

An aerial photograph of a city, likely Zaragoza, showing a dense urban grid and a prominent river winding through the center. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter. The title text is centered in the upper half of the image.

Ciudad y formas urbanas

Perspectivas transversales

Volumen 7. Formas urbanas, paisaje, ecourbanismo

II Congreso Internacional ISUF-H Zaragoza 2018
Hispanic International Seminar on Urban Form

Ciudad y formas urbanas. Perspectivas transversales
Volumen 7. Formas urbanas, paisaje, ecourbanismo
Septiembre 2018

II Congreso Internacional ISUF-H Zaragoza 2018
Hispanic International Seminar on Urban Form
<http://eventos.unizar.es/go/isuf2018>

Presidente de ISUF-H
Vicente Colomer

Editores
Javier Monclús
Carmen Díez Medina

Comité editorial
Isabel Ezquerro
Sergio García-Pérez

Coordinadores científicos de este volumen
Carlos Ávila
Miriam García

Maquetación
Mafalda Aguillo Arbona
Isabel Ezquerro
Julia Fandos Marco
Sergio García-Pérez

© de los textos, sus autores
© de la edición, Prensas de la Universidad de Zaragoza
e Institución Fernando el Católico

ISBN de este volumen: 978-84-17358-86-0
ISBN de la obra completa: 978-84-17358-90-7
Depósito Legal: Z 1246-2018
DOI: 10.26754/uz.9788417358860
Publicación nº 3623 de la Institución Fernando el Católico

Editorial



**Prensas de la Universidad
Universidad Zaragoza**



Ciudad y formas urbanas. Perspectivas transversales

Volumen 7. Formas urbanas, paisaje, ecourbanismo

Javier Monclús
Carmen Díez Medina (eds.)

II Congreso Internacional ISUF-H Zaragoza 2018

Hispanic International Seminar on Urban Form

Directores del congreso

Javier Monclús
Carmen Díez

Secretario General

Raimundo Bambó

Comité Organizador

Raimundo Bambó
Pablo de La Cal
Carmen Díez
Isabel Ezquerro
Andrés Fernández-Gés
Sergio García
Javier Monclús

Comité Científico

Fernando Álvarez, Universidad Politécnica de Cataluña
Luis Alonso de Armijo, Universidad Politécnica de Valencia
Carmen Bellet, Universidad de Lleida
Ignacio Bosch, Universidad Politécnica de Valencia
Gonçalo Canto Moniz, Universidade de Coimbra
Horacio Capel, Universidad de Barcelona
Giancarlo Cataldi, Università di Firenze
Javier Cenicacelaya, Universidad del País Vasco
Vicente Colomer, Universidad Politécnica de Valencia
Felipe Correa, Harvard University
Vicente del Río, California Polytechnic State University
Carmen Díez, Universidad de Zaragoza
Rodrigo de Faria, Universidad de Brasilia
José Fariña Tojo, Universidad Politécnica de Madrid
Miriam García, Universidad Camilo José Cela
Ignacio González-Varas, Universidad de Castilla-La Mancha
Manel Guàrdia, Universidad Politécnica de Cataluña
Michael Hebbert, UCL Bartlett School of Planning
Thorsten Heitkamp, Technische Universität Dortmund
Agustín Hernández-Aja, Universidad Politécnica de Madrid
Jorge Iribarne, Universidad de Buenos Aires
José María Lapuerta, Universidad Politécnica de Madrid
Jesús Leal, Universidad Complutense de Madrid
Jean-François Lejeune, University of Miami
Carles Llop, Universidad Politécnica de Cataluña
Ramón López de Lucio, Universidad Politécnica de Madrid

Pablo Martí, Universidad de Alicante
Carlos Labarta, Universidad de Zaragoza
Rubén Lois, Universidad de Santiago de Compostela
Ricardo Méndez, Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Javier Monclús, Universidad de Zaragoza
Vitor Oliveira, Universidade do Porto
José Luís Oyón, Universidad Politécnica de Cataluña
Francisco Pellicer, Universidad de Zaragoza
Teresa Pérez-Cano, Universidad de Sevilla
Javier Pérez Herreras, Universidad de Zaragoza
Javier Pérez-Igualada, Universidad de Valencia
Petros Petsimeris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
O. Simona Pierini, Politecnico di Milano
Ana Portalés, Universidad Politécnica de Valencia
Ángel Pueyo, Universidad de Zaragoza
Stephen Ramos, Georgia University
Juan Luis de las Rivas, Universidad de Valladolid
José Rosas Vera, Pontificia Universidad Católica de Chile
Javier Ruiz, Universidad Politécnica de Madrid
Borja Ruiz-Apilánez, Universidad de Castilla-La Mancha
Joaquín Sabaté, Universidad Politécnica de Cataluña
Carlos Sambricio, Universidad Politécnica de Madrid
Eloy Solís, Universidad de Castilla-La Mancha
Diego Vergara, Universidad de Guadalajara (México)
José María de Ureña, Universidad de Castilla-La Mancha

Presentación

Javier Monclús, Carmen Díez

Los estudios sobre morfología urbana y la reflexión sobre las formas urbanas tienen ya un siglo de historia, casi los mismos que la moderna disciplina del urbanismo. Como sucede en la cultura urbanística, coexisten y se suceden diversas aproximaciones y enfoques provenientes de las correspondientes visiones disciplinares y tradiciones nacionales. Así, resultan destacables las aproximaciones más consolidadas en los países anglosajones desde los años sesenta, especialmente las del Urban Morphology Group, fundado por el geógrafo urbanista M.R.G. Conzen, y las de sus colaboradores británicos. O las que continúan una larga tradición de estudios morfogenéticos, en Alemania. Pero también son relevantes las visiones de urbanistas y diseñadores urbanos, como G. Cullen o, K. Lynch, en Estados Unidos, que aportan otras perspectivas desde las que abordar el estudio de las formas urbanas. Por otro lado, también en el sur de Europa se desarrollan importantes líneas de análisis de los tejidos urbanos. Los primeros proceden de la escuela italiana, con los estudios morfotipológicos de S. Muratori y de sus seguidores G. Caniggia y G. Cataldi, o los de arquitectos e historiadores como L. Quaroni y A. Rossi, entre otros. La escuela francesa y la española han sido igualmente muy productivas, con los trabajos de P. Panerai y D. Mangin y su equipo en la primera o los de M. Solá-Morales en la segunda. El mundo latinoamericano, por su parte, ofrece un fértil laboratorio de estudios y experimentación.

