

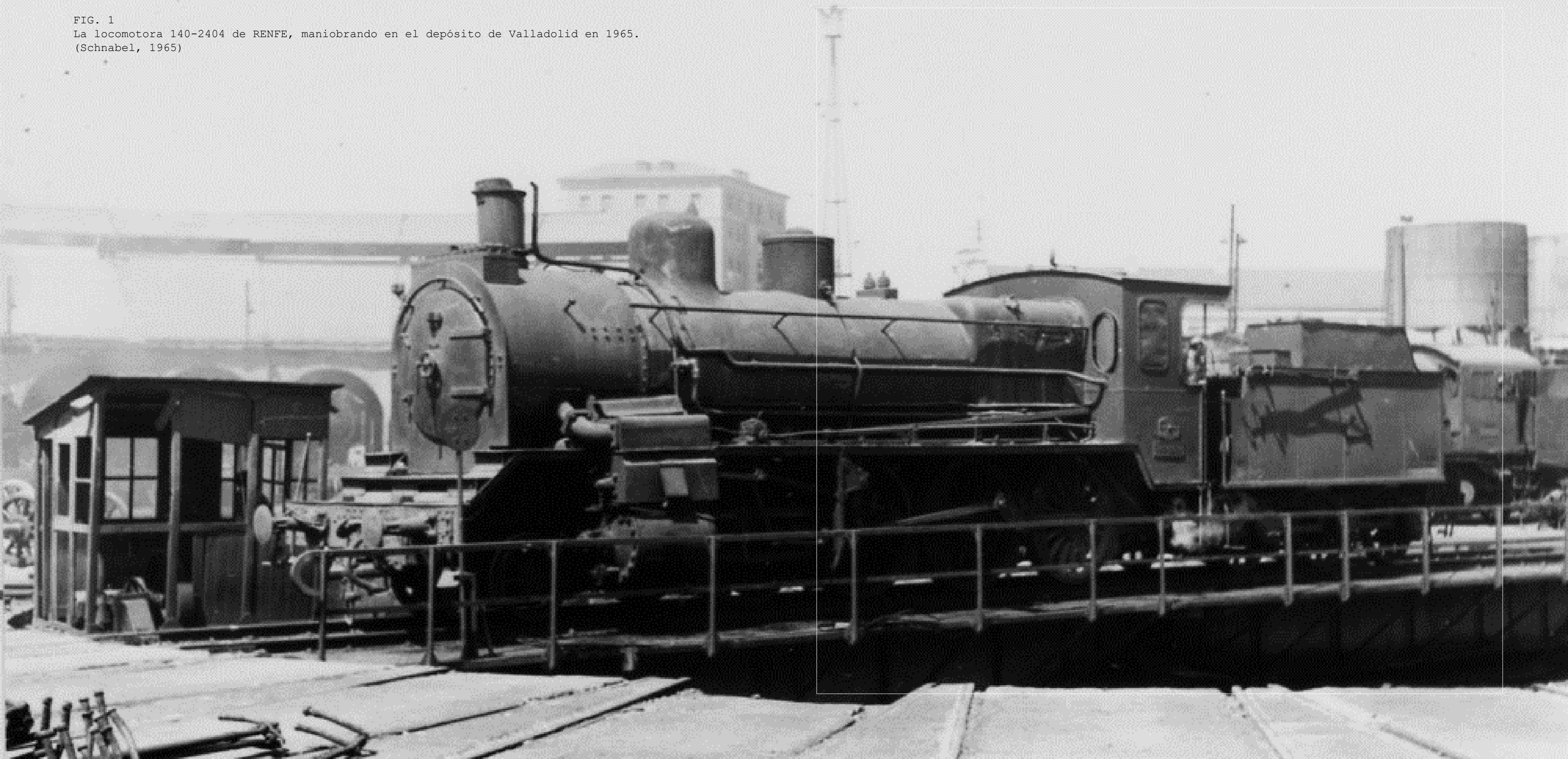
# INTEGRACIÓN URBANO PAISAJÍSTICA EN TORNO AL ESPACIO FERROVIARIO CENTRAL EN VALLADOLID

Parámetros para el desarrollo de  
Estrategias de protección  
del Patrimonio Industrial y de  
conectividad pública entre barrios

FIG. 1

La locomotora 140-2404 de RENFE, maniobrando en el depósito de Valladolid en 1965.

(Schnabel, 1965)



# PREFACIO

Acerca de cómo se descubre la ciudad desde los ojos del visitante.

Desde una perspectiva fenomenológica, la experiencia de un visitante foráneo que se aproxima a una ciudad sin prejuicios ni conocimiento previo de su desarrollo histórico-urbano, ofrece una visión reveladora de su estructura. Esta perspectiva, libre de la familiaridad del residente, permite identificar con nitidez tanto las fortalezas como las deficiencias de la trama urbana.

La llegada a Valladolid por la Estación de Campo Grande presenta una experiencia de recepción urbana notablemente ventajosa en comparación con ciudades como Madrid, cuyas estaciones se ubican en la periferia. La localización estratégica de la estación de Valladolid en el corazón de la ciudad establece un punto de partida ideal para el descubrimiento.

La salida de la estación articula un eje cívico-paisajístico, deliberadamente diseñado para el disfrute del peatón. Este recorrido, enmarcado por la arboleda de la Acera de Recoletos y flanqueado por el Parque de Campo Grande, conduce de manera fluida y visualmente atractiva hasta la Plaza de Zorrilla. Este trayecto funciona como una invitación directa y placentera al centro histórico, consolidando una primera impresión positiva y altamente curada de la ciudad.

Pese a esta cuidada bienvenida, la propia infraestructura ferroviaria que facilita el acceso al centro actúa simultáneamente como una barrera física y funcional que desarticula la ciudad. La configuración de la estación y su entorno orienta de forma casi exclusiva el flujo de viajeros hacia el eje histórico, generando un punto ciego que deja al margen el sector sureste de la ciudad.

Este fenómeno plantea serios interrogantes sobre la equidad de acceso y la integración urbana. La escasez de cruces en este sector es una omisión en la planificación. Aunque las estrategias turísticas se centran en el centro histórico, es fundamental garantizar una conexión libre y adecuada para todos. La falta de acceso directo a la principal puerta de entrada de la ciudad, así como las dificultades para que un visitante explore la zona, demuestran una falta de atención a la realidad urbanística y social de los barrios más allá del centro histórico. La articulación urbana debe aspirar a la conectividad total y equitativa, sin importar el estatus social o la estética de los barrios.





FIG. 2  
Trabajadores del tren conocidos como "los Ferroviarios".  
(Treneando, s.f.)

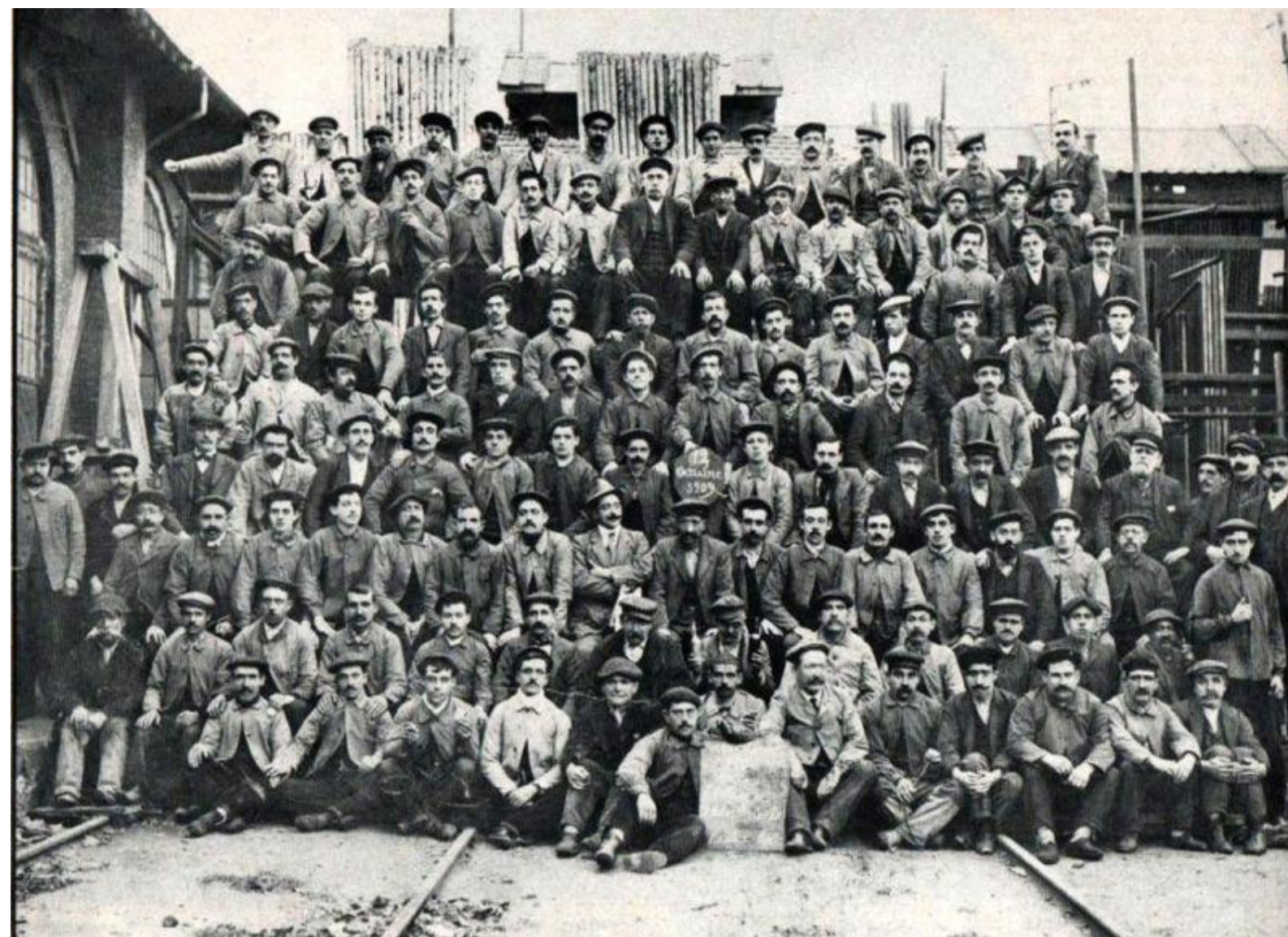


FIG. 3  
Trabajadores en los Talleres del tren. Valladolid 1910.  
(Treneando, 1910)



# RESUMEN

La investigación tiene como objeto de estudio los antiguos talleres de Renfe en Valladolid y su inserción en el tejido urbano. Al mismo nivel, se reconoce la conexión intrínseca de estos talleres con la historia y evolución del barrio Delicias, cuyo origen y desarrollo están inseparablemente ligados a la industria ferroviaria. Por ello un componente esencial del estudio es el análisis del déficit histórico de espacios libres públicos en dicho barrio.

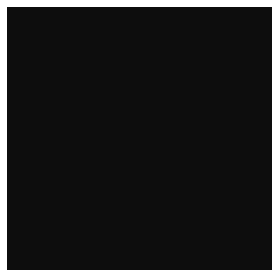
Los estudios realizados de propuestas urbanas tanto en la ciudad de Valladolid como en los casos de estudio (revisadas con políticas ODS), en conjunto con el análisis de desarrollo de espacios libres del área de Delicias, serán los componentes base para la realización de estrategias que aglutinen, en una suerte de simbiosis, las soluciones que mejoren la calidad de vida integrando un sistema de espacios libres públicos y promoviendo el desarrollo de actividades dentro de recintos patrimoniales en consonancia con la Carta de Venecia en su artículo 5, que menciona la vinculación del patrimonio con usos sociales activos que conlleven no solo a la protección del patrimonio industrial, también a que sea preservado en el tiempo al insertarse en el entorno que lo acogerá.

# ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>01</b>
Metodología	04
Objetivos	08
Problemática	10
Utopía	14
<b>1. MARCO HISTÓRICO</b>	<b>17</b>
1.1 Breve historia de la llegada del tren a la ciudad de Valladolid	21
1.2 Crecimiento del barrio Delicias y su configuración de espacios libres	31
1.3 Componentes de los talleres de Renfe y su entendimiento como espacio industrial	65
1.3.1 Clasificación de los componentes del taller	74
1.3.2 Material Fijo	78
1.3.3 Material Rodante	80
1.3.4 El Depósito	82
1.3.5 El Taller	88
1.3.6 La instalación técnica ferroviaria	98
1.3.7 Componentes de la Industria ferroviaria vs. Patrimonio protegido	102
1.4 Línea del tiempo paralela	109
1.5 Conclusiones Capítulo 1	121
<b>2. PROPUESTAS Y ACTUACIONES RECIENTES EN ENTORNOS FERROVIARIOS DE CIUDADES ESPAÑOLAS</b>	<b>129</b>
2.1 Propuestas urbanísticas en los talleres de Renfe en Valladolid	131

2.2	Actuaciones referentes a integración urbana, espacios libres públicos y conservación del patrimonio industrial ferroviario en tres ciudades Españolas	163
2.2.1	Madrid	167
2.2.2	Burgos	175
2.2.3	Vitoria Gasteiz	179
3.	EVALUACIÓN DE PROPUESTAS SOBRE LOS TALLERES RENFE	189
3.1	Criterios de evaluación	191
3.1.1	Origen de los criterios	193
3.1.2	Sistema de evaluación	199
3.2	Evaluación	201
4.	CONCLUSIONES Y PARÁMETROS DEFINITORIOS DE ESTRATEGIAS PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROVIARIO	211
4.1	Conclusiones	213
4.1.1	Conclusión El Patrimonio Industrial Ferroviario	216
4.1.2	Conclusión Los Espacios Libres Públicos	218
4.1.3	Conclusión La movilidad y la Conectividad Multimodal	220
4.1.4	Conclusión La importancia de los Concursos	222
4.2	Parámetros para el desarrollo de Estrategias de protección del Patrimonio Industrial y de conectividad pública entre barrios	223
4.2.1	Sinergia de los conceptos y elementos analizados	228
4.2.2	Parámetros	229
	BIBLIOGRAFÍA	235
	LISTA DE FIGURAS	239





# INTRODUCCIÓN

# METODOLOGÍA

La presente investigación se fundamenta en una metodología de carácter mixto y multiescalar, estructurada en tres pilares interconectados que permitirán abordar de forma integral la compleja relación entre el desarrollo urbano, el patrimonio industrial ferroviario y la provisión de espacios libres en el barrio Delicias en Valladolid. Este enfoque busca no solo describir, sino también analizar críticamente y proponer estrategias innovadoras.

Primer Pilar: Análisis Histórico Cartográfico

Este pilar se centrará en un análisis sistemático de fuentes cartográficas y fotográficas. Se emplearán planos históricos de diferentes épocas de Valladolid, así como ortofotos derivadas de vuelos históricos, para reconstruir la evolución del paisaje urbano. Este análisis se realizará en dos escalas complementarias:

1. Escala Urbana (Macro-escala): Se identificó la expansión de la ciudad en su costado sureste en la conformación del barrio Delicias y el desarrollo general de los espacios libres públicos en el conjunto de su tejido urbano. Esto permite comprender cómo la aparición y consolidación de áreas verdes y de esparcimiento se insertó en el crecimiento del barrio Delicias.
2. Escala Local (Micro-escala): El foco se dirige específicamente al entorno de los talleres ferroviarios. Se analizó el desarrollo de la infraestructura de edificios y recintos que conforman la industria férrea con atención a la identificación y valoración de la riqueza patrimonial, tanto material como inmaterial. Este análisis permite poner en valor los elementos que configuran el entendimiento del espacio industrial.

Segundo Pilar: Análisis Comparado de Propuestas de Integración Urbana en torno a la apertura de los talleres. Este componente metodológico se dedica al análisis crítico-comparativo de las diversas propuestas y proyectos que se han desarrollado en torno a la apertura de los antiguos talleres de RENFE y su potencial inserción en la trama urbana consolidada. Se pone en valor, el tratamiento otorgado a la protección del patrimonio industrial ferroviario, su propuesta de integración urbana y su sistema de espacios libres públicos. Este análisis permite discernir patrones de intervención y extraer lecciones aplicables a los parámetros de creación de estrategias para la protección del patrimonio industrial desarrollados.

Tercer Pilar: Análisis de Casos de Estudio. Este pilar consiste en un estudio de casos de proyectos ya construidos y consolidados, que hayan abordado con éxito la integración y rehabilitación de patrimonio, el desarrollo de espacios libres públicos y la mejora de la conectividad urbana en su manejo de espacios libres.

La selección de estos casos se basó en su pertinencia con los parámetros de integración, generación de espacios libres públicos y protección patrimonial ferroviaria que se buscan aplicar en este sector de la ciudad de Valladolid. Se expondrán las metodologías de intervención, las soluciones de diseño adoptadas, los impactos generados (sociales, ambientales, económicos) y los factores clave de éxito, extrayendo lecciones aprendidas y ejemplos de buenas prácticas que puedan informar la formulación de estrategias para los talleres de RENFE.

Integración y Orientación Estratégica.

La información y los hallazgos derivados de estos tres pilares confluirán para la elaboración de un conjunto de parámetros de estrategias para la protección, preservación y revitalización del patrimonio industrial ferroviario. Para asegurar la relevancia y el impacto de estos parámetros, se realizará una revisión constante y una alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030, particularmente aquellos que proporcionan pautas para:

La preservación de edificios históricos y patrimoniales como medio de rehabilitación y dinamización del entorno al cual sirven (ODS 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles, meta ODS 11.4: Proteger y salvaguardar el patrimonio natural y cultural).

La generación de conexiones urbanas eficientes y equitativas, reconociendo el derecho al disfrute del espacio público y el libre acceso a este para todas las poblaciones, fomentando la inclusión y la cohesión social (ODS 11.7: proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros y ODS 9.1: Acceso asequible y equitativo para todos).

Este marco metodológico garantiza un abordaje exhaustivo y pertinente, que culminará en la propuesta de soluciones viables y sostenibles para la integración urbano-paisajística del complejo ferroviario de Valladolid.



# OBJETIVOS

**Objetivo general:**

Planteamiento de parámetros para el desarrollo de estrategias que lleven a la protección del patrimonio industrial ferroviario y que faciliten la vinculación del barrio Delicias con la ciudad histórica, apostando por un sistema de espacios libres de gran envergadura.

**Objetivos Específicos:**

1. Analizar el crecimiento del barrio Delicias, su implementación de equipamientos y su manejo de espacios libres a través del tiempo.
2. Analizar los componentes del desarrollo de los talleres del RENFE, identificando edificaciones y bienes varios en el tiempo y su relevancia arquitectónica e industrial.
3. Llegar a una cronología sintética paralela entre la evolución de barrio y talleres, incorporando una línea de tiempo más pormenorizada de las discusiones en torno a la transformación última de estos.
4. Establecer una evaluación sistemática para comparar distintas propuestas de "integración paisajístico-patrimonial".
5. Analizar y evaluar propuestas recientes de integración ferroviaria contemporánea en otras ciudades españolas.

# PROBLEMÁTICA

Como avance a lo que se verá en capítulos más adelante en la investigación, el análisis de las diferentes actuaciones en los talleres del Renfe y sobre todo en la formulación del parámetro de estrategias para la protección y revitalización del complejo industrial, se han identificado cinco problemáticas críticas cuya adecuada atención es indispensable para el logro de los objetivos planteados. La resolución de estos desafíos es fundamental para la integración efectiva del patrimonio ferroviario en la trama urbana y para el beneficio de la comunidad.

1. La Fragmentación Urbana Generada por la Infraestructura Ferroviaria: La división dada por las vías del tren genera una fragmentación que se acentúa de manera crítica en la zona de estudio debido a la magnitud de los talleres ferroviarios, que actúan como una barrera física de proporciones considerables, esto no sólo segrega espacialmente los sectores adyacentes, sino que también refuerza una arraigada sensación de separación y aislamiento entre el centro histórico de la ciudad y el barrio de Delicias.

2. La Deficiente Accesibilidad de la Estación Campo Grande: A pesar de que la Estación Campo Grande ha fungido históricamente como la principal puerta de entrada a la ciudad durante los últimos dos siglos, su diseño y evolución han generado una problemática significativa en términos de accesibilidad. La ausencia de una solución de ingreso y conexión directa y eficiente con Delicias ha relegado a este importante sector urbano a una posición periférica en términos de permeabilidad y acceso a la principal infraestructura de transporte. En consecuencia, esta deficiencia perjudica directamente a los propios talleres ferroviarios, ya que su potencial de uso se ven mermados por una baja accesibilidad que limita el flujo de visitantes y reduce la integración de los mismos con la ciudad.

3. La Integración Inadecuada de Pasos Urbanos: Consecuente con la problemática anterior, se observa una integración deficiente y precaria de los pasos urbanos (peatonales y vehiculares) que atraviesan la barrera ferroviaria, tanto por su diseño, escala e iluminación como por su capacidad, resultan insuficientes para permitir una integración multimodal efectiva. Esta situación no solo disuade el uso de estos pasos, sino que también exacerba la sensación de fragmentación y deshumaniza el entorno urbano, impactando negativamente en la calidad de vida de los vecinos y en la percepción del patrimonio ferroviario.

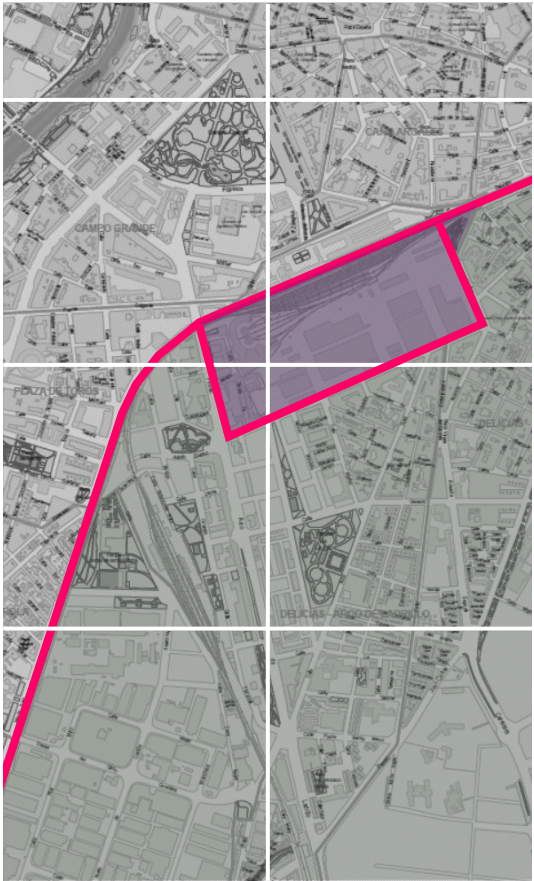


FIG. 4  
DIVISIÓN

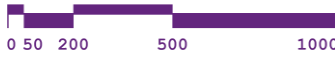
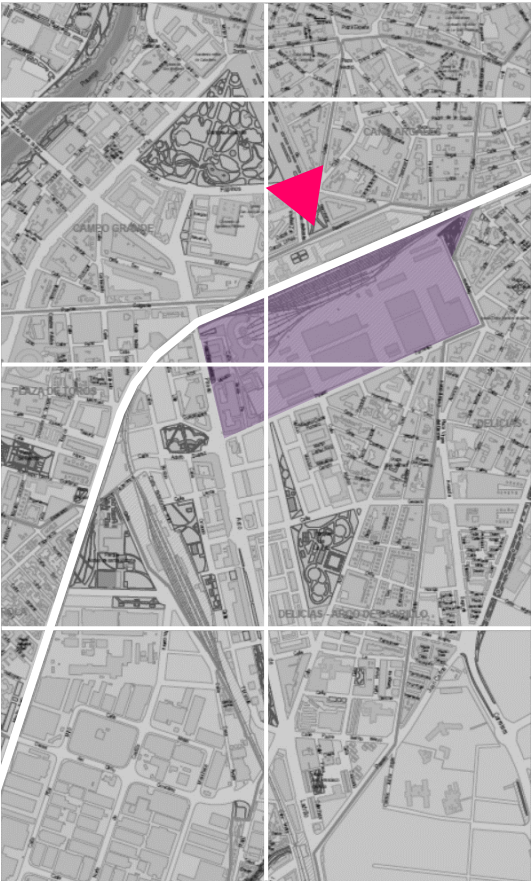


FIG. 5  
ACCESIBILIDAD

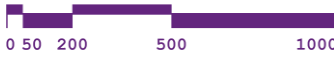


FIG. 6  
INTEGRACIÓN



FIG. 7  
PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO



FIG. 8  
ESPACIOS LIBRES

4. **Preservación Incompleta del Patrimonio Industrial:** Existe una limitación en las políticas actuales de protección patrimonial: se centran en lo material y no logran salvaguardar el patrimonio inmaterial de la industria ferroviaria. Esto significa que aspectos cruciales como los procesos de trabajo, las habilidades y la cultura obrera de los talleres no están siendo reconocidos ni protegidos, tal como promueven las políticas internacionales sobre patrimonio (como las directrices de la UNESCO o los propios ODS en su objetivo 11.4 sobre la salvaguarda del patrimonio cultural y natural). La falta de un reconocimiento formal de esta dimensión inmaterial compromete la capacidad de generar una experiencia patrimonial rica y significativa.

5. **Histórico Déficit de Espacios Públicos en Delicias:** El barrio Delicias siempre ha tenido escasez de espacios libres públicos. Al ser un barrio obrero e industrial, su planificación inicial priorizó la vivienda y las fábricas, descuidando las áreas de ocio y recreación. Esta falta de espacios verdes y plazas ha afectado la calidad de vida de sus habitantes desde su origen. No atender a las necesidades de espacios libres del sector implicaría que la integración concerniente a la apertura de los talleres se viera desconectada de la realidad que vive el sector, por lo tanto no lograría la integración urbana esperada.



# UTOPIA

la transformación multifuncional y estratégica de los antiguos talleres ferroviarios de RENFE en un nuevo sector urbano, mediante la integración coherente de usos mixtos (residenciales, terciarios, equipamientos culturales y amplios espacios públicos), no solo contribuirá de manera significativa a la cohesión social y a la permeabilidad física entre la histórica ciudad obrera del sureste (el barrio Delicias) y el consolidado centro histórico de Valladolid, superando la fractura urbana generada por la infraestructura ferroviaria.

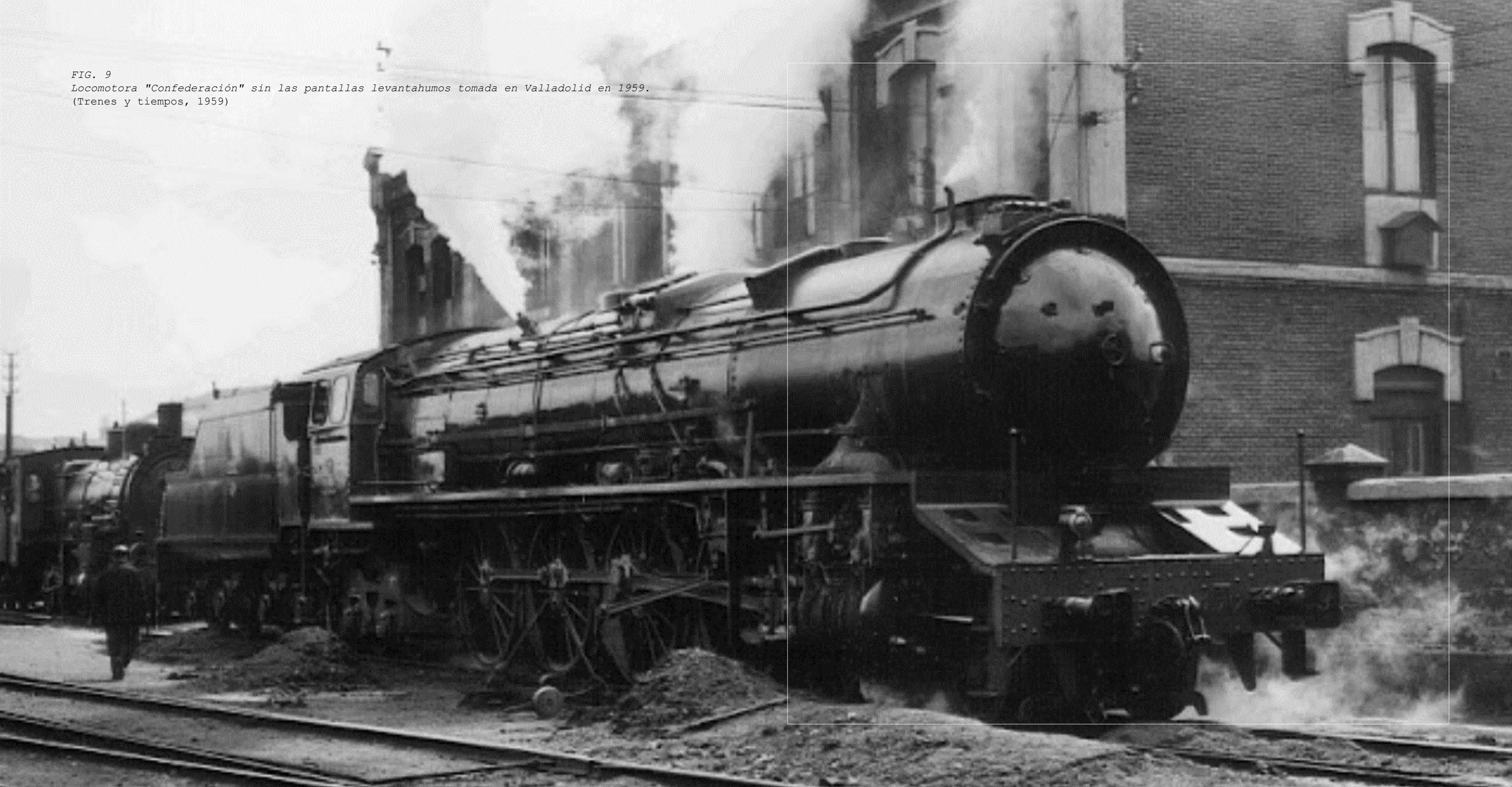
Más allá de su impacto urbanístico y social, la definición de estas estrategias permitirán fundamentar la preservación y puesta en valor del invaluable patrimonio industrial ferroviario que representan estos talleres, tales como facilitar la creación de un acceso potente digno de la escala espacial de los talleres RENFE, con conexiones desde y hacia la Estación Campo Grande conceptualizada en este estudio no sólo como un nodo de transporte, sino como una puerta de entrada simbólica y funcional a la ciudad; con su vinculación se logrará democratizar el acceso y la comprensión de este legado industrial.

La hipótesis también puntualiza que la reutilización adaptativa de las estructuras históricas de los talleres para albergar nuevos usos (culturales, recreativos, educativos) y la integración de sus elementos constructivos y maquinarias emblemáticas en el diseño de los espacios públicos, no solo evitará su deterioro o desaparición, sino que también activará su valor patrimonial al vincularlo a la vida cotidiana y a nuevas dinámicas sociales. La generación de un sistema de espacios libres públicos de alta calidad que atravesase el área de los talleres y conecte con el entorno urbano preexistente, permitirá que la memoria del lugar sea vivenciada por un amplio espectro de la ciudadanía y visitantes, transformando un área históricamente aislada en un polo de atracción urbana. Este enfoque de accesibilidad y visibilidad será clave para garantizar la permanencia del patrimonio ferroviario en la conciencia colectiva y asegurar su conservación a largo plazo, al dotarlo de un nuevo sentido y función en la ciudad contemporánea.

FIG. 9

Locomotora "Confederación" sin las pantallas levantahumos tomada en Valladolid en 1959.

(Trenes y tiempos, 1959)





# MARCO HISTÓRICO

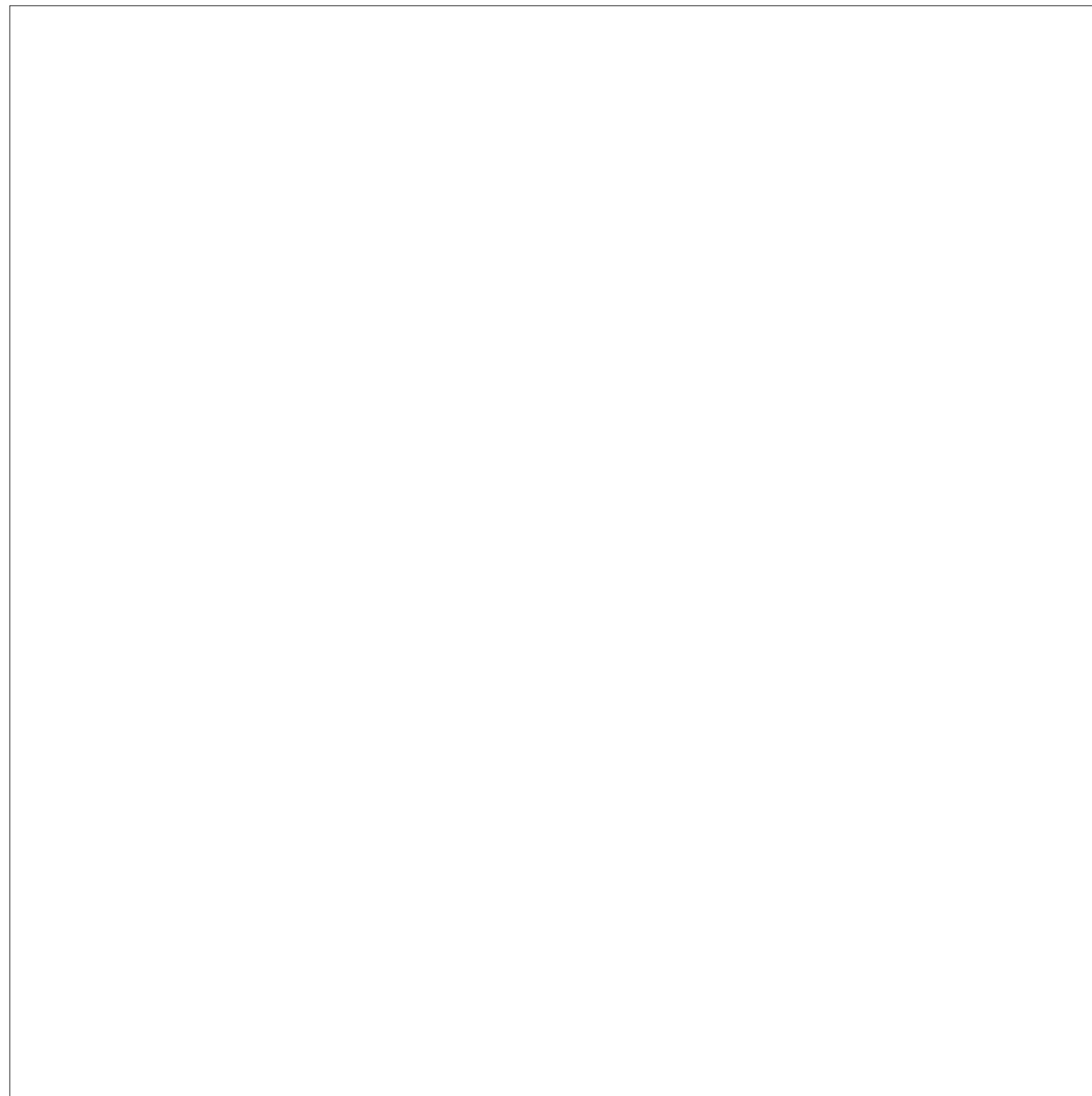






FIG. 10  
Arco de Ladrillo, Talleres de RENFE, y barrio Delicias.  
(GIS Valladolid, 1984)



# 1.1

## BREVE HISTORIA DE LA LLEGADA DEL TREN A LA CIUDAD DE VALLADOLID

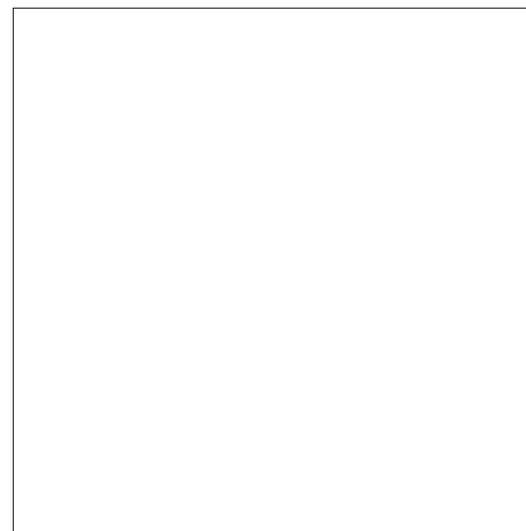


FIG. 11  
Estación Campo Grande.  
(Docutren, 1900)



FIG. 12  
Valladolid, Norte , arco de ladrillo,  
erigido para conmemorar el inicio de la  
concesión, es el primer monumento  
ferroviario de España inaugurado en 1856  
por el general Baldomero Espartero.  
(spanishrailway, s.f.)







FIG. 13  
La red de ferrocarriles españoles de vía ancha en 1967  
Nota. En rojo la ruta que conectaría Madrid con Irún y la frontera con Francia.  
(hoyo de manzanares, s.f.)

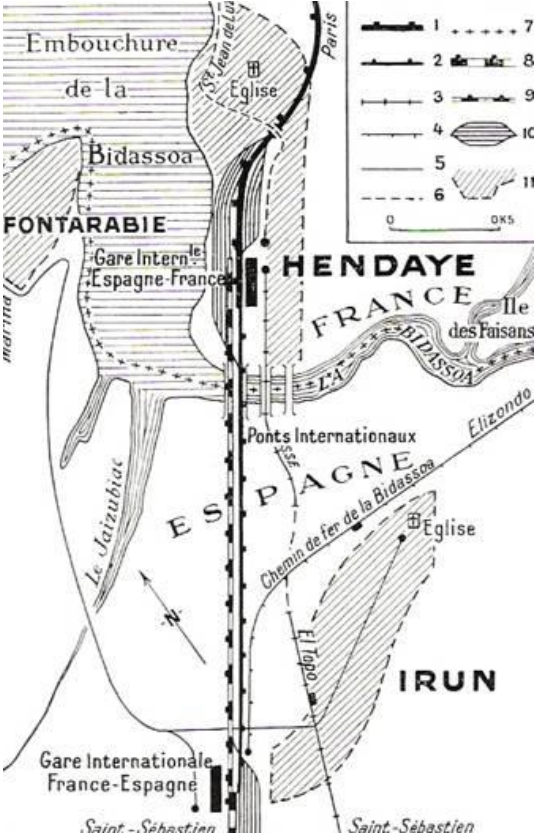


FIG. 14  
Estación internacional de Irún. A la izquierda, las vías de ancho internacional. A la derecha, las de ancho ibérico.  
(Blogspot, s.f.)

FIG. 15  
Plano de la estación internacional de Irún-Hendaye.  
(Blogspot, s.f.)

La génesis de la infraestructura ferroviaria en Valladolid es fruto de la necesidad imperiosa de conectar la capital de España, Madrid, con la frontera francesa en Irún. Esta conexión se vislumbraba como un eje vital para la modernización del país, facilitando el transporte de mercancías y personas y promoviendo la integración territorial.

Para llevar a cabo tan ambiciosa empresa, se lanzó una licitación pública, culminando en 1856 con la selección de la sociedad de Crédito Mobiliario Español, una influyente institución financiera, propiedad de los hermanos Péreire. En 1858, constituyeron la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (CCHNE), una de las principales empresas ferroviarias del país, con el propósito explícito de desarrollar y operar dicha línea.

(Berzal, 2019)



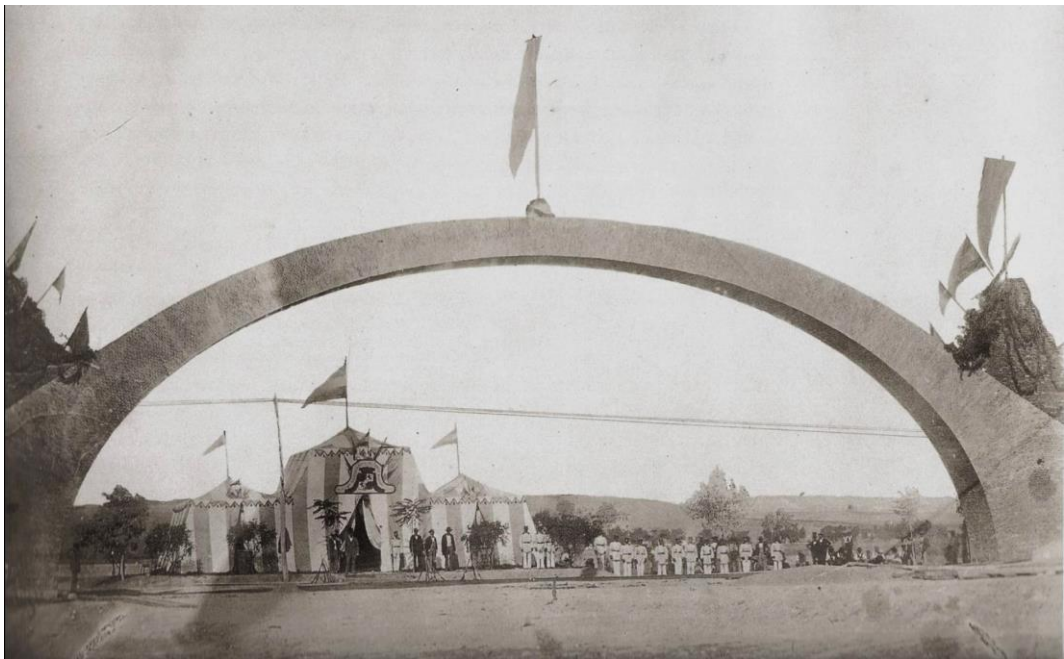


FIG. 16  
Arco de Ladrillo Inauguración  
del tren, 23 de Julio de 1858.  
El Norte de Castilla  
(Clifford, 1858)



FIG. 17  
El tren a punto de pasar por  
el Arco de Ladrillo.  
(El Norte de Castilla, 1861)

“La ciudad se encontraba en estado de decadencia y atraso y amenazada -como todas las demás poblaciones de España- de las consecuencias de ese marasmo que las consume, cuando la nueva forma de gobierno representativo y el advenimiento de Isabel II al trono de las Españas vinieron como dos astros a alumbrar y a dar vida y calor al yerto cadáver de la patria. Desde entonces cambió por completo la forma de su existencia. De aquella fecha data su transformación.”  
(Blas López, 1858)

La decisión de establecer la Dirección General de la CCHNE en Valladolid no fue aleatoria, sino el resultado de un minucioso análisis de la ruta trazada entre Madrid e Irún. La ubicación geográfica de Valladolid, en un punto neurálgico de la Meseta Central y como cruce natural de caminos, la convertía en un emplazamiento ideal y estratégico para erigirse como el centro de las operaciones ferroviarias de la compañía. Esta elección trascendía la mera funcionalidad operativa; consolidó a Valladolid como un polo ferroviario de primer orden en la red nacional, atrayendo inversiones, mano de obra especializada y facilitando un desarrollo industrial y urbano sin precedentes en las décadas siguientes.

Para instalar las dependencias de la Estación y de los talleres del RENFE, el Ayuntamiento de Valladolid desempeñó un papel facilitador fundamental al ceder una extensa área de terreno. Esta parcela, que abarcaba aproximadamente 8.46 hectáreas, se obtuvo mediante la reasignación de suelo previamente ocupado por los antiguos conventos de Capuchinos y de la Merced. Esta transacción y adaptación territorial no fue menor; reflejaba la profunda transformación urbana que se gestaba tras la desamortización eclesiástica, que había liberado vastas extensiones de suelo de propiedad conventual.

