

# *El archivo de la Delegación Provincial de Obras Públicas y Urbanismo en el Archivo Histórico Provincial de Valladolid*

DIEGO CASTRO CAMPANO  
*Archivo Histórico Provincial de Álava*

## **1. Introducción**

Con el inicio del siglo XXI, las Obras Públicas y las infraestructuras de Transporte ocupan un lugar preeminente en las realizaciones de las distintas Administraciones Públicas<sup>1</sup>.

El presente trabajo tiene como objetivo facilitar el conocimiento del fondo documental denominado “Delegación Provincial de Obras Públicas Urbanismo, de Valladolid”, que abarca desde 1820 hasta 1985<sup>2</sup>.

Se entiende por Obra Pública aquella de interés general que se destina a un uso público, y en cuya creación interviene directa o indirectamente el Estado. La mayor o menor amplitud de este concepto de Obras Públicas variará desde mediados del siglo XIX, al ritmo de las innovaciones tecnológicas (torres telegráficas, electrificación, ferrocarriles, líneas telefónicas...) y de la progresiva clarificación de competencias entre el Estado, Diputaciones provinciales y Ayuntamientos.

La característica más singular del organismo encargado de las Obras Públicas del Estado durante los siglos XIX y XX va a ser su cambio de denominación. En sus inicios, aparece englobado en el órgano encargado del Fomento General del Reino, junto a otras materias (comercio, agricultura, instrucción pública...), pero con el paso del tiempo se separa y especializa en las Obras Públicas.

Dos hechos resultan fundamentales en la historia contemporánea de las Obras Públicas españolas: por una parte, la creación de la Escuela de Ingenieros de Caminos, y el Reglamento del Cuerpo de Ingenieros, y por otra, la publicación de grandes leyes que permitieron al Ministerio ejercer su actividad.

En primer lugar se darán unas indicaciones sobre la evolución histórica de la institución, tanto a nivel central como territorial-provincial, desde su creación hasta la actualidad. A continuación, se analizarán las principales series documentales, los

---

<sup>1</sup> Véase prólogo en Alós y Merry del Val, Fernando de y Sampedro Escolar, José Luis: *150 años del Ministerio de Fomento: ministros de 1851 a 2001*, Madrid, Ministerio de Fomento-Secretaría General Técnica-Centro de Publicaciones, 2001.

<sup>2</sup> Véase Cuadro de Clasificación, Anexo I.

instrumentos de descripción y otras fuentes documentales para el estudio del tema. Finalmente, se aporta una breve conclusión.

## 2. La Institución

### Órganos centrales

#### *Antecedentes y creación del Ministerio de Fomento*

Según Aurelio Guaita<sup>3</sup>, es sorprendente que habiendo aparecido nuestros primeros ministerios a principios del siglo XVIII, consagrados básicamente a las administraciones especiales (política exterior, justicia, guerra, hacienda) tardara un siglo en aparecer uno dedicado específicamente a las tareas de progreso, bienestar, administración interior, o de fomento.

La Constitución de Bayona (1808) decretada por Bonaparte establecía nueve ministerios entre los que figuraba el de Interior. Puede considerarse el precedente más importante del futuro Ministerio de Fomento por sus amplísimas competencias.

La Constitución de Cádiz (1812) creó siete Secretarías de Estado y del Despacho, entre ellas dos de Gobernación del Reino (una para la Península e Islas adyacentes y, otra para Ultramar). Pero el nuevo ministerio no lograba arraigar, hasta que en 1830, Fernando VII, influenciado por Javier de Burgos y otros miembros del gobierno, dio luz verde al departamento de Fomento, concebido como “el taller de la prosperidad nacional”, pero el proyecto no llegó a ejecutarse. La oposición venía de los titulares de Gracia y Justicia, ya que era la Secretaría más empobrecida, juntamente con Hacienda, por la creación del ministerio de Fomento.

La realidad acabó imponiéndose con la re-creación del ministerio, denominado Secretaría de Estado y del Despacho del Fomento General del Reino, mediante un Real Decreto de 5 de noviembre de 1832, expedido por la Reina María Cristina durante la enfermedad del Rey.

El concepto “Fomento” abarca toda la actividad humana que lleve implícita un afán de superación de lo existente y un deseo de mejorar el bien público, como se pone de manifiesto en las competencias<sup>4</sup>, que se extienden prácticamente a todos los aspectos de gobierno y administración civil del Estado y, entre ellas “la construcción y conservación de los caminos, canales, puertos mercantes, puentes y todas las obras públicas”, que se corresponde a grandes rasgos con el fondo documental que se describe.

---

<sup>3</sup> Guaita, Aurelio: *El Ministerio de Fomento 1832-1931*, Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1984.

<sup>4</sup> Véase Real Decreto de 9 de noviembre de 1832 en Guaita, Aurelio: *El Ministerio de Fomento 1832-1931*, Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1984, pp. 27-34.

El Ministerio de Fomento será el germen de casi todos los ministerios posteriores: Instrucción pública, Obras Públicas, Industria y Energía, Sanidad y Consumo, Agricultura, Pesca y Alimentación, Trabajo y Asuntos Sociales...

### *Etapas en la evolución histórica del Ministerio*

#### - Primera etapa (1832-1847)

Se resume en tres hechos: la “fiebre organizadora” (necesidad de sistematizar el inmenso conglomerado de materias que se recibían de diversas procedencias), la pérdida de competencias (comercio pasa a Marina), y el cambio terminológico del Ministerio (Fomento, Interior, Gobernación...).

#### - Segunda etapa o Edad de Oro del Ministerio (1847-1900)

Comienza con la creación en 1847 de un nuevo Ministerio denominado Secretaría de Estado y del Despacho de Comercio, Instrucción y Obras Públicas<sup>5</sup>. Las competencias<sup>6</sup> del nuevo organismo abarcan: comercio, instrucción y obras públicas (provenían de Gobernación), beneficencia (en realidad permaneció en Gobernación), aguas y agricultura.

Ese mismo año se creaba el Archivo General del Ministerio, que se clasificaría excepcionalmente entre los generales y de primera clase, debido a la importancia y riqueza de sus fondos.

Este periodo se caracteriza sobre todo por su “autonomía”, la plenitud de competencias propiamente de fomento, la promulgación de grandes cuerpos legales, que han permanecido vigentes casi hasta nuestros días (Expropiación Forzosa de 1879, Carreteras de 1877, Obras Públicas de 1877, Aguas de 1866) y la ejecución de obras públicas de toda clase.

El Real Decreto de 20 de Septiembre de 1851 cambia la denominación de este macro organismo por ministerio de Fomento, e incorpora el resto de servicios y secciones encargadas de las obras públicas que dependían de otros departamentos, tales como caminos vecinales, torres telegráficas, etc.

En 1890 se publicó el Reglamento de procedimiento administrativo del Ministerio, y en 1895 el Reglamento de régimen interior.

#### - Tercera etapa (1900-1931)

Supone la definitiva partición en dos del Ministerio de Fomento, por razones políticas más que científicas. El ministerio siempre fue consciente que albergaba servicios de dos tipos diferentes aunque en conexión: los que atendían a preocupa-

<sup>5</sup> Real Decreto de 28 de Enero de 1847

<sup>6</sup> Real Decreto de 5 de Febrero de 1847

ciones morales e intelectuales (instrucción pública) y los que pretendían la satisfacción de intereses materiales (obras públicas, economía, transporte, comercio)<sup>7</sup>.

