

# De espaldas al río. La incidencia del ferrocarril en la expansión urbana de la ciudad de Palencia

*Fco. Javier de la Cruz Macho*

## 1º.- LA “LLEGADA” DEL FERROCARRIL A PALENCIA.

### 1.1.- El contrato

El origen del ferrocarril en el territorio peninsular español es bien conocido<sup>1</sup>. En 1848 se inauguró el primer ferrocarril peninsular, Barcelona-Mataró, y, en 1851, Madrid-Aranjuez<sup>2</sup>. Estos primeros pasos, dependientes de esfuerzos de pequeñas compañías o iniciativas individuales, se transformarán a lo largo de los años 50. A partir de la Ley de Ferrocarriles aprobada durante el bienio progresista (1854-1856)<sup>3</sup> se permitió la inversión extranjera en los ferrocarriles, concediendo ventajas fiscales y ayudas económicas a las empresas constructoras.

Esta legislación atrajo capital extranjero, favoreciendo la aparición de compañías interesadas en hacerse con la concesión de vías férreas, que primero construirían y luego explotarían. En este contexto se crea, en 1858, la compañía de los Ferrocarriles del Norte<sup>4</sup>, que se hará cargo de varios ramales del ferrocarril

<sup>1</sup> La bibliografía sobre el ferrocarril en España es abundante. Entre ésta podemos destacar las siguientes obras: ARTOLA GALLEGO, M., *Los ferrocarriles en España 1844-1943* (2 vol), Madrid, Banco de España, 1978. CASARES ALONSO, A., *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Madrid, Instituto de Desarrollo Económico, 1973. LÓPEZ-MORELL, M.A., “El papel de los Rothschild en la construcción de los ferrocarriles en España”, en VV.AA. *Siglo y medio de ferrocarril en España 1848-1998: economía, industria y sociedad*, Madrid, Instituto de Cultural Juan Gil Albert, 1999. VV.AA. *Cien años de ferrocarril en España*, Comisión Oficial para la Conmemoración del Primer Centenario del Ferrocarril en España, 1948.

<sup>2</sup> Sobre los primeros ferrocarriles encontramos: LÓPEZ-MORELL, M.A. “Salamanca y la construcción del ferrocarril en Aranjuez”, *II Congreso de Historia Ferroviaria, Fundación de Ferrocarriles Españoles*, Aranjuez, 2001. MORENO, J., “El camino de hierro de Madrid a Aranjuez: primeras tentativas”, *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, tomo XVIII, pp. 1-22. PASCUAL DOMENECH, P., “Los orígenes del ferrocarril en Cataluña. El ferrocarril de Barcelona-Mataró (1848-1856)”, En “*Hacienda Pública Española*”, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, n. 55, 1978, p. 313-338.

<sup>3</sup> La importancia de esta ley ha sido recogida en varias obras: COSTA, M.T., *Financiación exterior del capitalismo español en el siglo XIX*, Barcelona, Ediciones de la Universidad de Barcelona, 1983. 332 p.; COMIN, F. *La era de las concesiones a las compañías privadas*, Madrid, Anaya, 1998, 403 p.

<sup>4</sup> Sobre el origen de las primeras compañías de ferrocarriles, entre ellas la Compañía del Ferrocarril del Norte RODRÍGUEZ LÁZARO, F. J., *Los primeros ferrocarriles españoles*, Madrid, Akal, 2000.

rril en el noroeste español, recogiendo las concesiones que el gobierno había hecho en 1856 al Crédito Mobiliario y a los Pereire, ambos integrantes de la nueva compañía.

### **1.2.- Una línea férrea para Palencia**

Las progresivas concesiones de líneas férreas que se habían sucedido, desde que en 1855 se aprobase la ley de ferrocarriles, amenazaban con dejar a Palencia sin tren, ya que ningún trazado discurría por la ciudad.

En esta coyuntura, los diputados del Congreso por el distrito de Palencia exigieron al gobierno que, el recién aprobado ferrocarril entre Burgos y Valladolid, describiese un arco y pasase por Palencia, conectando así las tres ciudades, algo que estaba condenado al fracaso al encarecer el coste del proyecto inicial. A esa iniciativa se sumaron el Ayuntamiento y la Diputación<sup>5</sup>. De hecho el 23 de febrero de 1856, el diputado Román Obejero, comunica al ayuntamiento que el ferrocarril Burgos-Valladolid ya ha sido aprobado<sup>6</sup> sin que en su trazado discorra por la ciudad de Palencia. El ayuntamiento reaccionará de inmediato, formando una comisión conjunta con la Diputación<sup>7</sup>. Dicha comisión se trasladará a Madrid con el objeto de presionar al gobierno y al Crédito Mobiliario (concesionario de la línea) para conseguir el ansiado desvío por Palencia. No recibió la comisión una negativa, quedando la respuesta en manos de los estudios de los ingenieros<sup>8</sup>.

Esta demanda pronto será olvidada, ya que nuevos proyectos de ferrocarril serán aprobados por el gobierno, entre ellos varios que afectarán a Palencia, haciendo olvidar la pretensión anterior.

Es así como, al poco tiempo del regreso de la comisión, llega la noticia de que el 26 de marzo de 1856, el gobierno ha concedido al Crédito Mobiliario la construcción de una vía que comunicaría San Isidro de Dueñas (que daría ori-

<sup>5</sup> Actas Municipales (AMP), 28-11-1855.

<sup>6</sup> Actas Municipales (AMP), 23-2-1856. Al comunicarlo, el Diputado Román Obejero expone que ese ferrocarril no pasará por Palencia,

<sup>7</sup> Actas Municipales (AMP), 5-3-1856. Esa comisión, formada por individuos del Ayuntamiento y de la Diputación se marca como objetivo hablar con el gobierno y con la compañía del Crédito Mobiliario, para conseguir el cambio de trazado de la línea Valladolid-Burgos.

<sup>8</sup> Actas Municipales (AMP), 26-3-1856. A los quince días de crearse la comisión ésta ya se ha desplazado a Madrid y se ha reunido con el Gobierno y con el crédito Mobiliario. Éste último les ha informado que la decisión está en manos de sus ingenieros (una forma elegante de no decir que no a la demanda).

gen a Venta de Baños) y Alar del Rey, pasando por Palencia, donde recaería una estación<sup>9</sup>.

El ferrocarril entre San Isidro de Dueñas y Alar del Rey surge como complemento a dos grandes líneas que se habían aprobado con anterioridad: la que unía Alar del Rey con Santander<sup>10</sup>, y la que unía Madrid con San Isidro de Dueñas. Para completar la línea Madrid-Santander, viejo sueño ilustrado de comunicar la capital con uno de los principales puertos marítimos, sólo quedaba el tramo entre Alar y San Isidro.

La concesión definitiva de este tramo se hará en 1856, aunque en 1854 se había hecho un estudio previo, diseñando una línea que discurría por Carrión de los Condes<sup>11</sup>. El nuevo estudio, encargado el 1 de Julio de 1856 al ingeniero Eduardo Gutiérrez Calleja, proponía un recorrido directo que, desde Palencia, discurría por Monzón, Piña, Frómista, Osorno, Herrera –entre otros–, hasta llegar a Alar del Rey, donde conectaría con el ferrocarril Alar-Santander.

Este trayecto, de algo menos de 80 kilómetros, suponía la llegada del ferrocarril a la ciudad de Palencia, donde se crearía una estación de “segundo orden”.

Casi sin tiempo para asimilar esta noticia, el 14 de mayo de 1856, se informaba de que se iniciaban estudios tendentes a la construcción de un ferrocarril que, desde Palencia, llegase a León y, desde allí, a La Coruña y Oviedo<sup>12</sup>.

La aprobación de este otro ferrocarril se retrasará debido al cambio político que supuso el fin del bienio progresista en julio de 1856. Se reactiva en 1858 cuando un grupo de diputados, entre ellos los palentinos<sup>13</sup>, pidan al Con-

---

<sup>9</sup> Actas Municipales (AMP), 26-3-1856. La misma comisión que fue a pedir el desvío de la línea entre Valladolid y Burgos, informa de la concesión al Crédito Mobiliario, de la línea entre San Isidro y Alar del Rey.

<sup>10</sup> El 25 de junio de 1850 se creaba la empresa de Ferrocarriles de Isabel II a la que se autorizaba el comienzo de las obras del ferrocarril entre Alar y Santander el 8 de abril de 1852 por una R.O. En Febrero de 1856 se había licitado el tramo entre Valladolid y Burgos, que pasaba por San Isidro de Dueñas.

<sup>11</sup> “Concedido provisionalmente el ferro-carril de Palencia á Alar del Rey, fijando administrativamente á Carrión de los Condes como punto obligado de paso, se encomendó por el concesionario el proyecto de esta línea á dos de nuestros mas ilustrados ingenieros, los cuales presentaron su trabajo, estudiado con escrupulosidad suma, en 20 de agosto de 1854” (Revista de Obras Públicas, 1857, Tomo 1, pág 54)

<sup>12</sup> Actas Municipales (AMP), 14-5-1856.

<sup>13</sup> Actas Municipales (AMP), 10-3-1858. En esa fecha los diputados por Palencia, remiten al ayuntamiento el proyecto de ley que junto con otros diputados del Noroeste español han presentado en el Congreso de los Diputados para reactivar el inicio de esta línea.

greso que se retome la construcción de la línea dirección Galicia y Asturias. Este proyecto se hará realidad en mayo de 1859, cuando el Congreso apruebe la línea Palencia-León<sup>14</sup>. De esta forma Palencia pasaba a integrarse en la red viaria del Noroeste español.

### **1.3.-Algo más que la llegada del tren**

La llegada del ferrocarril conllevó una serie de modificaciones urbanas, cambiando el uso del suelo de algunas zonas, potenciando otras y creando nuevos espacios de crecimiento urbano. Pero, sobretodo, cambió la orientación de la ciudad, obligándole a salir de sus muros. Por un lado la ciudad deja de mirar al río, volviendo su vista hacia el Este. Vuelca sus esfuerzos e iniciativas (institucionales y particulares) en torno al nuevo eje que constituye la línea férrea, que se convierte en un elemento dinamizador de la ciudad, además de una nueva vía de acceso. A través del ferrocarril llegan viajeros, comerciantes, pero también los reyes y los políticos. La estación se convierte en un punto neurálgico de la ciudad, lugar de encuentros, saludos, honores, etc. Con la llegada del ferrocarril la prensa local recogerá, de forma habitual, el paso por la estación de Palencia de diferentes personalidades rumbo a otros destinos. Entre ellas los principales líderes políticos y la familia real.

El ferrocarril pone en cuestión las murallas, aunque no provoca su inmediato derribo<sup>15</sup>, sobrepasándolas, creando espacios de habitabilidad, espacios urbanizados, fuera de las mismas. Hasta la llegada del ferrocarril la vida fuera de las murallas había estado restringida al barrio de Santa Ana y a las huertas ribereñas del Carrión<sup>16</sup>. Con el trazado ferroviario surge un espacio nuevo, en el lado opuesto de la ciudad que, a la larga, se va a convertir en zona de expansión. La ciudad, en su desarrollo urbano, dará la espalda al río.

La causa de esta evolución la vamos a encontrar en el ferrocarril. Si bien es cierto que la zona de Allende el Río estaba poco habitada, era una zona muy

---

<sup>14</sup> El Ayuntamiento recibe la confirmación inicial el 21 de Mayor de 1859 (Actas Municipales, AMP). Aunque aún pasaría un tiempo hasta la subasta de las obras y su inicio.

<sup>15</sup> No hay que olvidar que las murallas resultan fundamentales para el cobro del impuesto de consumos, ya que delimitan un perímetro en la ciudad y obligan a que todos los productos pasen por unas pocas puertas, pudiendo ser, por lo tanto, fiscalizados, facilitando así la recaudación de los impuestos pertinentes. Mientras este sistema impositivo perdure, la funcionalidad de las murallas pervive con él, y por lo tanto se mantendrán erguidas.

<sup>16</sup> Un espacio poco habitado, por otra parte, pero que constituía la única experiencia de hábitat urbano extramuros de la ciudad de Palencia, dotada de una de las cinco parroquias de la ciudad, la de Nuestra Señora de Allende el Río.

favorable a la expansión, no en balde en ella se encontraba una importante fuente de riqueza de la ciudad, sus huertas, fértiles y bien regadas por la proximidad del río, pero además contaba con un importante desarrollo industrial, al encontrarse cerca varias fábricas de harinas (Once Paradas, San Román, La Treinta, Viñalta). Era también una zona muy valorada por la burguesía de la ciudad, que contaba con importantes fincas de recreo en esa zona, y que las seguirá teniendo en el futuro<sup>17</sup>.

La construcción del ramal y la Dársena que ponían en contacto el Canal de Castilla con la ciudad era un elemento de gran atracción que, junto a los elementos anteriormente reseñados, convertían al entorno de la parroquia de Allende el Río, en lugar privilegiado para el desarrollo urbano. Este protagonismo lo usurpará el ferrocarril que desplaza al canal, no sólo como impulsor del desarrollo urbano, sino también como medio de transporte.

La incidencia del ferrocarril en el urbanismo de Palencia, apenas aparece reflejada en los estudios locales, a pesar de su protagonismo, tanto en el desarrollo urbano que vamos a relatar, como en el “*encorsetamiento*” y división socio-espacial a la que sometió en la ciudad a lo largo de todo el siglo XX.

El principal estudio publicado sobre el urbanismo en Palencia en el siglo XIX se debe a García Colmenares<sup>18</sup>, que aborda la reforma urbanística desde el punto de vista de la desamortización, sin valorar la incidencia del ferrocarril. En otro artículo de este mismo autor sobre la evolución urbana en el siglo XIX<sup>19</sup>, las referencias al mismo se limitan a unas escasas líneas:

*“Al mismo tiempo el ferrocarril sustituía al canal de Castilla en el trasiego de mercancías y creaba un nuevo complejo de almacenes y talleres, en torno a las estaciones con destino Alar del Rey, a la salida de la Puerta de Burgos, tras de San Lázaro, y a la del Noroeste, hacia León”*<sup>20</sup>.

---

<sup>17</sup> Todavía podemos encontrar algunos de los edificios de Jerónimo Arroyo en esta zona (como la Villa de la Luz, en la Fuente de la Salud). En ella tuvieron sus fincas de recreo la familia de los farmacéuticos Fuentes, o el alcalde Pedro Romero, entre otros.

<sup>18</sup> GARCÍA COLMENARES, P., *La ciudad de Palencia en el siglo XIX, La desamortización y su transformación urbanística*, Palencia, Excma. Diputación de Palencia, 1986.

<sup>19</sup> GARCÍA COLMENARES, P., “De ciudad conventual a ciudad burguesa (1800-1874)”, en GARCÍA COLMENARES, P., MORENO LÁZARO, J., SÁNCHEZ GARCÍA, J. L., *Historia de Palencia. Siglos XIX y XX*, pp. 85-96, Palencia, El Norte de Castilla, 1996.

<sup>20</sup> GARCÍA COLMENARES, P., *ob. cit.*, p. 96.

Más interesante resulta la Tesis Doctoral de M<sup>a</sup> Teresa Alario Trigueros<sup>21</sup> (a quien agradecemos nos haya facilitado la consulta de la misma). En el apartado que dedica a la “Evolución histórica del plano de Palencia”, pone de manifiesto la incidencia del ferrocarril en la ampliación del perímetro urbano, pero también su incidencia en la mentalidad de sus habitantes, para quienes ese hecho (junto a otros, como los jardines del Salón Isabel II) supuso una concepción del perímetro urbano que sobrepasaba las murallas, como pone de manifiesto al hablar del plano de Joaquín Pérez de Rozas

*“En la propuesta de límites que hace inicialmente la comisión, y que resultaron excesivos a Pérez de Rozas, puede verse como el concepto de «ciudad» que manejaba el Ayuntamiento en ese momento es mucho más amplio que el del territorio encerrado tras la muralla (...) en este plano se recogen por primera vez varios elementos fundamentales para la ciudad de mediados del siglo XIX, que habían surgido ya fuera de las murallas (...)”*<sup>22</sup>

A lo largo de su tesis, Teresa Alario realiza diversas referencias a la incidencia del ferrocarril en el urbanismo al que considera un elemento de expansión y de contención urbana simultáneamente.

Otras obras de carácter general, junto a algunas específicas que analizan o se refieren al urbanismo palentino tienen escasas o nulas referencia a la incidencia del ferrocarril en el desarrollo del mismo, además de salirse del marco temporal al que nos referimos en este artículo situado en los años centrales del siglo XIX<sup>23</sup>.

<sup>21</sup> ALARIO TRIGUEROS, M<sup>a</sup> T., *Arquitectura y urbanismo en la ciudad de Palencia (1759-1898)*, 2 Tomos, Palencia, Tesis inédita, 2003.

<sup>22</sup> ALARIO TRIGUEROS, M<sup>a</sup> T., *ob. cit.*, pp. 125-126.

<sup>23</sup> Es el caso de los siguientes trabajos:

- ALARIO TRIGUEROS, M<sup>a</sup> T., “La ciudad de entresiglos”, en GARCÍA COLMENARES, P., MORENO LÁZARO, J., SÁNCHEZ GARCÍA, J.L., *Historia de Palencia. Siglos XIX y XX*, pp. 97-108, Palencia, El Norte de Castilla, 1996. En este caso se hace referencia al ferrocarril en la medida que dificulta el avance de la ciudad por la zona este.

- GONZÁLEZ, J., (coord.), *Historia de Palencia*, Vol. II. Edades Moderna y Contemporánea, Palencia, Excma. Diputación Provincial de Palencia, 1984. En esta obra no se realiza ninguna mención a la incidencia del ferrocarril en la evolución urbana.

- GARCÍA COLMENARES, P., “La época contemporánea. Desde el Antiguo Régimen a las puertas del siglo XXI”, en NARGANES QUIJANO, F., GARCÍA COLMENARES, P., LÓPEZ DÍAZ, J., RAMOS ANTÓN, F., *Historia de Palencia 2, De la Época Moderna al Tiempo Presente*, pp. 103-253, Palencia, Cálamo, 2003. Esta obra general no se detiene, en el siglo XIX, en estudio del urbanismo, ni en la evolución y crecimiento de la ciudad.

## 2.-EL FERROCARRIL SAN ISIDRO DE DUEÑAS- ALAR DEL REY.

### 2.1.-La modificación del espacio.

La primera modificación afecta a los terrenos. Lo que antes eran eras y tierras de labor pertenecientes a particulares, Iglesia y Estado se convierten ahora en zona de paso del ferrocarril, en el lugar por donde transcurren las vías férreas.

Las eras de San Lázaro van a convertirse en la zona destinada a estación donde, el día de la inauguración del ferrocarril, se pusieron unas tiendas de campaña para celebrar el acontecimiento<sup>24</sup>. Esta situación provisional dará lugar a la construcción posterior de la estación y de sus almacenes y dependencias. Esta zona, destinada a eras y tierras de labor de particulares, era un espacio de uso agrícola que se va a ver alterado por la presencia del ferrocarril. Por otra parte el espacio que queda entre la línea férrea y las murallas, aunque en un primer momento conserve su fisonomía agrícola, pronto va a perderla por el nuevo uso que se va a dar a los terrenos, derivado de la presencia del ferrocarril<sup>25</sup>.

### 2.2.-Comunicar la estación con la ciudad. Creación de un nuevo espacio urbano

Una vez que el ferrocarril ha llegado, el peso de la entrada a la ciudad se desplaza también. Tradicionalmente las zonas de mayor tránsito correspondían con tres puertas:

- la puerta de Monzón que recogía las llegadas de Santander
- la del Puente Mayor que recogía las llegadas desde León, Medina de Rioseco, Villamuriel y las huertas del río.
- el Arco del Mercado: por el que se accedía desde Valladolid, Villalobón y el Cerrato.

---

- CALLEJA GONZÁLEZ, M<sup>a</sup> V., “Panorama de la ciudad de Palencia en el primer tercio del siglo XX”, en *PITTM*, 68 (1997), pp. 463-592. Aparte de referirse a un periodo posterior al estudiado, la única referencia al ferrocarril es al edificio de la estación construido ya en pleno siglo XX.

<sup>24</sup> “... dirijieron en cortejo desde la Sala Capitular de la municipalidad á las Eras denominadas de San Lazaro y sitio designado para la estacion del Ferrocarril, y constituidos en una Tienda de Campaña que se hallaba dispuesta donde se izaba el pabellon español al objeto de recibir la citada Locomotora Palencia...” (Acta de recepción de la locomotora “Palencia”, 1-7-1860, Actas Municipales (AMP).

<sup>25</sup> “Un factor que reforzó la necesidad de ampliar el perímetro tradicional de Palencia fue la instalación del ferrocarril, cuyo trazado corría paralelo a la muralla por el este, quedando un terreno intermedio entre ambos elementos que la lógica y el tiempo señalaban como de expansión de la ciudad.”, ALARIO TRIGUEROS, M<sup>a</sup> T., *ob. cit.*, pp. 496-497.

La llegada del ferrocarril supone que el portillo de la Plaza de Toros y la Puerta de San Lázaro, van a ir ganando en importancia como puntos de acceso a la ciudad. A través del ferrocarril llegan viajeros y mercancías, que van a entrar en la ciudad por las puertas más cercanas. Estos dos accesos van a sufrir cambios, para dar respuesta a la nueva realidad.

Se van a trazar dos calzadas que comuniquen la estación con la ciudad, y esas dos calzadas van a tomar la dirección del portillo de la Plaza de Toros, —que va a empezar a conocerse como Puerta de la Estación—, y de la Puerta de San Lázaro. Se trata de convertir el terreno baldío que comunica la estación con la ciudad, en una calzada que permita a los viajeros un tránsito más cómodo y que no suponga atravesar un lodazal<sup>26</sup>.

El 21 de noviembre de 1860 se aprueba la realización de los planos para trazar ambas calzadas. Las calzadas estarán realizadas en menos de un año ya que, en junio de 1861, se tiene constancia de que están terminadas, habiéndose expropiado para ello la tierra que Serafin Rincón tenía plantada de cebada en esa zona<sup>27</sup>. La ciudad inicia así un proceso de urbanización fuera del recinto amurallado. De momento no es más que una “pequeña lengua” que une la ciudad con la estación.

Pero no acaban aquí las reformas. No es suficiente con garantizar un adecuado tránsito de la estación a la ciudad, sino que una vez en ésta, la entrada debe reunir las condiciones necesarias para acoger el tráfico que origina la llegada de trenes, un tráfico que viene en oleadas, con la llegada de cada tren. Por ello el Ayuntamiento decidirá ampliar la calzada de la calle Burgos hasta la Puerta de San Lázaro, para que ésta adquiriera la anchura suficiente de forma que, a la llegada del tren, no se produzcan aglomeraciones ni atascos, ofreciendo un aspecto más saludable y una mejor imagen de la ciudad al viajero que llega por primera vez<sup>28</sup>.

Pronto surge otra necesidad, derivada de la llegada de trenes nocturnos. La estación estaba fuera del casco urbano y, por lo tanto, fuera de los proyectos de iluminación. La llegada de viajeros por la noche exigía que el trayecto desde la estación hasta la puerta de San Lázaro estuviese iluminado. Por eso, a lo largo del mes de diciembre de 1860 se procede a la instalación de faroles, terminándose la obra el 12 de diciembre<sup>29</sup>. Se inicia así, un proceso de dotación de servicios exclusivamente urbanos, en una zona fuera de las murallas.

---

<sup>26</sup> Actas Municipales, 21-11-1860 (AMP)

<sup>27</sup> Actas Municipales, 1-6-1861 (AMP)

<sup>28</sup> Actas Municipales (11-11-1860)

<sup>29</sup> Actas Municipales (12-12-1860)

La ciudad ha iniciado su extensión no sólo construyendo calzadas, sino dotando a estas de servicios urbanos. Muy modestos, inicialmente, pero iniciadores de una tendencia que ya no tendrá marcha atrás, lo que supone la apertura de una zona de expansión urbana. La realidad urbana que existía en la margen derecha del río Carrión empieza a perder importancia, frente a una nueva zona emergente que cuenta con el tirón del ferrocarril<sup>30</sup>.

Solventado el problema del acceso desde la estación a la ciudad el ayuntamiento tratará de dar respuestas a las demandas que, en relación al acceso a la estación, plantean los propios habitantes. Los palentinos demandarán más accesos a la estación, ya que no a todos les resultaban cercanos la Puerta de San Lázaro y el portillo de la Estación. Por eso el ayuntamiento tomará otras decisiones que van haciendo que la ciudad vaya mirando hacia la vía, dando la espalda al río.

En respuesta a esas demandas de los palentinos, en 1861, se aprueba la realización de un trazado que va a comunicar la estación con la Huerta de Melchor Guadián<sup>31</sup>. Este paseo no sólo suponía habilitar una calzada que ponía en comunicación la estación con el camino de Torquemada, sino que, al empalmar con la Calle Corredera, ponía en contacto la estación con la carretera de Valladolid. Con esta actuación se han puesto las bases de la actual Avenida Manuel de Rivera, a la vez que se procedía a la urbanización de otro tramo que quedaba fuera de las murallas. En este caso un tramo de gran importancia en el que, poco a poco, se empezará a desarrollar un actividad constructora importante, primero en forma de talleres y almacenes y posteriormente en forma de viviendas. Estas obras se iniciaron en enero de 1861, dando origen a la llamada, inicialmente, Calzada de la Estación.

Con estas obras se ha producido un cambio radical. La zona desde el portillo de la Estación hasta la huerta de Guadián había tenido, tradicionalmente, un uso agrícola. Eran tierras de labor o formaban parte de las Eras de San Lázaro. Adquieren ahora, tras la llegada del ferrocarril, una fisonomía urbana, apareciendo las calzadas, la iluminación, la estación y las vías del tren. Una zona que va a ser una de las de mayor tránsito, al convertirse el ferrocarril en el principal medio de comunicación durante el siglo XIX.

---

<sup>30</sup> “El diseño del trazado del ferrocarril tuvo varias consecuencias en el desarrollo urbanístico en un horizonte temporal más o menos próximo: (...). La última consecuencia es que la ciudad se vio obligada a abrirse y mirar hacia esa zona, haciendo más permeable el cinturón que la rodeaba con apertura del Portillo de la Plaza de Toros primero, y tras el derribo de la muralla con el proyecto de construir una nueva fachada urbana orientada al este”. ALARIO TRIGUEROS, M<sup>a</sup> T., *ob. cit.*, pp. 514-515.

<sup>31</sup> Actas Municipales (9-1-1861)

Se ponían en cuestión, también, las murallas, que cerraban la ciudad y dificultaban el tráfico, apareciendo un importante paseo que las circundaba que, arrancando desde la estación, continuaba hasta la huerta de Melchor Guadián, bajaba hasta el río por la Calle Corredera (Paseo del Salón) y continuaba por su orilla hasta Puentecillas.

### 2.3.- La ciudad empieza a redefinirse en torno al ferrocarril.

Estas modificaciones afectaron también al interior de la ciudad. Ya hemos visto como el acceso desde la calle Burgos hasta la puerta de San Lázaro se amplió, para facilitar la entrada de los viajeros que desde el tren accedían a la ciudad.

Además de la reforma anterior, la llegada del ferrocarril supuso el cuestionamiento de la estructura urbana de la propia ciudad, en la medida que facilitaba o dificultaba el acceso al tren. El ferrocarril conllevó que “...*las modificaciones del trazado viario más importantes se produjeran con la apertura de calles en dirección Este-Oeste, con objeto de romper la linealidad en sentido Norte-Sur; que había caracterizado hasta entonces a la red viaria palentina. La apertura de nuevas calles tuvo como objetivo prioritario establecer nexos entre los distintos espacios y vías de comunicación, que ponían en contacto la ciudad con el exterior*”<sup>32</sup>.

El camino desde el Consistorio hasta la estación se veía dificultado, ya que la salida más cercana desde el Consistorio era el Portillo de la Plaza de Toros. Este camino se veía impedido al no existir una comunicación entre la Plaza Mayor y la Plaza de la Maternidad (actual Plaza de Abilio Calderón). Eso hizo que, desde 1861, el Ayuntamiento se plantease abrir esta vía para facilitar el acceso<sup>33</sup>. El tema no se resolverá inmediatamente, ya que habrá que expropiar edificios propiedad del Estado, en concreto parte de las dependencias que tiene en el convento de San Francisco. Aunque la expropiación y derribo no se hagan con inmediatez y todavía haya que esperar un tiempo, se están poniendo las bases para lo que será, en un futuro, la Plazuela de la Sal, abriendo la comunicación entre la Plaza Mayor y la Estación, por medio del portillo de la Plaza de Toros<sup>34</sup>. El ayuntamiento vuelve también, de esta manera, su mirada hacia la nueva zona emergente de la ciudad, planeando un diseño de la ciudad en relación al ferrocarril.

<sup>32</sup> ALARIO TRIGUEROS, M<sup>a</sup> T., *ob. cit.*, p. 370.

<sup>33</sup> Actas Municipales, 27-2-1861 (AMP). En la reunión del ayuntamiento de ese día se aborda la necesidad de “... *abrir una calle que ponga en comunicación la Plaza de la Constitución con la Puerta de la Plaza de Toros, para una más rápida comunicación con la estación*”.

<sup>34</sup> Antes de esta solución se había buscado otra más sencilla de ejecutar: “*La racionalización de la red viaria lleva también a conectar los espacios y barrios más antiguos con los de reciente creación y con el exterior del perímetro urbano donde se situaban las estaciones del ferrocarril. El*

### 2.4.-La vida empieza a girar en torno al ferrocarril.

Las visitas de los reyes son un acontecimiento de gran magnitud en la vida de una ciudad como Palencia. Estas visitas eran preparadas con antelación por el ayuntamiento, procurando no obviar ningún detalle. Uno de los elementos más cuidados en estas visitas son los lugares por donde la comitiva real se va a desplazar una vez que accede a la ciudad. La ciudad muestra orgullosa sus calles engalanadas y muestra, al regio visitante, lo mejor de sí misma.

En 1828 había visitado la ciudad Fernando VII<sup>35</sup>. Se le recibe en el puente de Villalobón. Venía de Burgos, pasando por Torquemada. Desde el Puente la comitiva se dirige al punto más cercano de entrada a la ciudad, que es el Arco del Mercado, desde el que accede a la calle Mayor Principal, donde inicia un trayecto que le llevará al Palacio Episcopal, lugar habitual de alojamiento de las visitas reales a la ciudad.

El 15 de Julio de 1861 se produce la visita de Isabel II. La reina ya no llega en carroza, sino en tren. El lugar de recibimiento ya no es en un punto fuera de la ciudad, sino en la misma ciudad, en la estación. El camino que recorrerá la Reina refleja esa puesta en valor de un nuevo espacio en la ciudad. Desde la estación recorrerá la nueva calzada de la estación, subiendo luego por el paseo del Salón Isabel II, y entrando en la ciudad por la Puerta del Mercado. Cuando la reina abandone la ciudad se hará el mismo recorrido a la inversa<sup>36</sup>. La ciudad muestra con orgullo su nueva calzada a la reina y pone de relieve esa nueva zona como espacio urbano, un indicativo más del valor que va cobrando esa zona tras las murallas, paralela al ferrocarril.

### 3º.- UN NUEVO FERROCARRIL, UNA NUEVA TRANSFORMACIÓN.

Tras la llegada del ferrocarril que ponía en contacto San Isidro de Dueñas con Alar del Rey, el municipio palentino recibía la noticia de la crea-

---

*mejor ejemplo de ello es la creación de la calle de Abastos (...) que ponía en contacto la Plaza Mayor con la de la Maternidad"*, ALARIO TRIGUEROS, M<sup>a</sup> T., *ob. cit.*, p. 137.

<sup>35</sup> De la visita de Fernando VII a Palencia hay una abundante documentación en las Actas Municipales, en la que se recogen todos los preparativos de la visita. Desde el 17 de Mayo hasta el 15 de Julio de 1828 se pueden seguir estos preparativos. El recorrido que realiza Fernando VII por la ciudad a su llegada y en su marcha aparece recogida en las actas de los días 16, 17 y 21 de Julio de 1828.

<sup>36</sup> Las actas municipales del 15 de Julio de 1868 recogen ese recorrido.

ción de la línea de tren entre Palencia y Ponferrada<sup>37</sup>, lo que suponía conectar la ciudad con León y ponerla en camino hacia Galicia y Asturias.

La realización de esta obra supuso también una transformación de la ciudad, acentuando el crecimiento de la misma fuera de las murallas y el impulso de la ciudad hacia el norte, nuevamente, en detrimento del río.

### 3.1.-Nuevo espacio urbanizado.

La línea arrancaba fuera de los límites tradicionales de la ciudad, por lo que la principal modificación urbana vino de manos de la construcción de la estación, más que de la propia línea férrea, al menos inicialmente.

La ciudad, con su ayuntamiento a la cabeza, interesada en el impulso del ferrocarril y buscando acortar los plazos al máximo, va a facilitar la obra todo lo posible. Entre las diferentes medidas que toma el ayuntamiento, está la concesión de terrenos para la estación del Ferrocarril, cediendo para ello los existentes junto a la Puerta de Monzón, el 3 de julio de 1861<sup>38</sup>, los cuales deberá expropiar. Unos días antes había determinado que la antigua Puerta de Monzón se llamase Puerta de León, en relación a la comunicación que con esta ciudad se establecía por medio del ferrocarril<sup>39</sup>.

Los terrenos afectados eran propiedad de la Iglesia, cambiando así de funcionalidad, abandonando su carácter rural y religioso. La compañía del ferrocarril de Palencia a Ponferrada, había especificado los terrenos que necesitaba *“en forma de cuadrilátero correspondiente al cabildo Catedral situado fuera de la puerta de León, (antes de Monzón), entre la línea del ferrocarril del Norte y el paseo del Cementerio, con los cuales linda por dos de sus lados, lindando por los otros dos con fincas de Don Ángel Rodríguez y de D. Tomás Melgar, con dos obradas proximamente de cabida...”*<sup>40</sup>. La Iglesia no puso reparos ni dificultades a estas expropiaciones, aunque debió insistir para recibir el pago de las mismas<sup>41</sup>.

La construcción de la estación no será tan sencilla ya que, tras concederse los terrenos, la Compañía de la Estación del Norte dará marcha atrás,

<sup>37</sup> El Ayuntamiento palentino recibe la confirmación de la aprobación del Congreso para la construcción del ferrocarril León Palencia, el 21 de Mayo de 1859, Actas Municipales (AMP).

<sup>38</sup> Actas Municipales, 3-7-1861 (AMP).

<sup>39</sup> Actas Municipales, 15-5-1861 (AMP).

<sup>40</sup> Petición del Ingeniero Jefe de la Compañía de Ferrocarriles del Norte, Gabriel Rodríguez, 11 de Junio de 1862. AHPP, Secc. Hacienda, legajo 1927.

<sup>41</sup> Las tierras expropiadas por el ferrocarril pertenecían a las monjas Clarisas del Carrión, a los capellanes del número 40, a los capellanes de San Lázaro, al Cabildo Catedralicio y a los canónigos de estipendias. AHPP, Secc. Hacienda, legajo 1927.

rechazando los terrenos concedidos. Se inicia así un “*tira y afloja*”, en el que la ciudad insiste en la cesión de los terrenos y en negociar con la Compañía del Norte. Causa de esta tensión eran las distintas pretensiones de la Compañía, y del Ayuntamiento. Mientras éste pretendía que se construyese una estación de 1ª clase, la Compañía iba a construir una de 2ª<sup>42</sup>. La posición de la compañía, y la necesidad de la ciudad de no retrasar más el proyecto, hicieron que al final se cediesen los terrenos y se comenzasen las obras que se desarrollarían a lo largo de 1862<sup>43</sup>. La construcción de la estación supuso la modificación del camino del Cementerio y la creación de unos jardines en su frente<sup>44</sup>.

En 1863 la estación está ya terminada, inaugurándose el tren el 5 de Noviembre. El plano realizado por Joaquín Pérez de Rozas, por encargo de la corporación municipal<sup>45</sup>, recoge la urbanización de este nuevo espacio urbano, que deja de tener un uso agrícola. Por otra parte se ha ganada un espacio de paseo en la ciudad, en torno a los jardines de la estación. El antiguo camino al cementerio se ha visto desplazado de su antigua ruta, para no atravesar los terrenos cedidos a la Compañía<sup>46</sup>.

Con la estación se habría un nuevo eje en la ciudad que se verá potenciado unos 50 años más tarde cuando se ponga en marcha el ferrocarril secundario entre Villalón y Palencia en 1912, y la creación de su estación<sup>47</sup>. La ciu-

---

<sup>42</sup> Este debate se puede seguir en las Actas Municipales de 1861 y la correspondencia existente entre la empresa y la comisión de urbanismo, ambas en el AMP. En los primeros meses de 1862 todavía no se ha resuelto este tema y sigue la pugna. De hecho en Enero de 1862 la empresa comunica su renuncia a los terrenos que se le habían concedido. (Actas Municipales (AMP)).

<sup>43</sup> Actas Municipales, 14-1-1863. En la sesión de este día se pone de manifiesto que las obras de construcción ya han empezado, tramitándose una licencia de obras para construir una cañería que lleve agua hasta la Estación “*que está construyendo por todo el camino titulado Carcavilla*”.

<sup>44</sup> AHPP, Sección Hacienda, leg. 1927.

<sup>45</sup> El 22 de Abril de 1863 se aceptó la propuesta de Joaquín Pérez de Rozas para realizar un plano de la ciudad. Actas Municipales (AMP).

<sup>46</sup> El viejo camino del Cementerio coincide con la actual calle de Pedro Berruguete, que llevaba a la entonces Puerta principal del Cementerio, en la unión de la calle Miravalles con la de Pedro Berruguete. El Obispado, había dictaminado que “*...los últimos almacenes para mercancías y wagnes se situen á la de 70 (metros) del Campo Santo, formando además nuevo camino en direccion al mismo campo Sano y abriendo nueva puerta de manera que las espresiones y frases poco decentes que por desgracia son tan comunes, en boca de las personas que se emplean en el cargue y descargue de dichas mercancías, no lleguen a interrumpir mezclandose con las Oraciones y santas plegarias que la Yglesia nuestra Madre usa como sufragio á los Fieles finado en sus enterramientos...*” AMP, Actas Municipales, 30-11-1861.

<sup>47</sup> El 1 de Julio de 1912 se inauguró este ferrocarril, urbanizándose, unos meses antes, toda esta zona. Además se decidió llamar a la nueva Avenida resultante, Avenida de 1º de Julio en recuerdo de la conmemoración. (28-6-1912, Actas Municipales, AMP)

dad volvía a crecer fuera de los límites de sus murallas y albergaba una infraestructura de primer orden fuera de su casco urbano y lo hacía, al igual que en el caso anterior, de espaldas al río. La ciudad se abría hacia el Nordeste, saltándose la restricción de las murallas, y abriendo su extensión hacia esta zona, en detrimento del Sureste, que permanecerá como área agrícola y de recreo.

### 3.2.- Una nueva trama urbana

La creación de la estación supuso también la dotación de infraestructuras. La primera fue la conducción de aguas desde el Carrión a la estación para las necesidades del ferrocarril. De esta manera el espacio no sólo cambia su uso agrícola, sino que se dota de una infraestructura urbana. Pero este proceso de creación de una nueva trama urbana más allá de las murallas, no ha hecho más que empezar con la creación de la estación y la “satisfacción” de sus necesidades.

La puesta en marcha de la línea férrea supone la potenciación de la entrada de la ciudad por la Puerta de León, surgiendo el mismo problema que con la estación del Noroeste, la comunicación de la nueva estación del Norte con la ciudad. El recorrido entre la estación y la Puerta de León era un terreno de tierra, no delimitado ni alumbrado.

El ayuntamiento, consciente de la importancia del ferrocarril y de la necesidad de integrarlo en la ciudad, facilitando el desplazamiento de los viajeros, decide, en enero de 1864, la compra de los terrenos entre la estación y la Puerta de León<sup>48</sup>. La compra se realiza con el objeto de crear una calzada que facilite el tránsito entre ambas. Unos meses más tarde, en marzo, se pone el alumbrado, haciendo posible que la llegada de viajeros en los trenes nocturnos no se vea envuelta en la oscuridad. El tránsito entre la estación y la ciudad queda urbanizado, dispone de calzada e iluminación, evitando peligros y tropiezos<sup>49</sup>. La ciudad extiende una nueva lengua fuera de sus murallas.

Esta “lengua” inicial que desde la Puerta de León se dirige a la estación, pronto se va a ver incrementada. A principios de ese año (1864) se informa que el Estado va a proceder a unir las dos estaciones de Palencia, a fin de poner en contacto ambas vías ferroviarias y unir así los distintos tramos<sup>50</sup>, cerrándose, momentáneamente, el diseño ferroviario de la ciudad palentina.

Todo ello abre nuevas perspectivas a la ciudad, urbanizándose toda la zona nordeste de la ciudad, fuera de la muralla, desde la Puerta de León, hasta

<sup>48</sup> Actas Municipales, 30-1-1864.

<sup>49</sup> Actas Municipales, 30-3-1864.

<sup>50</sup> Actas Municipales, 9-1-1864.

la Huerta de Guadián. Se crea así una amplia zona de desarrollo urbano de un gran potencial, ya que se encuentra junto al ferrocarril, dueño y señor del transporte durante el siglo XIX. Una zona que no se va a desarrollar rápidamente, ya que los acontecimientos políticos posteriores (la llegada del sexenio revolucionario en 1868) limitarán su avance. Pero ya en estas fechas se tiene claro que la ciudad tiene que abrirse más aún al ferrocarril, y romper los límites que le separan de él. El pleno del ayuntamiento, en 1864<sup>51</sup>, empieza a plantearse el ensanche de la ciudad, proponiendo el derribo de sus murallas y su sustitución por verjas. No se logrará de momento, pero la ciudad ha vuelto su vista hacia un nuevo horizonte. Se ha dado el primer paso para el surgimiento, en el futuro, de la Avenida de Casado del Alisal.

### **3.3.-Edificaciones en el nuevo tramo urbano.**

*“La instalación de las dos Estaciones de Ferrocarril y su posterior reunificación en la del Noroeste tuvo otros impactos urbanísticos, especialmente en el eje formado por las calles Don Sancho y Burgos, y el barrio surgido extramuros de la Puerta de San Lázaro, que se había convertido en una de las zonas de mayor desarrollo urbano y actividad económica debido a las instalaciones ferroviarias de la Estación del Norte situada en sus cercanías”<sup>52</sup>.*

El desarrollo de esta zona gracias al ferrocarril va a hacer que, en apenas 50 años su fisonomía cambie. Rápidamente esta zona va a ser ocupada por los vecinos, destinándola a usos industriales, residenciales y comerciales. La ciudad se vuelca hacia el ferrocarril, reservándose la margen derecha del Carrión para usos agrícolas y de recreo, máxime cuando, progresivamente, las fábricas de harinas y las iniciativas industriales de Pedro Romero en Viñalta<sup>53</sup>, vayan marchitándose y desapareciendo. No pretendemos hacer una relación prolija de todo el proceso de urbanización de esta zona. Para ello bastaría con reproducir uno de los padrones de principios del siglo XX. Tan sólo queremos mostrar el dinamismo de la zona haciendo alusión a algunas de las edificaciones más significativas del último cuarto del siglo XIX.

Entre las fábricas que se ubican en esta zona podemos destacar la de jabón de Manuel Gómez López, en funcionamiento al menos desde 1881. La de Dolores Medina, también de jabón, en 1893, ambas en la actual avenida de Casado del Alisal. Por su parte, Nicolás de Lomas puso en marcha, en 1903, en la carretera de Santander, una fábrica de yute y lonas.

<sup>51</sup> Actas Municipales (AMP), 2-4-1864.

<sup>52</sup> ALARIO TRIGUEROS, M<sup>a</sup> T., *ob. cit.*, p. 612.

<sup>53</sup> Sobre la actividad empresarial de Pedro Romero en Viñalta, podemos ver: CRUZ MACHO, F. J. *Élites políticas locales (1868-1902)*, Palencia, 2011.

En su uso residencial podemos destacar las casas de alquiler que, en la Avenida Casado del Alisal, construyó Eugenio Palomino, diseñadas por el arquitecto Jerónimo Arroyo. Algunas de las personalidades que construirán viviendas en esta nueva zona serán Arturo Ortega Romo que, en 1897, construye una casa en Ronda de San Lázaro 20, o Alejandro Ortega Delgado (fundador del Cine Ortega). Otros, como Santiago Franco construyen sus almacenes y viviendas en esta zona, en la Avenida Casado del Alisal 4 (la vivienda) y 19 y 20 (el almacén de trapos). Antes de estas edificaciones debieron existir otras de carácter más modesto, puesto que la Avenida se hallaba plenamente urbanizada en la década de los 80.

*“... aunque las construcciones no perdieron del todo su carácter modesto, en las dos últimas décadas del siglo mejoraron considerablemente y las infraestructuras y servicios de que disfrutaban sus moradores adquirieron un nivel cercano al del conjunto de la ciudad. En la década de 1880 en la avenida de Casado del Alisal se construyeron aceras y en la siguiente, ante la queja de los vecinos de que el Ayuntamiento tenía desatendido los servicios de aquella zona, éste se justificaba afirmando que «gozan de los mismos beneficios que los del interior», citando alumbrado, vigilancia y agua”<sup>54</sup>*

Otras personalidades desarrollarán parte de sus negocios en este nuevo espacio urbano. Es el caso del alcalde Felino Fernández de Villarán que crea, en 1881, un depósito doméstico de vinos en las afueras de San Lázaro. Pascual Herrero Bux construyó un almacén llamado “La Cubana”, activo ya en 1882. Antes, en 1872, Mariano Ibáñez, tenía un almacén de carbón, frente a la Plaza de Toros. De destacar es, también, la creación de una cantina al paso del Ferrocarril del Noroeste, en la casa titulada “La Florida”, propiedad de Jaime Jordán.

#### **4.-Conclusión**

Si al día de hoy miramos el plano de la ciudad podemos comprobar, fácilmente, como el margen derecho del Carrión tiene una escasa presencia humana, siendo una zona de paseo en época estival y de práctica deportiva, con abundantes zonas verdes. Si paseamos por ella podemos encontrar vestigios de antiguas villas, algunas todavía en pie (como las que diseñó Jerónimo Arroyo: la Luz y el Cercado). De otras sólo quedan las puertas o algunas ruinas que indicaban su anterior esplendor. La fábrica de harinas de las Once Paradas aún se erige como símbolo de lo que pudo llegar a ser esa zona. Múltiples son los recuerdos, todavía en pie, en forma de huertas y tierras de labor, que aún nos hablan del carácter rural de esta zona.

<sup>54</sup> ALARIO TRIGUEROS, M<sup>a</sup> T., *ob. cit.*, p.568.

Por otra parte, si hoy existe en Palencia una gran travesía urbana es la formada por las Avenidas de Casado del Alisal, Manuel Rivera y Modesto Lafuente, originadas, las dos primeras, a lo largo del siglo XIX, al calor del ferrocarril.

Si proyectamos la mirada al otro lado de la vía, vemos que la ciudad ha crecido enormemente: Pan y Guindas, San Juanillo, Ave María, Barrio del Cristo, Camino de la Miranda, el sector 7 y el polígono industrial, por no hablar del inmenso desarrollo de la ciudad en relación a la carretera de Valladolid (que en su momento se vio potenciado con la creación del Instituto y las casas del barrio de María Cristina, además de la atracción que ejercía la carretera de Valladolid<sup>55</sup>).

El ferrocarril está en la raíz de este giro urbano, al igual que aconteció en otras ciudades castellanas<sup>56</sup>, condicionando la expansión de la ciudad, impulsándola hacia una nueva zona, entregando al olvido (urbano) la margen derecha del río. Este proceso se reforzaría, a lo largo del siglo XX, con posteriores decisiones políticas, aunque en su origen, es la llegada del ferrocarril lo que impulsa la urbanización y que la ciudad mire hacia el Este. Primero modifica los terrenos, que abandonan su carácter agrícola y extraurbano para acoger las vías férreas y las estaciones de tren. Después se urbaniza, dotándose de calzadas y servicios urbanos (luz y agua), con el objeto de comunicar las estaciones con las entradas de la ciudad. La continuidad de este proceso queda en manos de la iniciativa individual ciudadana, que escoge este nuevo espacio urbano para asentar sus negocios y residencias. El giro se ha consumado, la ciudad sobrepasa las murallas y mira hacia el Norte, donde, años más tarde, se erigirá el Cristo del Otero, hacia el que mira la ciudad.

---

<sup>55</sup> Al respecto de este desarrollo urbano, tras la creación del Salón, se abría ya una línea de crecimiento de la ciudad hacia el Sur. “*La localización de este espacio ajardinado, y la atracción que tenía la carretera de Valladolid señalaban ya la zona sur de la ciudad como la más propicia para el futuro crecimiento urbano*”. ALARIO TRIGUEROS, M<sup>a</sup> T., *ob. cit.*, p. 122.

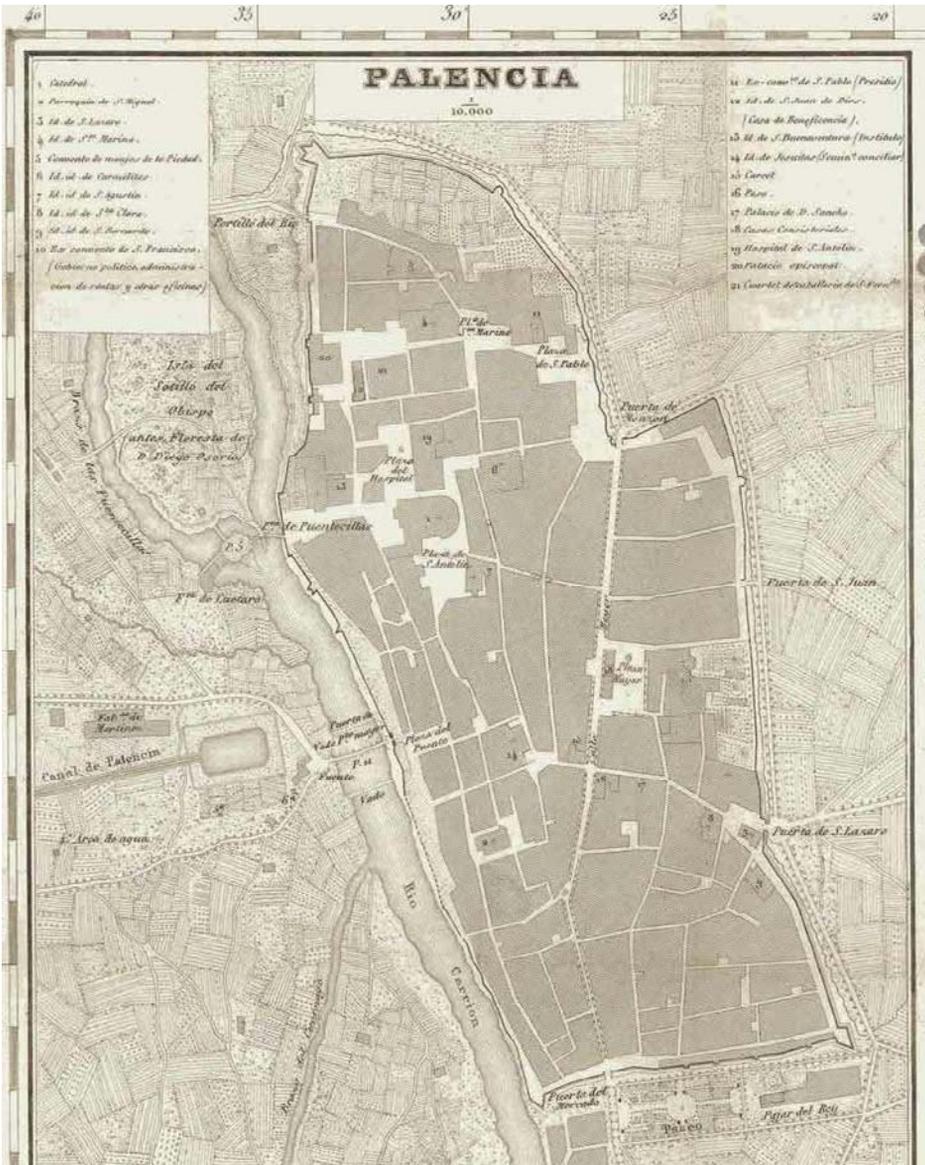
<sup>56</sup> Hay diferentes estudios en Castilla y León sobre la incidencia del ferrocarril en la estructura urbana de la ciudad:

- GARCÍA BARRIOS, A., GARCÍA CAÑÓN, P., “El ferrocarril : efectos urbanístico-económicos de su implantación en la ciudad de Valladolid”, *Argaya : revista provincial de información y cultura*, Diputación Provincial de Valladolid, Área de Educación, Cultura y Deportes, Valladolid, Diputación Provincial. N. 37 (2<sup>a</sup> época), febrero 2008, pp. 10-18.

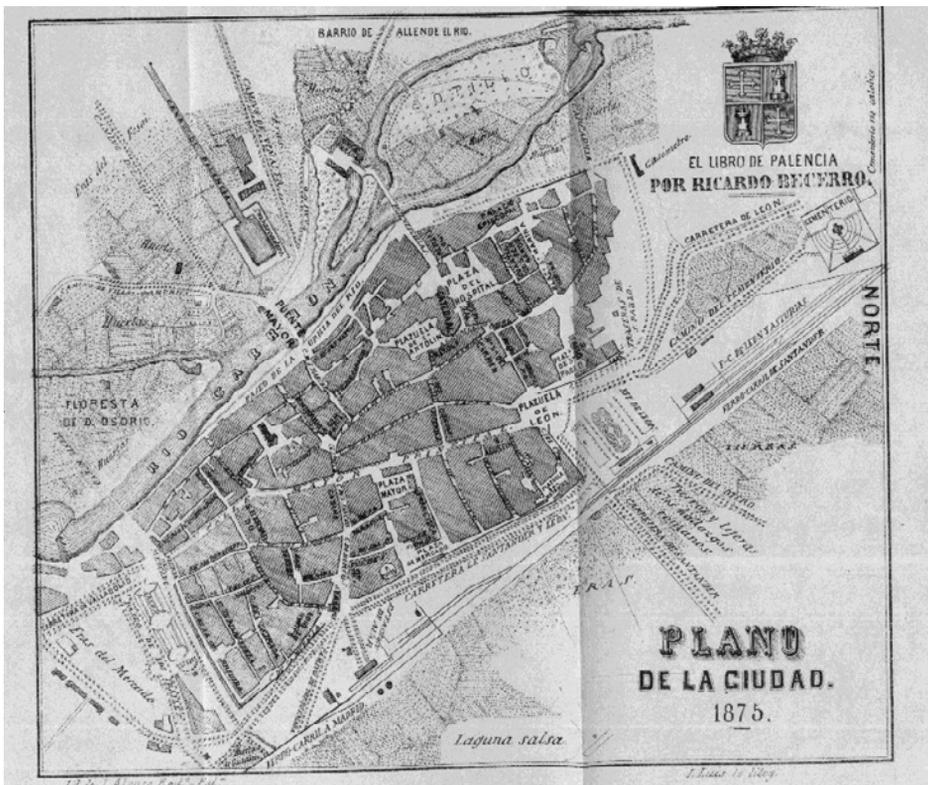
- INECO. (1986). *La evolución urbana de Miranda de Ebro y su relación con el ferrocarril*. Junta de Castilla y León. Valladolid.

- JIMÉNEZ, M., *La evolución urbana de Valladolid en relación con el Ferrocarril*. Junta de Castilla y León. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Valladolid, 1992.

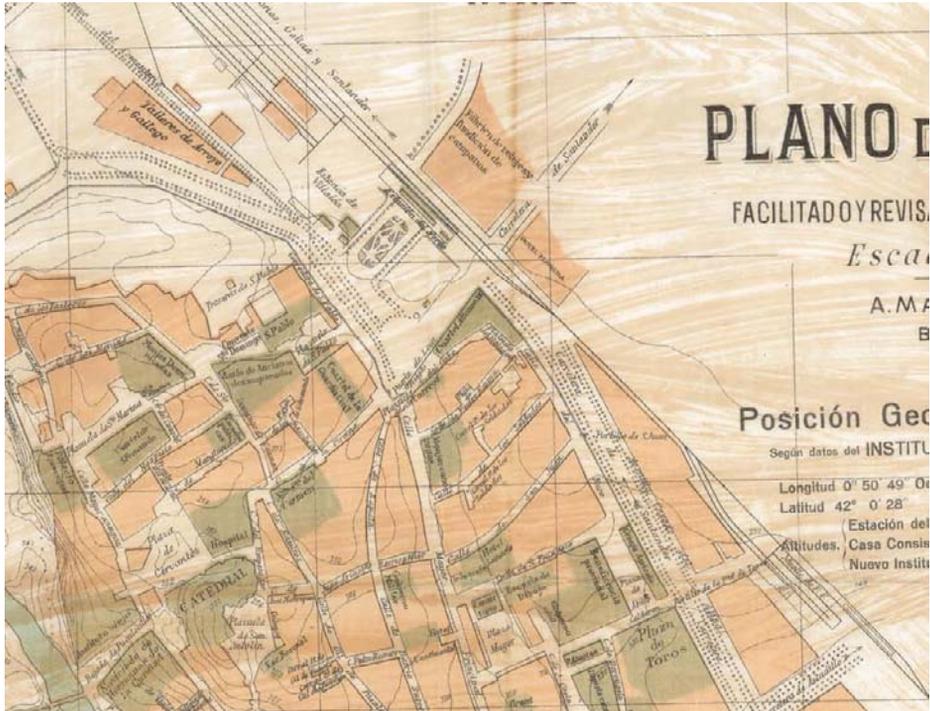
- SANTOS Y GANGES, L., *El ferrocarril en la ciudad : estudio de las ciudades medias españolas*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007, 456 páginas.



Detalle del plano de Palencia, correspondiente al "Atlas de España y sus posesiones de ultramar", de Francisco Coello. En este plano de 1848 podemos observar como, tras las murallas, no hay más que terrenos de cultivo.



En el “Libro de Palencia” de Ricardo Becerro de Bengoa, publicado en 1874, aparece este plano. En él podemos ver la línea férrea, las estaciones y la urbanización desarrollada desde la Puerta de León hasta la Huerta Guadián. La presencia de edificios, en esta fecha es escasa y se reduce, prácticamente, a los edificios del ferrocarril.



En este otro plano de 1910, no sólo podemos ver cómo la zona está urbanizada, sino que está ya completamente edificada, además podemos observar la aparición de edificaciones al otro lado de la vía, en este caso en la carretera de Santander, como el hotel La Florida, o la fábrica de fundición de Moisés Díez. Más allá de las Puertas de León aparecen los talleres de Arroyo y Gallego.