho de la ciudad de Valladolid que se corresponden con esta lógica espacial.

El fuerte crecimiento industrial al que la ciudad asistió a partir de la década de los cincuenta supone una revitalización de las actividades fabriles que abastecen espacios como los ya mencionados Talleres de Renfe. Por ello, aparecen otras industrias auxiliares situadas a lo largo de los principales ejes de comunicación, tales como la carretera de Soria, la carretera de Segovia, la carretera de León y, sobre todo, la carretera de Madrid, donde en 1953 se instalará la actual FASA-Renault. (B. Calderón et al., 1995). Este complejo fabril no se encuentra vinculado a ninguna planificación ni política ni urbanística, sino que responde, de hecho, a la falta de cualquier tipo de estrategia de planificación de los espacios industriales en Valladolid, algo que acabó produciendo una enorme falta de suelo industrial planificado y debidamente equipado. Se trata de un desequilibrio en el proceso de industrialización que se vio agravado cuando, en 1964, se crea el Polo de Desarrollo de Valladolid, el cual está vinculado a la puesta en marcha del II Plan de Desarrollo Económico y Social.

Pese a las consecuencias negativas que tuvo la implantación de la industria de manera desordenada en la ciudad, principalmente relativas a problemas de insalubridad e inexistente planificación, no cabe duda de los grandes beneficios que reportó la declaración de Polo de Desarrollo a la ciudad, ya que la convirtió en un núcleo muy especializado en la industria de la automoción, que vino acompañado de un reforzamiento del sector metalúrgico y químico. A pesar de ello, el éxito económico del Polo de Desarrollo de Valladolid contrasta con la falta de planificación espacial que explica la anarquía en la localización espacial de la industria y la predilección de la misma por situarse en los grandes ejes viarios de acceso a la ciudad, algo que ya se producía desde antes de la entrada en vigor del Polo de Desarrollo. Además de esto, la falta de

coordinación entre la Gerencia del Polo y la Gerencia de Urbanización impidió que el dinamismo fabril de aquella época pudiera orientarse hacia la creación de un espacio industrial ordenado. (B. Calderón et al., 1995)

En este cuarto punto se hace hincapié en aquellos espacios ligados a las carreteras del borde urbano, que se fueron desarrollando con el tiempo como escaparates de un polígono industrial de aparición espontánea, tales como el caso del Camino Viejo de Simancas o el de la Cuesta del Tomillo. Algunos han mantenido su uso y otros hoy están abandonados, por lo que resulta de mucho interés la proyección que tienen hoy en día.

Uno de los principales objetivos del trabajo es el análisis de la situación de estos vacíos en ese espacio de tiempo que transcurre entre el abandono hasta la asignación de un nuevo uso. Esto requiere un reconocimiento de esta serie de vacíos y pequeños espacios no ordenados a los que no se les ha prestado nunca ningún tipo de atención. Esta labor resulta de vital importancia “para hacer aflorar elementos, valores, y relaciones desconocidas, anticipando e induciendo transformaciones en el paisaje”, según dice James Corner²⁵, por lo que la cartografía y los mapas se presentan como espacios donde se plasman los vínculos entre los lugares y las ideas, donde el territorio, los objetos y el pensamiento toman forma.

4.1- PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO

Para realizar el análisis de estos espacios, se ha seguido previamente el siguiente esquema metodológico:

1. Análisis de la cartografía básica: Este primer punto se centra en la identificación de los principales vacíos urbanos de la ciudad de Valladolid. El análisis se basa en la mera observación de los planos, ortofotos y usos de suelo de la ciudad. En este sentido se atiende a aquellos espacios de marcado carácter industrial, descartando aquellos como espacios verdes, cauces fluviales, laderas y de más elementos condicionantes de la malla urbana que han dado lugar a diversos tipos de vacío, como los grandes ejes viarios.

²⁵ James Corner. Citado en: Berruete Martínez, F. (2015). Vacíos urbanos en la ciudad de Zaragoza (1975-2010). Oportunidades para la estructuración y continuidad urbana

2. Localización de los vacíos existentes: Con ayuda del paso anterior, han sido seleccionados tres espacios característicos del desuso industrial, que ejemplifican diferentes dinámicas en cada caso. En este apartado se atiende a las grandes áreas de carácter industrial en estado de abandono, siendo descartados aquellos espacios con proyectos urbanísticos de inminente desarrollo y parcelas o edificios sin uso - que también constituyen vacíos urbanos-. Atendemos, por tanto, a aquellos espacios industriales ubicados en zonas periféricas y que están ligados a las transformaciones urbanas sucedidas en las últimas décadas. Se trata del Camino Viejo de Simancas, la Cuesta del Tomillo y el caso singular del Sector de la Uralita, junto a la mención de otro ejemplo paradigmático como es el Sector Industrial las Cerámicas.
3. Estudio de cada vacío: Si en el punto anterior se analiza en conjunto de la ciudad en busca de los principales vacíos urbanos de carácter industrial, en este tercer apartado se realiza un acercamiento, análisis e investigación de cada uno de estos tres ejemplos. Cabe ser mencionado que no será necesaria la identificación del tipo de vacío ya que este trabajo se centra en una única tipología: el vacío urbano por desuso industrial. El objetivo de este punto es llegar a conocer las razones que originaron su aparición, cuál es su funcionamiento urbano, sus relaciones con el espacio circundante y cuál es su estado actual. Este apartado es nuclear y se desarrollará a continuación.

Para ello, se hará una determinación de una serie de aspectos que permitan desarrollar un análisis pormenorizado de los diferentes vacíos. Este contenido será contenido en cuatro puntos dentro del análisis de cada espacio:

- Identificación de los límites: Se trata de hacer una localización geográfica del vacío seleccionado y analizar el ámbito de estudio en el que se inserta. Se describe el tamaño y su superficie. Es determinante su accesibilidad, su relación con la trama urbana y los elementos colindantes (infraestructura, espacios verdes, zonas naturales, canales, etc.).
- Historia y evolución: Se compone de una descripción de la evolución de la zona a través de un análisis de su historia. Se presta atención la evolución de los diferentes elementos arquitectónicos y urbanísticos que surgen y desaparecen a lo largo del tiempo, así como a cualquier variación urbanística mediante la visualización de las imágenes de diferentes vuelos, como el 1973-1986

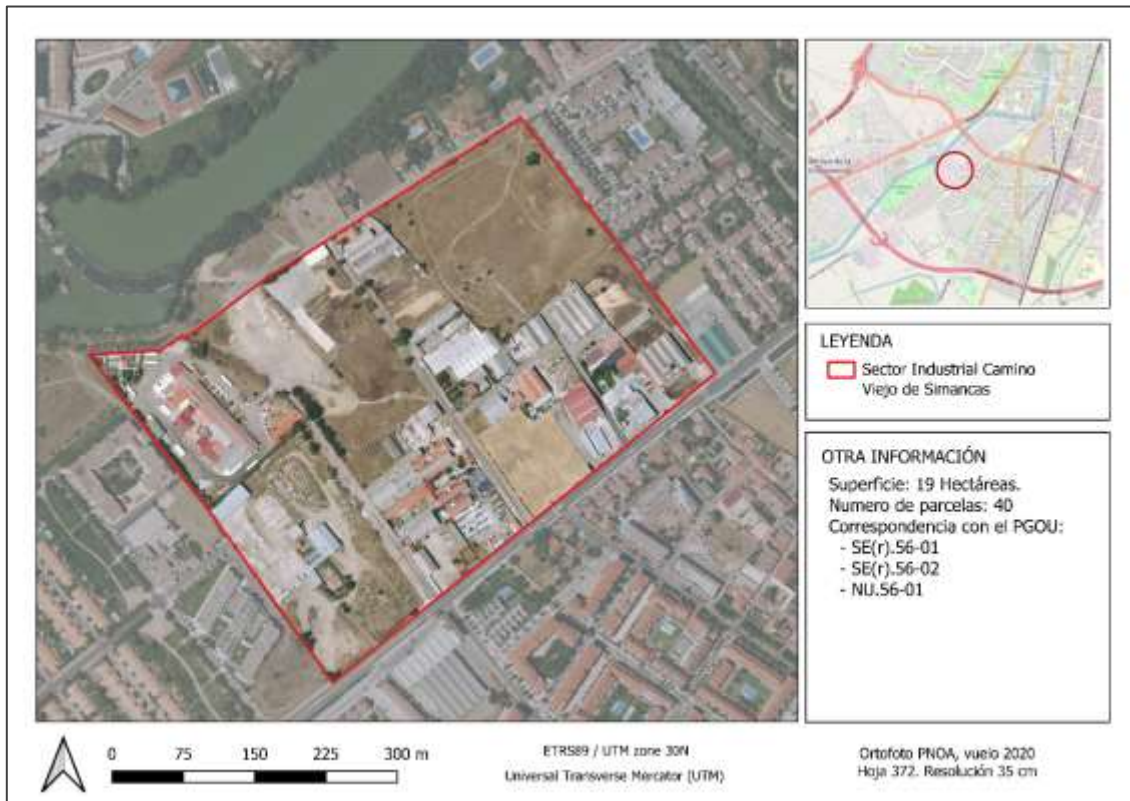
Interministerial, el quinquenal 1998-2003 y los vuelos fotogramétricos del Plan Nacional de Ortofotografía pertenecientes al año 2020.

- Planeamiento y perspectivas: En este apartado se tiene en cuenta el Plan General y la influencia de este en cada vacío seleccionado, con una explicación general acerca de las proyecciones, información catastral, las actividades presentes y tipo de propiedad.
- Una aproximación al paisaje urbano: Este punto es referido a su físico y morfología, es decir, la existencia de actividades, de solares o de ruinas en el área. Descripción de la presencia de ocupaciones ilegales, vallados, elementos de cierre, elementos naturales, orografía y vegetación, entre otros elementos. En él están contenidas algunas fichas representativas de estos paisajes relictos en vías de desaparición.

Además de estos cuatro aspectos, se hará un recorrido fotográfico por estos lugares, de tal manera que puedan plasmarse todos esos aspectos de historia, identidad y singularidad que caracterizan a estos paisajes y que han sido mencionados a lo largo del trabajo.

4.2- EL CAMINO VIEJO DE SIMANCAS

Mapa 1: Ficha de localización. Sector Camino Viejo de Simancas



Fuente: CNIG. Elaboración propia.

1- Identificación de los límites:

Este sector industrial semiabandonado se sitúa entre el río Pisuerga y el Camino Viejo de Simancas. Ocupa un espacio comprendido entre la urbanización Valparaíso, al noreste, y la de Santa Ana, al suroeste. Es un espacio peculiar, ya que es el más degradado del entorno y además de encontrarse entre urbanizaciones de vivienda unifamiliar.

Este espacio presenta una forma casi rectangular, de unas dimensiones de 520 metros dirección noreste-suroeste (tanto en el límite con el Pisuerga como en el límite con el Camino Viejo) y entre 340 metros en su límite noroeste y 430 en su límite suroeste. Por lo tanto, la superficie tiene un tamaño de 19 hectáreas. A pesar de centrar el estudio en este espacio, en los alrededores existen algunas naves dispersas que también son de interés.

El área se encuentra atravesada por una única calle, la Calle Costa. Esta discurre desde el Camino Viejo de Simancas hacia el río, para posteriormente enlazar con la Calle de Villagarcía de Campos, que tiene una dirección norte-sur paralela al Pisuerga y que

desemboca en la Avenida de Zamora, en el norte. Dentro del espacio existen otros viales y caminos, muchos de ellos sin salida, ya que sirven tan solo para el acceso a naves o viejas viviendas. Este último es el caso de la Calle Nueva Diez Metros o el Camino San Adrián.