Tras la construcción del monumento del Arco de Ladrillo en 1856, se celebra la inauguración de las obras del ferrocarril en 1858, en el campamento se izan las banderas de España y Francia, al evento asiste Su Majestad la reina Isabel II con sus familiares.

En la imagen 2929 queda inmortalizado el momento antes de ver pasar la primera locomotora bajo el Arco de Ladrillo, procedente de la ciudad de Burgos.

(Berzal, 2019)





FIG. 18  
Fotografía Sureste, Barrio Delicias.  
(GIS Valladolid, 1989)



# 1.2

## CRECIMIENTO DEL BARRIO DELICIAS Y SU CONFIGURACIÓN DE ESPACIOS LIBRES

1738



FIG. 19  
Plano de la ciudad de Valladolid.  
(Bentura, 1738)



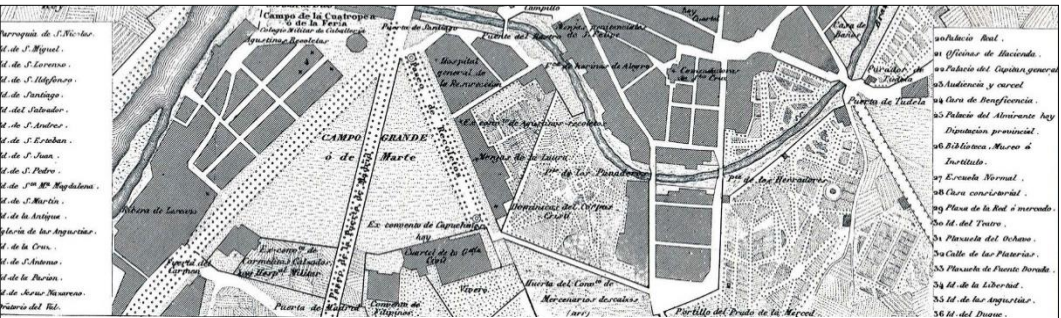




El estudio del desarrollo del barrio Delicias es crucial por su estrecha relación con la industria ferroviaria de Valladolid; la existencia de uno es inconcebible sin el otro. Para un análisis gráfico, se representará sistemáticamente la evolución histórica de sus espacios libres públicos, lo que permitirá identificar la transformación de suelo agrario en urbanizable y, fundamentalmente, la génesis y evolución de dichas áreas. Este enfoque es clave para comprender cómo se articuló la dotación de zonas verdes y de ocio en un contexto de industrialización, revelando su calidad y cantidad en el desarrollo urbano del barrio.

FIG. 20  
Collage Cartográfico -  
Desarrollo histórico de la  
ciudad de Valladolid.  
Elaboración propia con base a  
Cartografía histórica y  
Ortofotos.





Previo a la llegada del tren, el plano que desarrolla el Teniente Coronel, Capitán de Ingenieros D. Francisco Coello, no sólo nos permite identificar con precisión el límite sur de la trama urbana consolidada de Valladolid en ese momento, sino que también revela que los vastos terrenos que hoy conforman el barrio de Delicias eran, en su inmensa mayoría, extensiones de carácter eminentemente agrario. Esta configuración espacial pre-ferroviaria es fundamental para comprender la posterior transformación urbanística.









En lo tocante a nuestro tema de espacios libres, es ineludible no mencionar el Parque de Campo Grande, llamado en sus orígenes como Campo de la Verdad en el Siglo XIV, posteriormente como “Campo de Marte” en la ocupación Francesa a comienzos del Siglo XIX y adoptando el nombre con el que se conoce hoy día en 1843. Su desarrollo a extramuros de la ciudad amurallada, emergió como la nueva centralidad urbana en los dos últimos siglos, constituyendo el espacio libre público de mayor relevancia que ha tenido la ciudad hasta la fecha. Su importancia se fundamenta no sólo en su considerable

1852

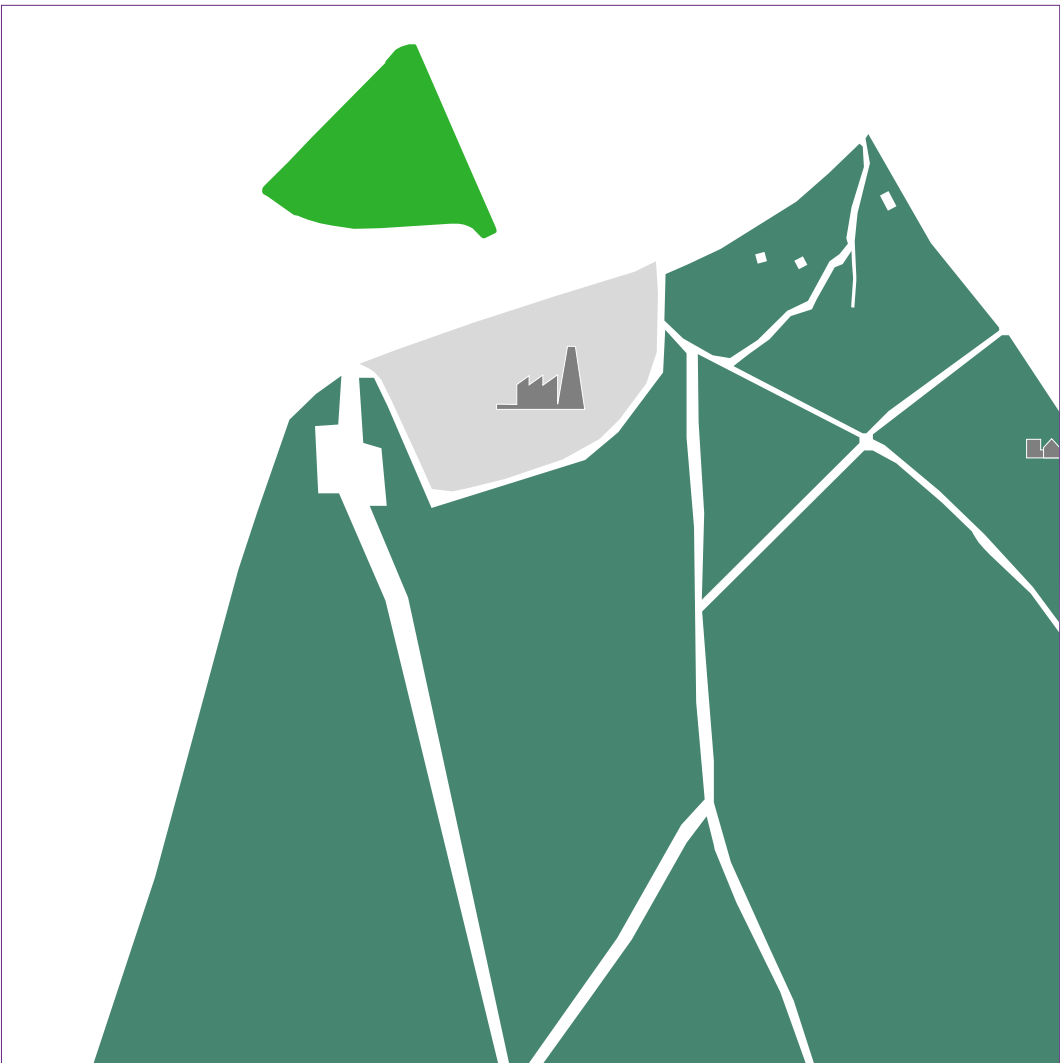
FIG. 21  
Cartografía histórica  
Título: Valladolid  
Escala Ajustada: 1:25.000  
Archivo y sig.: Biblioteca Nacional. C° 5, n° 6. S.H.M. n° 3.218. Sig. B-10-12.  
Obtenido de la página web GIS Valladolid del Ayuntamiento de Valladolid  
(Cohelo, 1852)

FIG. 22  
Esquema de desarrollo de espacios libres públicos basado en el análisis de cartografía histórica de 1852, y la estructura vial del plano cartográfico elaborado por el Cuerpo de Estado Mayor en 1934  
Elaboración propia con base a Cartografía histórica y Ortofotos

CONVENCIONES			
	<b>Espacios libres públicos</b>		<b>Espacios libres de carácter agrario y sin urbanizar</b>
	<b>Viviendas Unifamiliares (Molineras)</b>		<b>Industria</b>
	<b>Viviendas en altura</b>		<b>Equipamiento</b>



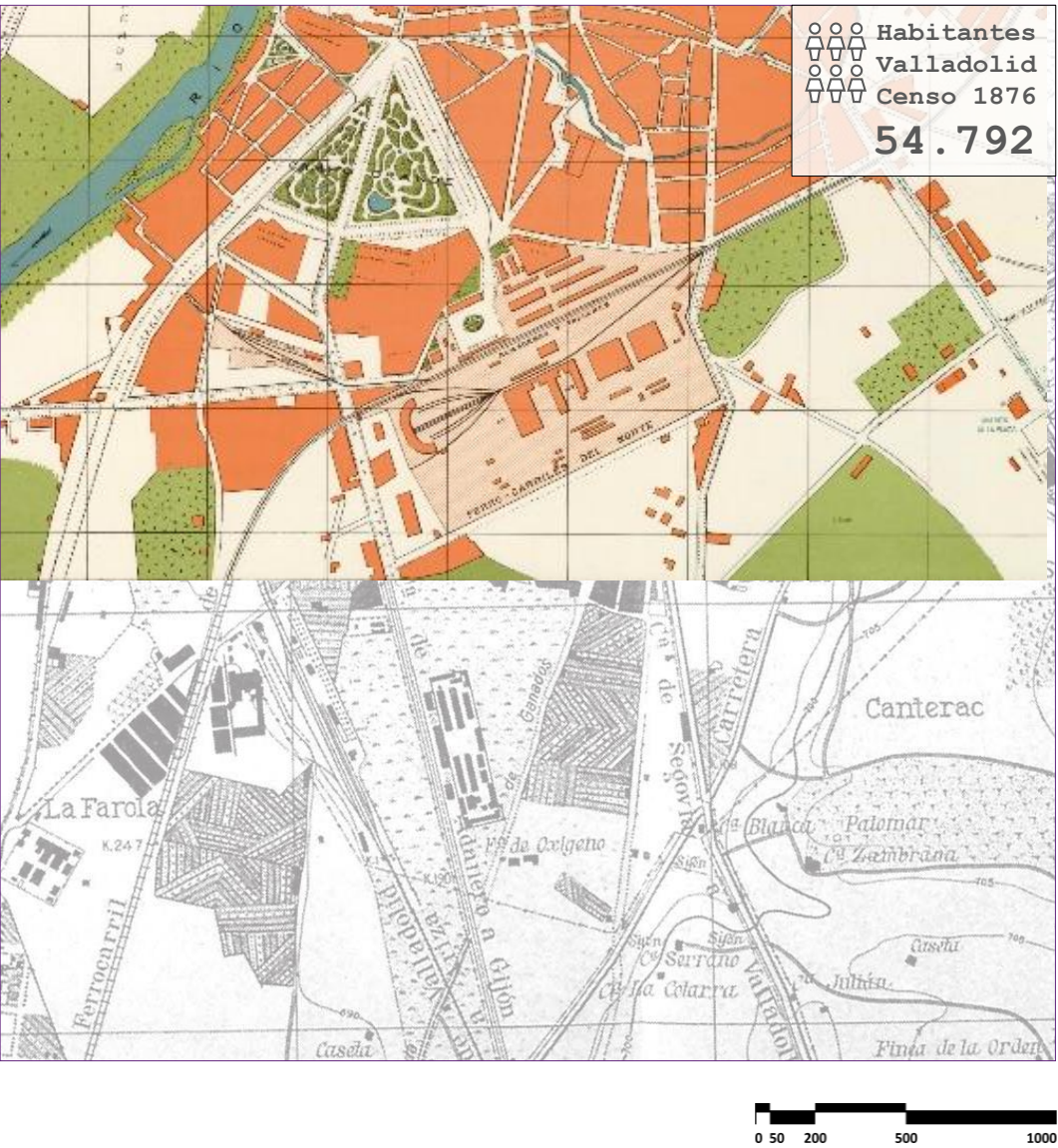
extensión de once hectáreas, sino también en su consolidado estatus de espacio comunal, reconocido desde el siglo XV. La configuración de su diseño como jardín, tal como se conserva en la actualidad, fue encargada por el alcalde Miguel Íscar en 1877. No obstante, una observación del gráfico presentado sugiere que su tamaño, si bien considerable en el contexto de un parque urbano, podría no parecer tan relevante en comparación con la vasta extensión de las áreas circundantes, compuestas por huertas urbanas y terrenos agrarios. Esta percepción visual nos lleva a considerar la densidad y el uso del



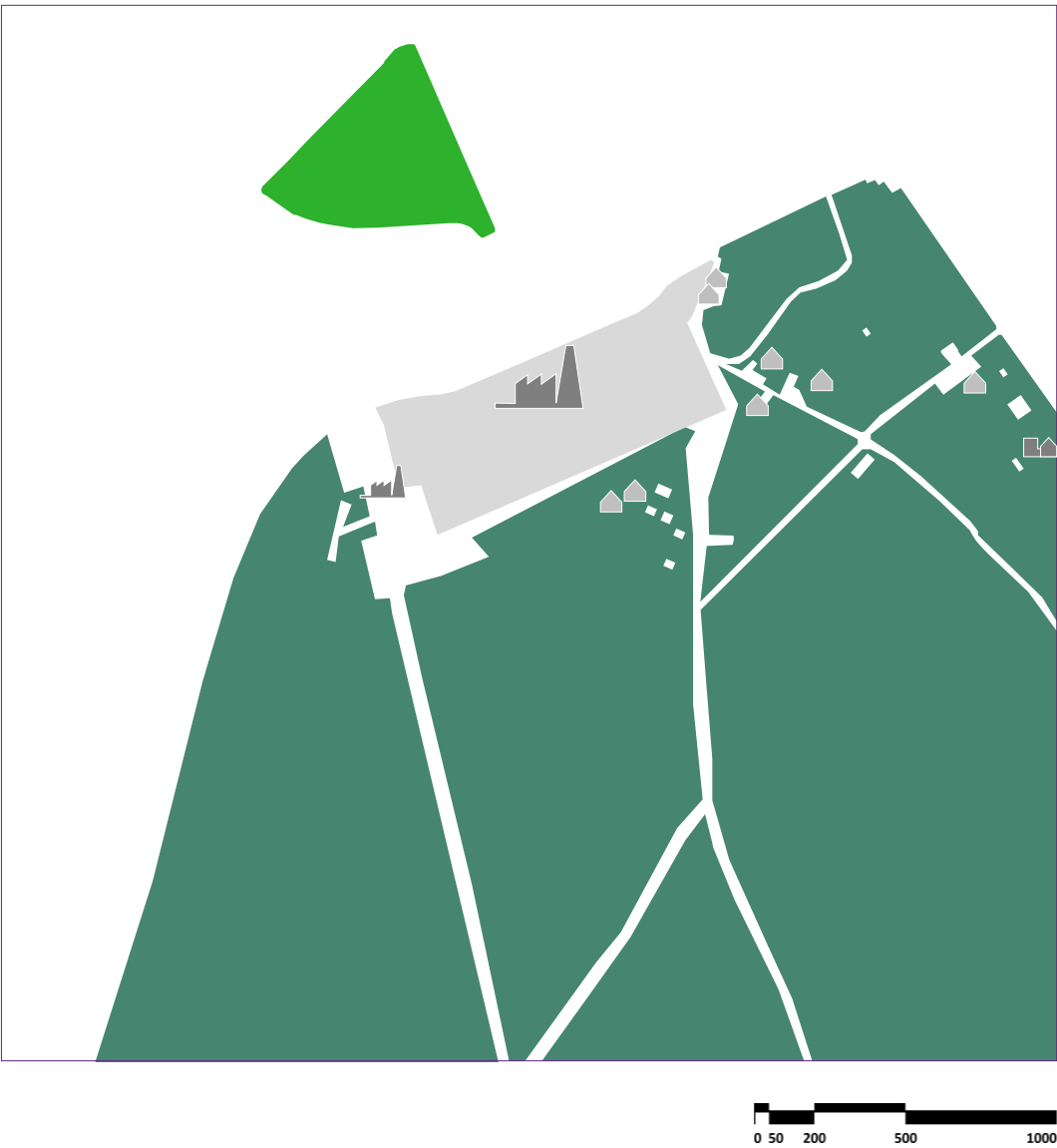
suelo circundante.

Con la inminente llegada del ferrocarril a Valladolid, un hito que prometía reconfigurar profundamente la economía y la geografía urbana de la ciudad, se procedió a la elaboración del primer plano director que plasmaba el planteamiento estratégico de las infraestructuras ferroviarias clave. En esta cartografía se contempla la ubicación de la estación de trenes, y la disposición de los futuros talleres ferroviarios.





Como se comentó en el subcapítulo anterior, los terrenos sobre los cuales se erigieron los talleres y la estación de trenes se da en antiguos conventos desamortizados, y se dan en lo que configuraba el borde limítrofe de la ciudad, prácticamente en terrenos de carácter agrario. La elección de estos terrenos específicos, en la proximidad del Campo Grande y en lo que hasta entonces eran zonas de borde urbano o agrarias, subraya una planificación deliberada para integrar la nueva infraestructura ferroviaria en una zona con potencial de expansión y con acceso relativamente sencillo, evitando



la densa trama histórica del centro de la ciudad. Este movimiento sentó las bases para el posterior desarrollo de un barrio eminentemente obrero y ferroviario, consolidando la estrecha e ineludible relación entre el tren y la evolución urbanística de esa parte de Valladolid.

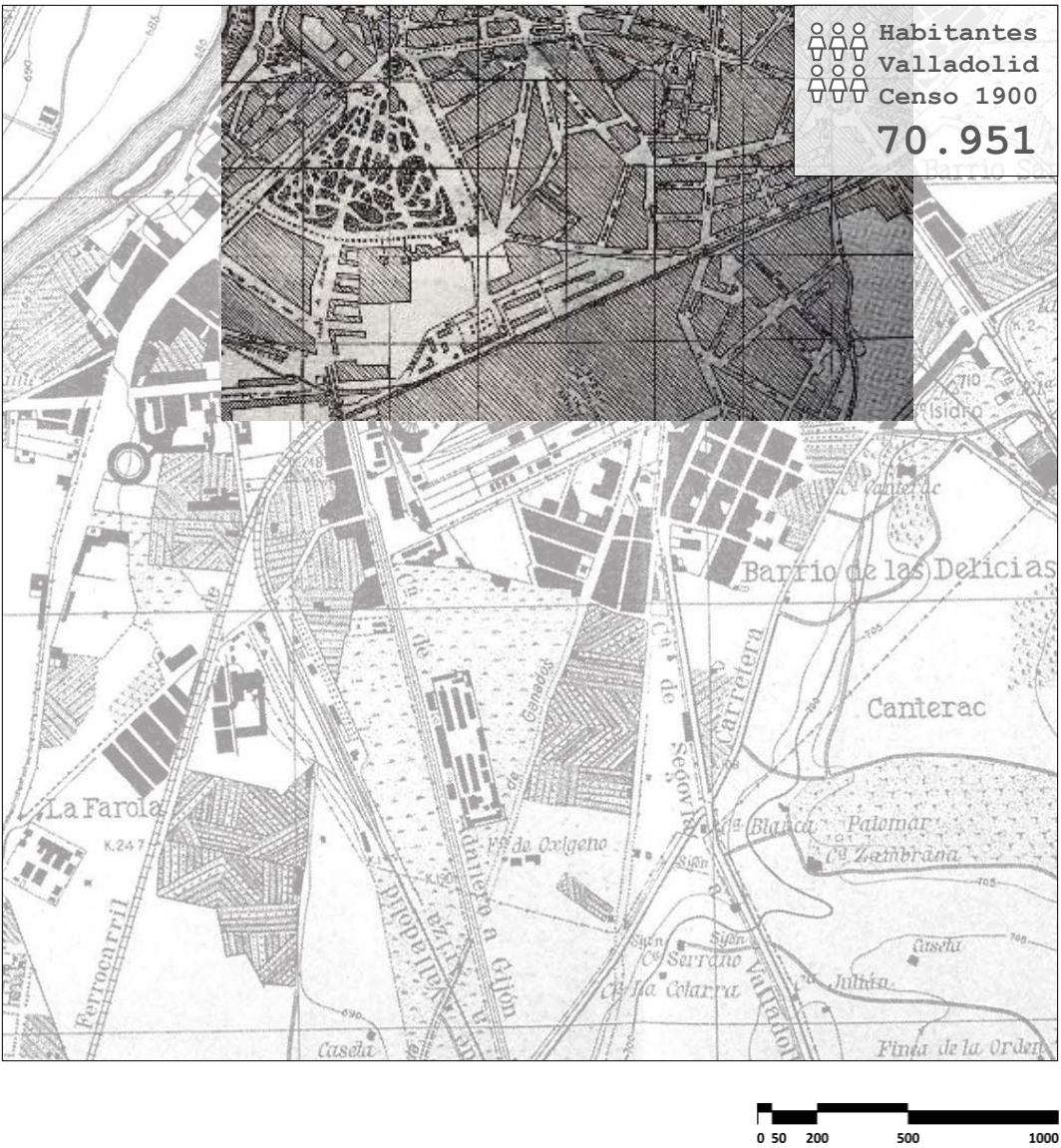
FIG. 25  
Cartografía histórica  
Título: Plano de Valladolid  
Escala Ajustada: 1:25.000  
Archivo y sig.: A.M.V. 20.01.  
Obtenido de la página web GIS Valladolid del Ayuntamiento de Valladolid  
(Miñon, L., 1890)

FIG. 26  
Esquema de desarrollo de espacios libres públicos basado en el análisis de cartografía histórica de 1890, y la estructura vial del plano cartográfico elaborado por el Cuerpo de Estado Mayor en 1934  
Elaboración propia con base a Cartografía histórica y Ortofotos

**CONVENCIONES**

Espacios libres públicos	Espacios libres de carácter agrario y sin urbanizar
Viviendas Unifamiliares (Molineras)	Industria
Viviendas en altura	Equipamiento

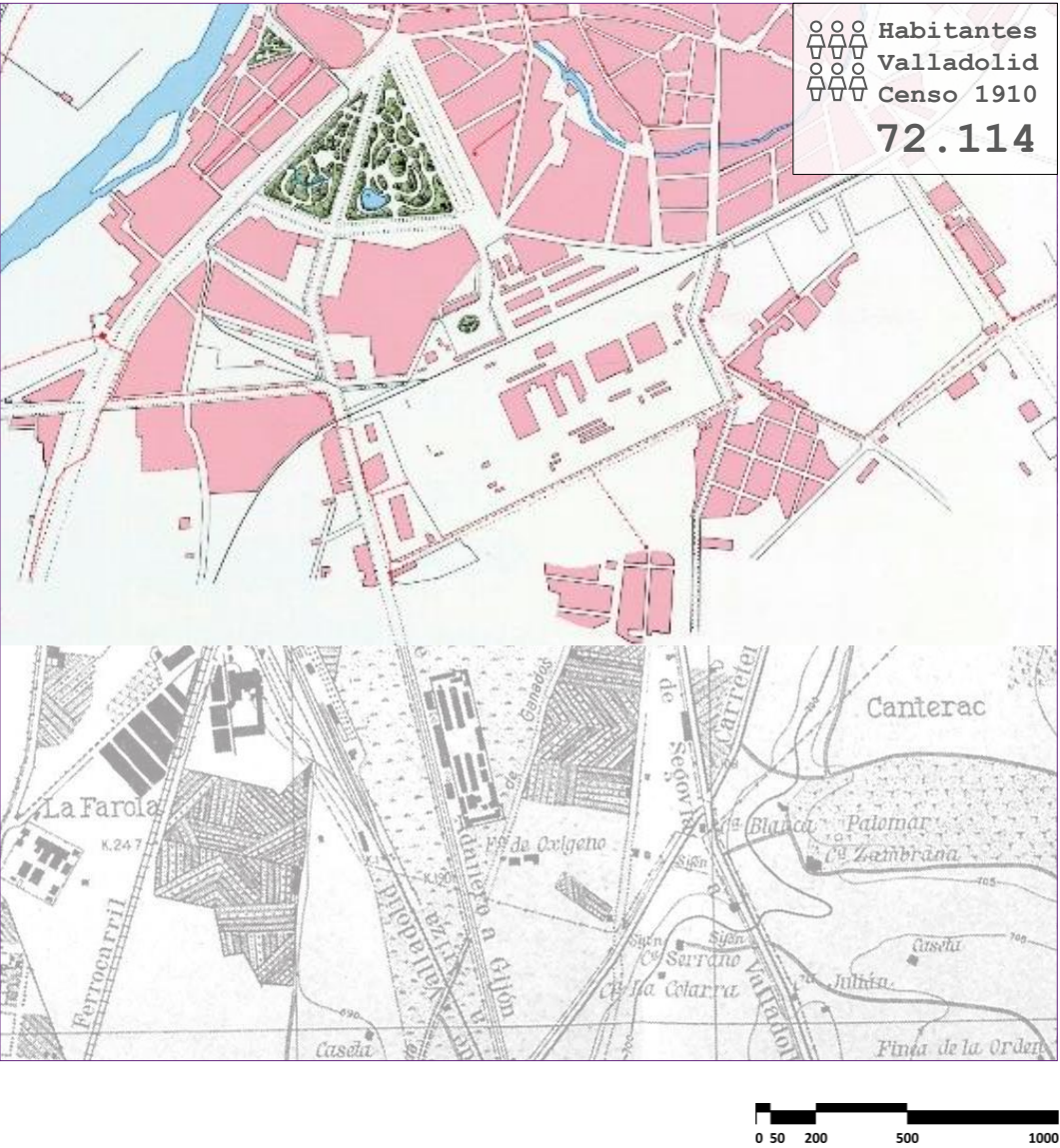




El barrio Delicias empieza su desarrollo a finales del Siglo XIX, a expensas del gran crecimiento poblacional que ha atraído la instauración del tren y las industrias que con ella vieron su nacimiento y desarrollo, como la metalurgia, la textil y por consiguiente el sector de la construcción y la de la alimentación, el empobrecimiento de sectores agrarios hacen que la ciudad se vuelva un refugio para todos aquellos que buscan en ella un medio de subsistencia, este crecimiento ingente no planificado género diversas fluctuaciones económicas, entre las más importantes, el aumento del precio de alquileres y una



baja en el pago salarial por la alta competencia de demandantes de empleo, en lo concerniente a la vivienda, edificaciones que antes albergaban una unidad familiar se subdividieron por pisos y por consiguiente pisos en habitaciones que albergan familias enteras, lo que hizo que los sectores donde vivían dichos trabajadores, sufriera una sobrepoblación como deja ver el Proyecto de Saneamiento de Recaredo Uhagón realizado en 1889 1 en donde se menciona haber llegando a un número promedio de 30 habitantes por edificio, los más afectados como lo eran los ubicados en la calle de la estación con 41,5 por

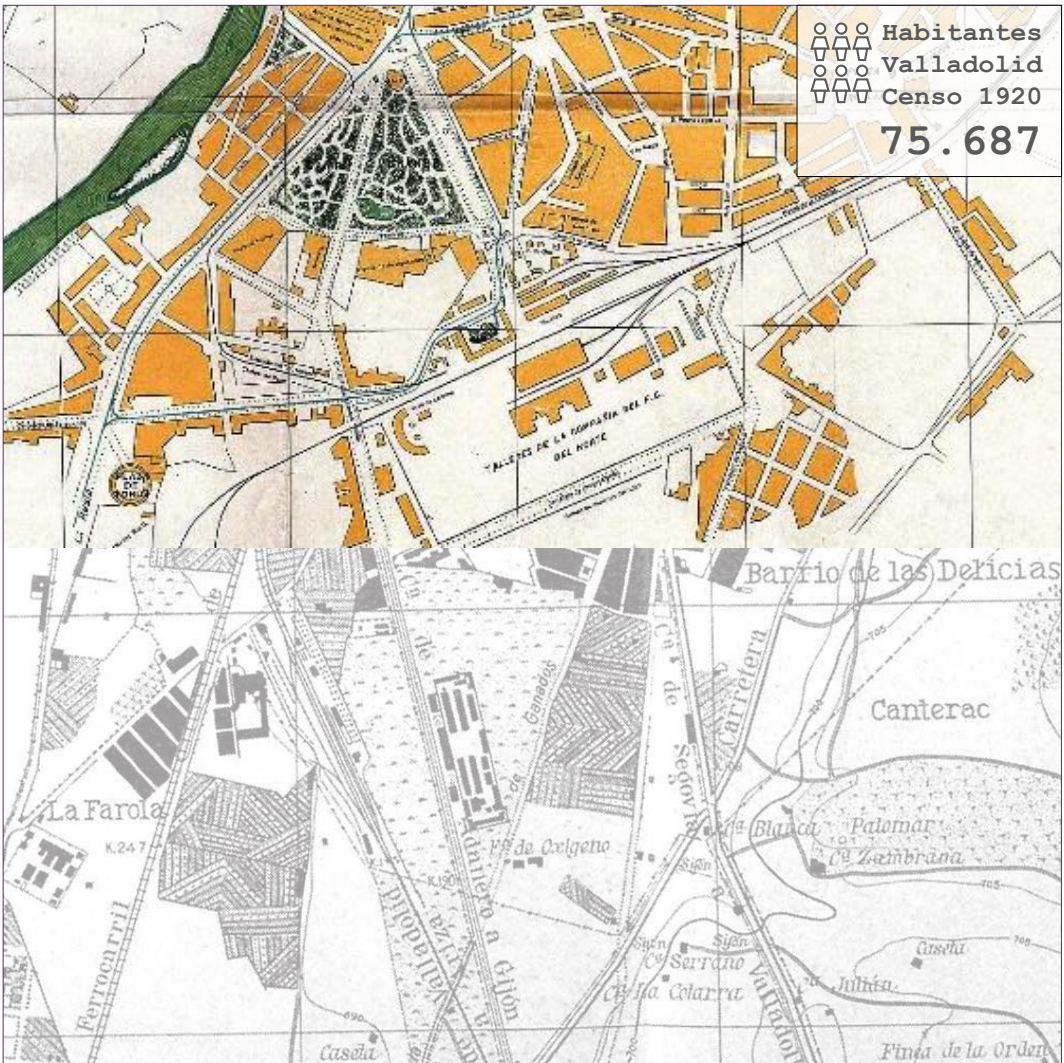


edificio. La baja atención de mantenimiento de edificios entorno a los 300 años de antigüedad hace que muchos de estos sean humanamente inhabitables, en especial en el sector norte de la ciudad en el que los precios de vivienda se encuentran tan bajos que hacían que sus propietarios no desearan incurrir en gastos de reparación, lo que llevó a que un sector que hubiese podido poblarse simplemente no se ocupara. Aparece la evidente ocupación entorno a los talleres del tren por su cercanía a la calle labradores que comunica con el centro de la ciudad y es al mismo tiempo el sector más cercano para los



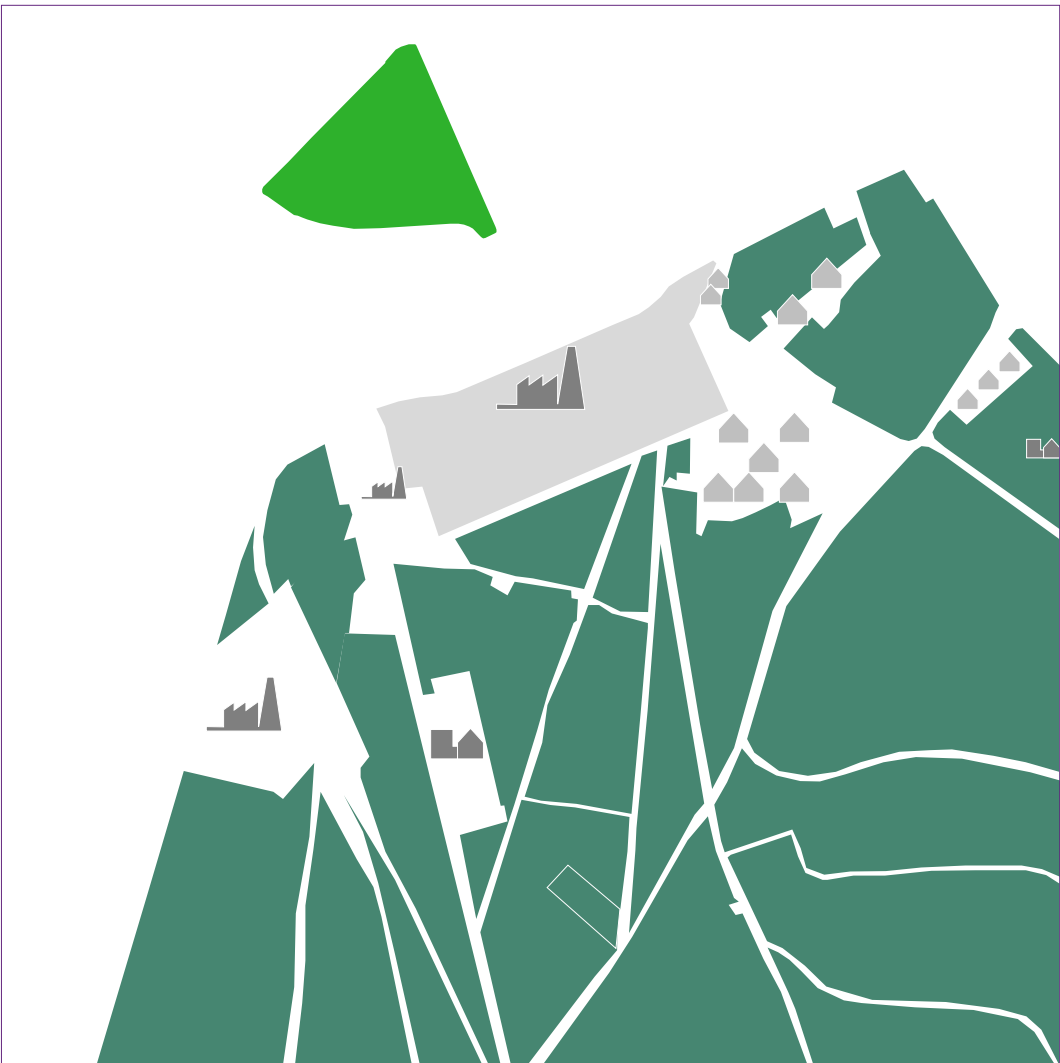
misimos trabajadores de la industria ferroviaria, que al contrario a otros sectores de la ciudad, su desarrollo aunque individual (parcela a parcela) resultó de un ejercicio de lotificación de las fincas que colindaban con el Sureste de la ciudad. La máquina de la industrialización ya fue encendida con la llegada del tren y con ella sus múltiples posibilidades para implementar nuevas industrias que se servirían de sus líneas para transportar sus mercancías a lo largo y ancho del territorio. Una de las primeras en llegar es la Fabrica de Azúcar de Santa Victoria





construida en 1899, ubicada estratégicamente sobre la vía férrea y albergando en sí misma unas líneas de ferrocarril que conectaban con las de la ciudad. Como se puede contemplar en el gráfico, la fábrica ocupa un terreno bastante considerable, asemejándose casi a tres cuartos del tamaño del Campo Grande y es de las primeras construcciones con carácter patrimonial industrial en erigirse en el sector.

Los desarrollos residenciales iniciales en el área, si bien respondían a un proceso de lotificación o




parcelación, adolecían de una notable falta de planificación y un carácter inherentemente desordenado y aleatorio. Esta ausencia de una estrategia urbanística coherente impidió la completitud volumétrica de las manzanas, resultando en una fragmentación del tejido urbano. Consecuentemente, el proceso de ocupación del suelo generó una proliferación de espacios residuales, vacíos irregulares y áreas subutilizadas, que perduraron en el paisaje urbano. Esta tipología de crecimiento, marcada por la espontaneidad y la ausencia de una normativa estricta,


1922


FIG. 31  
Cartografía histórica  
Título: Plano de Valladolid  
Escala Ajustada: 1:25.000  
Archivo y sig.: B.N. B.A. 8.440.  
Obtenido de la página web GIS Valladolid del Ayuntamiento de Valladolid  
(Casa Santarén, 1922)


FIG. 32  
Esquema de desarrollo de espacios libres públicos basado en el análisis de cartografía histórica de 1890, y la estructura vial del plano cartográfico elaborado por el Cuerpo de Estado Mayor en 1934  
Elaboración propia con base a Cartografía histórica y Ortofotos


CONVENCIONES


 **Espacios libres públicos**

 **Espacios libres de carácter agrario y sin urbanizar**

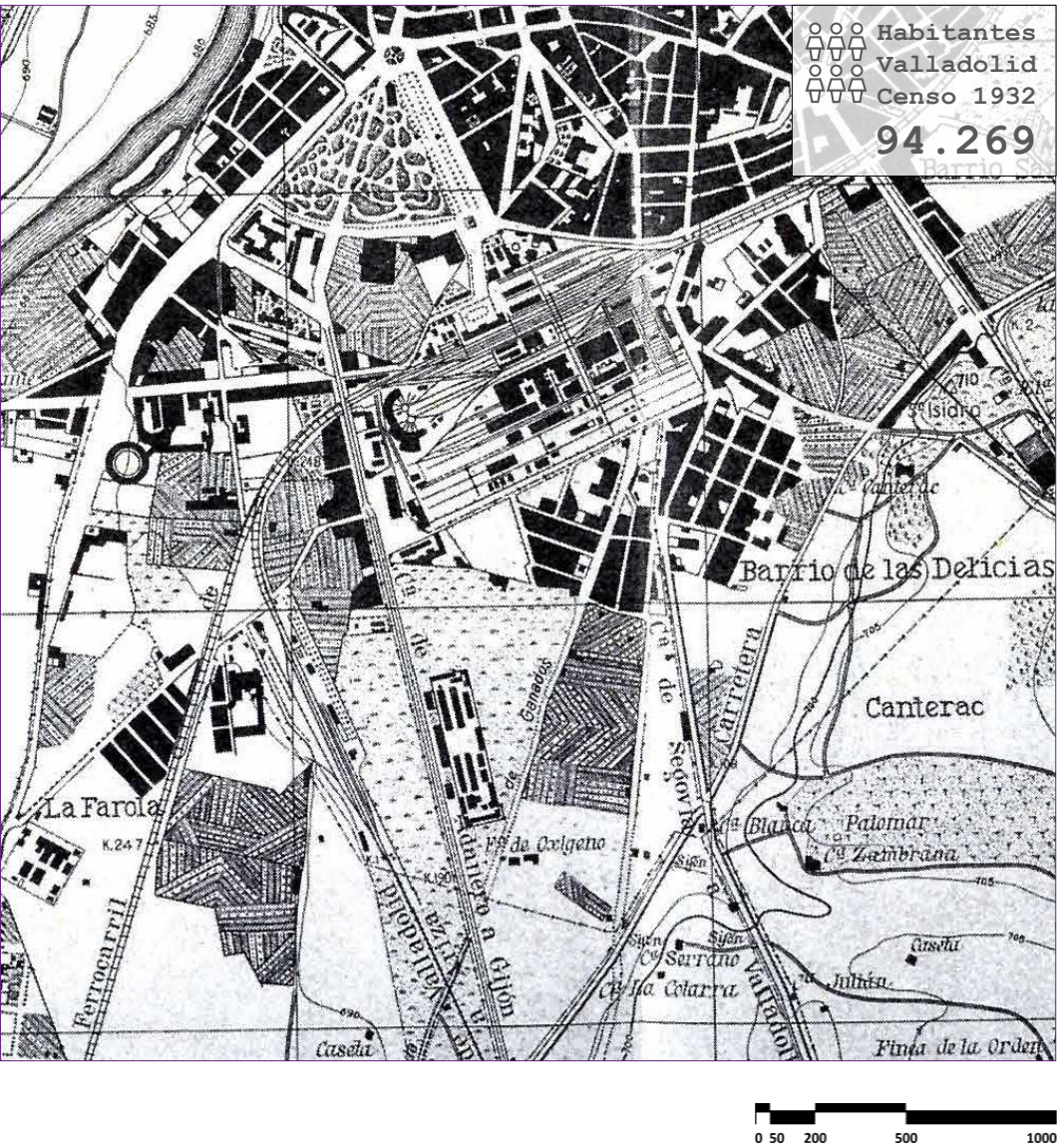
 **Viviendas Unifamiliares (Molineras)**

 **Industria**

 **Viviendas en altura**

 **Equipamiento**





contrasta con la naturaleza medida y progresiva de la ocupación del suelo que había caracterizado el área hasta ese momento. La discontinuidad en la edificación y la proliferación de estos espacios “libres” no sólo afectaron la funcionalidad y la estética del nuevo asentamiento, sino que también plantearon desafíos a largo plazo para la consolidación urbanística, la provisión de servicios y la calidad de vida de sus habitantes. La persistencia de estos espacios residuales hasta la fecha actual es un testimonio de las deficiencias en la planificación inicial y un





recordatorio de los desafíos que aún enfrenta la integración plena de estas áreas en la trama urbana consolidada. El plano de Valladolid de 1905, diseñado para la implementación del nuevo sistema de alumbrado eléctrico que reemplazaría las obsoletas lámparas de petróleo, no sólo es un documento técnico; es también un testimonio cartográfico de la creciente importancia y consolidación del barrio de Delicias dentro de la estructura urbana de la ciudad. El hecho de que Delicias fuera incluido explícitamente en este ambicioso plan de modernización de


FIG. 33  
Cartografía histórica  
Título: Cartografía Militar de España. Plano Director. Hoja 372-IV. Valladolid. Sector N.E.  
Escala Ajustada: 1:25.000  
Archivo y sig.: B.N. B.A. 8.440.  
Obtenido de la página web GIS Valladolid del Ayuntamiento de Valladolid  
(Cuerpo de Estado Mayor, 1934)


FIG. 34  
Esquema de desarrollo de espacios libres públicos basado en el análisis de cartografía histórica de 1934  
Elaboración propia con base a Cartografía histórica y Ortofotos


CONVENCIONES


 Espacios libres públicos

 Espacios libres de carácter agrario y sin urbanizar

 Viviendas Unifamiliares (Molineras)

 Industria

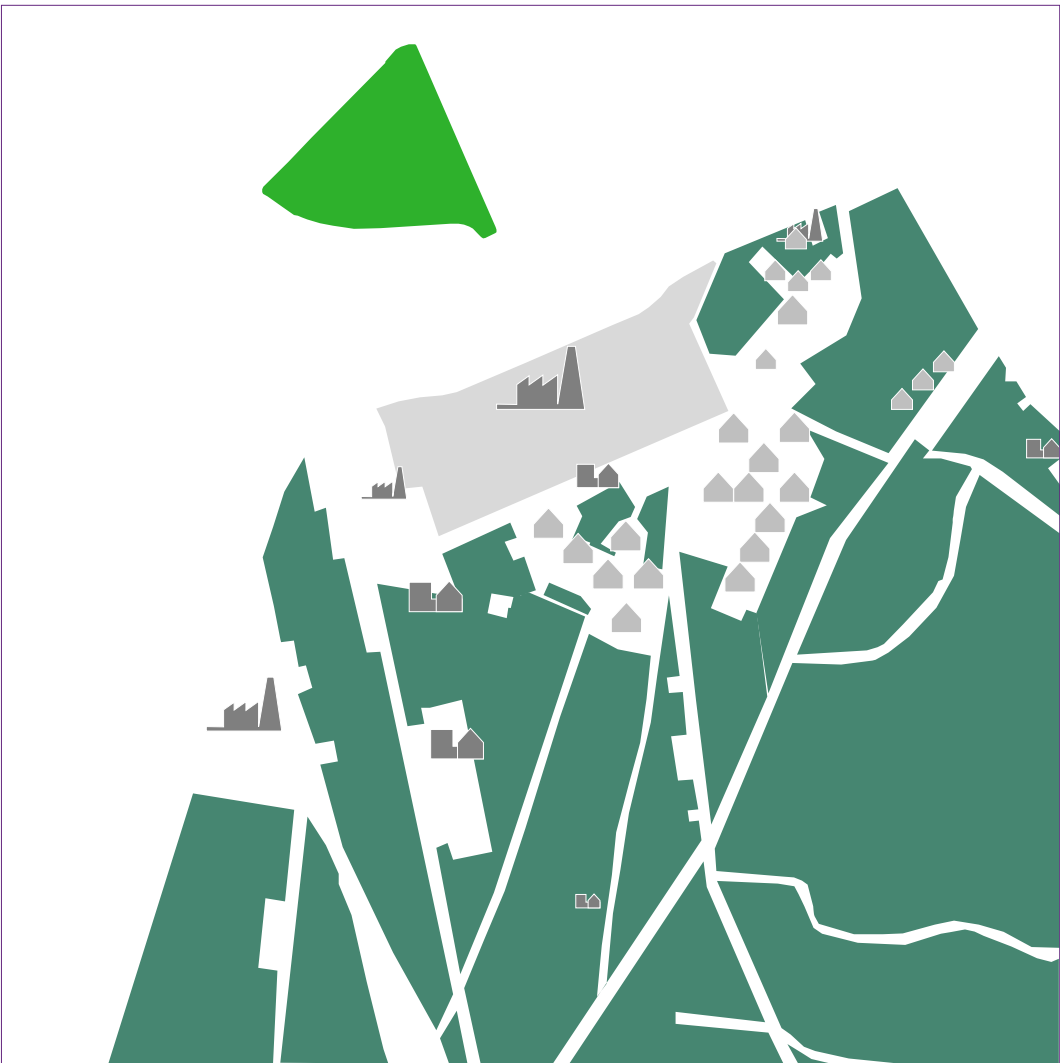
 Viviendas en altura

 Equipamiento





la iluminación pública subraya su reconocimiento como un sector vital y en expansión, digno de las mismas infraestructuras que el núcleo histórico. A pesar de que la configuración real de su trama urbana se caracterizaba, como es bien sabido, por la proliferación espontánea y a menudo aleatoria de viviendas tipo "molinerías" (edificaciones modulares y económicas que respondían a la demanda habitacional de la creciente población obrera), el plano de 1905 presenta una representación de las manzanas de Delicias con un grado de formalización y regularidad superior al que



existía en la realidad sobre el terreno. Esta discrepancia entre la representación gráfica y la morfología urbana efectiva podría interpretarse como una manera de simplificar la representación para un plano de servicios como el alumbrado, podría haber llevado a homogeneizar gráficamente las manzanas, omitiendo las irregularidades menores o los espacios residuales que no eran relevantes para el tendido eléctrico, de igual forma en el costado noreste del barrio, en donde se localiza su entrada, si se puede observar esta irregularidad en la edificación.