En 1900 se suprime el Ministerio de Fomento<sup>8</sup>, y se crean dos Departamentos: el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, y el de Instrucción Pública y Bellas Artes. Sin embargo, en 1905, el primero de éstos vuelve a denominarse Ministerio de Fomento.

El aumento de la actividad de la Administración en todos los campos se tradujo en la modificación y creación de nuevas Direcciones Generales. En 1919 la Dirección General<sup>9</sup> de Obras Públicas estaba dividida en cinco secciones: carreteras, caminos vecinales, ferrocarriles, aguas y puertos.

En 1928 con la reorganización de la Administración Central del Estado<sup>10</sup>, se va a optar por desligar las Obras Públicas de las competencias sobre Agricultura, Comercio e Industria, con la creación del Ministerio de Economía Nacional que engloba estas tres últimas. Se asigna entonces al Ministerio de Fomento la responsabilidad sobre Obras Públicas, Ferrocarriles, Minas, Montes, Pesca y Caza.

- Cuarta etapa (desde 1931 hasta la actualidad)

La distinción más o menos definitiva de funciones se puede fijar en torno a 1931-1933. El Ministerio de Fomento pasa a denominarse Ministerio de Obras Públicas (1931), y se estructura<sup>11</sup> en cinco Servicios Centrales:

1. Subsecretaría
2. DG de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes Mecánicos por Carretera
3. DG de Caminos
4. DG de Obras Hidráulicas
5. Servicio Central de Puertos y Señales Marítimas (DG desde la Orden Ministerial de 6 de Mayo de 1933)

En 1933 los asuntos de minas pasan al Ministerio de Industria y Comercio, y posteriormente los de montes, pesca y caza al de Agricultura. Este planteamiento perdurará casi sin variaciones hasta 1977 cuando se producen cambios sustanciales en la organización administrativa del Estado, derivados del cambio de régimen político.

En 1968 se crea la Secretaría General Técnica del Departamento, y en 1977 la DG de Servicios. Mientras tanto, la DG de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera pasó a denominarse DG de Transportes Terrestres; y la de Caminos cambió su denominación por Carreteras y Caminos Vecinales.

<sup>7</sup> Guaita, Aurelio: op. cit., pp. 86-87

<sup>8</sup> La Ley de Presupuestos de 31 de Marzo de 1900 autorizaba la partición del ministerio, que se materializa en el Real Decreto de 18 de Abril de 1900

<sup>9</sup> En adelante, DG

<sup>10</sup> Real Decreto de 3 de Noviembre de 1928

<sup>11</sup> Decreto de 4 de Enero de 1932

En 1977, tras la supresión del Ministerio de la Vivienda<sup>12</sup> sus competencias se transfieren al recién creado Ministerio de Obras Públicas, que a partir de entonces se denominará Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo<sup>13</sup>. También se une a este Departamento la DG de Acción Territorial y Medio Ambiente, que había dependido de la Presidencia del Gobierno. La DG de Transportes Terrestres pasará por un breve periodo al efímero Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El Real Decreto 2093/1979 estructura los Servicios Centrales del MOPU en dos Subsecretarías:

1. Subsecretaría de Obras Públicas y Urbanismo
  - Secretaría General Técnica
  - DG de Carreteras
  - DG de Obras Hidráulicas
  - DG de Puertos y Costas
  - DG de Arquitectura y Vivienda
  - DG de Servicios
2. Subsecretaría de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente
  - DG de Acción Territorial y Urbanismo
  - DG de Medio Ambiente
  - Centro Estudios de Ordenación Territorial y Medio Ambiente (CEOTMA)

En dependencia directa del Ministro se encuentra: el Gabinete del Ministro, el Consejo de Dirección del MOPU, el Consejo de Obras Públicas y Urbanismo, y la Junta de Coordinación de Actuaciones en materia de Vivienda.

El MOPU cambiará su denominación por Fomento, y en la actualidad su estructura orgánica se regula en el Real Decreto 1476/2004, de 18 de junio.

A partir de comienzos de la década de 1980 se inicia el proceso de transferencia de competencias estatales a las Administraciones Autonómicas. En el caso de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, y en lo referente a los organismos que nos ocupan, el primer paso fueron las transferencias en materia de urbanismo<sup>14</sup> al Consejo General de Castilla y León. Posteriormente se transfirieron las relativas a transportes terrestres<sup>15</sup>, carreteras<sup>16</sup>, y se modificaron los medios adscritos a los servicios traspasados<sup>17</sup>.

La reestructuración de Consejerías<sup>18</sup> de 1999 atribuye de nuevo a la de Fomento las competencias sobre Ordenación del Territorio, y política de vivienda y urba-

<sup>12</sup> Real Decreto de 4 de Julio de 1977

<sup>13</sup> En adelante, MOPU

<sup>14</sup> Real Decreto 3412/1981 de 29 de diciembre

<sup>15</sup> Real Decreto 2341/1982 de 24 de julio

<sup>16</sup> Real Decreto 956/1984 de 11 de abril

<sup>17</sup> Real Decreto 470/1989 de 28 de abril

<sup>18</sup> Decreto 145/1999 de 16 de julio

nismo. En la actualidad, el organismo de la Administración Autonómica encargado de las competencias de Transporte y Obras Públicas es la Consejería de Fomento<sup>19</sup>. La DG de Carreteras e Infraestructuras (anteriormente de Transportes y Carreteras) se configura como el organismo especializado en Obras Públicas.

### Órganos territoriales-provinciales

El reflejo en el ámbito provincial de las competencias sobre Obras Públicas se irá perfilando a lo largo del siglo XIX a la sombra del Jefe Político<sup>20</sup>. La creación del Ministerio de Fomento coincide prácticamente con la división provincial<sup>21</sup> propiciada por Javier de Burgos.

Una Real Orden de 7 de abril de 1843 divide la Península en 10 distritos, relaciona los tramos de carreteras nacionales que corresponden a cada uno, y establece las competencias de los Ingenieros Jefes de distrito y de los Ingenieros subalternos.

En 1857 se divide el territorio nacional para el servicio de las Obras Públicas<sup>22</sup> en tantas demarcaciones administrativas como provincias, estableciendo la existencia de Ingenieros Jefes para obras públicas, aguas y ferrocarriles, antecedente directo de las futuras Jefaturas de Obras Públicas.

En 1861, en el Gobierno Político de Valladolid<sup>23</sup> existe una “Sección de Fomento” y una Oficina de Obras Públicas encargada de los estudios y construcción de todas las carreteras de la provincia.

Estas Secciones se suprimen en 1893<sup>24</sup> y sus atribuciones pasan a los Ingenieros Jefes de Obras Públicas de cada provincia, si bien hasta la Ley de 20 de Mayo de 1932 la incoación, tramitación y resolución de expedientes quedará todavía en manos de los Gobernadores Civiles.

El Decreto de 29 de Noviembre de 1932 concreta las competencias de los distintos servicios del Ministerio de Obras Públicas, y el equivalente en materia de transportes por carretera será el Decreto de 11 de Enero de 1933.