Este amplio bagaje metodológico, que se ha consolidado como herramienta útil para analizar, comprender y proyectar las ciudades, no sólo no ha perdido vigencia, sino que se ha fortalecido con iniciativas como la del International Seminar on Urban Form ISUF, cuyo XXIV y más reciente congreso se celebró brillantemente en Valencia, del 27 al 29 de septiembre de 2017, con el título *City and Territory in the Globalization Age*.

Con ISUF como referente, han ido apareciendo otras redes regionales, como la Portuguese-language Network of Urban Morphology, Isufitaly, Turkish Network of Urban Morphology, Nordik Network of Urban Morphology, Polish Network of Urban Morphology y Chinese Network of Urban Morphology. En 2015 cincuenta miembros de diversas universidades e instituciones de Argentina, Chile, España, Estados Unidos y México fundaron la rama hispánica de la asociación, ISUF-H (Hispanic International Seminar on Urban Form), presidida por el profesor Vicente Colomer y abierta a nuevos asociados de cualquier campo y disciplina que estén en relación con la forma urbana de los países de habla o tradición hispánica. Esta rama se creó con el objetivo de recoger todas aquellas aportaciones que, con una visión cultural amplia e interdisciplinar, y con carácter y temática internacional, se presenten en idioma español.

El interés despertado por el I Congreso Internacional ISUF-H, que con el título *Forma urbana: pasado, presente y perspectivas* tuvo lugar en Toledo en 2016, puso de manifiesto la necesidad de abordar el tema desde distintas perspectivas disciplinares. Con estos antecedentes, la Escuela de Ingeniería y Arquitectura de la Universidad de Zaragoza ha organizado, el II Congreso Internacional ISUF-H con el título *Ciudad y formas urbanas. Perspectivas transversales*, que tiene lugar en Zaragoza durante los días 13 y 14 de septiembre de 2018.

Los diez volúmenes en los que se publican estas actas recogen cada uno de los ámbitos temáticos en los que se ha estructurado el congreso, que se enumeran a continuación:

1. Teorías, historia urbana y metodologías urbanísticas
2. Formas urbanas, paisaje urbano histórico, patrimonio
3. Formas urbanas y regeneración urbana
4. Formas urbanas, espacios públicos, actividades
5. Formas urbanas, planeamiento, proyecto urbano
6. Formas urbanas y territorio
7. Formas urbanas, paisaje, ecourbanismo
8. Formas urbanas y *mapping*
9. Formas urbanas y vivienda en las ciudades latinoamericanas
10. Formas urbanas en el proyecto moderno y contemporáneo

El presente volumen recoge las comunicaciones aceptadas para su publicación en el ámbito n. 7, Formas urbanas, paisaje, ecourbanismo.

Deforestación y desnaturalización de los cascos históricos de las ciudades españolas en la segunda mitad del siglo XX. Valladolid, caso de estudio

Deforestation and denaturalization of the historic centers of Spanish cities in the second half of the 20th century. Valladolid, case study

M. Rosario del Caz Enjuto¹, Juan Pérez García²

¹Departamento de Urbanismo y Representación de la Arquitectura, Universidad de Valladolid. charo@email.com

²Becario del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Dpto. de Urbanismo y Representación de la Arquitectura. Universidad de Valladolid.

Palabras clave: Deforestación urbana, desnaturalización urbana, soluciones basadas en la naturaleza, renaturalización, drenaje urbano sostenible, arbolado

Key-words: Urban deforestation, urban denaturalization, Nature-based solutions, renaturalization, sustainable urban drainage, trees

Resumen: En los últimos años han adquirido gran relevancia conceptos como los de renaturalización, reverdecimiento urbano, infraestructura verde, drenaje urbano sostenible, Soluciones basadas en la naturaleza (Nature-based Solutions (NbS, por sus siglas en inglés), etc. Y la han adquirido como respuesta a los problemas medioambientales que sufren el planeta Tierra y las ciudades que lo pueblan. Ante ellos, se vuelve hoy la mirada hacia la naturaleza como aliada, a la necesidad de reintroducirla en las ciudades para hacer de ellas ámbitos más saludables, resilientes y sostenibles. Pero las ciudades, ahora desnaturalizadas, duras y deforestadas tuvieron otros momentos en los que el arbolado y los suelos naturales se consideraban parte ineludible del paisaje urbano. El higienismo y la idea de belleza asociada a la vegetación en el imaginario colectivo del siglo XIX y primeras décadas del XX (herederos a su vez del periodo de la Ilustración) dejaron su huella en los espacios libres públicos y privados de las ciudades. Sin embargo, desde la segunda mitad del siglo XX se ha ido produciendo una paulatina transformación de este paisaje urbano histórico: la ciudad se ha ido desecando y deforestando debido, entre otras cosas, a la demanda creciente de espacio para los coches en marcha o parados, o a la práctica de despejar los monumentos de todo tipo de elementos que “entorpecieran” su contemplación. Pero también la consideración especulativa del suelo (dirigida al aprovechamiento de cada resquicio) o la práctica de eliminar los suelos terrizos (por ser considerados sucios) han configurado entornos duros, impermeables y desprovistos de vegetación.

Abstract: In recent years concepts such as re-naturing, urban greening, green infrastructure, sustainable urban drainage, Nature-based solutions (NbS), etc. have become very important. And they have acquired it in response to the environmental problems suffered by the planet Earth and the cities that populate it. Due to this, nature is seen today as an ally. It is necessary to reintroduce it in cities, to make them healthier, resilient and sustainable. But the cities, now denaturalized, hard and deforested, had other moments in which trees and natural soils were considered an inescapable part of the urban landscape. The hygienism and the idea of beauty associated with vegetation in the collective imagination of the nineteenth century and the first decades of the twentieth (heirs at the same time of the period of the Enlightenment) left their mark on the public and private free spaces of cities. However, since the second half of the twentieth century, there has been a gradual transformation of this historic urban landscape: the city has been drying up and deforesting due, among other things, to the growing demand for space for cars on the move or stopped, or to the practice of clearing monuments of all kinds of elements that could "obstruct" their contemplation. But also the speculative consideration of the soil (focused on the use of each gap) or the practice of eliminating the ground paving (to be considered dirty) have configured hard, impermeable and devoid of vegetation environments.