1943

FIG. 35  
Cartografía histórica  
Título: España 1: 10.000, Valladolid, Plano de la Ciudad  
Escala Ajustada: 1:25.000  
Archivo y sig.:  
Obtenido de la página web GIS Valladolid del Ayuntamiento de Valladolid  
(U.S. Army map service, 1943)

FIG. 36  
Esquema de desarrollo de espacios libres públicos basado en el análisis de cartografía histórica de 1934  
Elaboración propia con base a Cartografía histórica y Ortofotos

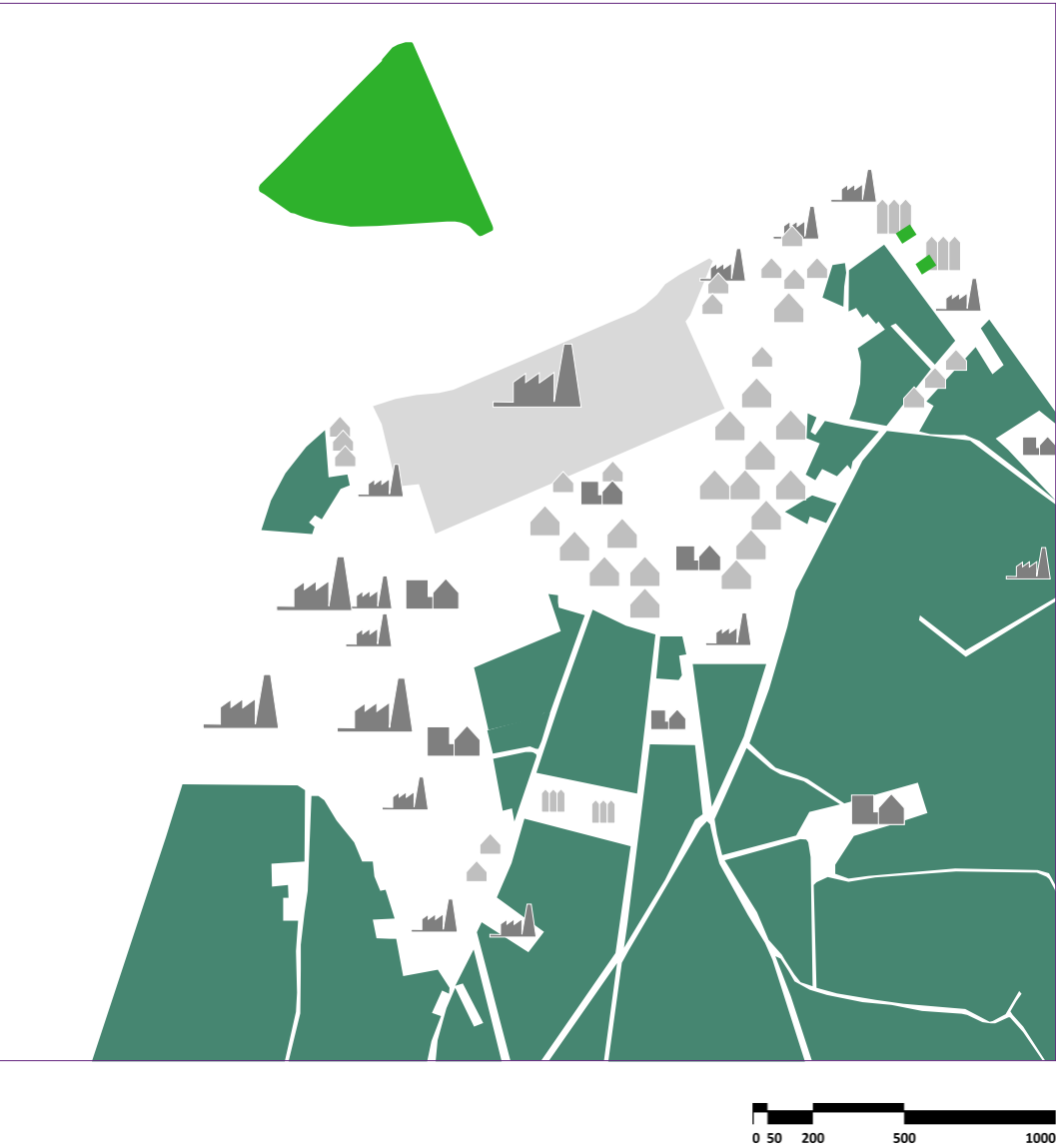
CONVENCIONES			
	Espacios libres públicos		Espacios libres de carácter agrario y sin urbanizar
	Viviendas Unifamiliares (Molinerías)		Industria
	Viviendas en altura		Equipamiento





El entorno de espacios libres, sigue dominado por amplias áreas de cultivo, pero en lo que concierne al interior del barrio, aún no se ha considerado designar algún espacio de carácter público para el disfrute de sus vecinos, esta problemática remarca la poca atención que tenía el ayuntamiento con los habitantes del floreciente barrio.

En el año de 1939 ocurre un suceso importante para la historia de los planes urbanísticos de la ciudad Castellana, se aprueba el plan de Cesar Cort, que para la

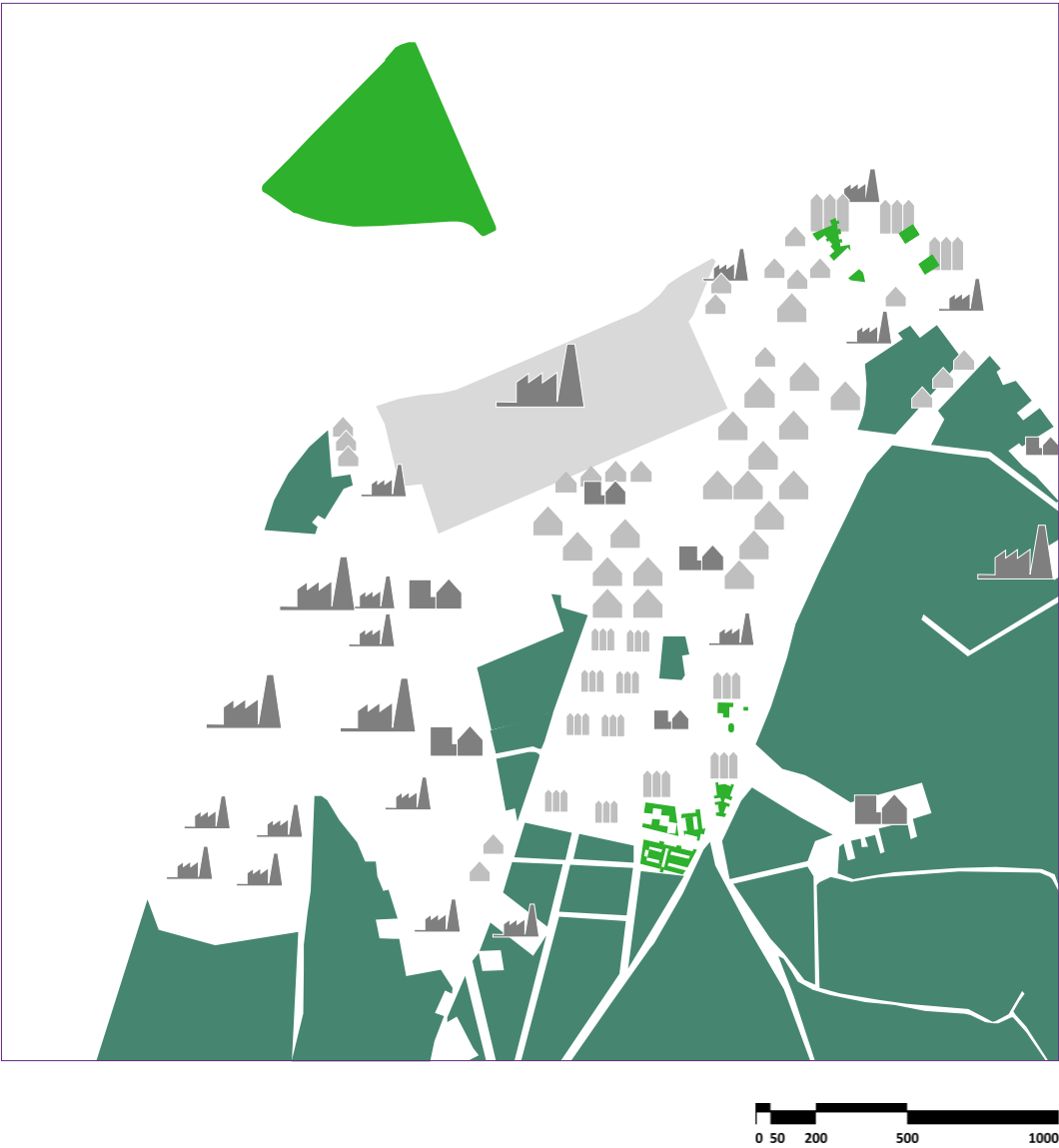


desgracia de los habitantes de Delicias no se lleva a cabo, pero es importante en cuanto a que pone sobre la mesa la problemática de desintegración urbana y la urgente necesidad de espacios libres que conecten el sector, previendo un inevitable crecimiento poblacional que años después sería inminente, en menos de 20 años de acuerdo al plano cartográfico de 1943 en comparación a la orto foto de 1956 la población de Valladolid crece cerca de un 20%, y la población que más creció como se evidencia en el plano, se concentraba en el barrio de Delicias.





La orto foto de 1956 ya define consistentemente las líneas de lo que es el urbanismo de esta zona de la ciudad, como se menciono líneas atrás, la ciudad adopta la lotificación de los terrenos agrarios, es decir que los intervinientes en el desarrollo del urbanismo no venían de la administración pública, eran en un principio familias que solicitaban la construcción de viviendas en terrenos agrarios y con el tiempo y gracias a políticas de viviendas subvencionadas en el gobierno de franco, las constructoras eran las que gestionaban de una forma más organizada dichos permisos que permitieron la apertura de



algunas vías y de la ocupación del suelo que en un principio se tenia categorizado como suelo de uso fabril.

La ley de viviendas subvencionadas de 1957, vendría a darle el impulso más grande al desarrollo de viviendas, comienza la construcción de grandes bloques de vivienda, que ocupan con cada proyecto manzanas enteras, las viviendas molineras que estaban aisladas de otras construcciones, se demolían para construir nuevos bloques de vivienda, este ejercicio permitió ocupar lotes baldíos a la vez que en búsqueda de oportunidades inmobiliarias

FIG. 39  
Cartografía histórica, con corrección de color elaboración propia  
Título: Plano de Valladolid  
Escala Ajustada: 1:25.000  
Archivo y sig.: B.N. Sección Mapas y Planos. Sig. m. 14 v. Valladolid. Plano 1967.  
Obtenido de la página web GIS Valladolid del Ayuntamiento de Valladolid  
(GIS Valladolid, 1967)

FIG. 40  
Esquema de desarrollo de espacios libres públicos basado en el análisis de cartografía histórica de 1967 y el plano del PGOU de 2017  
Elaboración propia con base a Cartografía histórica y Ortofotos

CONVENCIONES

Espacios libres públicos

Viviendas Unifamiliares (Molineras)

Viviendas en altura

Espacios libres de carácter agrario y sin urbanizar

Industria

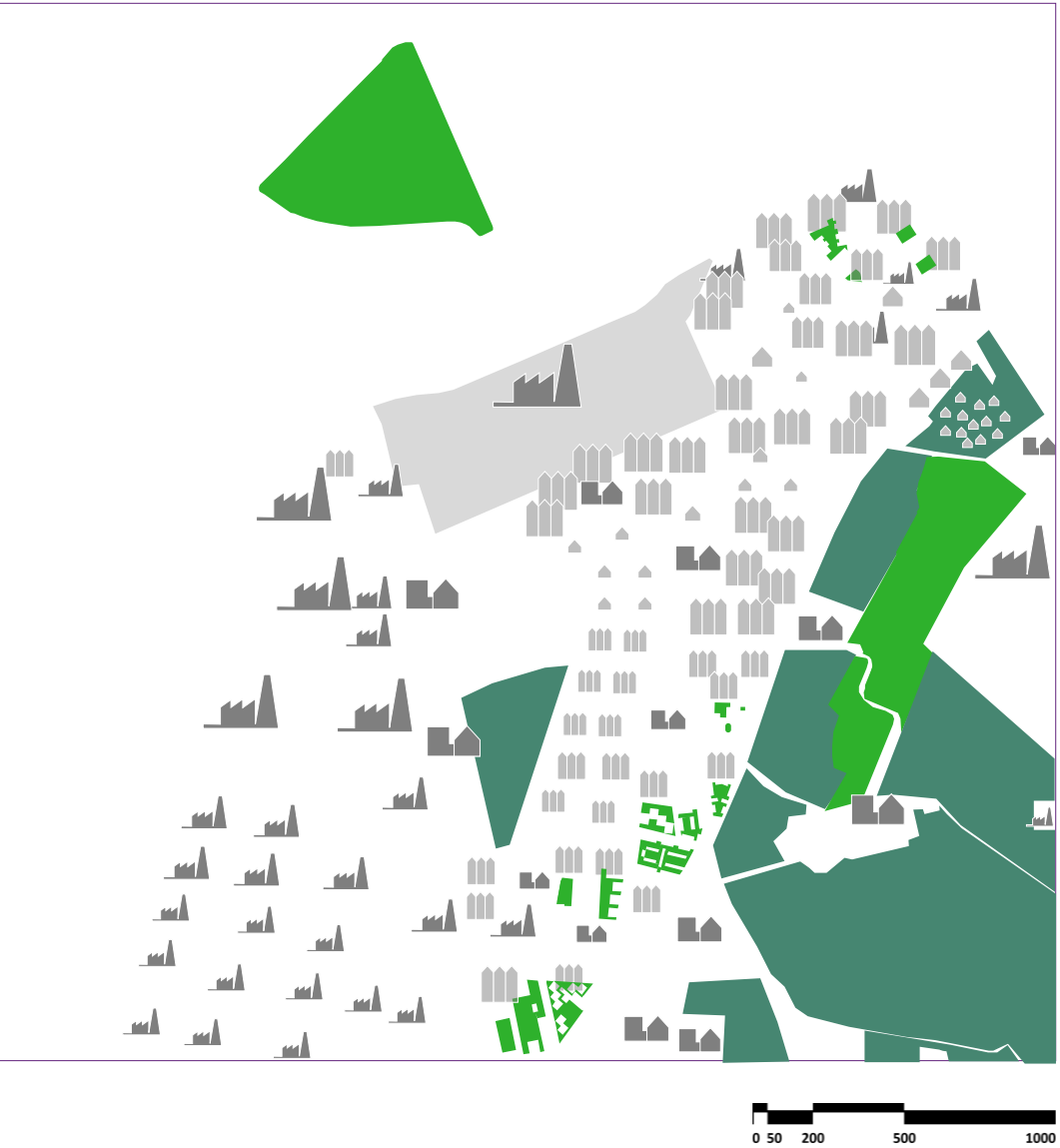
Equipamiento



demoler y así consolidar sectores.

En lo tocante a la generación de espacios libres, se identifican aislamientos dentro de los bloques de vivienda, pero su uso no se destinaba (o por lo menos no se equipaba) para el uso público. En las orto fotos de 1967 y 1973 se evidencia este manejo de espacios públicos, realmente insignificantes para la gran masa edificable.

En el siguiente apartado 1.4 se detalla la historia del



desarrollo de espacios libres, entendidos estos como espacios complementarios a la vivienda para el disfrute de sus ciudadanos. En la orto foto desarrollada durante los años de 1973 y 1986 aparece en la escena un gran espacio libre, el parque Canterac en costado extremo este del sector, fruto de la acción social de líderes comunitarios y de la acción ciudadana, pero de ninguna manera fue parte de algún plan dotacional.

Sin embargo este gran espacio, equiparable en tamaño al parque de Campo Grande, de diferencia de este en su

# 1973 - 1986

FIG. 41  
Ortoimagen  
Título: Interministerial  
Escala Ajustada: 1:25.000  
Resolución: 0,5 metros  
Obtenido de la página web del Instituto Geográfico Nacional (Hacienda, 1973)

FIG. 42  
Esquema de desarrollo de espacios libres públicos basado en el análisis de las ortoimágenes del Vuelo Americano serie B, la Interministerial, SIGPAC y el plano del PGOU de 2017  
Elaboración propia con base a Cartografía histórica y Ortofotos

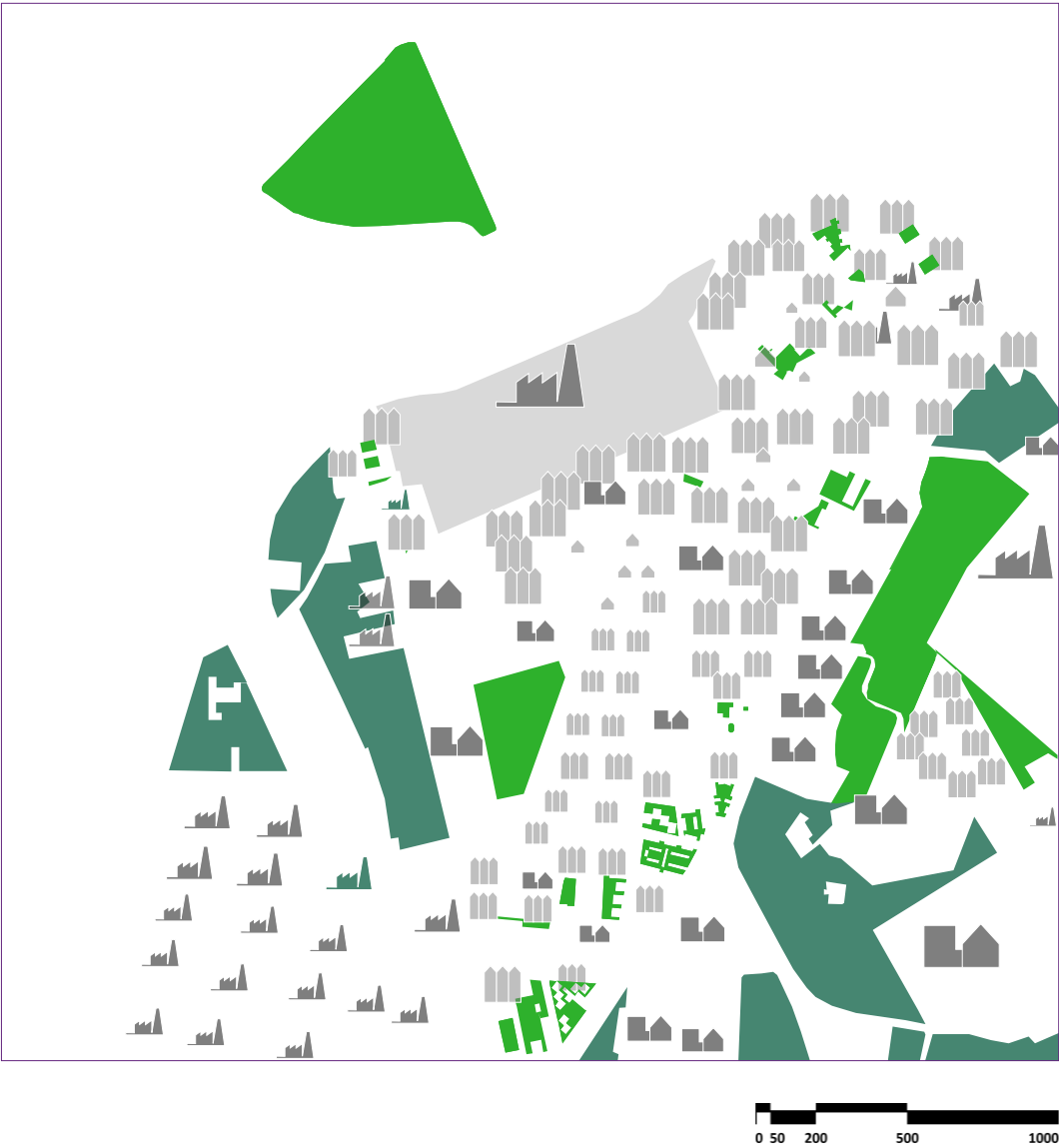
CONVENCIONES			
	<b>Espacios libres públicos</b>		<b>Espacios libres de carácter agrario y sin urbanizar</b>
	<b>Viviendas Unifamiliares (Molineras)</b>		<b>Industria</b>
	<b>Viviendas en altura</b>		<b>Equipamiento</b>





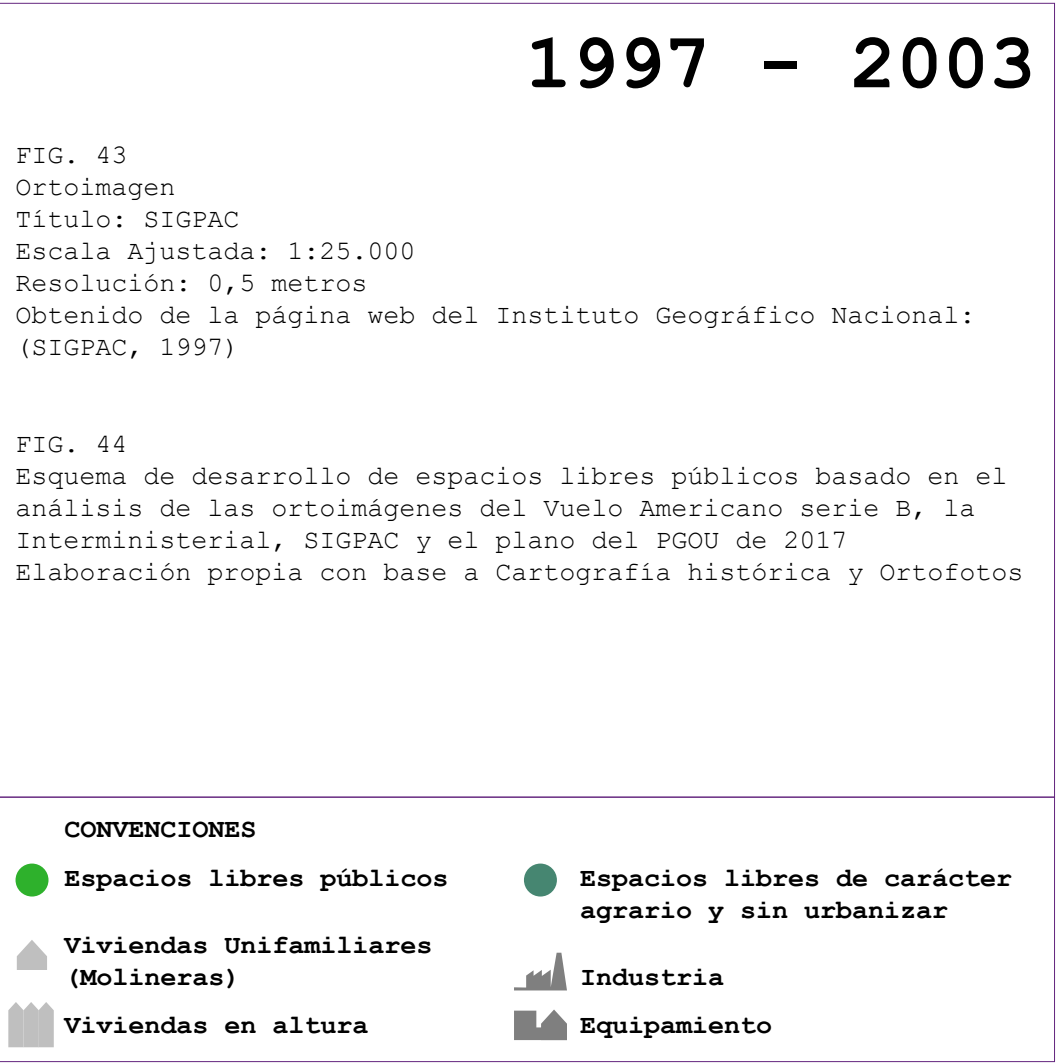
ubicación e integración con su entorno, esto no cambia el hecho de que es un espacio de esparcimiento, pero su ubicación hace que su concurrencia sea menor que la de Campo Grande, que es un paso habitual dentro de las rutinas de quienes viven y trabajan en el sector centro.

Muy posiblemente la adjudicación del parque Canterac como espacio de esparcimiento impulsó la construcción del barrio aledaño al nuevo hospital universitario Río Ortega, este sería el único sector que cuenta con un sistema de espacios verdes conectados aparte del mismo



parque de Canterac. Curiosamente aislado del barrio Delicias y por lo tanto con otro status social, lo cual no esta mal en el desarrollo de un mejor urbanismo, lo que no esta nada bien es no democratizar esa necesidad para un barrio que desde su génesis adolece de ella.

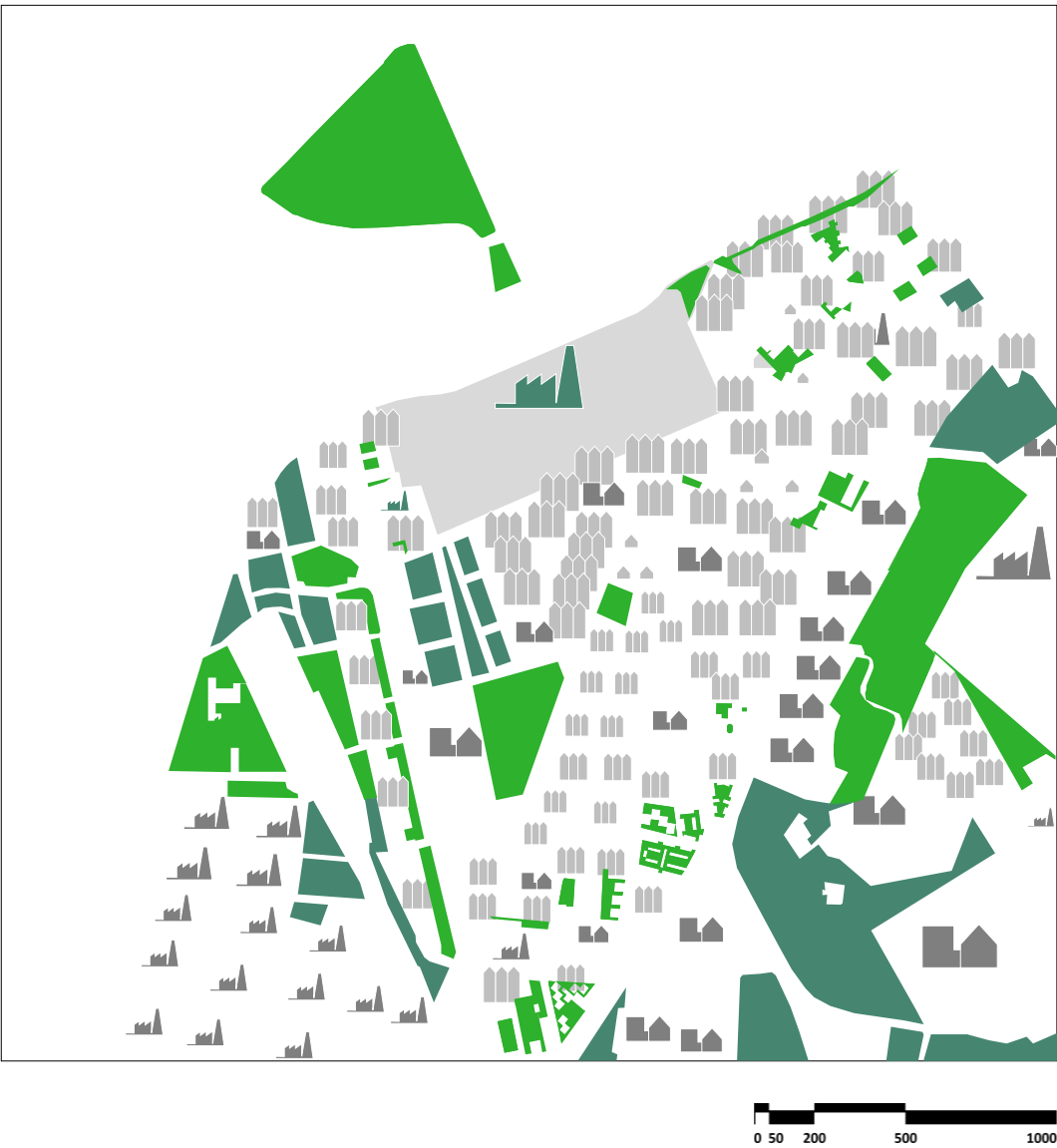
Finalmente el parque de la Paz inaugurado como parque en el año de 1988, 15 años después del parque de Canterac y que al igual que este, ganado a pulso por sus habitantes.





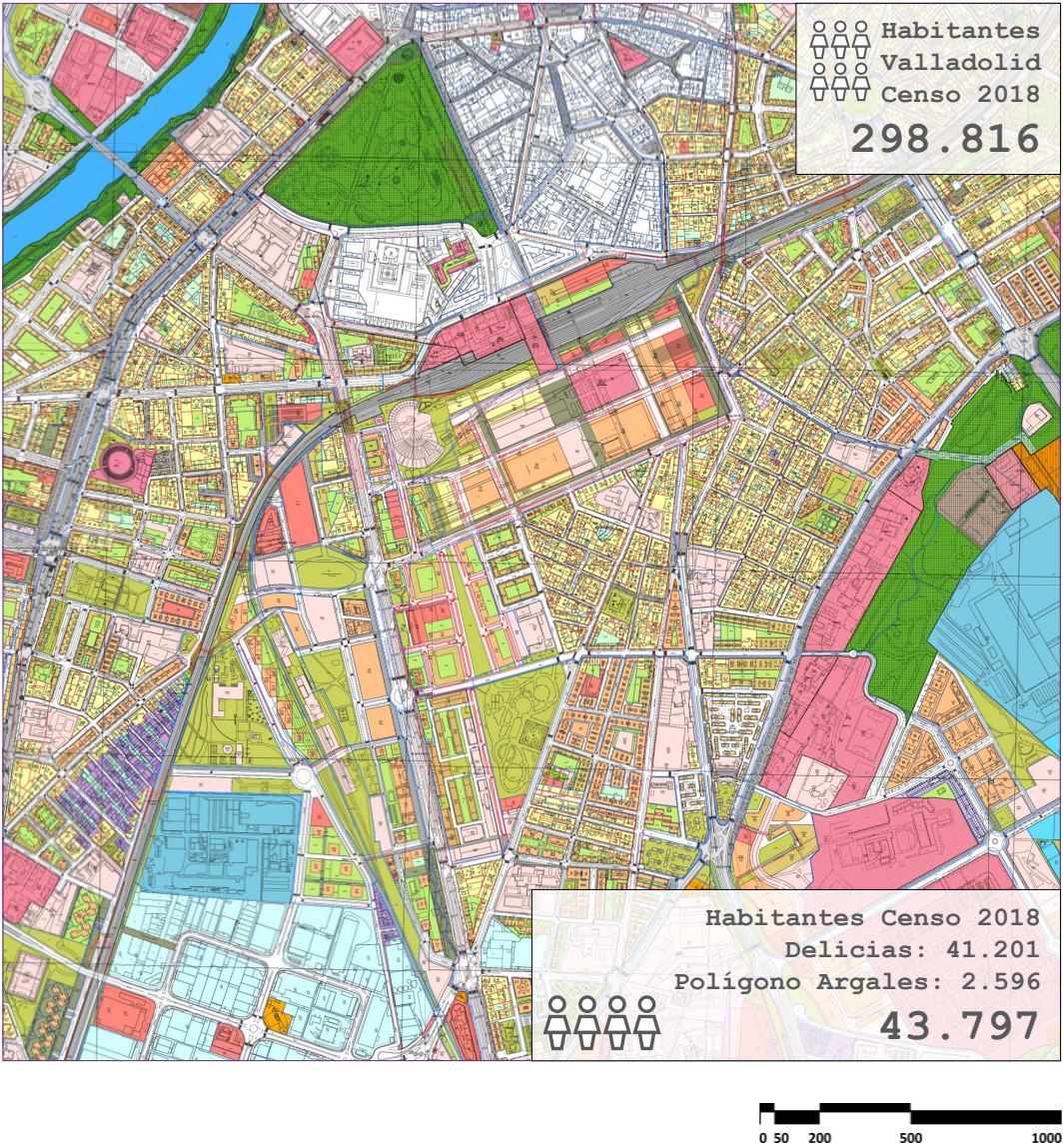


En el plano de 2017, vemos la realidad actual del Barrio Delicias, podemos **concluir que los espacios libres más significativos del barrio Delicias, son los mencionados anteriormente, El parque Canterac y de la Paz.** Los espacios generados como la Plaza de Lola Herrera, la Plaza de la Milagrosa y el recién construido en el conector deprimido de la Calle Segovia con Panaderos y Labradores, serían los siguientes en importancia, otros espacios son realmente de transito y no de evocación para permanecer. Por tanto es en el extrarradio de Delicias que se desarrollan nuevos espacios libres.

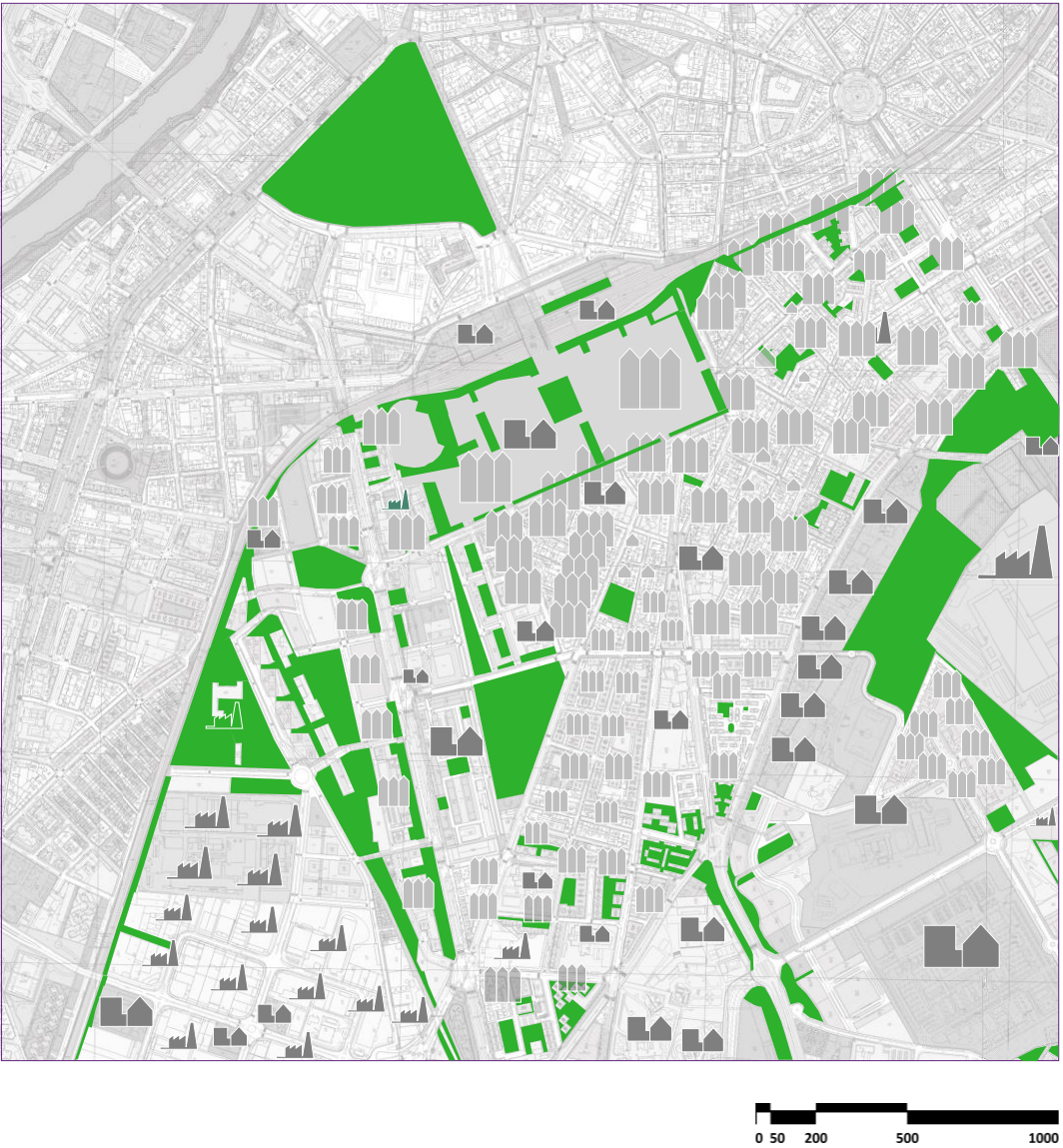


Como un claro ejemplo de este desarrollo fuera de los límites de Delicias, son los desarrollo ubicados en lo que se denominó “la ciudad de la comunicación” en las inmediaciones de la estación Ariza y Paseo del Arca Real, donde los planteamientos del nuevo urbanismo integran un desarrollo de andenes de grandes proporciones, y un desarrollo de espacios verdes.





El Plan del PGOU aprobado en 2020, desarrolla nuevas zonas destinadas a espacios libres, se ve una intención en conectar con el espacio libre más grande al interior del Barrio, el parque de la paz, que tendría un eje articulador conectado a los predios de los talleres con destino al Deposito de Locomotoras. En la actualidad estas Calles de nueva apertura en los predios liberados de los cuarteles de Arco de Ladrillo se encuentran en obras y serán un aporte importante, mas no definitivo para solucionar la necesidad de espacios libres de calidad y de proximidad cercana.



Lo que esta más en interrogantes, son los espacios libres planteados dentro de los talleres, que en primera medida pareciera atender a los nuevos habitantes que ocuparan la gran manzana y no a la demanda actual del sector.



FIG. 49  
Estación de Valladolid, año 1864, fotógrafo Auguste Muriet , fondo BNP.  
(Muriet, 1864)





# 1.3

## COMPONENTES DE LOS TALLERES DE RENFE Y SU ENTENDIMIENTO COMO ESPACIO INDUSTRIAL

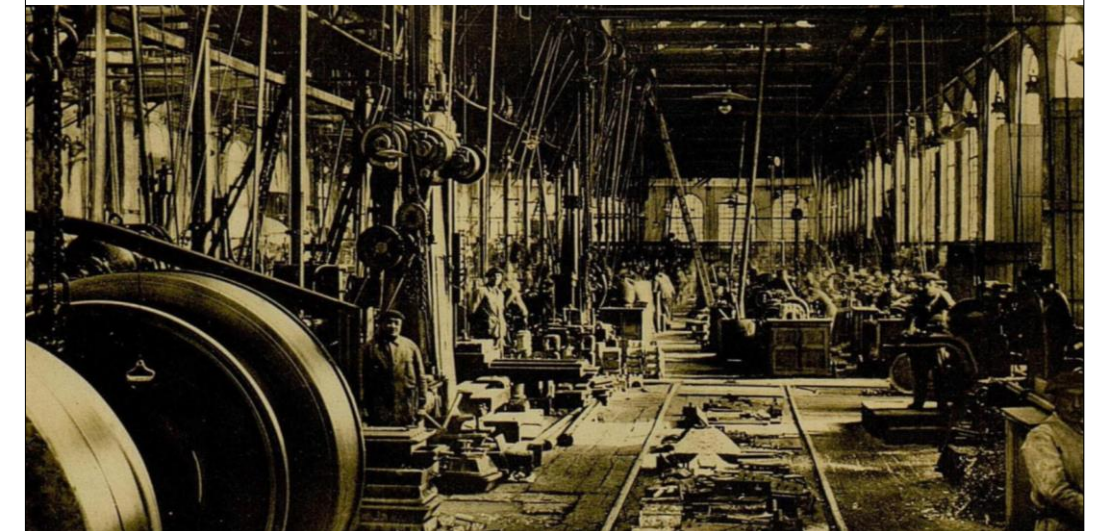


FIG. 50  
Talleres de Norte en Valladolid  
(spanishrailway, 1930)

FIG. 51  
Montaje de una locomotora tipo 'Confederación', Valladolid, 1986 (Renfe, ES).  
Nota: Trabajos de restauración de la locomotora, conservada en el Museo del Ferrocarril de Madrid-Delicias.  
(Rodríguez Mota, J., 1986)



El patrimonio industrial aparte de su riqueza arquitectónica e ingenieril, para que sea reconocido y entendido como (valga la redundancia) “patrimonio”, no se debe desligar de su función. La industria ferroviaria que ha marcado la forma en que se desarrollaron muchas de las ciudades modernas, tiene un trasfondo y una riqueza patrimonial demasiado grande para ser contenida por una edificación que sea digna de representar su valioso conjunto.

