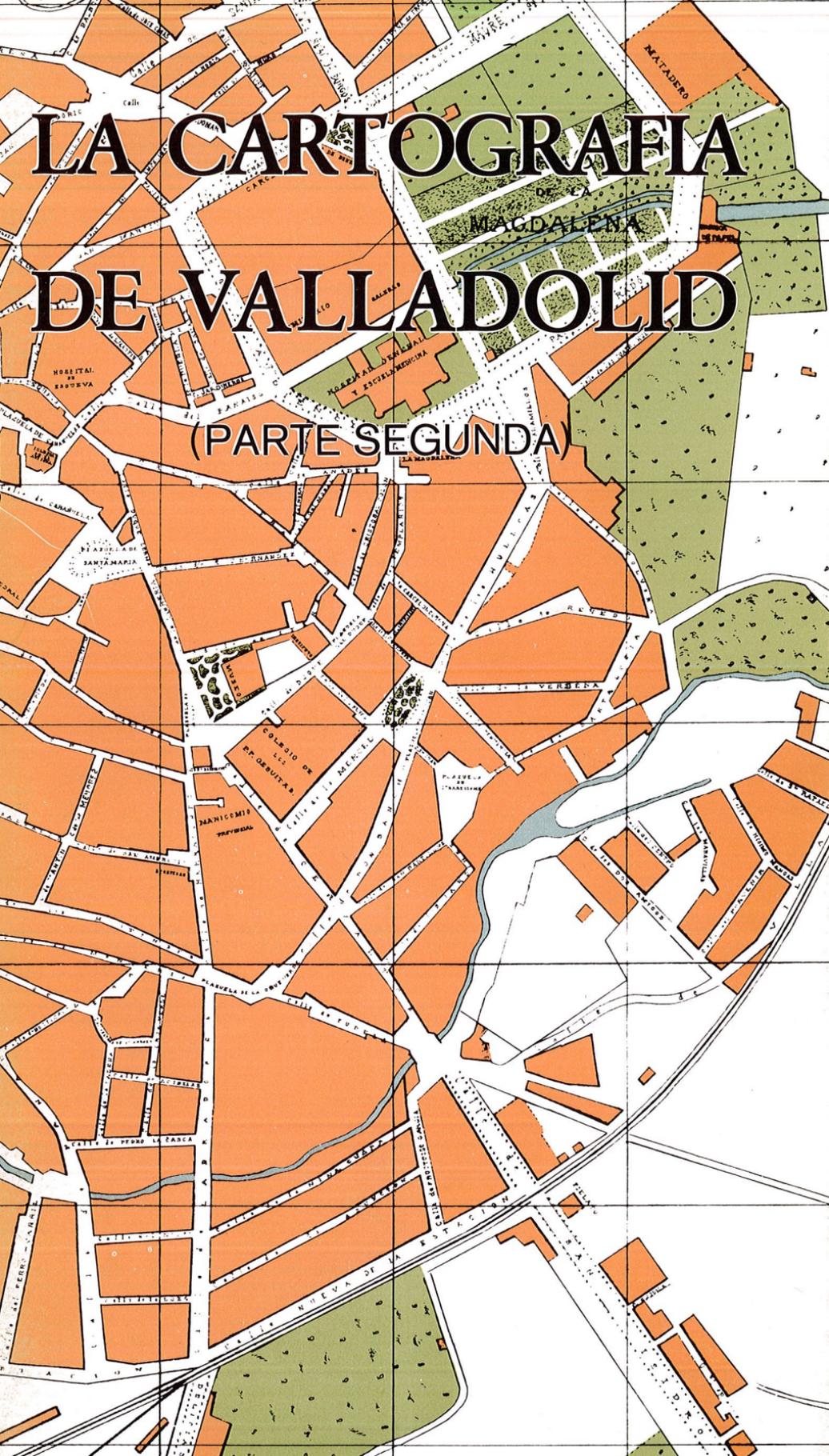


LA CARTOGRAFIA DE VALLADOLID

(PARTE SEGUNDA)



LA CARTOGRAFIA DE VALLADOLID

2.º Cuaderno

Valladolid, 1863-1931

Excmo. Ayuntamiento de
Valladolid

© Es propiedad del
Excmo. Ayuntamiento
de Valladolid

COMO RESULTADO DE UN ACUERDO DE COLABORACIÓN ENTRE EL EXCMO. AYUNTAMIENTO Y LA UNIVERSIDAD DE VALLADOLID SE HA ELABORADO ESTE SEGUNDO CUADERNO SOBRE CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALLADOLID, EL CUAL HA SIDO REALIZADO EN LOS DEPARTAMENTOS DE URBANISMO Y TEORÍA E HISTORIA DE LA ARQUITECTURA DE LA ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE NUESTRA UNIVERSIDAD.

Depósito Legal: VA. 178-1985

Impreso en los talleres de la Editorial Sever-Cuesta. Prado, 10 y 12. Valladolid, 1985

INTRODUCCION

Pese a que el período que se analiza en este segundo cuaderno es muy breve —años 1863 a 1931—, al menos en relación con el precedente, la importancia que tiene para el desarrollo de la ciudad es mucho mayor. En efecto a lo largo de él la población prácticamente se duplica y la estructura de la ciudad experimenta profundas modificaciones, no exentas de originalidad en el proceso de desarrollo urbano español.

Paradójicamente, y pese al notable crecimiento de la población, la ciudad se mantiene dentro de los límites alcanzados en la primera mitad del siglo XIX, hecho que es posible por la movilización de las elevadas reservas de suelo urbano como consecuencia de la desamortización, así como por un notable cambio en la tipología de los inmuebles —gran parte de los que se construyen tienen varios pisos— y un gran incremento de la densidad de la población urbana.

Al tiempo que se ocupa gradualmente el interior de la ciudad, se inicia una expansión hacia el Sur, hasta enlazar con la Estación del Norte, sin que se agoten así las formas de crecimiento urbano; simultáneamente, y dadas las dificultades que las nuevas clases trabajadoras encuentran para acceder a una vivienda dentro de los límites de la ciudad tradicional, aparecen una serie de suburbios y núcleos situados en el extrarradio de la misma.

En las últimas décadas del siglo XIX, y como formas de crecimiento marginal, se encuentran ya perfilados los suburbios de la Pilarica, los Pajarillos Altos y La Maruquesa, y apenas iniciados los de San Isidro y Las Delicias, ambos del otro lado de la vía y aprovechando dos pasos "a nivel": el de La Merced Descalza y el de las Puertas de Tudela. En el primer tercio del presente siglo y en el contexto de prosperidad económica de los años veinte, surgen otros núcleos de extrarradio: La Farola, la Rubia y el barrio de La República —actualmente barrio España—.

Se cierra este período, en el que ya se han esbozado las líneas maestras de la expansión urbana, en el año 1931, con el advenimiento de la República, y cuando ya se dejan sentir en España los efectos de la crisis económica mundial iniciada en 1929.

VALLADOLID 1863-1931

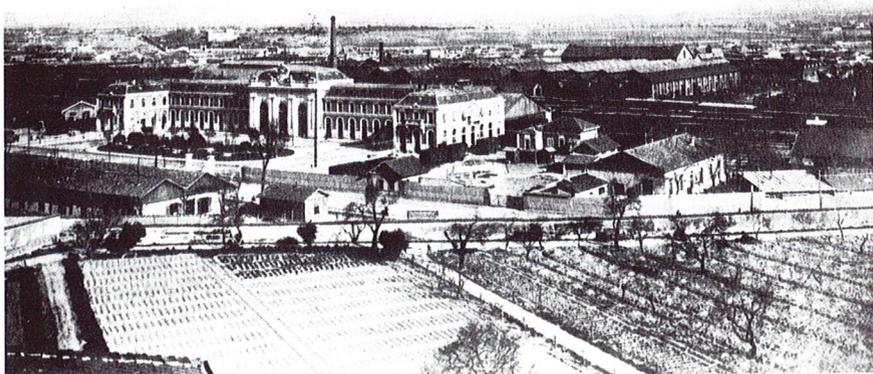
A lo largo de los últimos cuarenta años del siglo XIX tiene lugar la incorporación de Valladolid al proceso de desarrollo urbano español. Tal hecho es apreciable en un conjunto de cambios cuantitativos —crecimiento de la población y del número de actividades económicas— y cualitativos —consolidación de una pujante burguesía urbana, renovación morfológica, etc.— que en gran parte son una consecuencia de la industrialización.

El origen y posterior desarrollo de la industria en Valladolid durante la segunda mitad del siglo XIX, está íntimamente ligado a la aparición de un pequeño grupo capitalista que orientará sus iniciativas inversoras hacia las industrias de transformación de los productos agrarios, particularmente de los cereales. La comercialización de los mismos a través del Canal de Castilla —construido en 1834— y sobre todo del ferrocarril en el último tercio del siglo XIX, convierte

a Valladolid en un núcleo dinámico, centro del mercado de granos y harinas exportadas a las colonias americanas desde el puerto de Santander.

Paralelamente al desarrollo de la actividad comercial y en directa relación con ella, se irán instalando una serie de pequeñas industrias, agrarias primero y metalúrgicas más tarde, cuya trascendencia en el desarrollo de la ciudad será notable; merced a ellas, y gracias también al floreciente comercio, Valladolid pasa a ser, en los últimos años del siglo XIX, un importante foco de atracción para la población provincial y regional. El número de habitantes de la ciudad se duplicará en los setenta años que comprende este período, hecho que no deja de ser sorprendente si tenemos en cuenta las elevadas tasas de mortalidad y la relativamente frecuente incidencia de

Vista del sector Sur de la ciudad a principios de siglo. En primer término el nuevo edificio de la Estación—1890—, obra del arquitecto Salvador de Armañac; detrás, los talleres de la Compañía del Norte y, en el fondo, el primer caserío del barrio de las Delicias.



epidemias —tifus en 1869 y cólera en 1885—. Ambos hechos, es decir, la elevada mortalidad “normal” y la sobremortalidad catastrófica no son sino el resultado lógico de unas deficientes condiciones higiénicas y sanitarias, condiciones que son comunes a gran parte de las ciudades europeas y españolas en los comienzos de la industrialización.

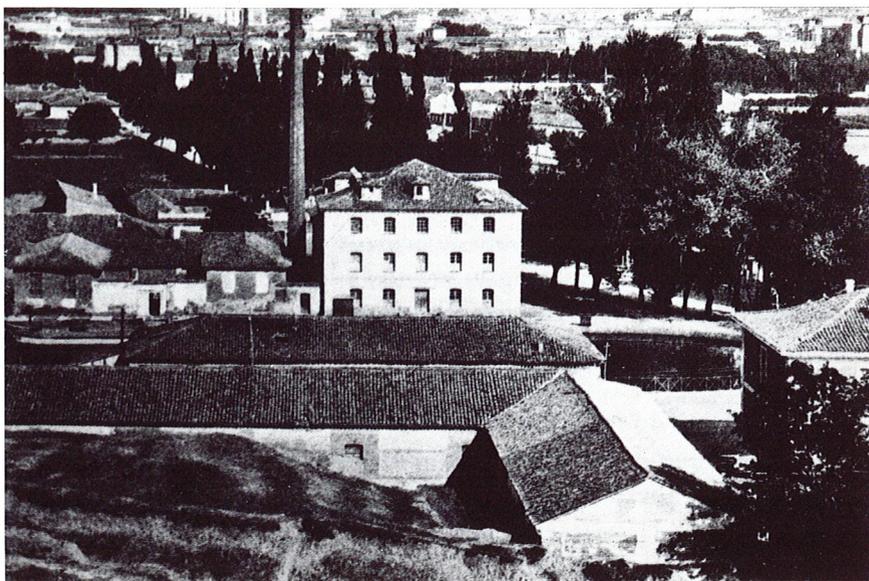
Entre 1863 y 1931, Valladolid asegura su expansión demográfica gracias a la intensa inmigración del último tercio del siglo XIX. Merced a ella y gracias también a la progresiva modernización de los índices demográficos en los primeros años del presente siglo, la población de la ciudad alcanzará en 1930 la cifra de 91.089 habitantes, duplicando los 43.361 que la misma tenía en 1860.

En gran parte, la creciente capacidad de atracción de Valladolid se debe a la aparición de una primera “generación” de industrias, tributarias en su génesis y desarrollo posterior de la instalación del ferrocarril en 1860, así como de la progresiva conexión, a través del mismo, con otras ciudades y regiones españolas —Gijón en 1884, Santander en 1866, La Coruña en 1863 y Ariza, puente hacia Aragón y Cataluña, en 1895—.