El hecho de que tan solo una de las calles lo atraviere por completo, hace de este vacío un espacio aislado y marginado en su entorno, ya que el movimiento de población no se produce a través de este, sino a su alrededor. Ni en su interior ni en sus alrededores existe ningún espacio verde o cualquier servicio público que dinamice la actividad en él o el discurrir de gentes. Tan solo toman presencia algunas actividades, como la de la gasolinera y un taller de coches, ambos situados en el margen oeste del Camino Viejo de Simancas. Estos factores favorecen que el área se consolide como un espacio plenamente aislado de la dinámica urbana a su alrededor.

2- Historia y evolución:

A lo largo del Camino Viejo se fueron levantando tras la Guerra Civil algunas casas molineras, industrias y actividades fabriles un tanto dispersas que convivían con las tierras de cultivo. En frente del actual Instituto Pinar de la Rubia, y al rebufo de la Alcoholera y la fábrica de Levaduras, surgió una pequeña barriada conocida como San Adrián. Mas tarde, allá por los años cincuenta, fue naciendo otro modestísimo barrio algo más al sur y que se ofreció por sus promotores como “Pueblo Nuevo”, que posteriormente adoptó el nombre de “Las Villas” que fue poco a poco densificándose (Anta Roca, s. f.). Ligado a este, se instalan poco a poco algunas industrias. El origen de esta área industrial está ligado a la transformación de productos agrarios y actividades manufactureras en una zona anexa al barrio de las Villas.

Figura 5: Vuelo Interministerial 1973-1986. Sector Camino Viejo de Simancas.



Fuente: Fototeca Digital, IGN.

Si atendemos a la imagen Interministerial 1973-1986 se aprecia este espacio con la totalidad de las naves rodeadas de las tierras de cultivo y al otro lado del Camino Viejo, el barrio de las Villas. Se trataba de un espacio industrial poco compacto y relativamente aislado de la ciudad que por entonces no llegaba a sobrepasar los límites del barrio de la Rubia. En la imagen se identifican muchas de las naves aun presentes en la actualidad, tanto dentro del espacio analizado, como fuera de él.

Figura 6: Vuelo quinquenal 1998-2003. Sector Camino Viejo de Simancas



Fuente: Fototeca Digital, IGN.

En el vuelo quinquenal 1998-2003, perteneciente al año 1999, se aprecia la expansión urbana de los albores del siglo XXI, con la promoción de urbanizaciones como la primera fase de Valparaíso o Santa Ana. La primera de ellas hará de nexo entre aquel poblado denominado San Adrián y el actual vacío urbano que analizamos. Al sur de este espacio industrial surge Santa Ana, otra gran urbanización de vivienda unifamiliar que recientemente se incorporó como barrio a la ciudad. Aparecen ya las obras de urbanización pertenecientes a promociones como las Villas Norte, situado entre el barrio de las Villas y la Avenida de Zamora, y las Villas Sur, ubicado al sur del mismo barrio.

Figura 7: Vuelo PNOA 2020. Sector Camino Viejo de Simancas.



Fuente: Fototeca Digital, IGN.

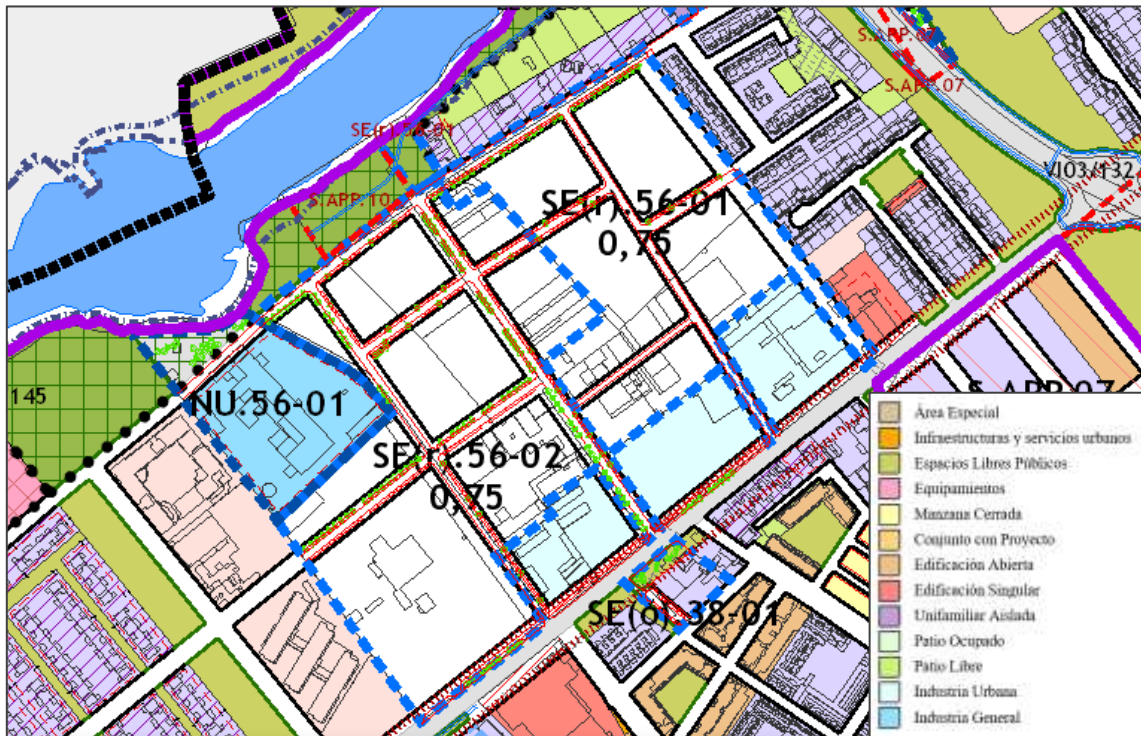
En el vuelo perteneciente al PNOA del año 2020, vemos como este baldío industrial no solo ha quedado rodeado por la nueva ciudad, sino que una parte considerable de las naves han sido ya demolidas. Otras tantas están en desuso y en estado de abandono.

3- Planeamiento y perspectivas:

En el caso del área industrial del Camino Viejo de Simancas, el Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid no lo contempla como una unidad, sino que lo divide en tres sectores: SE(r).56-01, SE(r).56-02 y NU.56-01. Este último se corresponde con una empresa en activo de transporte de mercancías por carretera, especializada en logística, almacenaje y transporte internacional y que el PGOU prevé mantener.

El PGOU propone la apertura de dos nuevas conexiones con el exterior, una hacia la urbanización de Valparaíso y otra en dirección a Santa Ana. Dentro del área se propone la apertura de dos nuevos viales, el primero extendiendo el existente Camino de San Adrián y el segundo al noreste de la Calle Costa, ambos paralelos a esta última.

Figura 8: Pautas urbanísticas, calificación y usos de suelo urbano. Sector Camino Viejo de Simancas.



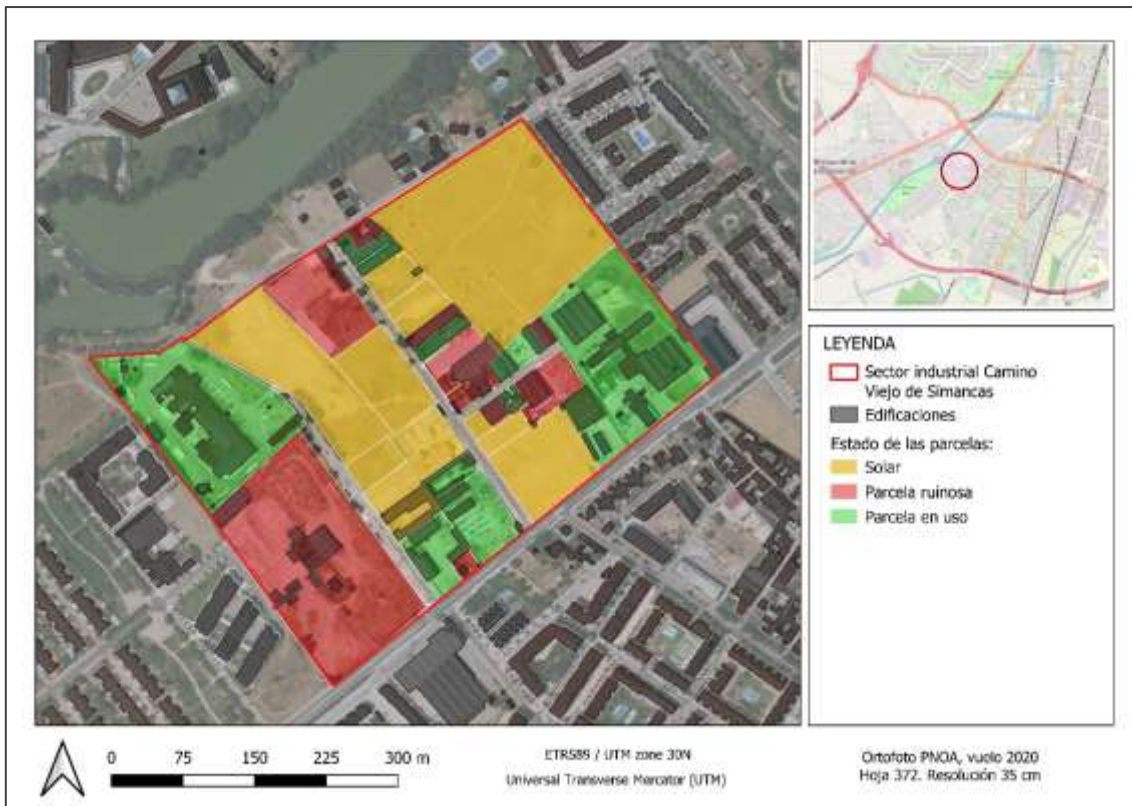
Fuente: PGOU Valladolid, 2020.

Respecto a los usos, el PGOU describe que se trata de un “*ámbito para la ordenación y mejora de la trama existente, y la instalación de usos residenciales. Se deberá dar continuidad a la ordenación con la del sector contiguo*” Si atendemos concretamente a los diferentes usos del suelo previstos, se mantienen los ya existentes en azul ya que no pertenecen a ninguno de los tres sectores mencionados y que se corresponden con la industria general y la industria singular. Con respecto a los dos sectores SE(r), el plan no detalla usos más allá del genérico residencial.

En base a esto, puede atisbarse que este es un sector sujeto a fuertes presiones inmobiliarias, ya que se trata de un paquete de suelo de 19 hectáreas plenamente insertado en una de las áreas de expansión urbana residencial más dinámicas de la ciudad. Por el contrario, es un espacio muy degradado, en el que aun conviven muchos usos de todo tipo con actividades de carga y descarga de camiones, empresas de transporte y alguna

vivienda, lo cual supondrá en un futuro un problema para su transformación completa y su inserción en la malla urbana.

Mapa 2: Estado del parcelario. Sector Camino Viejo de Simancas



Fuente: CNIG, Catastro. Elaboración propia.

Este viejo espacio industrial se compone de 40 parcelas según el Catastro, muchas de ellas se encuentran en estado de abandono, bien como solares o bien con edificios en ruinas. Para poder visualizar más fácilmente este desuso, ha sido elaborado un mapa para clasificar las parcelas entre solares, parcelas ruinosas o parcelas con algún tipo de uso.

Según este criterio, son 15 parcelas las que tienen actualmente uso, siendo las más importantes la gasolinera, un desguace, una empresa de reparación de maquinaria agrícola, cinco parcelas de uso residencial y la ya mencionada empresa de transportes. El resto del parcelario se encuentra en completo desuso y en estado de abandono.

