

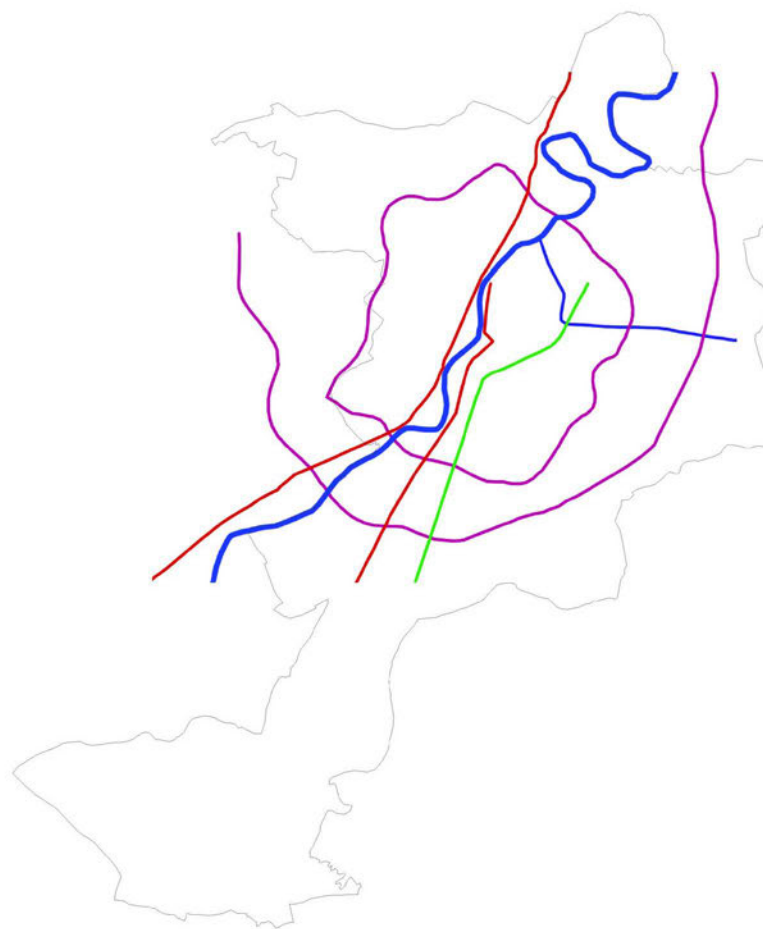
INFORMACIÓN URBANÍSTICA Y AVANCE

FASE 2.1 TRABAJOS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA

I. VALLADOLID EN SU CONTEXTO PENINSULAR Y REGIONAL

I.

VALLADOLID EN SU CONTEXTO PENINSULAR Y REGIONAL



Fase 2. 1. Trabajos de Información urbanística

El trabajo de revisión comienza, su Fase 2, con las tareas precisas de Información Urbanística (Documentos de Información, análisis y diagnóstico, de acuerdo con el Art. 111 del RUCyL y págs. 16-20 del ptp)

El trabajo de información es un trabajo dirigido hacia el plan y hacia sus objetivos, no se trata por lo tanto ni de una investigación académica, ni de una compilación de estudios previos, ni de un análisis de coyuntura. La ciudad de Valladolid es una realidad muy estudiada, aunque quizás no bien conocida desde una perspectiva urbanística integral e integradora. La ventaja de los estudios académicos es que en cada caso ellos mismos definen el marco y los condicionantes de sus objetivos. De entrada ya saben que no pueden abarcarlo todo. Pero no podemos renunciar al conocimiento, ni pasar por alto la reflexión que se inspira en cada disciplina. Es una plataforma que abre posibilidades. Para el Plan debe trasladarlo a lo concreto. En nuestro caso se trata de conocer la realidad urbana y relacionarla con el planeamiento urbanístico vigente para establecer mejoras allí donde el planeamiento es responsable de una u otra situación. Lo urbano trasciende lo urbanístico, por ello un Plan General será siempre un instrumento limitado. Conocer primero la realidad urbana existente y, a la vez, conocer cómo ha funcionado el urbanismo vigente. Porque desconocer lo que depende o deriva de una u otra ordenación urbana, de un contexto normativo concreto, es muy habitual y conduce a confundir las aspiraciones de un proyecto social, incluso el talento y la inteligencia colectivas, con realidades muy condicionadas en su forma y funciones.

Indice:

- 07 1. Introducción. Ecos de la Ciudad del Renacimiento.
- 13 2. Valladolid en España y en Europa. Perfiles de una ciudad:
¿un “Moderno Centro Industrial”?
- 25 3. Valladolid en Castilla y León: ventajas de tamaño, posición
y capitalidad.
- 29 4. Valladolid y su entorno regional próximo, de la ciudad del
Pisuerga a la capital del Duero.
- 35 5. El Alfoz de Valladolid, interferencias entre la “aglomeración
urbana” y la “metropolización del territorio”.
- 51 6. Condicionantes de partida: lo que la ciudad quiere ser, lo
que la ciudad no puede dejar de ser.

Contenido.

El Pliego de condiciones de esta Revisión del PGOVa planteaba entre sus “objetivos particulares” La necesidad de “Establecer una ordenación que aproveche el potencial de Valladolid y Entorno como Área Metropolitana emergente de primer rango y sirva para fomentarlo”. Con tal fin se proponía (a) el estudio de las relaciones entre Valladolid y la realidad de los municipios de su entorno, en complemento de lo establecido en las DOTVaEnt, y de cara a facilitar “una colaboración institucional que permita establecer sinergias entre Valladolid y los municipios de su entorno, minimizando eventuales disfunciones y mejorando la calidad de vida de los vallisoletanos”.

A lo largo del trabajo de información urbanística abordamos este tema desde diferentes perspectivas, muy atentos al papel que pueda desarrollar en el futuro la “Comunidad Urbana de Valladolid” (CUVa). Más adelante y en este capítulo de la información urbanística abordamos la relación entre Valladolid y los municipios de su Alfoz.

Sin embargo el Pliego marcaba como segundo objetivo (b) el de “Realizar un análisis y diagnóstico de la actual realidad y expectativas de Valladolid, enfocado a la toma de decisiones urbanísticas”. Análisis que debía apoyarse en “aspectos sociológicos, económicos, funcionales y ambientales”, con el fin de “indicar potenciales y debilidades, constatar necesidades y demandas, y plantear consecuentemente actuaciones, debiendo ser además útiles para definir el modelo territorial que se proponga para Valladolid”. En dicho esfuerzo habría que considerar lo recogido en el documento “Valladolid hacia 2016. Propuestas estratégicas”.

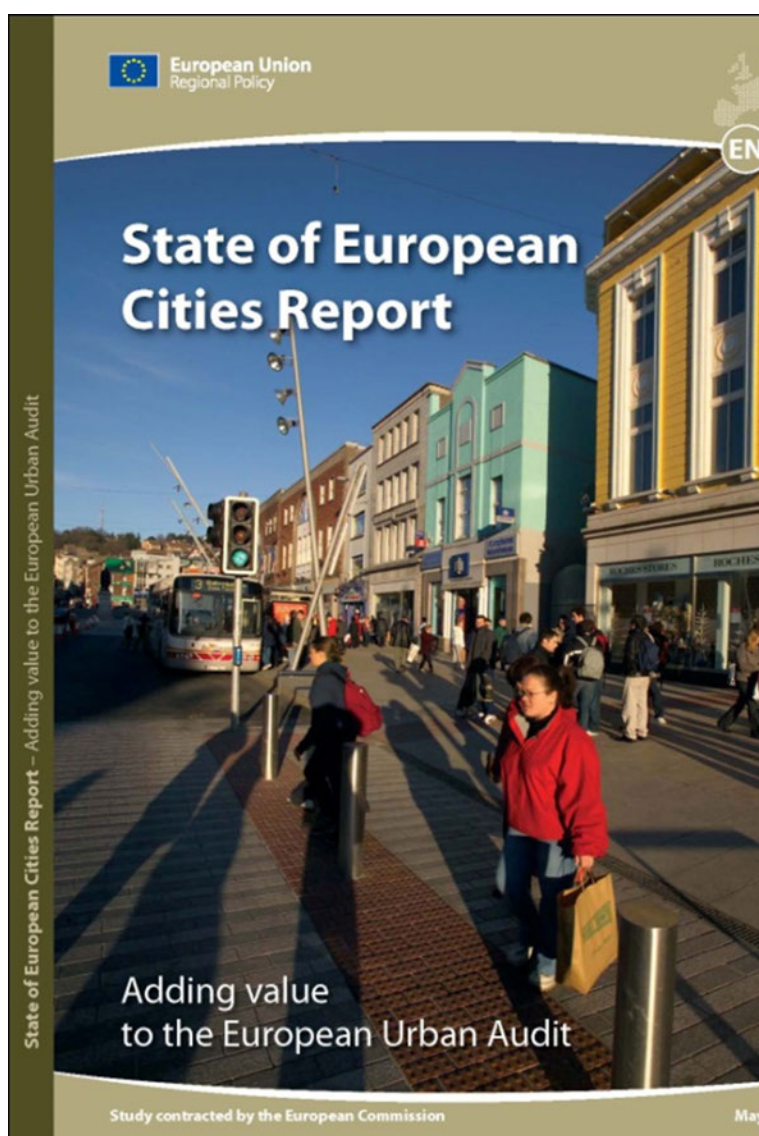
Es Imposible todo ello sin una aproximación precisa al perfil de Valladolid en un contexto amplio, para luego detectar factores y condiciones de cualquier posible modelo en el contexto más inmediato.