La construcción del ferrocarril, como antes había sido la del Canal de Castilla, tiene una considerable importancia para el ulterior desarrollo de la ciudad, tanto por su incidencia en la configuración urbana como por sus repercusiones en la estructura económica de la región, puesto que no en vano constituye un eficaz medio de transporte para los productos agrícolas castellanos, que tendrán así mejor salida hacia los mercados exteriores.

Los efectos del trazado del ferrocarril no se dejarán sentir tan sólo en un incremento del tráfico de mercancías y viajeros, es decir, en un desarrollo de la función comercial de la ciudad basado en las excelentes comunicaciones con el resto de las ciudades españolas; paralelamente a ella, y gracias a la instalación de los talleres de la Compañía del Norte, Valladolid se irá configurando como un núcleo industrial, actividad ésta que no adquiere verdadera entidad hasta bien entrado el presente siglo.

Desde el punto de vista urbanístico, reviste singular importancia la ubicación de la Estación del Norte al final del paseo de Recoletos, sobre terrenos desamortizados, puesto que servirá para marcar una dirección en el crecimiento de la ciudad; esta tendencia —la expansión en dirección Sur— se verá acentuada por la realización de obras de importancia capital en la infraestructura urbana, como son



Conjunto constituido por la Casa de Administración, embarcadero y aliviaderos del Canal de Castilla, medio fundamental de transporte de cereales hasta la llegada del ferrocarril. En el periodo que corresponde a la fotografía, principios de siglo, su significado en la infraestructura del transporte era ya claramente marginal.

la desecación del ramal Sur del Esgueva o la reforma y mejora del Campo Grande, así como por la apertura de las calles Gamazo y Muro.

Tras la crisis económica de 1866, las empresas de crédito vallisoletanas entran en quiebra, desapareciendo muchas de ellas, como el Banco de Valladolid, la Sociedad de Crédito Castellano y el Crédito Agrícola y Mercantil. Esta fragilidad del mercado de capitales provoca la desconfianza de los ahorradores, que vuelven a orientar sus inversiones hacia las industrias de transformación de los productos agrarios —preferentemente hacia la industria harinera—. De esta manera, la industria de la alimentación se convierte por algún tiempo en la actividad primordial de la ciudad, a la par que, como consecuencia de la crisis apuntada, los beneficios de origen agrario serán desviados hacia centros financieros más estables como Madrid, Bilbao, Barcelona y otros.

Durante los últimos años del siglo XIX se asiste a un resurgir de la industria y una revitalización de la actividad económica en general, que volverá a paralizarse a consecuencia de la pérdida de las colonias americanas y filipinas en 1898 y, con ellas, de los mercados

de ultramar. No obstante, uno de los efectos de esta crisis será la creación en Valladolid de la industria azucarera, llamada a ocupar el lugar de la cubana, y empleando como materia prima no ya la caña de azúcar, puesto que el control de este mercado se había perdido, sino la remolacha azucarera, al igual que otros países europeos. En estas condiciones se construye, en el año 1904, la azucarera Santa Victoria, magnífica muestra de la arquitectura industrial del ladrillo que en la actualidad puede admirarse tras la Estación de Ariza.

Desgraciadamente, salvo los paréntesis que suponen estos períodos y el de la guerra de 1914, durante la cual las potencias beligerantes se convierten en excelente mercado para los productos españoles, la industria vallisoletana se debate entre las facilidades conseguidas por el proteccionismo estatal y la tenaz competencia extranjera.

Si bien habrá que esperar a la segunda mitad del siglo XX para que la industria se consolide en Valladolid, esta incipiente industrialización es de vital importancia para entender el conjunto de transformaciones que se suceden en la ciudad tradicional y que servirán de base para la expansión urbana a lo largo del siglo XX.

El edificio de la azucarera Santa Victoria, un buen ejemplo de la arquitectura industrial de los primeros años del siglo XX.



Como resultado de este despegue económico y del consiguiente incremento de la población, la ciudad empieza a cambiar, primero lentamente, para entrar más tarde en una auténtica reforma de la estructura urbana. En efecto, desde que la Corte se traslada a Madrid en 1606, la ciudad entra en un prolongado letargo del que sólo doscientos años más tarde despertará, contribuyendo a ello no sólo la necesidad inmediata de proporcionar alojamiento a una población creciente, sino también las iniciativas de la burguesía y la municipalidad. Ello explica que, en cierta manera, la transformación de la ciudad comience por un “embellecimiento”, representado por la apertura de nuevas calles y paseos y apreciable en el tratamiento dado a las plazas, jardines y, en general, a los espacios públicos que serán, por primera vez, concebidos previamente a su realización.

Muestra de esta mayor preocupación por la ciudad será la construcción a finales de siglo de los jardines del Poniente, la reforma del Campo Grande y el saneamiento de los ramales del Esgueva, que se desvían en un nuevo cauce entre 1860 y 1910. Para llevar a cabo estas mejoras el Ayuntamiento realiza un ingente esfuerzo de urbanización, adoptando un nuevo papel en el proceso de crecimiento urbano.

No obstante, estas transformaciones se deben también al creciente poder de una nueva burguesía surgida como consecuencia de la revitalización económica que propicia la instalación de la industria y el desarrollo del tráfico comercial en la ciudad. Por medio de su actuación, que en absoluto fue desinteresada, se modifica notablemente la ciudad tradicional, remodelándose algunos sectores en función de sus necesidades; en cambio, el resto de la ciudad se convierte en un área de deterioro social y material, carente de infraestructura, en la que por el menor precio de los alquileres se asentará una parte de la población inmigrante.

Pese a que se llevaron a cabo importantes obras de urbanización y saneamiento gracias a la labor realizada por alcaldes de la talla de Miguel Iscar, éstas no llegaron a plasmarse en un Plan de Ensanche como en otras ciudades españolas. En Valladolid se transformará la ciudad tradicional tomando como punto de partida los extensos terrenos obtenidos gracias a la desamortización, rompiendo la estructura urbana desde su interior y utilizando los amplios solares que los antiguos huertos conventuales dejaban libres. El mercado inmobiliario, que en otras ciudades se generó a partir de un nuevo suelo formalizado en proyectos urbanísticos de Ensanche, se



La Acera de Recoletos y Paseo Central del Campo Grande en los primeros años del siglo XX. En primer término se encuentra el monumento al poeta Zorrilla, en la plaza que lleva su nombre.

desarrolla en nuestra ciudad mediante renovaciones interiores apoyadas en la apertura de calles y en la ampliación y regulación de las antiguas.

La rentabilidad económica de esta operación estribaba en la utilización de un suelo localizado en el centro de la ciudad, dotado de una adecuada infraestructura —luz, agua, alcantarillado, etc.—, y consiguientemente con un valor muy alto. Por otra parte el suelo producto de la desamortización era muy superior en extensión a la capacidad constructiva y renovadora de nuestra ciudad, no ocupándose totalmente hasta bien entrado el siglo XX.

Todas estas empresas de renovación urbana se acometen con grandes dificultades, a lo largo de un dilatado período de tiempo, dejando una impronta y un sello que todavía hoy puede apreciarse en algunos edificios como los de la Acera de Recoletos y la calle Miguel Iscar, los mercados de estructura de hierro, el Teatro Calderón, y otros tantos de espléndida factura que se levantaron por aquellos años y que modificaron el paisaje urbano de Valladolid.

Estas transformaciones no son sólo un mero reflejo de la expansión económica y de la pujanza de una nueva burguesía, sino también la expresión de unos nuevos ideales, de una nueva concepción de sociedad que permite entender el significado dado a los edificios públicos, plazas y jardines; un significado que va más allá del simple embellecimiento de la ciudad y en el que la idea de “servicio público” adquiere una especial relevancia. En estos años, y de acuerdo con los principios apuntados, se construye la Casa Consistorial, más grande y más adecuada a la trascendental función de dirigir la ciudad, se levantan los mercados del Val, Portugaleta y el Campillo, dignificando una función que antaño se realizaba al aire libre. Otro tanto podría decirse del Pasaje Gutiérrez, construido en 1886, y que supone el ennoblecimiento de la actividad comercial al mismo tiempo que paseo y lugar de encuentro de la nueva sociedad; también se construyen lugares de esparcimiento como la Plaza de Toros en 1890 y el Frontón de Fiesta Alegre actualmente desaparecido, o una serie de servicios colectivos como el Manicomio, la Cárcel, el Matadero y el Cementerio.

El mercado de Portugaleta en la plaza del mismo nombre. Uno de los ejemplos de la arquitectura de hierro y cristal, demolido en la década de 1970 como resultado de una desafortunada actuación.



En este contexto ideológico y económico la calle cobra un nuevo significado, ya que a partir de ahora aparece como contenedor y soporte de los servicios públicos que el Ayuntamiento va a instalar —agua, alumbrado público, alcantarillado...—. Todos estos elementos, que indudablemente representan una mejora en las condiciones de vida de la ciudad, actúan al mismo tiempo como factores de segregación social; en efecto, los sectores de la misma dotados de la infraestructura apuntada, se convierten en el espacio por excelencia de la burguesía y clases acomodadas en general, al ser las únicas que podían hacer frente al elevado precio de compra y alquiler de las viviendas.

Las clases trabajadoras se verán obligadas, o bien a asentarse en la periferia de la ciudad, o bien a ocupar los pisos más altos de los edificios de nueva construcción. A la segregación horizontal, es decir, a la distribución de las clases sociales en el espacio urbano según su nivel de renta, se añade ahora una segregación vertical, de tal modo que si la calidad y el tamaño de la vivienda disminuye con la altura, en el mismo sentido desciende la posición social de quienes la ocupan. Sin duda, la inexistencia de ascensor contribuyó a diferenciar socialmente los distintos pisos de cada inmueble, desde el denominado “piso principal”, ocupado por las clases acomodadas, hasta las “buhardillas”, en las que residían los grupos sociales con rentas más bajas. Todo en cada edificio estaba subordinado a esta segregación vertical: la escalera pierde su decorado y amplitud, las viviendas son más reducidas y los materiales empleados en su construcción son también de peor calidad con la altura.

Vista de Valladolid desde la iglesia de la Magdalena. Una muestra del aspecto que presentaba el casco histórico a principios del siglo XX.



El hacinamiento al que se había llegado en algunos sectores de la ciudad tradicional y el elevado precio de los alquileres en general, dará lugar a que una parte de los inmigrantes busquen acomodo en la periferia más alejada de la ciudad, en sectores en los que el precio del suelo era muy bajo, más allá de la vía del ferrocarril o del cauce del Esgueva, sin que por ello queden totalmente al margen de la especulación. La construcción de viviendas no fue paralela al crecimiento de la población, lo que dio lugar a que uno de los problemas más graves de la ciudad, el “hacinamiento”, se reprodujese en condiciones similares en estos nuevos núcleos, surgidos fuera del perímetro de ella en los últimos años del siglo XIX, y que representan prácticamente la primera ampliación desde el siglo XVI.

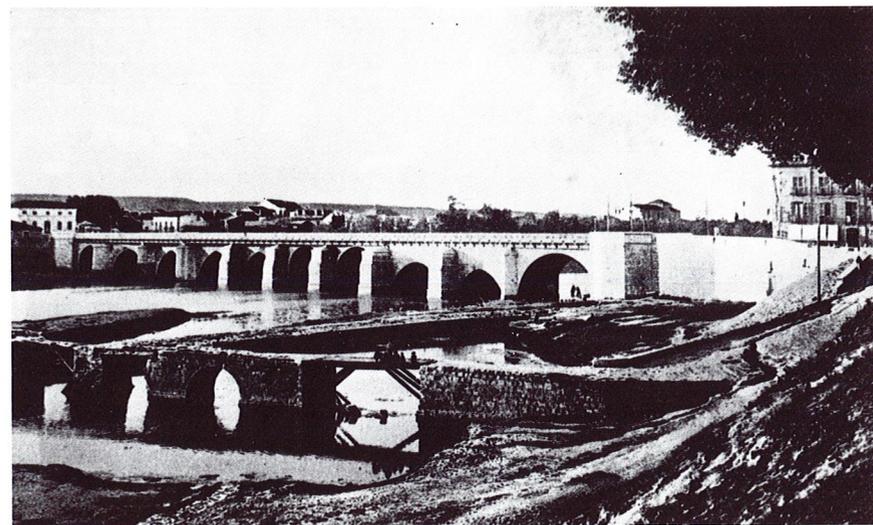
Durante el último tercio del siglo XIX la ciudad había podido hacer frente al aumento de la población mediante una densificación de los viejos barrios de su interior y la ampliación de los arrabales tradicionales, como el de San Andrés o los Vadillos, pero, muy pronto, éstos serán insuficientes. A causa de estas dificultades, surgirán diferentes núcleos en el extrarradio de la ciudad, correspondiendo cada uno de ellos de modo general a la llegada de diferentes grupos de inmigrantes a la misma.