4- Una aproximación al paisaje urbano:

El paisaje urbano presente en esta zona es de marcado carácter postindustrial. Una vez nos adentramos en este espacio, rápidamente queda atrás la imagen de ciudad que llena nuestro imaginario. Las tierras en baldío, las construcciones erráticas, las ruinas, los restos

de industria y carteles publicitarios hacen presencia ya desde el propio Camino Viejo de Simancas. Los muros caídos de varias de las parcelas parecen anunciar las características del interior de este espacio, heterogéneo y en desuso. Este desuso y el fuerte abandono que lo acompaña ha dado lugar a que muchas de las naves y viviendas hayan sido ocupadas por diferentes tipos de población marginal. En ocasiones se trata de población estacional que a veces se puede ver desde el Camino Viejo de Simancas.

El área se encuentra llena de viejas edificaciones de diverso origen, muy deterioradas, en su mayoría en estado de abandonado. Entre ellas, grandes espacios vacíos que se corresponden con solares que ocuparon las naves en un pasado, o bien tierras de cultivo que no producen desde hace lustros. Este abandono generalizado ha derivado en que el espacio presente una alta vulnerabilidad, que puede verse a través de presencia de pintadas, ventanas rotas, pavimentación y asfalto en mal estado, agujereado o directamente inexistente.

La vegetación se expande en los márgenes de la carretera, junto a las viejas fachadas de los edificios semiderruidos y a los pies de los muros de las parcelas que aún quedan separadas. Especies invasoras crecen ocupando los lugares que tiempo atrás albergaron vegetación ornamental. Junto a la vegetación se sitúan en muchas ocasiones vertidos de escombros y otros materiales, así como grupos de contenedores en mal estado, que reflejan la falta de mantenimiento por parte de las Administraciones.

Destaca además la falta de alumbrado en gran parte del área, ya que incluso en la calle principal ha dejado de existir desde hace varios años, símbolo del desinterés y olvido más absolutos. Durante la noche, tan solo alguna pequeña bombilla de las pocas viviendas que quedan en uso ilumina tenuemente el deteriorado espacio público, que parece mutar con la caída del sol.




La palabra paisaje parece perder en este lugar su significado, ya que esta suele asociarse a la belleza de un espacio. La suciedad, el desorden, la desaparición de la arquitectura y de sus valores mediante la ruina y la demolición van acercando este espacio al concepto de descampado a pasos agigantados. Los pocos espacios en uso, como la gasolinera y las pocas casas, a base de ser representadas de forma reiterada, se sumergen en un bucle de no-identidad y dispersión de significado hasta convertirse en una forma que ahora interesa

estéticamente, bien por su peculiaridad, o bien por su vulnerabilidad en cuanto a la desaparición.

Para comprender mejor este rápido proceso de degradación y desaparición, en este caso han sido elaboradas una serie de fichas que caracterizan algunos espacios icónicos de este lugar y que reflejan las diferentes dinámicas que se producen en él. Se trata de una vivienda molinera, un solar que albergó una ruina hasta hace poco y un edificio ocupado. No obstante, existen otro tipo de usos, como empresas en activo, pero no son tan relevantes desde el punto de vista desde el cual se está analizando este lugar.

Figura 9: Ficha 1. Sector Camino Viejo de Simancas.

PARCELA CATASTRAL N.º 3997725UM5039F

<u>FOTOGRAFÍAS</u>	<u>MAPA</u>
	
	<i>Estado nocturno</i>

DESCRIPCIÓN

- **UBICACIÓN:** Esta parcela se sitúa en la parte del sector lindante con el río, ubicada en la esquina entre las calles Costa y Villargacia de Campos.
- **CONTENIDO:** La parcela tiene un total de 325 m² y se trata de un edificio residencial de una planta que data del año 1960. Su estado es bueno y actualmente se encuentra en uso.
- **ESTADO GENERAL:** El estado de la calle es malo. El asfalto se encuentra levantado en gran parte de la vía, con numerosos parches y baches. Junto a la vivienda existe una acera de cemento que no tiene continuidad con el resto de la calle. El arbolado se sitúa en un espacio de tierra entre la acera y el asfalto, siendo este mantenido por los propietarios. La vía no dispone de alumbrado público, por lo que la iluminación en la noche es la proporcionada por la misma vivienda.
- **VALORACIÓN:** El edificio es una típica muestra de vivienda molinera de los años cincuenta y sesenta, muy presente en muchos de los barrios de esa época en las ciudades españolas. Existen otros ejemplos como este en este mismo sector y en espacios circundantes como la Cañada Real, Las Villas o San Adrián.

Figura 10: Ficha 2. Sector Camino Viejo de Simancas.

PARCELA CATASTRAL N.º 3595507UM5039FFOTOGRAFÍASMAPA

Situación antes de la demolición.

DESCRIPCIÓN

- **UBICACIÓN:** Esta parcela se sitúa en la parte central sector, ubicada la Calle Costa.
- **CONTENIDO:** Se trata de un solar que tiene un total de 6.969 m², de los cuales 4.930 m² estuvieron construidos desde 1960. Actualmente el edificio ha sido demolido, pero tuvo un uso industrial.
- **ESTADO GENERAL:** El estado de la calle es malo. El asfalto se encuentra levantado en gran parte de la calle, con numerosos parches y baches. La parcela dispone de dos puertas de entrada, una la visible en las fotografías y otra unos metros a la derecha. La vía no dispone de alumbrado público.
- **VALORACIÓN:** Actualmente la parcela presenta el estado de solar, disponiendo aún del hormigonado que ocupó gran parte de la misma. El perímetro se encuentra rodeado por una valla de nueva instalación en aquellos lugares donde el edificio tenía fachada, y de un vallado antiguo en mal estado en aquellos espacios donde no había edificación. La vegetación está presente junto al vallado en forma herbácea, pero no dentro de la parcela.

Figura 11: Ficha 3. Sector Camino Viejo de Simancas

PARCELA CATASTRAL N.º 3997718UM5039FFOTOGRAFÍASMAPA

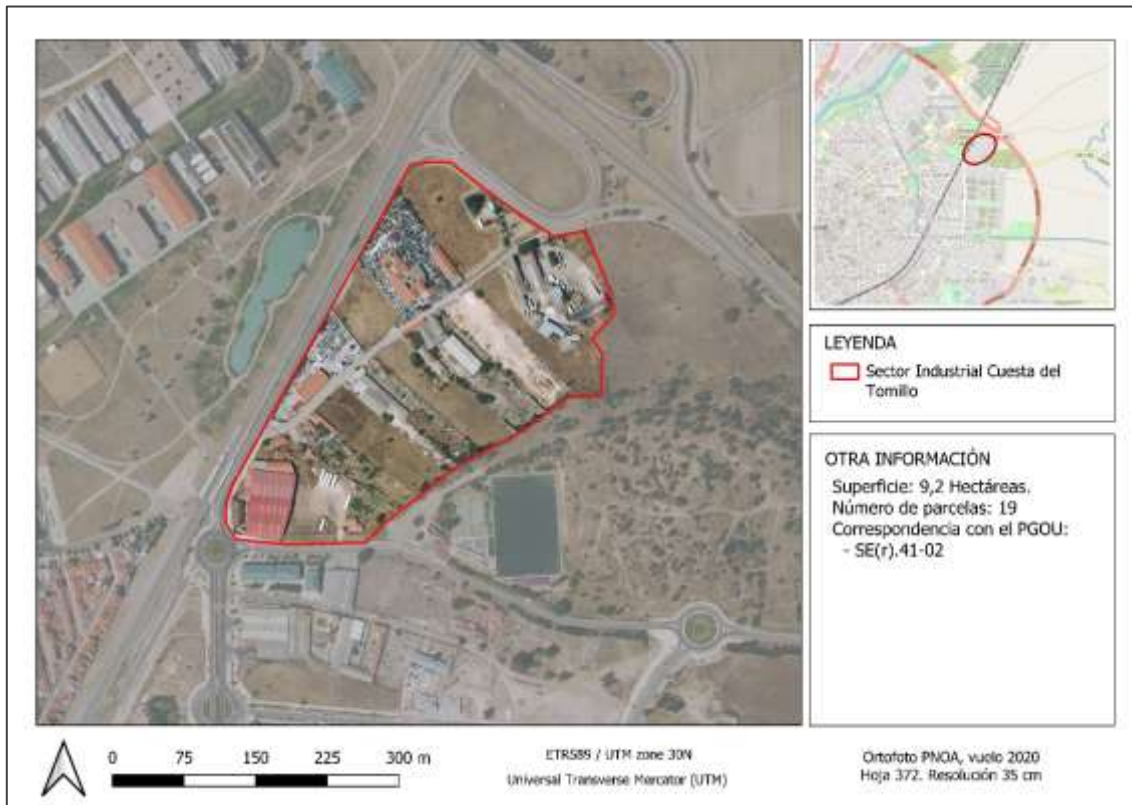
Estado en agosto de 2016.

DESCRIPCIÓN

- **UBICACIÓN:** Esta parcela se sitúa en la parte central sector, ubicada la Calle Costa, número 10.
- **CONTENIDO:** Se trata de una parcela con una nave y una vivienda que dispone de un total de 1.044m², de los cuales 808 m² son construidos. Actualmente el edificio ha sido ocupado para uso residencial, como vivienda, pero tuvo un uso industrial desde su construcción en 1960.
- **ESTADO GENERAL:** El estado de la calle es malo. El asfalto se encuentra levantado en gran parte del tramo, con numerosos parches y baches. La parcela dispone de este edificio, el cual hace de fachada. Desde hace varios años en él vive una familia que lo ha ido restaurando, abriendo la puerta de entrada, cambiando las ventanas y pintando la fachada.
- **VALORACIÓN:** Este edificio es un caso bastante singular en este área, ya que parece seguir una dinámica contraria a la desaparición que caracteriza el resto de naves industriales y casas molineras.

4.3- LA CUESTA DE TOMILLO

Mapa 3: Ficha de localización. Sector Cuesta del Tomillo.



Fuente: CNIG. Elaboración propia.

1- Identificación de los límites:

El Tomillo es un espacio situado al este de las vías del tren, al comienzo de la Carretera de Renedo (denominada Carretera del Tomillo en este tramo). Actualmente se enmarca entre las propias vías del tren (Calle Juan Carlos I), la Carretera del Tomillo y la VA-20, hechos que lo consolidan como lugar periférico. Se ubica el sector urbano SE(r).41-02 del PGOU de la ciudad, denominado Cuesta del Tomillo, el cual está incluido dentro de la Unidad Urbana “Los Santos”. El espacio objeto de estudio no se corresponde al completo con este sector, sino que tan solo estudiaremos la parte situada entre el parque, al este, y las vías, al oeste.

Este lugar presenta una forma trapezoidal, de unas dimensiones de 450 metros dirección noreste-suroeste en su límite con las vías, y de casi 350 en su límite con el parque. El límite con la Carretera de Renedo es de 200 metros, mientras que en la parte noreste linda durante algo más de 350 metros con la con la VA-20. La superficie es de 9,2 hectáreas.

El área se encuentra atravesada por el antiguo Camino Palomares, el cual discurre en dirección suroeste-noreste y dentro de este espacio las parcelas se alinean con el camino, no existiendo ningún vial más. Este camino antiguamente proseguía atravesando una zona de viviendas y cultivos dirección noreste hacia el Páramo hasta llegar a la Casa Palomares, según indica el Mapa Topográfico Nacional. En la actualidad, el vial discurre desde el apeadero de la universidad hasta la VA-20, eje viario que lo corta sin dar solución de continuidad.