Este apartado del primer capítulo hace referencia a los elementos que componen el antiguo taller de Renfe, no solo en su arquitectura sino en su aporte tecnológico referente a su función y a su relevancia en el ámbito nacional y mundial.

Para lograrlo he tomado de referencia la tesis doctoral del investigador y profesor José Luis Lalana Soto, titulada Espacios Industriales del Ferrocarril en la ciudad. Los talleres ferroviarios de la tracción a vapor desde la perspectiva del patrimonio industrial.

Y en el ejercicio de buscar designar un orden clasificatorio de los distintos elementos que configuran el funcionamiento del taller, en su tesis Lalana Soto nos ejemplifica unos conceptos, que considero rectores en cuanto a la clasificación que tanto buscaba, en resumen son los siguientes:

El primero es el material, que se descompone en material fijo, pequeño material, material motor, material remolcado y material rodante. El segundo es el edificio de viajeros. El tercero es la instalación técnica ferroviaria. El cuarto es el Depósito. Y por último el taller.

Cada uno de estos términos abarca un mundo complejo dentro del funcionamiento de la industria ferroviaria, muchos de ellos han sido entendidos de diversas formas, pero en aras de simplificar y ejemplificar cada uno de ellos. Mi intención es hacerlos evidentes en el caso de estudio que nos ocupa en los antiguos talleres del Renfe en la ciudad de Valladolid.



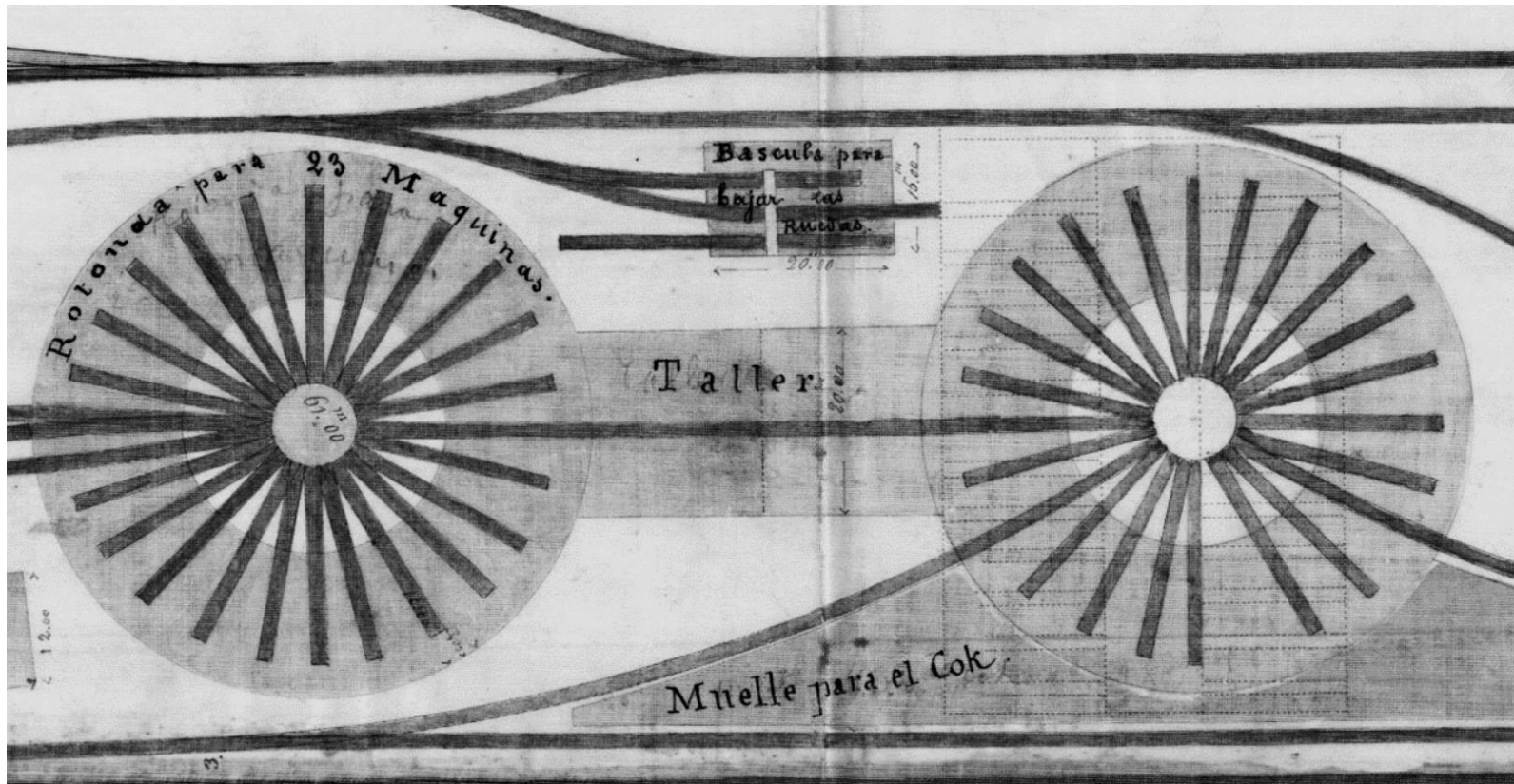


FIG. 52  
Detalle del proyecto de estación para Valladolid, 1860 (Norte, ES)  
(Lalana Soto, J. 2021)

Antes de entrar en un ejercicio de clasificación debemos entender el génesis de lo que trata la industria férrea, y la verdad es que en conjunto tanto su razón de existir, su funcionamiento y su concepción, todo apunta a un mismo norte. En el apartado del capítulo 1.1 se mencionó el interés de conectar la capital de la nación con la ciudad de Irún, ciudad española limítrofe con la ciudad francesa de Hendaya, y aquí la palabra clave “conectividad”, este hecho es más que obvio en un sistema de transporte que depende de un trazado y que de cierta forma le obliga a solo transitar por el, esto es otra obviedad, así como que está intrínsecamente relacionado con el desplazamiento, de diferentes elementos aparte de personas.

Esta serie de afirmaciones, muy lógicas, nos deben llevar a la obviedad mas importante, **la industria férrea no se puede entender patrimonialmente si está desconectada de sus partes**, desde esta concepción no podemos desvincular al Depósito de locomotoras de su plataforma giratoria, ni a esta con el camino por el cual se conducen el material rodante que conecta con las demás dependencias. Se debe romper el hecho de entender el mundo férreo solo a partir de las estaciones de pasajeros, y mas en un tiempo en el que las nuevas generaciones no reconocen como tecnologías a las anteriores de las que viven en la actualidad.

Es entonces el desplazamiento, la pluma con la que se trazan los diferentes sistemas y es la conexión de las diferentes partes, sin ese trazo, el dibujo del patrimonio industrial no estaría completo.

### 1.3.1 CLASIFICACIÓN DE LOS COMPONENTES DEL TALLER

De acuerdo con la terminología que elabora Lalana Soto, a continuación se abordan los componentes más relevantes del caso de estudio. Estos elementos resultan esenciales para el análisis y la comprensión del funcionamiento de los antiguos talleres de Renfe, y en un orden jerárquico presentado a continuación:

- Material fijo. La vía y sus componentes que colaboran en el tránsito y son componente esencial para configurar el sistema.
- Material rodante. Así como la vía, lo que circula por ella completa el cuadro armónico, en una suerte de simbiosis.
- El Depósito. En especial el de Valladolid, representa además de su función y tecnología y singularidad.
- El taller. En términos tecnológicos es el que ha alcanzado mayor desarrollo, y es una pieza clave en la construcción y reparación de material rodante.
- la instalación técnica ferroviaria. Que abarca en sí el Depósito, los talleres y otras dependencias, nos ayudara a entender la unidad que desarrolla el conjunto de piezas.

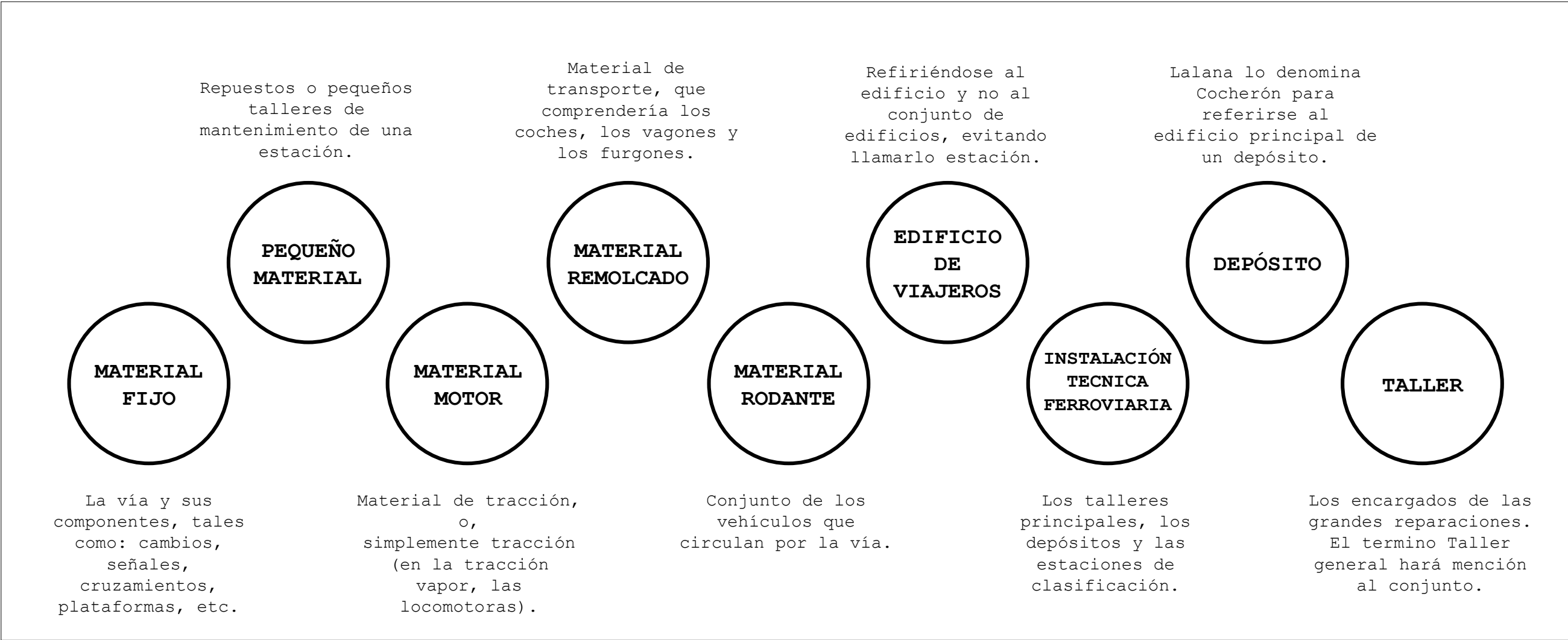


FIG. 53  
Gráfico resumen de terminología férrea  
definida por Lalana Soto  
(Elaboración propia)



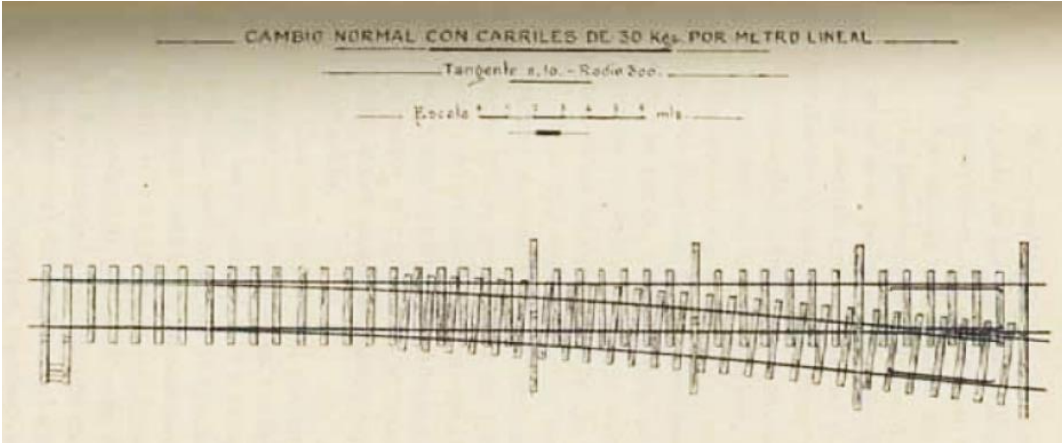


FIG. 54  
Cambio normal con carriles de 30 Kg por metro lineal.  
(Alberich, 1927)

“El camino como condicionante de diseño de los espacios ferroviarios. En esto reside, ni más ni menos, la esencia del ferrocarril: una vía artificial por la que se guían vehículos que circulan sin poder abandonarla”. (Moreno, 2018, 12)

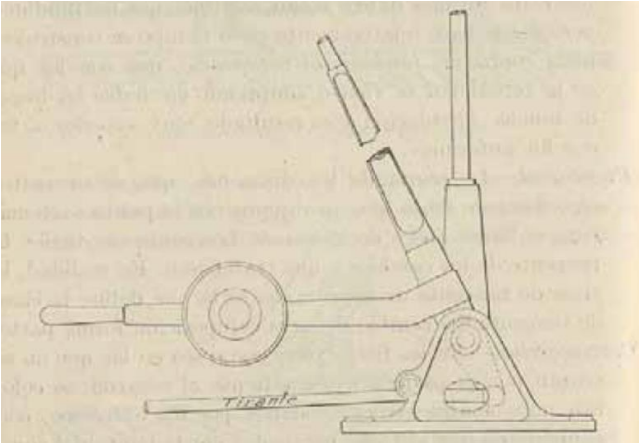


FIG. 55  
Palanca de maniobra, cambio de carril.  
(Moreno, 2018, 12)  
Fuente: Manual del asentador de vía,  
por Mariano Alberich de la Campa.  
Madrid 1927.

### 1.3.2 MATERIAL FIJO

La esencia que ha impregnado la industria férrea en todos sus ámbitos debe su valía e importancia al material fijo entendido como el sistema que permite el desplazamiento, con ello todas las tecnologías que se han desarrollado entorno a hacer mas efectivo el desplazamiento del material rodante, si bien la vía limita la circulación en si misma, este hecho ha permitido un desarrollo en las alternativas de desplazamiento para las diversas tareas que se llevan a cabo en el taller general. Si habláramos del cuerpo humano, el material fijo sería el sistema circulatorio que es el viaducto por el que se transportan los nutrientes a todo el cuerpo, en este sentido el cuerpo para nuestro caso seria el taller general y los nutrientes harían las veces de material rodante.

Los sistemas de desplazamiento que encontramos en nuestro caso de estudio serían:

- Las vías
- Los cambios de vía
- Señales
- Puentes giratorios
- Plataformas horizontales



FIG. 56  
Comparación de los ferrocarriles en el mundo.  
(Scientific American, 1899)

### 1.3.3 MATERIAL RODANTE

El desarrollo y la organización espacial de los talleres de Renfe en Valladolid, al igual que en la industria ferroviaria en general, se comprenden a partir de la relación intrínseca entre dos elementos fundacionales: el material rodante y el material fijo. La simbiosis entre estos dos componentes ha sido, de hecho, el principio rector que ha configurado el diseño, las dependencias y la lógica dimensional de todo el complejo.

El material rodante, que incluye locomotoras, trenes y vagones, no es solo el objeto de la actividad industrial, sino también el factor que define sus exigencias. Las características dimensionales, el peso y las necesidades mecánicas de estos vehículos determinaron directamente el tamaño y la altura de las naves, la capacidad de los puentes grúa y la especificidad de la maquinaria y las herramientas. La lógica espacial de los talleres se organizó, por tanto, en función de los requerimientos de mantenimiento, reparación y construcción del material rodante, creando una secuencia de trabajo optimizada y eficiente.

Por otra parte, el sistema de material fijo, compuesto principalmente por el entramado de vías, funcionó como la columna vertebral del complejo. Este sistema articuló cada uno de los espacios, definiendo las distancias entre naves, la orientación de los edificios y los flujos logísticos internos. Las vías no solo servían para el desplazamiento de los trenes, sino que organizaban las diferentes etapas de la cadena de producción, desde la recepción del material a reparar hasta su salida. Este diseño, lejos de ser aleatorio, era una respuesta funcional y espacial a la necesidad de mover, posicionar y distribuir eficientemente las grandes piezas de material rodante.





FIG. 57  
Ortoimagen del vuelo Interministerial (1973 - 1986)  
Los depósitos de locomotoras de los talleres generales del  
Renfe, Valladolid.  
(Hacienda, 1973)

### 1.3.4 EL DEPÓSITO

La delimitación que nos da Lalana Soto sobre lo que es el Depósito de locomotoras, nos ayuda a comprender la relación de conjunto, haciéndonos ver el Depósito mas allá del edificio, abarcando el sistema anexo del que depende su funcionamiento, y es por eso que para fines de su estudio al edificio que alberga las locomotoras lo denomina cocherón, a pesar de que el mismo no lo desliga del termino con que mayor se conoce, pero el ejercicio terminológico aunque nos pueda desorientar, realmente lo que pretende es romper la idea de individualidad.

En lo que he denominado con cierto cariño como la ciudad de las maquinas (los talleres del Renfe), surge un elemento singular, en este sistema de circulación, tan ordenado y a la vez tan complejo requería para su constante desarrollo y mantenimiento un depurador que regulase el tránsito de material rodante al tiempo en que lo reparara, en específico se necesitaba un centro de reparaciones menores y mantenimiento debido a los desgastes de contacto, metal con metal.

Este depurador es el depósito de locomotoras funcionaba como un centro de mantenimiento crucial, diseñado para gestionar de manera eficiente la circulación y la recepción de material rodante. Su principal desafío era asegurar un flujo constante de locomotoras que requerían mantenimientos periódicos, sin interrumpir el ingreso de otras que también necesitaban atención. Este sistema estaba meticulosamente planificado para evitar el colapso, incluso bajo una alta demanda de servicio, garantizando la operatividad continua de toda la red.





FIG. 58  
Ortoimagen aérea de los depósitos de locomotoras de los talleres generales del Renfe, Valladolid.  
(Google, 2023)

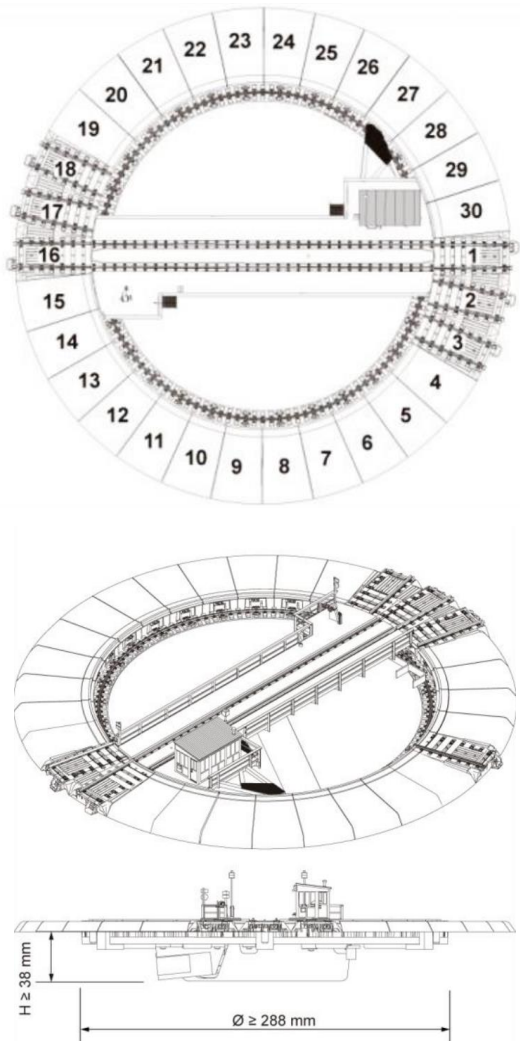


FIG. 59  
Puente giratorio 74861, modelo de placa giratoria para maquetas de trenes a escala, fabricado por la marca Märklin.  
Nota: Este accesorio, diseñado para la escala H0 (1/87), permite a los entusiastas del modelismo ferroviario simular el movimiento de una locomotora real.  
(Märklin, 2000)

El estudio del depósito de Valladolid revela una profunda comprensión de la industria férrea, que para el momento de su implementación ya había alcanzado un notable desarrollo en países como Inglaterra, Francia, Bélgica, Alemania y Estados Unidos. La tardía industrialización de España, particularmente en el sector siderúrgico, generó una dependencia de importaciones extranjeras. No obstante, esta circunstancia permitió a la industria ferroviaria española acceder directamente a los avances tecnológicos y sistemas de organización ya probados y validados en el extranjero. Así, cada sistema implementado en los talleres del Renfe de Valladolid, incluido el diseño y funcionamiento de los depósitos, se benefició de una eficiencia ya demostrada.

En resumen, el depósito de locomotoras de Valladolid representa un ejemplo de cómo la ingeniería ferroviaria local adoptó soluciones tecnológicas de vanguardia, creando una infraestructura que, análoga al corazón humano, garantiza la vitalidad y el funcionamiento continuo de todo el sistema ferroviario.

En este sentido, la documentación de Lalana Soto es de un valor incalculable, al revelar que instalaciones de este tipo, mencionadas en su tesis como cocherones, fueron una rareza a nivel internacional, existiendo principalmente en enclaves industriales europeos como Tergnier y Montluçon en Francia, y en Colonia, Alemania. Su estudio resalta la singularidad del caso vallisoletano, que no solo fue un ejemplo pionero en España, sino que además es el único de estos grandes cocherones que se conserva hasta la actualidad, a pesar de su deteriorado estado.

Este hecho convierte al depósito en un vestigio crucial de la historia industrial y tecnológica, un testimonio de una de las tecnologías más relevantes de la era de la industrialización. Aunque su función decayó con el avance de la modernidad y su desuso se hizo efectivo hacia la década de 1960, su importancia para la historia del ferrocarril y la ingeniería no puede ser subestimada. El depósito de Valladolid es, por tanto, una pieza fundamental para comprender la evolución de la infraestructura ferroviaria y la adopción de la innovación tecnológica en el contexto español y europeo.



FIG. 60  
Carro transbordador para locomotoras, Talleres de Valladolid, ca1950  
NOTA: La locomotora está entrando al taller de Montaje, por lo que,  
puesto que para poder trabajar sobre ella ha de estar fría, necesita  
ser remolcada por una locomotora de maniobras.  
(Lalana, 2021)



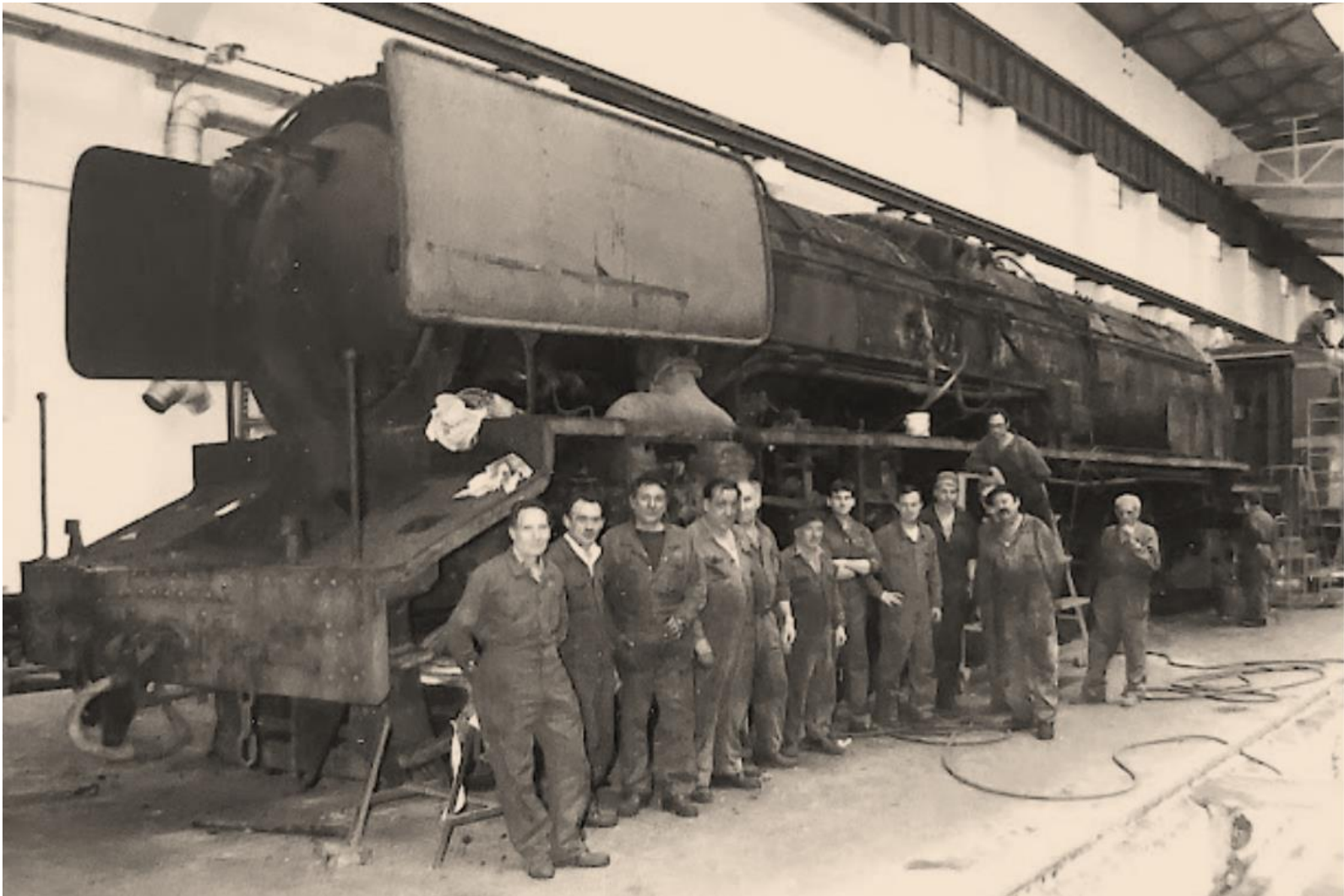


FIG. 61  
El equipo de reparación de los Talleres Centrales de Valladolid posa junto a la 2009 (autor desconocido).  
Nota: Foto tomado alrededor de los años 90 del siglo XX  
(Trenes y tiempos, s.f.)

### 1.3.5 EL TALLER

La parte mas extensa y tal vez la mas importante, son los talleres, de usos variados en la industria férrea en el mundo, pero con diferencias particulares de acuerdo a su lugar de explotación en el caso de Valladolid, como nos lo enseña Lalana Soto, se distribuye en tres secciones:



FIG. 62

Las operaciones efectuadas en los talleres permitía por una parte la fabricación de nuevas piezas, por otra la reparación de grandes averías que el Depósito no podría realizar debido a su tamaño, y por ultimo el ensamblaje de nuevo material rodante.

Todas estas operaciones requerían no solo de un espacio de grandes dimensiones, en ellos se encontraban otra maravilla de la ingeniería, los puentes grúa que con la llegada de la electricidad en 1905, fueron de los mas modernos para la época, otras grandes maquinarias empleadas eran la roblonadora hidroeléctrica y remachadora hidráulica.





FIG. 63  
Vista lateral del montaje de una locomotora de vapor, suspendida y transportada por un puente grúa.  
(Docutren, 1950)

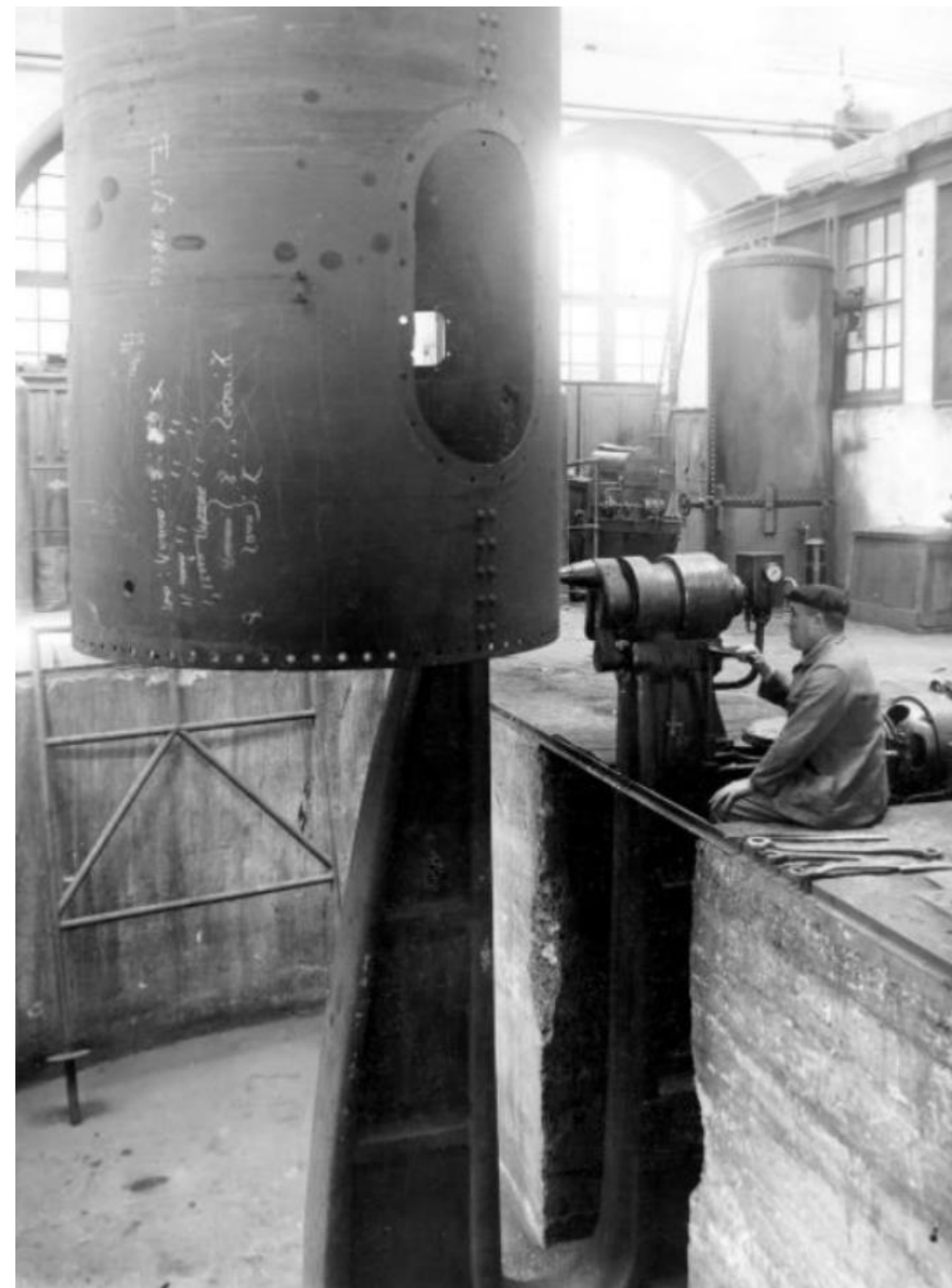


FIG. 64  
Roblonadora hidroeléctrica, Valladolid.  
(Lalana, J. s.f.)







FIG. 67  
Taller de calderería, sección de tubos. Valladolid (ES).  
(Lalana, s.f.)

#### **El TALLER - MATERIAL REMOLCADO**

El taller de material remolcado, encargado de la fabricación y reparación de coches y vagones, se basaba en la estandarización de sus componentes. Su elaboración, aunque fundamental para el sistema, era comparativamente más rápida y menos compleja que la de las locomotoras (Material motor). Como menciona Lalana Soto en su investigación, en los inicios, ambos tipos de material eran elaborados en la misma nave, lo que subraya la eficiencia y el aprovechamiento de recursos de la época. Sin embargo, incluso en este espacio compartido, la estructura de trabajo era completamente individual, lo que indica que, desde un principio, se reconocía la necesidad de una gestión separada para cada tipo de tarea.

En un claro ejemplo de la evolución industrial, las mejoras en el "quehacer industrial" llevaron a que estas dos funciones —la elaboración de locomotoras y la de vagones— migraran hacia una especialización completa. Este proceso, que finalmente llevó a la independencia de ambas secciones, fue impulsado por la necesidad de optimizar los recursos y la mano de obra altamente cualificada que cada tarea requería. La coexistencia inicial en la misma nave fue un paso transitorio hacia la división del trabajo que caracteriza a la industria moderna.

#### **El TALLER - MATERIAL FIJO**

A diferencia del material motor y el material remolcado estaba regido bajo otro departamento llamado vía y obras que funcionaba de manera casi que independiente, esto debido a que las lógicas fabriles eran muy diferentes y de cierta forma mucho mas simples, su ubicación se establece cerca de los demás talleres siguiendo sometido al sistema de circulaciones y desplazamientos

Figura 68  
Carro transbordador sin foso para  
vagones, Talleres generales de  
Valladolid.  
(Santos, 1960)





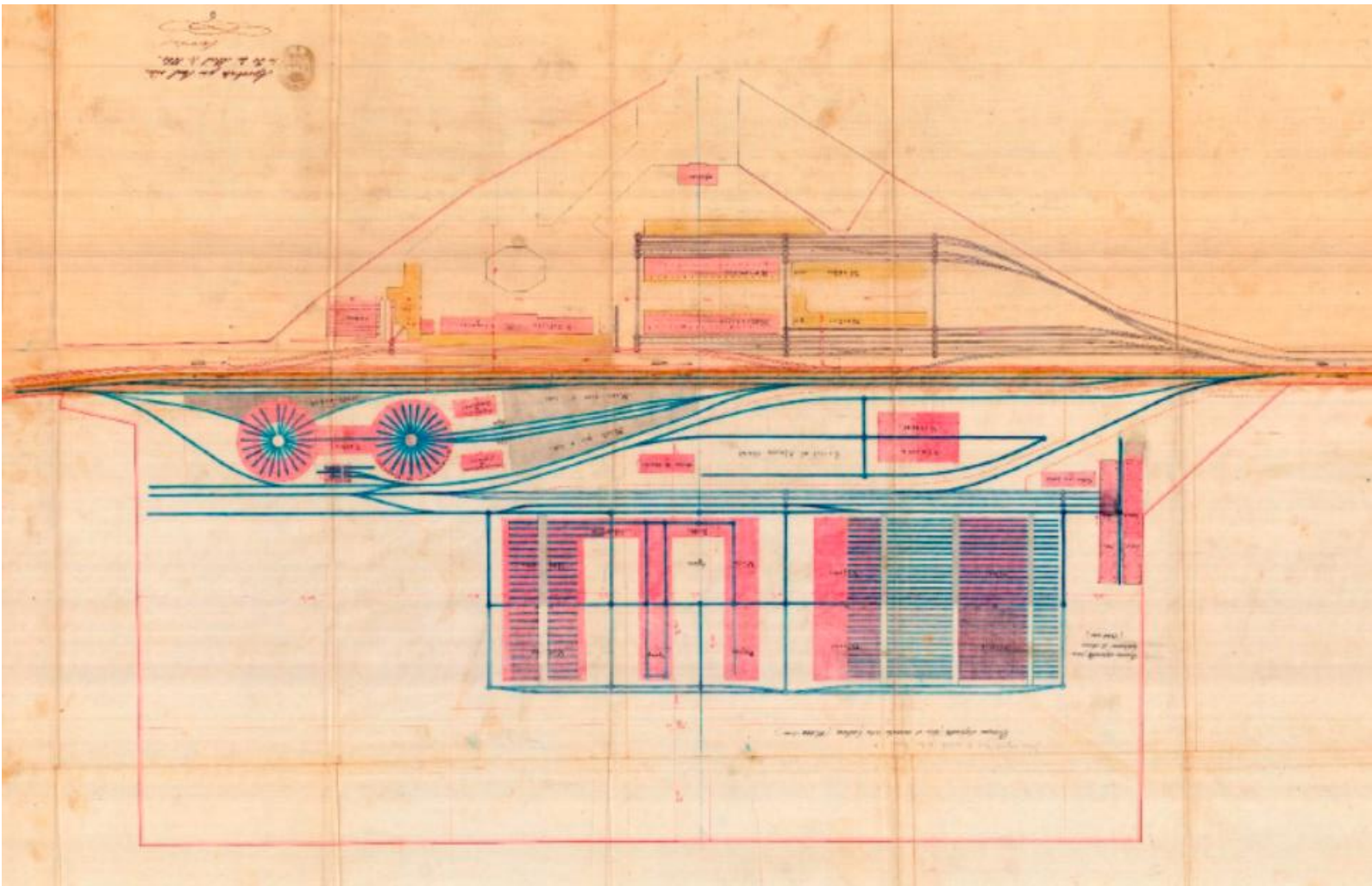


FIG. 69  
Plano general de la estación de Valladolid (proyecto).  
(Lalana, 1860)

“Los talleres principales se destinan, sobre todo, a reparaciones importantes de maquinaria y equipo de transporte. Estas instalaciones cubren así todas las necesidades de la construcción de estos vehículos, ya que la reparación puede conllevar la sustitución completa de uno o incluso todos los componentes, de forma sucesiva, de modo que la máquina o el vagón quedan verdaderamente reconstruidos por completo. (Goschler, 1868, 524-525)”

Traducido del francés  
(Lalana Soto, J. 2021. pp. 323)

### 1.3.6 LA INSTALACIÓN TECNICA FERROVIARIA

En última instancia, la interacción constante entre el dinamismo del material rodante y la estructura fija de las vías definió a los talleres generales como un organismo altamente especializado. Cada dimensión, cada distancia y cada área de trabajo fue una respuesta ingenieril a esta relación, manifestando que no se puede entender el desarrollo de la infraestructura sin comprender la funcionalidad del vehículo que transita por ella.

Y estos parámetros se hacen singulares de acuerdo a la función del edificio, en su tesis, Lalana Soto establece una distinción fundamental en la concepción arquitectónica de dos edificaciones clave: las naves, dedicadas al material remolcado (coches y vagones), y los depósitos de locomotoras, a los que se refiere con el término de "cocherones". Esta distinción no solo se limita a su uso, sino que revela una diferencia profunda en los criterios de diseño y planificación.

La arquitectura de las naves, aunque responde a una proporción espacial adecuada a las dimensiones del material rodante que albergan, de acuerdo a Lalana Soto, se inscribe en un modelo de arquitectura industrial estándar. Su diseño es funcional y relativamente sencillo, basado en una estructura de una sola planta, a ser posible diáfana y de grandes dimensiones. Esta simplicidad conceptual permitía una organización flexible del trabajo en secciones diversas.



FIG. 70  
La 2010, en cabeza del Iberia, junto al Talgo II en la estación de Valladolid en el verano de 1962.  
(Navé, 1962)

En cambio, el desarrollo de los depósitos de locomotoras respondía a un estudio exhaustivo y profundo del movimiento de las locomotoras. Estos edificios requerían una organización y unas partes mucho más definidas y con características específicas y más regulares. El propósito de esta planificación minuciosa era optimizar el desplazamiento de las locomotoras sin afectar los tiempos de mantenimiento y, sobre todo, evitar "represamientos" o atascos logísticos. La arquitectura de los cocherones, por tanto, era la solución espacial a un problema de logística y flujo altamente especializado.

Esta dualidad en la concepción arquitectónica tenía una consecuencia directa en la operación de los talleres: aunque compartían una jefatura común, las dos secciones funcionaban en la práctica de forma casi independiente, incluso con requerimientos diferentes para su comunicación con el exterior. La especificidad del trabajo de las locomotoras, frente a la flexibilidad de las naves, fue el motor que impulsó esta divergencia en su diseño y gestión incluso en la gestión diferenciada a día de hoy de Renfe y Adif, que pueden reflejar una realidad muy compleja, que necesita una comprensión compartida.