Al comenzar el siglo estaban ya esbozados los núcleos de la Pilarica, los Pajarillos y la Cuesta de la Maruquesa, si bien la población que acogían era poco numerosa. Durante los primeros treinta años del presente siglo, y especialmente en el período de prosperidad de los años veinte, surgieron nuevos núcleos: San Isidro, las Delicias, la Farola y la Rubia, con unos caracteres similares a los existentes y pese a que éstos apenas estaban consolidados.

Como consecuencia de todo ello, la ciudad presenta una estructura diametralmente opuesta a la que había tenido hasta el siglo XIX; en efecto, de un espacio esencialmente heterogéneo, se pasa a una clara división del mismo hecha de acuerdo con principios sociales y económicos. La estructura urbana será en lo sucesivo un mero reflejo de la estructura social; la burguesía y clases acomodadas reservan para sí, por medio de la especulación, ciertos sectores de la ciudad: alrededores de la Plaza Mayor y calles de Santiago, López Gómez y Duque de la Victoria entre otras, que, fundamentalmente, corresponden al Sur de la misma. Por el contrario, en el Norte de la ciudad —barrios de San Pablo, San Nicolás, Santa Clara y San Martín— se establecen las clases medias y modestas —artesanos, obreros, pequeños comerciantes, etc.—; por último, en los núcleos

de extrarradio, donde el precio del suelo era muy bajo, se asientan, en viviendas por lo general autoconstruidas, los inmigrantes y empleados en la construcción o la industria, configurando un auténtico “cinturón” de núcleos periféricos que, rodeando a la ciudad, determinan las líneas básicas de la futura expansión de la misma.

Vista del Puente Mayor desde las Moreras y del caserío del barrio de la Victoria a principios del siglo XX.



CARTOGRAFIA DEL PERIODO

Desde el año 1863, el número de planos que se editan sobre la ciudad de Valladolid sufre un notable incremento; pero no sólo será mayor su número, sino que gran parte de ellos se verán enriquecidos con diversas y, en ocasiones, singulares informaciones —red de tranvías, monumentos, etc.—. Lamentablemente, en un período en el que las transformaciones se suceden en la ciudad y en el que la problemática de la misma es mucho más compleja, algunos de los que se publican aportan una información escasa sobre su crecimiento.

Probablemente en ellos no interesó tanto detallar los límites y cambios en la trama urbana como reflejar el estado de determinados servicios e infraestructura, razón por la cual tomaron como base el plano de Pérez Rozas del año 1863. Obviamente, las semejanzas con el citado plano son mucho más acusadas en los que se elaboran pocos años después, en 1879 y 1882.

EL PLANO DE 1879

Con un mismo motivo, los Proyectos de Trazado de Las Nuevas Redes de Tranvías, aparecen en 1879 y 1882 dos planos que, dada su proximidad, apenas difieren entre sí. El que ahora se reproduce es el de 1879, toda vez que es el que mayor calidad cartográfica y documental posee. Se trata de un plano que acompaña a un expediente de solicitud de trazado de tranvías, expediente que creemos es el primero que en Valladolid se tramita con este fin, puesto que la Sociedad de Tranvías Interiores de Valladolid se crea en octubre de ese mismo año.

Tanto del que se reproduce como de su inmediato posterior se puede afirmar que toman como base el plano de Pérez Rozas del año 1863; en efecto, la extensión de la ciudad y la representación de los sectores construidos son una copia literal de éste. Esta circunstancia se ve acentuada por el hecho de que, al tratarse de documentos auxiliares en la tramitación de un expediente administrativo, son más esquemáticos que el original, no recogiendo alguno de sus matices, como, por ejemplo, el trazado de la línea del ferrocarril, los paseos o el arbolado.

Tampoco recogen los cambios que en esta época se están produciendo en la configuración de la ciudad y que conocemos por expedientes de obras, libros de actas o memorias de diversa índole. Si bien es cierto que por estas fechas las distintas operaciones de remodelación y nuevos trazados no pasan de ser en la mayor parte de los casos proyectos, que se irán desarrollando en la última década del si-

glo XIX y primeros años del presente siglo, la ciudad ha experimentado ciertas modificaciones con respecto al estado que presentaba en 1863. Quizá donde más significado tienen es en el sector Sur; no sólo ha sido demolida la Puerta del Carmen en 1873, sino que el paulatino proceso de urbanización del Campo Grande ha ido introduciendo modificaciones importantes en los antiguos caminos de San Juan de Letrán y el que conectaba la antigua carretera de Madrid con la Puerta del Príncipe.

La propia Compañía de Ferrocarriles del Norte remodela por estos años los accesos a sus instalaciones, sin olvidar que la nueva estación de Medina de Rioseco se instalará muy cerca, en los llamados Campos de Béjar, lugar que, aproximadamente, corresponde en la actualidad a la Estación de Autobuses.

Estos cambios, y otros de similar entidad, dieron lugar a que el Ayuntamiento en 1874 hiciese una propuesta para actualizar el plano de Pérez Rozas y constatar así las variaciones habidas en la ciudad desde 1863. Esta propuesta no parece que se concretase en un nuevo plano, ya que, además de no aparecer en los archivos, hemos podido comprobar que, en 1879 y 1882 se siguen utilizando calcos del plano de 1863.

Vista de la Casa del Barco en la intersección de las calles Muro y Gamazo. La calidad de alguno de los edificios que aparecen en esta fotografía, indica la preferencia de la burguesía por este sector de la ciudad.



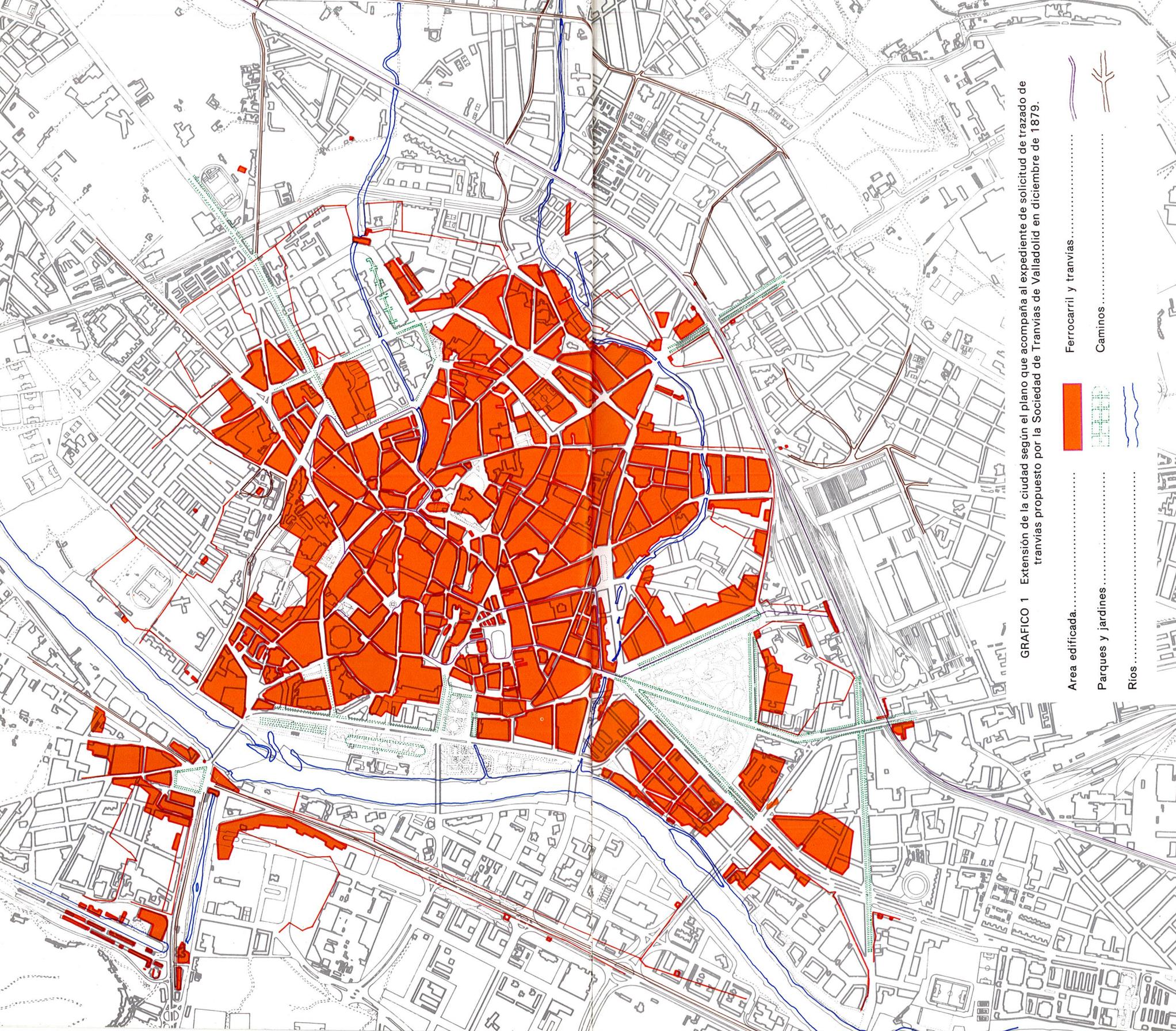


GRAFICO 1 Extensión de la ciudad según el plano que acompaña al expediente de solicitud de trazado de tranvías propuesto por la Sociedad de Tranvías de Valladolid en diciembre de 1879.

- Area edificada.....
- Parques y jardines.....
- Ríos.....
- Ferrocarril y tranvías.....
- Caminos.....

El plano del trazado de tranvías de 1882 propone, además de las líneas del Tranvía Económico Valladolid-Rioseco que ya aparecía en el de 1879, nuevas líneas, unas “para construir inmediatamente”, y otras “para construir más adelante”, que llegan prácticamente a todos los puntos de la ciudad. Este plano de 1882, que es más esquemático que el de 1879, no representa las “curvas de nivel”, pero sí recoge otras anotaciones complementarias sobre los usos de algunos edificios públicos: el Gobierno Civil en el actual Museo de San Gregorio, el Palacio de Justicia en el antiguo Palacio Real —hoy Capitanía General—, y la instalación del Hospital Militar actual.

La calle de Santiago a principios de siglo; un espacio de temprana vocación comercial dentro de la ciudad.



EL PLANO DE 1890

Si los planos de 1879 y 1882 apenas reflejan cambio alguno en la ciudad, el que ahora comentamos recoge todos los que en ella ha habido desde la fecha de publicación del plano de Pérez Rozas, es decir, desde 1863. Fue editado por la imprenta de Leonardo Miñón, de alguna tradición cartográfica, por lo que se le puede suponer una fiabilidad y precisión mayor que los anteriores.

El documento, tal como se puede apreciar en la reproducción facsímil que ahora se publica, es colorista; hace una distinción correcta entre los sectores edificados, las zonas verdes y las huertas, cuidando extremadamente los aspectos de rotulación y grafismo. Se confecciona también sobre la base del plano de 1863, a escala 1 : 5.000, pero no es una mera copia, puesto que el autor dibuja las manzanas edificadas de forma diferente desde el punto de vista gráfico.