Es verdad que “ya se sabe” en líneas generales cómo es Valladolid. Pero, en estos tiempos de incertidumbre, acudir a lugares comunes es, como mínimo, arriesgado.

A grandes rasgos, Valladolid es una ciudad media grande con una situación relevante entre las 52 ciudades españolas con más de 100.000 habitantes. Por tamaño y posición, función territorial y área de influencia, Valladolid es un Centro regional de primer orden, sólo por debajo de Madrid y Barcelona en cuanto a su rol funcional. Es verdad que Valladolid ha perdido población en los últimos años, ocupando hoy la posición 13ª por población municipal (313.437 habitantes, INE 2011). Y es verdad que las condiciones de poblamiento histórico hacen que Valladolid tenga dificultades para consolidar un espacio metropolitano. Sin embargo Valladolid y su entorno cuentan hoy con un perfil demográfico sólido, en particular en su contexto regional, con un alfoz que incorpora 98.073 habitantes (INE 2011), generando una aglomeración urbana/área metropolitana en formación de

411.510 habitantes censados. Estamos por ello ante la 17ª área urbana del país.

Al largo de este capítulo vamos a ir estableciendo, sintéticamente, las singularidades del contexto de nuestra ciudad, abordando diferentes escalas de referencia, desde Europa al Alfoz, en un intento de detectar factores determinantes del perfil de la ciudad y ofrecer una primera batería de respuestas a las preguntas realizadas.



Portada del documento "State of European Cities Report. Adding value to the European Urban Audit".

[Fuente: ECOTEC Research and Consulting Ltd, in cooperation with NordRegio and Eurofutures. European Commission, 2007]

1. Introducción. Ecos de la Ciudad del Renacimiento.

Valladolid es una ciudad muy estudiada, sobre todo desde la perspectiva histórica y geográfica, pero también urbanística. No es este el lugar de añadir nada. Sin embargo sí queremos comenzar recordando el que para no pocos es el momento de esplendor de la ciudad, el siglo XVI. En Valladolid un observador atento encuentra con facilidad brillantes ecos del Renacimiento, sobre todo en los fabulosos patios como el de San Gregorio, Santa Cruz, San Benito o el Monasterio del Prado. Pero también en edificios y calles, muchas veces escondidos por la gran transformación que se produce desde finales de los años 50 del pasado siglo.

Valladolid se transforma con los Reyes Católicos –aquí se casan en secreto. Ciudad universitaria con los Colegios de Santa Cruz y San Gregorio, ciudad de tribunales (Real Chancillería e Inquisición), monasterios y palacios, la ciudad pasa en el siglo XVI de ser una de las sedes de la corte itinerante a ser la Sede de la Real Audiencia. En Valladolid muere Colón en 1506, aquí nace Felipe II en 1527, y según Francisco Rico, probablemente en Valladolid se leyeron los primeros ejemplares de *El Quijote*, en torno a 1605 (entre 1601 y 1606 Valladolid volvió a ser la capital del Reino). Estamos ante una ciudad vigorosa, clave en la sociedad española de su tiempo, con sus virtudes y problemas, como lo demuestra de manera extraordinaria el clásico de Bartolomé Bennassar, *“Valladolid en el Siglo de Oro. Una ciudad de Castilla y su entorno agrario en el siglo XVI”*, editado por primera vez en 1967. Ecos de una época que también podemos encontrar en la última novela de Miguel Delibes, *“El hereje”*¹, con la que es posible redescubrir rincones la ciudad. Visión esta diferente, porque como el propio Delibes escribe en otra ocasión *“Valladolid limita al norte con don Pero Ansúrez, el conde, fundador de la ciudad, y al sur, con don José Zorrilla, el poeta romántico. Entre don Pero y don José cabe toda su historia...”*².

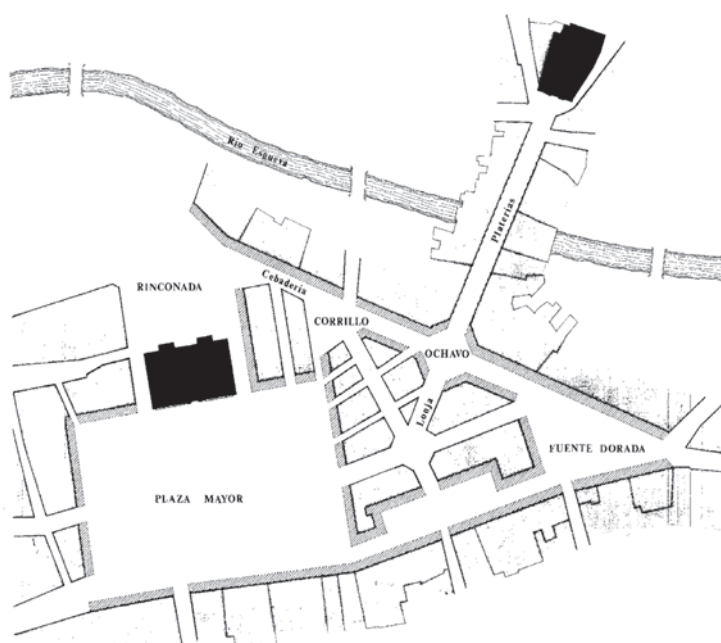
Valladolid en un grabado realizado por Braun y Hogenberg en 1574. Detalle.



1 “A Valladolid, mi ciudad” es la dedicatoria de *El hereje*.”

2 En “*Tierras de Valladolid*”, guión de televisión, 1966.

En este siglo tiene lugar un extraordinario episodio urbanístico, tras el gran incendio que en 1561 asoló el centro urbano –más de 400 casa destruidas. Con informe y proyecto de Francisco de Salamanca y con apoyo del soberano, se levanta un conjunto urbano fundado en los principios del Renacimiento, con una geometría precisa fundada en amplias calles rectas y un concepto escenográfico muy preciso. La amplia Plaza Mayor es un gran escenario –a partir de 1537 se publica los Cinco Libros de Serlio, con asociación de la ciudad al teatro–, un espacio de representación en su doble sentido. La calles porticadas (arquitecturas regulares en fachadas y soportales), la lógica definida de las plazas del Corrillo, Fuente Dorada y El Ochoavo y la elegancia de Platerías confirman todavía hoy lo que fue sin duda el ejemplo pionero del urbanismo moderno en España.



Ámbito y traza del proyecto de Plaza Mayor de Valladolid, de su entorno de calles porticadas y de la calle de Platerías.

[Fuente: Estudio de José Altés sobre la Plaza Mayor, 1999]

Bennassar escribe, “...Valladolid no es una ciudad más entre otras ciudades castellanas porque, si bien como les ocurre a éstas, su población crece merced al empuje demográfico y la expansión económica provoca un enriquecimiento provisional a la vez que participa del espíritu del Renacimiento y se apasiona por el tema de la Reforma-Contrarreforma, la geografía del momento le concede, además, posibilidades tan esplendorosas que la monarquía castellana, en la época de su grandeza, las favorece y enriquece con su presencia”.³

Efectivamente, como el propio Bennassar reconoce, Valladolid es una ciudad con “ocasiones perdidas”, como el comercio de la lana en Burgos, la industria textil en Segovia, las ferias en

³ Ver Bartolomé Bennassar, “Valladolid en el Siglo de Oro. Una ciudad de Castilla y su entorno agrario en el siglo XVI”, Ámbito ediciones, Valladolid 1989. Pág. 20.