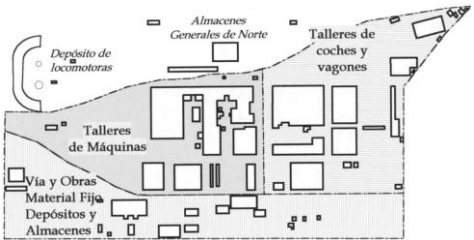
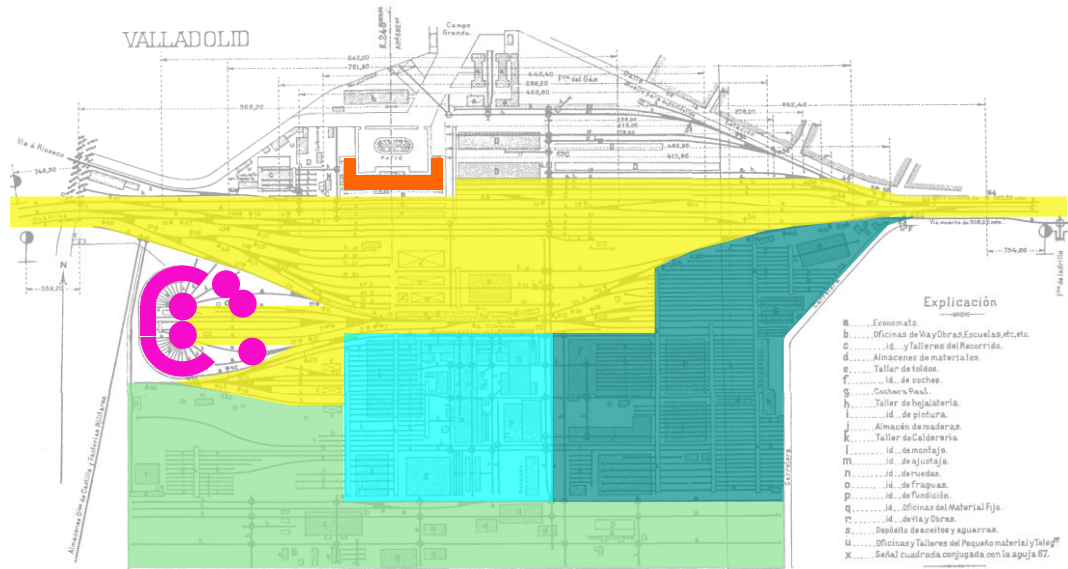


FIG. 71  
Desglose de los edificios de  
los talleres de Valladolid  
por secciones.  
(Lalana, 1912)









COMPONENTES DE LA INDUSTRIA FERREA			
	EDIFICIO DE VIAJEROS		TALLER - MATERIAL RODANTE
	EL DEPÓSITO		TALLER - MATERIAL REMOLCADO
	MATERIAL FIJO		TALLER - MATERIAL FIJO

FIG. 72  
Componentes de la Industria ferroviaria.  
Nota: Basado en los conceptos y terminologías planteadas por  
Lalana Soto.  
(Elaboración propia)

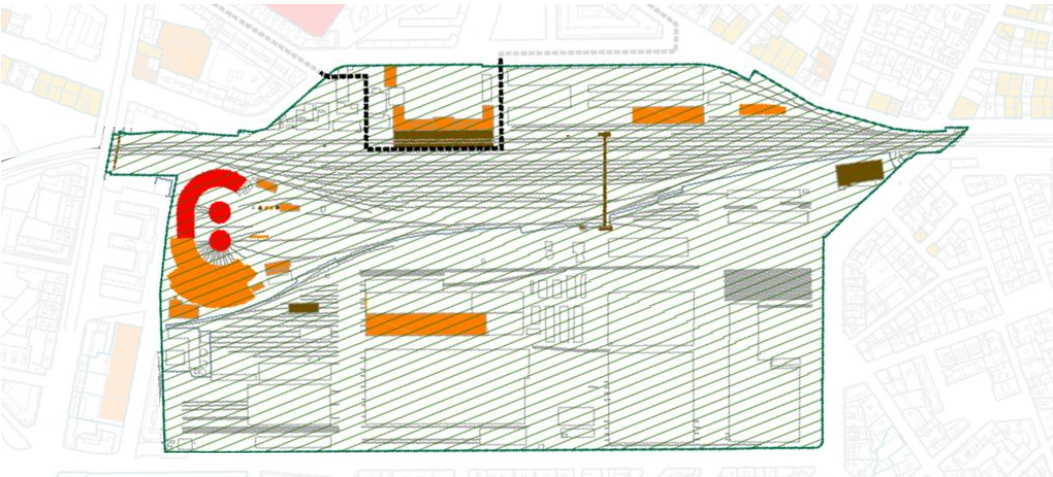


FIG. 73  
Desglose de los edificios de los talleres de Valladolid por  
secciones.  
(PGOU, 2020)

### 1.3.7 COMPONENTES DE LA INDUSTRIA FERROVIARIA VS. PATRIMONIO PROTEGIDO

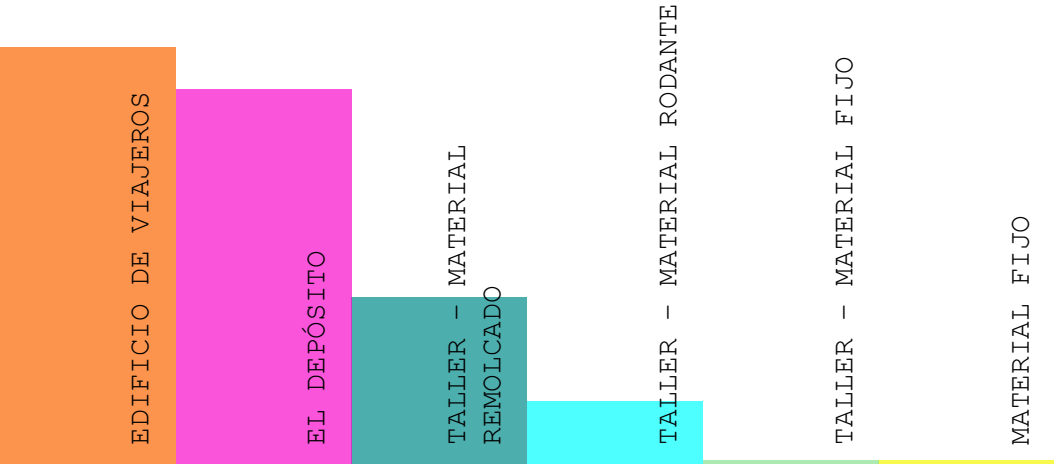
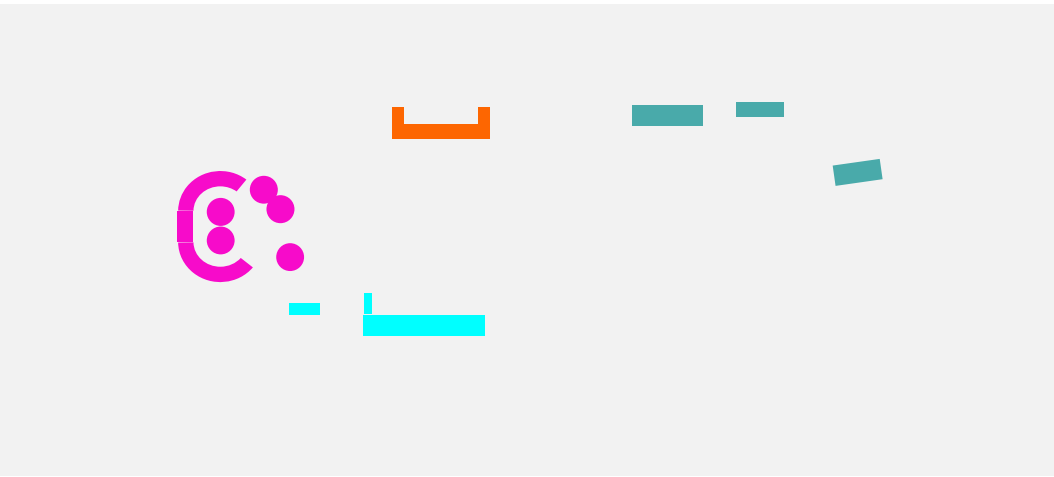


FIG. 74  
Componentes de la industria férrea protegidos por el Plan  
General de Ordenación Urbana (PGOU) de 2020.  
(Elaboración propia)





FIG. 75

Estación de Valladolid, llegada de un tren, año 1912, archivo Revista Adelante.  
(Spanishrailway, 1912)





FIG. 76  
Plaza del Carmen en los años 70's.  
(Valladolid Web, s.f.)





# 1.4

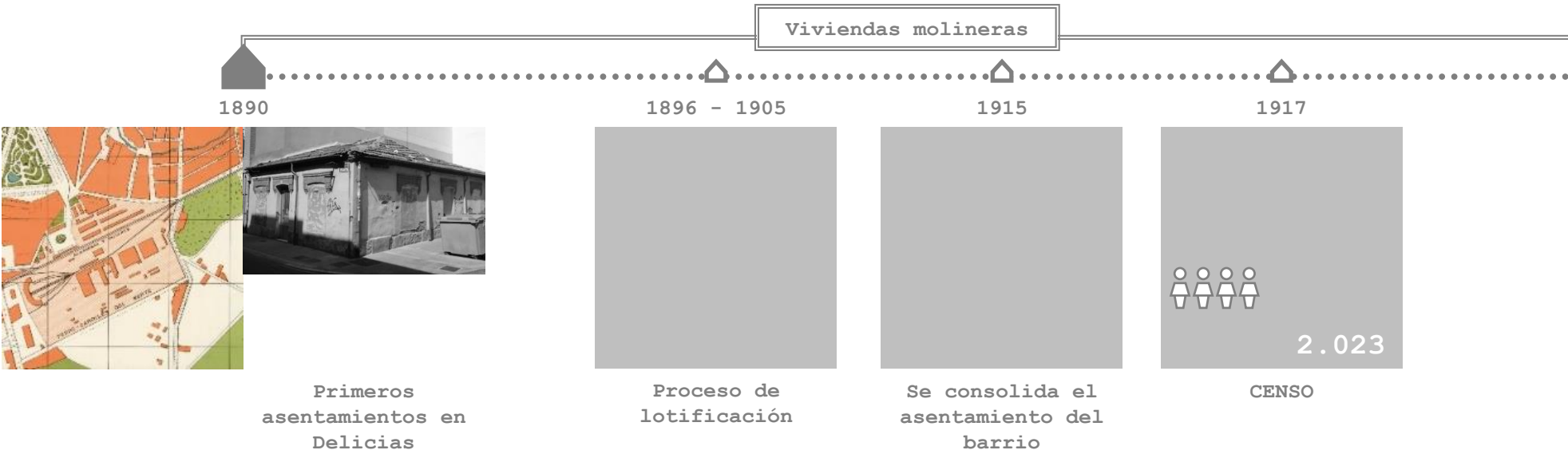
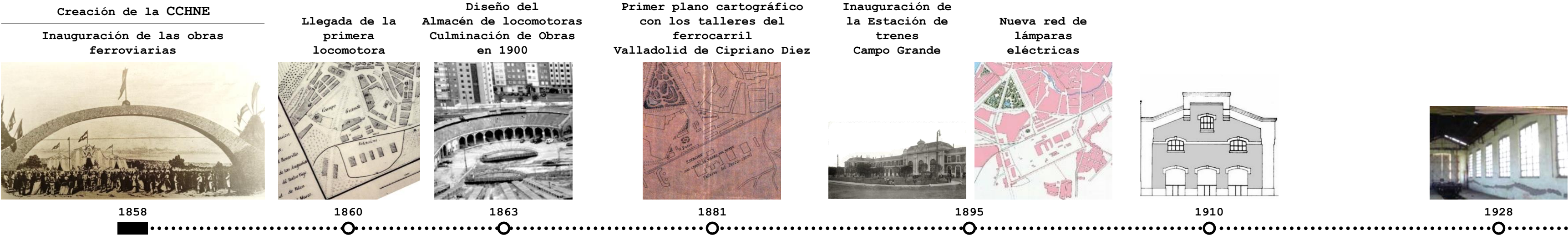
## LÍNEA DEL TIEMPO PARALELA



FIG. 77  
Talleres del Norte en Valladolid.  
(Spanishrailway, 1912)



FIG. 78  
Av. Segovia, desde iglesia Nuestra Señora  
del Carmen. Década de los 70's.  
(Blogspot, s.f.)



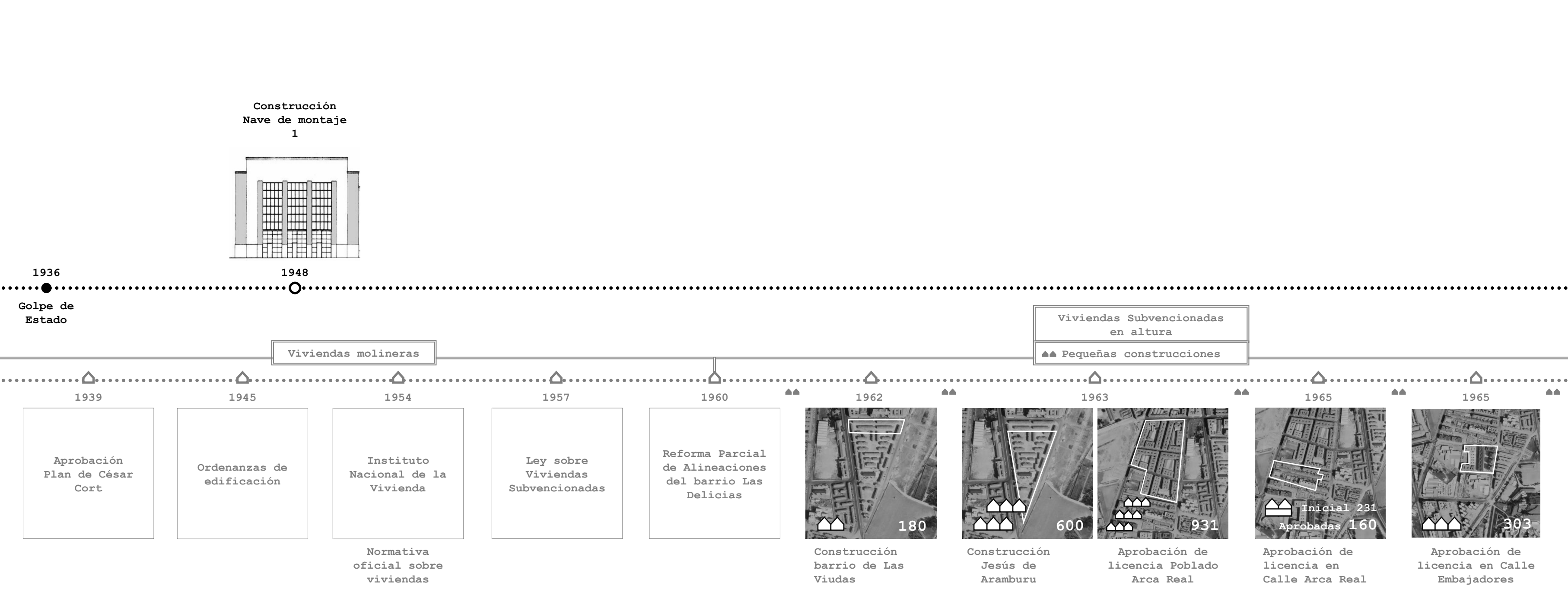
Apenas transcurridas tres décadas desde la puesta en marcha del servicio ferroviario en Valladolid, un hito que transformaría radicalmente la dinámica urbana y demográfica de la ciudad, ya comenzaban a evidenciarse los primeros indicios de un crecimiento espontáneo y acelerado del poblamiento en las inmediaciones de la infraestructura ferroviaria. Estos asentamientos iniciales se concentraban específicamente en el entorno de

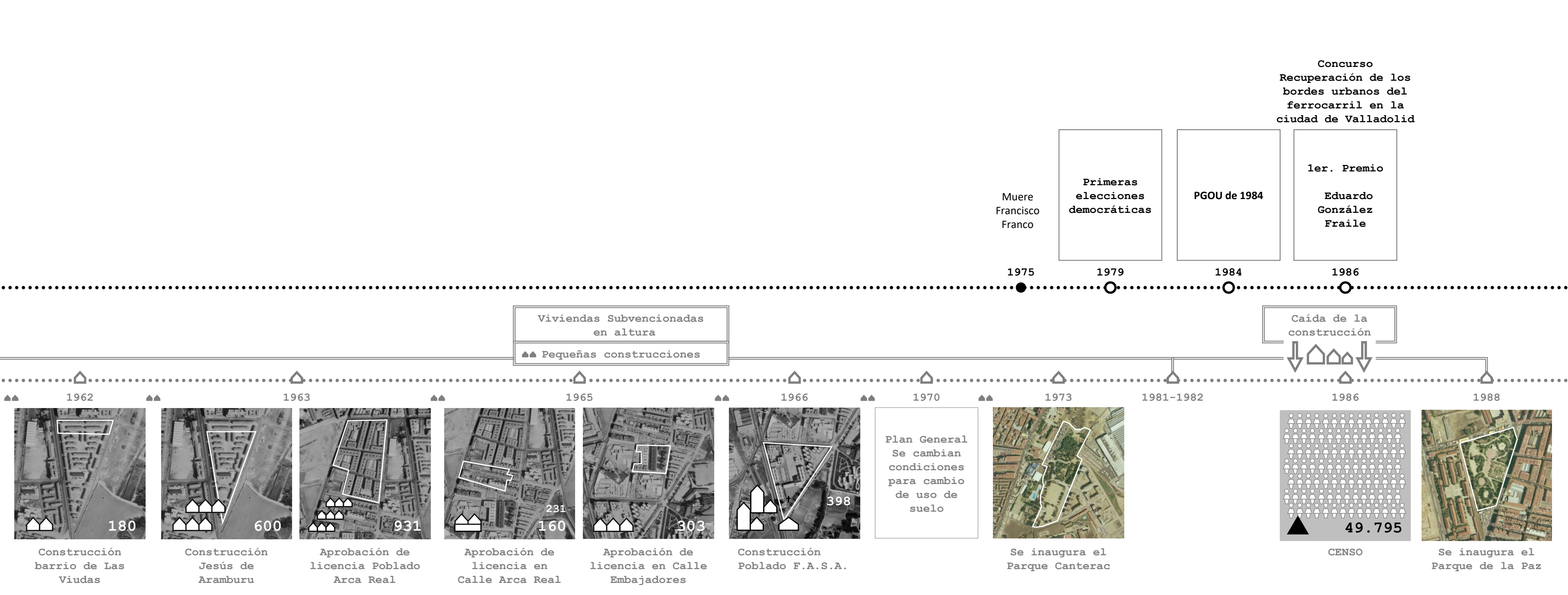
la actual Calle Labradores y lo que hoy conocemos como Calle General Shelly. Estos núcleos habitacionales primigenios estaban compuestos por edificaciones de una sola planta, caracterizadas por su extrema humildad constructiva y sus reducidos espacios interiores. La baja calidad de los materiales y las técnicas de construcción empleadas reflejaban una respuesta informal y urgente a una demanda habitacional desatendida. La

proliferación de estas viviendas tipo "molineras" es un síntoma inequívoco de que la estructura urbana preexistente de Valladolid no estaba preparada, ni en términos de planificación ni de capacidad, para ofrecer una vivienda digna y adecuada a la creciente población que afluía a la ciudad. Con la ley de viviendas subvencionadas del franquismo, llega la verdadera transformación en términos demográficos, y a pesar de su

crecimiento, los espacios públicos eran inexistentes, los juegos de la infancia se desarrollaban en uno que otro solar, debido a la abundancia de estos por la informalidad en la construcción.



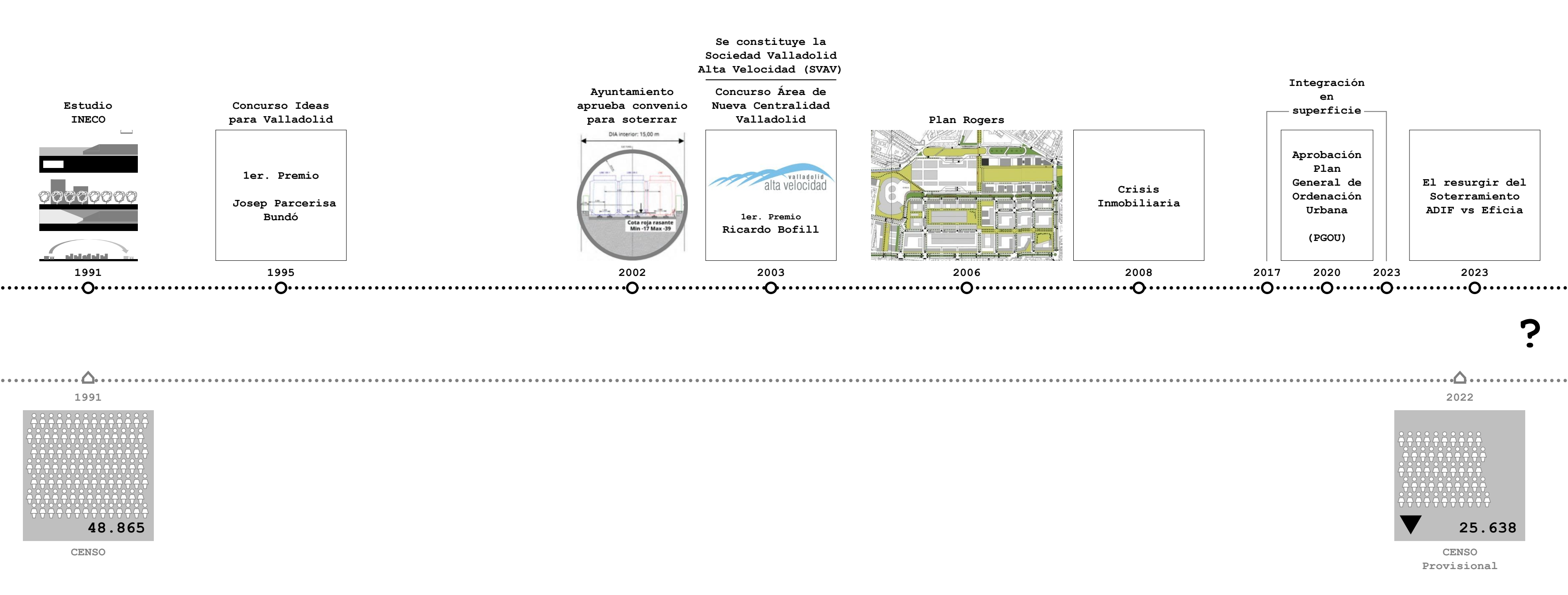




negociaciones para que el Ayuntamiento de Valladolid procediera a la adquisición de la finca de Canterac. Esta propiedad pertenecía en aquel entonces a un seminario de origen escocés. La compra de esta finca, impulsada por la presión social y el reconocimiento de una demanda largamente insatisfecha, marcó el inicio de un proceso que culminaría años más tarde con su transformación y apertura como el Parque Canterac.

Otro gran espacio conseguido por la acción ciudadana es el parque de la Paz, inaugurado en 1988, anteriormente perteneciente al cuartel de Farnesio. Delicias completa un Siglo de haberse creado y en el año 1986, registra su mayor población con 49.795 habitantes, sin contar los 1.640 registrados en el Polígono Argales, representando el 15% de la población de Valladolid que contaba con 327.452 habitantes.









1.5

## CONCLUSIONES CAPITULO 1

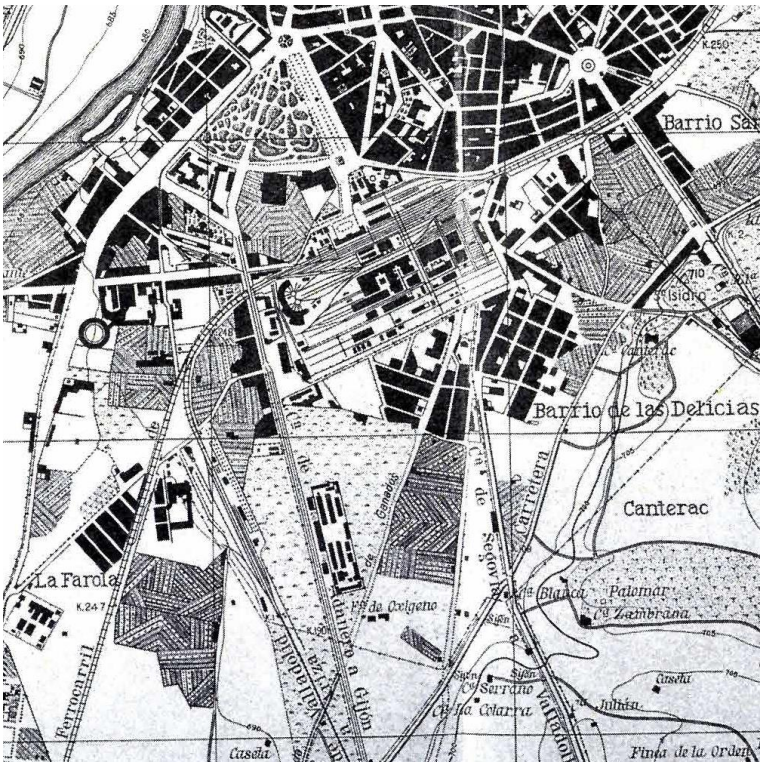


FIG. 79  
Cartografía histórica de Valladolid  
(Cuerpo de Estado Mayor, 1934)



FIG. 80  
Cartografía Digital  
(GIS Valladolid, 2017)

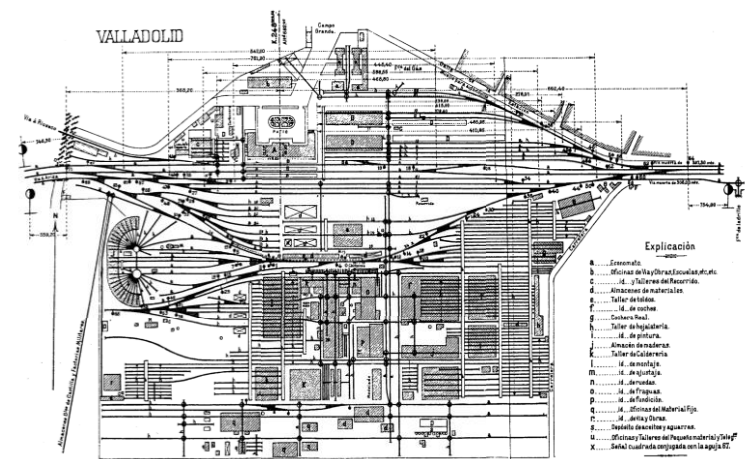


FIG. 81  
Esquema de vías de la estación de Valladolid  
(Compañía de los Caminos de Hierro del Norte  
de España, 1912)

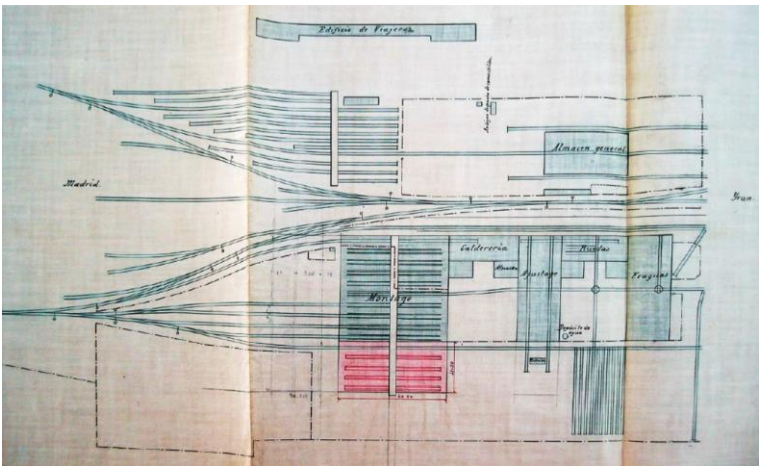


FIG. 82  
Proyecto de ampliación de la nave de montaje  
de Valladolid  
(Compañía de los Caminos de Hierro del Norte  
de España, 1879)

En el apartado 1.2 sobre el crecimiento del barrio Delicias frente al de los Talleres de Renfe, revela dos paradigmas de crecimiento radicalmente opuestos. Mientras que la evolución del barrio estuvo marcada por un urbanismo espontáneo y deficitario, el complejo ferroviario emergió como un modelo de planificación exhaustiva y de racionalidad industrial.

El desarrollo del Barrio de las Delicias evidencia una notable falta de planeamiento, especialmente en lo que respecta a la dotación de espacios libres. Su crecimiento respondió a una urgencia habitacional, generando una trama urbana desarticulada y funcionalmente improvisada. Este urbanismo, surgido por la necesidad de dar respuesta a la creciente población, ignoró deliberadamente estudios urbanísticos de la época, como el Plan Cort, que habría ofrecido un modelo estructurado y coherente para la ordenación de la ciudad. El resultado fue un desarrollo urbano fragmentado, carente de zonas verdes y servicios comunitarios bien distribuidos, lo que con el paso del tiempo generó una serie de problemáticas sociales y de habitabilidad.

En contraposición, el desarrollo de los Talleres de Renfe muestra una realidad completamente diferente. Su concepción se basó en estrictos parámetros de diseño y distribución, donde cada dependencia y su ubicación fueron cuidadosamente planificadas. Este modelo de racionalidad industrial no sólo optimizaba la funcionalidad del complejo en el presente, sino que también preveía su crecimiento futuro, esto lo podemos ver en las ampliaciones que surgieron en el edificio del depósito de locomotoras y en los talleres de montaje.

Los espacios libres, que en un entorno urbano tradicional son zonas de ocio y socialización, en esta "ciudad de las máquinas" asumieron una función logística. Eran áreas estratégicamente diseñadas para el movimiento de materiales, el almacenamiento y la expansión de las instalaciones, asegurando la eficiencia operativa y la viabilidad del crecimiento del complejo. En el esquema de vías de la estación de Valladolid se puede ver esta realidad.







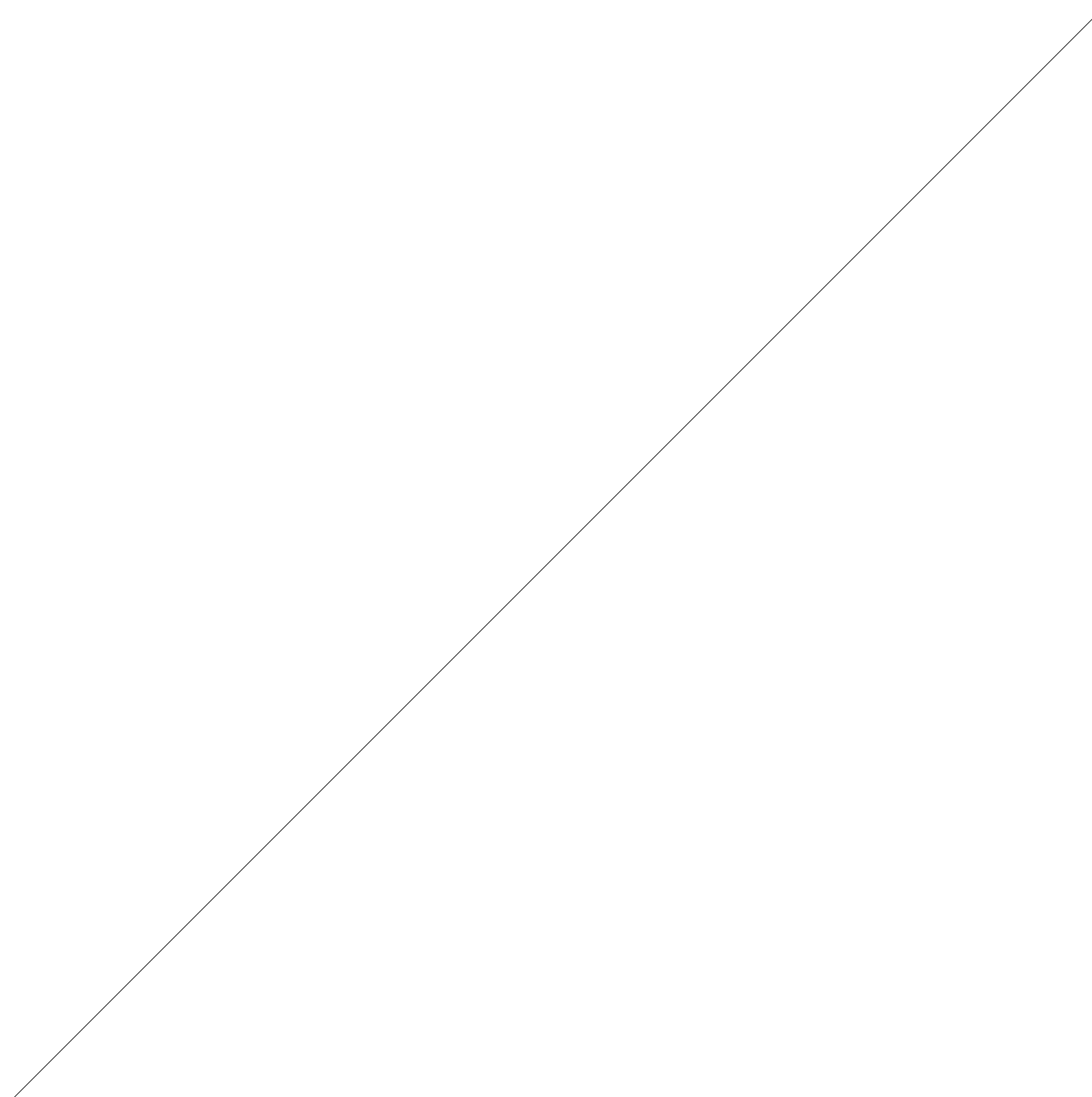
FIG. 83  
Vista General de los Talleres Renfe, al fondo barrio Delicias.  
(GIS Valladolid, 1986)







**PROPUESTAS  
Y ACTUACIONES  
RECIENTES EN  
ENTORNOS  
FERROVIARIOS DE  
CIUDADES  
ESPAÑOLAS**

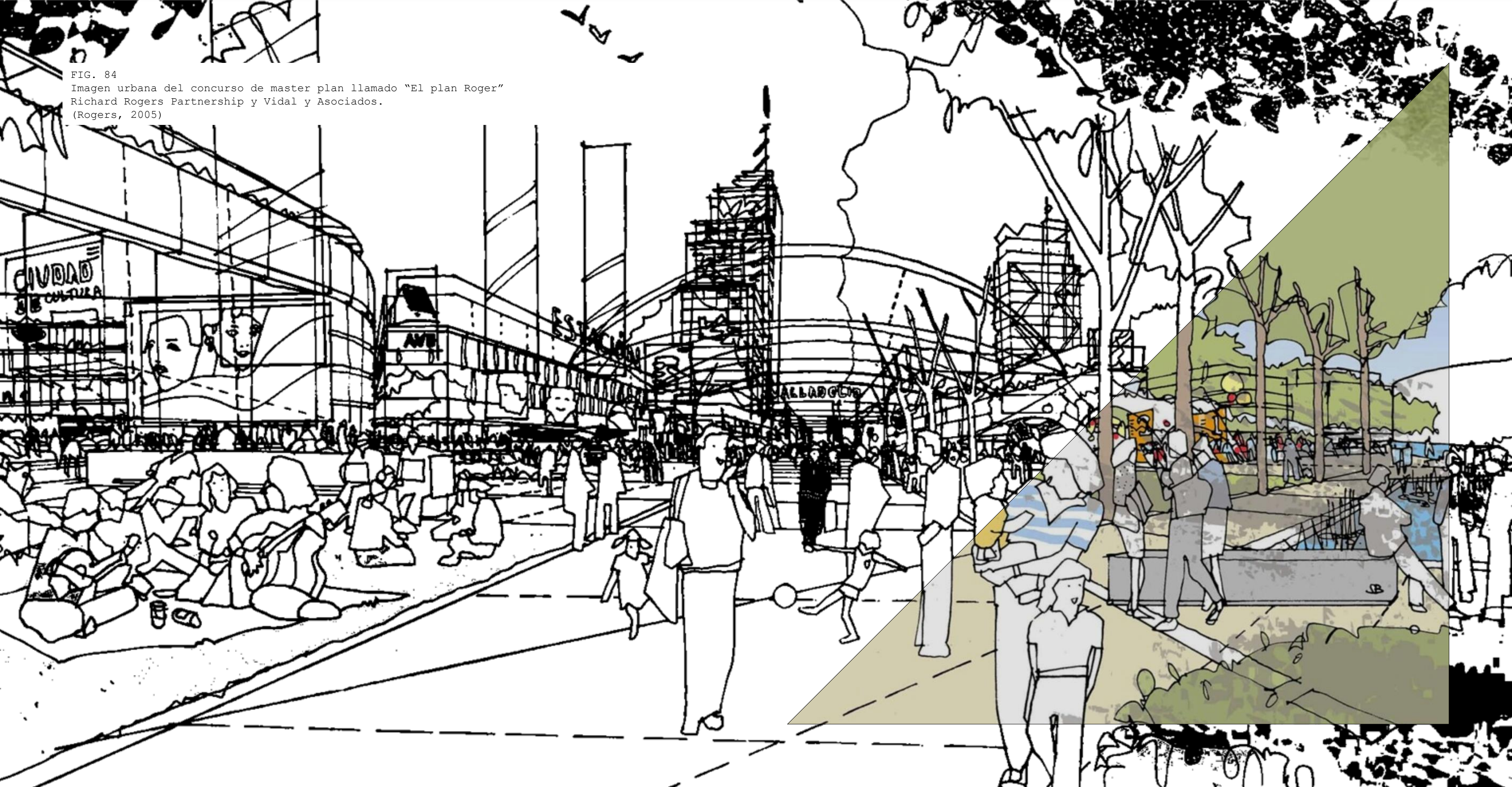




PROPUESTAS URBANISTICAS EN  
LOS TALLERES DE RENFE EN  
VALLADOLID



FIG. 84  
Imagen urbana del concurso de master plan llamado "El plan Roger"  
Richard Rogers Partnership y Vidal y Asociados.  
(Rogers, 2005)





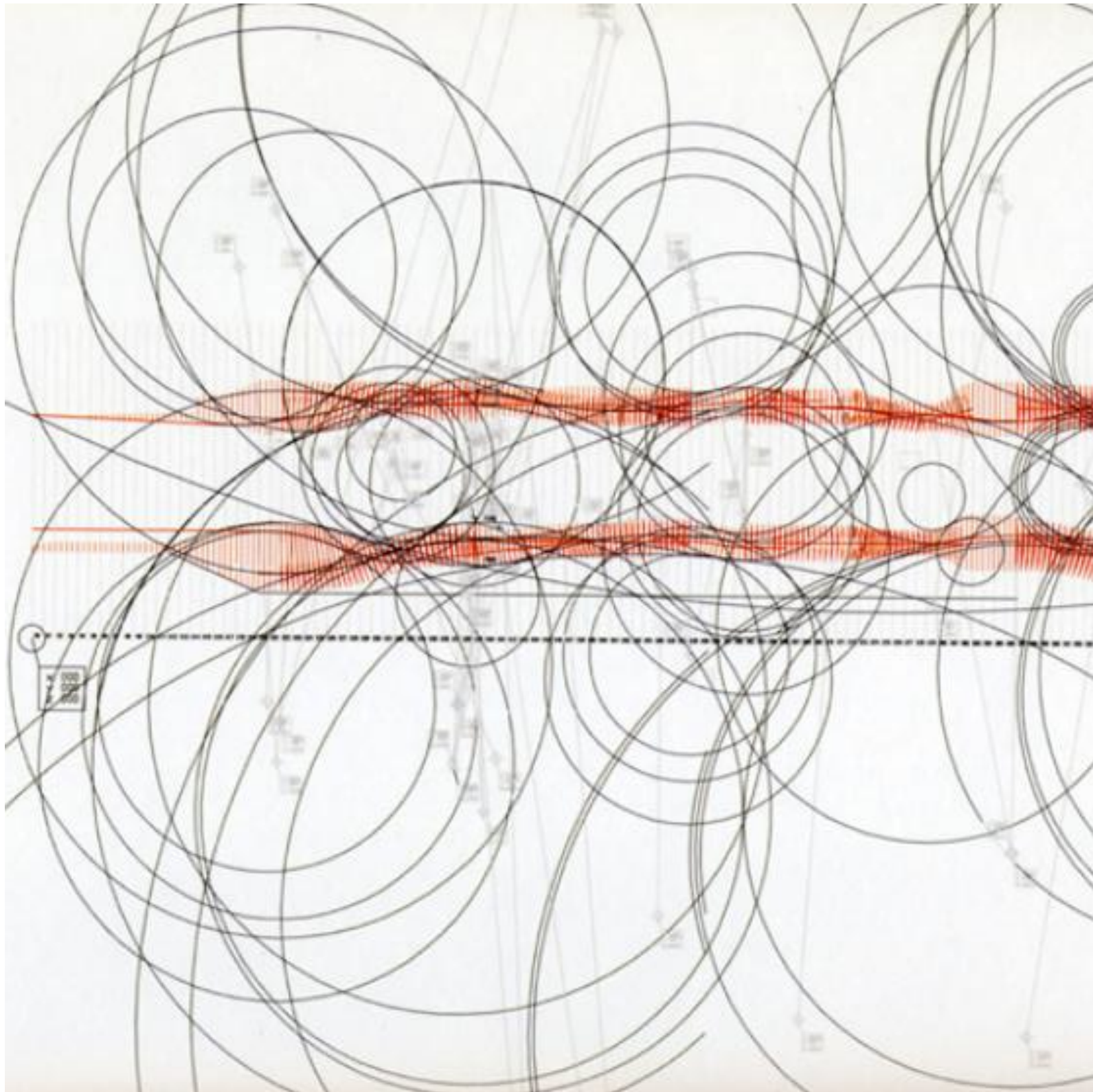


FIG. 85  
Propuesta del Terminal de Yokohama  
Plano de geometría subyacente.  
(Tumblr, 1995)

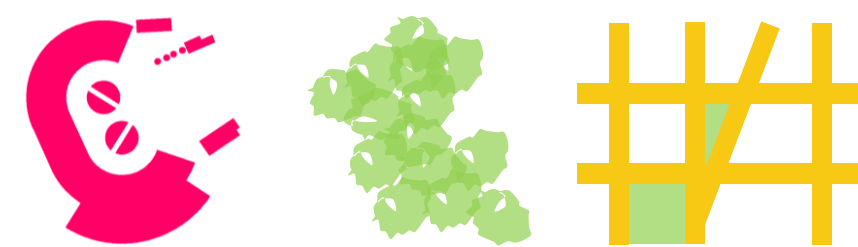
La producción de concursos en la historia ha tenido una gran importancia, acerca de ello el Profesor Iván Elías Barczuk de la Universidad Católica de Santa Fe comenta:

Para Jorn Utzon: “El trabajo creativo del arquitecto es de una naturaleza tan complicada que para obtener resultados satisfactorios son necesarios un enorme número de dibujos y maquetas. La mayor parte de este trabajo puede parecer inútil. En vez de quejarse de este derroche, hay que compararlo con la derrochadora abundancia de la naturaleza. Le Corbusier lo expresó en estos consoladores términos: el trabajo del arquitecto nunca se pierde; el trabajo realizado en cada obra contiene algo útil para la siguiente”. (Anales de Investigación en Arquitectura, 2021, Vol. 11 n.º22, pp. 04)



La razón de ser del apartado 2.1 es por un lado presentar las propuestas mas importantes en torno a los talleres del Renfe en Valladolid y por otro, sentar las bases de evaluación de dichas propuestas, a partir de criterios basados en políticas de conservación del patrimonio industrial, como lo son la Carta de Venecia, los objetivos de la Convención del Patrimonio Mundial de la UNESCO, los ODS que define los compromisos que tenemos de protección del patrimonio para las circunstancias que vivimos en el presente y haciendo previsiones a futuro, con temas tan importantes como la integración social a todo nivel y el desarrollo sostenible. Lo que se quiere con esto es que tanto los criterios como la evaluación, se alejen de una perspectiva subjetiva y puedan valorarse de acuerdo a unas ideas concentradas y pactadas por las diferentes políticas referentes a la protección y preservación del patrimonio industrial, en nuestro caso del patrimonio industrial ferroviario de la ciudad de Valladolid.

En la presentación de las propuestas se categorizan tres aspectos que se evalúan en capítulo 3, estas categorías son:



Protección del  
Patrimonio  
Industrial

Espacios  
Libres  
Públicos

Movilidad y  
Conectividad  
multimodal



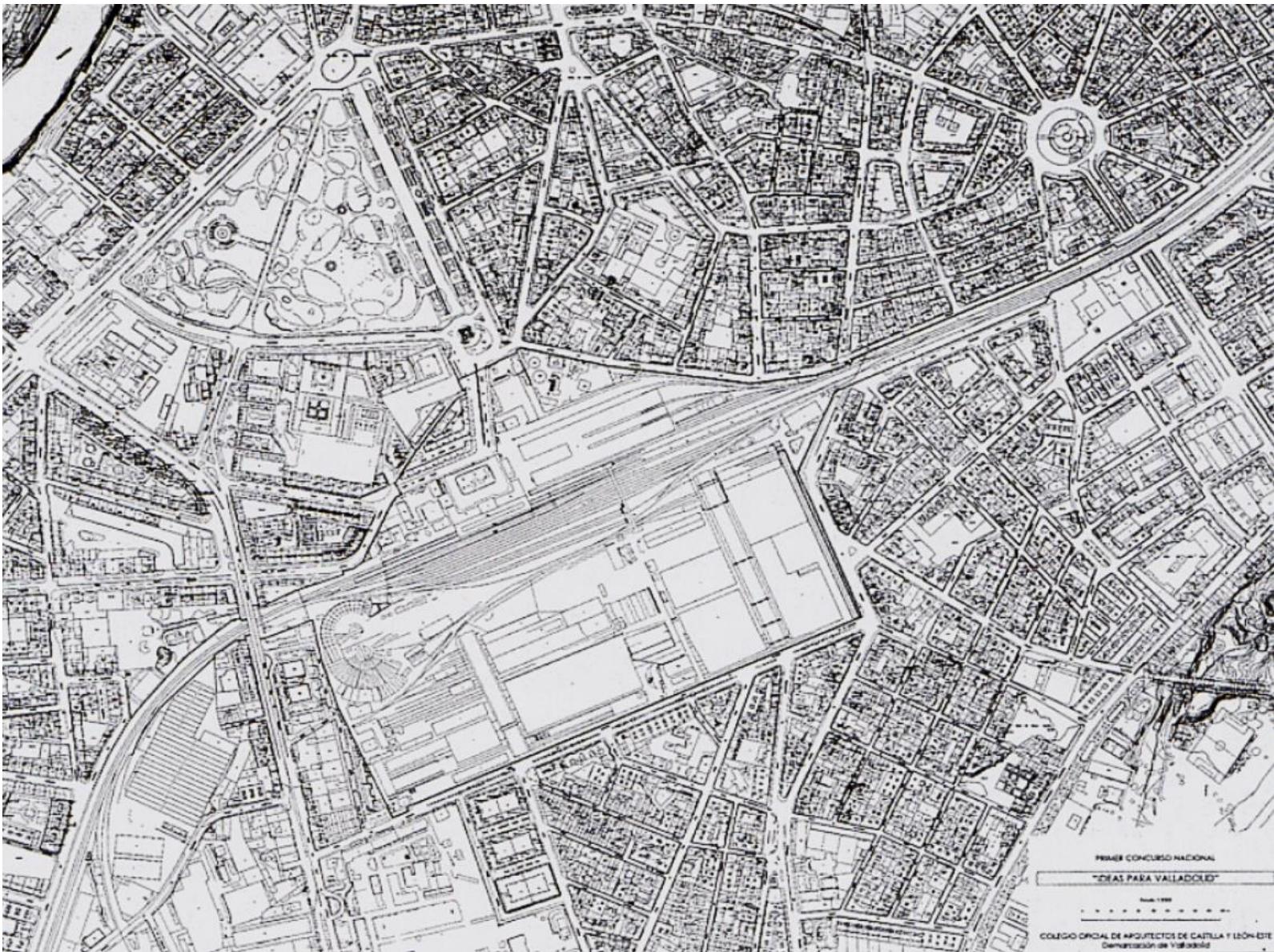


FIG. 86  
Plano base del concurso.  
(Calderón, 2003)

## IDEAS PARA VALLADOLID. 1995

El concurso fue convocado por el Colegio de Arquitectos de Valladolid sobre los terrenos de los talleres en 1996, y tiene la particularidad que dentro de sus bases ya asumía que las vías del tren o bien eran soterradas o se desviarían a la periferia de la ciudad, tal como lo hizo la ciudad de Burgos; de cierta manera tal hecho concentró los esfuerzos de los concursantes en hacer un ejercicio de integración urbana mucho más profundo, habiendo sacado de la mesa de juego una de las “problemáticas” más importantes, sin embargo no permite el desarrollo de propuestas que indagasen en otros medios de integración aparte de los asumidos en sus bases.