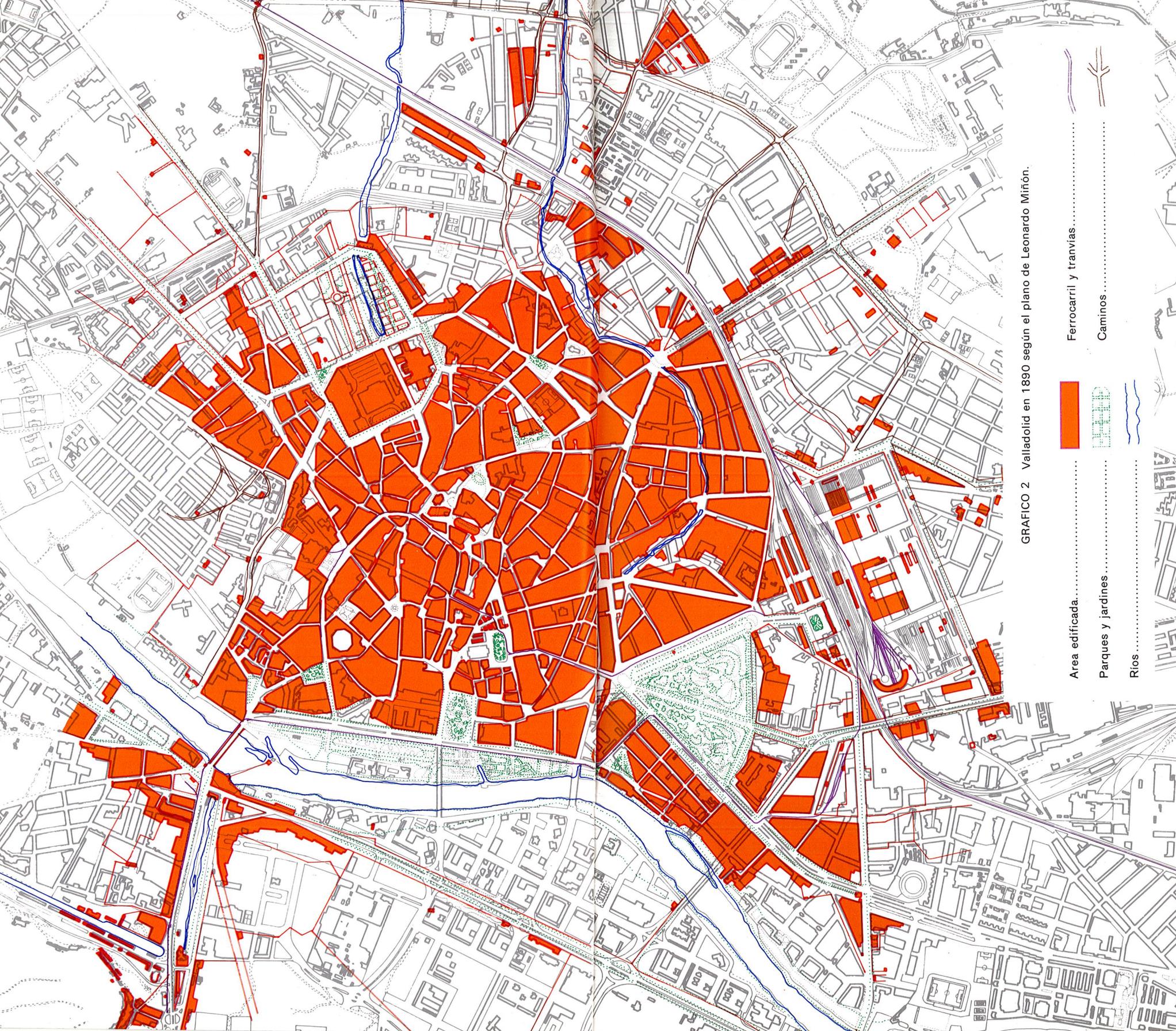


GRAFICO 2 Valladolid en 1890 según el plano de Leonardo Miñón.

- Area edificada.....
- Parques y jardines.....
- Ríos.....
- Ferrocarril y tranvías.....
- Caminos.....

En 1894, este plano se une a una Memoria de la Junta Local de Sanidad de Valladolid, elevada al Consejo de Sanidad del Reino en cumplimiento del decreto 23 de marzo del mismo año, en la que se trazaba el panorama de la situación sanitaria de la ciudad. La existencia de este informe pone de manifiesto la preocupación higienista de las autoridades, puesto que como indican los autores de la citada memoria "...los pueblos que se encuentran a la cabeza de la civilización, aquellos en que los derechos individuales han llegado para los ciudadanos a ser sagrados, como el pueblo inglés, han comprendido sus intereses en la cuestión sanitaria..."

Al problema que representa la deficiente infraestructura sanitaria hay que añadir el derivado de la carencia de vivienda para una gran parte de la población, que fue preciso solucionar cuando la situación creada por la afluencia de inmigrantes a la ciudad se hizo insostenible.

Este mismo plano de 1890, sin apenas modificaciones, se añadirá a varios expedientes administrativos, como el de la propuesta del nuevo trazado de tranvías de 1900, o la guía de la ciudad del mismo año.

Entre 1863 y 1890, como consecuencia de la llegada de elevados contingentes de población atraídos por la incipiente industrialización de Valladolid, los cambios que ha experimentado la ciudad son muy acusados. Alguno de los arrabales tradicionales ven ampliado su caserío, lo que les lleva a prolongar sus límites, como queda reflejado por la apertura de nuevas calles; tal es lo que sucede en el barrio de Santa Clara, donde las calles de Atocha, San José, Linares y Soto son de nuevo trazado. La calle Larga se rotula ya en este plano como Rondilla de Santa Teresa y el antiguo Paseo del Portillo de San Pedro se divide en dos tramos: la calle Chancillería y la calle Madre de Dios.

El Prado de la Magdalena, además de configurarse según un trazado más regular y geométrico, se prolonga del otro lado del ramal Norte del Esgueva, y en sus inmediaciones aparecen ya algunas edificaciones dispersas, destinadas sin duda a viviendas; en cambio, en el otro lado del citado paseo, se encuentra el nuevo Matadero. Próximo a este sector se localiza la manzana donde está ubicado el Palacio de la Chancillería, que ya ha sido completada con el edificio del Seminario y el convento de las Salesas; enfrente, al otro lado de la calle, se levanta el edificio del Hospital y Facultad de Medicina.



La llamada Casa del Principe en la Acera de Recoletos, uno de los mejores ejemplos de la arquitectura ecléctica en Valladolid.

En el interior, la ciudad también ha experimentado modificaciones importantes; se han construido tres nuevos mercados: el de Portugalete, el del Val y el del Campillo; en la plaza Mayor permanece vacío el solar del Ayuntamiento en espera de su construcción según el nuevo proyecto. El brazo Norte del Esgueva ha desaparecido casi por completo del conjunto de la trama urbana, siendo únicamente visible su cauce hasta la fábrica de papel contigua al Prado de la Magdalena. El ramal Sur llega hasta la nueva calle del Duque de la Victoria, mientras que las calles Miguel Iscar y del Rastro ocupan el antiguo cauce del río, ahora canalizado en el subsuelo.

También se han producido variaciones importantes en el sector Sureste de la ciudad, más allá del ramal Sur del Esgueva; el barrio de los Vadillos se encuentra prácticamente consolidado, estando trazadas algunas de sus calles, como las de San Rafael, Higinio Mangas, Maravillas, etc. Igualmente las calles de Tudela, San Isidro, Fructuoso García y de Villabáñez, apuntan ya una disposición radial, confluyendo en el sector que más adelante será la Plaza Circular.

En el Sur, la nueva calle del Duque de la Victoria se prolonga hasta la actual Plaza de Colón, sobre los conjuntos conventuales desamortizados, comunicando el centro de la ciudad tradicional con la Estación del Norte a través de la calle Gamazo.

Entre el ramal Sur del Esgueva que no se cubre y el trazado del ferrocarril a su paso por el borde de la ciudad, la trama urbana se hace más regular, paralela a la vía, y articulada en las calles de Niña Guapa y Asunción, calles en las que se irán instalando las familias de los nuevos trabajadores del ferrocarril. Detrás del mismo edificio de la Estación, la Compañía sitúa, en un solar de grandes dimensiones producto de la desamortización, los talleres y almacenes que perdurarán hasta nuestros días.

Por primera vez en un plano, su autor trata de destacar, mediante un rayado inclinado a modo de trama, los sectores donde se localizan las industrias de mayores dimensiones; con este criterio aparecen dibujados los talleres de la Compañía del Norte, la Fábrica de Gas y el solar de la Estación de Medina de Rioseco en los Campos de Béjar.

La calle del Duque de la Victoria a principios del siglo XX. La remodelación y ampliación de esta calle—antes llamada Olleros—es una muestra representativa de las actuaciones promovidas por la burguesía vallisoletana en esta época.



Al suroeste, la ciudad se extiende sobre el eje de la antigua Acera de Santi-Espíritu, que entonces pasó a ser la calle de Puente Duero—hoy Paseo Zorrilla—, hasta llegar a la calle del Puente Colgante, conformando nuevas manzanas edificadas y calles de nueva apertura como la de la Florida y Arca Real—hoy Gabilondo—, apareciendo también conjuntos edificados al otro lado de la calle del Puente Colgante, frente a la Estación de Medina de Rioseco.

Bordeando los Talleres de la Compañía de Ferrocarriles del Norte, y sobre un antiguo trazado de caminos rurales, se crea la calle de Delicias de la Estación—hoy avenida de Segovia—, como prolongación de la calle Labradores. La calle de Delicias de la Estación será el eje de crecimiento sobre el que se desarrollará, según una trama “en cuadrícula”, el sector Este del barrio de las Delicias.

Además de este crecimiento en los márgenes de la ciudad y de lo edificado en el interior, a través de viviendas para las clases acomodadas y de las llamadas “viviendas de renta” para las clases modestas, se produce otra expansión paralela, generada por una población, fundamentalmente inmigrante, que no puede acceder a una vivienda del interior de la ciudad por su carencia de recursos económicos. Surgen así los núcleos de extrarradio de la Cuesta de la Maruquesa en el noroeste, la Pilarica en el este, Pajarillos Bajos al sur de la vía férrea, y aún más alejado en esta misma dirección, los Pajarillos Altos.

EL PLANO DE 1905

En la primera década del siglo xx se realizan varios planos sobre Valladolid, no coincidentes en algunas de sus descripciones básicas a pesar del escaso tiempo que transcurre entre ellos. El elegido nos parece uno de los más expresivos y completos, y en razón de esta apreciación se irá cotejando con los que aparecen por la misma época.

El plano que se publica corresponde a un expediente que tramitó la Sociedad Electricista Castellana para el proyecto de instalación de lámparas de incandescencia, sustituyendo a las de petróleo existentes. Este plano no se basa ya en el de Pérez Rozas, al menos en los detalles gráficos, puesto que éstos pertenecen, en su mayor parte, al de Leonardo Miñón del año 1890; tal es lo que se aprecia en el dibujo que hace del parque del Poniente, el Campo Grande o la Plaza de Tenerías.

Otro plano muy próximo, por la fecha de su publicación, es el del tendido eléctrico propuesto por la Electra Popular Vallisoletana en el año 1906. Este plano, del que conocemos una copia unida al expediente de solicitud de tramitación, presenta algunas diferencias respecto al anterior que, a nuestro juicio, son errores de este último, como el que no figure el primer caserío del barrio de las Delicias, o la ausencia del edificio del Seminario y el Convento de las Salesas en la manzana del Palacio de la Chancillería; tampoco aparece dibujado el núcleo de la Cuesta de la Maruquesa, ni la calle transversal de nueva apertura entre las calles de Niña Guapa y Asunción. El autor simplifica el antiguo Paseo de San Juan de Letrán—hoy Filipinos—, no dibujando el quiebro que éste sufre en su mitad.

El Pasaje Gutiérrez, un espacio comercial de calidad dentro de la ciudad histórica.
(Foto J. J. Martín González.)