1. Verde en la ciudad vs deforestación¹ y desnaturalización urbanas

Naturaleza y ciudad

El binomio naturaleza-ciudad tiene ya una larga trayectoria en la historia urbana. La cultura del arbolado urbano en España, dice Martínez Sarandese (1992, 13), “que se forma en el siglo XVIII y se desarrolla en el siglo XIX y en el primer tercio de éste, se pierde prácticamente en los últimos cincuenta años, como se pone de manifiesto por el estado deplorable en que se encuentran la mayor parte de los árboles de nuestras ciudades”. Dicha cultura del arbolado viene a reforzarse a mediados del siglo XIX, cuando el urbanismo (nueva disciplina autónoma) centra una de sus primeras reivindicaciones en la dotación de parques públicos en las ciudades. A partir de entonces va conformándose un rico repertorio de espacios verdes que ha llegado hasta nuestros días. Forman parte de él los primeros parques reales abiertos al público en la Inglaterra decimonónica; o los bulevares y parques periurbanos parisinos, pero también los Green Belt previstos por Howard para las ciudades jardín, o los conceptos de Park System y Park Way aportados por Frederick Law Olmsted desde el otro lado del Atlántico. A los que hay que añadir las cuñas verdes propuestas por los manualistas alemanes (como R. Eberstadt o M. Wagner) de principios del siglo XX y sus planteamientos para un crecimiento urbano que incorpore entre el espacio construido el espacio natural.

El racionalismo, por su parte, centrará en el verde urbano uno de sus principales focos de interés urbanístico. De hecho, la noción de “verde urbano” pertenece al Movimiento moderno, para el que el espacio verde acoge la cuarta función urbana, la del recreo, jugando una importante misión socializadora. A partir de los años cincuenta se produce un salto de escala en la relación entre lo urbano y los espacios verdes, extendiéndose el concepto de planificación del paisaje, en el que los ríos, lagos, bosques y canales son los nuevos elementos de la construcción de la ciudad en la naturaleza. Se suman, además, en estos años nuevos elementos del llamado verde urbano, como el parque de la unidad de vecinos, los campos de juego para niños, los campos deportivos, etc.), de forma que se va componiendo un repertorio jerarquizado de elementos verdes que llegan a definir un sistema para la estructuración urbana.

Hacer sitio a los coches

Sin embargo, esta intensa mezcla entre verde y piedra se verá truncada a medida que se democratiza el uso del coche, lo que en las ciudades europeas ocurre después de la segunda guerra mundial, si bien en España aún se retrasará algunos años más. Entre 1945 y 1970 los europeos incorporaron el coche en su vida cotidiana y las ciudades y los coches se hicieron interdependientes, de tal manera que la existencia del coche propició, no solo la generalización de los modelos de ciudad difusa (el *sprawl* anglosajón), sino la implantación del *zoning* y la aparición de las llamadas autopistas urbanas. Y éstos, a su vez, retroalimentaron la dependencia del coche en un proceso creciente e infinito (Del Caz, 2013). Los criterios reduccionistas de la ingeniería del tráfico, prioritarios en la ordenación de las ciudades durante décadas (sólo cuestionados hace pocos años), conllevaron la transformación de la escena urbana y el empeoramiento de la calidad ambiental. Las calzadas se ensancharon, las bandas de aparcamiento fueron vampirizando el espacio de los peatones, los radios de giro se ampliaron, se modificaron líneas de calle y se realizaron nuevas aperturas en pro de una mayor fluidez del tráfico automovilístico, sacrificando arbolado y vegetación en general (Figura 1), sin que en ningún momento se cuestionara el modelo. Y cuando, a partir de los años ochenta, comenzó a ser levemente cuestionado, las políticas municipales se centraron no en reducir la presencia de coches en los cascos urbanos sino en tratar de ocultarlos, bien desviándolos por rondas periféricas bien proporcionándolos aparcamiento en el subsuelo. Políticas, ambas, que han demostrado tener un efecto *boomerang* , generando más y más tráfico.

Mantener los zapatos secos

Michael Hough (1995, 46) alude con esta expresión a la generalización de la práctica urbanizadora de impermeabilizar sistemáticamente la mayor parte de las superficies urbanas. Bajo la premisa higienista que equipara limpieza y salud, comienza desde finales del s. XIX, de forma lenta pero inexorable, el sellado de los suelos urbanos: la sustitución de los suelos terrizos por otro tipo de materiales impermeables (macadam, hormigón, adoquines, baldosas hidráulicas, etc.) que, amén de permitir una circulación más rápida, evitan la formación de barro y, según la terminología decimonónica, la presencia de microbios causantes de enfermedades (Vigarello, 1991).

Bajo la idea de pulcritud comienza unos pocos años después de la guerra civil en España la pavimentación con riego asfáltico del viario. Al principio, la superficie pavimentada escaseaba, manteniéndose la vieja solución del tratamiento de aceras con andenes de tierra compactada, pero a partir de los años sesenta el modelo comenzó a cambiar: la modificación de las secciones de las calles (con la ampliación de las calzadas) fue acompañada de la desaparición de los andenes terrizos y arbolados, que fueron sustituidos por bandas de aparcamiento (Gigosos y Saravia, 1997). Y ello a pesar de que, con este drenaje e impermeabilización sistemáticos, el agua y otros sistemas urbanos que sostienen la vida dejan de ser visibles: “desaparece de la conciencia humana, perpetuando unas prácticas que son medioambientalmente destructivas” (Hough, 1995, 48).

Rentabilizar cualquier superficie

Los cascos históricos de las ciudades de origen medieval se caracterizan por la presencia de calles estrechas (que permiten disfrutar de sombra en verano y el resguardo de los vientos fríos en invierno). La escasez de vegetación y las deficiencias de insolación invernal se compensaban con las plazas, las huertas, los patios y los jardines interiores de las manzanas, pero también árboles de sombra, emparrados, y plantas trepadoras en las paredes de las edificaciones eran habituales en la ciudad tradicional (Martínez Sarandeses, 1990).