Al igual que sucede en el caso del Camino Viejo de Simancas, solo existe un vial que lo atraviese, y en este caso sin salida a ninguna parte. La conexión con la VA-20 se produce a través de la calle Carretera Juan Carlos I, o bien por la Carretera de Renedo, lo cual convierte este espacio en un lugar arrinconado y apartado de los espacios circundantes. Además de los propios factores internos, existen otra serie de condicionantes en los alrededores. La Cuesta del Tomillo se ubica en un espacio mucho más periférico que, por ejemplo, el Camino Viejo de Simancas, por lo que se constituye como lugar de paso entre la Pilarica y la Ronda Interior a pesar de estar próximo al nuevo, pero poco dinámico, barrio Los Santos-Pilarica. Esto hace que no encontremos en su alrededor espacios con fuertes presiones inmobiliarias, hecho que repercute aún más en su marginalidad, aislándolo de la dinámica urbana de la ciudad.

2- Historia y evolución:

Desde el siglo XIX, este espacio fue un lugar de extracción de tierra y piedra, principalmente orientado a la construcción de caminos y carreteras. Además de ese uso, parte de las familias de los barrios aledaños como Belén y Pilarica acudían a este lugar para obtener material arcilloso para la construcción de sus propias viviendas, principalmente entre los años cincuenta y sesenta. Los restos de estas actividades se plasman hoy en las pequeñas hondonadas y cuevas de escaso tamaño que quedan en la zona (Anta Roca, s. f.).

Según Jesús Anta, el espacio del Tomillo comenzó a entrar en un periodo de declive a partir de la década de los setenta, cuando se empezaron a detectar las primeras escombreras, a pesar de que por entonces eran aun numerosas las familias de los barrios vecinos las que pasaban las tardes de verano allí.

Figura 12: Vuelo Interministerial 1973-1986. Sector Cuesta del Tomillo



Fuente: Fototeca Digital, IGN.

En la imagen del vuelo Interministerial 1973-1986 se aprecian ya parte de las naves de uso industrial que quedan en la actualidad, todas ellas a lo largo del Camino Palomares. Una de las naves más identificables es la situada en la parte norte, entre las vías y el camino, la cual es hoy un desguace. Al sur del propio espacio analizado existen también algunas edificaciones industriales, las cuales no han sido tomadas en cuenta al encontrarse hoy dentro de otro ámbito de desarrollo.

Figura 13: Vuelo quinquenal 1998-2003. Sector Cuesta del Tomillo



Fuente: Fototeca Digital, IGN.

Respecto a la ortofoto del año 1999, toman presencia importantes cambios. El más llamativo es la construcción de la VA-20, finalizado este tramo en 1995, eje viario que corta el Camino Palomares en dos. Otro de las grandes transformaciones urbanas es la construcción del Campus Universitario Miguel Delibes, al oeste de las vías.

Figura 14: Vuelo PNOA 2020. Sector Cuesta del Tomillo



Fuente: Fototeca Digital, IGN.

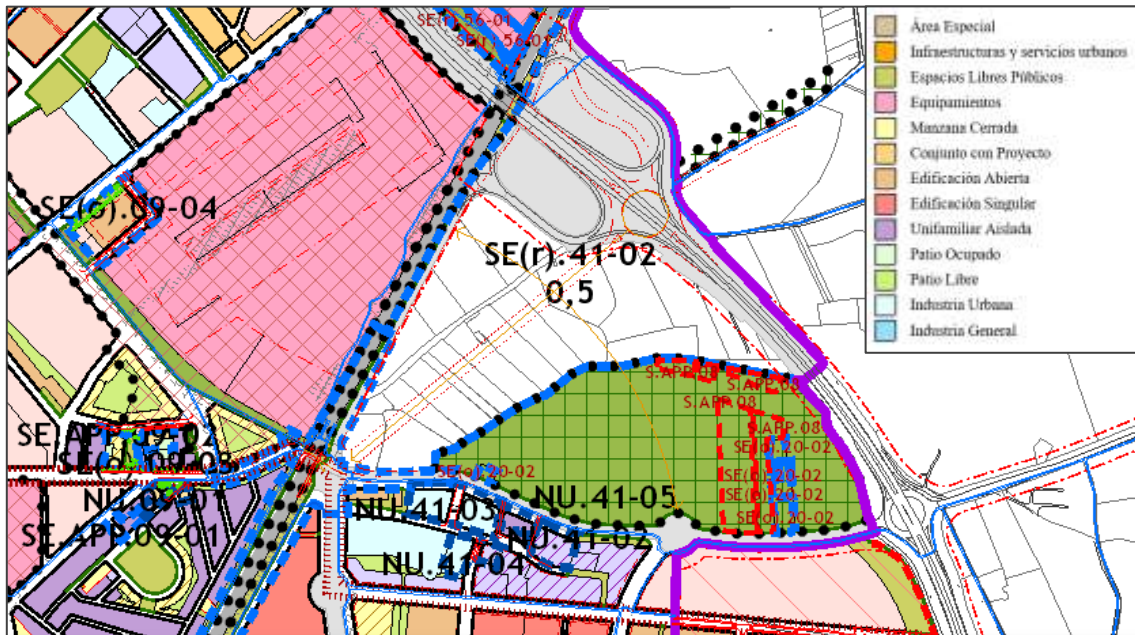
En la imagen del Vuelo del PNOA del año 2020 siguen existiendo las mismas edificaciones que veinte años antes, sin apenas modificaciones. Este hecho denota la falta de futuro de este espacio. Respecto a esas naves situadas en el sur a las que se hacía referencia en un principio, puede verse que han quedado incluidas dentro de una manzana perteneciente al Plan Parcial Los Santos-Pilarica, siendo esta razón por la cual no se ha atendido a su análisis.

A través de la visualización de estas imágenes, puede apreciarse como este espacio ha ido quedando aislado con el paso del tiempo, en los años setenta el ferrocarril lo separaba del barrio Belén, a pesar de ser posible el paso a nivel, posteriormente la construcción de la Ronda Interior lo separó de la continuación natural que tenía a través del Camino Palomares. Finalmente, con la llegada del AVE en 2007, el paso a nivel es clausurado y sustituido por un paso inferior peatonal a través del apeadero de la universidad. Con el

desarrollo de los Santos-Pilarica, el cambio de uso a residencial hace inviable los usos industriales cercanos, haciendo de este lugar un espacio disfuncional.

3- Planeamiento y perspectivas:

Figura 15: Pautas urbanísticas, clasificación y usos de suelo. Sector Cuesta del Tomillo.



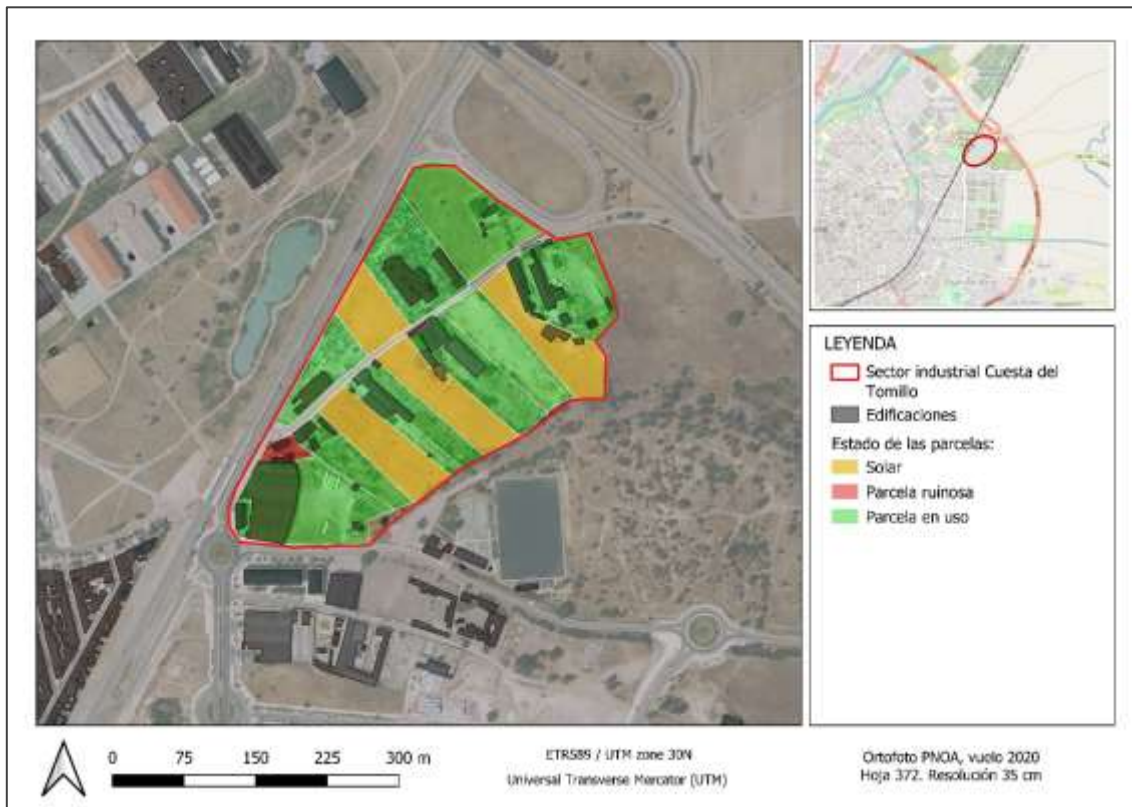
Fuente: PGOU Valladolid, 2020.

Según el PGOU de la ciudad, se trata de un suelo urbano no consolidado sin ordenación detallada, donde el objetivo previsto es la construcción de un nuevo vial que conecte el barrio de Los Santos-Pilarica con una nueva rotonda en la VA-20:

“Se establece como condición de Ordenación General la ejecución de un viario de conexión entre la VA-20 y el Paseo Juan Carlos I, así como el enlace en glorieta sobre la VA-20. Igualmente se deberá resolver la conexión al menos peatonal con el Apeadero del Campus”

Esto quiere decir que este pequeño enclave industrial está al borde de su desaparición completa, ya que no se prevén cambios de uso ni transformaciones que garanticen de ningún modo la convivencia de estas edificaciones con los nuevos usos.

Mapa 4: Estado del parcelario. Sector Cuesta del Tomillo



Fuente: CNIG, Catastro. Elaboración propia

Al igual que para el sector del Camino Viejo, conviene analizar el estado de las parcelas de este sector. En este caso, de las diecinueve parcelas existentes según el Catastro, en trece puede identificarse algún tipo de uso, bien sea industrial o residencial. Por el contrario, otras seis tienen condición de solar o se encuentran en estado ruinoso.

Cabe destacarse que, a pesar de tener un uso, existen algunas parcelas con algún edificio, pero con una gran parte de su superficie sin utilizar y que por ello han sido catalogadas como “parcela en uso”. Otra casuística catalogada como “parcela en uso” son los solares con algún tipo de actividad. En estado de ruina solo se han identificado dos pequeñas parcelas, lo cual no quiere decir que el estado del resto sea bueno, sino que albergan algún tipo de uso y por eso no tienen esa catalogación ruinosas.

4- Una aproximación al paisaje urbano:

En este sector encontramos un paisaje similar al del Camino Viejo de Simancas, pero con algunas peculiaridades que lo diferencian. Lo primero que llama la atención es la lejanía, no física, sino perceptiva que existe con la ciudad. Si emprendemos el camino desde el

centro hasta este espacio, debemos atravesar el río Esgueva y las vías del ferrocarril, para posteriormente caminar entre los diferentes barrios de los años cincuenta y sesenta como Barrio Belén o la Pilarica, formados por casas molineras intercaladas en muchos casos con solares y descampados. Es decir, antes de llegar a este sector, se asiste ya a un paisaje mucho más ahuecado, con muchos más vacíos que en el caso anterior.

Si el camino escogido para llegar es a través del nuevo barrio de Los Santos-Pilarica, la sensación de falta de mantenimiento y de mezcla de usos es igual de palpable antes de llegar al Tomillo. Esta situación nos acerca a ese denominado “tercer paisaje”²⁶ donde existe ausencia del planeamiento y donde la vegetación toma presencia.