Medina del Campo o la capitalidad intelectual de España con Salamanca, sin embargo lo que le queda es su función política, administrativa y judicial, lo que es una *“vocación de capitalidad en suma”*. Valladolid es la ciudad del Duero, río que “recoge casi todas las aguas de Castilla la Vieja y León, dice nuestro autor, que destaca la interacción entre Valladolid y sus pueblos: poblados y despoblados, desiertos y pueblos, destacando la interacción entre lo rural y lo urbano, la asociación normal entre la capital y las localidades de su entorno.

Pero sobre todo Valladolid es entonces una *“ciudad de Castilla atenta a las voces del mundo...”*

La Plaza Mayor y su entorno, el proyecto de Fco. de Salamanca, generosamente dimensionado y pensado para el futuro, al lado de la capacidad de la ciudad para llevarlo a cabo son un elocuente ejemplo para la ciudad actual, un modelo de actitud para afrontar el desafío permanente que la propia ciudad como plantea en cuanto espacio construido. Como insiste Bennassar: *“...la ciudad se presenta a lo largo del siglo como una obra en curso de realización que ofrece al público un espectáculo más, el de la búsqueda obstinada, siempre reanudada, de formas y líneas renovadas por los cambios de las técnicas y los ideales”*.⁴

No son muchos los momentos de “grandeza” en el urbanismo de una ciudad.

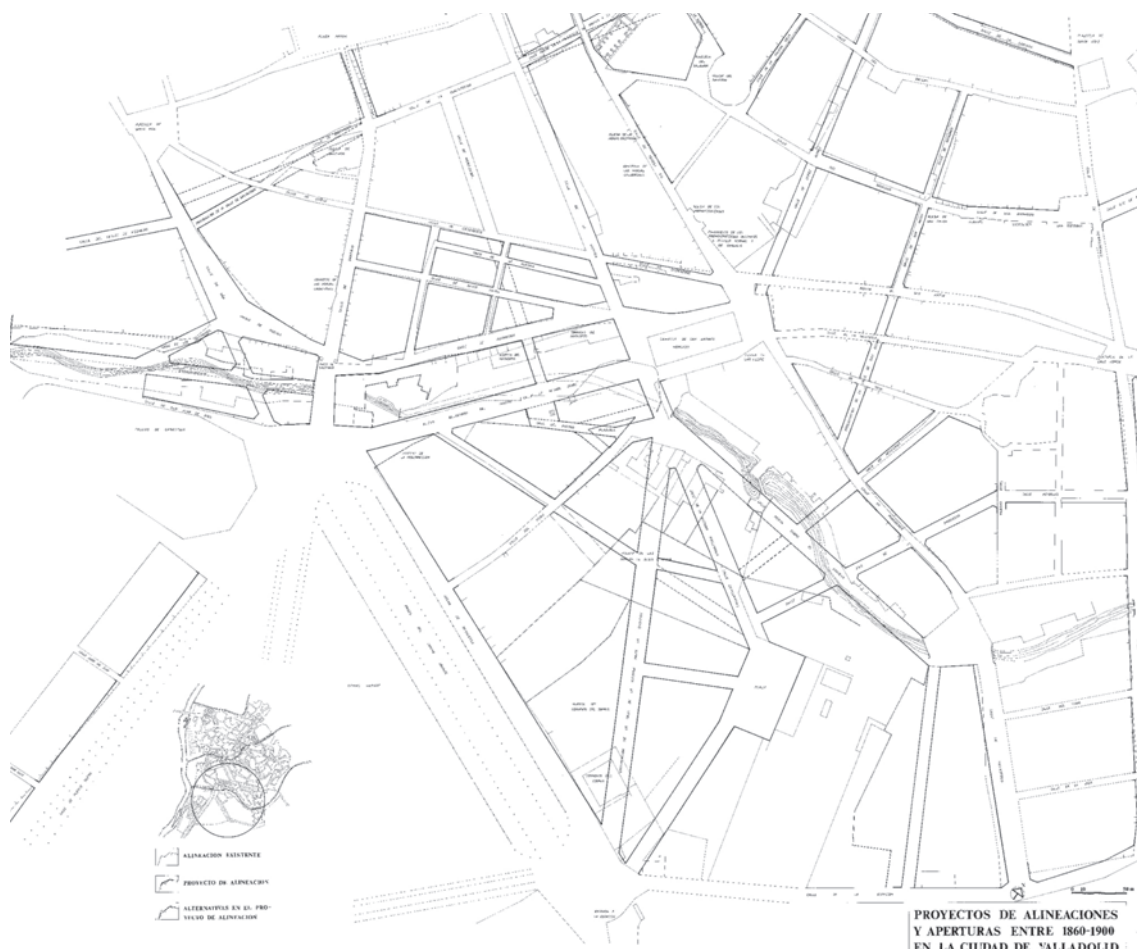
Valladolid es escenario de las contradicciones de una cultura en transformación, con inercias muy claras. El perfil económico de la ciudad no deja de inquietar entonces, como descubre Bennassar en una ciudad en donde *“El ideal señorial hará posible el Siglo de Oro, ideal señorial que supone el sacrificio del porvenir en beneficio del presente por el consumo inmediato de la riqueza, mientras que el ideal burgués del siglo XIX sacrifica el presente al futuro mediante la inversión de la riqueza”*⁵. Alguien podría decir que el ideario señorial no ha abandonado del todo a la ciudad, que incluso hoy está presente. Sin embargo Valladolid se compone, poco a poco, como una ciudad moderna.

El libro de Alfonso Álvarez Mora, *“La construcción histórica de Valladolid”* (2005), recoge con acierto otros dos momentos extraordinarios de la “modernización” de la ciudad, claves por la ambición de la acción emprendida en la construcción de la ciudad: la transformación interior de la ciudad tradicional desde mediados del siglo XIX y el salto definitivo del Pisuerga, cien años después, con la construcción de los puentes y el desarrollo de la Huerta del Rey. La energía de figuras como el alcalde Miguel Íscar o la eficacia de la colaboración entre el Ayuntamiento y el INUR son imprescindibles para comprender lo que han sido ejemplos de desarrollo urbano excepcionales: no sólo se crece cuantitativamente, sino cualitativamente, porque el desarrollo urbano es el resultado de trabajos integrados de creación de infraestructura urbana, de edificación y de equipamiento,

⁴ Bartolomé Bennassar, Op. Cit Pág.: 459

⁵ Bartolomé Bennassar, Op. Cit Pág.: 522

esfuerzos relevantes en creación de saneamiento, de reforma de tejidos obsoletos, de creación de calles, construcción de puentes, habilitación de espacios para usos públicos...

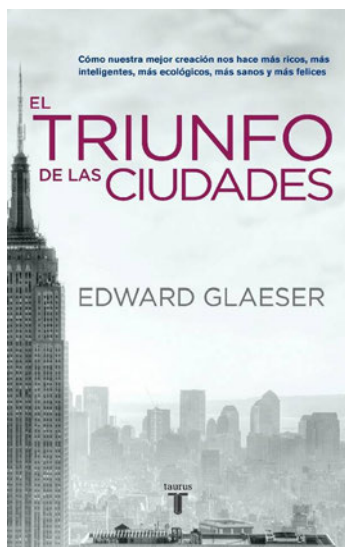


Transformaciones entre 1850 y 1900 en torno al Campo Grande y la calle Labradores

[Fuente: Alfonso Álvarez Mora 2005]

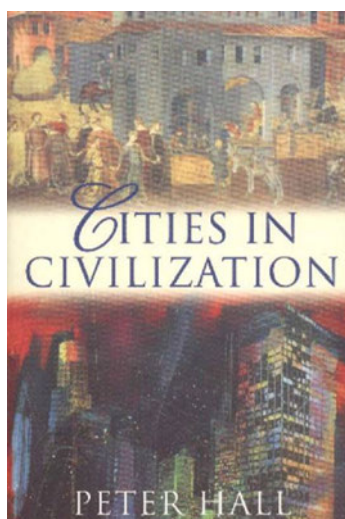
Porque desde mediados del siglo XVII la ciudad comenzó a perder su brillo y a convertirse en una envejecida capital de provincias, sólo apoyada en la limitada riqueza agraria, como otras tantas, y con un vigor social relativo, moderado tardíamente por el ímpetu regeneracionista. La llegada del ferrocarril, tras el espejismo del Canal de Castilla y lo que a éste le rodea, es el impulso que necesita la ciudad, con la instalación de los talleres y el inicio de una cultura industrial que dura hasta nuestros días:

“Valladolid era ya, con diferencia y sólo después de Madrid, la ciudad más importante de la Meseta. Había consolidado su perfil universitario, como cabecera de uno de los diez distritos que organizan el país —desde la ley Moyano de 1857—, tenía cierta relevancia como centro financiero y disponía de un sector industrial local, en torno a los Talleres ferroviarios y a empresas agroalimentarias como la Sociedad Industrial Castellana. Es este conjunto de factores el que permite, a pesar de los avatares históricos, mantener en el primer tercio del siglo XX la tensión urbana transformadora. María Antonia Virgili en su narración



del urbanismo de este periodo recuerda el discurso de Narciso Alonso Cortés en el centenario del *Círculo de Recreo*, de 1945: “Difícil formarnos cabal idea de lo que era Valladolid en 1844. Las transformaciones sufridas por nuestra ciudad han sido muy grandes... De aquellas calles miserables y solitarias, de aquellas costumbres sencillas y patriarcales a las elegantes avenidas de hoy y al bullicio y la inquietud actuales hay un mundo de diferencia”. Quizás se pueda afirmar esto de nuevo, aunque en otros términos, porque la ciudad que entonces sentía don Narciso también ha desaparecido”.⁶

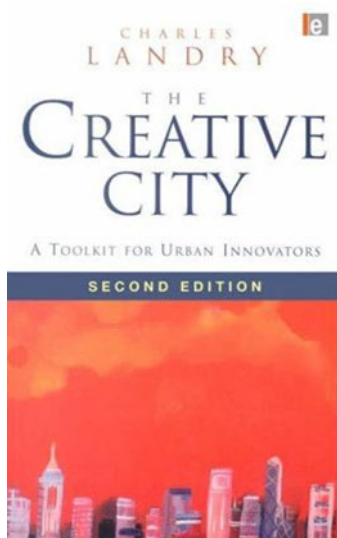
El despegue del intenso proceso de cambios urbanísticos de la segunda mitad siglo XIX, bajo el impulso de una sociedad que se reinventa parcialmente tiene su paralelo en el impulso de industrialización de la posguerra, sobre todo a partir de la asignación del Polo de Desarrollo. Pero la emergencia de esta Valladolid industrial, perfectamente narrada por Jesús García Fernández en “*Crecimiento y Estructura urbana de Valladolid*” (1974), está marcada por las disfunciones que un desarrollo extraordinario genera en Valladolid al hilo de la construcción de nuevas fábricas: se transforma el Centro Histórico dramáticamente, surgen los barrios de una periferia formal y otra informal que se miran de soslayo, se agudiza el problema de la vivienda, de falta de infraestructuras, incluso hay carencias en la salud generadas por la acumulación de focos de contaminación y la congestión urbana...



Casi como una necesidad, tras las elecciones municipales de 1979, el planeamiento urbano de la democracia va a adquirir un carácter “remedial”, se deben resolver los problemas de una ciudad atribulada por un crecimiento tan rápido, se han de abordar las carencias: en 1930 Valladolid tiene 91.089 habitantes y en 1981 son 330.242 habitantes, la ciudad se ha multiplicado x3,6. El PGOU de 1984 aborda esta situación en una ciudad cuyo planeamiento anterior (de Cort a Mesones) ha sido confuso y ha generado importantes cargas.

Es en este momento cuando se empieza a añorar la ciudad histórica perdida, y se reaviva la nostalgia por lo que la ciudad podría haber sido y no fue. Sin duda el Renacimiento regresa como el episodio más brillante.

Hoy los ecos de aquel tiempo han sido moderados por años de prosperidad generalizada en los que se han realizado un sin fin de mejoras urbanas, en los que la ciudad se ha consolidado en su posición regional. El problema es que este camino de mejoras parece hoy interrumpido. Valladolid, como otros muchos territorios, sufre hoy la indeterminación ante un futuro muy diferente de la ilusión de felicidad eterna que un periodo económico expansivo y una cultura urbanística enloquecida han



⁶ Ver Juan Luis de las Rivas “Ayuntamiento y Urbanismo”, en “*La ciudad de Valladolid y su Ayuntamiento. 100 años de historia común, 1908-2008*”, Valentín Merino y Enrique Orduña (Coordinadores), págs.: 271-294. Ayuntamiento de Valladolid, 2008.

favorecido. Las expectativas sobre un urbanismo expansivo se rompen cuando la crisis devela la fragilidad del “ladrillo” como máquina económica. Todo el mundo se da cuenta, alrededor de 2008, de que la crisis financiera internacional ha convocado un problema nacional evidente, sin antecedentes. Y se descubre que el urbanismo dominante no ha sido inocente.

Pero incluso inmersos en esta crisis financiera e inmobiliaria, todavía sin solucionar, la ciudad no puede dejar de pensarse a sí misma sin inteligencia. La torpeza sería extraer demasiadas conclusiones de un proceso no tan claro como se cree.

Sir Peter Hall se preguntó en “*Cities in Civilization*” por las edades de oro de las ciudades. ¿Qué hace próspera a una ciudad, cómo se consigue alcanzar una edad de oro, es posible repetirla, cuáles son las condiciones del éxito urbano...?

Muchos otros se han preguntado y se siguen preguntando lo mismo, ¿qué ciudades son creativas y por qué? Pero no surge una explicación concluyente, vemos lo que ocurre aquí o allá, pero no sabemos repetirlo.

Al final de su ensayo Bennassar se interroga sobre una ciudad que ya desde antes de 1600 tiene algo de fantástico, “...*esta ciudad donde vivió Cervantes, es ya toda ella un personaje de Cervantes, o, recordando la admirable fórmula del vallisoletano Cellerigo, ya citada por Piere Vilar: una república de hombres encantados que viven fuera del orden de la naturaleza*”⁷. Un realismo mágico atractivo para imaginar el pasado. El problema está en que la ciudad es nuestro hogar cotidiano.

Porque la Valladolid de la Edad de Oro está fuera de nuestro alcance. Y sin embargo la Valladolid real es una ciudad que cuenta con una vida extraordinaria, no sólo en el Museo Nacional de Escultura o en sus espacios monumentales. Y seguimos proyectando la ciudad hacia el futuro, seguimos deseando que mejore, ojalá con la energía de esos momentos que apenas hemos enunciado. La ciudad en la que vivimos y trabajamos, que ahora repensamos en todas sus calles, callejones y callejas.

Debemos trabajar por la ciudad, preguntarnos a partir de los datos que vamos obteniendo, poco a poco, con sentido común. Incorporarnos al gran esfuerzo colectivo que es imprescindible para hacer de esta ciudad una realidad mejor. El PGOU, su Revisión, es sólo una herramienta.

⁷ Bartolomé Bennassar, Op. Cit Pág.: 522

“...las ciudades son actores principales en el territorio y en la economía europeas.”

Danüta Hubner, Comisaria de Política Regional, 2007

2. Valladolid en España y en Europa. Perfiles de una ciudad: ¿un “Moderno Centro Industrial”?

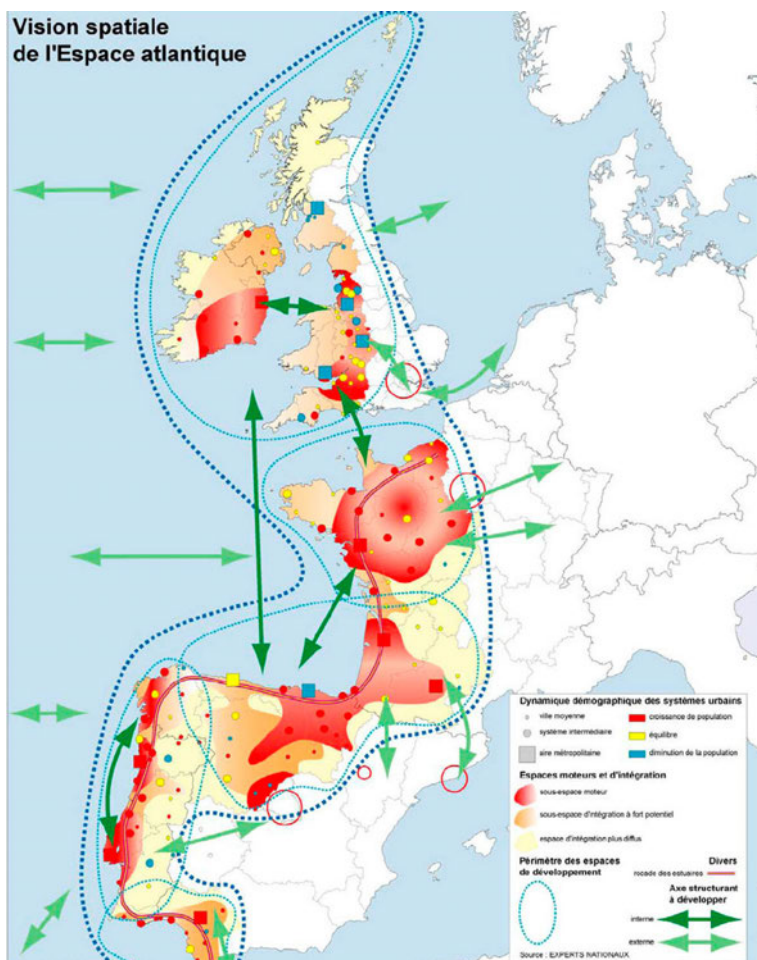
Cuando Javier de Burgos propuso los límites de la Provincia de Valladolid, en un ya lejano 1833, probablemente no era consciente de que estamos ante la única provincia española sin montañas. Amando Represa da importancia a este rasgo geográfico en su “Valladolid y sus comarcas”, y sin duda la tiene, porque las montañas son la primera frontera. Valladolid sin embargo se sitúa abierta a las provincias de su entorno con una gran accesibilidad que su posición en el cuadrante Noroeste de la Península Ibérica hace estratégica.