Estos organismos provinciales denominados Jefaturas de Obras Públicas, con competencia sobre carreteras, caminos, aguas, ferrocarril y transporte por carretera, evolucionan desde mediados del siglo XX, caracterizados por una progresiva especialización de funciones, hasta quedar reducidas sus competencias al marco exclusivo de carreteras y caminos vecinales en los primeros años de la década de 1960.

<sup>19</sup> Estructura orgánica establecida en los Decretos 80/1996 -28 de marzo-, y 74/2003 -17 de julio-.

<sup>20</sup> Subdelegado de Fomento o Gobernador Civil

<sup>21</sup> Real Decreto de 30 de Noviembre de 1833

<sup>22</sup> Real Orden de 24 de diciembre de 1857 del Ministerio de Fomento

<sup>23</sup> Véase Alcalde Prieto, Domingo y Gallardo, Romualdo: *Manual Histórico y Descriptivo de Valladolid*, Valladolid, 1861 pp. 233 y 241

<sup>24</sup> Decreto de 14 de Agosto de 1893

En 1966 se crean Jefaturas Regionales<sup>25</sup> dependientes de la DG de Carreteras y Caminos Vecinales, con autoridad sobre las respectivas Jefaturas Provinciales de Obras Públicas. La 9ª Jefatura Regional de Carreteras<sup>26</sup> tenía competencias sobre las provincias de Valladolid, Zamora, Salamanca y Palencia, con sede en la primera.

El Decreto de 2 de Junio de 1966 crea y organiza las Delegaciones Provinciales del Ministerio de Obras Públicas. El Delegado Provincial ejercerá la representación del Ministerio y será uno de los Jefes de Carreteras, Transportes, Aguas o Costas. Suprime además las Jefaturas de Obras Públicas, que pasan a denominarse Jefaturas Provinciales de Carreteras.

El Decreto de 27 de noviembre de 1967 de reorganización de la Administración Civil del Estado, unifica en las Delegaciones Provinciales de Obras Públicas las Jefaturas de Carreteras y Transportes, e integra a las Jefaturas Regionales de la provincia en que radiquen, como pasa en Valladolid.

Las Delegaciones Provinciales del MOPU se clasifican en diferentes categorías<sup>27</sup>. Valladolid se encuentra en el grupo B con un Delegado Provincial, un Subdelegado y las siguientes unidades:

- División de Carreteras
- División de Vivienda y Arquitectura
- División de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Medio Ambiente

En todas las Delegaciones Provinciales existirá una Secretaría encargada de los asuntos de carácter general, personal, y los de naturaleza jurídico-administrativa no atribuidos a otra unidad, así como la coordinación de servicios.

En 1981 se establece la adaptación de la estructura periférica del MOPU<sup>28</sup>. Las Delegaciones Provinciales se denominarán Direcciones Provinciales de Obras Públicas y Urbanismo, integradas en los Gobiernos Civiles bajo la autoridad del Gobernador Civil, y dependencia orgánica y funcional del Departamento Ministerial.

En la actualidad, las competencias sobre obras públicas de la administración de la Comunidad Autónoma de Castilla y León radican en los Servicios Territoriales de Fomento<sup>29</sup>.

---

<sup>25</sup> Decreto de 17 de febrero de 1966 del Ministerio de Obras Públicas

<sup>26</sup> Para más detalles véase un Estudio sobre la 9ª Jefatura Regional de Carreteras, 1970. AHP-VA, Sec. Obras Públicas, sig. 886 / 3-2

<sup>27</sup> Decreto de 14 de abril de 1978

<sup>28</sup> Real Decreto de 29 de Diciembre de 1981

<sup>29</sup> La estructura orgánica y funciones se establecen y desarrollan por Orden de 7 de marzo de 1996 de las Consejerías de Presidencia y Administración Territorial, y de Fomento; y por la Orden de 30 de diciembre de 1999 de las mismas Consejerías, junto con la de Medio Ambiente, que modifica parcialmente la regulación de estos Servicios Territoriales.

Los Servicios Periféricos del Ministerio de Fomento se estructuran en Demarcaciones, que tienen ámbito regional, y Unidades Provinciales (sólo con funciones de conservación y explotación). La Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental está ubicada en Valladolid, y se encarga de la planificación, proyectos, obras, conservación, explotación y gestión administrativa.

### 3. El Archivo

La documentación sobre obras públicas de la provincia ingresó en el Archivo Histórico Provincial de Valladolid<sup>30</sup> en el año 2000, mediante transferencia procedente del Servicio Territorial de Fomento de la Junta de Castilla y León. Asimismo, se recogió documentación del propio Servicio Territorial y de la Delegación Provincial de la Vivienda, cuyo archivo se incorporó a la Delegación Provincial de Obras Públicas al desaparecer el Ministerio de la Vivienda en 1977, e integrarse en el recién creado Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. En 2003 se realizó otra transferencia, esta vez por parte de la Demarcación de Carreteras del Estado. La documentación llegó en mal estado de conservación, muy desorganizada y con duplicados que se ha procurado eliminar.

El primer trabajo de organización consistió en la identificación de las diversas agrupaciones que integraban el conjunto. Se verificó que prácticamente la mitad de la documentación procedía de la Jefatura de Carreteras y se refería a competencias en materia de carreteras y caminos: planificación, construcción y conservación, con una secuencia cronológica seriada desde mediados del siglo XIX.

Asimismo se identificó e individualizó la documentación de la Administración del Patrimonio Social Urbano<sup>31</sup> (APSU). La Delegación Provincial del Ministerio de Obras Públicas tuvo, en determinados momentos, competencias sobre vivienda pública a través de la APSU, organismo creado para la gestión y administración de los grupos de viviendas de la extinguida Obra Sindical del Hogar. Posteriormente, la APSU se encargará también de los grupos de viviendas del suprimido Instituto Nacional de la Vivienda. Sus características especiales en relación al conjunto han motivado su clasificación como un Subfondo, y no como una sección más.

A continuación se planteó el tratamiento de descripción. En primer lugar se esbozó un cuadro de clasificación teórico, exclusivamente orgánico de acuerdo a la evolución estructural de los diversos organismos que integraban el conjunto. A medida que se avanzaba en las tareas de descripción se constató la necesidad de flexibilizar esa clasificación, y adecuarla a las funciones, que transcendía a las unidades administrativas. El resultado es un Cuadro de Clasificación mixto, pero con

---

<sup>30</sup> En adelante, AHPVA

<sup>31</sup> Candau Pérez, Margarita: *Acercarse a la política de vivienda en la provincia de Valladolid: el fondo documental del Ministerio de la Vivienda del AHPVA*, pp. 267 y 277



muy poco refrendo en estructuras orgánicas debido a la superposición y evolución de los organismos que componen el Fondo de archivo.

A continuación se detalla ese cuadro de clasificación y se ofrecen unas explicaciones acerca de las series documentales más significativas, con el objetivo de clarificar y divulgar la información que contiene.

### *Principales secciones / series documentales*

Para una mejor comprensión por parte del lector, las **SECCIONES** van en negrita mayúscula; las **Subsecciones**, en cursiva minúscula y negrita; y las *Series* en cursiva minúscula. En las Secciones y Subsecciones se indica el código del Cuadro de Clasificación.