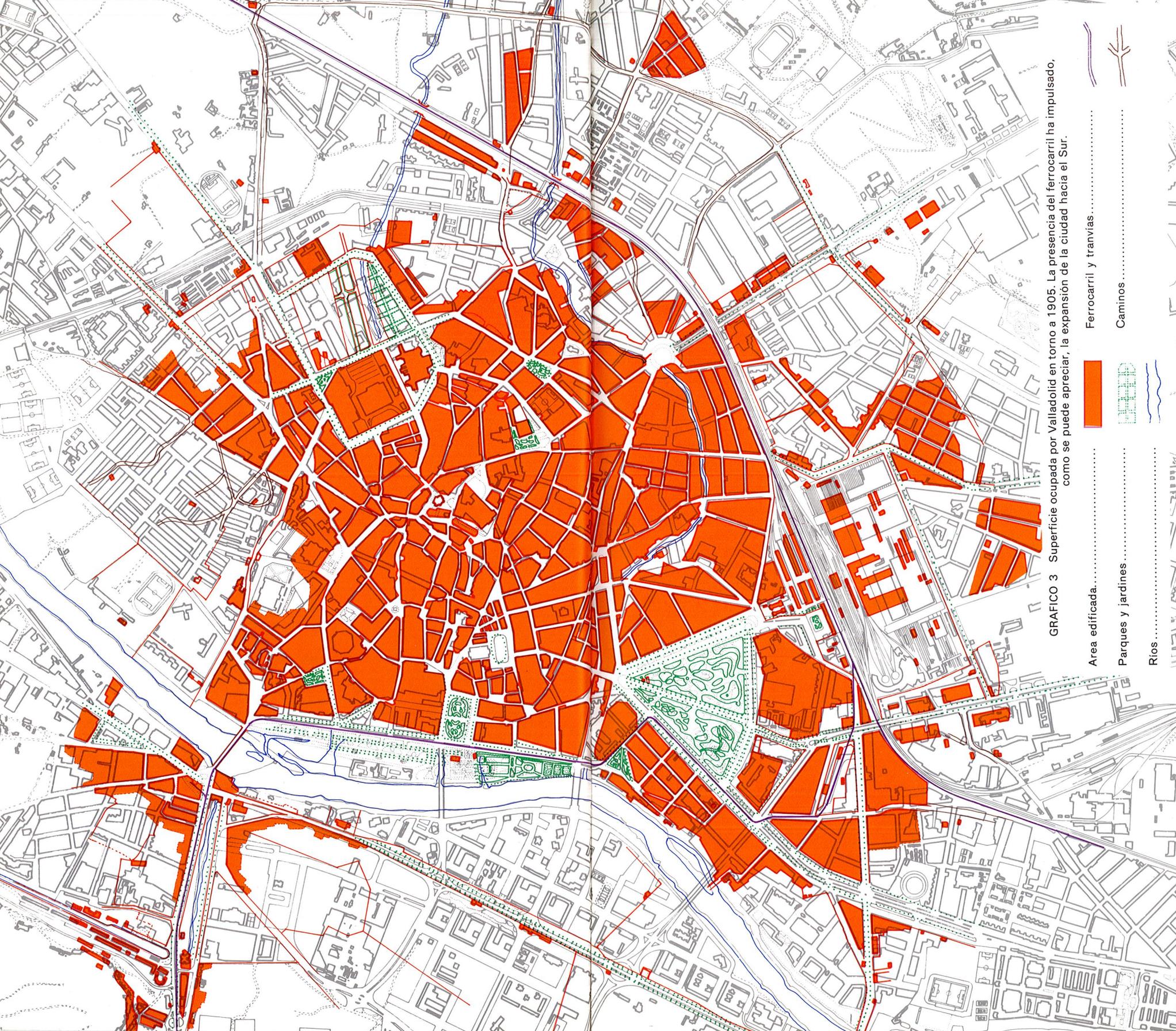


GRAFICO 3 Superficie ocupada por Valladolid en torno a 1905. La presencia del ferrocarril ha impulsado, como se puede apreciar, la expansión de la ciudad hacia el Sur.

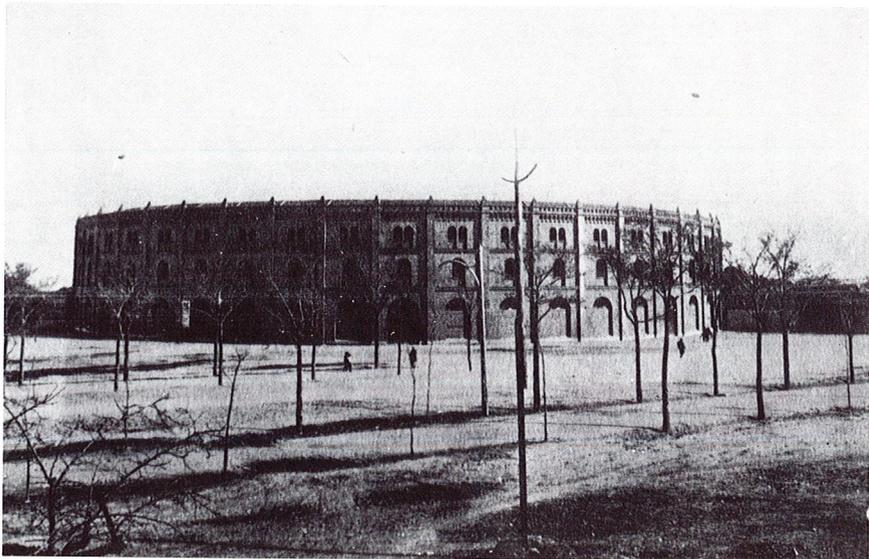
- Area edificada.....
- Parques y jardines.....
- Rios.....
- Ferrocarril y tranvías.....
- Caminos.....

El plano está firmado por el ingeniero Isidro Rodríguez Zarracina, del que también conocemos otro plano posterior unido a un expediente de tranvías fechado en 1909.

Existe otro plano, fechado asimismo en 1905, en el que aparece rotulado en su margen inferior izquierdo "BARCELONA. TIP. LIT. J. CASAMAJO. Regomir 13. 1905". El plano está a una escala menor que los anteriores, aproximadamente de 1 : 10.000, y podemos decir de él que, a pesar de su escala reducida y su apariencia más comercial, es tan fiable o más que alguno de los precedentes. En efecto, aunque no aparece reflejada la calle transversal entre las calles de Niña Guapa y Asunción, sí están representados los núcleos de extrarradio de la Cuesta de la Maruquesa y Pajarillos.

Los primeros asentamientos de las Delicias figuran en este caso dibujados de forma más dispersa, sin la trama regular representada en el plano de la misma fecha del proyecto de la Sociedad Electricista Castellana. Lo más destacado de este plano es que su autor ha dibujado ya la nueva Plaza de Toros —proyectada por el arquitecto Teodosio Torres en 1888— en la posición que ocupa en la actualidad, si bien el caserío alrededor del edificio de la Plaza no tiene nada que ver con el que más tarde se construye allí.

La nueva plaza de toros, obra del arquitecto Teodosio Torres, inaugurada en 1888. Sustituye al antiguo coso octogonal de la calle San Ignacio y se localiza en el sector Sur de la ciudad, en el Nuevo Camino de Puente Duero —hoy Paseo Zorrilla—.



Volviendo nuevamente al plano que se reproduce en facsímil y cotejándolo con los dos ya mencionados de 1906 y 1905, se puede comprobar el sensible incremento que sufre el barrio de las Delicias, apenas esbozado unos años antes, y las transformaciones habidas en el barrio de San Andrés y la calle Nueva de la Estación. El hecho de que en el sector Sur de la ciudad, sobre los conjuntos desamortizados, aparezca ya dibujada la calle Colmenares, cuya apertura está fechada según otros documentos en el año 1893, nos permite asegurar la mayor fiabilidad de este plano de la Sociedad Electricista Castellana frente a los otros que aparecen en la misma década.

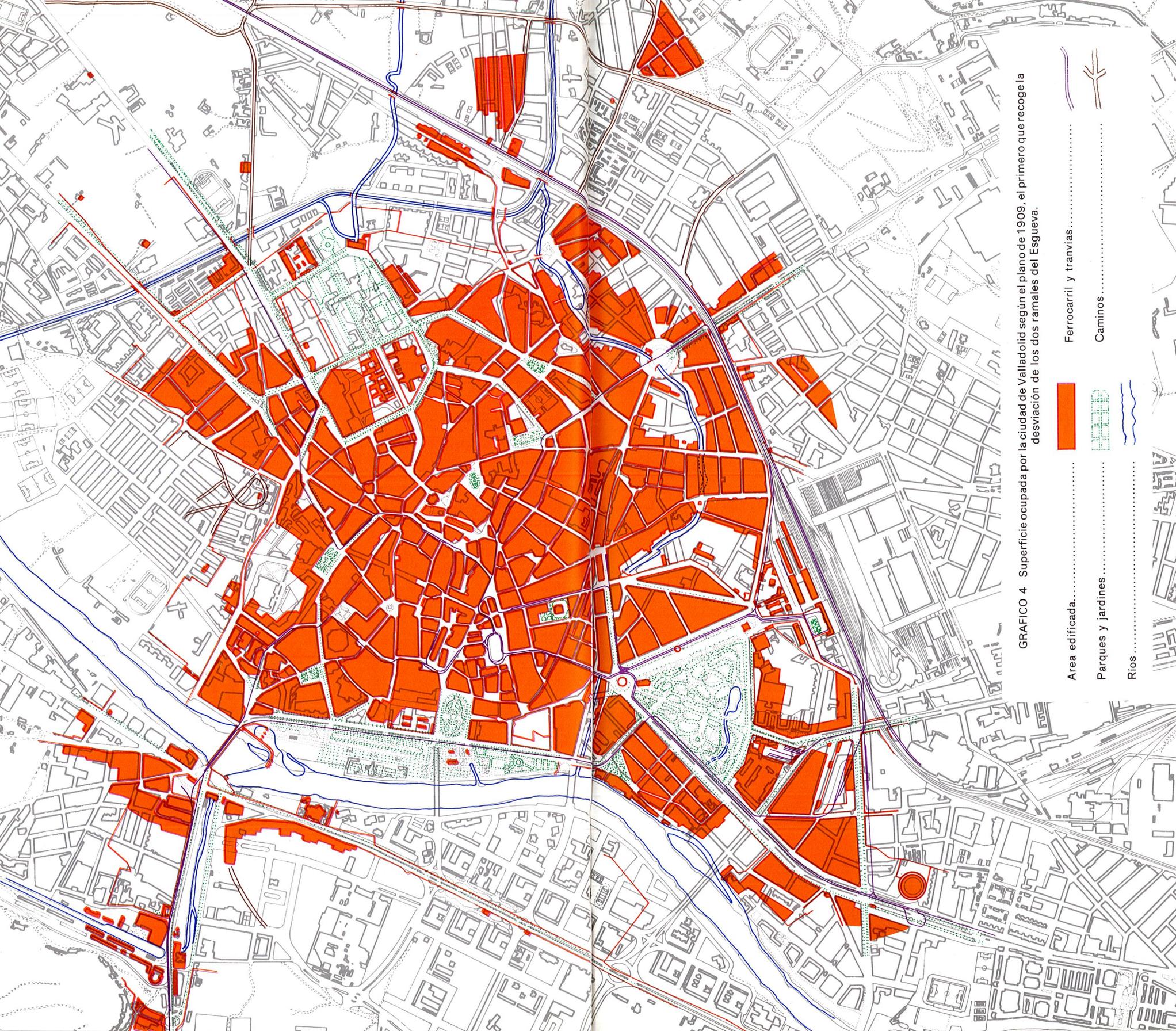


GRAFICO 4 Superficie ocupada por la ciudad de Valladolid según el plano de 1909, el primero que recoge la desviación de los dos ramales del Esgueva.

Area edificada.....



Parques y jardines.....



Ríos.....



Ferrocarril y tranvías.....



Caminos.....



PLANO DE 1909

A pesar de que en este segundo cuaderno sobre cartografía de Valladolid no se acompaña una reproducción de este plano, elaborado por el ingeniero Isidro Rodríguez Zarracina, creemos conveniente hacer una referencia detallada del mismo, tanto por su calidad como porque aporta gran cantidad de datos sobre el estado de la ciudad. Está realizado a escala 1:2.000, siendo por ello de formato muy grande, más de lo que es habitual en este tipo de planos, lo que produce una cierta incomodidad al lector.

Al margen de este inconveniente, su factura es de gran precisión y pulcritud de detalles; la misma rotulación que se hace para el encabezamiento del plano es original, podríamos decir “de autor”.

Nuevamente la influencia del plano de Pérez Rozas se deja sentir: el sistema de representación de las manzanas edificadas con su pequeña sombra arrojada, expresada mediante un trazo más grueso, la distancia de las curvas de nivel —un metro— y algunos matices en la representación del arbolado de los paseos, son herencias gráficas del plano de 1863.

Pese a su gran tamaño, el autor no dibuja en su totalidad el sector sur de la ciudad, hecho que es de lamentar porque podríamos comprobar algunos datos que sobre la Rubia, la Farola o los Pajarillos conocemos por otras fuentes.