Esta posición se beneficia de dos circunstancias territoriales:

- La ciudad está a media distancia en el recorrido peninsular de la E-80 –antes la N-620 y hoy la A-62, Autovía de Castilla, más la A-1–, ruta europea fundamental (Lisboa-Helsinki), que desde el informe Delors, al abordar el transporte en Europa (1989), se define como un “eje combinado de transporte”, es decir un corredor prioritario para el transporte ferroviario (confirmado en 2011 al incluirse en el Corredor Ferroviario Atlántico por la UE) y por carretera.
- La ciudad es la puerta del Noroeste peninsular desde Madrid. Aunque los nudos históricos de comunicaciones fueron Tordesillas por carretera (cruce A-6/A-62) y Medina del Campo en el sistema ferroviario (ruta Norte, que se vuelve a desdoblar en Venta de Baños, y ruta Oeste por Zamora), hoy esta función la cumple la aglomeración urbana. Ésta se beneficia de estar a la vez cerca y lejos de Madrid. La conexión con la nueva línea de Alta Velocidad manifiesta una cercanía que la lógica regional compensa.

Efectivamente, la condición –de hecho⁸– de la Valladolid como “Capital de Castilla y León” es determinante en la relación con el resto del Estado, incluido Madrid, y con Europa. Una capitalidad que ha sido consecuencia de la historia, de una ciudad que ha sido capital en el pasado, con una fuerte estructura administrativa como hemos visto, pero sobre todo, que hoy es capital por circunstancias objetivas: Valladolid está en el centro de la Comunidad Autónoma –comparte límites con todas las otras Provincias, salvo Soria–, y es la ciudad de mayor tamaño con diferencia –incluido su entorno más del doble que la siguiente ciudad.

⁸ Valladolid es sede de las Cortes de Castilla y León, pero el Estatuto de Autonomía no resuelve la cuestión de la capitalidad.



Definida como un “Moderno Centro Industrial” (ver “State of the European Cities Report”, UE 2007), Valladolid en una ciudad europea media bien situada: en la diagonal interior del Arco Atlántico y cercana a Madrid.

[Fuente: *State of European Cities Report. Adding value to the European Urban Audit*. ECOTEC Research and Consulting Ltd, in cooperation with NordRegio and Eurofutures. European Commission, 2007]

El haberse convertido en Capital de la Comunidad ha supuesto un impulso para la ciudad. Consolidando su perfil administrativo, compensando algunas pérdidas, como la disminución del tamaño de su Universidad, y acompasando el sólido perfil alcanzado de ciudad industrial. De hecho un reciente estudio europeo (“State of the European Cities Report”, UE 2007⁹) que establece un interesante conjunto de tipologías en las principales ciudades de la UE incluye a Valladolid entre las clasificadas como un “Moderno Centro Industrial”. Similar a otras ciudades próximas en este perfil, como Vitoria, Pamplona o Zaragoza, Valladolid se ajusta con claridad a los indicadores que determinan esta clasificación, por tamaño y carácter de la economía local, donde la industria madura convive con una Universidad fuerte y un complejo de innovación de cierto relieve. Otras ciudades Europeas incluidas en este perfil son Leicester, Graz, Augsburgo, Goteburgo o Rennes.

En la medida en que la ciudad de Valladolid ocupa una posición estratégica en el noroeste de España, con un rango-tamaño de primer orden entre las ciudades de interior, puede plantearse

⁹ Interesante y amplio informe, resultado de la comparación de 258 ciudades de la UE, 18 españolas.

proyectos de futuro que arraiguen en dicha doble ventaja de posición y tamaño.

El propio pliego de condiciones del plan establece entre sus objetivos particulares (f) el de **constituir un marco que posibilite y favorezca el desarrollo de los proyectos estratégicos de la ciudad**, tanto existentes como futuros, y recoge: Palacio de Congresos, Parque Agroalimentario, vehículo eléctrico, Integración de la Red Arterial Ferroviaria, etc. Aunque se hace especial mención al “Plan Rogers” y a la necesidad de apoyarlo desde otros ámbitos de la ciudad.

El factor combinado de posición-tamaño favorece sin duda los proyectos logísticos, complementarios a lo ya avanzado en la ciudad, tanto en infraestructuras de transporte terrestre como en aplicación de las nuevas tecnologías. Valladolid cuenta en estos dos factores con una posición muy fuerte. El By-pass ferroviario y las rondas confluyen con la experiencia acumulada de la ciudad, en los últimos años, en el desarrollo de las TIC's, no sólo por la potencialidad que las escuelas de Ingeniería han ido consolidando en su colaboración con otras empresas, sino por la experiencia de la aplicación de nuevas tecnologías a estrategias de transporte-localización vía satélite en AUVASA, gestión centralizada del transporte a la demanda de la Comunidad, etc. Y en este sentido el proyecto de Puerto Seco, en alianza con el puerto de Santander, exige una particular atención.

Otro factor de atractivo es el de avanzar en el “efecto capitalidad”, si ello se combina con una oferta espacial claramente atractiva para las empresas que busquen una deslocalización de la urbe madrileña. El hecho de ser la capital de la Comunidad Autónoma, el rasgo de centro de decisión intermedio que ello ofrece, junto al esfuerzo realizado en infraestructuras de transporte y logística, puede favorecer a Valladolid. Sin embargo para materializar este atractivo la ciudad necesita del “Plan Rogers” en la medida en que este sea capaz de consolidar un verdadero “área de nueva centralidad”, ofreciendo espacios para oficinas sobre tipologías edificatorias específicas, no derivadas de la adaptación espontánea de lo residencial: tipologías específicas o híbridos bien concebidos, generosidad en el dimensionado del espacio público, garantía de calidad en los servicios urbanos, etc...

El contraste entre la ciudad histórica y la ciudad moderna es una ventaja para una ciudad como Valladolid, que puede ofrecer simultáneamente las ventajas de una ciudad media grande bien equipada, bien servida, y las de un espacio histórico atractivo, con una infraestructura cultural de primer orden.

Valladolid, tal y como el propio pliego de condiciones del plan recoge, quiere fortalecerse y seguir mejorando en el actual contexto global de crisis económica, de cambio e incertidumbre. Las grandes oportunidades económicas que van asociadas a lo logístico y a la consolidación de un perfil direccional, derivadas de ventajas competitivas objetivas en el contexto estatal como son posición, tamaño y capitalidad, no son sin embargo más que una condición necesaria.

Quien toma decisiones tiene alternativas y busca considerando aspectos intangibles que se suelen minusvalorar. Sin embargo lo intangible no es fácil de objetivar.



Y entre lo intangible de una ciudad, el intangible más relevante es el de “la calidad de vida”, una noción compuesta de otros factores que no puede dejar de ser tenido en cuenta: la noción de que se trata de una ciudad, en primer lugar, agradable y tolerante –es decir, igualitaria, abierta socialmente–, donde se puede vivir con tranquilidad, sin problemas de congestión en un entorno de calidad ambiental contrastada, con acceso no sólo al transporte –conectividad territorial– sino a un conjunto amplio de servicios –vivienda diversa, colegios y/o institutos de calidad, universidad, ocio, cultura, paisaje de calidad accesible, etc... Calidad de vida en un entorno urbano sano, agradable, seguro, verde, con un sentido de comunidad fuerte y una sociedad abierta, creativa.