## **1. JEFATURA (1856-1985)**

Los *Planes* de carreteras, a partir del primero de 1860, reflejaban la clasificación de las carreteras según dos leyes: la de 1851 las dividió en generales, transversales, provinciales y locales; y la de 1857, en primer, segundo y tercer orden, en función de las prioridades de financiación para su proyecto y construcción, y el ancho de las calzadas y paseos laterales. Además, estaban las carreteras provinciales gestionadas por las diputaciones provinciales, y las locales, por los ayuntamientos.

En 1950 se lleva a cabo el Plan de Modernización de Carreteras Españolas. El espectacular aumento del parque automovilístico español hizo necesaria una adecuación de las carreteras, y en 1967, se puso en marcha el Plan REDIA (Red de Itinerarios Asfálticos) por el que se mejoraron los tramos de carreteras por los que circulaba el 80 % del tráfico.

### **1.1. Órganos colegiados**

Destacan las *actas de reuniones, informes*, y documentación relativa a la Comisión Provincial de Servicios Técnicos.

## **2. SECRETARÍA (1820-1985)**

### **2.1. Asuntos generales**

*Circulares-instrucciones-normas*: abundan las instrucciones dirigidas por el titular del departamento a los funcionarios de los diversos “ramos” y a los gobernadores civiles, y circulares y normas sobre multitud de asuntos.

*Correspondencia*: referida a asuntos de varias secciones. La de Ayuntamientos y Hermandades Sindicales adjunta documentación gráfica (planos, croquis) y trata sobre obras públicas en los municipios (alumbrado, agua y alcantarillado, reparación de carreteras, colocación de señales de tráfico, semáforos...). Existen series de correspondencia en casi todas las subsecciones.

*Expedientes de Premios Conde de Guadalhorce*: instituidos por Orden Ministerial de 14 de enero de 1961 con el nombre del creador del Circuito Nacional de Firms Especiales y Ministro de Fomento, Rafael Benjumea y Burín, conde de Guadalhorce. Se otorgaban por el cuidado y embellecimiento de los márgenes de las carreteras en las travesías de poblaciones. Tordesillas, Simancas, Nava del Rey y Portillo fueron algunos de los premiados<sup>32</sup>.

*Estadillos, Informes, Memorias, Relaciones*, aportan datos sobre múltiples aspectos.

Se han conservado *fotografías aéreas* de la provincia, y otras sobre obras como el puente de Tordesillas sobre el río Duero<sup>33</sup>.

*Organigramas*: el más antiguo de los que se han conservado pertenece a la oficina de obras públicas del distrito de Valladolid en la 2ª mitad del siglo XIX<sup>34</sup>. También hay otros sobre la DG de Caminos, la Jefatura Provincial de Carreteras, y la Delegación Provincial de Obras Públicas y Urbanismo.

## 2.2. Asuntos económicos

En la serie *circulares-instrucciones-normas* ha aparecido la firma autógrafa de Bravo Murillo<sup>35</sup>.

*Cuentas*: sobre gastos de conservación de carreteras y caminos, inspección del servicio de transportes por carretera, canon de transportes, material de oficina, reparación de maquinaria, de daños causados por temporales, locomoción, formación de expedientes de expropiación, retiro obrero, dietas, jornales, personal temporal, etc.

Destacan los *expedientes de contratación de obras* y los *expedientes de subastas de material y maquinaria*.

El objetivo de los *contratos de obra de paro obrero* es reducir el paro en los municipios mediante la contratación de obreros para la conservación-construcción de carreteras y caminos.

*Libros contables*: de caja, auxiliares de cuentas corrientes, diarios, mayor, etc.

## 2.3. Personal

Entre la *correspondencia* destaca la relativa al uniforme y distintivo del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de mediados del XIX<sup>36</sup>.

Las *Declaraciones* contienen el juramento de la Constitución de 1869 por el personal de la Jefatura de Obras Públicas<sup>37</sup>.

<sup>32</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 921 / 4 a 6

<sup>33</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1224 / 6

<sup>34</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1149 / 8

<sup>35</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1351 / 11

<sup>36</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1330 / 11

<sup>37</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1330 / 8

Se conservan *expedientes personales* de los Cuerpos especiales de Obras Públicas (Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Ayudantes de Obras Públicas) y de los Camineros, Auxiliares y personal laboral, *expedientes sobre oposiciones y concursos, nóminas*, prestaciones a la Seguridad Social, *Asociación de Socorros Mutuos*<sup>38</sup>, etc.

#### **2.4. Expropiaciones**

Los *expedientes de expropiación* están catalogados por carreteras y términos municipales. A consecuencia de las expropiaciones se produjeron recursos, reclamaciones y quejas, de los que hay series documentales.

#### **2.5. Patrimonio**

*Dossieres* sobre maquinaria y viviendas e *Inventarios* de bienes del patrimonio (inmuebles y solares) adscritos a la Delegación Provincial.

#### **2.6. Registro**

De entrada y salida de *correspondencia*, y otro *general*.

#### **2.7. Archivo y biblioteca**

Del siglo XIX destacan un catálogo sobre el archivo de planos de la provincia<sup>39</sup> y un inventario con los documentos sobre carreteras que pasan al Ingeniero Jefe para ser archivados<sup>40</sup>. Se conserva *correspondencia* sobre la gestión del archivo y biblioteca.

Se puede deducir por la documentación que el archivo estaba organizado por carreteras.

#### **2.8. Autorizaciones**

*Carteles informativos y publicitarios*: son expedientes de autorización de carteles (soporte o continente) y anuncios (información o contenido) de empresas y particulares en las carreteras, que abarcan desde 1955 hasta 1975. Fueron catalogados por Alicia Pardo, con indicación del término municipal, la carretera y el solicitante, y la mayoría adjuntan diseños coloreados del cartel o anuncio. Son una fuente documental de primer orden para el estudio de la publicidad, y como memoria histórica de las empresas anunciantes.

*Circulación especial*: incluye las autorizaciones del Ministerio para el paso de transportes pesados/peligrosos por las carreteras provinciales. Se trata de los informes de la Delegación Provincial e itinerarios<sup>41</sup>, y de las copias de la autorización

---

<sup>38</sup> Véase Reglamento de la Asociación de Socorros Mutuos de Capataces y Peones Camineros de la provincia de Valladolid, 1924

<sup>39</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 98 / 4

<sup>40</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1348 / 11

<sup>41</sup> Expedientes de los años 1960 y comienzos de los 70

que las empresas entregan en la Delegación Provincial, ya que la resolución es competencia ministerial.

Las autorizaciones de circulación para pruebas deportivas, ciclistas y automovilísticas corresponden a la Delegación Provincial. Debían ajustarse al Reglamento para carreras en carretera, y los expedientes constan de: solicitud, informe, croquis del itinerario y reglamento de la prueba.

*Expedientes de concesión de estaciones de servicios* de 1924 a 1975.

*Obras colindantes*: expedientes para autorizar obras a corporaciones, empresas o particulares, para edificaciones en zonas de servidumbre junto a las carreteras, y constan de la solicitud, informes, croquis-planos y resolución.