No se puede negar que el concurso tuvo un impacto importante, ya que para su organización se contaron con arquitectos reconocidos dentro del jurado como lo es Rafael Moneo y otros catedráticos de gran importancia, esto también se ve en la publicación en la revista Geometría en su edición numero 22, de los ganadores del concurso y la publicación de su material planimétrico y memorias de diseño, de acuerdo a la revista, son más de 300 los participantes.

Y como bien lo menciona el artículo, en su introducción, escrito por el Arquitecto Luis Moretón, en la revista mencionada: *El concurso plantea una oportunidad única de actuación en un terreno de aproximadamente 35 hectáreas ubicado en el centro, dentro del corazón mismo de la ciudad.* De acuerdo a los planos cartográficos y orto fotos mencionados en el primer capítulo, vemos cómo década tras década, las actividades industriales del sector circundante a los talleres, se convirtieron en el nuevo centro geográfico.



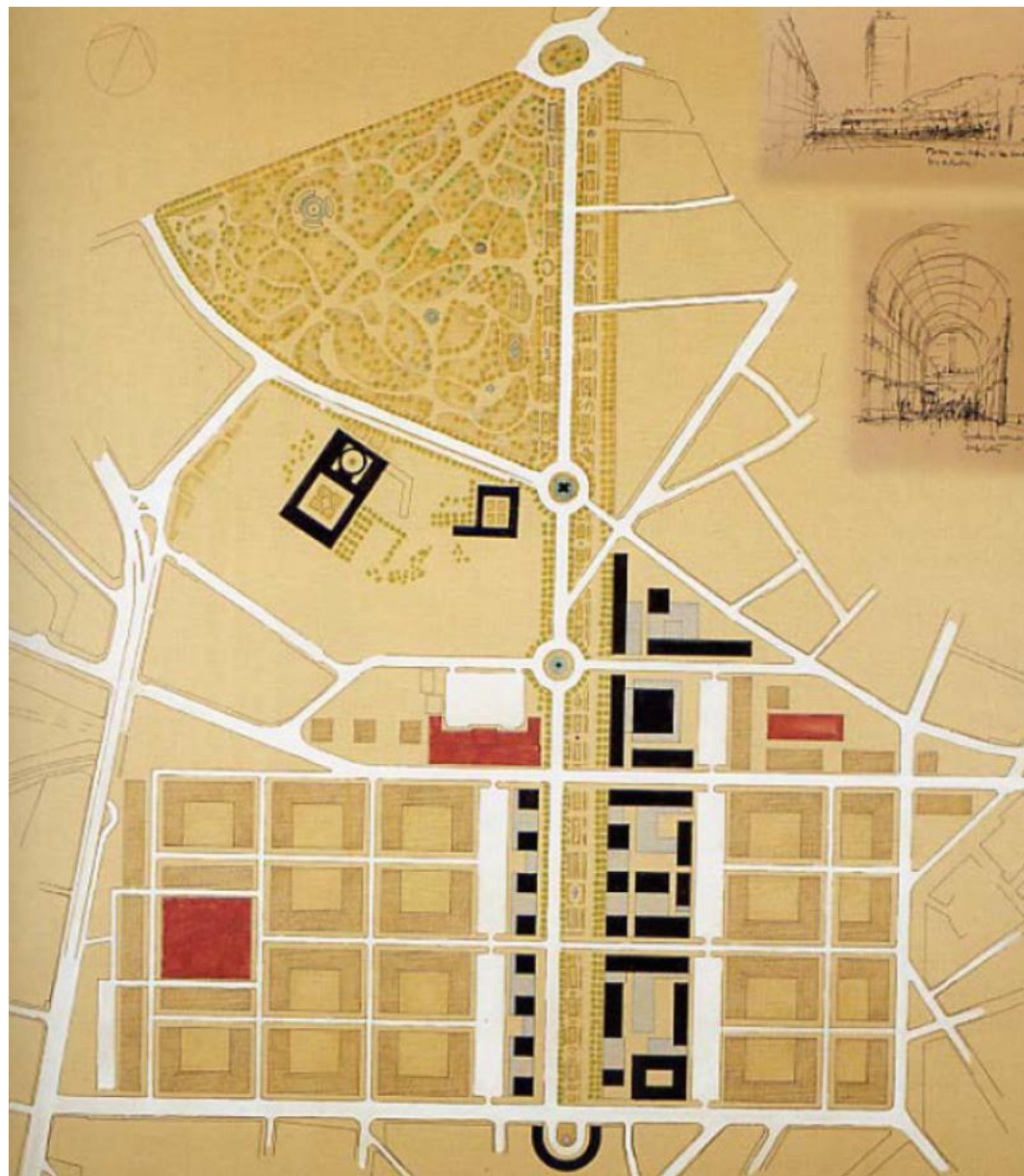
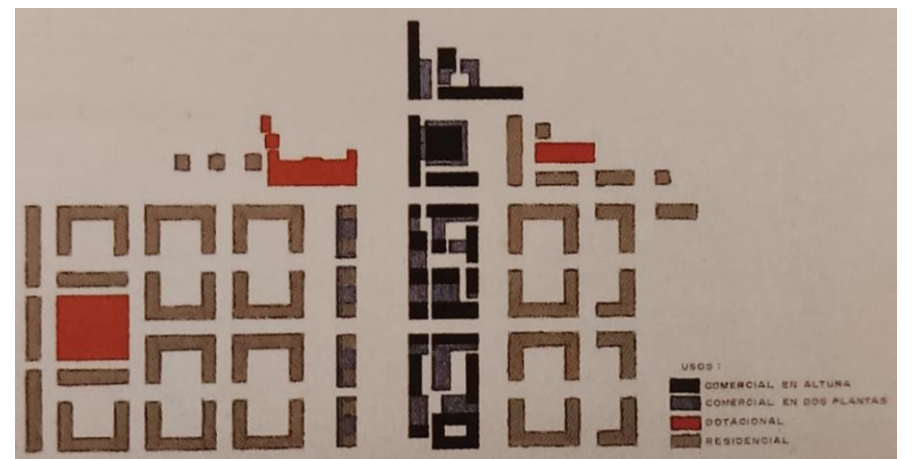


FIG. 87  
Planta general propuesta

FIG. 88  
Maqueta  
(Geometría, n.º22, 1996)

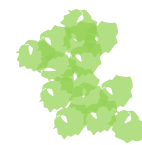
FIG. 89  
Propuesta verde  
(Geometría, n.º22, 1996)



**TERCER PUESTO**  
**LEMA: CASTILLO**  
Julio Cano Lasso; Diego Cano Pintos, Gonzalo Cano Pintos, Alfonso Cano Pintos, Lucía Cano Pintos, Rosado Chao Foriscot, Patricia Esteve García.



A la propuesta se integra únicamente el edificio de la estación.



Se extiende la acera de Recoletos hasta el Paseo Farnesio, dando acceso directo al parque Campo Grande al sector sur. La configuración de manzanas contiene un espacio libre de carácter público.



Se genera una conexión de los sectores Sur y Norte con una vía que promueve una circulación multimodal, se desarrolla un sistema de vías al interior de los talleres acorde a la ortogonalidad planteada.



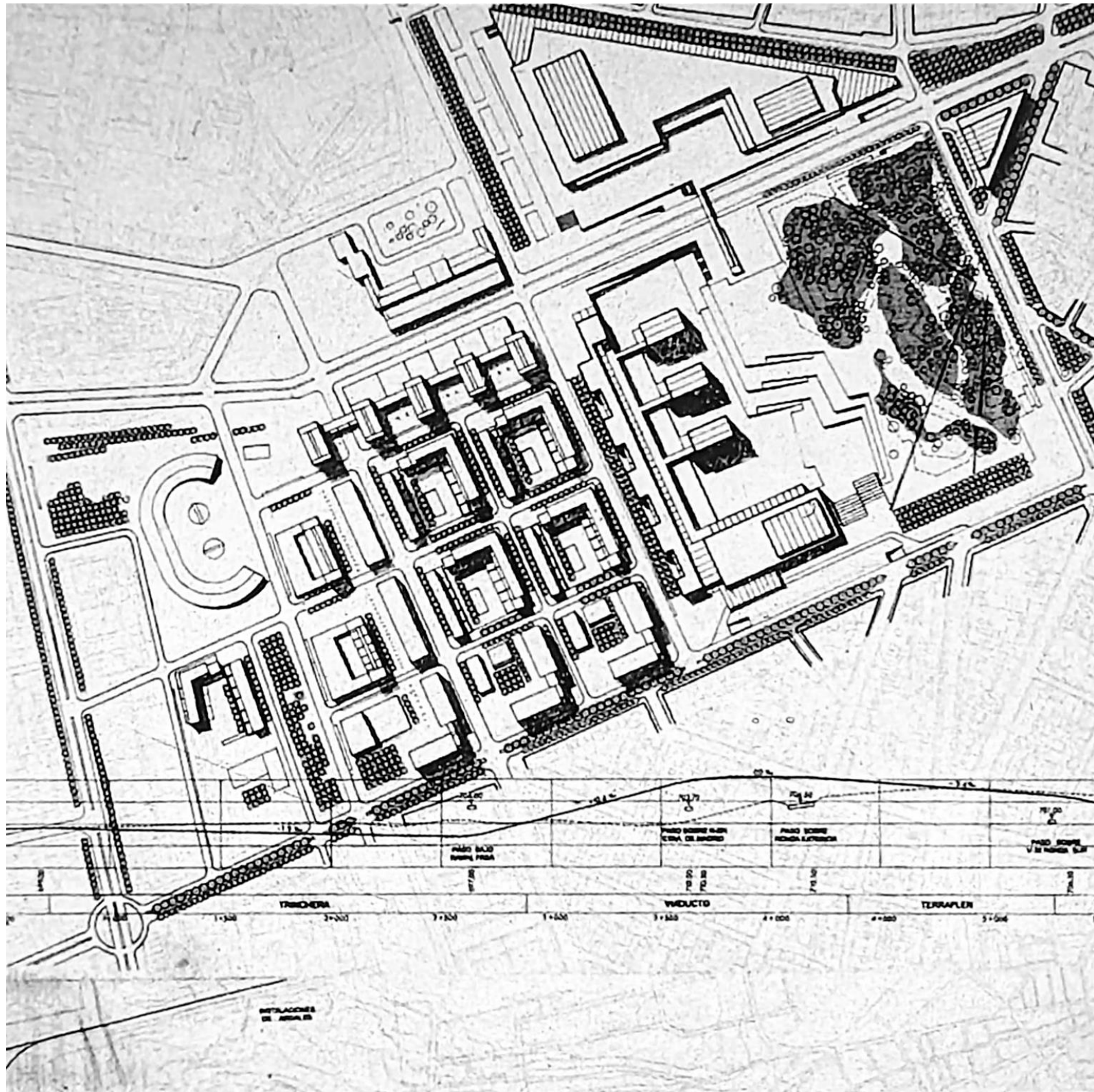


FIG. 90  
Planta general de propuesta.

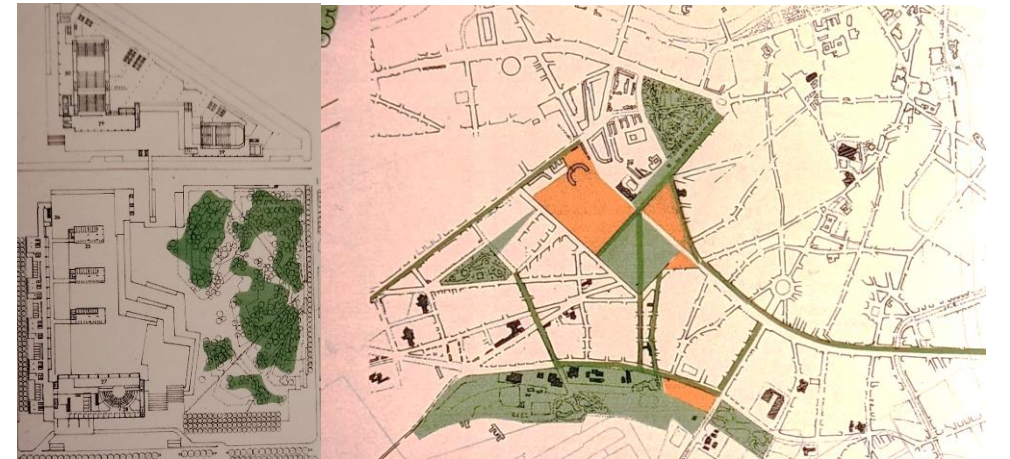


FIG. 91  
Planta tipo.

FIG. 92  
Propuesta verde.  
(Geometría, n.º22, 1996)

#### SEGUNDO PUESTO

##### LEMA: DE RECOLETOS A SAN ISIDRO

Julio Cano Lasso; Diego Cano Pintos, Gonzalo Cano Pintos, Alfonso Cano Pintos, Lucía Cano Pintos, Rosado Chao Foriscot, Patricia Esteve García.



A la propuesta se integra el edificio de la Estación y el Depósito de Locomotoras, pero no todas sus anexidades.



Se liberan las manzanas circundantes al Depósito, dándole acceso desde las Calle Puente Colgante y Paseo Farnesio. La propuesta de espacios libres se concentra en el costado este, con un gran espacio verde, conectándolo con Campo Grande, el Parque Canterac y La Paz. Se delimita la propuesta en su eje de ampliación de la acera recoletos con una línea arbolada.



Se amplía la acera Recoletos hasta la Calle Farnesio, se conectan las Calles Puente Colgante y Calle de la Estación.





FIG. 93  
Propuesta ganadora de Josep Parcerisa.  
(Geometría, n.º22, 1996)

FIG. 94  
Secciones.

FIG. 95  
Foto maqueta.  
(Geometría, n.º22, 1996)



**PRIMER PUESTO**  
**LEMA: (VO)**  
**Josep Parcerisa Bundó**  
**Colaboradores: Irene Bolton, Marta Bayona, Ignasi Bonet**



A la propuesta se integra el edificio de la Estación y el Depósito de Locomotoras pero no todas sus anexidades.



Se libera en su totalidad la manzana del Depósito de Locomotoras y se le integra un nuevo edificio, sobre esta misma franja se desarrolla un gran espacio libre que conecta con un intercambiador multimodal hasta el encuentro de las Calles de la Estación y Panaderos.



Se conecta con una diagonal la Calle Arco de Ladrillo con la Calle de la Estación, se da continuidad a las Calles Argales, Arca Real y Embajadores y al igual que otras propuestas se conectan la Calle Puente Colgante con la Calle de la Estación y se amplía la vía de la acera Recoletos a conectar con el cruce de Farnesio y con Embajadores.



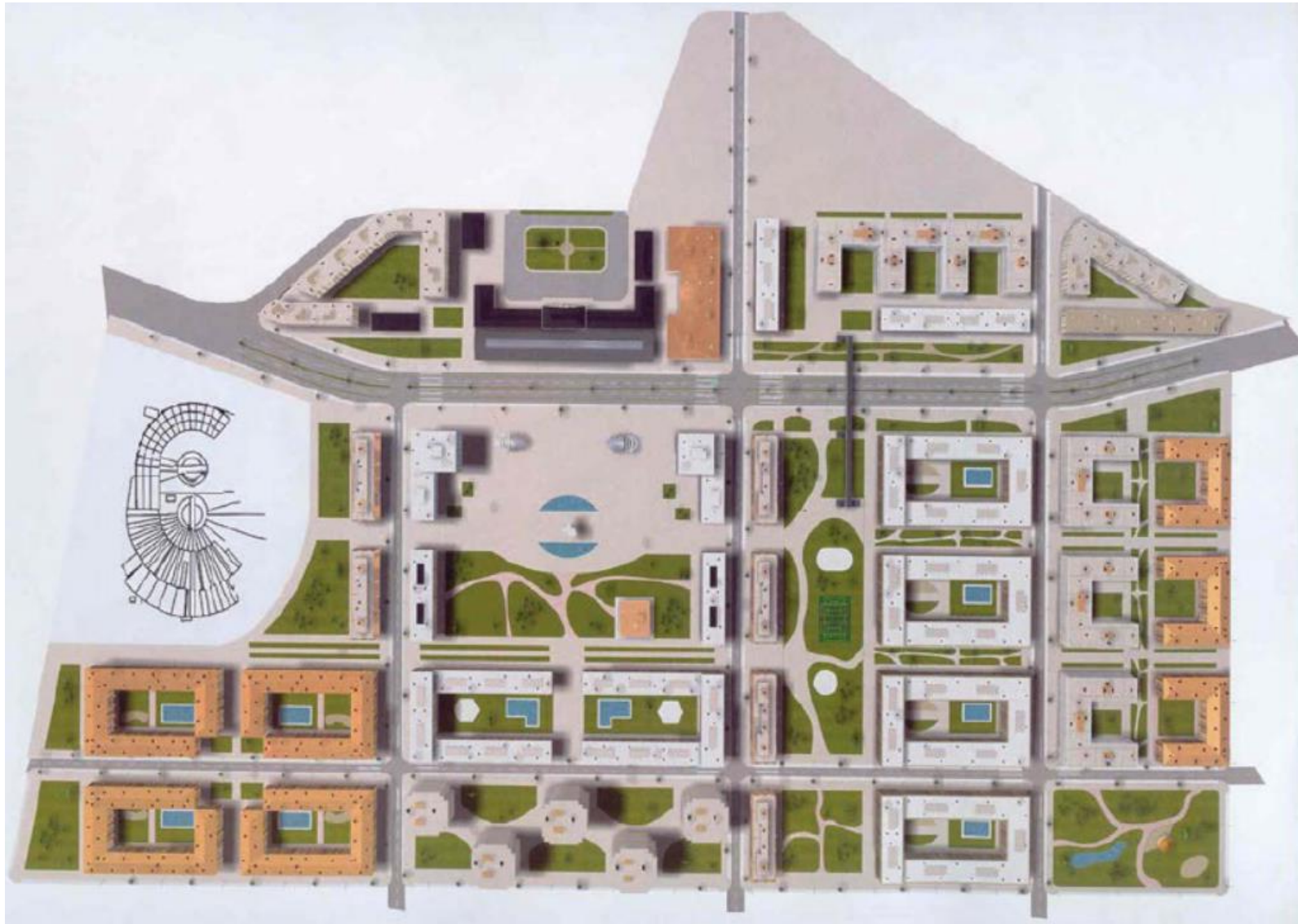


FIG. 96  
Propuesta del Ayuntamiento (abril 2002).  
(Calderón, 2003)

## PROPUESTA DEL AYUNTAMIENTO. 2002

El ayuntamiento plantea esta propuesta, como un ejercicio de cumplir con los cálculos de área vendible que llevaran a financiar el proyecto de soterramiento como lo menciona Basilio Calderón Calderón en su libro, Soterramiento del ferrocarril y transformaciones urbanísticas en Valladolid: *"El objeto del estudio es verificar la viabilidad económico-financiera de la operación, teniendo en cuenta dos variables básicas. 1.- El coste de proyecto. 2.- Los ingresos por venta del suelo liberado"*



A la propuesta se integra el edificio de la Estación y el Depósito de Locomotoras, aunque no es muy clara su integración urbana. Al parecer se recupera el puente metálico de estilo industrial que atraviesa las vías.



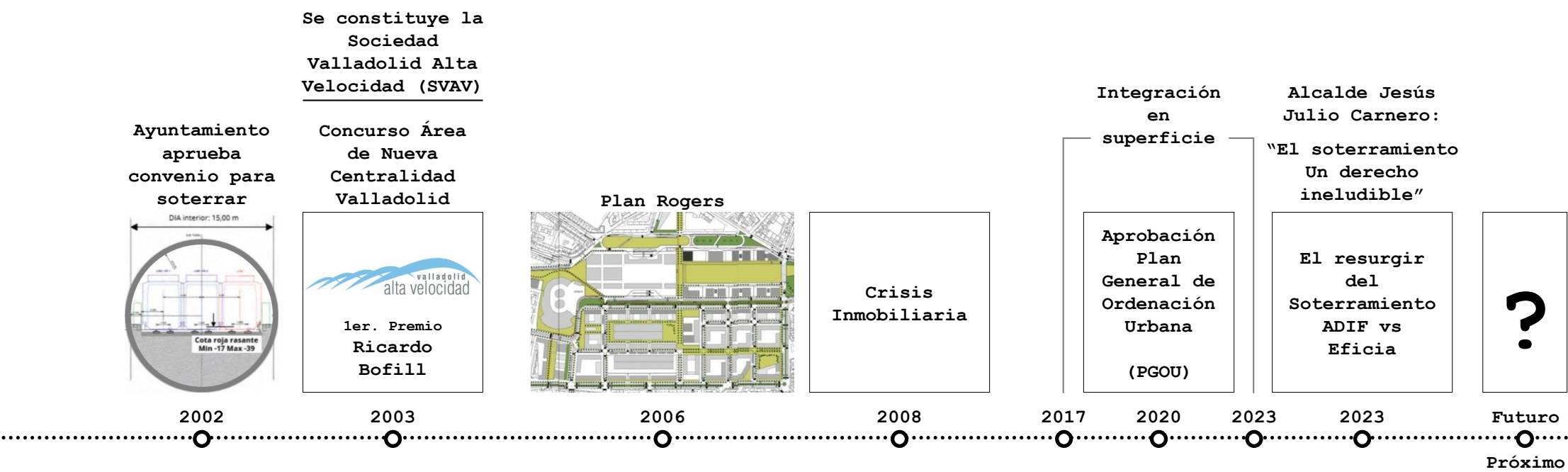
Se libera la Manzana del entorno del Depósito. Se genera un gran espacio en el centro de la propuesta y se incorporan recorridos con un gran componente verde.



Siguiendo las propuestas del concurso: Ideas para Valladolid, se continúa la acera Recoletos, pero sin contundencia, y se conectan la Calle Puente Colgante con la Calle de la Estación. La retícula viaria no es tan invasiva dejando paso a que muchos recorridos en manzanas sean peatonales.



EL PLANTEAMIENTO DEL SOTERRAMIENTO



Línea del tiempo de las actuaciones conducentes al planteamiento de los concursos de 2003 y 2005. (Elaboración propia)

La ciudad, desde sus orígenes, ha estado dividida físicamente por las vías del tren y el gran predio ocupado por los talleres de RENFE. Esta situación generó un debate político en torno a la integración urbana, buscando alternativas que permitieran una solución efectiva a esta fragmentación. Entre las opciones consideradas, se propuso trasladar las vías ferroviarias fuera del núcleo urbano, aunque esta idea fue descartada por contradecir las directrices de la Unión Europea, que promueven la integración del tren con otros medios de transporte para reducir las emisiones contaminantes. En 2002, un estudio realizado por el Instituto INDEVA, y presentado por el Ayuntamiento al Ministerio de Fomento, concluyó que la mejor alternativa era el soterramiento de las vías. Esta propuesta se sustentaba en la posibilidad de financiar la obra mediante un gran proyecto inmobiliario en los terrenos que antes ocupaba la infraestructura ferroviaria, evitando así que los costes recayeran sobre el sector público o los contribuyentes. Como resultado, en 2003 se creó la Sociedad Valladolid Alta Velocidad S.A., conformada por el Ayuntamiento de Valladolid, la Junta de Castilla y León, RENFE y GIF (hoy ADIF), con el objetivo de ejecutar la transformación urbana. Su misión inicial fue la modificación del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), redefiniendo los usos del suelo y, especialmente, el manejo de alturas como elemento clave para garantizar la viabilidad financiera del proyecto.

En este contexto, y partiendo del soterramiento como un hecho real, se convocó un concurso internacional de ideas bajo el nombre "Área de Nueva Centralidad Valladolid", con el fin de obtener propuestas innovadoras para la integración urbana.

ÁREA DE NUEVA CENTRALIDAD VALLADOLID.  
2003

La Sociedad Valladolid Alta Velocidad (SVAV), encargada de llevar a cabo el proyecto de soterramiento convoca el concurso que tiene como objetivo principal proponer la explotación de los terrenos que financien la obra del soterramiento.

El concurso buscaba una solución de ordenación urbana que incluyera: Integración y conectividad dando solución a la unión de los barrios que estaban divididos por la barrera ferroviaria. Generar una diversidad de usos, diseñando la nueva zona con espacios residenciales, de oficinas, áreas verdes y equipamientos públicos. Movilidad sostenible, planificando la zona con énfasis en el transporte público, los peatones y las bicicletas. Incluir la nueva estación intermodal de tren y autobús como un elemento central del proyecto.

En resumen, las bases buscaban una visión integral y ambiciosa para reconvertir un gran espacio industrial en un nuevo corazón urbano para la ciudad.





FIG. 97  
Planta General.  
(Odimasp, 2003)

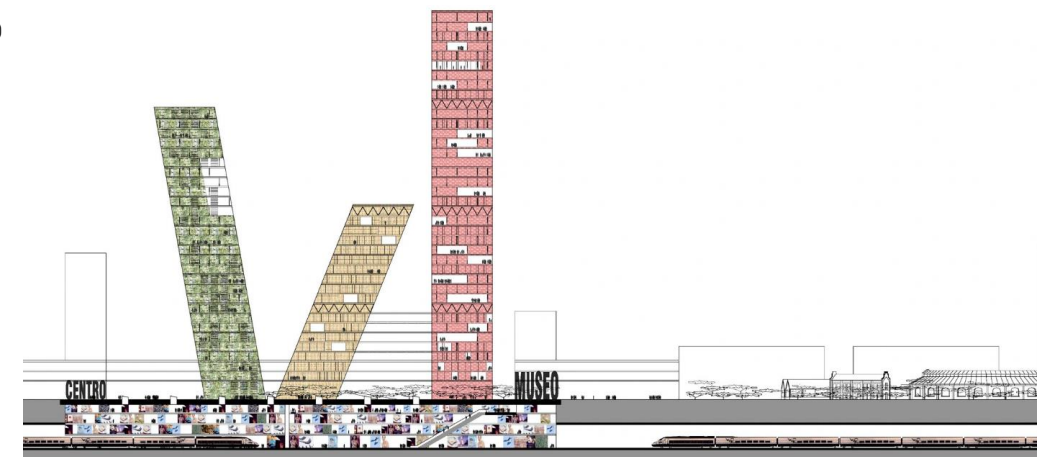


FIG. 98  
Maqueta.

FIG. 99  
Vista urbana.  
(Odimasp, 2003)



FIG. 100  
Sección Intercambiador.  
(Odimasp, 2003)



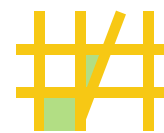
**SEGUNDO PUESTO**  
**LEMA: VALLATORRES**  
**ODimasp**  
**Alberto Grijalba, Julio Grijalba, Eduardo Carazo y Equipo.**



A la propuesta se integra el edificio de la estación, el de los depósitos de locomotoras, incluyendo sus dependencias anexas, también se ve la integración de un puente de estilo industrial que cruza una gran vía vehicular, en el costado este se mantiene uno de los talleres, y en el costado sur se conservan dos edificaciones con fachadas en ladrillo a la vista.



La gran proporción de espacios libres se desarrolla en el costado este, en límites con el barrio Delicias, otro espacio importante se encuentra al frente de la estación en lo que se lee como una gran plaza. La trama de manzanas incluye cada una un espacio libre.



Se desarrolla una gran vía de cuatro carriles, ubicada en lo que serían las vías del tren actuales. La conexión entre los sectores sur y norte sigue siendo la Calle Arco de ladrillo y una conexión subterránea de la estación del tren.





FIG. 101  
Planta General del Proyecto 'Urbanidades' del arquitecto Ricardo Bofill para la transformación de la ciudad.  
(Bofill, R. 2003)

FIG. 102  
Vista peatonal.  
(Bofill, R. 2003)



**PRIMER PUESTO**  
**LEMA: URBANIDADES**  
**Ricardo Bofill y equipo.**



El único edificio que se integra a la propuesta urbana es el de la Estación.



La propuesta de espacios libres, tiene una gran contundencia, al continuar el recorrido de Recoletos y conectarlos con una gran zona verde, con un estilo similar al del Central Park.



Se conectan las Calles Puente Colgante con Calle de la Estación, y se desarrolla un viario que conecta con la Calle del Paseo Farnesio. También se desarrollan pasos peatonales dentro de las manzanas haciendo un circuito entre ellas.



FIG. 104  
Imagen urbana del concurso de master plan llamado “El plan Rogers”.  
(Rogers, 2005)



## EL PLAN ROGERS. 2006

El plan Rogers viene a condensar muchas de las propuestas ya presentadas, y a ayudar en la definición del PGOU, herramienta imprescindible para hacer las actuaciones “urbanísticas” que permitan que el gran anhelo (por aquel entonces) de la ciudad se haga realidad. La operación como se hizo ver en algunas propuestas urbanas de los concursos anteriores, no solo abarcaban los terrenos que se liberarían de los talleres del Renfe, su alcance es tan impactante para la ciudad, que se requería ampliar el área de maniobra. Por tanto la propuesta denominada “el plan Rogers” viene a configurar una gran porción de la ciudad, específicamente en la zona en la que se soterraría el tren.

El resumen del proyecto publicado en la página del estudio de arquitectura Luis Vidal + architects dice:

“El proyecto propone reconectar de nuevo la ciudad y regenerar las zonas más desfavorecidas mediante sistemas de uso intensivo del suelo y uso mixto. Se plantea la incorporación de un único y continuo bulvar de más de 4 Km de longitud y hasta 60 m de ancho donde se entremezclan diferentes elementos que enriquecerán la vida social y cultural de la ciudad: un paseo peatonal a través de zonas verdes y pequeños parques, una vía para bicicletas, un espacio para nuevos equipamientos urbanos y un pasillo que incorpore un nuevo sistema de transporte público. Un proyecto sostenible en términos tanto ambientales como económicos”.  
(Burgos, 2005)

FIG. 103  
Imagen peatonal del concurso.  
(Rogers, 2005)







DATOS DEL PROYECTO		
Superficie total	98,61 ha	100%
Parcelas para uso privado	21,27 ha	22%
Nuevas estaciones de Renfe y Autobuses	4,64 ha	5%
Suelo para usos públicos (para el Ayuntamiento)	72,70 ha	73%
Superficie total edificable	846.690 m <sup>2</sup>	
Residencial Libre	438.450 m <sup>2</sup>	
Residencial Protegido	188.600 m <sup>2</sup>	30,08%
Oficinas y hoteles	143.500 m <sup>2</sup>	
Comercio y restauración	53.140 m <sup>2</sup>	
Equipación privada	23.000 m <sup>2</sup>	
Número total de viviendas	5.972	1.792 VPO



FIG. 105  
El Plan Rogers, datos y cifras del proyecto de soterramiento.  
(Rogers, 2005)

FIG. 106  
Vista peatonal.  
(Rogers, 2005)



PRIMER PUESTO

Richard Rogers Partnership + Vidal y Asociados  
Colaboradores: Irene Bolton, Marta Bayona, Ignasi Bonet



A la propuesta se integra el edificio de la Estación y el Depósito de Locomotoras y tres líneas de naves.



Se libera la manzana del Depósito de Locomotoras y se conecta al nuevo corredor verde en Calle Puente Colgante y se conservan las edificaciones sobre Arco de Ladrillo. Se amplía el corredor verde de la acera Recoletos hasta Paseo Farnesio.



El planteamiento de movilidad esta basado en un corredor verde sobre puesto a las vías del tren. Se conectan los sectores Sur y Norte con la ampliación de la acera Recoletos, en cuanto a movilidad vehicular se genera una Calle que atraviesa longitudinalmente los actuales talleres.



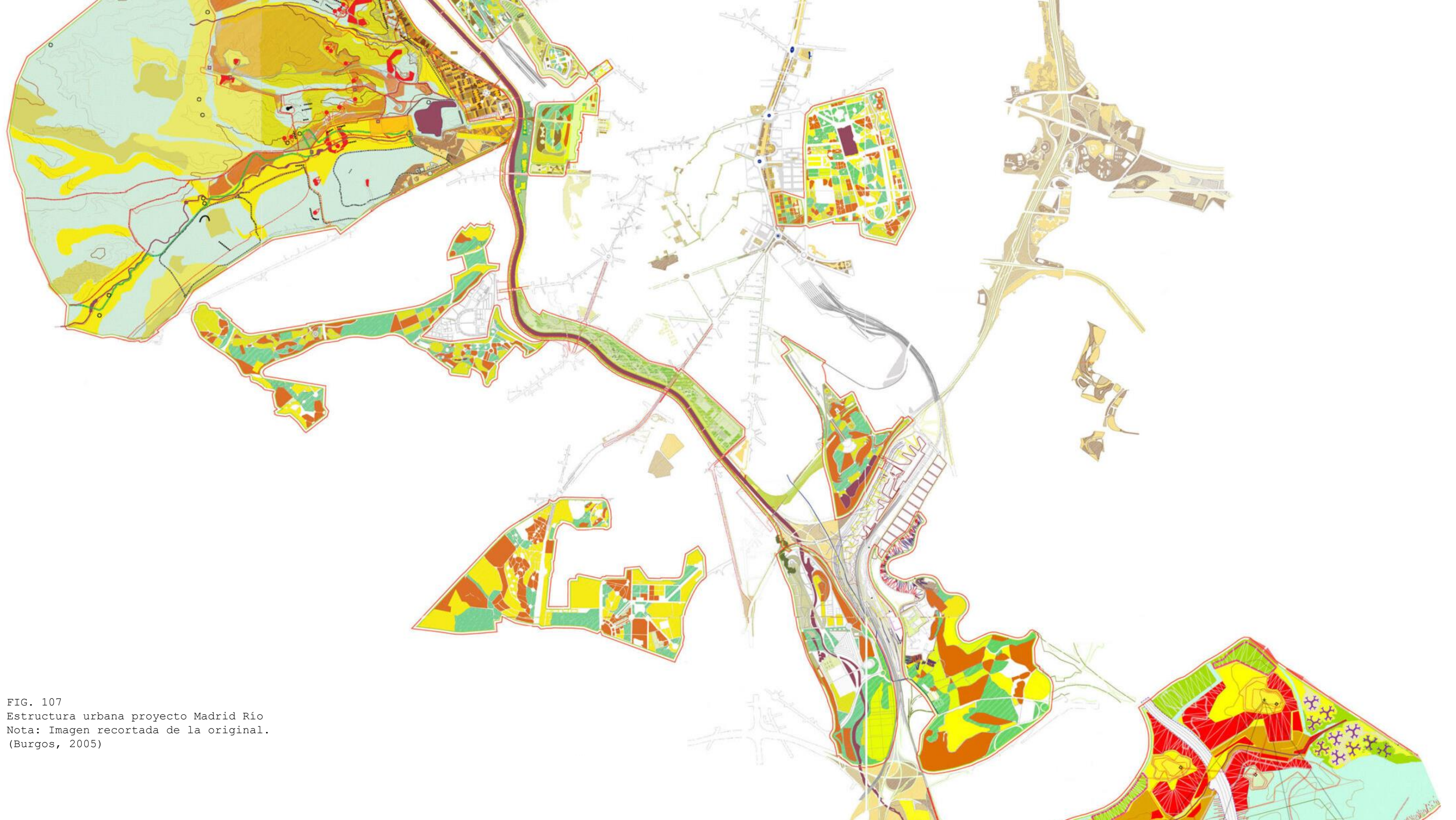


FIG. 107  
Estructura urbana proyecto Madrid Río  
Nota: Imagen recortada de la original.  
(Burgos, 2005)

## 2.2

ACTUACIONES REFERENTES A  
INTEGRACIÓN URBANA,  
ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS Y  
CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO  
INDUSTRIAL FERROVIARIO EN  
TRES CIUDADES ESPAÑOLAS



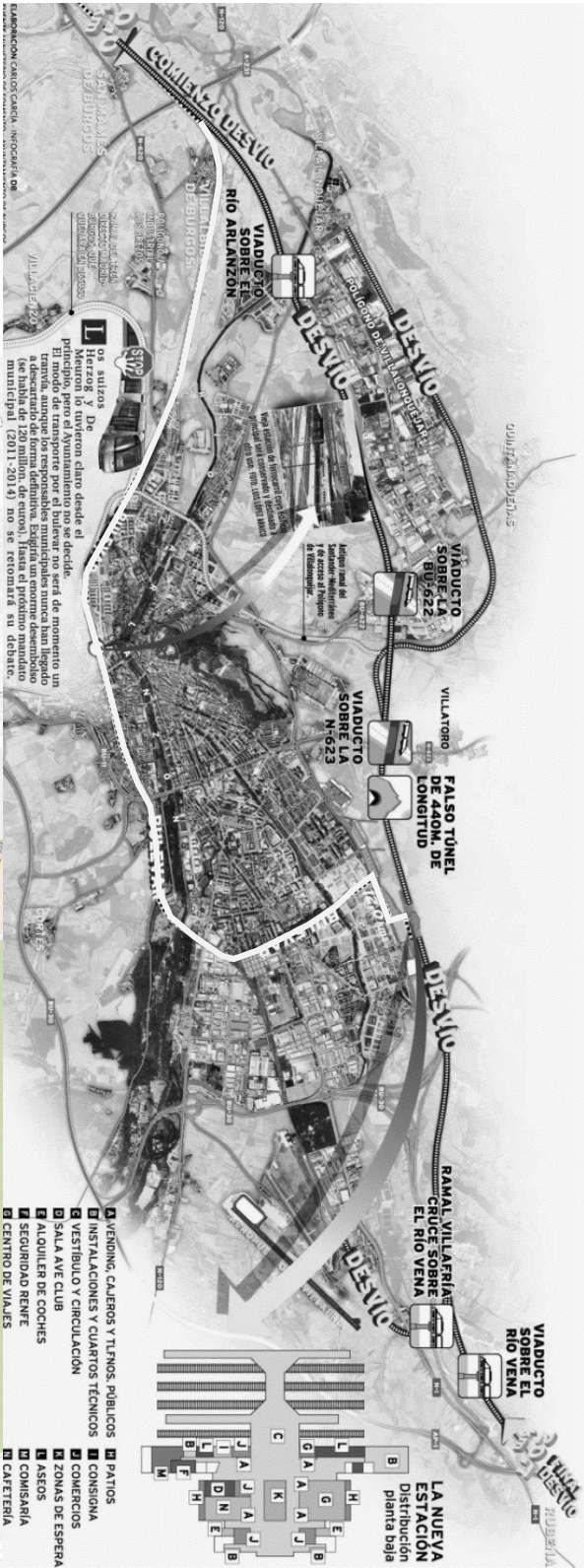
FIG. 108  
Proyecto Madrid Río.  
(Burgos, 2005)

FIG. 109  
Plano de la variante del ferrocarril.  
(Diario de Burgos, s.f.)

FIG. 110  
Plano de Infraestructura Verde Urbana de la ciudad de Vitoria Gasteiz.  
(Vitoria Gasteiz.org, s.f.)



MADRID



BURGOS



VITORIA GASTEIZ



FIG. 111  
Proyecto Madrid Río.  
(Burgos, 2005)



## 2.2.1 MADRID

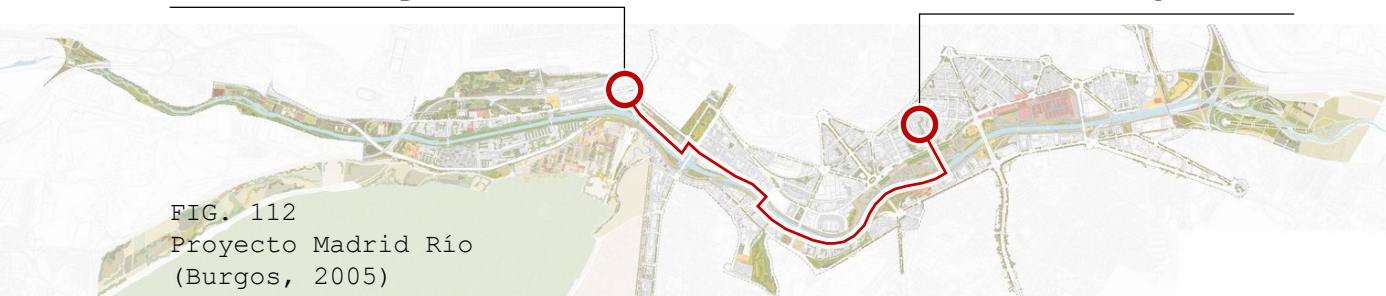




Recorrido fotográfico Madrid Río.  
(Fotos del autor)

Inicio de Recorrido  
Puente del Rey

Fin de Recorrido  
Puente de Arganzuela



#### ○ LOGROS:

- Se transformó el antiguo espacio vial de la M30.
- Se recupero la ronda del Río Manzanares.
- Conexión entre barrios.
- Instalaciones para el ocio.
- Revalorización de puentes históricos como el Puente de Segovia y el Puente de Toledo.

MADRID RÍO

Recuperación de bordes







#### LOGROS:

- Rehabilitación y Protección del Patrimonio Industrial Ferroviario.
- Reutilización de los edificios con nuevos usos, como el centro comercial y el teatro.
- Conexión entre barrios antes fragmentados por las vías del tren.
- Integración multimodal de movilidad.