Existe una peculiaridad más en este documento que le diferencia de los de su época. En el plano, la ciudad aparece “girada” hacia la derecha, orientación ésta que suponemos es debida a un error en la apreciación del eje magnético con respecto al geográfico; al estar estos dos puntos de referencia desfasados algunos grados, la orientación de la ciudad que presenta el plano de 1909 es diferente a la habitual.

La información que este plano nos proporciona a través de la rotulación de las calles y del uso de determinados edificios públicos es muy completa. Poniendo en relación esta información con otros planos de contenido similar, y en particular con el de J. Casamajó del año 1905, podemos comprobar, más que la existencia de cambios esenciales en sentido estricto, cambios en la denominación de una parte de las calles de la ciudad, así como de uso en algún edificio público. En efecto, la que antes era Acera de Recoletos es ahora el paseo del Campo de Marte, la Acera de Santi-Espíritu es el nuevo Paseo de Zorrilla, o la que antes era calle Panaderos es ahora calle de Pi y Margall. En la antigua plaza de la Constitución, que en este plano aparece rotulada como Plaza Mayor, el autor representa el nuevo edificio del Ayuntamiento recién construido.

Las salidas de la ciudad, que en la cartografía anterior llevaron sus nombres propios, adjetivados como paseos, ahora aparecen como “carreteras”: a Madrid, Santander, Salamanca, de Adanero a Gijón, etc. La ubicación de la que muy pronto será la Plaza Circular se rotula en el plano como Puertas de Tudela. El nuevo trazado de la calle Muro, en su prolongación hasta la actual Plaza de Madrid es otra de las reformas que el autor recoge con absoluta precisión. Se dibuja con sumo cuidado todo el trazado del ferrocarril a su paso por la ciudad, señalando y rotulando las diferentes direcciones: Madrid-Hendaya, y la línea del ferrocarril de Medina de Rioseco con su



El llamado Puente Colgante, sobre el cauce del río Pisuerga, es un buen ejemplo de las nuevas tecnologías y sistemas constructivos que se desarrollan a finales del siglo XIX.

(Foto J. J. Martín González.)

nueva Estación en el barrio de la Victoria, sobre un solar desamortizado. Igualmente aparecen representadas las líneas de tranvías y su estación en el solar situado detrás del Hospital Militar, también producto de la desamortización.

Por lo que respecta a la rotulación de los usos de determinados edificios públicos, los datos son también muy precisos: lo que en tiempos fue el Gobierno Civil, es ahora Delegación de Hacienda, en el actual Museo de San Gregorio, el Hospicio Provincial está ubicado en el antiguo Palacio de los Condes de Benavente, ubicación que ha permanecido hasta hace muy poco tiempo y la antigua Plaza de Toros octogonal es ahora Cuartel de la Guardia Civil, uso que toma una vez que la nueva se ha terminado de construir. El autor señala también la posición de alguno de los Bancos comerciales más importantes: el Banco de España, el Banco Castellano, etc., o la de algunos edificios notables, como el Instituto de Enseñanza Media, el edificio de la Electra Popular, o el de las cocheras de los tranvías que anteriormente citábamos; con el mismo carácter señala la situación de la Escuela de Artes e Industrias, en la parte posterior del Palacio de Santa Cruz, y en lo que hoy corresponde al Colegio Mayor.

Otro nuevo dato, que la precisión del plano nos permite constatar, es el concerniente al estado de la desecación de los ramales Norte y Sur del Esgueva, puesto que se recoge el momento culminante de la misma.

El drenaje del ramal Norte había sido durante la primera mitad del siglo XIX una de las grandes tareas de las distintas Corporaciones a causa, fundamentalmente, de los problemas higiénicos derivados de la degradación de éste, que era utilizado como mera cloaca. La ciudad había dado varias soluciones al problema, la más importante de las cuales había sido cubrir el cauce, cosa que se había hecho en parte, en el ramal Norte. Sin embargo, la definitiva no aparece hasta los primeros años del presente siglo, cuando se propone la desviación de los dos ramales en un solo canal por el Norte, y fuera de la ciudad. Queremos señalar que no interesa tanto el valor hidráulico de este proyecto, como las consecuencias que tuvo para la misma desde el punto de vista urbanístico e higiénico, y que podemos apreciar en los planos posteriores, una vez se consolide la invasión de los citados ramales por la ciudad y se hayan borrado las huellas de los antiguos cauces.

Plazuela de la Fuente Dorada y calle del mismo nombre. Una permanencia del sector remodelado por los Austrias en el siglo XVI que se conserva prácticamente intacto hasta principios del siglo XX.



El plano ofrece todavía el trazado Sur del Esgueva, que no ha sido sustituido aún, a pesar de la total construcción del llamado “Canal de Desviación”. El dibujo expresa incluso que este ramal llevaba agua, como parece demostrarlo la aceña que hay junto al frontón de Fiesta Alegre, en la calle Muro. Estas aceñas, pequeños molinos harineros que utilizaban la fuerza del río, se habían instalado en ambos ramales del Esgueva en siglos anteriores, aunque la reciente aparición de nuevas energías y la definitiva desaparición del cauce amenazaban su futuro.

Ya en el plano de Bentura Seco de 1738 aparecían dibujadas dos aceñas, conservándose en los años posteriores; es muy notable la extraña disposición de la situada en el último resto del ramal Norte, en funcionamiento por medio de un canal de regreso junto al Prado de la Magdalena, que servía para verter también las aguas de éste en el “Canal de Desviación”, en una suerte de solución provisional que perdurará todavía algunos años más, hasta que sea expropiado por el Ayuntamiento.

Vista del sector meridional de la calle Santiago; un espacio ocupado por la ciudad tras la desecación del ramal Sur del Esgueva y la construcción del llamado “Canal de Desviación”.



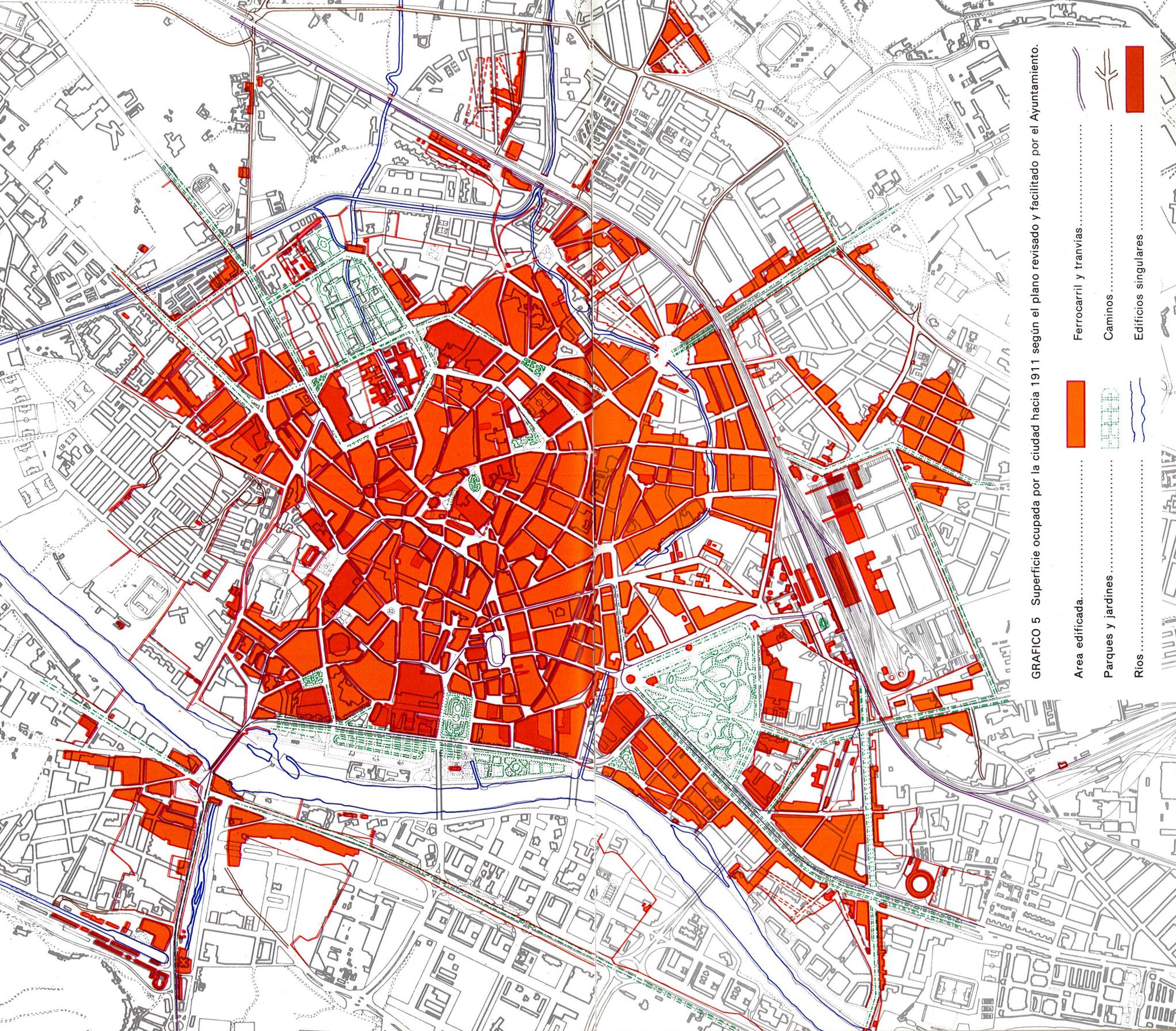


GRAFICO 5 Superficie ocupada por la ciudad hacia 1911 según el plano revisado y facilitado por el Ayuntamiento.

- Area edificada.....
- Parques y jardines.....
- Ríos.....
- Ferrocarril y tranvías.....
- Caminos.....
- Edificios singulares.....

PLANO DE VALLADOLID REVISADO Y FACILITADO POR EL AYUNTAMIENTO (hacia 1911)

Este plano está editado por la Casa Alberto Martín, de Barcelona, que por estos años publicó los planos de las ciudades españolas más importantes. Tiene como máximo interés el haber sido revisado por Agapito y Revilla, arquitecto del Ayuntamiento y prohombre del urbanismo en Valladolid. Es precisamente éste quien, desde su puesto en el Consistorio, realiza una labor de recuperación de la cartografía, que más tarde comentará en breves artículos periodísticos, indudable precedente del trabajo que ahora se presenta. En ellos indicaba, a propósito de este plano, que "...se envió una prueba de la lámina correspondiente al Ayuntamiento, encargándome a mí de su revisión...". El plano no está fechado, aunque su revisión y, por lo tanto su factura definitiva pueden datarse en 1911.

Pese a que está actualizado en algunos de los detalles, puede tratarse de una copia del plano de Pérez Rozas, si bien no directa, sino hecha a través de otro más moderno. Así parece indicarlo la reproducción de alguna de sus características, como, por ejemplo, la mayor anchura de la Plaza del Ocho y las calles Especería y Cebadería.

Este plano es uno de los primeros que se publican con el objeto de servir de callejero o nomenclátor, según la terminología de la época, y, a estos efectos, su superficie está cuadrículada con doble entrada, incluyéndose en el dorso la lista alfabética de las calles que corresponden a las que encontramos representadas gráficamente. Tiene el tamaño adecuado para ser manejado cómodamente, pues es algo menor que un pliego, lo que permite una lectura de conjunto apropiada.

Sin embargo, los detalles son tan precisos como los de la cartografía de mayor formato, siendo destacable el trazado de las manzanas, su retranqueo con respecto a la calle, el movimiento de la fachada, las pequeñas travesías y, en definitiva, aquellos detalles que reflejan la existencia de una tradición cartográfica en Valladolid, claramente vinculada al desarrollo de la cartografía militar en las postrimerías del siglo XIX.

La calle de la Constitución hasta el encuentro con la calle de Santiago. En primer término a la derecha el Círculo de Recreo proyectado por el arquitecto Emilio Baeza Equiluz en el año 1900.