## **2.9. Denuncias**

*Expedientes de denuncias*: la Jefatura de Obras Públicas se encargó de la tramitación de las denuncias impuestas por los Camineros<sup>42</sup>, por infracciones del Reglamento de Policía y Conservación de Carreteras (1920), el Código de Circulación (1934) y las Órdenes Ministeriales y Reglamentos sobre transportes y circulación.

La tipología de infracciones de comienzos del siglo XX presenta algunas peculiaridades, pero en líneas generales apenas han variado respecto a la actualidad: carecer de carné de conducir, de espejo retrovisor, transportar más viajeros de los autorizados, dedicarse al servicio público con un coche particular sin autorización, no usar señales acústicas en curvas de visibilidad reducida, circular con ganado por los márgenes de las carreteras, etc.

Los expedientes constan de: boletín de denuncia, minuta de notificación al interesado, pliego de descargo, informe de la Guardia Civil, oficios de remisión, papel de pagos al Estado.

## **3. CAMINOS (1820-1985)**

Destacan los *expedientes, informes y proyectos de caminos* vecinales o locales. El expediente más antiguo que se conserva (1918-1919) es sobre el Camino de la Carretera de Valladolid-Tórtoles de Esgueva a Tudela de Duero, en el término municipal de Olmos de Esgueva<sup>43</sup>; y el proyecto más antiguo es de 1862<sup>44</sup> y corresponde al Camino de Valladolid a Cigales. Hay que tener en cuenta que bien entrado el siglo XX, se sigue utilizando la denominación de “camino nacional” para lo que en realidad son carreteras nacionales.

---

<sup>42</sup> Véase Reglamento para la Organización y servicio del Cuerpo de Camineros destinado a la vigilancia y conservación de las carreteras del Estado de 22 de junio de 1914

<sup>43</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1321 / 6

<sup>44</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 211 / 5

#### 4. CARRETERAS (1820-1985)

La documentación contiene la actuación eminentemente técnica de los organismos encargados de la construcción y mantenimiento de las carreteras desde los años 20 del siglo XIX.

Según Carlos Nárdiz Ortiz<sup>45</sup>, el patrimonio viario de las carreteras del siglo XVIII, recogido en el Real Decreto de 1761 para hacer “camino rectos y sólidos” en España que facilitarían el comercio de unas provincias con otras, nos pone en relación con un recurso histórico-cultural, paisajístico y técnico de primer orden. Planos, instrucciones, reglamentos, y otros documentos, nos relacionan con el nuevo papel que asumió el Estado en la mejora de las vías de comunicación, y con la organización y formación técnica del Cuerpo de Ingenieros Militares encargados de llevarla a cabo.

Esta cultura, transformada por la distinta formación de los Ingenieros civiles de caminos, canales y puertos, se pondrá de manifiesto en el proyecto de carreteras del siglo XIX, orientadas hacia el paso de las diligencias. La red viaria construida en esa época ha servido para el transporte actual hasta mediados del siglo XX. A partir de entonces, la generalización del uso del automóvil ha requerido la construcción de variantes, accesos a puertos de montaña, puentes, ensanches, etc, que han traído consigo la desaparición del paisaje que conformaba las carreteras.

Los ingenieros del siglo XIX, al servicio del Estado, realizaron la trascendental labor del establecimiento de la red de carreteras<sup>46</sup>. Su gran obsesión será la lucha contra las pendientes, evitando las subidas y bajadas directas de los antiguos caminos.

Los proyectos de carreteras y puentes tienen un gran valor documental desde el punto de vista técnico de la construcción y, por incluir los primeros levantamientos cartográficos de núcleos urbanos.

De especial interés son las obras de fábrica, ya que permiten reconocer actualmente lo que se conserva de la infraestructura de las carreteras del siglo XIX, después de las sucesivas intervenciones. Su tipología es muy variada: para desagüe (tajeas, alcantarillado, pontones y puentes, clasificados según la luz), de defensa y sostenimiento (muros), y accesorias (pretilos, malecones, guardarruedas, postes indicativos, casetas de peones camineros, arbolados).

Dos hechos resultan trascendentales en la historia de nuestras carreteras:

- La reducción de las dimensiones de la sección en la ley de 1857 para disminuir costes de construcción. La consecuencia fue el ensanche de las carreteras, cuando a partir de mediados del siglo XX, los vehículos ocupaban toda la calzada.

---

<sup>45</sup> Nárdiz Ortiz, Carlos: “Carreteras y ferrocarriles” en *Obras Públicas en España: fotografías de J. Laurent 1858-1870*, Cuenca, Rectorado de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2003

<sup>46</sup> Sáenz Riduejo, Fernando: *Los ingenieros de caminos*, 1993

- El firme o pavimento: el sistema del ingeniero escocés Mac Adam (1756-1838) se impuso a principios del siglo XIX y consistía en elevar el firme (en vez de encajonarlo) para que el agua pudiese desaguar lateralmente hacia la cuneta de los bordes del camino. Los firmes de “macadam” subsistirán hasta mediados del siglo XX en España, con el precedente de los firmes asfálticos y adoquinados, en las carreteras donde intervendrá el Circuito Nacional de Firmes Especiales a partir de 1926.

#### 4.1. Laboratorio del Transporte y Mecánica del Suelo

La escasa documentación recibida consiste en *estadillos de ensayos*<sup>47</sup>.

#### 4.2. Maquinaria

La documentación se corresponde con el Parque de Maquinaria: *estadillos, expedientes de adquisición, fotografías, libros de almacén, memorias, registro de máquinas*.

Existen *fotografías*<sup>48</sup> de la maquinaria empleada en las obras, y *planos* de apisonadoras a vapor y de gasolina<sup>49</sup>.

#### 4.3. Conservación

La clasificación conservación/construcción está tomada de la división que efectúa la Delegación en los años ochenta.

Los *expedientes de conservación* abarcan una tipología variada: riegos (asfáltico, cut-back, superficial de alquitrán), reparaciones (de firme, macadam, tarmacadam, obras de fábrica, mordientes, hormigón mosaico), bacheos, DTS (doble tratamiento superficial), etc.

Resulta interesante la documentación sobre viveros forestales de la provincia<sup>50</sup>, y los proyectos de plantaciones y arbolados<sup>51</sup> en los márgenes de las carreteras, cuya defensa tuvo justificadas razones desde el siglo XIX, ya que embellecían la carretera, mantenían la frescura y humedad en la explanación, lo que propiciaba su mejor conservación, y contribuían a la seguridad del tránsito al marcar la traza de la carretera en los parajes recubiertos de nieve o sujetos a inundaciones. Se conservan circulares, croquis<sup>52</sup>, cuentas, estadillos y proyectos de plantación de arbolado.

Destacan los *estadillos de conservación de carreteras*, los *expedientes de eliminación de puntos negros* y, los *libros de visitas y salidas* de ingenieros<sup>53</sup> y ayudantes<sup>54</sup> para comprobar las obras “in situ”.