Sin embargo, muchos de estas islas verdes interiores de las manzanas fueron desapareciendo en las décadas del desarrollismo (años cincuenta, sesenta y setenta). Las normativas vigentes impulsaron el máximo aprovechamiento del suelo, la densificación de los cascos históricos, las sustituciones de edificatorias que multiplicaban notablemente la edificabilidad primigenia de los inmuebles (Calderón, Sáinz y Mata 1991). Los efectos son visibles y palpables: la reducción de las posibilidades de ventilación, soleamiento, humedad, captación de CO₂ y partículas han contribuido a empeorar la calidad del aire y, con ella, la salud de los ciudadanos.

Contemplar sin obstáculos

Con demasiada frecuencia desde que se consolidara el concepto de monumento, el arbolado se ha considerado un obstáculo para la contemplación de edificios o entornos monumentales, lo que ha conllevado su eliminación o su no incorporación en las nuevas intervenciones. Aún a día de hoy prevalece este criterio muchas veces irracional, pues en realidad, los árboles ocupan muy poco espacio a la altura habitual de contemplación. Sin embargo, este planteamiento ha conllevado la homogenización de muchos entornos de monumentos en los que se han empleado soluciones de urbanización duras, que han hecho resaltar el monumento (no siempre de manera adecuada), pero han mermado notablemente la calidad y el confort ambientales.

Menéndez Pidal ponía de manifiesto en la moción aprobada el 11 de noviembre de 1957 por la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, titulada “Influencia de los monumentos españoles sobre la zona urbana que los rodea” su pesar porque no existiera una legislación española que defendiera “nuestro tesoro artístico”, salvo que se utilizara el “recurso” de la declaración de conjunto monumental. En dicha moción solicita que se amplíe el concepto de protección del tesoro artístico nacional en toda la zona de influencia de un monumento, atendiendo a diversas consideraciones: “1. El espacio libre entre el monumento y las edificaciones que le rodean, debiendo establecerse la forma, dimensiones, rasantes, pavimentación, vegetación, etc., de dicho espacio libre, en su triple finalidad de circulación y de contemplación y de valoración del monumento”. Este tipo de regulación no ha llegado a hacerse, dejando a la discrecionalidad de las

Comisiones provinciales de patrimonio, primero, y de las Comisiones territoriales de patrimonio cultural, posteriormente, decisiones sobre la tala o el mantenimiento del arbolado, por ejemplo.

2. Cuatro espacios de Valladolid, a modo de ejemplo

A diferencia de lo ocurrido en otras muchas capitales de provincia españolas, en Valladolid no se construyó un ensanche ni a finales del s. XIX ni a comienzos del XX que acogiera el crecimiento de la ciudad. Esto conllevó una transformación rotunda del casco histórico a través de cuantiosas y diversas intervenciones para favorecer la redensificación: el crecimiento de la ciudad sobre sí misma. Como ponen de relieve Gigos y Saravia (1997), los años sesenta, especialmente la segunda mitad, fueron años de máxima actividad transformadora: incrementos de hasta el doble de la altura permitida por la normativa vigente en algunas zonas, ensanchamientos generalizados de calles para facilitar una circulación más fluida, sustituciones masivas de edificios históricos, densificación de manzanas y aperturas de nuevas vías para rentabilizar el suelo fueron la pauta. Ello unido al notable incremento del parque automovilístico en estos años² y de la generalización de los pavimentos impermeables terminó por configurar una ciudad deforestada y desnaturalizada que sólo poco a poco empezará a reconsiderarse a partir de los años 80', aunque sin alcanzar, siquiera actualmente, la presencia de vegetación de hace un siglo.

La Figura 1 muestra la desaparición total o parcial de vegetación en numerosos espacios públicos de la ciudad histórica. Por el momento no se ha entrado a analizar en detalle la desaparición de vegetación y suelos permeables del espacio privado del interior de los patios de manzana o parcela, pero basta observar algunas fotografías históricas para apreciar tales hechos (Figuras 2 y 3).



Figura 1. Montaje la serie de planos del IGN del término municipal de Valladolid, 1915. Se han señalado con círculos todos aquellos espacios en los que se eliminó total o parcialmente la vegetación Fuente: elaboración propia a partir del plano indicado

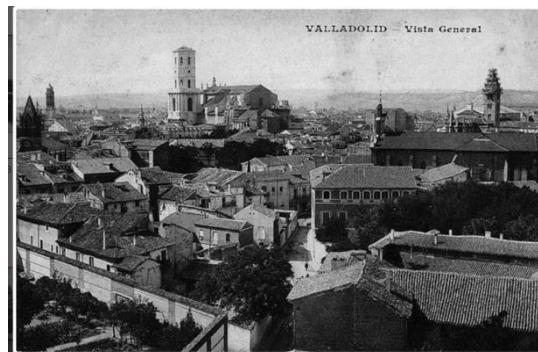


Figura 2. Vista general. Catedral (Fundación Joaquín Díaz, va0041, sin datar)



Figura 3. Vista panorámica desde la torre de la catedral (Archivo Municipal de Valladolid-AMVA, SS 003, 1946-47). En ambas imágenes se observa vegetación en el interior de las manzanas, hoy desaparecida

La Plaza Mayor y otras plazas

El origen de la Plaza mayor de Valladolid deriva, como ocurre con otras muchas plazas mayores españolas, de la existencia de un mercado medieval extramuros. Su configuración actual data del siglo XVI, cuando, tras el gran incendio de 1561, Francisco de Salamanca, por mandato de Felipe II, se encarga de su reconstrucción.

Dicha configuración volumétrica ha permanecido más o menos inalterable hasta hoy, al margen de algunas sustituciones edificatorias, entre ellas la del actual ayuntamiento, que se construyó entre 1898 y 1908. Sin embargo, el espacio libre de la misma ha sufrido numerosas alteraciones desde mediados del XIX, cuando empieza a verse vegetación, como demuestran los registros cartográficos y fotográficos y como señala Agapito y Revilla (1937, 287): “De niño conocí la Plaza completamente libre de estorbos, con un empedrado de canto pelón entre recuadros de cintas de adoquines; se hizo “la glorietta”, unos jardincillos que poco a poco se convirtieron en casi un bosque; se taló aquello; se puso en el centro (...) un templete para la música, grande y alto, (...) que hubo después que desmontar por lo inadecuado; otra vez jardines; vuelta a quitarlos; el monumento, al fin, al conde señor de la villa; (...) por último, unas platabandas ajardinadas que contornean el rectángulo de la gran plaza donde estuvo la glorietta”.