Por lo tanto, más allá de lo ya dicho, ¿Qué le falta a Valladolid para llegar a ser un espacio urbano más atractivo, capaz de convocar a personas y empresas que buscan un lugar donde instalarse? En otras palabras, qué puede hacer a Valladolid una ciudad reconocida, en España y en Europa y sin duda alguna, como un lugar atractivo para vivir y para trabajar. La respuesta no es sencilla, porque en cierta medida no hay respuesta o esta cerca de lo que hemos enunciado como calidad de vida.

Una ventaja competitiva de Valladolid es su gran infraestructura cultural, sin duda infrautilizada, pero muy sólida por el arraigo que en la ciudad tiene una amplia diversidad de ciudadanos, grupos y actividades ligados a la cultura. Desde el Centro Cultural Miguel Delibes, verdadera máquina cultural –auditorios, teatro, sede de la Orquesta, conservatorio, escuela de artes escénicas...– hasta la Universidad, pasando por la Seminci, el

arb. Valladolid histórico, mirando hacia la Catedral y el Val, desde San Benito.

[Fuente: <http://es.wikipedia.org/wiki/Valladolid>]

abj. Valladolid moderno, el Pisuerga y la Avenida de Salamanca desde el edificio del Duque de Lerma.

[Fuente: Mónica Martínez, IUU]

Museo Nacional de Escultura o el Patio Herreriano, Valladolid es una ciudad de escritores y libreros sabios, de debate activo en un sinfín de rincones... y además es un centro deportivo relevante, con equipos compitiendo en un sin fin de especialidades, ganadores en Balonmano y Rugby, pero también en deportes emergentes, como el Hockey sobre patines en línea, y con expectativas permanentes en baloncesto, Fútbol y atletismo. Estos son intangibles que dan fortaleza a una ciudad y que a veces no se ponen de relieve.

Porque un Plan General tiene algunas herramientas para que trabajar y vivir en una localidad sea más atractivo. Son temas relacionados con el medio ambiente y el paisaje, la calidad de los espacios urbanizados, la capacidad de contener equipamientos, la programación de mejoras en infraestructuras, la integración entre movilidad y urbanismo... Pero hay muchos factores que están fuera de su alcance. Son los ciudadanos los que dan forma a la ciudad.

Tanto las oportunidades como las dificultades son mayores en un contexto complejo como el de Valladolid y su entorno, que vamos a analizar en dos tiempos, desde la escala más amplia del encuentro de dos corredores singulares, el industrial entre Valladolid y Palencia y el agropecuario del Duero; y la escala menor de la ciudad y su Alfoz. Un doble corredor donde la emergencia de un espacio metropolitano complejo, no puede verse sólo desde los conflictos y disfunciones generados por la competencia entre municipios colindantes. Estamos ante un espacio amplio donde la variedad de las sinergias posibles entre localidades y espacios deben ser un factor creativo.

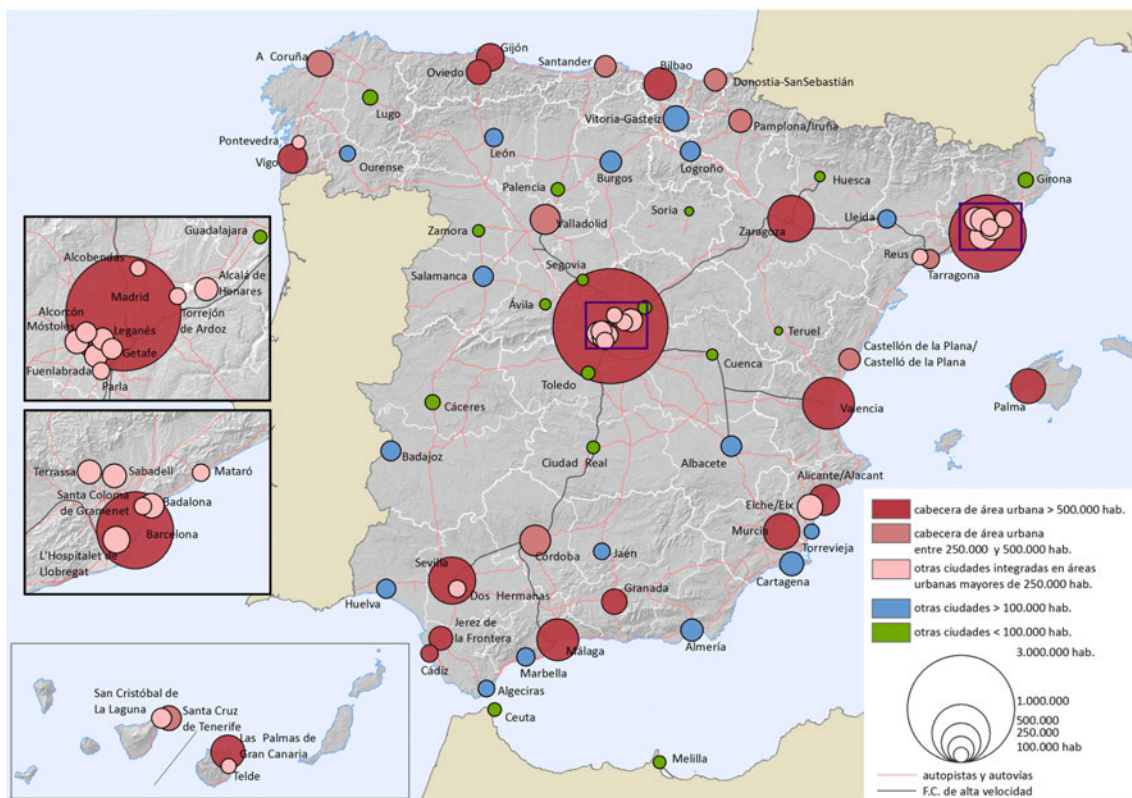
Tengamos por lo tanto en cuenta que el punto de partida es el tamaño: Valladolid es el 13º municipio de España en población y ocupa el lugar 17º entre las grandes áreas urbanas, considerando la población vinculada de su entorno (datos censo 2011). A ello se suman posición territorial y capitalidad. Pero hemos de sumar más factores.

Perfiles de las mayores áreas urbanas españolas. Actualizado a 2011, Valladolid ocuparía hoy la posición 17ª. Es importante tener en cuenta que en el caso de Valladolid estamos hablando de una aglomeración urbana en transición lenta hacia un área metropolitana. Aquí la ciudad central se caracteriza por un rol funcional dominante a largo plazo, sin “otros centros” capaces de competir en centralidad. Algo que si ocurre en las conurbaciones y en las áreas metropolitanas más complejas.

[Fuente: Juan Luis de las Rivas, IUU]

Principales “Áreas urbanas” en España (población 2006)		
1. MADRID	área metropolitana	5.883.521
2. BARCELONA	área metropolitana	5.327.672
3. VALENCIA	área metropolitana/conurbación	1.730.853
4. SEVILLA	aglomeración urbana/área metropolitana	1.427.060
5. BILBAO	conurbación/área metropolitana	905.030
6. MÁLAGA	aglomeración urbana	884.882
7. ÁREA CENTRAL ASTURIANA	conurbación	864.316
8. ALICANTE/ELCHE	conurbación	748.565
9. ZARAGOZA	aglomeración urbana/área metropolitana	721.599
10. VIGO/PONTEVEDRA	aglomeración urbana/conurbación	659.632
11. BAHÍA DE CÁDIZ	conurbación	621.712
12. MURCIA	aglomeración urbana	563.272
13. A CORUÑA/EL FERROL	conurbación	545.910
14. LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	área metropolitana	540.390
15. PALMA DE MALLORCA	área metropolitana	474.035
16. GRANADA	aglomeración urbana	472.638
17. SAN SEBASTIAN	conurbación	400.960
18. VALLADOLID	aglomeración urbana	398.350
19. SANTA CRUZ DE TENERIFE	aglomeración urbana/conurbación	391.813
20. SANTANDER/TORRELAVEGA	conurbación	383.360

área metropolitana: gran sistema urbano policéntrico
aglomeración urbana: área urbana formada en torno a una ciudad central con tamaño dominante
conurbación: agregación de ciudades de tamaño diverso sin solución de continuidad



Más adelante abordaremos los temas del entorno regional de la ciudad y de la interacción entre la ciudad y su alfoz, sin embargo nos gustaría antes establecer el perfil de Valladolid, en un contexto comparado con otras áreas urbanas españolas, como una “Aglomeración Urbana” en transición a un “Área Metropolitana en Formación”¹⁰. Una realidad territorial y urbana primero resultado de la evolución expansiva de la ciudad central, con “saltos de rana” y efectos urbanos en los municipios de borde, y consecuencia de la evolución de la aglomeración urbana más tarde. Las ciudades no crecen en mancha de aceite. Efectivamente, el tiempo ha confirmado este proceso, caracterizado al principio por la emergencia en los municipios de la periferia de la ciudad de Valladolid de gran cantidad de nuevas “urbanizaciones”, estableciendo una primera lógica residencial y de baja densidad de esta eclosión urbana. Este proceso continúa,