<sup>47</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1294 / 7

<sup>48</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1278 / 2

<sup>49</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 37 / 13 al 19

<sup>50</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1346 / 2 y 1348 / 23

<sup>51</sup> Llorente, Mariano en Revista de Obras Públicas nº 1, 1853

<sup>52</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1347 / 23

<sup>53</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1305 / 10

Testimonio de la visita de altos cargos con motivo de inundaciones en la provincia son varias *fotografías*<sup>55</sup>.

#### **4.4. Construcción**

Los *expedientes de construcción* de carreteras o modificación de las ya existentes constituyen la documentación más importante del archivo de obras públicas. Además de la proyección y estudios técnicos de los nuevos trazados, abarcaban los accesos a poblaciones, ensanche y mejora del firme en carreteras, mejora de travesías, variaciones de trazado, desmonte de curvas, acondicionamiento de carreteras, obras en puentes, etc.

Se conservan decenas de Proyectos de carreteras, que constan básicamente de: Memoria, Pliego de condiciones facultativas, Planos, Presupuesto e Informes.

Según José Ramón Navarro Vera<sup>56</sup>, la consideración del puente, en cuanto obra de ingeniería, como pieza monumental portadora de valores históricos y estéticos se ha extendido en sectores institucionales y populares. Los proyectos de construcción de puentes destacan por su nivel de detalle y cuidado, sobre todo en el siglo XIX. Se han conservado numerosos ejemplos, como el puente de la carretera de Calatayud en el término municipal de Tudela de Duero de 1854<sup>57</sup>, o el puente sobre el río Duratón en Peñafiel de 1863<sup>58</sup>.

*Croquis-mapas-planos*: en realidad se trata de colecciones que se ha formado con los que han aparecido separados del proyecto para el que fueron concebidos, y tratan sobre carreteras, ferrocarriles o líneas de viajeros. Suelen estar coloreados y algunos incluyen el casco urbano de ciudades y pueblos.

#### **4.5. Señalización**

*Expedientes de señalización* sobre colocación de señales, vallas de protección, iluminación y marcas viales.

---

<sup>54</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1310 / 16

<sup>55</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1225 / 4

<sup>56</sup> Navarro Vera, José Ramón: "Los puentes" en *Obras Públicas en España: fotografías de J. Laurent 1858-1870*, Cuenca, Rectorado de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2003

<sup>57</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1343 / 12

<sup>58</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1334 / 18

## 5. AGUAS Y ELECTRICIDAD (1840-1981)

### 5.1. Aguas

Las Obras Hidráulicas<sup>59</sup> se pueden clasificar en:

- Obras de regadío: a partir de los años 30 del siglo XIX se comienzan a construir presas para embalsar agua y regar las regiones áridas. Los ingenieros de caminos serán los encargados de proyectar y construir este tipo de obras.

- Abastecimiento de agua a ciudades: a lo largo del siglo XIX fueron muchas las ciudades que completaron sus tradicionales abastecimientos con otros nuevos. La mayoría captaban las aguas y las conducían hasta las ciudades por gravedad, utilizando canales o sifones. Sin embargo, durante la segunda mitad del siglo XIX se construyeron algunos abastecimientos que elevaban el agua mediante potentes máquinas de vapor. Se conserva un plano del depósito regulador de la conducción de aguas a Mayorga<sup>60</sup>.

- Obras de saneamiento: las lagunas pantanosas e insalubres resultaban doblemente funestas para la vida de los ciudadanos; en verano, eran causa de paludismo y otras enfermedades, mientras que en época de lluvias, las crecidas provocaban inundaciones. Sobre desecación de terrenos tenemos un expediente de El Campillo<sup>61</sup>.

Destaca la *correspondencia* sobre la División Hidrológica<sup>62</sup>.

Las solicitudes de particulares o empresas (por ejemplo, la Sociedad Electricista Castellana<sup>63</sup>) de la concesión de una determinada cantidad de agua de los ríos, para diversos fines, dan lugar a los *expedientes de aprovechamiento de aguas*.

Los *expedientes de Obras Hidráulicas* se refieren a la construcción de fuentes y lavaderos públicos<sup>64</sup>; encauzamiento de ríos, como el Zapardiel en Medina del Campo<sup>65</sup>, o el Esgueva en Valladolid<sup>66</sup>, reparaciones de presas, etc.

### 5.2. Electricidad

La autorización sobre instalaciones eléctricas es competencia del Ministerio de Industria y tiene un carácter genérico, que luego se concretará con los problemas particulares de la ejecución del proyecto. En esta última fase se insertan las competencias de otros ministerios. La tipología de *expedientes de electricidad* es variada:

<sup>59</sup> González Tascón, Ignacio: "Las Obras Hidráulicas" en *Obras Públicas en España: fotografías de J. Laurent 1858-1870*, Cuenca, Rectorado de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2003

<sup>60</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 281 / 20

<sup>61</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1320 / 25

<sup>62</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1325 / 8

<sup>63</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1320 / 14

<sup>64</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1320 / 17

<sup>65</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1320 / 26

<sup>66</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1331 / 3



concesión, instalación, modificación e inspección de líneas, autorización de cruces, etc.

Los numerosos expedientes conservados permiten seguir con detalle la implantación, desarrollo y mejora de la electricidad en Valladolid y provincia.

### **5.3. Líneas telefónicas**

*Proyectos* de líneas desde Valladolid a La Cistérniga y desde La Cistérniga a Tudela de Duero<sup>67</sup>.

### **5.4. Telégrafos**

*Correspondencia* sobre construcción de líneas "electro-telegráficas" entre Medina de Rioseco y Mayorga de Campos<sup>68</sup>, dificultades y retrasos en las obras, conservación de postes, alambres, trazados de líneas.

La documentación sobre líneas telefónicas y telégrafos es meramente anecdótica, y se ha clasificado dentro de la sección de Aguas y Electricidad, por utilizar elementos comunes a la electricidad (postes, hilos...).

## **6. TRANSPORTES Y CIRCULACIÓN (1880-1992)**

### **6.1. Junta de transportes mecánicos rodados**

*Registros de expedientes de faltas y de servicios.*

### **6.2. Circulación**

Los *aforos* aportan información diaria sobre el tráfico en las carreteras: número de vehículos, tipología, etc.

Destacan los *expedientes de obtención del permiso de circulación de automóviles*<sup>69</sup>, de *concesión de tarjetas de transporte* y suministro de carburantes.

Sobre accidentes de tráfico se conservan estadillos, partes, expedientes de declaración de accidentes.

De especial importancia y abundancia son los *registros de automóviles* (reformas, matriculaciones, altas y bajas, transferencias), de *conductores de automóviles* (permisos de conducir), y de *tarjetas de circulación*.

### **6.3. Transporte de viajeros**

Se trata de *expedientes de concesiones* de servicios regulares de viajeros, horarios e itinerarios, denuncias y sanciones por incumplimiento del servicio, *tarifas*, *precios*, y *vehículos* utilizados.

<sup>67</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 241 / 1

<sup>68</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1346 / 27

<sup>69</sup> Para más información véase el Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, 1918

## 7. FERROCARRIL (1850-1980)

La inauguración en 1848 del primer ferrocarril peninsular, Barcelona-Mataró, es el punto de partida de la construcción de una red ferroviaria que desde sus orígenes nació con graves deficiencias (ancho de vía mayor que el europeo, trazado radial...). La Ley General de Ferrocarriles de 1855 favoreció que el capital extranjero comenzara a invertir en España, y pronto surgirán las grandes compañías ferroviarias que impulsarían el ferrocarril nacional.