## ESTACIÓN PRÍNCIPE PÍO

### Reinserción Patrimonial

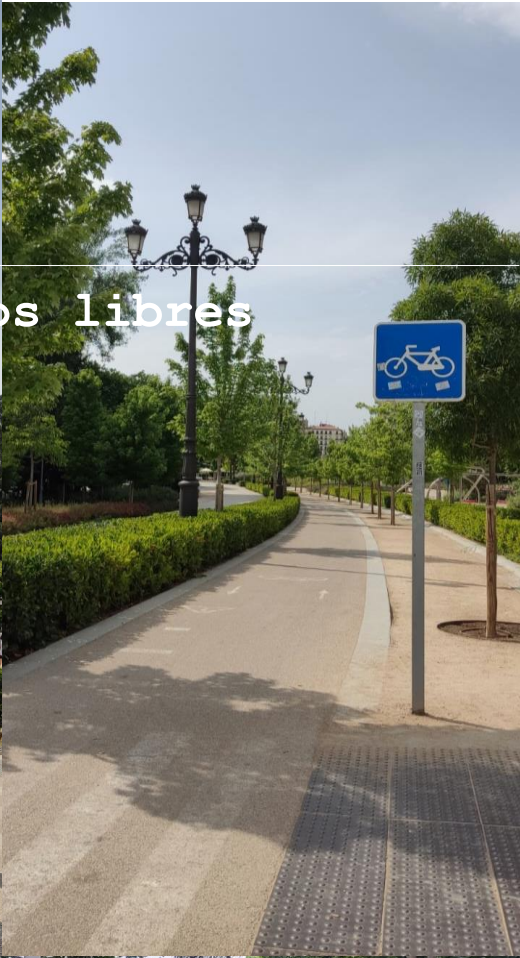
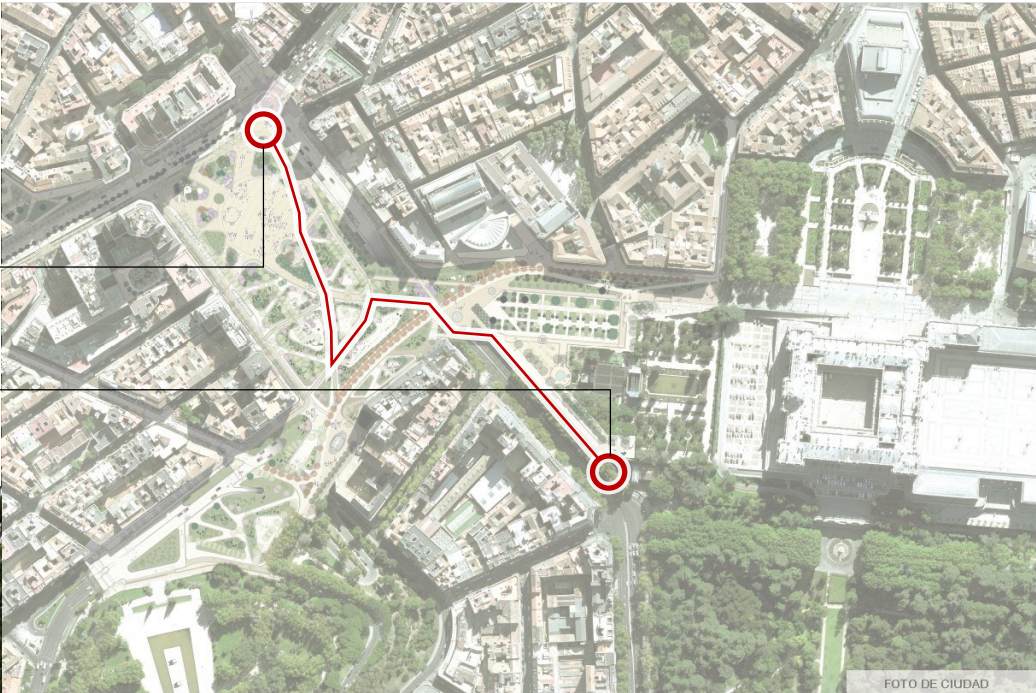




FIG. 113  
Descubre Plaza España.  
(Madrid.es, s.f.)

Inicio de Recorrido  
Gran Vía

Fin de Recorrido  
Jardines de Sabatini



Recorrido fotográfico sistema de espacios libres de la Plaza España.  
(Fotos del autor)

- LOGROS:**
- Transformación de una vía de tráfico intenso en un espacio público para los peatones.
  - Puesta en valor de los monumentos del sector y edificios patrimoniales.
  - Conector de espacios libres, Templo de Debod y los Jardines de Sabatini.
  - Fomento de la movilidad sostenible, dando prioridad a peatones y ciclistas, sin excluir al tráfico rodado.





FIG. 114  
Plano de la variante del ferrocarril.  
(Diario de Burgos, s.f.)

2.2.1 BURGOS

LA VARIANTE DEL FERROCARRIL

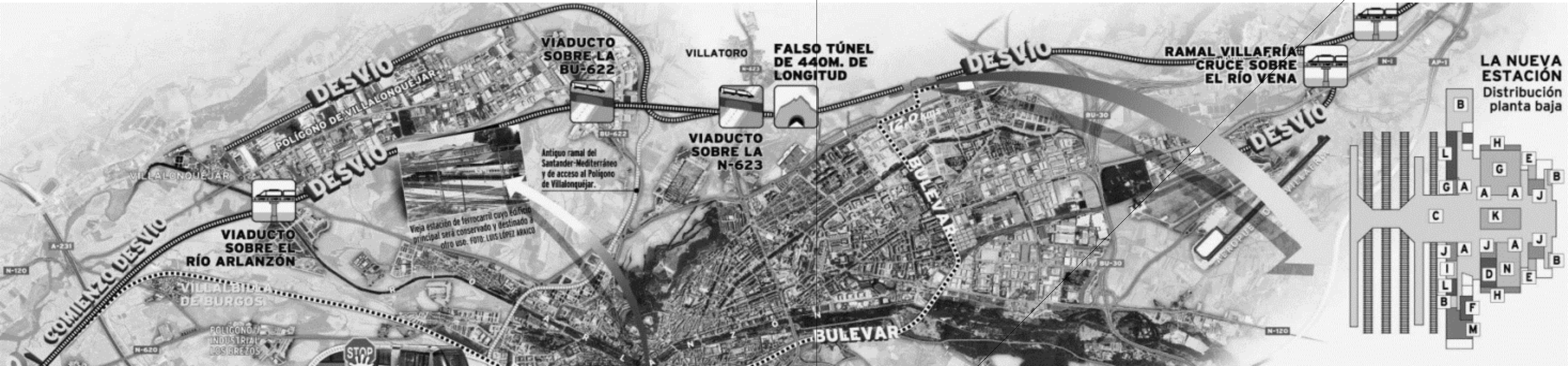






FIG. 115



FIG. 116



FIG. 117

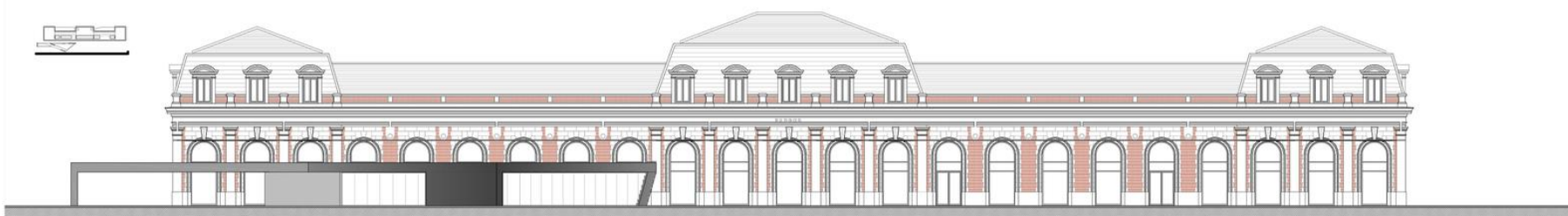


FIG. 118



FIG. 119

FIG. 29, 29 y 29  
Estado anterior a la restauración.  
(Archdaily, 2016)

FIG. 29  
Sección.  
(Contell, 2016)

FIG. 29  
Intervención exterior.  
(Apollonio, 2016)

#### LOGROS:

- Rehabilitación del edificio y preservación de la fachada.
- Integración funcional con uso dotacional para jóvenes y niños.
- Regeneración urbana circundante.



## DEPÓSITO DE LOCOMOTORAS

## Conservación Patrimonial

### EL HANGAR

Centro de Creación y Producción Musical

Burgos, 2009, finalizado.  
Promotor: Ayuntamiento de Burgos.  
Arquitectos: Arantza Arrieta Goitia, Félix Escribano Martínez,  
Santiago Escribano Martínez, Ignacio Sáiz Camarero.

FIG. 120  
Centro de creación y producción musical.  
(Arrieta, 2009)

FIG. 121  
Apertura del Hangar de Burgos.  
(El correo de Burgos, 2009)

#### LOGROS:

- Rehabilitación y restauración del edificio.
- Protección del Patrimonio Industrial ferroviario.
- Reutilización del edificio para una sala de conciertos.





FIG. 122  
Plano de Infraestructura Verde Urbana de la ciudad de Vitoria Gasteiz.  
(Vitoria Gasteiz.org, s.f.)

### 2.2.1 VITORIA GASTEIZ







FIG. 123  
Descubre la vida más salvaje de Vitoria-Gasteiz.  
(Elcorreo.com, s.f.)



FIG. 124  
Rutas hacia el Anillo Verde - Turismo en Vitoria-Gasteiz.  
(Vitoria Gasteiz.org, s.f.)

#### LOGROS:

- Transformación de bordes desatendidos con regeneración Ambiental y Aumento de la Biodiversidad.
- Consolidación de una extensa red de espacios públicos para el ocio, el deporte y el esparcimiento.
- Trascender el ámbito del anillo extra radio al interior de la ciudad en la trasformación verde de espacios como aparcamientos, solares, plazas y edificios.
- "European Green Capital" en 2012.

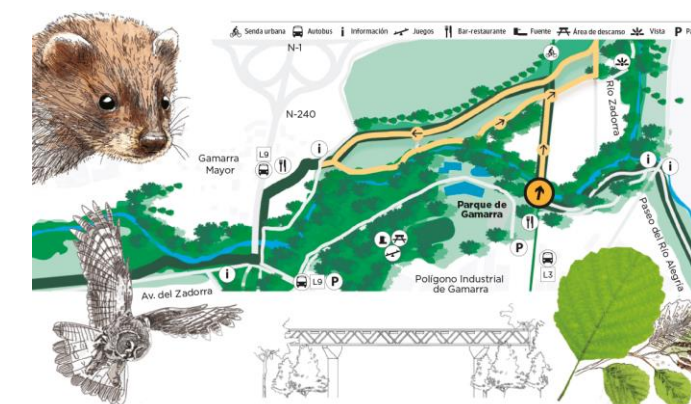


FIG. 125  
Río Zadorra, en Gamarra  
Nota: Es una de las estaciones del anillo verde de Vitoria-Gasteiz.  
(Elcorreo.com, s.f.)



FIG. 127  
Los ciclistas circulan en paralelo al tranvía por la Avenida Gasteiz de Vitoria.  
(Aizpuru, 2022)

- LOGROS:
- Reducción del uso del coche en el centro urbano.
  - Movilidad sostenible.
  - Creación de "supermanzanas" generando mayor espacio a peatones.
  - Conectores verdes.



FIG. 126  
Imponente vista nocturna de la Avenida Gasteiz desde la confluencia con la calle Chile.  
(Castillo, 2019)



Son interesantes las estrategias adoptadas en Vitoria para su nombramiento como European Green Capital. Uno de ellas es la citada a continuación:

El modelo de la avenida Gasteiz se ha ido aplicando a la renovación y adecuación de nuevas vías urbanas, siguiendo la estrategia de supermanzanas con calles pacificadas y la creación de nuevas zonas de velocidad reducida. (Vitoria-gasteiz.org, 2022, p. 8)



FIG. 128  
Calle Sancho el sabio, antes y después.  
(@ForondaAirport, 2022)







PRIMER ENCUENTRO INTERNACIONAL  
DE ESPECIALISTAS

# 60 aniversario DE LA CARTA DE VENECIA

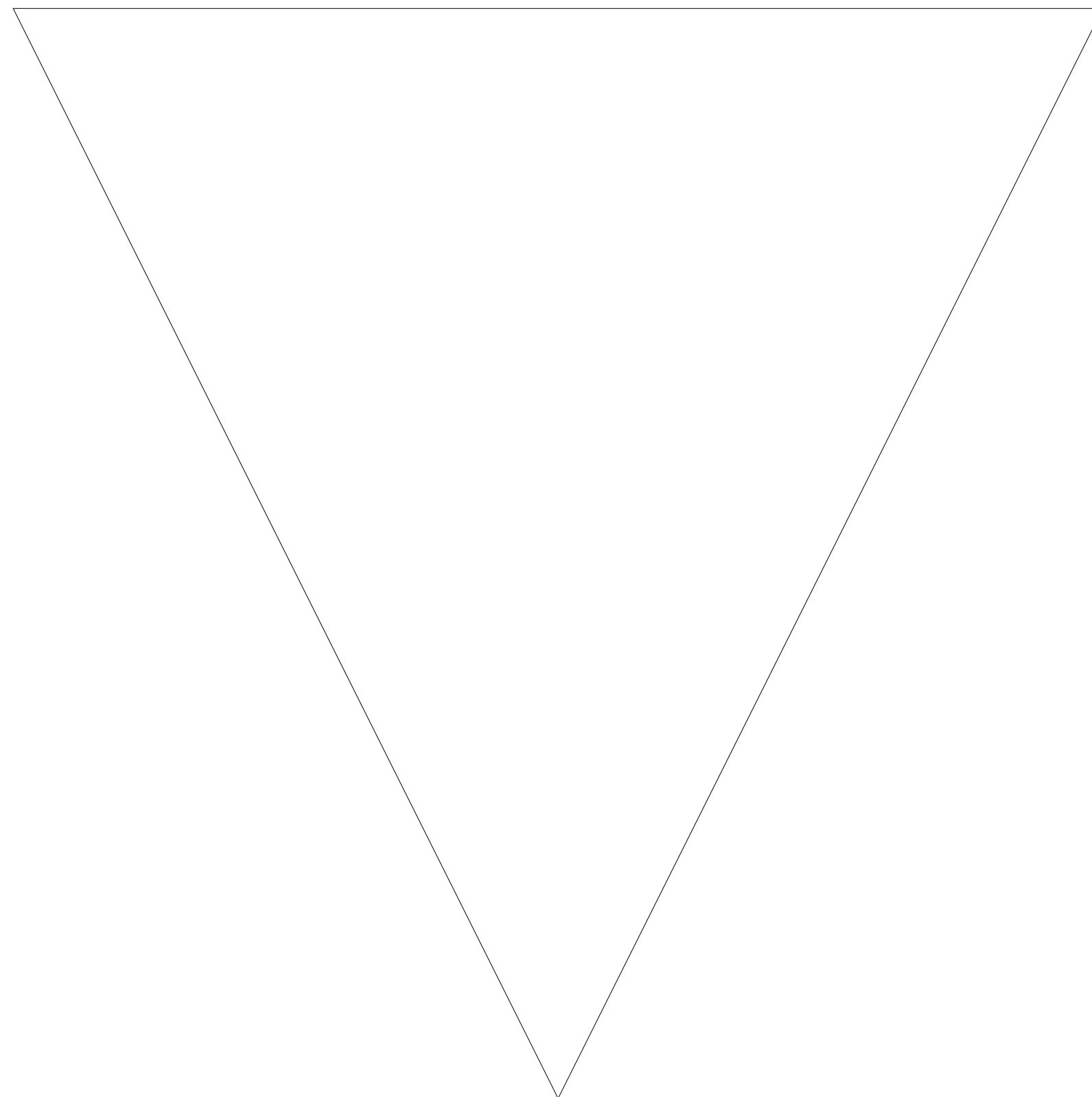
FIG. 29  
Cartel del 60 aniversario de la Carta de  
Venecia  
(Catedra UNESCO, 14 de mayo de 2024)







# **EVALUACIÓN DE PROPUESTAS SOBRE LOS TALLERES RENFE**





3.1

## CRITERIOS Y SISTEMA DE EVALUACIÓN

Cartel 60 Aniversario La  
Carta de Venecia  
Fuente:  
<https://www.mexicoescultura.com/>



### 3.1.1 ORIGEN DE LOS CRITERIOS

El papel de las políticas de protección del patrimonio, es plantear herramientas conducentes a la preservación de la herencia cultural de la humanidad, entre ellas el patrimonio arquitectónico, huella indeleble de la civilización humana. Su papel es propositivo, dando espacio a que entren en debate lo que es importante en una sociedad. Una de las políticas con mas eco en el énfasis de protección patrimonial, ha sido la planteada en la Carta de Venecia:

“El monumento no puede ser separado de la historia de la que es testimonio, ni del ambiente en el que se encuentra. Por lo tanto, el cambio de una parte o de todo el monumento no puede ser tolerado más que cuando la salvaguardia de un monumento lo exija, o cuando esté justificado por causas de relevante interés nacional o internacional”. (Carta de Venecia, 1964, Artículo 7)

Los análisis desarrollados en los Capítulos 1 y 2, centrados en el déficit histórico de espacios libres, los componentes que conforman el bien de patrimonio industrial en los talleres de RENFE, junto con las propuestas sobre estos predios y los casos de estudio revisados, permiten identificar un conjunto heterogéneo de conceptos clave: necesidades, problemáticas, integración, desarrollo urbano y social, oportunidades, propuestas de intervención, protección patrimonial y, especialmente, lecciones aprendidas para futuras actuaciones. Si bien estos elementos carecen de valor por sí mismos, su análisis articulado constituye la base conceptual y metodológica para la evaluación de las distintas propuestas vinculadas a la transformación del área ferroviaria en los talleres Renfe de Valladolid.

La conformación de estos criterios, fueron alineados con políticas de protección de ámbito internacional y nacional, (presentadas mas adelante) con el objetivo de considerar actuaciones encaminadas a tres líneas de evaluación:

La primera deriva de la necesidad de espacios libres del barrio Delicias.

La segunda esta orientada a la protección del patrimonio y sus componentes que lo identifican como industria férrea, expuestos en el apartado 1.3 del capitulo 1.

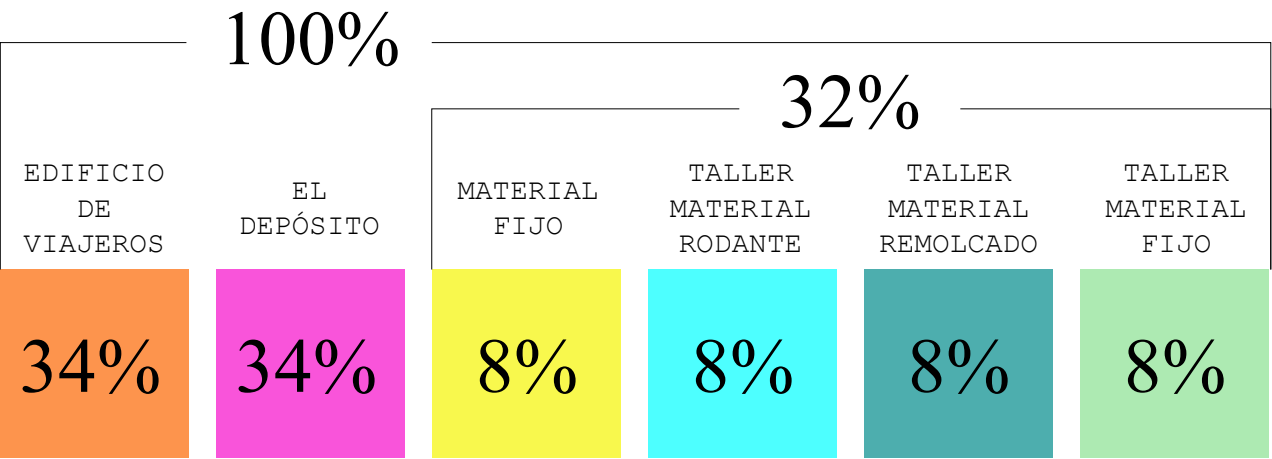
El tercero se centra en la atención prestada a la movilidad modal, como herramienta de conectividad urbana.



<div>Protección del Patrimonio</div> <div>Espacios Libres Públicos</div> <div>Movilidad y Conectividad Modal</div>	<div> <div>La Carta de VENECIA</div> <div>1964</div> </div> <div> <p>La conservación patrimonial se optimiza al darle un <b>uso útil a la sociedad</b>. No obstante, cualquier adaptación funcional debe <b>preservar la esencia del monumento</b>, garantizando su integridad arquitectónica y su valor histórico.</p> <p>Artículo 5</p> <p>Promover el "realce" de los lugares monumentales, <b>fomenta</b> la creación de <b>espacios libres públicos</b>. Estos son cruciales para salvaguardar la integridad y el contexto del patrimonio, permitiendo que su monumentalidad sea apreciada. Al mismo tiempo, contribuyen a su saneamiento y realce, favoreciendo un entorno urbano y una funcionalidad adecuados.</p> <p>Artículo 14</p> <p>El empleo de un sistema de movilidad bien conectado promoverá la puesta en conocimiento de ciudadanos locales y visitantes, del patrimonio Industrial, que cohabita en medio de ellos, este acto de apertura a una conectividad modal fundamenta el derecho a transmitir a las generaciones futuras las huellas de la industrialización en la ciudad.</p> <p>Artículo 4</p> </div>	<div> <div>Convención del Patrimonio Mundial de la UNESCO</div> <div>1972</div> </div> <div> <p>La Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial establece la responsabilidad primaria de los Estados en salvaguardar su patrimonio. Esto implica integrar su protección en la planificación urbana, instituir servicios especializados y desarrollar investigación científica para una gestión eficaz.</p> <p>Artículo 4 y 5</p> <p>Integrar la protección del patrimonio en la <b>planificación general</b>. Esto fundamenta la creación de <b>espacios libres</b> en los talleres de RENFE. De esta forma, el patrimonio se convierte en un elemento funcional y vivo que enriquece el paisaje urbano y social de Valladolid.</p> <p>Artículo 5a</p> <p>Los concursos y la investigación como herramienta de conectividad, entre generaciones. Comunicando la importancia de la preservación de los entornos urbanos históricos y su papel cultural en la sociedad. desarrollando documentación que involucre la participación de nuevas generaciones.</p> <p>V. Capacitación, investigación, información y comunicación. Punto 26</p> </div>	<div> <div>Paisaje Urbano Histórico</div> <div>2011</div> </div> <div> <p>Desarrollo de normativas conducentes a la protección del patrimonio, que lleven a reglamentar los parámetros de intervención para la protección del patrimonio. Los actores intervinientes deben hacer parte de un proceso investigativo que ponga en valor los diferentes componentes a proteger.</p> <p>IV Herramientas. Los sistemas normativos</p> <p>La conservación del patrimonio debe considerar no solo las formas físicas y arquitectónicas, sino también la organización espacial, las relaciones funcionales y simbólicas, así como los valores naturales, sociales, culturales y económicos que configuran su identidad. Este enfoque reconoce la importancia de los espacios libres públicos como articuladores entre el patrimonio construido y su contexto urbano</p> <p>Introducción. Punto 5</p> <p>Los concursos y la investigación como herramienta de conectividad, entre generaciones. Comunicando la importancia de la preservación de los entornos urbanos históricos y su papel cultural en la sociedad. desarrollando documentación que involucre la participación de nuevas generaciones.</p> <p>V. Capacitación, investigación, información y comunicación. Punto 26</p> </div>

<div> <div>Protección del Patrimonio</div> <div>Espacios Libres Públicos</div> <div>Movilidad y Conectividad Modal</div> </div>	<div>Objetivos de Desarrollo Sostenible</div> <div>ODS</div> <div>2015</div>	<div>Nueva Carta de</div> <div>LEIPZIG</div> <div>Agenda Europea</div> <div>2020</div>	<div>Agenda Urbana</div> <div>ESPAÑOLA</div> <div>2019</div>
	<div>Proteger el patrimonio cultural y natural de manera integral. Para ello, se busca un uso seguro de los bienes patrimoniales, <b>garantizando su preservación a largo plazo</b>. Mediante la adopción de planes y políticas, se revaloriza el patrimonio como un recurso vivo y dinámico, beneficiando a la sociedad.</div> <div> <div>ODS 11.4</div> <div></div> </div>	<div>La <b>reconversión</b> del patrimonio industrial para generar espacios públicos que fomenten el encuentro, <b>haciendo conservación un ejercicio de planificación</b> holística que integre la preservación con el diseño de nuevas infraestructuras, transformando el patrimonio en un pilar para la identidad y el bienestar urbano.</div> <div> <div>Principio B. El poder transformador de las ciudades europeas</div> <div></div> </div>	<div>Preservar la esencia de la explotación industrial, realizando sus componentes, con intervenciones modernas permitirán comunicar la arquitectura industrial y su desarrollo singular en el territorio nacional.</div> <div> <div>Objetivo 1.2</div> <div></div> </div>
	<div>Garantizar el acceso universal a <b>espacios verdes y públicos seguros e inclusivos</b>, especialmente para los grupos vulnerables. La creación de estos espacios es vital para la salud, el bienestar y la cohesión social de las comunidades urbanas, convirtiendo las ciudades en lugares más habitables y equitativos para todos.</div> <div> <div>ODS 11.4</div> <div></div> </div>	<div>Las políticas de desarrollo urbano deben atender tanto a la protección patrimonial como a la generación de espacios libres integrándolas en infraestructura verdes y azules, lo que demanda desarrollar instrumentos que concilien ambas necesidades.</div> <div> <div>Principio C. Los principios de una buena gobernanza urbana</div> <div></div> </div>	<div>Impulsar desarrollos urbanos a partir de un sistema de espacios públicos que configuren el urbanismo y conecten la ciudad existente con corredores continuos de actividad pública</div> <div> <div>Objetivo 2.2</div> <div></div> </div>
	<div>Desarrollar una conectividad intermodal, que garantice la movilidad de todos sus ciudadanos, fundamentado en que sean: seguros, asequibles, accesibles y sostenibles.</div> <div> <div>ODS 11.2</div> <div></div> </div>	<div>La puesta en marcha de una <b>movilidad multimodal</b> que integre un sistema de transporte eficiente, fortaleciendo el transporte público, la bicicleta y senderos protegidos para el peatonal para reducir el tráfico y mejorar la conectividad urbana.</div> <div> <div>Principio B.2 Las tres dimensiones de las ciudades europeas. La ciudad verde</div> <div></div> </div>	<div>Desarrollar infraestructuras verdes conectadas a medios naturales, con la generación de espacios duales entre permanencias y circulaciones conectadas a su entorno inmediato, y conectando un sistema verde protegido para el disfrute de sus ciudadanos.</div> <div> <div>Objetivo 1.3</div> <div></div> </div>





Componentes Ferroviarios Protegidos



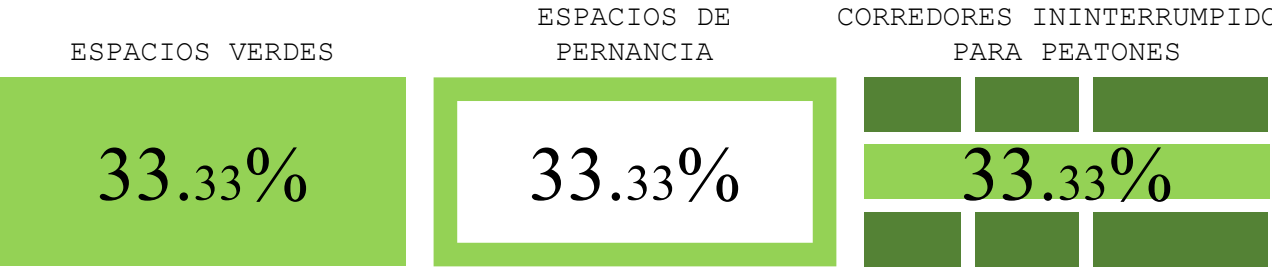
33.33%

3.1.2 SISTEMA DE EVALUACIÓN

El sistema de evaluación no pretende poner en duda el valor de las propuestas, en términos compositivos o de calidad arquitectónica y urbanística. Tampoco invalidar tan valioso trabajo de los concursantes.

El objetivo final es poner en valor las propuestas el empleo de las herramientas de protección patrimonial, y proposición de espacios libres bien conectados.

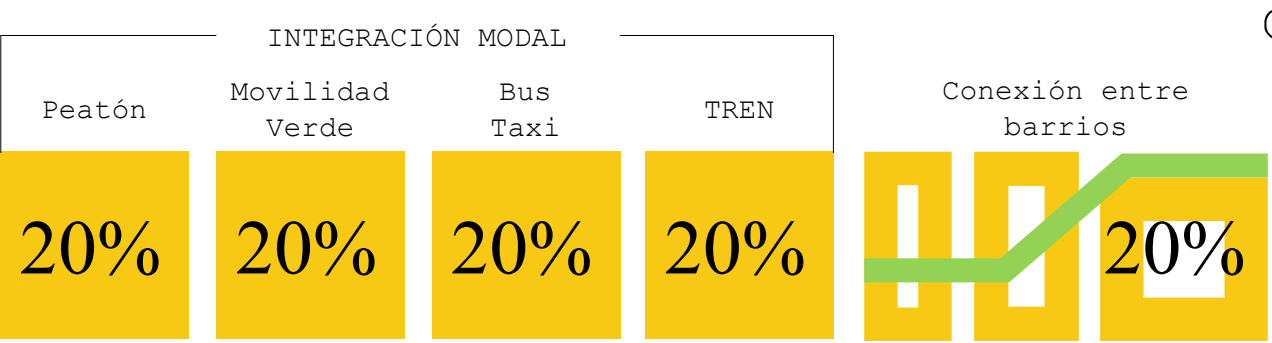
CALIFICACIÓN POR LOGRO



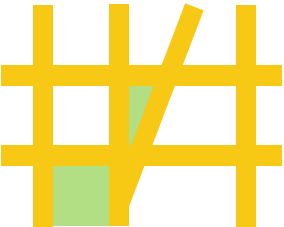
Espacios Libres Públicos



33.33%



Movilidad Y Conectividad Modal



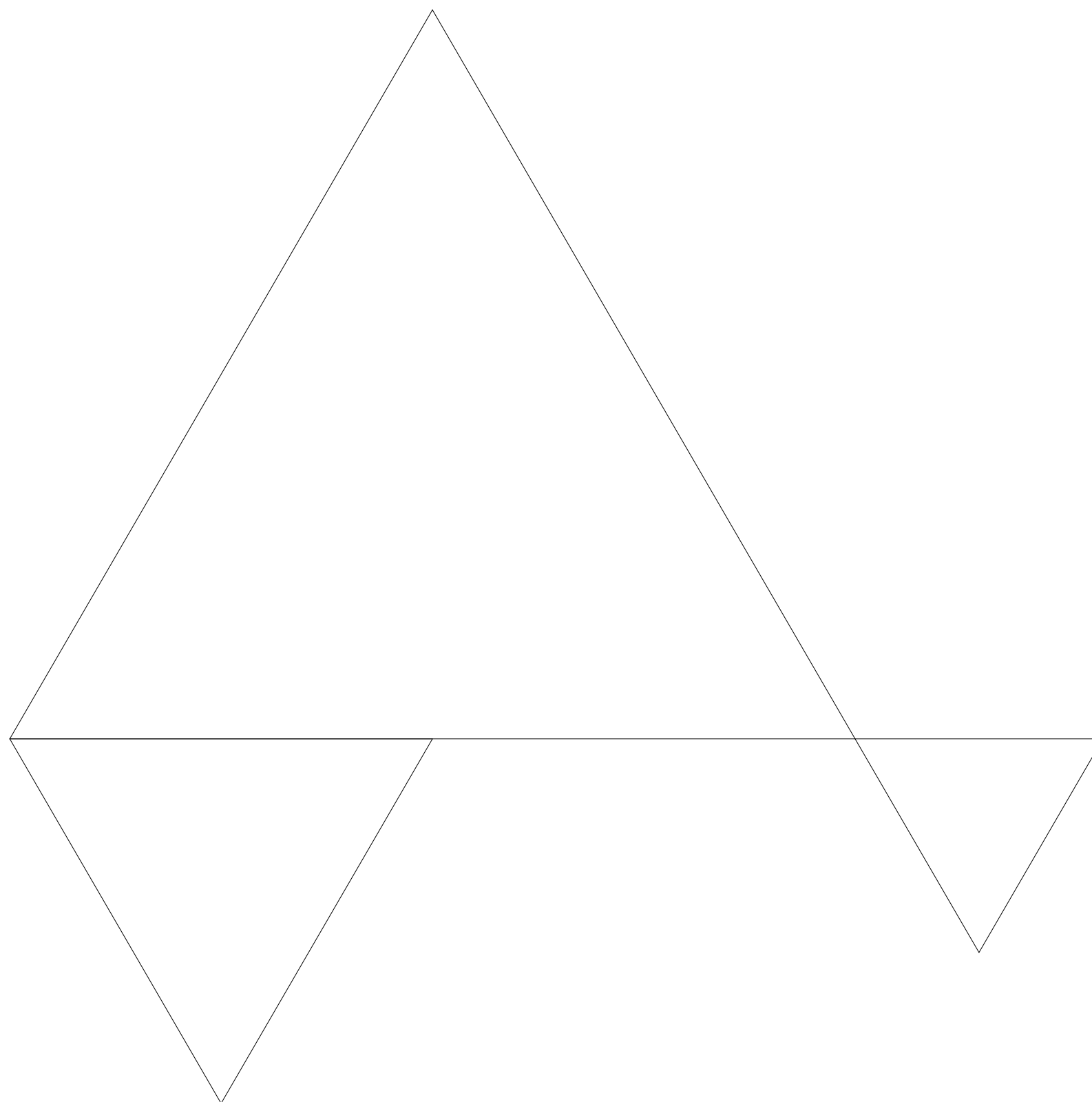
33.33%

CUMPLE CON TODO

CALIFICACIÓN GENERAL



## EVALUACIÓN





IDEAS PARA VALLADOLID. 1995\_\_\_\_\_Tercer Puesto  
LEMA: CASTILLO

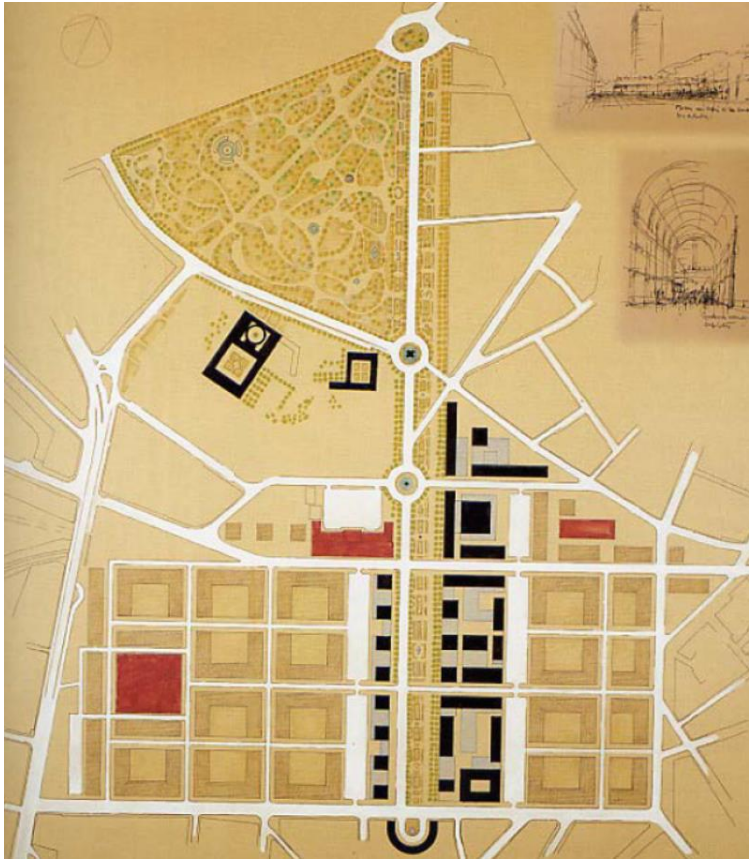
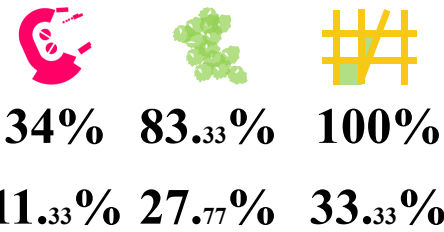
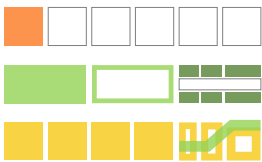
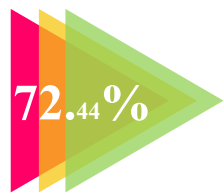


FIG. 87

Planta general propuesta



CALIFICACIÓN  
GENERAL



IDEAS PARA VALLADOLID. 1995\_\_\_\_\_Segundo Puesto  
LEMA: DE RECOLETOS A SAN ISIDRO

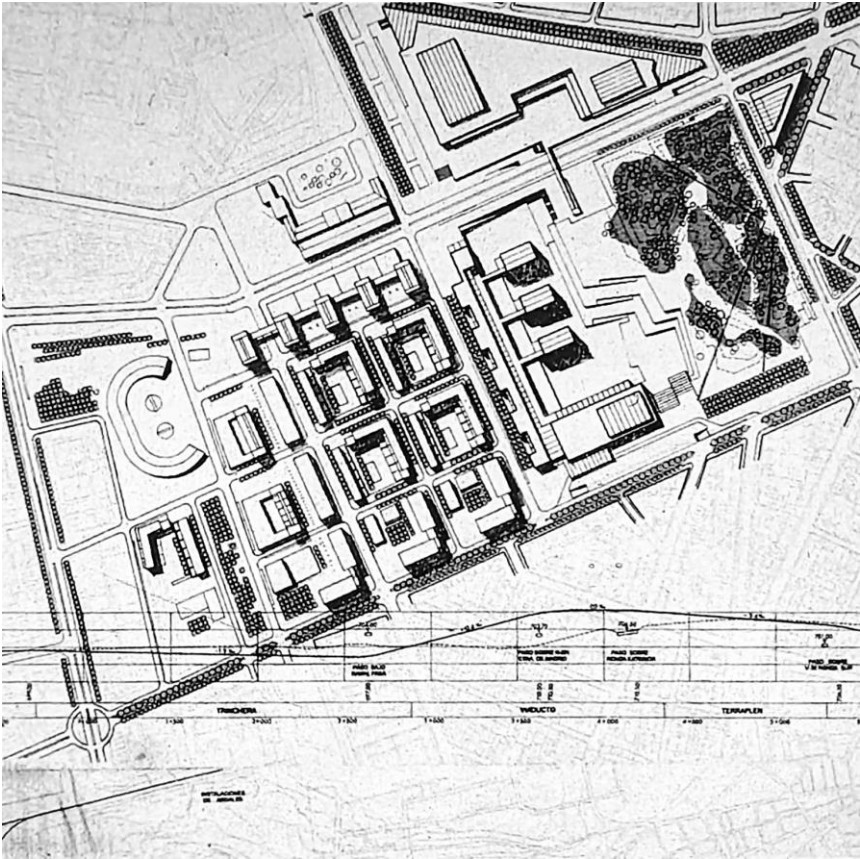
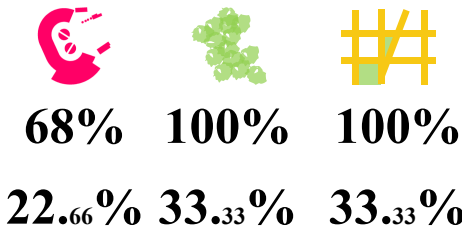
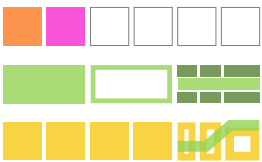
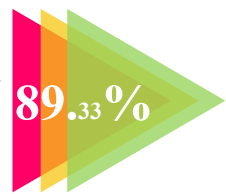


FIG. 90

Planta general de propuesta



CALIFICACIÓN  
GENERAL

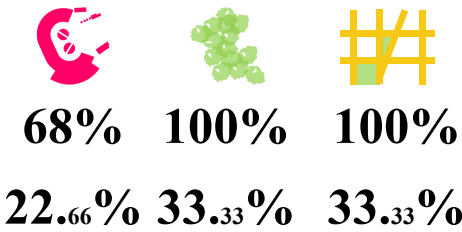
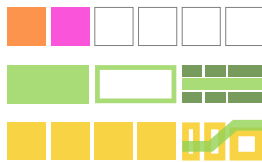


IDEAS PARA VALLADOLID. 1995\_\_\_\_\_Primer Puesto  
LEMA: (VO)

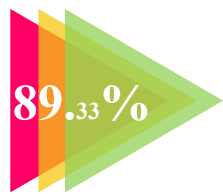


FIG. 93

Propuesta ganadora de  
Josep Parcerisa  
(Geometria, n.º22, 1996)