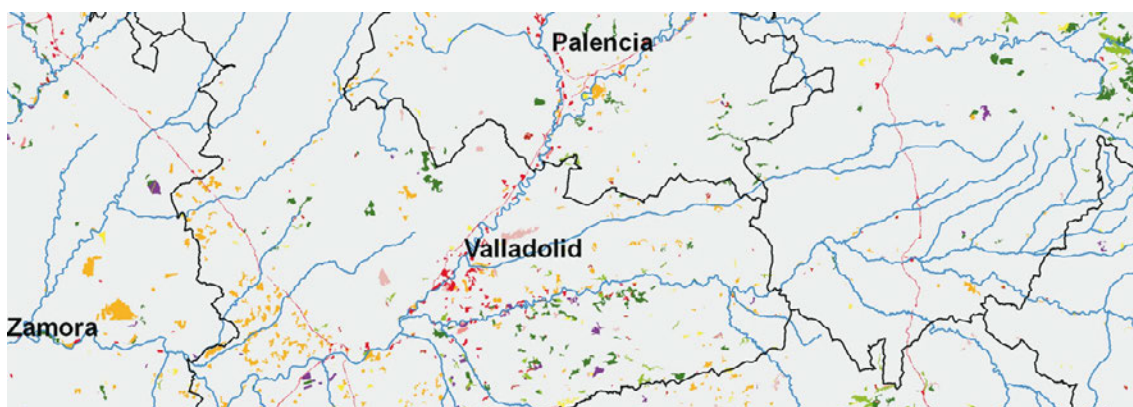
Las ciudades según tamaño municipal –en 2010– y tipo de municipio.

[Fuente: “Capitales&Ciudades+100”, Información estadística de las ciudades españolas 2010, Ministerio de Fomento]

10 El concepto “Área Metropolitana en Formación” es el utilizado por las DOTVaEnt. Sin embargo Un concepto que se utiliza por primera vez en: De las Rivas Sanz, J.L. y Calvo Alonso-Cortés, S., “Competitividad Industrial y Medio Urbano: El caso de Valladolid”, Ciudad y Territorio—Estudios Territoriales, nº 106, 1995. El término área metropolitana se utiliza en lenguaje coloquial aplicado a la ciudad y su alfoz, generando no pocas confusiones, al mezclar el ente local área metropolitana con la realidad urbana del mismo nombre. La creación de la Comunidad Urbana de Valladolid (CUVa) creemos que va a favorecer una lectura del territorio acorde a sus condiciones objetivas.

aunque con perfiles más complejos. Mientras la ciudad central sigue manteniendo su hegemonía como espacio de centralidad y de trabajo, tanto en los bordes del municipio central como en los municipios de su entorno es posible detectar realidades urbanas de mayor complejidad. Hoy, las crisis financiera e inmobiliaria han detenido el proceso.

¿Qué impacto están teniendo los procesos de urbanización recientes sobre el territorio?



Detalle central del mapa de Castilla y León en “Cambios de ocupación del suelo en España”. Se verifica el momento de expansión de la ciudad hacia el sur con la consolidación de los grandes planes parciales (Parquesol, Parque Alameda, Covaresa).

[Fuente: “Cambios de ocupación del suelo en España. Implicaciones para la sostenibilidad”, Madrid 2006]

Abordando las grandes magnitudes, en el periodo entre 1987 y 2000 las “superficies artificiales” han ocupado en el área urbana de Valladolid un 49% más de suelo, con una expansión por encima de la media: de ritmo semejante al de Madrid y sólo por debajo de áreas como Alicante y Murcia¹¹. Estamos ante el momento más expansivo de la ciudad –a pesar de lo que algunos dicen– en cuanto que se consolidan los grandes planes parciales anteriores al PGOU de 1984, como Parquesol, o los derivados de éste, como Covaresa, últimas fases de Huerta del Rey, parque Alameda... una dinámica que permanece activa en la construcción de viviendas. Hay que esperar al PGOUVa 2003 para ver un gran incremento del suelo urbanizable, pero lo nuevo de éste plan se materializa apenas en los años que siguen, ampliándose la ciudad en un sinfín de desarrollos y planes parciales interiores planteados en 1997. Sólo el conjunto de Los Santos-Pilarica y Villa del Pardo componen planes semejantes a los del periodo anterior.

Porque es en Alfoz donde se produce la eclosión posterior al 2000. Las DOTVaEnt evalúan el crecimiento en el periodo 1996 y 2006 (Documento de Revisión en Exposición Pública) en 3.200

¹¹ Ver “Cambios de ocupación del suelo en España. Implicaciones para la sostenibilidad”, Observatorio de la Sostenibilidad en España, Universidad de Alcalá de Henares, Ministerios de Medio Ambiente y de Fomento; Madrid 2006. Estudio realizado a partir de un proyecto europeo sobre datos del 2000, análisis del Corine Land Cover (con precisión relativa, tengamos en cuenta que en Castilla y León las superficies artificiales sólo ocupaban, según este estudio, el 1,3% del total).

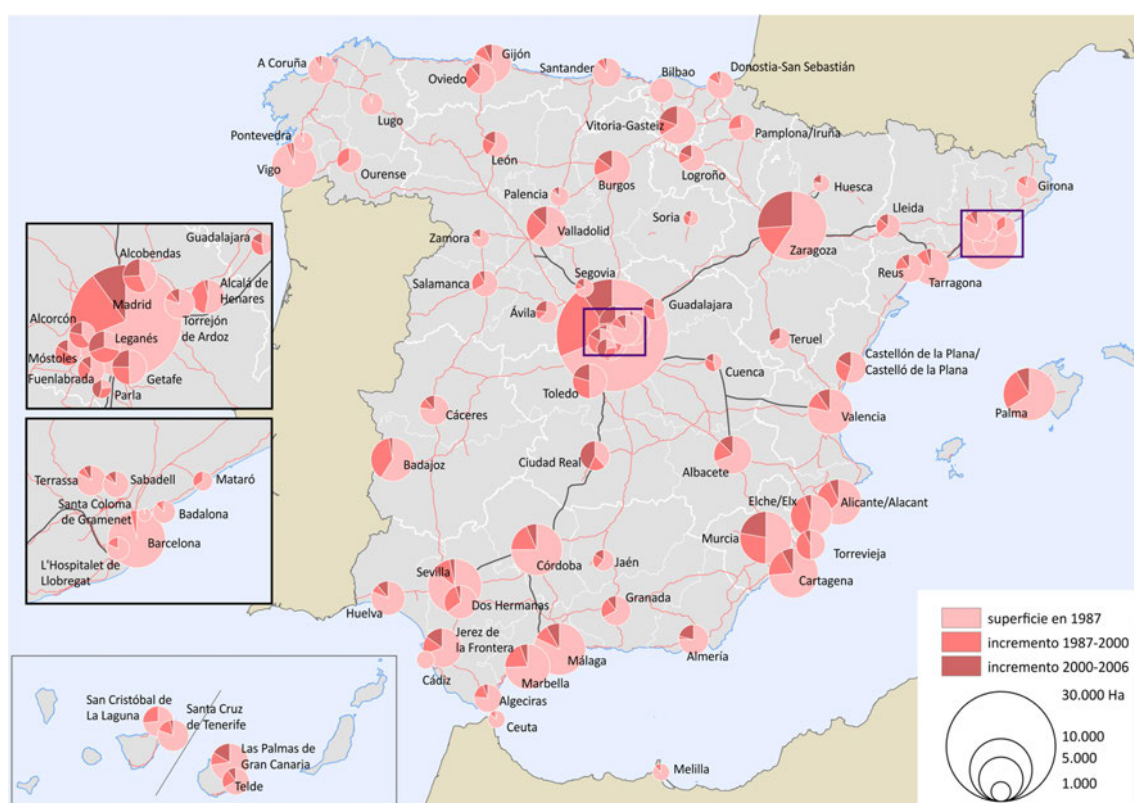
Has., ocupando un 30% más de suelo. Sólo en el Periodo en el que se construyen en el municipio de Valladolid unas 28.000 viviendas, en su estancamiento demográfico, mientras que en el entorno se clasifica suelo para más de 30.000 nuevas viviendas.