El novedoso transporte, que sería pieza clave en la revolución industrial, encontró en sus primeros años de existencia en España serias dificultades por el desconocimiento técnico, la complejidad orográfica, la falta de capital y el atraso económico general. Como ejemplo sirva la *correspondencia* sobre incidentes en las líneas de ferrocarril<sup>70</sup>, y el informe sobre el descarrilamiento de tren en la línea Medina del Campo a Salamanca<sup>71</sup>.

La documentación recibida sobre el ferrocarril es escasa, pero sumamente interesante, como el diseño del tren máquina de vapor del ferrocarril de Valladolid a Medina de Rioseco<sup>72</sup>, conocido popularmente como “tren burra”, y del que se conserva correspondencia<sup>73</sup>.

La arquitectura de las estaciones, talleres, e incluso los barrios construidos en torno a la estación, y la ingeniería de los trazados de vías, caracterizan el paisaje del ferrocarril del siglo XIX<sup>74</sup>. Los puentes de ferrocarril, construidos básicamente en hierro, y los túneles, fueron la expresión de la técnica de su tiempo.

El proyecto de ferrocarril más antiguo que se conserva data de 1887 y trata sobre la línea de Medina de Rioseco a Villalpando por Villafrechós<sup>75</sup>. Hay que tener en cuenta que las modificaciones de los proyectos originales, con los que se obtenían las concesiones de líneas de ferrocarril, fueron frecuentes.

## INSTRUMENTOS DE DESCRIPCIÓN

Los instrumentos para recuperar la información son fundamentalmente el **Cuadro de Clasificación**, el **Inventario** realizado en la aplicación informática Albalá cuya consulta se realiza en la Sala de Lectura del AHPVA, un **Registro Topográfico** en papel, y en definitiva esta publicación divulgativa sobre las posibilidades que ofrece el fondo de archivo.

<sup>70</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1327 / 1

<sup>71</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1339 / 9

<sup>72</sup> AHPVA, Sec. MPD, sig. 33 / 14

<sup>73</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 1339 / 17

<sup>74</sup> Nárdiz Ortiz, Carlos: “Carreteras y Ferrocarril” en *Obras Públicas en España: fotografías de J. Laurent 1858-1870*, Cuenca, Rectorado de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2003

<sup>75</sup> AHPVA, Sec. Obras Públicas, sig. 98 / 8

Existen **catálogos** específicos de: expedientes de electricidad, de autorización de carteles, de construcción, de expropiaciones y algunos más.

Estos instrumentos han sido elaborados en diferentes etapas y por diversas personas en función de sus cometidos en el AHPVA. El inventario fue elaborado en su mayor parte por Margarita Candau, anterior Ayudante del Archivo, y finalizado y dado forma por el que suscribe. En el tratamiento informático han intervenido Fernando González, Alicia Pardo y Miriam Santos. Todos ellos con la supervisión del Director Ángel Laso, quien identificó e individualizó en el comienzo los fondos y agrupaciones más importantes, antes de empezar las tareas de clasificación y descripción.

### **DOCUMENTACIÓN ASOCIADA**

El AHPVA conserva otros fondos documentales relacionados con el que se describe:

- Delegación Provincial de la Organización Sindical: la documentación precedente de la APSU se encuentra en la sección Obra Sindical del Hogar.
- Delegación Provincial de la Vivienda: documentación sobre vivienda pública.
- Jefatura Provincial del IRYDA e Inspección Regional del IRYDA: documentación sobre construcción de carreteras y caminos.

La documentación más reciente sobre Obras Públicas a nivel provincial se conserva en el Servicio Territorial de Fomento de Valladolid y, en la Demarcación de Carreteras del Estado de Castilla y León Occidental, con sede en Valladolid.

El Archivo de la Diputación Provincial de Valladolid también posee documentación relacionada con el tema.

En el ámbito de la Administración Central del Estado destacan:

- Archivo Central del Ministerio de Fomento: conserva la documentación transferida desde los archivos de oficina que integran la estructura del Ministerio. Además, posee los duplicados de los inventarios de fondos transferidos al Archivo General Central de Alcalá de Henares, desde 1861 a 1893, que se perdieron en el incendio de 1939.

- Archivo General de la Administración: desde su creación en 1969, ha recibido documentación sobre obras públicas desde finales del siglo XVIII hasta la década de 1990.

- Archivo Histórico Nacional: conserva documentación sobre electricidad, puertos y señales marítimas, portazgos y otros asuntos relacionados con obras públicas, desde el segundo tercio del siglo XVIII hasta mediados del siglo XX.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles conserva en Madrid la documentación fundamental en el ámbito ferroviario.

#### **4. Conclusiones**

El comportamiento de la economía española en los últimos años ha generado un fuerte crecimiento en la demanda de infraestructuras de transporte, que se ha traducido en un incremento de los planes de inversión del Ministerio de Fomento. Un eficaz sistema de transportes favorece el desarrollo económico al facilitar el comercio y la circulación de personas y mercancías.

El fondo documental “Delegación Provincial de Obras Públicas y Urbanismo”, identificado, organizado y descrito en el AHPVA, resulta indispensable para cualquier estudio sobre la evolución histórica de las infraestructuras terrestres en la provincia de Valladolid, y su impacto económico y social durante la época contemporánea.

Dado el importante volumen (casi 1500 cajas) y regularidad de la documentación, se podrán obtener datos de inestimable valor socio-económico y cultural desde el siglo XIX, que servirán para dar respuesta a muchos interrogantes sobre la situación actual de la provincia.

## **Anexo I**

### **CUADRO DE CLASIFICACIÓN**

#### ***DELEGACIÓN PROVINCIAL DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO (1820-1985)***

##### **1. JEFATURA (1856-1985)**

Correspondencia  
Expedientes de traspaso de caminos y carreteras  
Informes  
Planes

##### **1.1. *Órganos colegiados (1960-1985)***

Actas de reuniones  
Concursos Patronato Prov. de promoción y embellecimiento de pueblos  
Informes  
Programas  
Recepción de obras

##### **2. SECRETARÍA (1820-1985)**

##### **2.1. *Asuntos generales (1820-1985)***

Circulares-instrucciones-normas  
Contratos  
Correspondencia  
Dossiers  
Estadillos  
Expedientes de grupos de viviendas para funcionarios  
Expedientes de Premios Conde de Guadalhorce  
Fotografías  
Fotografías aéreas  
Índices-relaciones  
Informes  
Inventarios  
Memorias  
Modelos de peticiones  
Organigramas  
Reclamaciones  
Recursos

##### **2.2. *Asuntos económicos (1820-1985)***

Actas de arqueo  
Actas de recepción de obras  
Actas de toma de posesión  
Cartas de pago  
Certificaciones  
Circulares-instrucciones-normas  
Contrato de suministro de materiales  
Correspondencia  
Cuentas  
Cuestionarios de precios básicos  
Escrituras notariales  
Estadillos  
Expedientes de aprobación de gasto