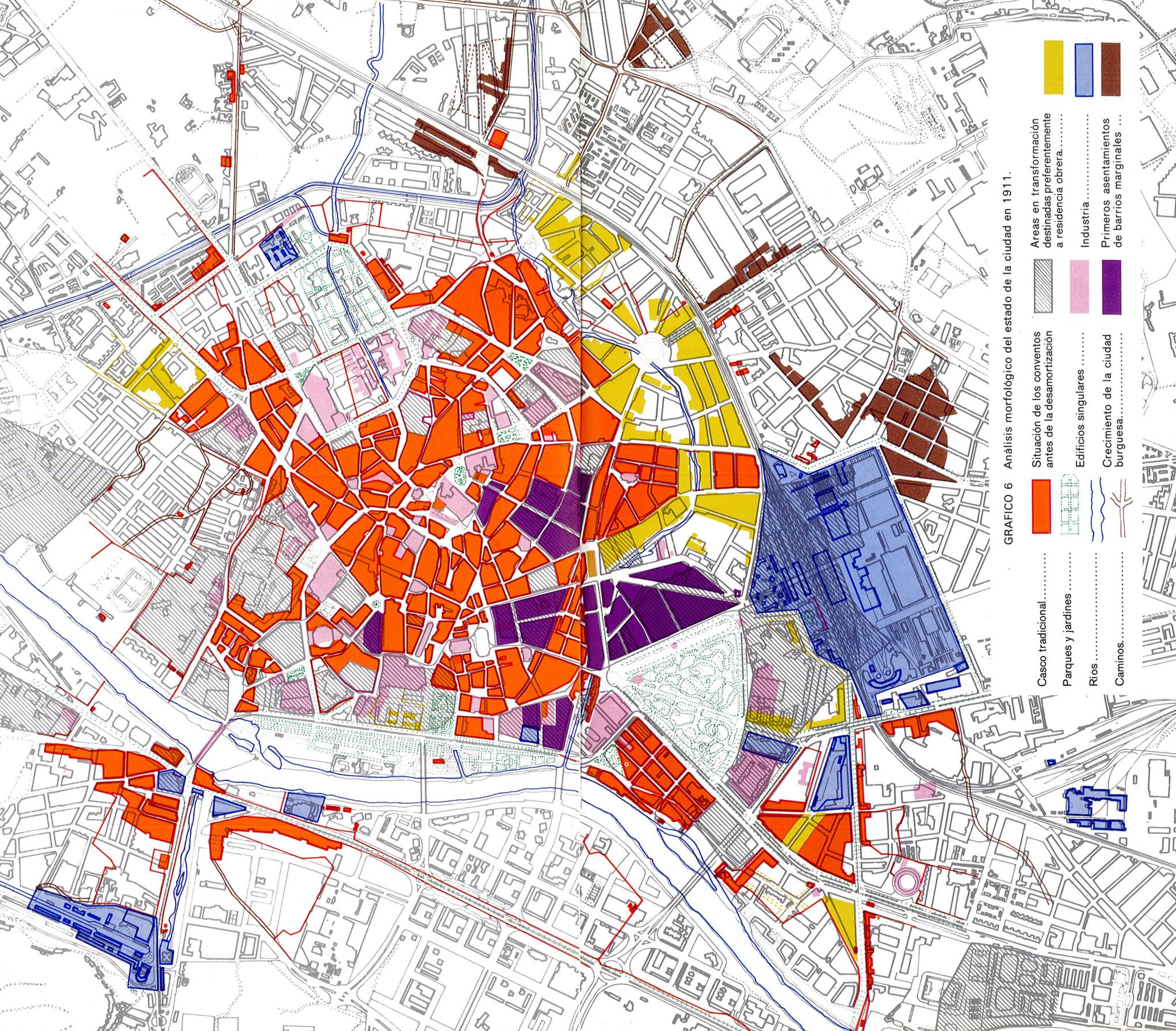


GRAFICO 6 Análisis morfológico del estado de la ciudad en 1911.

- | | | | |
|-------------------------|--|---|---|
| | | | |
| Casco tradicional..... | Situación de los conventos antes de la desamortización | Áreas en transformación destinadas preferentemente a residencia obrera..... | Industria..... |
| Parques y jardines..... | Edificios singulares..... | Primeros asentamientos de barrios marginales..... | Primeros asentamientos de barrios marginales..... |
| Ríos..... | Edificios singulares..... | Primeros asentamientos de barrios marginales..... | Primeros asentamientos de barrios marginales..... |
| Camino..... | Edificios singulares..... | Primeros asentamientos de barrios marginales..... | Primeros asentamientos de barrios marginales..... |

La función de callejero no merma en absoluto la calidad de lo dibujado, sino que en algunos casos mejora su modo de representación, simplificando y facilitando la lectura del plano; prueba de ello es la coloración de los edificios públicos y eclesiásticos, destacando suavemente su superficie, lo que hace posible el reconocimiento de la ciudad, al tiempo que señala en la configuración urbana la preeminencia de unos edificios sobre otros. Entre los que se destacan por medio de un leve sombreado se encuentran el Hospital Municipal de la calle Esgueva —antiguo palacio del Conde Ansúrez, hoy desaparecido— y del que se esboza el perímetro, el nuevo edificio de la Plaza de Toros, inaugurado pocos años antes, y la nueva Casa Consistorial.

En este plano se puede apreciar también el grado de ocupación del espacio ganado al río Esgueva, una ocupación que es más rápida en el ramal Sur que en el Norte, a pesar de que se inició más tarde, y que se desarrolla entre los años 1890 y 1922. En el plano de 1911, re-

La Plaza Mayor con el edificio del nuevo Ayuntamiento, circundada por las líneas del tranvía eléctrico.



visado por Agapito y Revilla, la conquista del espacio ocupado por el ramal Sur del Esgueva está muy avanzada —ya se había cubierto la calle Miguel Iscar—; al mismo tiempo, la calle Muro se extiende hasta el sector ocupado actualmente por la plaza de Madrid, en una prolongación de la calle Duque de la Victoria, ocupando unos terrenos arrebatados al río, que enlazan el centro de la ciudad con la Estación del Norte.

La plaza del Dos de Mayo, el puente que configuraba la calle Labradores, la formalización de la Plaza Circular, y el estrechamiento en general del cauce rodeado por edificios, son pruebas de que la desaparición definitiva del mismo sólo era cuestión de tiempo.

En este plano de Valladolid sobresalen también los núcleos situados al Este, fuera ya de la ciudad, configurando pequeños islotes con una ligera estructura de conexión a través de imprecisos caminos, señalados con un breve punteado. En la Pilarica se distingue perfectamente la iglesia, con una clara planta en cruz latina, así co-

La antigua Corredera de San Pablo —ahora calle de las Angustias— con el Teatro Calderón, ejemplo de la arquitectura ecléctica del siglo XIX. Apréciase lo equilibrado de este espacio urbano donde las características de la edificación, trazado y dimensiones de esta calle son perfectamente coherentes.



mo la articulación del barrio alrededor de la calle Nueva del Carmen, sobre la que se han dibujado las parcelas; por el contrario, los leves trazos que definen la futura extensión de la Pilarica, al otro lado del ferrocarril, no se corresponden con la realidad, prueba de que el dibujo es un proyecto de parcelación no llevado a cabo. Sólo una de las calles será construida según la dirección que aquí se señala, la hoy llamada Angel García, aunque con una anchura menor. Sin embargo, la exactitud de los límites de la finca parcelada, coincide con las futuras calles en términos generales; asimismo, la superposición de dos estructuras, lo proyectado —o dibujado— y lo construido, en la que una invade a la otra, son la prueba fehaciente del nivel de proyecto recogido en el plano. Hemos de hacer notar también, que en el plano de 1905 de la Sociedad Electricista Castellana, ya aparecen dos manzanas que en el que estamos comentando no se recogen, presumiblemente por error.

El primer asentamiento de los Pajarillos goza también del carácter de proyecto, acentuado por el punteado de las manzanas que no han sido aún construidas. Finalmente, las Delicias en la parte inferior del plano, es dibujada con gran precisión, añadiendo a lo que ya recogían los planos anteriores, los nuevos edificios construidos en el barrio, que ya entonces era el de mayor extensión de los que habían aparecido fuera de los límites tradicionales de la ciudad.

EL PLANO DE GARCIA FRIAS

En el año 1931, el ingeniero de Vías y Obras del Ayuntamiento de Valladolid E. García Frías realizó un plano de la ciudad, apoyado por una documentación adicional, con el que se pretendía “limitar la zona constructiva”. Se trataba así de dar solución a uno de los mayores problemas del Ayuntamiento: la dotación de servicios municipales a los nuevos barrios y el crecimiento incontrolado de los mismos.

Como ya se ha señalado, en el último tercio del siglo XIX se acentuó la emigración rural hacia los centros urbanos, dotados de un mayor dinamismo por causa de la incipiente industrialización; ante la carencia y los elevados precios de las viviendas, estos contingentes de población se asentarán en la periferia de la ciudad, surgiendo de este modo una serie de núcleos sin planificación, carentes de los servicios más elementales —agua, luz, alcantarillado...— y en los que gran parte de las viviendas eran autoconstruidas.

De esta manera, cada nuevo núcleo suponía nuevas obligaciones y cargas para el Ayuntamiento, máxime cuando, como hemos apuntado, estos nuevos barrios carecían de todo servicio, las viviendas eran de muy baja calidad y las deficientes condiciones higiénicas favorecían la propagación de determinadas epidemias —tifus, cólera, etc.—. Esta situación obligó al Municipio a tratar de limitar la extensión de la zona constructiva con el objeto de reducir los futuros gastos del Ayuntamiento y aliviar el resto de los problemas apuntados, especialmente porque, como indicaba el propio García Frías “...la extensión de la ciudad era muy grande en relación con el número de habitantes, y en algunos lugares la densidad era ridícula...”.

El plano de García Frías inauguraba, en forma tímida todavía, lo que llamamos en la introducción el cambio del plano descriptivo al propositivo. Indudablemente en Valladolid se habían ordenado espacios por iniciativa de la Realeza, o por acuerdos entre particulares, pero lo que no había ocurrido era la proposición desde el Ayuntamiento de una solución global a los problemas creados por la ampliación de la ciudad. No obstante, hemos de hacer notar que este primer plano apareció con retraso si lo comparamos con los que surgen en otras ciudades como Madrid o Barcelona, o con el desarrollo del urbanismo al menos como ideología de vanguardia, situación todavía más contradictoria si tenemos en cuenta que Valladolid llevaba al menos cuarenta años sufriendo problemas urbanísticos creados por su paulatino crecimiento.

Por todo ello se puede afirmar que la obra de García Frías no es en absoluto precursora, ni sus proposiciones son de ninguna manera audaces; antes al contrario, es el testimonio de un sistema pragmático aplicado a la maquinaria de un Ayuntamiento enfrentada a un problema económico, pero con una marcada proyección espacial.

A pesar de todo es de su mano de quien recibimos el primer proyecto urbanístico de Valladolid, y aunque sus directrices no fueran seguidas en la realidad, es un documento de gran calidad e inestimable valor, que no obstante no se ha reproducido en facsímil como se ha hecho con otros de similar valor cartográfico, debido al extravío del original que se guardaba en los archivos municipales.

Probablemente está realizado también a partir del plano de Pérez Rozas del año 1863, ya que el grafismo es idéntico en la representación de las manzanas y otros pequeños detalles. Sin embargo se trata de un plano actualizado, en el que se recogen las más importantes modificaciones, tanto en el interior de la ciudad como en los nuevos núcleos de la periferia.

Con este criterio se ha dibujado de modo preciso y trazo seguro la extensión de la ciudad hasta la línea del ferrocarril, la Estación y Talleres de la Compañía del Norte, el sector de las calles Muro y Gamazo, los Vadillos y los núcleos situados más allá de la vía como la Pilarica, el primer caserío de los barrios de los Pajarillos y las Delicias ocupando un espacio de grandes dimensiones organizado de forma bastante aproximada a como aparece en la actualidad.

En dirección Sur, y en una ampliación del plano que no tiene ya nada que ver con el de Pérez Rozas, aparece la Farola, perfecta-

mente definida en sus primeras manzanas, en un espacio en su mayor parte desocupado entre la línea del ferrocarril, la estación de Ariza y el Cuartel de Farnesio. En cambio, la Azucarera Santa Victoria, construida veinticinco años antes, ha pasado desapercibida para el dibujante, que ha dejado vacío el solar que todavía hoy ocupa con sus grandes volúmenes.

El Paseo Zorrilla muestra ya, en su primera parte, las características de anchura y espacialidad que hoy tiene, desembocando en la explanada de la Plaza de Toros, donde se dibuja un pequeño paseo arbolado a modo de "salón". Más hacia el sur, su trazado no se separa un ápice del que hoy conocemos, si bien su anchura se reduce bruscamente. En el borde inferior izquierdo del plano, aparece esbozado el barrio de la Rubia, relativamente desarrollado por aquel entonces, pero ya fuera del mismo.