Figura 4. Acera de San Francisco (AMVA, BA 04057 – 009, 1864-1875)



Figura 5. Vista general de la Plaza Mayor con templete desaparecido (AMVA, PR 094, 1901)



Figura 6. Plaza Mayor (Fragmento del plano del IGN, 1915)

Los jardines y el arbolado fueron eliminados en 1971 debido a la construcción del primer aparcamiento subterráneo de la ciudad, como modo de solucionar los problemas de tráfico que empiezan a congestionar el centro histórico. El concurso se convoca a finales de la década de los 60' y la propuesta ganadora resulta ser la de Jesús Vaquero Martín, quien plantea un conjunto de dos plantas bajo el islote central (4.695 m² de programa bajo dicho islote de 93m x 50m, y 351 plazas de aparcamiento). Según la memoria del proyecto, “la superficie ocupada de la plaza, coincide con el andén central, a excepción de las zonas de rodadura perimetrales, por lo que dicho andén podrá restituirse a su estado primitivo presidiéndolo el monumento y estatua del conde Ansúrez”. Es decir, el parking se ciñe exactamente al espacio que anteriormente ocuparon los jardines, dejándose libre el espacio perimetral, que en superficie seguirá ocupado por los coches (en marcha o estacionados) hasta 1998, año en el que se reurbaniza la plaza, se reforma el aparcamiento y se elimina el tráfico rodado, excepto en el lado sur, en el que hasta hace unos meses se permitía el tránsito de autobuses. Actualmente, la corporación municipal prevé peatonalizar completamente la plaza, para lo cual se desplazarán los accesos rodados al parking a las calles aledañas.



Figura 7. Vista general Plaza Mayor (AMVA, UA 0281, 1961)



Figura 8. Vista parcial Plaza Mayor (AMVA, UA 0202, años setenta)



Figura 9. Vista aérea de la Plaza Mayor (AMVA, FC 003-002, años setenta)



Figura 10. Vista de la Plaza Mayor en 2006 (Wikipedia, consulta: abril de 2018)

Otras plazas históricas de la ciudad han corrido la misma suerte: se ha eliminado toda o buena parte de la vegetación para construir aparcamientos subterráneos. La plaza de España (1995), la Plaza de Zorrilla (2004), o la Plaza de Portugalete (2007) son sólo algunos ejemplos de este planteamiento.

El entorno de la plaza de Poniente

El soterramiento y desvío del río Esgueva, que comienza a realizarse en la segunda mitad del s. XIX, dio lugar en la ciudad a la aparición de nuevos espacios con una configuración muy diferente a la precedente: calles, plazas o jardines. La plaza de Poniente es el resultado de la formalización del espacio liberado tras la cubrición del ramal norte de dicho río próximo a su desembocadura en el Pisuerga, donde anteriormente existió un soto, un puente y unos molinos (Agapito y Revilla, 2004) (Figura 11). El plano de 1863 (Figura 12) muestra la fase inicial de configuración del espacio, con las dobles alineaciones de árboles en el perímetro de la nueva plaza. Los jardines debieron plantarse pocos años después, dado que aparecen grafiados en el plano de R. Uhagón de 1890. A principios del siglo XIX (Figura 13) los jardines se consideran unos de los más importantes de la ciudad (tras los del Campo Grande), dado el abandono del Prado de la Magdalena y la escasez de este tipo de espacios en el casco urbano. Posteriormente, en 1933, se incorporarían diversas esculturas de unos famosos personajes infantiles de la época, transformándose su condición en una especie de parque temático para niños.

A pesar de las diversas intervenciones, la plaza mantuvo su carácter de espacio prioritariamente estancial y profusamente arbolado hasta 1967, año en el que se efectúa una profunda reforma que transformará el espacio central en una suerte de gran rotonda rodeada de vías de intenso tráfico y aparcamiento. Desaparecen casi completamente la doble hilera que rodeaba los jardines, así como las hileras arboladas de los lados norte y sur de la plaza³, además de los pequeños parterres del lado sur. El plano del Proyecto de pavimentación de la Plaza de Poniente (Figura 14) muestra esta transformación, en la que también puede apreciarse el adelantamiento de línea de la parcela sur con vistas al Paseo de Isabel la Católica, ocupada originariamente por el cuartel del General Ordóñez (de dos plantas), que cinco años más tarde será sustituido por un edificio de viviendas de 45 m de altura⁴, denominado “La Rosaleda”.