Una vez nos adentramos en el sector que nos compete, tan solo alguna reciente intervención, como la construcción de un pequeño tramo de acera con su carril bici y arbolado, hace que el planeamiento tome presencia. Al tomar el Camino Palomares, las aceras desaparecen y en su lugar toma presencia un asfaltado deficiente que no llega a cubrir la totalidad del ancho de la vía, dejando dos lenguas de tierra a sus márgenes. Es en este momento cuando toma presencia la primera parcela en ruinas, presentándose esta con un gran portón de madera parcialmente desencajado de la pared de ladrillo y adobe que la sostiene.

Al adentrarnos algo más, vemos como el tendido eléctrico discurre sin ningún orden por este espacio, encontramos torres tanto en los márgenes del camino como dentro de las propias fincas. Junto a algunos de los postes que sostienen el cableado encontramos parte de la vegetación, como almendros y ailanto, que ha ido adentrándose en este espacio y que no ha sido eliminada por la falta de mantenimiento.

Al seguir por este vial, se sucede casi a la perfección una alternancia de solar con parcela en uso, donde predominan los desguaces, las escombreras y alguna antigua finca agraria en mal estado, pero habitada. Gran parte de estas fincas disponen de un vallado casi

²⁶ En 2004, el botánico y paisajista, Gilles Clément (1943) autor de *los jardines del Museo Quai Branly de París*, escribió “El Manifiesto del Tercer paisaje” para defender aquellos espacios residuales que quedan fuera del ordenamiento y “ni expresan poder ni sumisión”. Clément defendía el derecho al no ordenamiento. En el mundo de la vegetación el efecto es claro: estos lugares tienen una dinámica acogedora. Son a la vez frágiles y ricos. En ellos impera la mezcla. El mantenimiento es casi inexistente y este no depende de unos expertos sino de una conciencia colectiva. Se trata de un territorio-refugio y reinventable. Una apuesta que defiende el valor de la diversidad por encima del catastro.

Fuente: *El País*: ¿Qué es el tercer paisaje? 4 de Julio de 2018

artesanal, configurado a partir de viejas vallas de obra, mallado, alambre de espino y portones reutilizados.

Este espacio se conforma como un filo en lo temporal, según dice Robert Smithson²⁷ en su obra “*el paisaje entrópico, una retrospectiva*” donde descubre este paisaje entrópico como aquel caótico y residual, como el “otro” paisaje que ahora adquiere un valor estético debido al paso del tiempo y el desgaste que este produce en el territorio.

Para poder acercarnos de una manera más clara a este paisaje, han sido elaboradas una serie de fichas como en el caso anterior, siendo objeto de estudio una parcela con uso industrial, una parcela ruinoso y un solar con parte de uso residencial, que ejemplifican la totalidad de este sector.

²⁷ Robert Smithson (1938-1973) fue un artista contemporáneo relacionado con el movimiento llamado *Land Art*. Comenzó a trabajar en lugares suburbanos, realizando obras estructurales sin funcionalidad. Su visión del paisaje denominado “entrópico” fija el interés en la idea de desgaste asociada al paso del tiempo.

Figura 16: Ficha 4. Sector Cuesta del Tomillo.

PARCELA CATASTRAL N.º 47900A00600202FOTOGRAFÍASMAPA*Vista de la fachada principal.*DESCRIPCIÓN

- **UBICACIÓN:** Esta parcela se sitúa en la parte noreste del sector, Camino Palomares N° 202.
- **CONTENIDO:** Se trata de un solar que tiene un total de 7.805 m², de los cuales 2.064 m² son construidos. Data del año 1962 y alberga un desguace.
- **ESTADO GENERAL:** El estado de la calle es deficiente. Pese a que el asfalto no presenta demasiadas irregularidades, a los márgenes la tierra toma presencia. La parcela está rodeada en su mayor parte por un muro. Cuenta con una única entrada en el Camino Palomares.
- **VALORACIÓN:** Actualmente la parcela presenta un uso industrial. El perímetro se encuentra rodeado por un muro de diferentes características y alturas, lleno de pintadas. En la parte posterior, junto a la entrada, el muro es sustituido por vallado, que permite la vista hacia el interior de la parcela. Existe vegetación herbácea y arbustiva en el perímetro.

Figura 17: Ficha 5. Sector Cuesta del Tomillo

PARCELA CATASTRAL N.º 47900A00600227FOTOGRAFÍASMAPA




Vista de muro junto a la nueva acera.

DESCRIPCIÓN

- **UBICACIÓN:** Esta parcela se ubica al comienzo del sector, Camino Palomares N° 227.
- **CONTENIDO:** Esta parcela tiene una superficie de 1.017m², de los cuales 284 m² están contruidos. Data del año 1980 y actualmente se encuentra en estado de ruina.
- **ESTADO GENERAL:** El estado de la calle es muy bueno, la acera de cemento pulido es de nueva creacion y cuenta con arbolado y carril bici. La finca dispone de una única entrada en el Camino Palomares.
- **VALORACIÓN:** Actualmente la parcela se encuentra en ruinas. El portón de madera es la unica entrada a este recinto y se encuentra varios centímetros por debajo del nivel de la acera. El muro de adobe y ladrillo está rebocado con cemento en su mayor parte, con presencia de desconchones, y sobre este toman presencia algunas pintadas. La vegetación herbácea solo toma presencia en la entrada.

Figura 18: Ficha 6. Sector Cuesta del Tomillo

PARCELA CATASTRAL N.º 47900A00600232

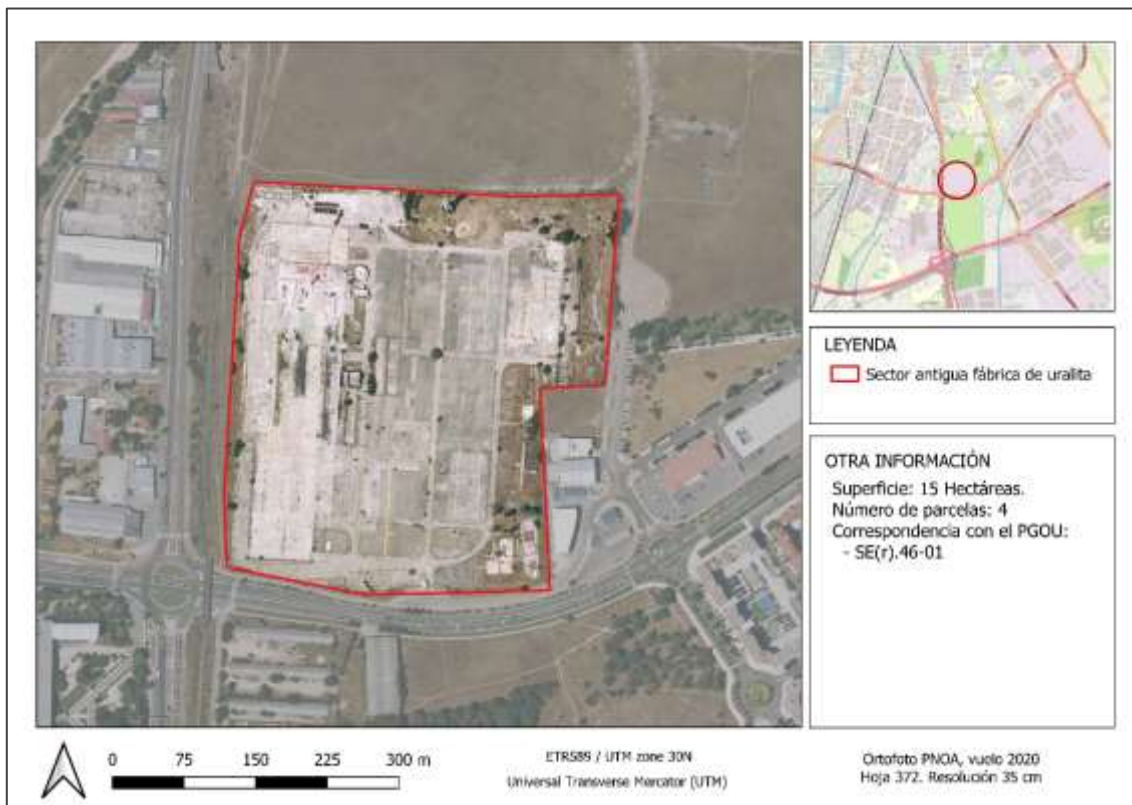
<u>FOTOGRAFÍA</u>	<u>MAPA</u>
	
	<i>Vista del edificio residencial (G. Earth)</i>

DESCRIPCIÓN

- **UBICACIÓN:** Esta parcela se ubica en la parte central del sector, Camino Palomares N° 232.
- **CONTENIDO:** Esta parcela tiene una superficie de 6.060 m², de los cuales 147 m² están construidos. Data del año 1965 y actualmente es un solar con una pequeña parte de uso residencial.
- **ESTADO GENERAL:** El estado de la calle es malo, el asfalto está en buen estado pero no cubre la totalidad del ancho de la vía. La finca dispone de un camino de entrada compartido con la finca aledaña hacia el Camino Palomares.
- **VALORACIÓN:** Actualmente la parcela está sin apenas uso, ya que solo el edificio cuenta con uso residencial, siendo el resto un solar, se trata de una edificación situada junto a la de la finca con la que hace límite.

4.4- EL CASO SINGULAR DEL SECTOR DE «LA URALITA»

Mapa 5: Ficha de localización. Sector uralita



Fuente: CNIG. Elaboración propia.

1- Identificación de los límites:

Este espacio se sitúa al noreste de la intersección de la nacional 601 (Carretera de Madrid) con la ronda interior VA-20 (Avenida de Zamora). Los suelos ocupados por la antigua fábrica de uralita de Valladolid se extienden por una superficie de casi 15 hectáreas, formando un espacio casi cuadrado de unos 400 metros dirección norte-sur y 390 dirección este-oeste.

Se trata de una única parcela, en la que se ubicaba la fábrica de uralita, sin embargo, es un caso singular por varios motivos. El espacio que ocupaba esta fábrica se inserta en un vacío urbano de un tamaño mucho mayor, denominado “La Florida”. Se trata de un espacio que no es de tipo industrial, sino que es un vacío natural, un lugar que la ciudad dejó sin urbanizar por diversos motivos y en el que hoy solo existe alguna nave, restos de edificaciones del siglo XIX, así como el centro hospitalario Padre Benito Meni y el colegio San Viator en el norte. Este vacío cuenta con planificación en detalle para su próxima urbanización y por ello solo es objeto de nuestro estudio la parcela mencionada.

El espacio de la antigua fábrica cuenta con una única entrada, que se correspondía en un pasado con la entrada a la propia planta de producción. Todo el perímetro está recorrido por un muro, desaparecido en algunos tramos, que lo aísla de su entorno, tanto de los ejes viarios de la Avenida de Zamora y la Carretera de Madrid como del vacío que se ubica en su parte norte y este.

2- Historia y evolución:

El origen de esta fábrica se remonta al año 1966 y cesó su actividad en 2009 cuando fue adquirida por Euronit para pasar posteriormente a la inmobiliaria Urbis S.A, actual Royal Urbis S.A. Esta albergó la producción del material comúnmente llamado uralita durante los años sesenta del siglo pasado, una mezcla de silicato de hierro y magnesio con cemento. La fábrica fue propiedad de la familia March, como otras tantas repartidas por el país. El material resulta altamente peligroso debido a que tiene la desventaja de fraccionarse en fibras del tamaño de micras, algo que hace que puedan inhalarse produciendo efectos potencialmente mortales debido al desarrollo de multitud de enfermedades. En este sentido, en Castilla y León, Valladolid es una de las ciudades más expuestas a la inhalación de amianto, tanto por su utilización como por la existencia de esta fábrica, que trabajó durante años sin seguir los protocolos de prevención. Tal fue la dejación, que ni en el momento del desmantelamiento de la industria se siguió ningún tipo de protocolo, sino que se produjo un abandono parcial de las instalaciones y de los terrenos donde se ubicaba, que hoy siguen sin ser descontaminados.