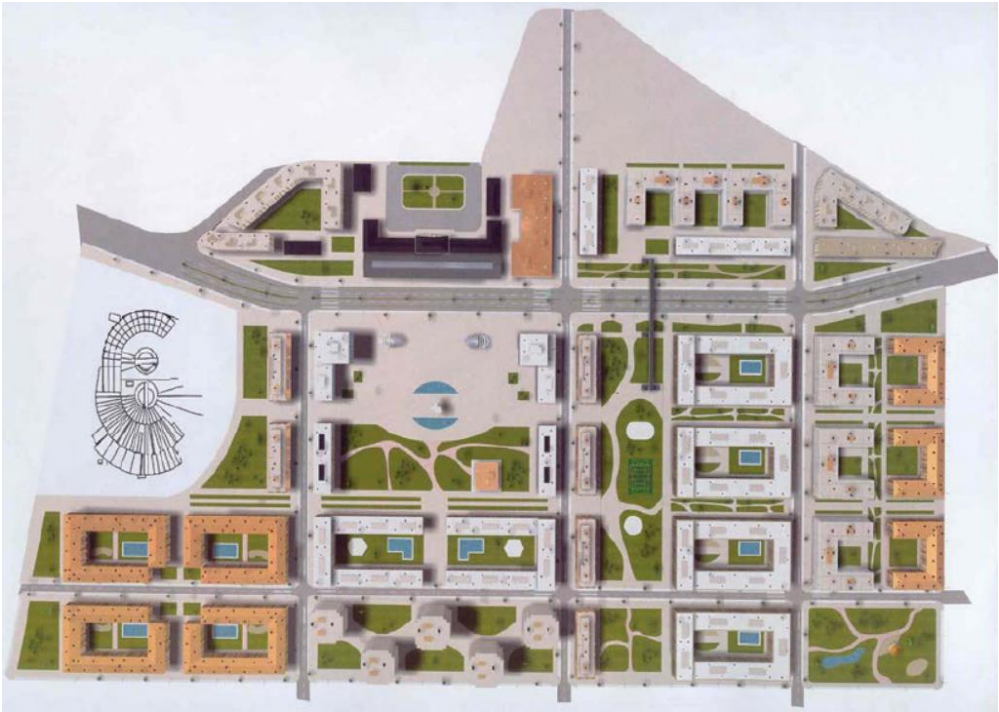


CALIFICACIÓN  
GENERAL





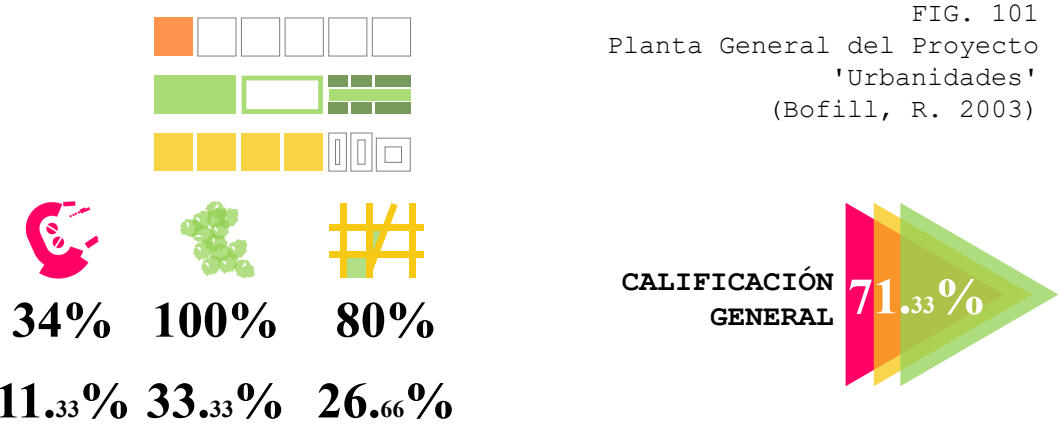
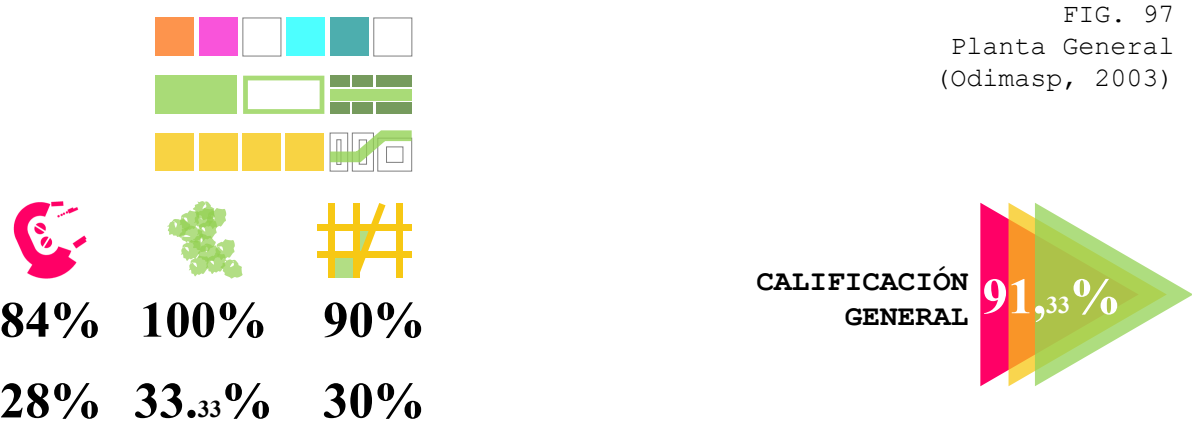
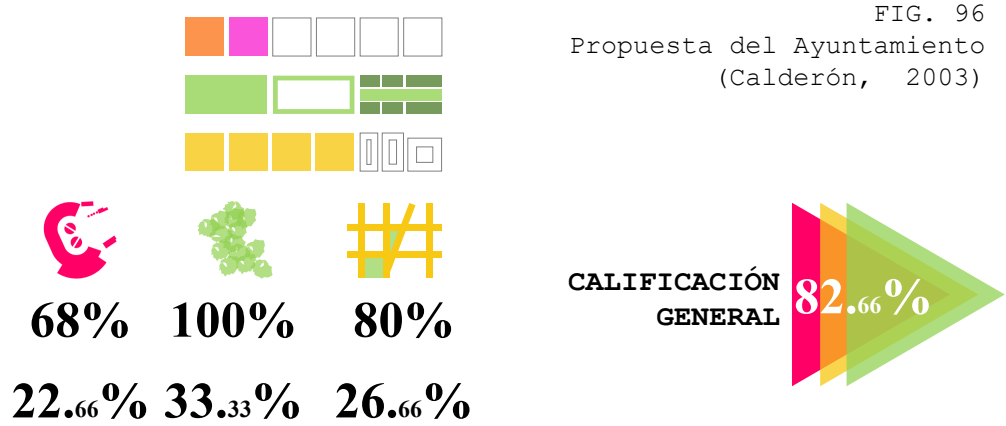
PROPUESTA DEL AYUNTAMIENTO. 2002



ÁREA DE NUEVA CENTRALIDAD VALLADOLID. 2003\_\_\_\_Segundo Puesto  
LEMA: VALLATORRES



ÁREA DE NUEVA CENTRALIDAD VALLADOLID. 2003\_\_\_\_Primer Puesto  
LEMA: URBANIDADES





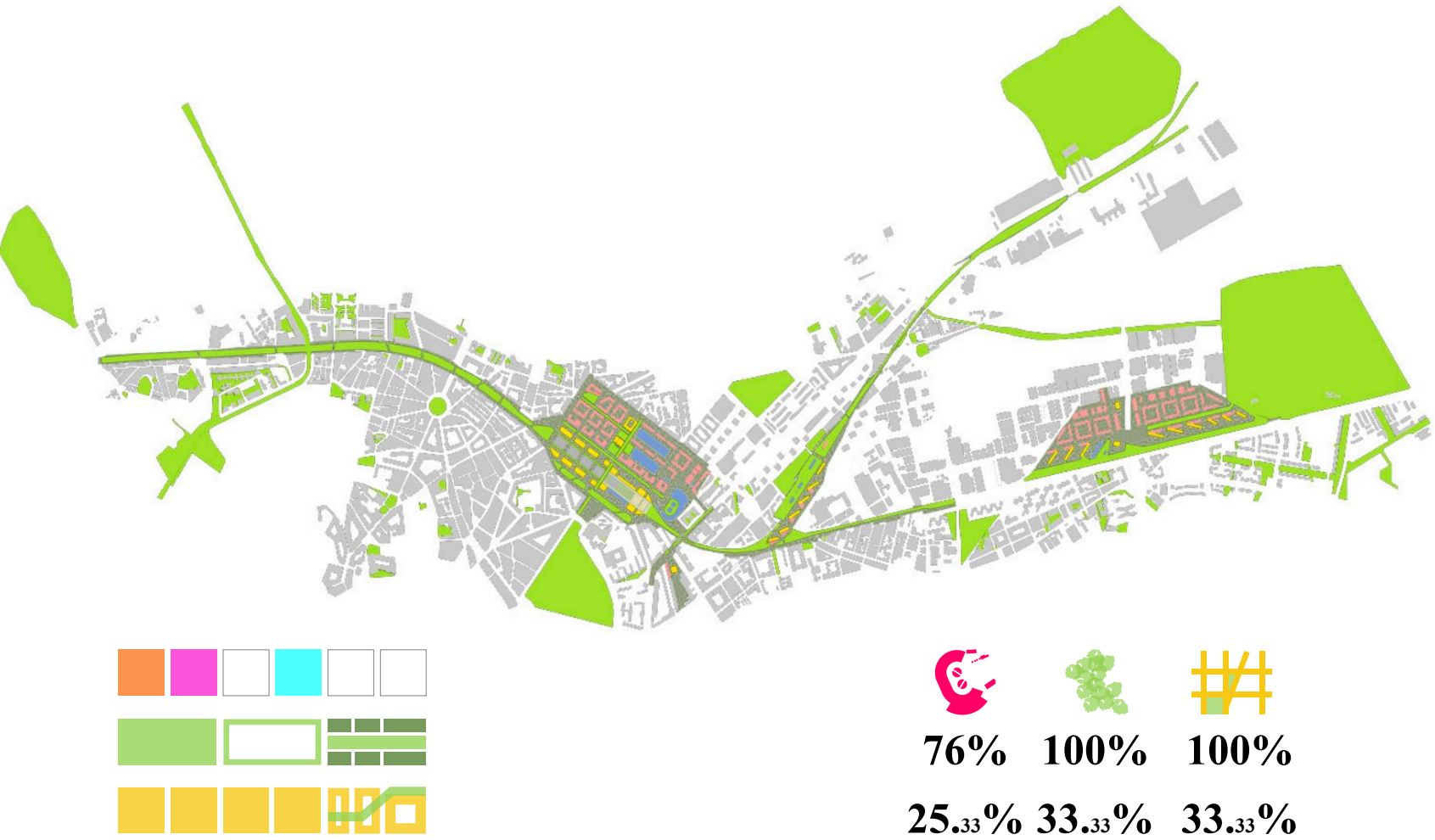
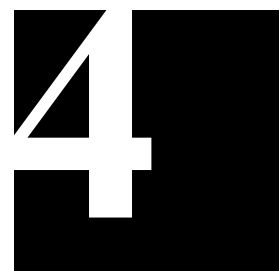


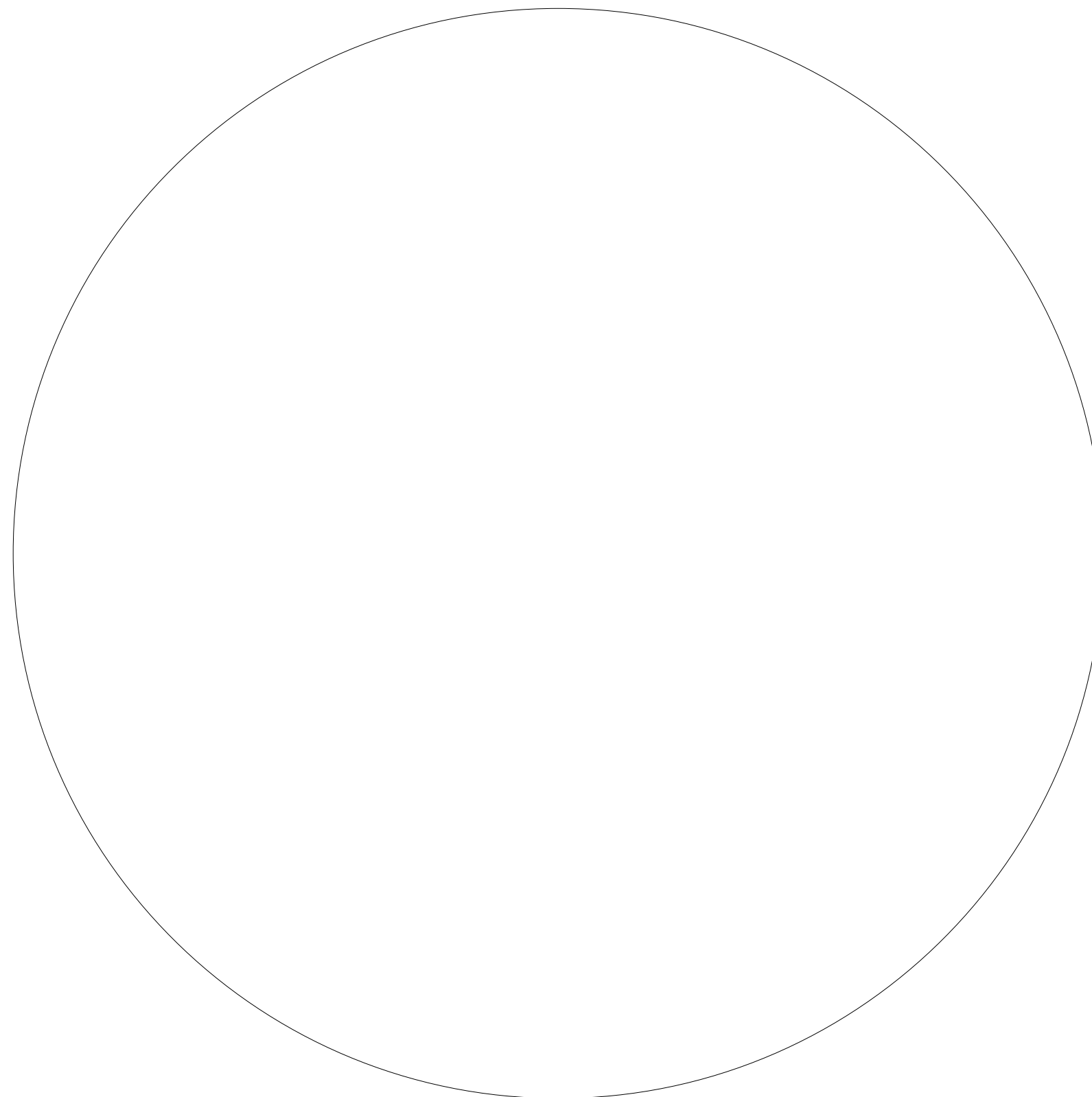
FIG. 105  
El Plan Rogers, datos y  
cifras del proyecto de  
soterramiento.  
(Rogers, 2005)





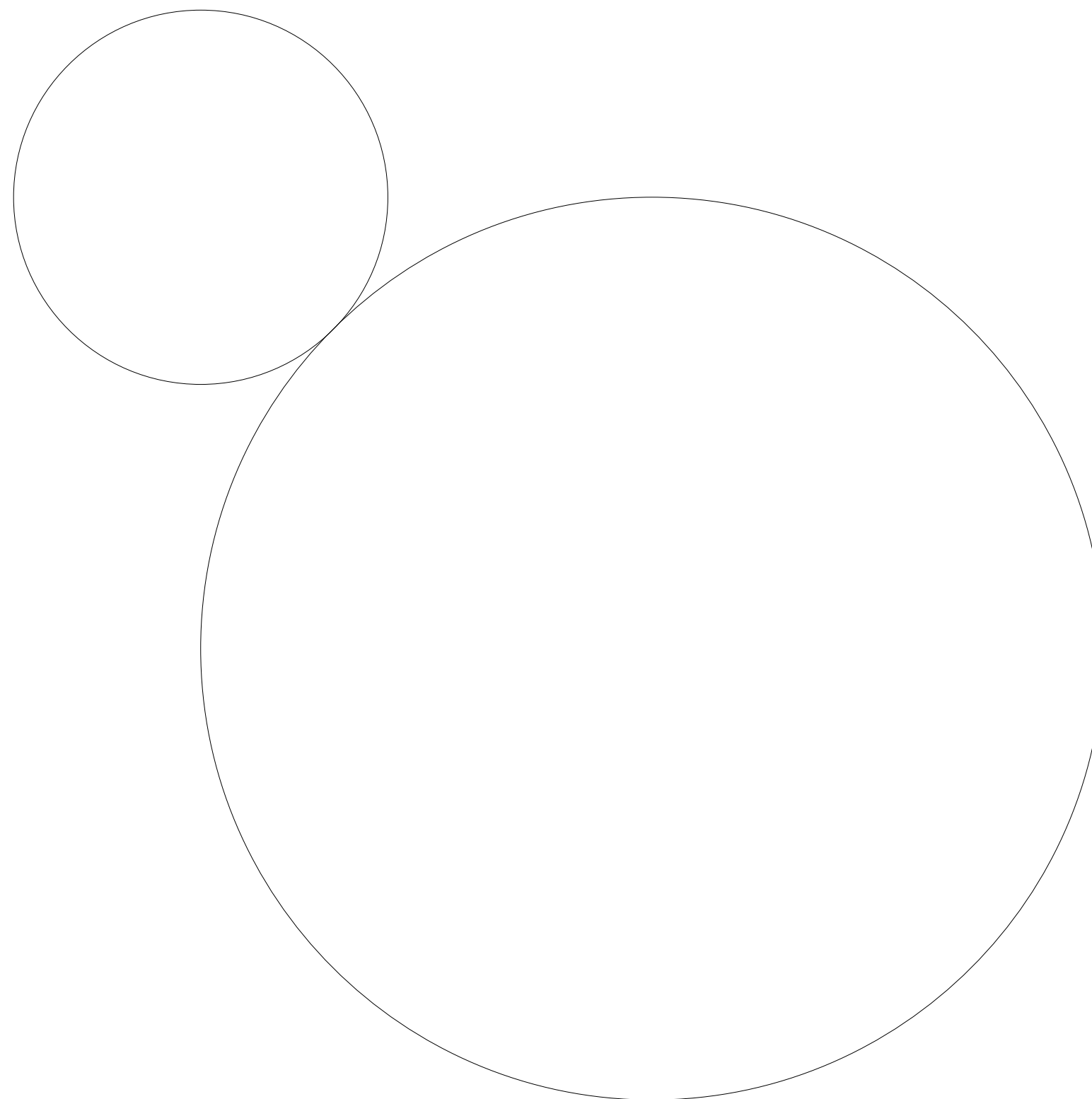


**CONCLUSIONES Y  
PARÁMETROS  
DEFINITIVOS DE  
ESTRATEGIAS PARA  
LA PROTECCIÓN  
DEL PATRIMONIO  
INDUSTRIAL  
FERROVIARIO**





## CONCLUSIONES







FIG, 131  
El Depósito de Locomotoras de  
Valladolid.  
(Blogspot, 2010)

Acerca del patrimonio que no se palpa, ni se ve, pero existe en la cultura, en las formas de vida y en las historias de barrio, la UNESCO nos da la siguiente recomendación, que también nos sirve de definición:

Para mantenerse en vida, el patrimonio cultural inmaterial debe ser pertinente para su comunidad, recrearse continuamente y transmitirse de una generación a la siguiente. Se corre el riesgo de que algunos elementos del patrimonio cultural inmaterial mueran o desaparezcan si no se les ayuda, pero salvaguardar no significa fijar o fosilizar este patrimonio en una forma “pura” o “primigenia”. Salvaguardar el patrimonio cultural inmaterial supone transferir conocimientos, técnicas y significados. La Convención hace hincapié en la transmisión o comunicación del patrimonio de generación en generación, no en la producción de manifestaciones concretas como danzas, canciones, instrumentos musicales o artículos de artesanía. (UNESCO, 2003)

### 4.1.1 CONCLUSIÓN EL PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROVIARIO

Es indudable la importancia que ha tenido la industria ferroviaria en la ciudad de Valladolid, su llegada no solo reconfiguro el crecimiento de la ciudad, la hizo un centro de oportunidades al generar una industria que le abrió la puerta a muchas otras, que hasta la actualidad siguen en funcionamiento. Cambio radicalmente el paisaje urbano de la ciudad y dentro de si misma fueron implementadas tecnologías, que no se habían implementado en otro lugar de España, lo que convierte a la industria en pionera en el desarrollo de la industrialización Nacional.

Los talleres debemos verlos mas allá de los edificios, el conjunto que representa cada una de sus partes nos cuentan la historia que durante Siglo y medio moldeó la forma de vivir de una ciudad, y lo seguirá haciendo de una u otra manera, el patrimonio inmaterial de las actividades ferroviarias como resalta el texto resumen de la convención de la UNESCO: para salvaguardar el patrimonio inmaterial, no debiera ser fosilizado para trasmitirse eficazmente a las generaciones venediras; pero las actuaciones que se realicen, tanto de restauración, rehabilitación y reutilización, debieran estar encaminadas a preservar la memoria de las actividades realizadas en estos predios.







FIG. 132  
Foto del Parque Canterac en el  
barrio Delicias.  
(Ruud, 2024)



FIG. 133  
Parque de la Paz en el barrio  
de Las Delicias de Valladolid.  
(LOSTAU, 2023)

#### 4.1.2 CONCLUSIÓN LOS ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS

En el capítulo 1, se evidencia la necesidad urgente de espacios libres públicos en este sector de la calidad, su desarrollo, no debe seguir siendo el resultado de lo espontáneo, debe ser el resultado de una integración real que aglomere las necesidades de explotación del suelo, en conjunto con las de la ciudad y del sector en el que se emplazan los talleres, por tanto el desarrollo de espacios libres dotados de equipamiento para el disfrute de sus ciudadanos mas próximos y con carácter metropolitano, permitirá a otros sectores, también beneficiarse de las actividades que se puedan desarrollar.

Parafraseando un comentario de la revista Geometría en el concurso de Ideas para Valladolid: *"Las actuaciones que se desarrollen en estos predios representan una oportunidad única"* pocas ciudades disponen de suelo urbanizable en el centro de su urbe. Por tanto es imprescindible atender a las necesidades de generación de espacios libres públicos.

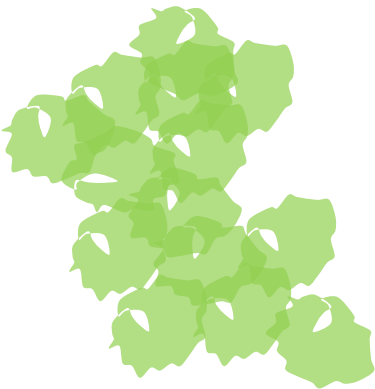




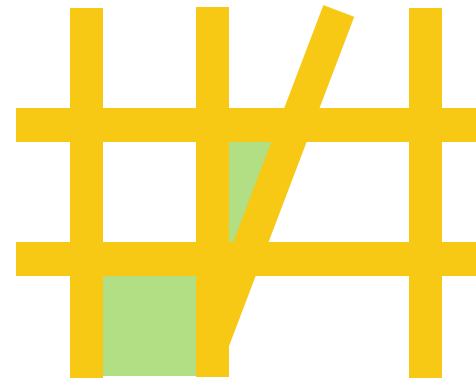


FIG. 134  
Movilidad y logística en Vitoria-Gasteiz.  
(mobilitylab, s.f.)

### 4.1.3 CONCLUSIÓN LA MOVILIDAD Y LA CONECTIVIDAD MULTIMODAL

La conectividad, a menudo desatendida en la planificación urbana, se ha manifestado como una de las problemáticas más urgentes en el sector de los talleres de RENFE. Las barreras históricas impuestas por las vías y los deficientes medios de integración han fragmentado la ciudad, un desafío que, si bien se ha ido mejorando gradualmente, aún demanda soluciones integrales.

En el análisis de las propuestas presentadas a los diferentes concursos resulta revelador que, en la atención a esta problemática, muchas de las propuestas presentadas en los concursos urbanísticos recurrieron a un elemento funcional ya existente como modelo. **La Acera de Recoletos se erigió como un referente estratégico.** Este espacio central de la ciudad ejemplifica una conectividad exitosa, ya que integra de manera sinérgica el ocio, la vivienda, el patrimonio, los equipamientos de salud y una movilidad multimodal eficiente. Este modelo demuestra que la solución no se limita a construir nuevos puentes o pasos, sino a entender la conectividad como una red vital que une funciones urbanas diversas en un mismo espacio, transformando las antiguas barreras en ejes de cohesión y dinamismo.





La icónica torre Eiffel en Paris.  
(Foto del autor, 2018)

Acerca de los concursos y su importancia es de destacar uno de los concursos internacionales mas relevantes de la historia. El concurso que llevo a la construcción de la torre Eiffel fue convocado en 1886 en la conmemoración del centenario de la Revolución Francesa.

Su arquitectura es un claro ejemplo de patrimonio industrial.

#### 4.1.4 CONCLUSIÓN

### LA IMPORTANCIA DE LOS CONCURSOS

las diferentes propuestas y concursos urbanísticos sobre los talleres de RENFE en Valladolid han sido fundamentales para la reflexión sobre la preservación del patrimonio industrial. Estas iniciativas, lejos de ser soluciones aisladas, han generado un valioso conjunto de estrategias y enfoques que enriquecen el debate y la práctica de la regeneración urbana.

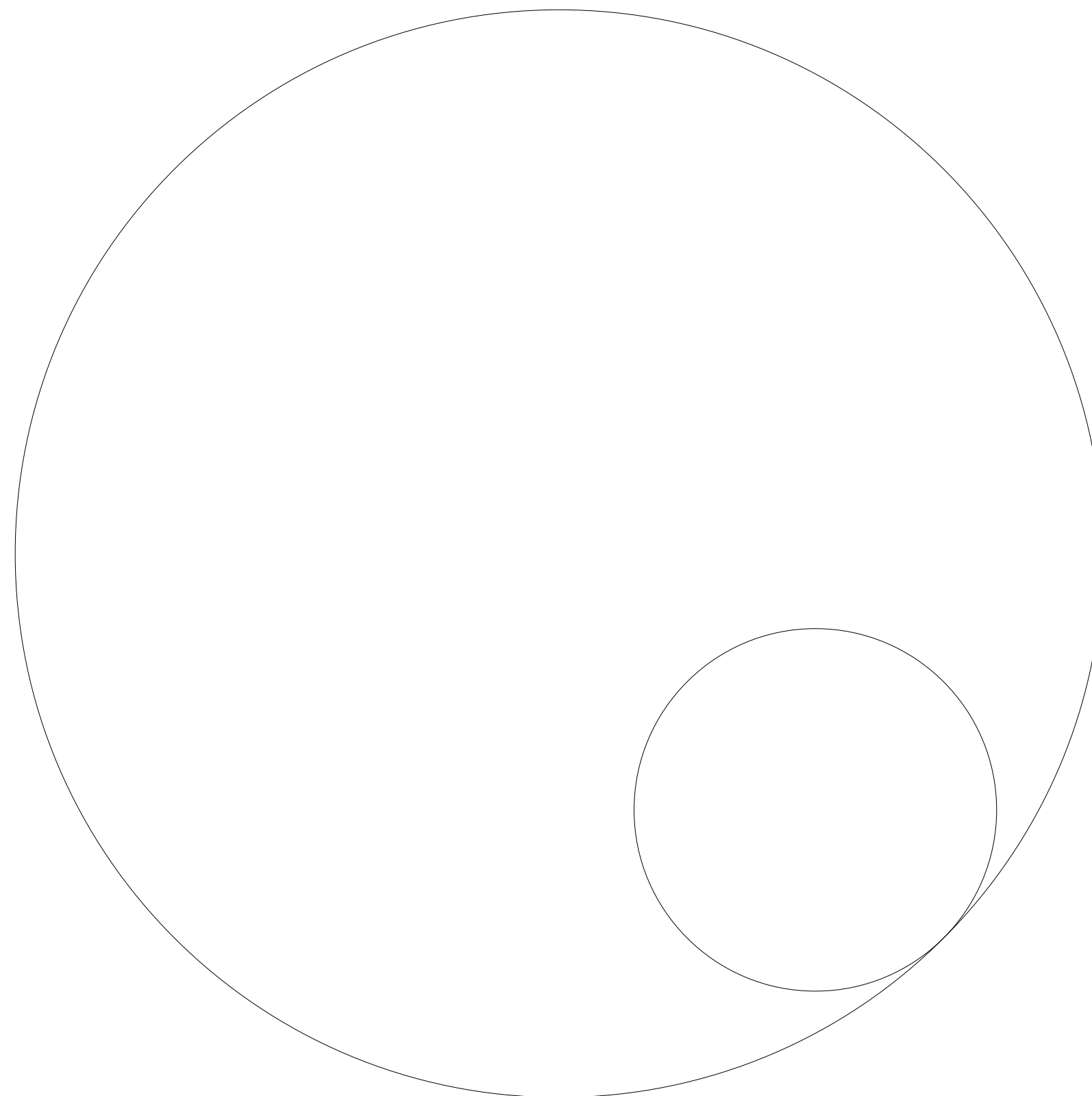
Las propuestas analizadas revelan una clara tendencia a resolver la histórica fragmentación urbana causada por las vías del tren. La recurrencia de estrategias de conectividad, como la ampliación de la Acera de Recoletos, subraya un consenso en cuanto a la necesidad de democratizar el acceso al sector sur de la ciudad desde la estación. Este enfoque, al integrar la infraestructura ferroviaria en el tejido urbano, no solo facilita la accesibilidad, sino que también revaloriza el patrimonio, transformándolo de una barrera física en un espacio activo y accesible para todos los ciudadanos.

Por otro lado es notable que en las bases de los concursos se adolecía de una categorización eficiente del patrimonio, por lo que se transfirió esa responsabilidad a los concursantes, que adoptaron un rol proactivo. En lugar de limitarse a seguir una directriz, tuvieron que identificar, proponer y justificar ellos mismos qué elementos eran susceptibles de protección, este ejercicio resulto en algunos casos, en la omisión de elementos característicos de la industria ferroviaria, como lo es el Deposito de Locomotoras.



# 4.2

PARÁMETROS PARA EL  
DESARROLLO DE ESTRATEGIAS  
DE PROTECCIÓN DEL  
PATRIMONIO INDUSTRIAL Y DE  
CONECTIVIDAD PÚBLICA ENTRE  
BARRIOS



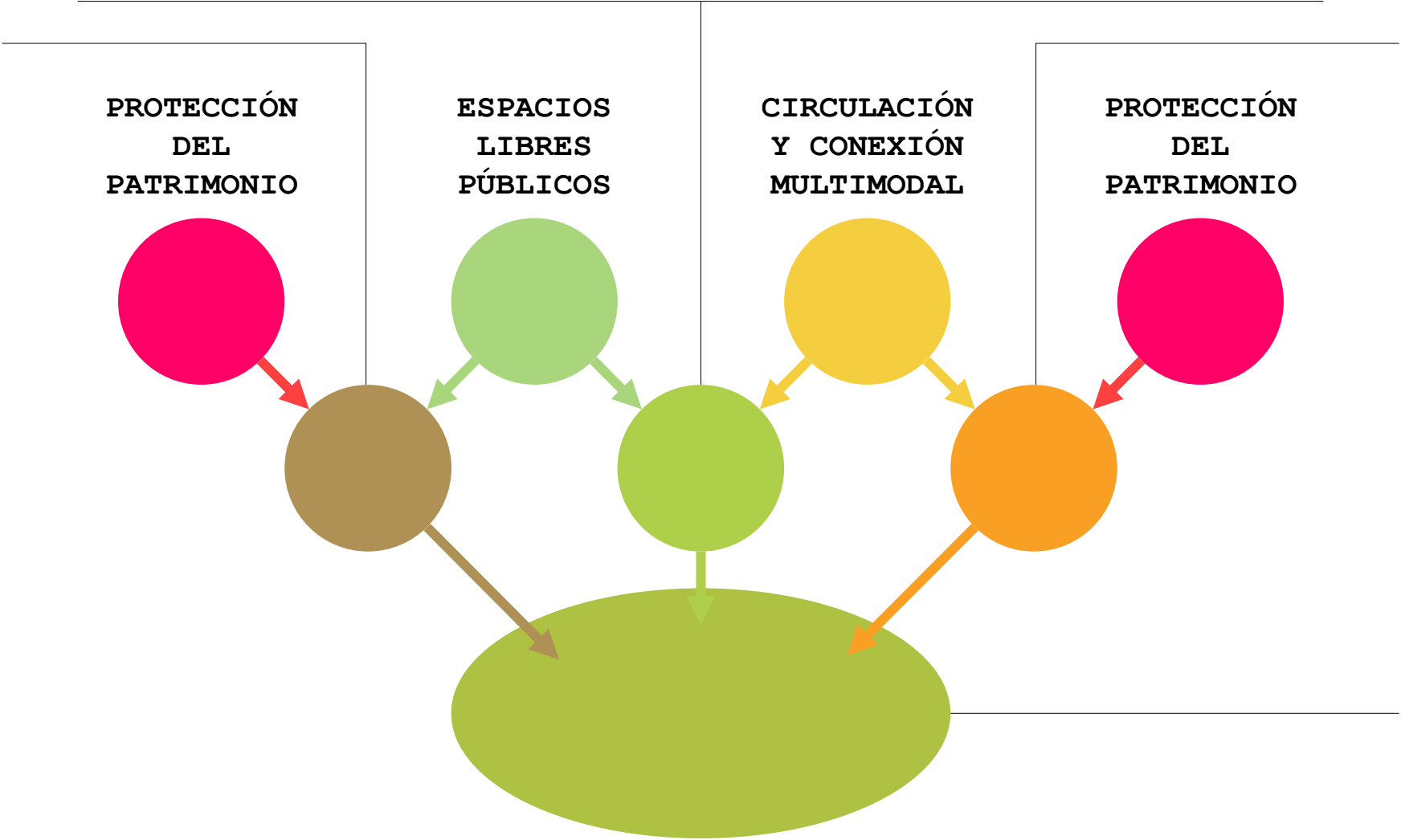
**ESQUEMA BASE DE PARÁMETROS DE DESARROLLO DE ESTRATEGIAS PARA LA PROTECCIÓN Y PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL.**

La conservación del Patrimonio Industrial Ferroviario en Valladolid se alinea directamente con el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 11, específicamente con su meta 11.4: Proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo. Esta meta impulsa la implementación de programas que no solo se centran en la protección física del patrimonio, sino que también abordan las necesidades de las comunidades y de todas las partes interesadas.

La combinación de la conservación de la infraestructura ferroviaria con el desarrollo de espacios libres responde de forma directa a estos principios, atendiendo a las necesidades del barrio Delicias, planteadas en el Capítulo 1 . La creación de espacios públicos en torno al patrimonio genera el ambiente propicio para su preservación a largo plazo y su integración en el tejido social.

De acuerdo con el Artículo 5 de la Carta de Venecia, el patrimonio debe ser utilizado en funciones que sean útiles para la sociedad, siempre y cuando no se atente contra sus valores arquitectónicos o artísticos. En este sentido, el amplio espacio interior de las antiguas naves y talleres ferroviarios posee las características idóneas para albergar usos de equipamiento a nivel zonal y metropolitano, como centros culturales, educativos o de ocio. De esta forma, se garantiza que el patrimonio no solo sea un vestigio del pasado, sino un recurso activo para el presente y el futuro de la ciudad.

La combinación del desarrollo de espacios libres con una conectividad modal robusta da como resultado la conformación de una red urbana integral. Esta red, al estar conectada con su entorno y diseñada para la accesibilidad de todos, responde directamente a la meta 9.1 de los ODS: "Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso equitativo para todos". Esta aproximación va más allá de la simple construcción de vías y plazas. Se trata de una planificación que garantiza que el patrimonio y los nuevos desarrollos sean accesibles para todas las personas, independientemente de su edad, capacidad física o condición social. El resultado es un sistema interconectado de transporte público, carriles para bicicletas y senderos peatonales que facilita la movilidad y permite que los ciudadanos accedan de manera equitativa a los espacios culturales, recreativos y laborales, convirtiendo las antiguas áreas ferroviarias en nodos vitales para la ciudad.



La combinación de una protección adecuada del patrimonio con una conectividad multimodal eficiente permitirá el acceso universal en todas las condiciones. Esto significa que la antigua infraestructura ferroviaria no será un obstáculo, sino un elemento articulador que conectará a la población con nuevos espacios públicos y servicios. La Estación Campo Grande jugará un papel crucial en este proyecto, ya que, al integrarse de forma directa con el sector sur, recuperará la relevancia y el protagonismo que su posición central demanda. Esta iniciativa se alinea con las políticas de la UNESCO sobre integración del patrimonio en el desarrollo urbano y con los ODS 9 y 11, que promueven la creación de infraestructuras sostenibles y accesibles. Al garantizar un acceso libre y equitativo, el proyecto transformará el sector ferroviario en un nodo dinámico y vital para la ciudad, uniendo el pasado industrial con el futuro urbano.

Los tres pilares que configuran, la estrategia de protección y conservación, permiten no solo transmitir el legado del patrimonio industrial ferroviario de Valladolid, su misión es generar **en conjunto**, la integración urbana de los sectores norte y sur. Sin estos elementos, las propuestas de integración del tren en superficie, como el propio Soterramiento, perecerán en el tiempo si no hacen participe a su entorno inmediato y se eliminen las verdaderas barreras sociales que mantienen segregado este sector de la ciudad.





La Sinergia de las unidades investigativas  
(Elaboración propia)

### 4.2.1 SINERGIA DE LOS CONCEPTOS Y ELEMENTOS ANALIZADOS

La elaboración de los parámetros de esta investigación se basa en el principio de **sinergia**, que la Real Academia Española define como : “Acción conjunta de dos o más elementos, cuyo efecto es superior a la suma de los efectos individuales.” (s.f., definición 1)

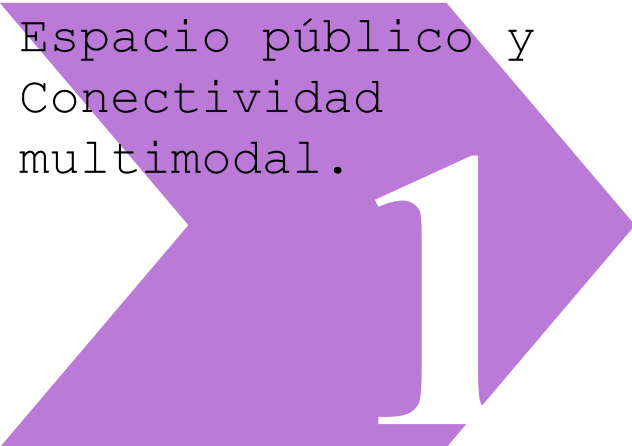
Atendiendo a la necesidad de un **desarrollo integral**, la investigación demuestra la importancia de crear estrategias a partir de **parámetros con componentes integradores**. Este enfoque busca lograr resultados que superen la suma de las partes, garantizando así una sinergia bien fundamentada.

Los elementos clave que sintetizan esta "acción conjunta" son los siguientes:

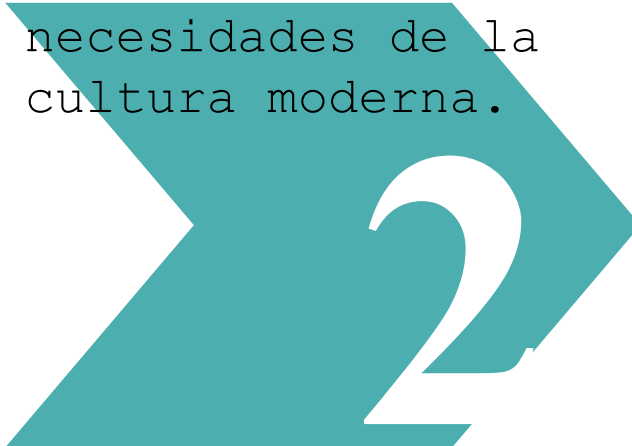
- Desarrollo de Espacios Libres de acuerdo a políticas ODS y de la Agenda Urbana Española
- Lecciones aprendidas de los concursos
- Estrategias desarrolladas en los casos de estudio
- Sistema de evaluación para la protección de componentes del patrimonio industrial
- Conectividad multimodal entre barrios

4.2.1 PARÁMETROS

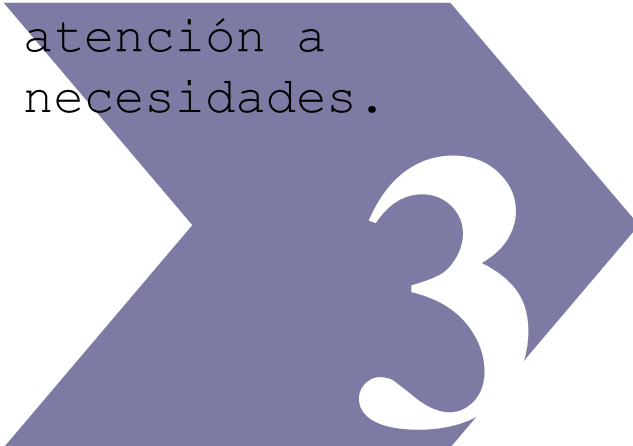
Propuestas  
alineadas  
a integrar  
Patrimonio  
Industrial  
Espacio público y  
Conectividad  
multimodal.



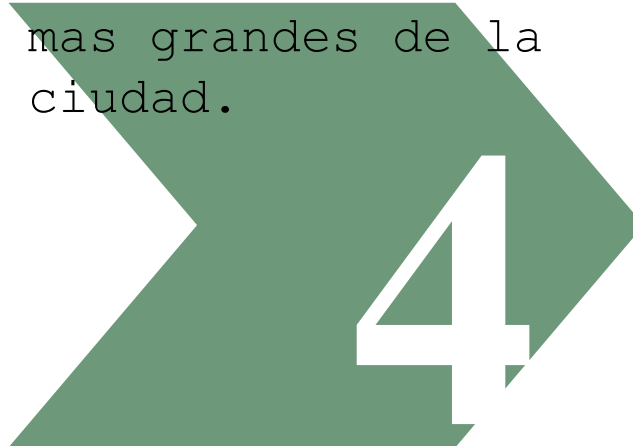
Integración  
de los diferentes  
componentes de la  
industria férrea,  
basadas en  
necesidades de la  
cultura moderna.



Las propuestas que  
se presenten deben  
ser evaluadas bajo  
un sistema de  
preservación y de  
atención a  
necesidades.



La ubicación  
central de los  
talleres debe  
conectar con los  
espacios verdes  
mas grandes de la  
ciudad.



Diseño de  
espacios libres  
interconectados,  
garantizando la  
Accesibilidad,  
Asequibilidad,  
Sostenibilidad y  
Seguridad.

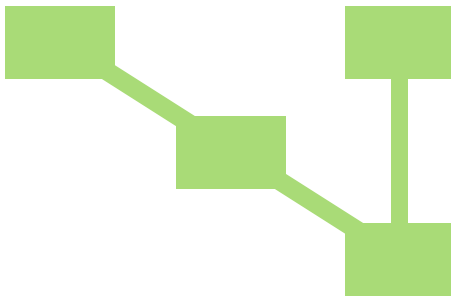
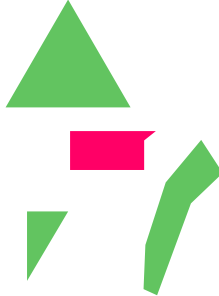
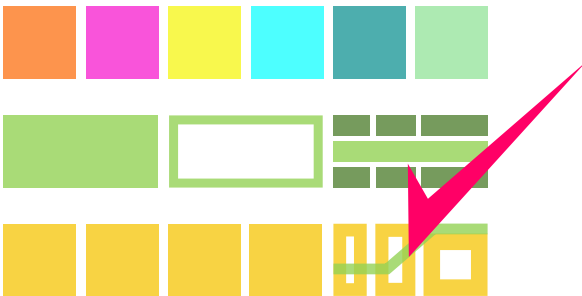
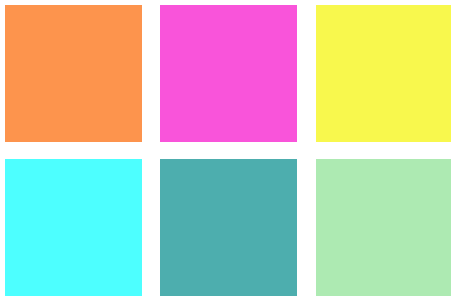
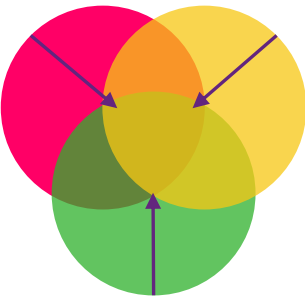
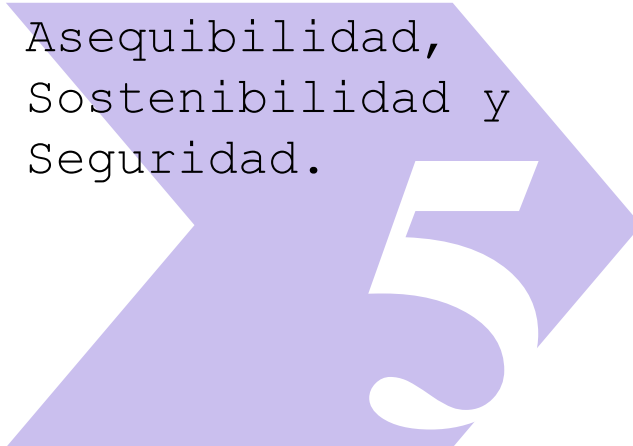




FIG. 29  
Grafico resumen. Parámetros de estrategias de  
protección  
(Elaboración propia)