Figura 11. Fragmento del plano de Ventura Seco, 1738



Figura 12. Fragmento del plano de 1863



Figura 13. Fragmento del plano del IGN, 1915

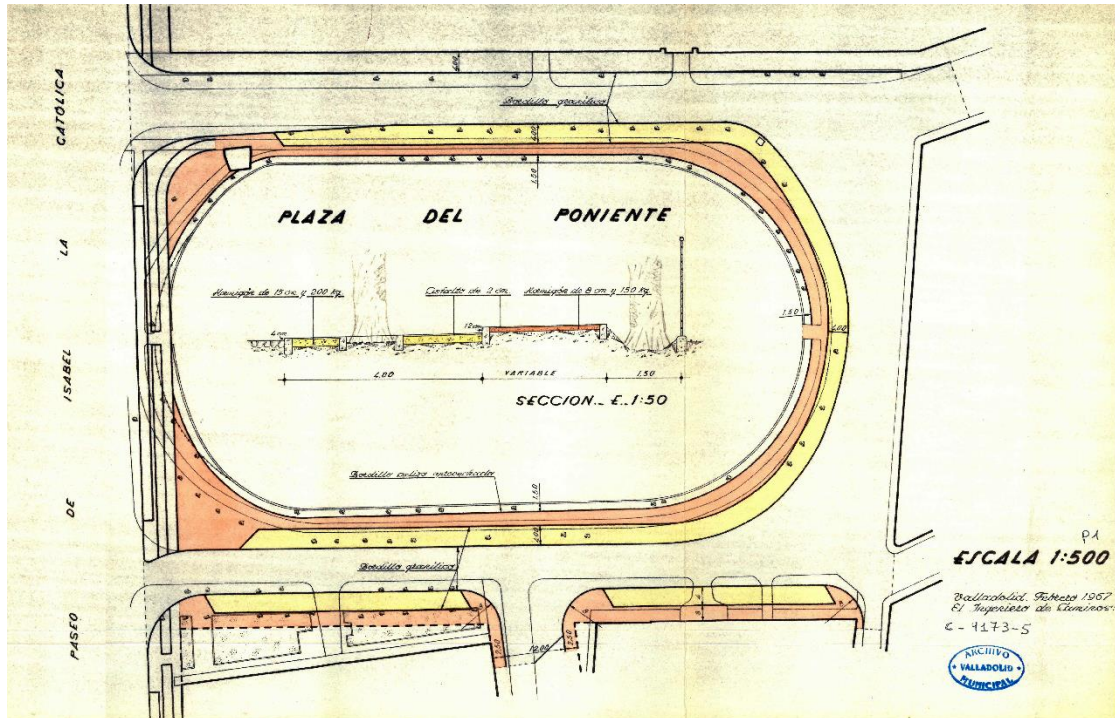


Figura 14. Proyecto de aparcamientos, aceras y ensanche de calzada y pavimento de aglomerado asfáltico en la Plaza de Poniente (AMVA, Expediente C-9173-5, 1966)



Figura 15. Vista aérea la ciudad. En el centro de la imagen se puede observar la plaza de Poniente, aún rodeada casi totalmente por edificios de baja altura (AMVA, Signatura: UA 0158, años 70)

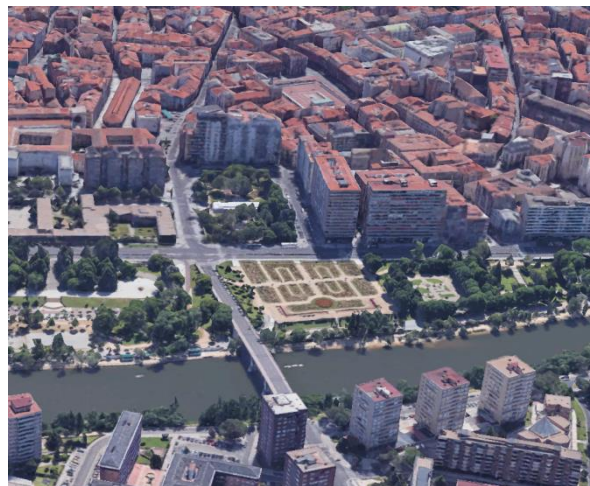


Figura 16. Imagen actual En el centro del parque se observa una nave que ha funcionado de mercado provisional durante unos años. Se ha desmontado recientemente (Google Earth, 2017. Consultada: abril de 2018)

La calle Chancillería

Tres edificios históricos de gran relevancia en el pasado de la ciudad caracterizan la calle Chancillería: el Palacio de los Vivero, donde contrajeron matrimonio los Reyes Católicos en 1469, la Chancillería (tribunal superior de justicia) y la cárcel de la Chancillería. Se trata, pues, de una calle de gran relevancia histórica, cuya configuración formal también ha sufrido diversas modificaciones, entre ellas el cambio de alineación del lado sur de la calle en 1886, que supuso la regularización de la misma. Sin embargo, para el objeto de la presente investigación, el cambio radical de la imagen de la calle se produce a comienzos de los años 70, cuando se lleva a cabo el Proyecto de pavimentación de las calles de Chancillería y Gondomar (Figura 14). Según consta en la memoria de dicho

proyecto “Las calles Chancillería y Gondomar disponen de antiguas calzadas muy estrechas de hormigón blindado, bordeadas por amplios andenes de tierra, sin utilización, dado el tráfico rodado que discurre por ambas calles, muy especialmente por la de Gondomar, se hace necesario la ampliación de las calzadas y la previsión de zonas de aparcamientos”. En efecto, como puede observarse en las fotografías históricas de las figuras 18 y 19, la calle poseía unos amplios andenes de suelo terrizo y un arbolado profuso. El ensanchamiento de las calzadas de las calles, inicialmente de hasta los 13 y 15 metros⁵, supuso la desaparición de todo el suelo terrizo y de la mayor parte del arbolado (se eliminan en el proyecto un total de 48 árboles, conservándose apenas 10 del total de los existentes) (Figura 17). Posteriormente, se plantaron algunos nuevos plátanos en el lado sur de la calle y otros tres árboles frente a la antigua cárcel, hoy biblioteca Reina Sofía de la Universidad de Valladolid (Figuras 20 y 21).