Figura 19: Vuelo Interministerial 1973-1986. Sector Uralita.



Fuente: Fototeca Digital, IGN.

En la imagen perteneciente al vuelo Interministerial 1973-1986 se aprecia la ubicación de la fábrica al este de la Carretera de Madrid, que por entonces y casi hasta la actualidad ha funcionado como un importante eje industrial de la ciudad, como es el caso de las antiguas fábricas de la actual Ciudad de la Comunicación. Toman presencia algunas otras naves que datan de entre los años cuarenta y setenta en el otro lado de la carretera.

Figura 20: Vuelo quinquenal 1998-2003. Sector Uralita.



Fuente: Fototeca Digital, IGN.

En la imagen de 1999 aún se aprecian todas las naves y edificios fabriles presentes en la parcela, ya que por entonces seguía en activo. Sin embargo, la Orden Ministerial de 7 de diciembre de 2001 estableció en España la prohibición del amianto en todas sus variedades a partir del 14 de junio de 2002, no pudiéndose comercializar ningún producto que lo contenga en su composición²⁸. Derivado de este hecho, en el año 2013, la Fiscalía de Valladolid presentó una denuncia contra la promotora Reyal Urbis S.A, quien es la actual propietaria de la fábrica, acusándola de un delito contra el medio ambiente relacionado con el abandono de las instalaciones ya que esta situación presenta un grave riesgo para los vecinos de la zona.

En una visita al Archivo de San Agustín, se ha extraído la información relativa a uno de los últimos derribos. Se trata del expediente 288/2008, del 28 de abril, por el cual se

²⁸ Europa Press, 1 de Febrero de 2013. Una antigua fábrica de Uralita en Valladolid junto a un colegio, denunciada por la fiscalía.

concede la licencia para el desmontaje de la nave de almacenamiento de la fábrica, siendo el solicitante D. Francisco Morales Caballero, representante de Euronit. El proyecto comprende tanto el desmontaje como el estudio básico de seguridad y salud, visado por el colegio oficial de Ingenieros Industriales, redactado por Eloy Diez Alonso. La formalización de la licencia de obras se realiza el 3 de abril del 2009, mientras que el informe técnico es atendido el 26 de mayo de ese año.

Figura 21: Vuelo PNOA 2020. Sector Uralita



Fuente: Fototeca Digital, IGN.

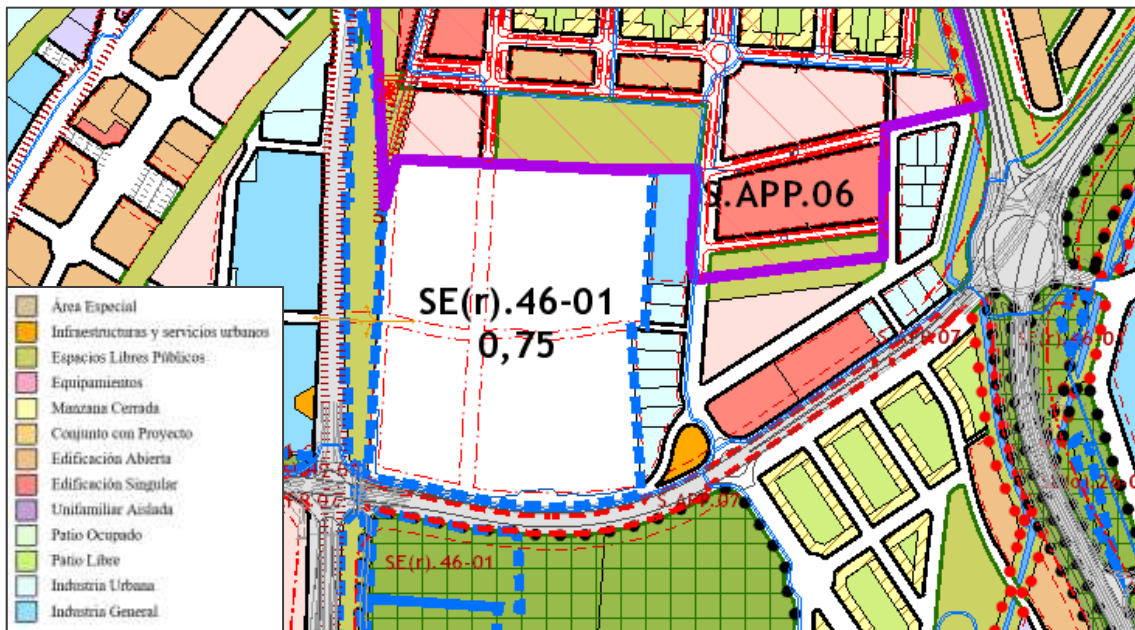
En el vuelo del PNOA del año 2020 se aprecia la parcela hormigonada, pero sin la presencia de las diferentes edificaciones que se veían veinte años atrás. Respecto al entorno de este vacío, aparecen consolidados el polígono industrial de San Cristóbal y dos nuevas áreas residenciales, el barrio de Pinar de Jalón y el barrio de Arcas Reales, estando los tres espacios ligados al eje que forma la Avenida de Zamora (VA-20), el cual estaba aún en construcción en la imagen del 1999.

3- Planeamiento y perspectivas:

Este espacio está constituido por cuatro parcelas, sin embargo, siempre han estado destinadas al mismo uso, ubicándose las tres de menor tamaño en la parte noreste. Estas tres parcelas tienen previsto un uso industrial urbano, similar a los ya existentes en los alrededores y que se corresponden con actividades de comercio y logística. La mayor de las parcelas se trata de la parcela catastral número 6891652UM5069B0001WQ, la cual

se corresponde con un único sector, el SE(r).46-01 del Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad. Se trata de un suelo catalogado como urbano no consolidado que aún no tiene desarrollada una ordenación al detalle. Pertenece a la unidad urbana de Pinar de Jalón (UU46). Según el catastro, se trata de un suelo sin edificar con construcción ruinososa.

Figura 22: Pautas urbanísticas, clasificación y usos de suelo. Sector Uralita.



Fuente: PGOU Valladolid, 2020.

Como vemos en el plano, este vacío urbano no tiene aún una ordenación detallada ni un uso previsto más allá del genérico mixto y de espacios libres, debido a que se encuentra aún sin descontaminar y ese hecho hace inviable la construcción de vivienda. Tan solo aparecen trazadas en las pautas dos calles que se cruzan, a modo de orientación. Sin embargo, el vacío circundante sí tiene ordenación detallada y está llamado a convertirse en un barrio de cerca de tres mil viviendas en un futuro próximo. Además, al oeste de la Carretera de Madrid hace años que se consolidó el barrio de Arcas Reales, razón por la cual el espacio que ocupa esta parcela está llamado a tener un valor incalculable al ser hoy un espacio de reserva excelente al situarse entre tres áreas residenciales: La Florida, Pinar de Jalón y Arcas Reales.

4- Una aproximación al paisaje urbano:

Si en casos anteriores el paisaje era desordenado, con mezcla de uso residencial, industrial y agrario, como en el Camino Viejo, en este caso se trata de una estampa de carácter mucho más homogéneo. La imagen es mucho más plana en todos los sentidos, ya que se trata una enorme superficie de hormigón en la que solo quedan algunas antiguas naves, almacenes y oficinas que se encuentran en estado de ruina, si es que no han sido demolidas. Tan solo uno de los edificios rompe la horizontalidad del paisaje, se trata una torre que era antiguo depósito de agua de la fábrica, hoy lleno de pintadas sobre su estructura de color blanco encalado.

Cada vez más especies vegetales comienzan a colonizar el espacio a partir de las miles de grietas y juntas que atraviesan esta enorme superficie hormigonada. La vegetación de porte arbóreo hace acto de presencia a lo largo de todo el perímetro, ubicada junto a las vallas y los muros parcialmente derruidos que rodean la parcela. También junto a los restos de otras edificaciones que existieron en un pasado y, en algunos casos, ya en las partes centrales de la parcela.

Al igual que en otros espacios en este, si cabe con más intensidad, aparecen los vertidos de escombros. En este caso, se distribuyen a lo largo del muro por toda su parte norte y este, presentando un aspecto de dejadez, de corrupción. La suciedad es unca constante, suciedad física y visual que hace que este lugar tenga un componente diferente al de los otros espacios. Si algo lo caracteriza es la completa falta de vida, la falta de movimiento y de actividad que, por el contrario, si se podían ver en los espacios anteriores. La ruina en este caso se desliga de ese concepto romántico, para acercarse al más puro olvido de un pasado industrial reciente, en un espacio que parece ahora desértico, postapocalíptico.



Fotografía 1: Entrada a la antigua fábrica de uralita

Fuente: Elaboración propia. 07/07/2022

Por supuesto, además de estos tres espacios analizados, existen otros de similares características en la ciudad, y que no han sido estudiados en tanto detalle debido a su mal estado o a su lejanía con respecto a la malla urbana.

Uno de esos espacios, y que resulta muy característico, es el sector 10 del PGOU de Valladolid denominado «industrial las cerámicas». Este lugar se ubica en la parte norte de la Avenida de Gijón, siguiendo el trazado del Camino de la Virgen de la Merced. Se trata de un área muy deteriorada, ligada al antiguo ferrocarril “Tren Burra” y a unas fincas de extracción de tierras. En la actualidad cuenta con algunos restos industriales y alguna empresa en activo, pero que presenta unas estampas dignas de ser analizadas en este contexto postindustrial.

Fotografía 2: Antiguo silo. Sector las Cerámicas



Fuente: Elaboración propia, 04/07/2022

Fotografía 3: Antigua granja. Sector las Cerámicas.



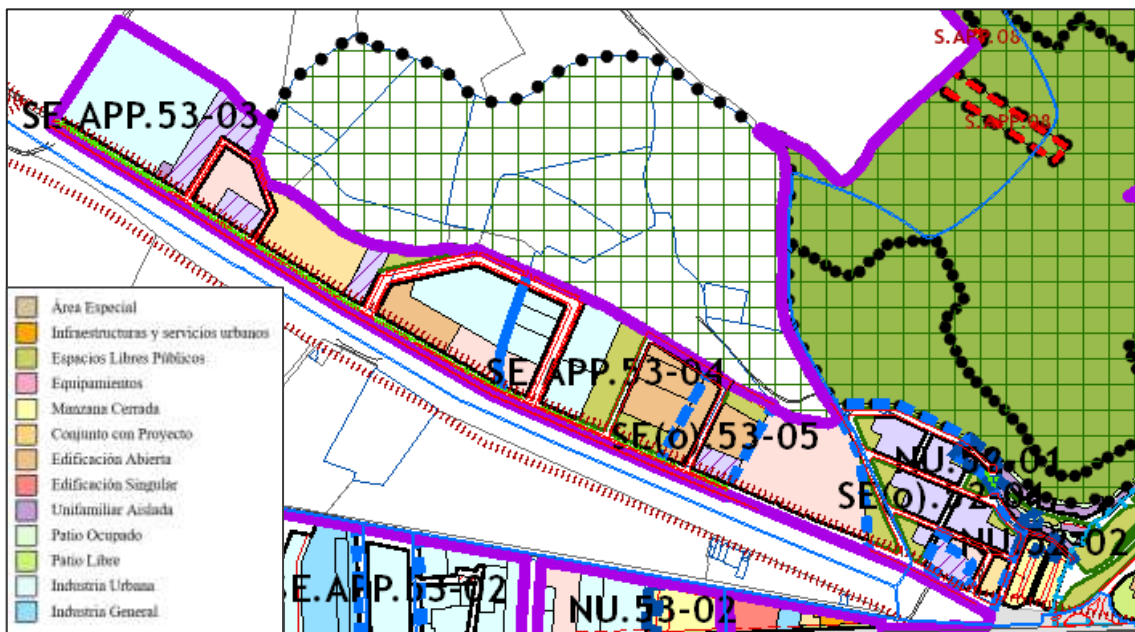
Fuente: Elaboración propia, 04/07/2022

Se trata de un área de suelo urbano no consolidado con planeamiento detallado que pertenece a la unidad urbana de la Avenida de Gijón, dividido en tres sectores de acuerdo con el PGOU. En el primero de ellos, de unas 3 hectáreas, se contempla:

“nueva área residencial en la zona de borde de suelo urbano no consolidado. Se genera una nueva trama urbana. Parte de las cesiones de suelo para equipamiento, pasan a espacio libre, por la necesidad específica del ámbito”

En los otros dos sectores, situados al este del primero, el PGOU tan solo prevé el mantenimiento de los usos existentes y la urbanización de algunas calles.