Expedientes de contratación  
Expedientes de contratos de obra de paro obrero  
Expedientes de subasta de material inventariable  
Expedientes de subastas de maquinaria  
Expedientes de subastas de obras de acopios  
Folletos  
Informes  
Libros contables  
Liquidaciones  
Listas de gastos de conservación  
Presupuestos  
Programas de inversiones  
Registro de libramientos  
Relaciones

### **2.3. Personal (1843-1985)**

Asociación de Socorros Mutuos  
Boletines de altas y bajas  
Boletines de cotización mensual  
Cartillas  
Circulares-instrucciones-normas  
Contratos de trabajo eventual  
Convenios colectivos  
Correspondencia  
Cuaderno personal del caminero  
Declaraciones  
Estadillos  
Expedientes de oposiciones y concursos  
Expedientes de solicitud de plazas  
Expedientes disciplinarios  
Expedientes personales  
Fichas de personal  
Gráfica  
Informes  
Libros de socios  
Liquidaciones de seguros sociales  
Nombramientos  
Nóminas  
Pólizas  
Expedientes de Premios  
Prestación personal  
Registro de personal  
Relaciones de personal

### **2.4. Expropiaciones (1820-1985)**

Correspondencia  
Expedientes de expropiación forzosa  
Expedientes de permuta  
Informes  
Libreta de campo  
Libro-registro de fincas expropiadas

### **2.5. Patrimonio (1945-1985)**

Dossieres  
Inventarios

**2.6. Registro (1840-1985)**

Correspondencia

General

Presupuestos de gastos e indemnizaciones

**2.7. Archivo y biblioteca (1860-1982)**

Boletín informativo

Catálogos

Correspondencia

Índices

Inventarios

**2.8. Autorizaciones (1900-1985)**

Carteles informativos y publicitarios

Circulación especial

Estaciones de servicio

Obras colindantes

**2.9. Denuncias (1850-1985)**

Correspondencia

Expedientes sancionadores de denuncias

Registro de denuncias

Registro de entrada de correspondencia

Relaciones

Resoluciones sobre denuncias de tráfico

**3. CAMINOS (1820-1985)**

Correspondencia

Expedientes de caminos

Informes

Proyectos

Relaciones de caminos

**4. CARRETERAS (1820-1985)****4.1. Laboratorio del transporte y mecánica del suelo (1963)**

Estadillos de ensayos

**4.2. Maquinaria (1852-1981)**

Certificaciones

Circulares

Correspondencia

Dossieres

Estadillos

Expedientes de adquisición

Fichas

Fotografías

Informes

Libros de almacén

Memorias

Planos

Registro de máquinas

Relaciones

**4.3. Conservación (1820-1985)**

Circulares-instrucciones-normas

Correspondencia

Croquis-mapas-planos

- Dossieres
- Estadillos de conservación de carreteras
- Estados de espesores del firme
- Estados de pavimentos
- Expedientes de acopios
- Expedientes de conservación
- Expedientes de eliminación de puntos negros
- Expedientes de instalación de básculas
- Expedientes de reparaciones urgentes
- Fichas
- Fichas de accidentes
- Fotografías
- Informes
- Libro de visitas y salidas
- Mapas provinciales
- Mediciones
- Planes
- Relaciones de obras
- Relaciones de proyectos de obras

#### **4.4. Construcción (1820-1985)**

- Correspondencia
- Croquis-mapas-planos
- Cuadernos y libretas
- Estadillos de estiajes y avenidas
- Estudios
- Expedientes de construcción
- Expedientes de información pública
- Fotografías
- Libro de itinerarios
- Modelos de puentes

#### **4.5. Señalización (1900-1985)**

- Croquis-planos
- Expedientes de señalización
- Hojas de mediciones
- Relaciones de señales para balizamiento

### **5. AGUAS Y ELECTRICIDAD (1840-1981)**

#### **5.1. Aguas (1840-1960)**

- Anuncios
- Circulares-instrucciones-normas
- Correspondencia
- Expedientes de aprovechamiento de aguas
- Expedientes de obras hidráulicas
- Informes
- Planos
- Proyectos de abastecimiento de agua
- Registro general

#### **5.2. Electricidad (1900-1981)**

- Actas
- Circulares-instrucciones-normas
- Correspondencia
- Esquemas y reglamento



- Expediente de acometida
- Expediente de ampliación
- Expediente de concesión administrativa
- Expediente de cruce de terrenos de dominio público
- Expediente de inspección de instalación
- Expediente de instalación y concesión de líneas
- Expediente de legalización
- Expediente de modificación
- Expediente de transformación
- Expediente de transporte
- Expediente informativo
- Expediente de autorización de cruces
- Expedientes de ejecución
- Expedientes de nueva electrificación
- Expediente de reforma
- Informe
- Presupuestos de líneas eléctricas de alta tensión
- Proyecto
- Reglamento

### **5.3. Líneas telefónicas (1917-1956)**

- Proyectos

### **5.4. Telégrafos (1850-1862)**

- Correspondencia

## **6. TRANSPORTES Y CIRCULACIÓN (1880-1985)**

### **6.1. Junta de transportes mecánicos rodados (1924-1931)**

- Registro de expedientes de faltas

- Registro de servicios

### **6.2. Circulación (1880-1980)**

- Actas de arqueo

- Actas de reuniones

- Aforos

- Boletín informativo

- Circulares-instrucciones-normas

- Correspondencia

- Dossiers

- Estadillos de accidentes

- Estadillos de limitación de velocidad

- Expedientes de aviso de cortes de carretera

- Expedientes de concesión de tarjetas de transporte

- Expedientes de declaración de accidentes

- Expedientes obtención permiso de circulación de automóviles

- Expedientes solicitudes tarjetas aprovisionamiento gasolina

- Informes técnicos

- Libreta de tránsito

- Partes de accidentes

- Registro de automóviles

- Registro de conductores de automóviles

- Registro de correspondencia

- Registro de tarjetas de circulación

- Reglamentos

**6.3. Transporte de viajeros (1920-1985)**

- Circulares-instrucciones-normas
- Concesiones
- Correspondencia
- Expediciones
- Expediente de canon por tonelada y km de recorrido
- Personal de empresas
- Solicitudes
- Tarifas
- Vehículos

**7. FERROCARRIL (1850-1980)**

- Correspondencia
- Expediente de acuerdo
- Informes
- Proyectos de ferrocarril

**SubFondo Administración del patrimonio social urbano (1960-1985)****1. DIRECCIÓN (1969-1984)**

- Estadillos
- Expediente
- Expedientes de aumento de cuota
- Expediente de regularización

**1.1. Valoraciones y ventas (1969-1984)**

- Dossiers
- Expedientes de gestión de suelo

**2. ADMINISTRACIÓN (1960-1984)**

- Correspondencia
- Expedientes de gestión de locales comerciales
- Expedientes personales
- Nóminas
- Peticiones de fondos

**3. RECAUDACIÓN (1978-1984)**

- Actas de arqueo
- Actas de entrega
- Cuentas
- Estados de recaudación
- Fichas del libro mayor
- Listas cobratorias
- Partes mensuales
- Relación de cobros
- Relación de titulares

**4. PROYECTOS Y OBRAS (1979-1985)**

- Expedientes de reparaciones extraordinarias