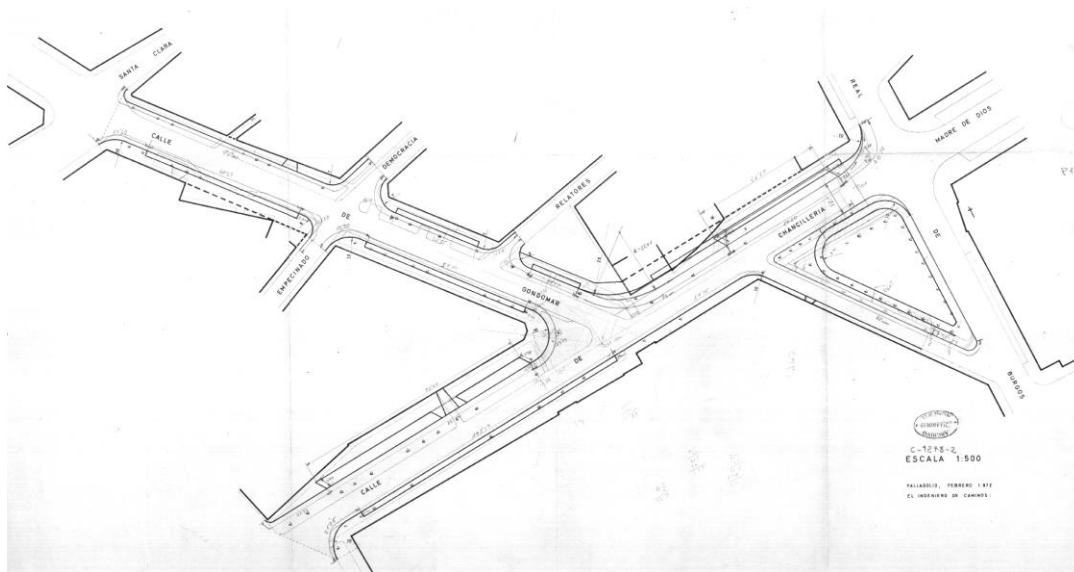
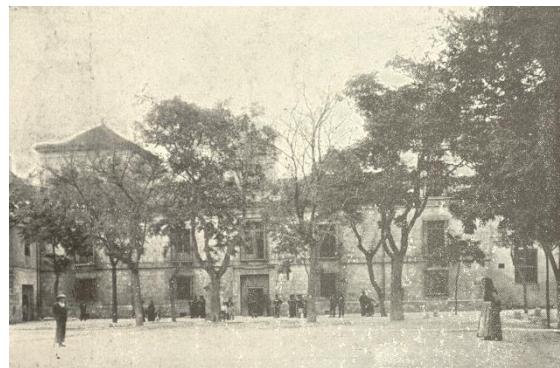
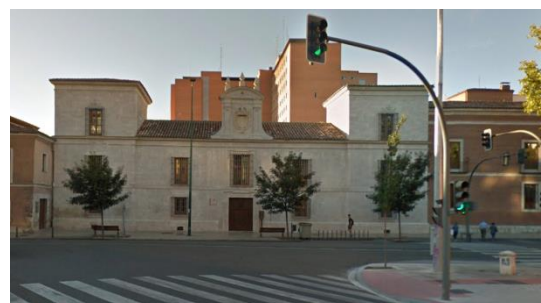


Figura 17. Proyecto de pavimentación de las calles Chancillería y Gondomar (AMVA, signatura: C-9278-2, 1974)



Figuras 18 y 19. Calle Chancillería y Cárcel de Chancillería (Izquierda: Nostálgicos del Valladolid antiguo, Facebook, sin fecha. Consultada: enero 2016. Derecha: AMVA, signatura: BA 00235-021, ¿1900-1905?)



Figuras 20 y 21. Las mismas ubicaciones en la actualidad (Google Earth. Consultada: abril de 2018)

Entornos monumentales: San Juan de Letrán

Hoy en día, la portada de la iglesia de San Juan de Letrán, situada en el borde sur del Campo Grande, ha perdido el carácter escenográfico que en su día tuvo, arrinconada entre otras edificaciones levantadas posteriormente y desligada de la trama urbana existente en su momento de construcción. Fue inaugurada en 1739 y supuso el referente visual cuando se realizó el primer plantío en los terrenos del actual Campo Grande: una alameda que atravesaba los extensos terrenos que unían la Plaza de Zorrilla y la iglesia, según ilustra el plano realizado en 1787 por Diego Pérez Martínez (Figura 22).

La llegada del ferrocarril en la segunda mitad del Siglo XIX condicionaría el desarrollo urbano de toda la ciudad y, desde luego, del entorno que nos ocupa. Pocos años después de su llegada se consideró necesario crear una conexión entre la carretera a Madrid, el Paseo de Zorrilla y la propia estación, por lo que a finales de siglo se traza el actual Paseo de Filipinos, en el borde sur del Campo Grande, rompiendo al histórica relación física y visual que tenía la iglesia con el resto de la ciudad. A su vez, la transformación del viejo Campo de Marte en el nuevo jardín romántico del Campo Grande supuso la desaparición de la vereda arbolada que relacionaba la iglesia con el centro histórico de la ciudad. Al variar sensiblemente la alineación del paseo, se construyó delante de la iglesia una suerte de patio delantero, cerrado por una verja, en cuyo interior se plantaron unos árboles (una doble hilera, según se aprecia en la Figura 23 del plano de 1915 y en la fotografía de la Figura 24).

El nuevo paseo se ordenó, siguiendo los criterios de la época, con varias alineaciones de arbolado, una estrecha vía para carruajes y unos andenes terrizos para peatones. Sin embargo, el proyecto de pavimentación de los paseos de España, Filipinos y plaza de Colón, de 1968, transformó radicalmente esta sección de la calle, eliminando algunas de las alineaciones de árboles así como los andenes terrizos. También se talaron (aunque no se ha podido determinar cuándo) los árboles del patio delantero de la iglesia, aunque en este caso no pudo deberse a la necesidad de obtener espacio para los coches. Parece que se consideró necesario despejar de obstáculos la contemplación del monumento, como ocurriera en otros casos, como frente a la portada de San Pablo, la del Colegio de San Gregorio, la de la Hospedería de San Benito, y tantos otros.

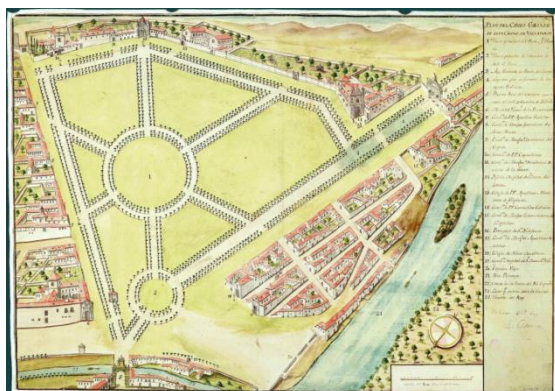


Figura 22. Plano del Campo Grande de esta ciudad de Valladolid. Puede verse la iglesia en el borde superior izquierdo (Diego Pérez Martínez, 1787-1788).



Figura 23. Fragmento del Plano del IGN, 1915. La iglesia y el patio delantero arbolado pueden verse en el borde inferior derecho, frente al nuevo Paseo de Filipinos



Figura 24. San Juan de Letrán con árboles (AMVA, signatura: PR 024, 191?)