Figura 23: Pautas urbanísticas, clasificación y usos de suelo. Sector las Cerámicas



Fuente: PGOU, 2020

Otro espacio muy característico es la antigua fábrica de Acor, un ejemplo similar al de la fábrica de la uralita. La vieja azucarera se ubicaba en una enorme parcela de casi 15 hectáreas en la Carretera de Santovenia (Avenida de Santander). La construcción data del año 1962 y se puso fin a la actividad tras la reforma del mercado del azúcar por parte de la Unión Europea en el año 2006, debido al proceso iniciado con el Real Decreto 890/2006, de 21 de julio en el que se regula el régimen temporal para la reestructuración del sector del azúcar.²⁹

Este espacio no constituye propiamente objeto de nuestro estudio, ya que se trata de un enclave de transformación inmediata, que actualmente cuenta con un proyecto de inmediato desarrollo, ya que la macrofábrica de autobuses eléctricos de *Switch Mobility* prevé instalarse en esta parcela. La previsión es que la empresa Acor, aun propietaria de los terrenos, los venda a esta nueva empresa para el desarrollo de esta nueva actividad.

Respecto al planeamiento, e suelo se trata de industrial consolidado, con posibilidad de ampliación en un futuro. El PGOU determina a julio de 2022 que se trata de un:

²⁹ El Norte de Castilla. 5 de Octubre de 2006. Acor prepara el cierre de su planta de Valladolid para antes de fin de año.

“Área industrial con ordenación para completar la trama y las conexiones con el entorno, y para obtención de dotaciones. Los objetivos son la regularización de alineaciones y cesión de viario bordeando la Ribera del Pisuerga.

Retranqueo de alineaciones respecto a Avenida de Santander, conforme a la línea de edificación y en continuidad con las ordenaciones contiguas”

Es decir, no será necesaria una recalificación del suelo, pero si una modificación de estos objetivos, que deberán adaptarse a la futura fábrica que allí se instalará, ya que hoy estaba prevista la urbanización y parcelación para albergar industrias de menor tamaño:

Figura 24: Pautas urbanísticas, clasificación y usos de suelo. Sector Acor.



Fuente: PGOU, 2020

Fotografía 4: Naves de la fábrica de Acor

Fuente: Elaboración propia. 07/07/2022



5- LOS ENCLAVES INDUSTRIALES ABANDONADOS: ANÁLISIS DE ALGUNAS DE LAS PARCELAS DE USO INDUSTRIAL EN LA CIUDAD

En el punto anterior han sido estudiados algunos de los grandes vacíos urbanos, de los grandes espacios industriales en desuso en el caso de la ciudad de Valladolid. En este quinto punto son objeto de análisis algunos de los pequeños enclaves insertados en la malla urbana y que son testigo del paso del tiempo y de la decadencia de la industria tradicional.

En la actualidad existen numerosas parcelas de antiguo uso industrial y solares abandonados diseminados por toda la ciudad. Muchos de ellos se encuentran ligados a los barrios tradicionales y a sus bordes, pero también se trata de pequeñas parcelas entre edificios de viviendas o antiguas fábricas y naves insertadas en el casco urbano. En todos los casos se trata de espacios sometidos a las tensiones urbanísticas, ya que en el momento que una promoción inmobiliaria se hace rentable en uno de estos espacios, el solar o la vieja edificación desaparecen rápidamente.

Todos estos enclaves son el resquicio de un pasado reciente, de una manera diferente de hacer ciudad. Su desaparición refleja el ocaso del esplendor industrial tradicional de Valladolid. Durante las décadas de los años cincuenta y sesenta muchas personas llegadas del medio rural con formación técnico-artesanal levantaron edificios de uso agrario y pequeños talleres sobre suelos muy baratos.

Son diversos los barrios que acogen estas viejas edificaciones de uso industrial, pero de entre ellos pueden destacarse las Delicias, Pajarillos y la Victoria, entre otros. Se trata de espacios que surgen sin planificación y que, en muchas ocasiones, se urbanizan siguiendo caminos rurales que los dotan de cierto orden. El caso más llamativo es el de Delicias, barrio que se fue ampliando hacia el sur desde los primeros asentamientos detectados en 1860. Con la llegada del éxodo rural en los años sesenta, el ayuntamiento facilitó la construcción de grupos de viviendas de tres a cinco alturas sobre las casas molineras existentes, dando lugar a estrechas calles que tardaron años en ser pavimentadas (J. G. Araque, 2020). De igual manera, surgen algunos espacios industriales entre las viviendas, de los cuales alguno ha perdurado casi hasta nuestros días.

Ejemplo de estos vestigios industriales lo constituyen alguno de los talleres y naves de la zona Delicias, como es el caso del viejo taller de suministros industriales González y Maillo S.L. (GYM), el cual ocupó desde los años sesenta una superficie de 4.000 m², en la Calle Cádiz, y que lleva desde los albores del siglo XIX abandonado.³⁰ La demolición comenzó en marzo de 2018 y en su lugar ha sido levantado un edificio de 55 viviendas forma de L que alberga una plaza pública de 1.400 m²

Figura 25: Talleres González y Maillo S.L. Calle Cádiz.



Fuente: Google Earth. Septiembre de 2017.

Cerca de este lugar, en la Calle San Isidro, se situaban hasta finales de abril de 2022 unas naves pertenecientes a la empresa constructora CINSA. Se trataba de unas instalaciones de uso industrial construidas en la década de los años sesenta y que hoy se encontraban en estado de abandono y fuera de ordenación. Actualmente aún queda parte de la nave principal de ladrillo, con el nombre de la empresa. Este espacio de 3.600 abrirá paso a un edificio de 34 viviendas y cinco alturas, con una plaza abierta similar a la de la Calle Cádiz.

Fotografía 5: Naves CINSA. San Isidro



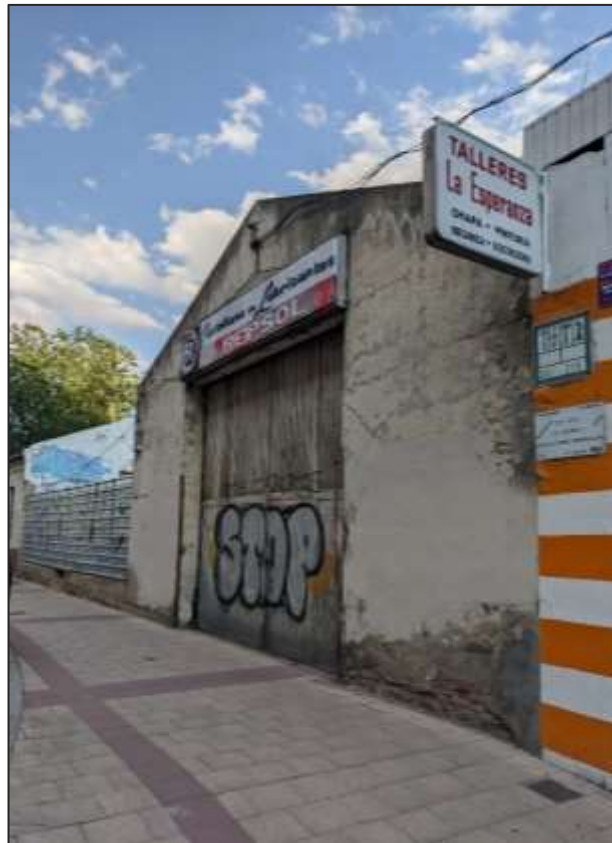
Fuente: Elaboración propia. 4/04/2022

³⁰ El Norte de Castilla. 17 de Febrero de 2018. Delicias ganará una plaza gracias al derribo de unos talleres de los años setenta

Estos dos ejemplos constituyen elementos desaparecidos o en proceso de desaparición, sin embargo, a diferencia de los ejemplos anteriores, existen espacios y enclaves dispersos por la trama urbana que aún no han desaparecido son diferentes a aquellos que están en transformación o que tienen previsto ya un cambio de uso, porque constituyen un reto a la hora de la gestión. Se trata de pequeños espacios con un valor no percibido a ojos de la ciudad que encierran un valor imperceptible acerca del pasado

Uno de estos ejemplos lo encontramos *Fotografía 6: Nave Castellana de Lubricantes. La Farola.*

en el barrio de la Farola. Se trata de un barrio que se estableció desde finales del primer tercio del siglo XX como un suburbio más del extrarradio, ubicado al sur del centro. Actualmente combina edificaciones molineras muy deterioradas con otras modernas de reciente construcción. Encontramos en las viviendas antiguas a mucha población de edad avanzada que no puede asumir reformas y algunas ocupaciones ilegales (J. G. Araque, 2020), algunas de ellas intercaladas con viejas naves y solares industriales en desuso, como es el caso de esta edificación de 1974 situada en el Camino de la Esperanza número 19, dedicada al almacén.



Fuente: Elaboración propia. 23/03/2022

En el entorno del barrio de la Victoria y la Avenida de Burgos existen muchos vestigios industriales como este último. Dentro del propio barrio encontramos ejemplos como el de la Calle Fuente del Sol número 45, que alberga unas naves industriales abandonadas las cuales fueron construidas en el año 1973. Por su parte, la Avenida de Burgos contó con numerosas empresas industriales ligadas al borde de la carretera y que hoy, debido a la expansión del barrio de Puente Jardín, se encuentran en desuso y, muchas de ellas, en desmantelamiento.

Fotografía 7: Nave Calle Fuente del Sol, 45. La Victoria.



Fuente: Elaboración propia. 29/03/2022

Fotografía 8: Nave Calle Azafrán.



Fuente: Elaboración propia. 29/03/2022

Si por el contrario a los ejemplos mencionados, atendemos a aquellos solares que no han sido desarrollados, estos pueden ser considerados como islas interiores dentro de la trama urbana, según decía Solá y Morales. Podemos retomar las palabras de los autores mencionados en este trabajo, para comprender que estos espacios abandonados o en ruinas pueden responder a un cambio de uso, de industrial a residencial. Por ejemplo. Esta casuística nos recuerda a los “*terrain vague*”, ya que se trata de lugares que tienen historia al poseer un pasado y, por tanto, también identidad. Por su parte, Eduard Bru se refería a estos espacios como: “lugares abandonados, antiguas áreas industriales en desuso, espacios olvidados, sin proyectar, incluso residuales”, llegando a denominarlos como como un paréntesis dentro de la ciudad.