Sorprende, sin embargo, la ausencia de dinámica urbanizadora en el norte, sector en el que los límites de la ciudad siguen siendo los mismos. El único cambio apreciable es el nuevo cauce del Esgueva y la extensión ocupada por el Cementerio, en el borde superior derecho.

En el interior de la ciudad se pueden reconocer algunas importantes obras de infraestructura como la total desecación del ramal sur del Esgueva, así como los nuevos edificios de la Academia de Caballería, el Teatro Calderón y la apertura de nuevos espacios: la Plaza de Santa Cruz. Sorprende por la calidad y precisión del dibujo el trazado del Campo Grande, con el Teatro Pradera, el Prado de la Magdalena, y la primera promoción de viviendas sociales en Valladolid, las viviendas de Adulce, junto a la Plaza de Toros.

Pero, como anteriormente indicábamos, la parte más significativa del proyecto son las propuestas que realiza sobre la ampliación y consolidación de las zonas que todavía estaban sin ordenar, pero de alguna manera comprometidas por la edificación reciente.

Esta segunda parte, donde se realizan las propuestas, se diferencia de la anterior por su trazado más fino, muchas veces superpuesto a aquél que indicaba la existencia de viviendas o calles consolidadas y en ocasiones contradiciendo su información y significado. Los contrastes no sólo están señalados por diferencias en el trazo, sino también porque allí donde se quiere resaltar el carácter de proyecto las curvas de nivel se dibujan con una línea continua.

Las propuestas se limitan a unos cuantos barrios sobre los que se dibujan estructuras viarias de conexión con el resto de la trama ur-

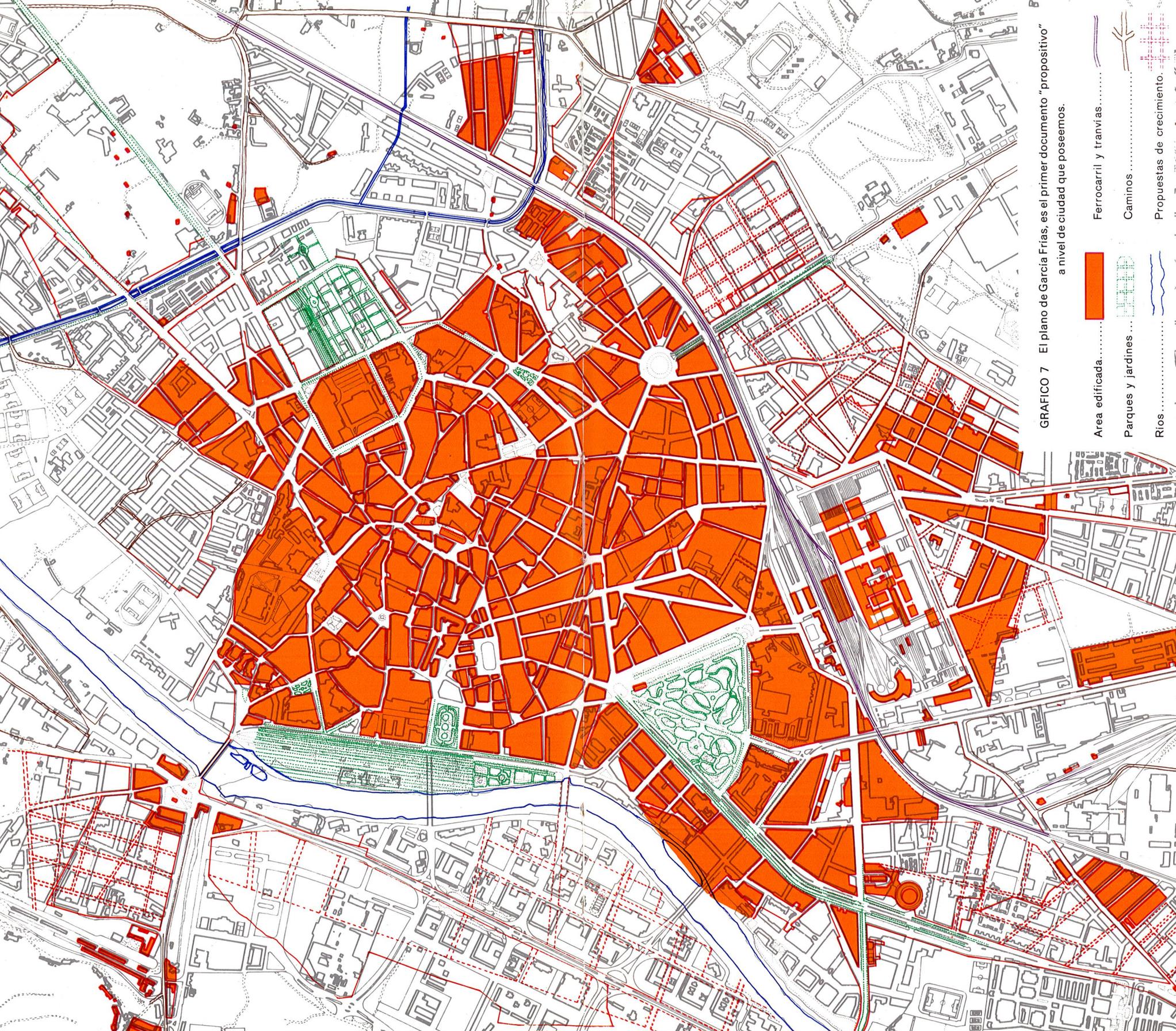


GRAFICO 7 El plano de García Frías, es el primer documento "propositivo" a nivel de ciudad que poseemos.

- Area edificada.....
- Parques y jardines.....
- Ríos.....
- Ferrocarril y tranvías.....
- Caminos.....
- Propuestas de crecimiento.....



Edificio de La Electra, magnífico ejemplo de la arquitectura industrial de ladrillo, hoy desgraciadamente empedregado por los edificios adyacentes.

(Foto J. J. Martín González.)

bana y una sencilla resolución de alineaciones elementales, con una jerarquización de las vías según su anchura. De esta manera, el sector de la Huerta del Rey se estructura a partir del Camino Real y Monasterio del Prado —actual carretera de Salamanca—; como eje central y en dirección perpendicular a éste se disponen las calles que, a modo de espina, forman una pequeña malla; en la vía más ancha —25 metros— de dirección Este-Oeste se propone la construcción de un nuevo puente, que coincide con el actual del Cubo —Isabel la Católica—, donde desemboca el ramal sur del Esgueva, equidistante del Puente Mayor y del Puente Colgante, únicos existentes en ese momento. Las manzanas resultantes tienen una clara orientación Norte-Sur y son sensiblemente rectangulares —70 x 180 metros—. Todas las calles son de 20 metros de anchura, prueba tangible de la ciudad amplia y de calidad que ya entonces se concibe.

Al sur de la Plaza de Toros el plano propone un irregular trazado general a partir de las direcciones marcadas por los bordes de este espacio, que resulta confuso. La anchura de las calles es de 12 metros, en concordancia con el tamaño de las manzanas. Al Sur de la

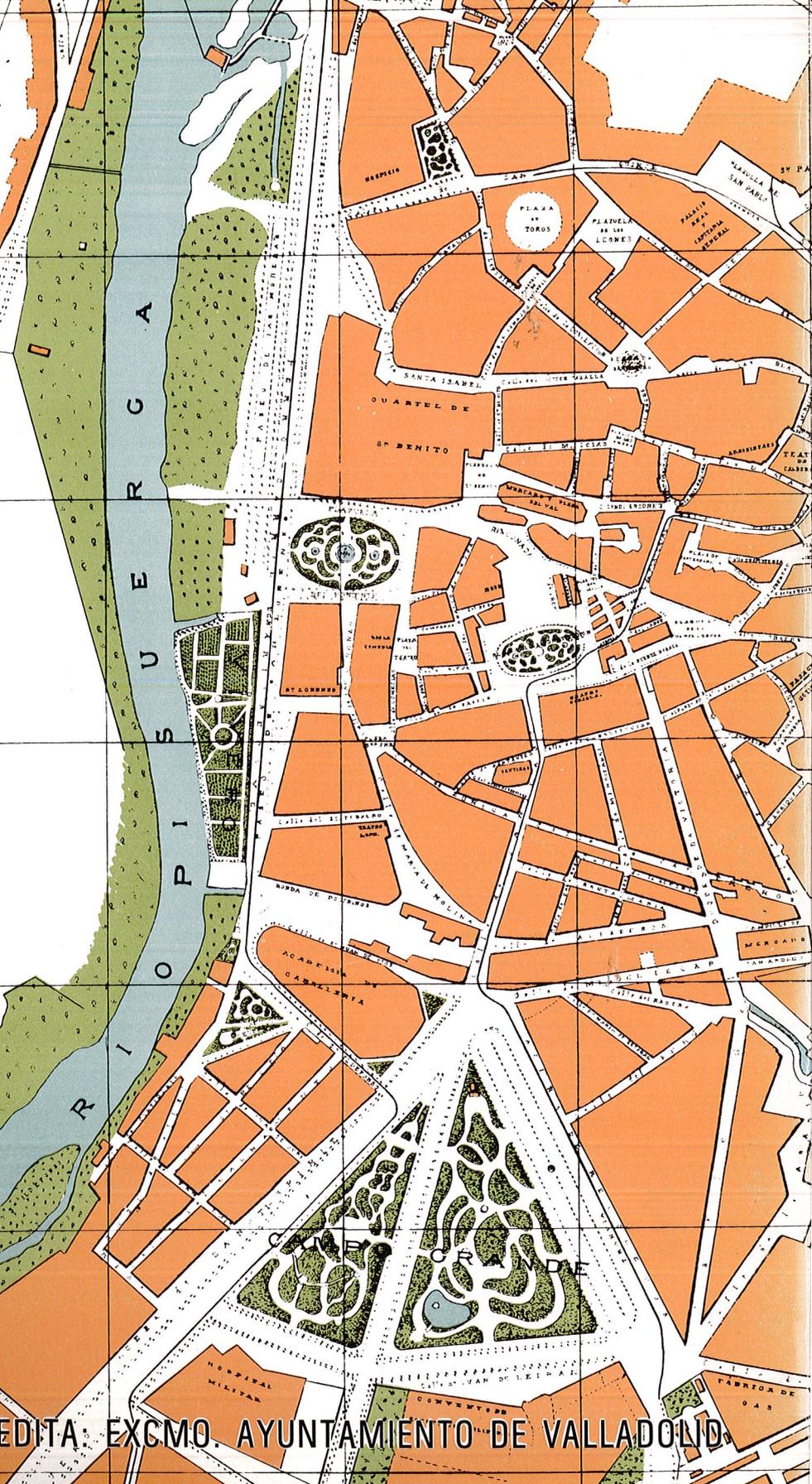
Farola la trama es más armónica con el trazado del barrio, teniendo en cuenta los tamaños de las manzanas preexistentes.

En el barrio de las Delicias la malla se completa de una forma esquemática, tanto en el perímetro como en el interior del propio barrio, proponiendo ampliaciones hacia el Este y Oeste sobre la base de prolongar las calles ya consolidadas, al tiempo que abre otras nuevas en un intento de racionalizar la red viaria; la anchura de las mismas en este sector disminuye a 10 metros.

Por último se observa la propuesta para el barrio de San Isidro, que sorprende por su regularidad; a raíz de las direcciones marcadas por la calle de Tudela y la vía del ferrocarril, traza una retícula sensiblemente regular, con manzanas de 80 x 40 metros, apropiada para la construcción de “casas molineras” tan extendidas entonces en Valladolid, con unas calles de 10 metros de anchura.

El plano de García Frías, a pesar de lo elemental de alguna de sus propuestas, es, sin lugar a dudas, el primer plano de Valladolid sobre el que se dibujan y proyectan unas calles y unos barrios surgidos no ya a partir de las parcelaciones hechas por los propietarios del suelo, sino de una reflexión sobre el conjunto urbano y desde una clara concepción de lo que es la ciudad.

Este cuaderno ha sido redactado por un equipo formado por Basilio Calderón Calderón, Salvador Mata Pérez y José Luis Sáinz Guerra bajo la dirección de Simón Marchán Fiz y Luis Moya González.



EDITA: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID.