



Revista de Claseshistoria

Publicación digital de Historia y Ciencias Sociales

Artículo Nº 392

15 de septiembre de 2013

ISSN 1989-4988

DEPÓSITO LEGAL MA 1356-2011

[Revista](#)

[Índice de Autores](#)

[Claseshistoria.com](#)

RUBÉN DOMÍNGUEZ MÉNDEZ

La culminación de la ciudad burguesa decimonónica. El caso de Valladolid

RESUMEN

En este texto se ofrecen las claves para comprender las transformaciones que vivieron los núcleos urbanos españoles durante el siglo XIX. Esos cambios fueron fruto de la aplicación práctica al mundo arquitectónico de los principios liberales y burgueses. En consecuencia, se trataba de establecer una ciudad bajo un prisma más racionalista, siguiendo los modelos urbanísticos europeos, en la que se conjugase el incremento de la población con la necesidad de realizar ensanches funcionales y ambientes refinados y monumentales del agrado de las élites sociales. Aquí se analizan esas características dentro de una ciudad marcada por su influencia migratoria regional, por la importancia de su burguesía harinera y por su limitada industria en comparación con el resto de grandes núcleos urbanos españoles.

PALABRAS CLAVE

Urbanismo, Arquitectura, Siglo XIX, Burguesía, Valladolid.

Rubén Domínguez Méndez

Doctor en Historia. Profesor de Secundaria. Adscrito al Instituto Universitario de Historia de Simancas (UVA), España.

rdominguezmendez@hotmail.es

[Claseshistoria.com](#)

15/09/2013

INTRODUCCIÓN

El convulso siglo XIX significa el definitivo carpetazo al Antiguo Régimen y el asentamiento de los principios liberales. Sus líneas maestras se materializan en diversos aspectos de la realidad social. En el campo político se producirá la progresiva eliminación de los privilegios estamentales, la igualdad jurídica y la consideración de los individuos como ciudadanos con derechos. En el plano económico se buscará minimizar la intervención estatal para dar inicio a la economía de mercado basada en la libertad privada para emprender actividades económicas. Estas dos dimensiones repercutirán de manera definitiva en la mentalidad y conformación de la sociedad de la época. De manera más relevante, en línea con la cuestión aquí tratada, incluso determinarán el modo de entender el urbanismo durante todo el siglo de acuerdo a los gustos de la burguesía triunfadora en este proceso histórico.

Como veremos más abajo esa nueva modernidad repercute directamente en las transformaciones que vive la ciudad. Las principales causas de esos cambios, junto al de la mentalidad de la burguesía ya señalada, serían: los cambios en la titularidad de las propiedades como consecuencia las desamortizaciones de los bienes de las “manos muertas”; los efectos del proceso de industrialización; el desarrollo de nuevos sistemas de transportes –de manera muy destacada el ferrocarril–; y el fenómeno del crecimiento demográfico y las migraciones del campo a los núcleos urbanos.

1. UNA CIUDAD ACORDE A UNA POBLACIÓN EN AUMENTO

El discurrir del siglo XIX va a significar la transformación demográfica de la ciudad hacia unos índices modernos. Las características al iniciarse el siglo nos situarían ante un panorama propio del Antiguo Régimen que provoca un crecimiento vegetativo

bajísimo e incluso negativo, sin duda afectado por los periodos de crisis¹. Estos periodos se beneficiaban de la insalubridad que presentaba la ciudad según autores de la época –como José Ortega Zapata²– y que se constituirá en el caballo de batalla hacia el que se orientarán las primeras remodelaciones burguesas para constituir una ciudad de acorde a un nuevo canon de valores.

Ante esta caótica situación ¿cómo se explica el aumento de población en la segunda mitad del siglo? Todos los autores ven en la inmigración el factor decisivo, siendo una inmigración singularmente rural y fomentada por el proceso industrializador que provoca el aumento de población en las ciudades³. El incremento de población se debe, por lo tanto, más que a la buena relación natalidad/mortalidad, al desplazamiento de familias que, hasta ese momento, tenían en el cultivo del campo su medio de vida⁴.

¹ Junto a los efectos de la Guerra de la Independencia, la ciudad sufre varias epidemias de gran magnitud: las de cólera en los veranos de 1834 y 1885, la de tifus en el año 1869 y la de gripe en el invierno de 1888-1889.

² OTEGA ZAPATA, José, *Solaces de un Vallisoletano setentón*, Valladolid, Luis N. de Gavira, 1895. Recogemos aquí dos imágenes que ilustran a la perfección la falta de equipamiento de la ciudad: «La higiene, como palabra técnica de la Medicina, y como precaución sanitaria, era completamente desconocida en Valladolid, los años 1830 y siguientes (...) En Valladolid, no había alcantarillas, que arrastraran las aguas sucias; no había ni podía haber, escusados en las casas ¿Cómo evitar los focos de infección?», p. 99; «He ido retrasando, por los tristísimos recuerdos que para mi tiene hablar de la luctuosa primera invasión del cólera morbo, que convirtió a Valladolid en un inmenso cementerio (...) Muy a menudo se veía a un médico, materialmente asaltado en medio de la calle y detenido en su birlocho, por golpe de gente, que hasta pistola en mano le obligaba a ir a asistir a los moribundos», p. 108.

³ GARCÍA FERNÁNDEZ, Jesús, *Crecimiento y estructura urbana de Valladolid*, Barcelona, Libros de la Frontera, 1974, p. 45. Nos indica como existe un «importante crecimiento por atracción; es decir, por inmigración; absorbiendo una proporción relativamente grande de los elevados contingente que han integrado el considerable éxodo rural de la región, y en especial de la provincia».

⁴ Sugestivas son las ideas reflejadas por Pedro Carasa Soto en su trabajo “Por una historia social de la ciudad. Urbanización, pauperismo y asistencia” (en SERRALLONGA I URQUIDI, Joan y BONAMUSA GASPA, Francisco, *La sociedad urbana en la España contemporánea*, Barcelona, Asociación de Historia Contemporánea, 1994, pp. 23-64) en el que se formula como la burguesía debió afrontar el problema que le suponía la llegada de esos contingentes y amoldarlos a sus valores.

La consecuencia directa es que Valladolid crece en los últimos ochenta años lo que no había conseguido en las ocho centurias anteriores. Como datos orientativos vemos cómo en el censo de Valladolid en 1838 se cifraba en 18.000 habitantes la población, siendo inferior al de 1787 (21.000), y cómo casi se alcanzaron los 70.000 en la segunda mitad del siglo XIX. La movilidad de estas gentes tendría por objeto la búsqueda de mejoras socio-económicas (sin importar demasiado la contraprestación del trabajo a realizar). Este hecho, junto a la reducción de la mortalidad tanto de adultos como de niños permite que Valladolid alcance casi los 100.000 habitantes en el primer tercio del siglo XX.

Mientras que en la segunda mitad del siglo XIX el crecimiento vegetativo es negativo, en el primer tercio del XX comienza a ser positivo⁵, igualándose a los registrados en el resto de España, que han sido clasificados por los especialistas como el inicio de la modernización demográfica del país.

2. CAMBIOS EN LA SOCIEDAD VALLISOLETANA

La sociedad estamental característica del antiguo Régimen se enfrenta a su ocaso durante la primera mitad del siglo XIX. Las transformaciones iniciadas tienen por objeto cambiar el sistema de relaciones y grupos condicionados por la jerarquización feudal y eclesiástica, para crear una nueva sociedad basada en las clases y vertebrada por conjuntos y relaciones determinados por la propiedad y la actividad económica. De igual forma la antigua colectividad predominantemente agraria, se enfrenta a una más urbana en la que destaca la actividad industrial y financiera.

Siguiendo a Elena Maza Zorrilla⁶ en primer lugar debe establecerse la relación entre la ciudad y la sociedad que la habitaba, y en este sentido se observa cómo Valladolid es una ciudad que ofrece posibilidades al crecimiento demográfico, pero que

⁵ De 1878 a 1900 la tasa anual de natalidad y mortalidad se reduce, aproximadamente, del 42 al 34 por mil; de 1900 a 1936 desciende del 34 al 25 por mil (la mortalidad incluso es inferior al 23 por mil).

⁶ MAZA ZORRILLA, Elena, "La Sociedad en la segunda mitad del siglo XIX", en ALMUIÑA FERNÁNDEZ, Celso *et al.*, *Valladolid en el siglo XIX*, Valladolid, Ateneo, 1985, pp. 377-406.

a su vez tiene muchas carencias urbanas de las que, por ejemplo, se señala constantemente su insalubridad⁷.

En segundo término se analizan los diversos sectores sociales. Los datos en la mitad del siglo cifran que el ochenta por ciento de la población serían clases bajas (entendiendo como tales las de escasa cualificación laboral o no poseedoras de los medios de producción), un quince por ciento de clases medias (asalariados cualificados, profesionales liberales y medianos propietarios) y un cinco por ciento de clases altas (grandes propietarios, notables industriales, altas personalidades con influencias).

El cambio en la producción altera las relaciones laborales y profesionales y su ubicación en una sociedad de clases en dinámica tensión de crecimiento (también resulta interesante ver la ubicación que ocuparán estas clases en la trama urbana, que será señalada en la parte de urbanismo).

Ya en el primer tercio del siglo XX la situación se equilibró, existiendo en la ciudad un sesenta por ciento de clases bajas, casi una tercera parte de medias y un siete por ciento de alta burguesía. Es decir, aparición y crecimiento de las clases medias urbanas, que adquiere dimensiones pioneras en el entorno regional.

Por otra parte, el proletariado industrial experimenta un proceso de identificación y crecimiento notable en la ciudad; de menos de un cinco por ciento a mediados del siglo XIX se pasa a superar el veintidós por ciento en 1930⁸.

Y un tercer elemento de análisis sería el de grupos sociales depauperados e improductivos, que sería una realidad muy acusada en la ciudad que haría poner en

⁷ MADDOZ, Pascual, *Diccionario Geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar. Madrid 1845-1850. Tomo 8*, Valladolid, Edición Facsímil a cargo de Ámbito, 1984, p. 196: sobre la limpieza «la extremada planicie y poca vertiente del terreno en que está fundada la ciudad, la oposición que hacen los vecinos propietarios de las bodegas que hay dentro de la población, a la apertura de alcantarillas, y la escasez de los fondos municipales, contribuyen a que la limpieza no sea tan esmerada como pudiera desearse».

⁸ SERRANO GARCÍA, Rafael, "Problemática Social y orígenes del movimiento Obrero (1968-1900)", en ALMUIÑA FERNÁNDEZ, Celso *et al.*, *ob. Cit.*, pp. 407-430. Apunta la preocupación que generaba el desempleo, los salarios, la vivienda y el asociacionismo.

marcha un complejo sistema de asistencia social que provoca la apertura de numerosos centros benéficos⁹.

3. TÍMIDOS CAMBIOS EN LA ECONOMÍA

La economía de la provincia de Valladolid era eminentemente agrícola y marcada por el tradicional y mesetario cultivo del cereal, principalmente trigo, que constituía la casi única fuente de ingreso. Pero el siglo XIX demostrará cómo la burguesía castellana no se limita a ser observador de las revoluciones europeas, sino que desde su característica agraria inicia ambiciosos proyectos más o menos afortunados.

En lo que se refiere a la capital a comienzos del XIX son numerosas las fuentes que reflejan el aire pueblerino de la misma. Y ello no es de extrañar ya que se trataba de una sede de servicios para una comunidad de agricultores en la que quedaban restos de una reducida industria artesanal y el comercio era el imprescindible para el necesario abastecimiento (realizado a través de pequeños establecimientos). Las principales instituciones culturales –Real Chancillería y Universidad- se encontraban en franco deterioro, no así la clerecía e instituciones monacales, con numerosas iglesias parroquiales y penitenciales y múltiples conventos con extensas huertas en el centro y periferia de la ciudad¹⁰.

⁹ MAZA ZORRILLA, Elena, *Valladolid: sus pobres y la respuesta institucional (1750-1900)*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1985, p. 377: «rayando el siglo XIX conviven en Valladolid dos sistemas asistenciales: el público y el particular. Con todo, la oferta benéfica es selectiva e insuficiente (...) según las estadísticas de las autoridades locales, casi la tercera parte del vecindario son “familias pobres”». También debe señalarse la importancia de las sociedades de socorro, en torno al centenar en la provincia.

¹⁰ El *Manual histórico y descriptivo de Valladolid* (Valladolid, Hijos de Rodríguez, 1861) recoge en la página 299 como la Ciudad, en vísperas a la segunda mitad del siglo XIX, era simplemente un centro administrativo y un pequeño núcleo comercial. Ambas funciones se derivaban de su calidad de capital de provincia. A ellas unía un cierto carácter de capital regional, basado en dos viejas instituciones, la Chancillería y la Universidad, que tampoco atravesaban por su momento de mayor esplendor.

Los primeros indicios de cambio comienzan a apreciarse hacia los años cuarenta¹¹. Así, el comercio se extiende al ámbito regional e internacional «calificándose de floreciente» iniciados los años sesenta, gracias a la influencia ejercida desde las comunicaciones y el transporte que también beneficia a la industria¹². La agricultura además es estimulada por el proceso desamortizador en la provincia y que provoca que «el actual centro histórico de la urbe vuelva a ser trazado obligando a monasterios y conventos, con grandes extensiones de terreno, a dejar sus emplazamientos»¹³.

En la industria destaca la especialización en la fabricación de materiales para construcción tales como cerámicas, tejas y ladrillos. Pero sin duda alguna el sector industrial tuvo en las harineras su mejor exponente, hasta el punto que autores como Celso Almuíña han señalado la existencia de una “Burguesía Harinera” para caracterizar a la burguesía vallisoletana. Según Miguel A. Carrero su proliferación se debió a la expropiación de monasterios, al impulso del canal (los originarios molinos para el abastecimiento local o el autoconsumo ven cómo la implantación del Canal supone una vía de navegación que comunicaba el interior de la meseta con el puerto de Santander, cuyo objetivo base era la salida al mar y establecer así el comercio colonial con América) y después a la llegada del ferrocarril Madrid-Irún (que hizo localizar las fábricas de harina alrededor de las vías férreas)¹⁴. Para el geógrafo Jesús García Fernández el proceso de industrialización «fue de corta duración (...) Se atribuye su desaparición a la fuerte crisis de 1864 (...) La causa hay que buscarla en la aparición del ferrocarril, que permitió la llegada de los productos industriales, primero de las otras regiones españolas con más tradición industrial y después de los países extranjeros (...) no pudo soportar la competencia y sucumbió». Pero continúa, «provocó un nuevo y más importante florecimiento de la actividad comercial (...)

¹¹ RUEDA SANZ, Germán, “Del Antiguo Régimen a la Primera Expansión Industrial”, en ALMUIÑA FERNÁNDEZ, Celso *et al.*, *ob. Cit.*, pp. 254-276.

¹² MADDOZ, Pascual, *ob. Cit.*, pp. 223. *Sobre mercados y ferias «de los primeros se celebra uno semanal y de las segundas una el 20 de septiembre, siendo su principal tráfico los ganados mayores y menores y los cereales; también se ponen tiendas ambulantes de quincalla, artículos de primera necesidad y de juguetes».*

¹³ DÍEZ ESPINOSA, José Ramón, “Agricultura, industria y comercio en la segunda mitad del S. XIX”, en ALMUIÑA FERNÁNDEZ, Celso *et al.*, *ob. Cit.*, pp. 317-350.

¹⁴ CARRERO DE LA RED, Miguel, *Las Fábricas de harina en Valladolid*, Valladolid, Caja de Ahorros Provincial de Valladolid, 1985, pp. 283. También señala como el año 1865 se documentan 25 fábricas en la actual provincia de Valladolid, seis en la capital y ocho emplazadas sobre el canal.

además, dio lugar al nacimiento de otra generación de industrias, que por su mayor solidez han pervivido hasta hoy. El ferrocarril ha sido por tanto, el factor principal en la fase de iniciación industrial»¹⁵.

Otras iniciativas de la burguesía les van a situar detrás de la aparición de bancos e instituciones de crédito durante la segunda mitad del siglo. Podemos citar en 1856 el Banco de Valladolid, en 1862 el Crédito Castellano y Crédito Mutuo, en 1863 la Unión Castellana o, en 1864, la Sociedad de Crédito Industrial, Agrícola y Mercantil; si bien todas ellas entrarían a la alza en grave crisis financiera vallisoletana. Esta primera etapa no trunca que en los albores del siglo XX se creen nuevas entidades: en 1874 la Sucursal del Banco de España, el Banco Castellano y la acción de particulares¹⁶.

4. EL SISTEMA DE TRANSPORTES

La obra más importante en la región fue la del Canal de Castilla. Su construcción despertó grandes esperanzas, puesto que iba a ser la vía para dar salida al grano y harinas de Castilla hasta el puerto de Santander, desde el cual se expedirían a otros puntos de la periferia peninsular y, sobre todo, a Cuba. Comienza a funcionar en diciembre de 1836. En 1860 contaba con 365 barcazas, número que disminuyó rápidamente por la competencia del ferrocarril. El canal quedó en 1883 como productor de fuerza motriz para las fábricas de harinas levantadas a su orilla. Para Jesús García Fernández «el Canal de Castilla no se limitó a dar un nuevo impulso a la actividad comercial; sino que, también fue el origen de una primera generación de industrias (...) Los capitales locales, adquiridos en el comercio de trigo, fueron invertidos en centros fabriles»¹⁷.

¹⁵ GARCÍA FERNÁNDEZ, Jesús, *ob. Cit.*

¹⁶ CARASA SOTO, Pedro, “El crédito y las finanzas en la segunda mitad del S. XIX”, en ALMUIÑA FERNÁNDEZ, Celso *et al.*, *ob. Cit.*, pp. 351-376. Señala como las finanzas contemporáneas se apoyan en los sólidos cimiento de una economía industrial en crecimiento. También sienta las bases del funcionamiento del crédito popular (cajas, montes de piedad...) y las instituciones especulativas (“fracasó estrepitosamente” son palabras que enjuician este primer intento de la burguesía vallisoletana por enriquecerse súbitamente cayendo en el error de apoyarse en el comercio con las colonias y la coyuntura del ferrocarril).

¹⁷ GARCÍA FERNÁNDEZ, Jesús, *ob. Cit.*, p. 20.

En 1815 comienza a utilizarse la diligencia en España. A Valladolid llega el primer coche de este servicio en 1833. A mediados de siglo ya se ha generalizado este medio de transporte. En la década de los años sesenta había dieciséis empresas de diligencias que unían Valladolid con Madrid, La Coruña, San Sebastián y otras ciudades, así como con los pueblos más importantes de la propia provincia; todo ello a pesar del impacto del ferrocarril.

En diciembre de 1856 se comienzan las obras del Ferrocarril del Norte en las inmediaciones de las Arcas Reales. En 1860 se termina la línea Valladolid-Burgos, en 1864 la de Madrid-Irún, en 1866 la de Santander y en enero de 1895 se inaugura la de Valladolid-Ariza que asegura la comunicación con Cataluña. Valladolid se convierte así en el centro de Castilla y de la parte occidental de la Península.

El ferrocarril trae mucho más que el mero transporte de viajeros y mercancías. García Fernández enumera las causas por las que el ferrocarril adquiere tanta importancia. Así, habla de la situación de la ciudad, su categoría de gran empresa (3000 empleados en 1900), «empresa socialmente progresiva» (sistema de seguridad social, pensiones...) y el origen de otros establecimientos industriales de carácter metalúrgico (Ej.: Fundiciones Gabilondo, 1868)¹⁸. Este transporte potencia la industria harinera y otras de tipo metalúrgico y auxiliar ferroviario, lo que a su vez fomenta un importante desarrollo del mundo financiero.

5. EL REFLEJO DE LOS CAMBIOS EN EL URBANISMO DE VALLADOLID

El siglo XIX, y concretamente el último tercio del mismo, supone la transformación determinante de la ciudad. Las desamortizaciones, la llegada del Canal, la cubrición del Esgueva o la aparición del ferrocarril transforman por completo la hasta entonces considerada ciudad levítica y conventual, en lo que podríamos denominar la “ciudad del orden”.

5.1. La vieja ciudad levítica y conventual

Si hubiéramos viajado a inicios del siglo XIX a la antigua Corte, nos habríamos encontrado una ciudad en franca decadencia, con excesivos edificios religiosos y un

¹⁸ GARCÍA FERNÁNDEZ, Jesús. *ob. Cit.*, pp. 26-31.

aspecto deplorable. Como dato para comprobar la falta de higiene, podríamos decir que hasta 1867 no se comienzan las obras de alcantarillado en calles como Platerías, que el vertido de aguas sucias a la calle estaba permitido entre las diez de la noche y las seis de la mañana, y que los animales transitaban por las calles siendo otro foco de infección¹⁹. Además, las deficiencias en las infraestructuras eran patentes. Una mínima superficie estaba pavimentada²⁰ y al contar únicamente con el puente Mayor se dificultaba la expansión de la ciudad²¹.

La ocupación francesa va a iniciar la reforma de la ciudad. Bien es cierto que buscaban por encima de todo intereses propios, como evitar las emboscadas, pero ello determinó que se produjeran las primeras reconversiones de los conventos religiosos.

Pero no se producirán cambios relevantes en la estructura urbana hasta que no se inicie el proceso desamortizador. Para María Antonia Virgili Blanquet la desamortización de bienes eclesiásticos, junto a la cubrición del Esgueva y el estancamiento demográfico, serán vitales para que no se plantee de forma inmediata el ensanche propio de las ciudades en su industrialización, al dejar disponibles en el interior de la ciudad extensos terrenos.

Como veremos después, la configuración de la ciudad pasa, a falta de ensanche, por la remodelación de las zonas desamortizadas. Los paquetes conventuales disponen de un suelo céntrico y bien cualificado en la ciudad histórica que proporcionan los solares junto a la Estación o la Plaza de Recoletos. La incorporación de los terrenos conventuales como suelo residencial y en algunos casos

¹⁹ ORTEGA ZAPATA, José, *ob. Cit.* Existía un sinnúmero de cuadra en el centro de la ciudad, correspondiente a mulas, cerdos y caballos que y el sinnúmero de cuadras en el centro de la ciudad. La limpieza urbana la realizaban doce hombres ayudados con dos carros y las basuras se las llevaban los vecinos de Zaratán, que las empleaban como abono

²⁰ MADDOZ, Pascual, *ob. Cit.*, pp. 196: «la grande extensión de la ciudad, y la inmensa circulación de carruajes de la labranza, del comercio y los destinados a conducir materiales para las obras, hacen que el empedrado en muchos puntos se halle en un estado poco satisfactorio, si bien ofrece más regularidad en las calles del centro, en las que así como para las aceras, se ha puesto siempre mayor esmero en su conservación» y en barrios enteros la calzada era de tierra. En el campillo de San Andrés (hoy plaza de España) era preciso colocar piedras estratégicamente para poder cruzar la plaza.

²¹ GARCÍA FERNÁNDEZ, Jesús. *ob. Cit.* El Pisuerga y los ramales del Esgueva condicionaban el núcleo urbano.

como equipamiento, ha sido fundamental como configuradora de la trama urbana del Valladolid actual.

5.2. La construcción de la ciudad burguesa.

▪ *5.2.1. La reforma de la ciudad.*

La dominación de la sociedad por parte de la burguesía mediante el marco provincial, y concretamente a través de la gran ciudad, explica la necesidad de esta clase por construir un nuevo Valladolid.

En la edificación de una ciudad debe valorarse que esta es el resultado de procesos culturales en los que intervienen los cambios de grupos sociales que tienen mentalidades distintas que van parcheando sin cesar la trama de la ciudad. El ejemplo burgués nos pone ante una ciudad dinámica que se sirve del impulso industrial para crear una ciudad útil ante los nuevos sistemas de relaciones.

Existe la intención de sanear la vieja ciudad, por lo que las obras de infraestructura de estos años obedecerían a esta idea: la desecación de los dos ramales y cubrimiento del río Esgueva (encauzado y parcialmente cubierto a mitad de siglo, el resto continúa hasta comienzos del siglo XX) y los posteriores planes (abastecimiento de agua, alcantarillado, gas, alumbrado público) que comenzando por las zonas céntricas van a extenderse a toda la ciudad, ya en el siglo XX.

El primer impacto industrial ligado al Canal de Castilla muestra las necesidades por adaptarse a las demandas de los modernos sistemas de producción, aunque al aspecto de la población no afectaba.

La llegada del ferrocarril a la ciudad en 1860 conlleva cambios en la estructura de la ciudad. La vía del tren se constituye en nuevo obstáculo para la continuidad morfológica de la ciudad antigua. La propia estación del ferrocarril posibilita la apertura de las calles muro y Gamazo para unirla con el centro antiguo, de la misma forma que se entiende el ambicioso proyecto de construcción de Gran Vía que uniría San Pablo a la estación y del que la calle López-Gómez –uniendo la plaza del Campillo a la Universidad- sería uno de los tramos, o el caso del proyecto de la actual calle Felipe II, enlazando San Pablo, plaza del Ocho-Duque de la Victoria y plaza del Campillo, no se realizará, y de forma parcial, hasta 1960.

Basilio Calderón, analizando la cartografía existente, ha manifestado el diferente tratamiento que se da a la ciudad; el Norte sufre el olvido de cualquier proyecto, mientras que la zona centro y Sur de la ciudad es remodelada como zona residencial burguesa. Sobre esta reforma, pone énfasis en la inexistencia de una norma o directriz de carácter general que fijase prioridades y armonizase el conjunto. De este modo fue la nueva burguesía urbana, al mostrarse el Ayuntamiento incapaz de afrontar la empresa, quien seleccionó el lugar para acometer las reformas en el centro y sur de la ciudad, que suelen realizarse tras la demolición de viejos caseríos que permita igualar el trazado de las calles y aumentar su anchura.

El crecimiento de la periferia hace que en los últimos años del siglo XIX Valladolid inicie su expansión superficial. Entre 1877 y 1900 el crecimiento de la población (16.608 habitantes) fue parcialmente absorbido por los barrios Históricos y arrabales que verán acentuado de este modo su hacinamiento y degradación²².

▪ 5.2.2. Funcionamiento y decoración de la ciudad burguesa.

De este modo se refería Agapito y Revilla a las Ordenanzas que configuraban la ciudad:

«Y ya que no se hizo cosa de valía a los fines urbanísticos, en cambio se dieron, en diferentes veces, disposiciones para el buen gobierno de la ciudad, en 1837, 1846, 1849, 1853, 1863 y 1865, y aunque no comprendían todo el fondo de unas Ordenanzas municipales, algo se adelantó con ellas, pues las Ordenanzas de ese carácter vienen a ser como las regaldas de conservación de una buena urbanización. En ese sentido se llegó ya a mas en las Ordenanzas de 1886, redactadas con miras más amplias, sin embargo de lo cual se han hecho anticuadas y se trata de modificarlas o hacer otras nuevas, en consonancia también de las necesidades actuales, por lo menos»²³.

Las ordenanzas tienen gran repercusión en la conformación de la ciudad. Durante la primera mitad del siglo XIX no existe una normativa específicamente urbanística y edificatoria, por lo que para suplir esta ausencia se producen una serie de Bandos de Alcaldía (en el de 1849 se recoge la preocupación por el hacinamiento

²² Ejemplo de ello será como ante el proyecto de saneamiento de 1890, queden al margen de él los barrios de Tranque, Delicias, San Isidro o La Victoria.

²³ AGAPITO Y REVILLA, Juan, *Arquitectura y Urbanismo del antiguo Valladolid*, Valladolid, Edición facsímil del Grupo Pinciano, 1991, pp. 35.

de viviendas, y en 1859 uno hace relación al ornato y condiciones exteriores de los edificios y otro a la regulación de los artefactos industriales movidos a vapor). No es hasta el 20 de Septiembre de 1885 cuando por decreto municipal se constituya una comisión para la redacción de unas ordenanzas para atender las modificaciones en el casco urbano. De esta forma y con el estudio de la normativa de otras ciudades se promulgan Las Ordenanzas Municipales de la ciudad de Valladolid de 1886, que tendrán vigencia hasta después de la Guerra Civil, con los siguientes aspectos destacados.

- Condiciones de funcionamiento de servicios públicos (tranvías, etc.) Título 3°.
- Higiene y salubridad (regulación de los baños, lavaderos, mercados y mataderos...) Título 4°.
- Reglamentación de los establecimientos fabriles peligrosos incómodos e insalubres (delimitando el casco urbano de la población) Título 5°
- Cesión gratuita de terreno para viales (según la ley de expropiación entonces vigente por parte de los propietarios del suelo para la realización de las edificaciones).

Es una primera regulación urbanística de la ciudad, desde la contemplación de su morfología, las calles y los edificios de acuerdo con la técnica urbanística de la alineación por entonces vigente. De esta forma se clasifica el sistema viario para que en función de la anchura de sus calles se determine la altura posible de la edificación. Pero además la preocupación por la higiene y salubridad o la regulación de servicios públicos denota la aparición de una nueva ciudad, la burguesa.

Se restaura la ciudad formando nuevas plazas y paseos, haciendo hermosas y artísticas fuentes y plantando bellos y magníficos jardines a finales de siglo, supone el inicio de una serie de intervenciones urbanas de cara a la configuración de nuevos espacios públicos que requieren de un tratamiento específico:

- El verde urbano: Campo Grande (1877) y de las Plazas de Poniente, Zorrilla y Tenerías.
- El equipamiento urbano: promoción y construcción de tres mercados, y la aparición del edificio público, capaz de albergar una actividad concreta como la Plaza de toros (1890), el antiguo frontón Fiesta Alegre, la estación, el Nuevo Ayuntamiento, el Pasaje Gutiérrez (1886) e incluso el mismo desplazamiento

“fuera de la ciudad” de ciertas funciones molestas (Cementerio, Manicomio, Cárcel o Antiguo Matadero (1875).

Las estatuas contribuyen a embellecer la ciudad en las plazas principales. En la Mayor se instala, en 1903 la del Conde Ansúrez. En 1905 se coloca el monumento a Colón, y en 1910 se inaugura la dedicada a José Zorrilla.

Las viviendas presentaban un doble panorama. Para los emigrantes al amparo industrial la vivienda era cara, por lo que deben asentarse fuera del perímetro edificado, formando núcleos de carácter suburbial, bien sobre suelos de escaso valor o bien a partir de la lotificación de fincas rústicas o huertas (Cuesta de la Maruquesa, Tranque, Delicias, San Isidro).

Respecto a la burguesía, solicita los materiales más avanzados en el campo de la construcción. Por eso junto al ladrillo, aparece el hierro y el hormigón que simplifican la construcción y la ornamentación. Las viviendas de la zona centro presentan balcones de hierro, miradores y elementos decorativos muy variados que, influenciados por una mezcla de corrientes artísticas, determinan un eclecticismo – posibilitado por los descubrimientos técnicos– del que buena parte de culpa tiene la burguesía demandante de esta grandilocuencia²⁴.

²⁴ Vid. CHUECA GOITIA, Fernando, *La destrucción del legado Urbanístico*, Madrid, Dossat, 1985; y BONET CORREA, Antonio, *Las claves del Urbanismo*, Barcelona, Ariel, 1989.