Como estos tres casos expuestos, existen multitud de ejemplos dispersos por toda la ciudad, ubicándose en barrios tradicionales y barrios obreros, que surgieron sin una planificación previa, principalmente entre los años cincuenta y setenta, como puede ser el caso de la antigua fábrica de Lauki, situada en Avenida de Santander número 2, la cual se estableció en 1956. Pero lo relevante en cualquier caso es destacar de estos vacíos interiores sus grandes posibilidades en cuanto a su capacidad de transformación urbana mediante el cambio de uso, que repercute en una recalificación del valor de su entorno. Aun estando definido su uso, el abanico de posibilidades que brindan es enorme, estando en clara relación con las circunstancias de su entorno.

6- CONCLUSIONES

En este último apartado se exponen las conclusiones del trabajo, que no persiguen resumirlo ni alcanzar un resultado final, ya que este se desarrolla a lo largo del texto. Se pretende verificar o desechar las hipótesis sugeridas, estimar el grado de cumplimiento de los objetivos, así como valorar el análisis realizado.

El primer objetivo del trabajo era la identificación del “vacío urbano” como concepto definido y claramente acotado, algo que se ha conseguido mediante una revisión de los autores que han abordado anteriormente este término. Esta definición supuso el punto de partida del trabajo y ha permitido focalizar la investigación en aquellos espacios de marcado carácter industrial, descartando así el resto de las tipologías. Se definen, por tanto, como viejas áreas industriales ligadas a la periferia donde toma presencia la urbanización discontinua y que han quedado insertadas en la malla urbana fruto del crecimiento de las ciudades en las últimas décadas, convirtiéndolas en espacios disfuncionales.

También se ha reconocido la ciudad como creadora de estos lugares, siendo estos el resultado de un proceso de construcción social y territorial, algo que da veracidad a una de las primeras hipótesis planteadas: “territorio como recurso de vital importancia para el desarrollo de las sociedades y urbanismo como elemento de ordenación de las ciudades”. En este sentido, se ha atendido a lo largo del trabajo tanto al origen de estos espacios industriales como a su proceso de abandono y su posible recuperación, atendiendo a algunas intervenciones que ejemplifican bien las diversas políticas de reconversión urbana. En estos procesos de recuperación, la ruina juega un papel fundamental en el paisaje urbano, ya que se convierte en Patrimonio Industrial al ser percibido socialmente como elemento portador de valor histórico, siendo su recuperación un verdadero reto.

La investigación se ha centrado posteriormente en la identificación y descubrimiento de los vacíos urbanos de carácter industrial más relevantes en la periferia de Valladolid, basando el proceso en la caracterización y análisis de cada uno de ellos, atendiendo a la identificación de sus límites, el estudio de su historia y evolución, el análisis del planeamiento y perspectivas que se contemplan en el PGOU y una aproximación al paisaje urbano de estos lugares. Esta metodología ha resultado útil para poder identificar

y comparar correctamente estos espacios, dando cumplimiento al segundo de los objetivos contenidos en el trabajo.

En una escala más detallada, se ha atendido a otro tipo de espacios de menor tamaño dispersos por la ciudad e insertados en la malla urbana, que se corresponden con viejos enclaves de uso industrial y pequeños solares abandonados. Estos espacios están en relación con los barrios tradicionales, conteniendo en ellos una arquitectura vernácula e historia perteneciente un pasado de esplendor industrial invisible a ojos de la ciudad que lo rodea y que, además, actualmente se encuentran sometidos a fuertes presiones inmobiliarias.

En cualquiera de los dos casos, se trata de espacios intermedios que presentan altos índices de vulnerabilidad, y que se sitúan hoy a la espera de ser “rellenados”, en unas situaciones por planes parciales y en otras por pequeñas promociones, en aras de recuperar la “ciudad compacta”. Se trata de un proceso que no siempre es deseable ya que, si atendemos a los nuevos conceptos de ciudad, debería considerarse estos lugares como espacios de identidad e historia propias. Son estas razones por las cuales los vacíos suponen un importante reto de gestión para las ciudades.

Con el trabajo de campo se ha comprobado el estado de deterioro en el que se encuentran todos estos lugares, verificando también esa vulnerabilidad tan diversa que albergan y la complejidad que supone su intervención. Con el estudio a pie de calle ha sido más sencillo comprender cuales han sido los diferentes condicionantes y las razones que explican muchas de las realidades urbanísticas actuales.

El tratamiento de estos vacíos es diferente en la actualidad que hace unos años. Es muy probable que las ciudades avancen hacia la resolución de los problemas sobre su propia extensión, dejando a un lado la expansión desenfrenada de las últimas décadas. Es por ello por lo que estos vacíos urbanos se constituyen como espacios de notable entidad, al tratarse de espacios intermedios con un importante papel en el desarrollo urbano interior. El potencial de desarrollo que estos espacios suponen para la ciudad no solo viene otorgado por los enormes paquetes de suelo de los que se trata, sino que están cargados histórica y socialmente, razón por la que presentan importantes posibilidades para articular y dotar de identidad la periferia de la urbe.

Debe ser descartada la idea de macroproyecto, ya que los vacíos interiores presentan una importante variedad de oportunidades en relación con su entorno, siendo importante la eliminación de la percepción de estos vacíos como áreas abandonadas o marginales. Saber leer y repensar estos espacios, cualificar su entorno en base a las oportunidades que presentan y conseguir detectar la capacidad de transformación urbanística que tienen, es el verdadero reto que encierra su gestión.

BIBLIOGRAFÍA

- Anta Roca, J. (s. f.). *Valladolid, la mirada curiosa*. Valladolid, la mirada curiosa. Recuperado 2 de julio de 2022, de <https://jesusantaroca.wordpress.com/>
- Araque, J. G. (2020). *Vulnerabilidad urbana desapercibida y propuesta metodológica para su detección* (p. 1) [Http://purl.org/dc/dcmitype/Text, Universidad de Valladolid]. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=296210>
- Araque, M. J. H. (2013). Vacíos Urbanos: Oportunidades para la revitalización urbana. *Temas de Arquitectura*, 4(1), 69-88.
- Augé, M. (1992). *Los «no lugares». Espacios del anonimato*. Gedisa.
- Benito del Pozo, P. (2021). *Resiliencia en espacios desindustrializados*. Tirant humanidades.
- Benito del Pozo, P., López González, A., & Prada Trigo, J. (2020). Interpretación de los espacios desindustrializados a la luz de la vulnerabilidad y la resiliencia: Aplicación a la comarca de O Morrazo (Pontevedra). *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 85. <https://doi.org/10.21138/bage.2933>
- Berruete Martínez, F. (2015). *Vacíos urbanos en la ciudad de Zaragoza (1975-2010). Oportunidades para la estructuración y continuidad urbana* [PhD Thesis, Universidad Politécnica de Madrid]. <https://doi.org/10.20868/UPM.thesis.36549>
- Berruete-Martinez, F. J. (2017). Los vacíos urbanos: Una nueva definición. *Urbano*, 114-122. <https://doi.org/10.22320/07183607.2017.20.35.09>
- Calderón, B. C., Araque, J. G., & Cuesta, J. L. G. (2021). De la autoconstrucción a la demolición: La ruina sin propósito especulativo en el proceso de renovación de la ciudad / From self-construction to demolition: the ruin without speculative purpose in the process of city renewal. *Ería*, 41(3), 431-456. <https://doi.org/10.17811/er.3.2021.431-456>

- Calderón, B., Pascual, H., & Pastor, L. J. (1995). *Conocer el barrio de Las Delicias. Un espacio vinculado al desarrollo ferroviario e industrial de Valladolid*. Ediciones Grapheus, S.L.
- Espinosa, J. P. (2016). Espacios de reacción. La ruina industrial en el paisaje urbano. *La cultura y la ciudad, 2016, ISBN 978-84-338-5939-6, págs. 827-834, 827-834*.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5753052>
- Jans, M. (2006). Ciudad y espacio público. *AUS, 1, 10-13*.
<https://doi.org/10.4206/aus.2006.n1-10>
- Javier Pastor. *La transformación de Bilbao*. (s. f.). Recuperado 20 de junio de 2022, de <https://webs.ucm.es/BUCM/revcul/e-learning-innova/156/art2105.pdf>
- Johana Araque. *Ciudad-sutura: Operaciones sobre el vacío urbano. Caso de estudio: Sector oeste de la ciudad de Barquisimeto, Venezuela. Universidad Centrooccidental Lisandro Alvarado (UCLA)*. (s. f.). Recuperado 16 de junio de 2022, de <https://www.fau.ucv.ve/trienal2011/cd/documentos/cs/CS-3.pdf>
- José Luis Lalana Soto. *Los talleres ferroviarios de Valladolid: Del siglo XIX al XXI. Universidad de Valladolid*. (s. f.). Recuperado 3 de junio de 2022, de <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Gijon2003/pdf/te4.pdf>
- Jutgla, E. D., & Pallares-Barbera, M. (2015). *Patrimonio industrial, revitalización económica y compacidad urbana en el Poblenou-22@ Barcelona*. 69, 9-35.
- Leone, M. (2020). *Hacia una semiótica de lo cutre*.
https://www.academia.edu/39365354/2020_Hacia_una_semi%C3%B3tica_de_lo_cutre
- Megías, M. B. R. (2017). *Regeneración urbana en zonas industriales. Análisis y propuestas en el caso de Málaga*. 451.

- Pellicer, A. (2015, junio 14). Poblenu: Recuperar la memoria y llenar el vacío. *In Media Res*. <https://inmediaresmagazine.wordpress.com/2015/06/14/poblenu-recuperar-la-memoria-y-llenar-el-vacio/>
- Serrano, S. (2002). *Despegue, expansión, crisis y reconversión (1860-2000). La vida del eje industrial vertebrado por la Ría de Bilbao*. 28.

FUENTES CONSULTADAS

PRENSA Y WEB

- Periódico El Norte de Castilla. <https://www.elnortedecastilla.es/>
- Periódico Europa Press. <https://www.europapress.es/>
- Periódico El Mundo. <https://www.elmundo.es/>
- Iberpix. <https://www.ign.es/iberpix/visor/>

FUENTES OFICIALES

- Archivo de San Agustín.
- Ayuntamiento de Valladolid.
- Catastro.
- Instituto Geográfico Nacional.
- Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid.

ANEXO I: FOTOGRAFÍAS

FOTOGRAFÍAS DEL SECTOR INDUSTRIAL CAMINO VIEJO DE SIMANCAS³¹



³¹ Elaboración propia. Fotografías tomadas el jueves 30 de junio del 2022.









FOTOGRAFÍAS DEL SECTOR INDUSTRIAL CUESTA DEL TOMILLO³²



³² Elaboración propia. Fotografías tomadas el viernes 1 de julio del 2022.





FOTOGRAFÍAS DEL SECTOR «LA URALITA»³³



³³ Elaboración propia. Fotografías tomadas el jueves 7 de julio del 2022



FOTOGRAFÍAS DEL SECTOR LAS CERÁMICAS³⁴



³⁴ Elaboración propia. Fotografías tomadas el viernes 1 de julio del 2022



FOTOGRAFÍAS DEL SECTOR ACOR³⁵



³⁵ Elaboración propia. Fotografías tomadas el jueves 7 de julio del 2022



FOTOGRAFÍAS DE LOS TALLERES DE RENFE Y ESTACIÓN DE ARIZA³⁶



³⁶ Elaboración propia. Fotografías tomadas el lunes 4 de julio del 2022





FOTOGRAFÍAS NAVES DELICIAS³⁷



³⁷ Elaboración propia. Fotografías tomadas el lunes 4 de julio del 2022





FOTOGRAFÍAS NAVE LAS VILLAS³⁸



³⁸ Elaboración propia. Fotografías tomadas el martes 21 de junio del 2022



FOTOGRAFÍAS NAVE CAÑADA REAL³⁹



³⁹ Elaboración propia. Fotografías tomadas el martes 21 de junio del 2022



Sergio Villañañe Sanz, Facultad de Filosofía y Letras Valladolid. Geografía y ordenación del territorio.