Figura 25. San Juan de Letrán en la actualidad (Google Earth. Visitada: abril 2018)

3. Soluciones basadas en la naturaleza: ¿Cambio estructural?

Soluciones Basadas en la Naturaleza (NbS) es un concepto reciente⁶ referido al conjunto de acciones que confían en los elementos de la naturaleza y los servicios ecosistémicos que estos proveen, para responder a diversos retos actuales, como el cambio climático, la seguridad alimentaria o el riesgo de desastres. Comprende acciones inspiradas, apoyadas o que imitan a la naturaleza, que aprovechan las características y complejos procesos de los elementos naturales (la vegetación, el agua, etc.) para lograr los resultados deseados, como la reducción del riesgo de desastres relacionados con el cambio climático, la mejora del bienestar humano y el crecimiento verde socialmente inclusivo (European Comission, 2015).

En este sentido, la reincorporación significativa de vegetación y suelos que permitan la infiltración de agua en las ciudades (a través de la implementación de diversos tipos de soluciones de drenaje urbano sostenible), y en particular en los centros urbanos, parece urgente. Como se ha podido atisbar en este trabajo de investigación (aún en curso), se trataría de rescatar unas prácticas de arborización, provisión de espacios verdes y urbanización blanda muy presentes en la cultura urbanística hasta que el modelo de movilidad imperante se centrara casi exclusivamente en el coche y las ciudades le cedieran más y más espacio. Pero no sólo. La renaturalización implica un salto cualitativo, hasta el punto de buscar para las edificaciones y espacios urbanos su transformación en biotopos⁷ a fin de que, unidos a través de sistemas lineales verdes, mejoren la calidad del aire (y con ella, la salud de los ciudadanos) y el confort de la ciudad e influyan en la ralentización del cambio climático. No se plantea, pues, como una revisión nostálgica de la ciudad, sino como un cambio estructural que implica también un replanteamiento de los modos de movilidad vigentes.

Referencias

- Agapito y Revilla, Juan. 2004. *Las calles de Valladolid: nomenclátor histórico*. Valladolid: Máxtor. Or.: 1937
- Alexander, Christopher et al. 1980. *Un lenguaje de patrones*. Barcelona: Gustavo Gili. Or.: 1977.
- Capel, Horacio. 2002. *La morfología de las ciudades. I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Calderón, Basilio; Sáinz, José Luis y Mata, Salvador. 1991. *Cartografía histórica de la ciudad de Valladolid*. Valladolid: Ayuntamiento de Valladolid.
- Del Caz, M. Rosario. 2013. “The dehumanization of the city: The car and the invasion of public space”. *Visibile e invisibile. Percepire la città tra descrizioni e omissioni. Città immaginate: sguadi sulla città contemporanea*. Scrimm Edizioni, 1679 - 1692.
- Del Caz, M. Rosario y Teodosio, Annarita. 2013. “Natura, città e cambiamento climatico”. En *La città sobria*, 509-518. Nápoles: Edizioni Scientifiche Italiane.
- European Commission. 2015. *Towards an EU research and innovation policy agenda for Nature-Based Solutions and Re-Naturing Cities*. Bruselas: European Commission.
- Fadigas, Leonel. 2009. “La estructura verde en el proceso de planificación urbana”. *Ciudades*, 15: 33-47.
- Gigosos, Pablo y Saravia, Manuel. 1997. *Arquitectura y urbanismo de Valladolid en el siglo XX*. Valladolid: Ateneo de Valladolid.
- Hough, Michael. 1998. *Naturaleza y Ciudad. Planificación Urbana y procesos ecológicos*. Barcelona: Gustavo Gili. Or. 1995.
- López Jaén, Juan. 1990. “Los centros históricos españoles entre la realidad y la legalidad”. *Urbanismo COAM*, 9: 14-24.
- Martínez Sarandeses, José; Herrero, María Agustina y Medina, María. 1990. *Espacios públicos urbanos: trazado, urbanización y mantenimiento*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.
- Martínez Sarandeses, José; Medina, María y Herrero, María Agustina. 1992. *Árboles en la ciudad: fundamentos de una política ambiental basada en el arbolado público*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- Menéndez Pidal, Luis. 1957. “Influencia de los monumentos españoles sobre la zona urbana que los rodea. Moción presentada por Luis Menéndez Pidal y aprobada por la Corporación el día 11 de noviembre de 1957”. Edición digital a partir de *Academia: Boletín de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. Trienio 1955-1957*, núm. 5, pp. 176-177. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2011.
- Mendoza, Josefina. 2003. *El gobierno de la naturaleza en la ciudad. Ornato y ambientalismo en el Madrid decimonónico*. Madrid: Real Academia de la Historia.
- Migliorini, Franco. 1992. *Verde urbano: parchi, giardini, paesaggio urbano, lo aperto nella costruzione della città moderna*. Milán: Franco Angeli.
- Quirós Linares, Francisco. 2009. *Las ciudades españolas en el siglo XIX*. Gijón: Ediciones Trea.
- Tomé, Sergio. 2007. “Los centros históricos en las ciudades españolas”. *Ería. Revista de Geografía*, nº 72: 75-88.
- Vigarello, Georges. 1991. *Lo limpio y lo sucio. La higiene del cuerpo desde la Edad Media*. Madrid: 1991. Or.: 1985.
- AMVA (Archivo Municipal de Valladolid). 1896. Proyecto de alineación de la Calle Chancillería. Expediente: C-976-8
- AMVA. 1932. Proyecto de reforma de los Jardines del Poniente. Expediente: C – 814 – 130
- AMVA. 1966. “Proyecto de aparcamientos, aceras y ensanche de calzada y pavimento de aglomerado asfáltico en la Plaza de Poniente”. Expediente: C -9173 -5.
- AMVA. 1967. “Proyecto de pavimentación de la Plaza de poniente”. Expediente: C -9173 -5.
- AMVA. 1968. Proyecto de pavimentación de los Paseos de España, Filipinos y Plaza Colón. Expediente: C 9232 – 4
- AMVA. 1968. Proyecto de viviendas en la Plaza de Poniente. Expediente: C – 1314 – 1
- AMVA. 1970. Proyecto de Aparcamiento en la Plaza Mayor. Expediente: C – 37 – 744 – 1
- AMVA. 1974. Proyecto de pavimentación de las calles Chancillería y Gondomar. Expediente: C-9278-2, 1974)
- AMVA. 1997. Proyecto de Pavimentación del entorno de la Plaza Mayor. Expediente: C – 9555 – 1