El primer lugar común que hay que desmontar es que Valladolid genera sus disfunciones en el periodo de vigencia del PGOUVa 2003¹². El momento más expansivo fue el anterior. Valladolid y su entorno no es una de las ciudades/áreas urbanas que más y peor ha crecido en España. Un nuevo estudio oficial nos da cuenta de ello.

Superficies artificiales por periodos 1987, 2000 y 2006.

Valladolid es la 13ª ciudad de España y la 17ª Área Urbana. El crecimiento espacial en los últimos años ha sido relevante, aunque cercano a la media.

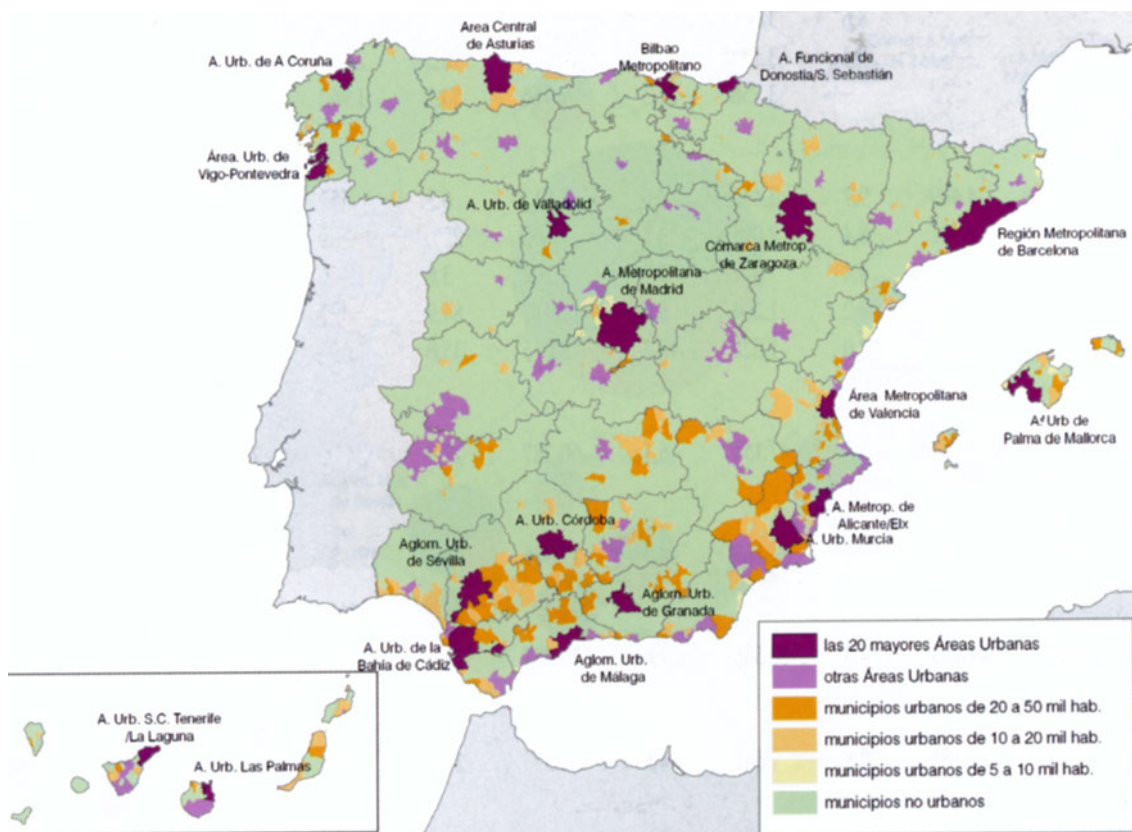
[Fuente. “Capitales&Ciudades+100”, Información estadística de las ciudades españolas 2010, Ministerio de Fomento]



12 Es un fenómeno europeo: “En el periodo comprendido entre 1996 y 2001, un tercio de las ciudades creció a un ritmo superior al 0,2 % al año, otro tercio conservó estable su población (tasas de cambio demográfico que oscilan entre un -0,2 % y un 0,2 %) y otro tercio experimentó un marcado descenso de su población. Las tasas de crecimiento de la población más elevadas se registraron en España, donde algunas zonas urbanas experimentaron incrementos medios anuales del 2% o superiores”. Ver “State of the European Cities Report”, de la Dirección General de Política Regional de la Comisión Europea, Mayo 2007. En España, que es donde más viviendas se construyen, el fenómeno se prolonga hasta 2007.

Atlas de las Áreas Urbanas españolas.
[Fuente: Ministerio de la Vivienda 2004]

Una simple ojeada al estudio “Capitales&Ciudades+100”¹³, nos demuestra que Valladolid es un área urbana con unos datos de crecimiento espacial semejantes a la media del estado, mayores que en ciudades del país vasco o Cataluña, pero menores que en ciudades como Zaragoza o Vitoria. La expansión en el periodo 2000-2006 es menor que la expansión en el periodo 1987-2000, y que, teniendo en cuenta los datos de las Directrices, se materializa en el alfoz.



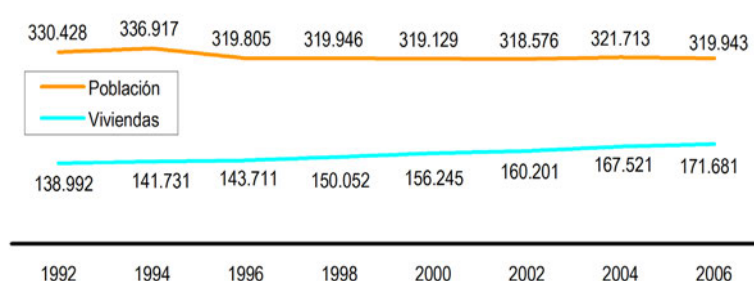
Efectivamente, lo urbano que comienza a desbordar el municipio de Valladolid en la década de 1980, afectando primero a algunos municipios contiguos y dando lugar a la “aglomeración urbana vallisoletana”, eclosiona en paralelo a la segunda gran expansión interior del propio municipio de Valladolid, consecuencia de la aprobación del PGOU de 1984 y con cierta independencia de la demografía interna de la ciudad. Así, en la última década del siglo XX, el “efecto ciudad” sobre el territorio del entorno de Valladolid o alfoz se hace más intenso, manifestándose con discontinuidades y afectando a un territorio mucho mayor. Sin embargo el cénit de la población municipal tiene lugar en torno a 1991-1992, y queda recogido en el Censo de 1991, donde el municipio de Valladolid cuenta con 345.891 habitantes. A partir de aquí la ciudad comienza a perder población en favor de un

¹³ Ver “Capitales&Ciudades+100”, Información estadística de las ciudades españolas 2010, Ministerio de Fomento 2011.

dinámico alfoz que es el que va a crecer de modo más relevante. Estamos ya ante una “ciudad-región” configurada con límites no del todo precisos¹⁴.

En contraste con los espacios rurales regionales menos dinámicos, las mayores ciudades de Castilla y León, y en particular Valladolid, han experimentado desde finales del siglo XX un cambio notable, semejante al de otras ciudades españolas y caracterizado por la emergencia de procesos de suburbanización difusa –otros dirán de “metropolización del territorio”– siendo el entorno rural de la ciudad el que cambia. Son fenómenos que caracterizan un nuevo patrón urbano en los que se activa complejamente una periferia rural hasta entonces salpicada por algunas instalaciones industriales, unos pocos conjuntos institucionales y, en casos puntuales, grupos residenciales de origen diverso –parcelaciones irregulares, barrios de origen obrero y urbanizaciones de unifamiliares, segunda residencia de corte burgués sobre paisajes valiosos.

Una prueba añadida de que es el impulso del PGOU de 1984 el que fomenta un intenso desarrollo urbano en el municipio de Valladolid la encontramos en la comparativa entre crecimiento demográfico y viviendas construidas. En ella sorprende la “estabilidad” del crecimiento en el nº de viviendas, con un ritmo anual casi constante de incrementos anuales entre 1.500 y 2.000. En este periodo el mayor crecimiento se produce entre 2002 y 2004, con 7.320 viviendas.



Evolución de la población y del nº de viviendas en el municipio de Valladolid, entre 1992 y 2006. El ritmo de crecimiento residencial es estable, mientras decrece la población.

[Fuente: IUU]

14 Es una realidad que afecta a todas las ciudades europeas: ...los centros urbanos concentran los hogares unipersonales –solteros, viudos, divorciados, jóvenes y ancianos... Sin embargo, las familias con hijos, dice el informe, “se ven mayoritariamente empujadas a la periferia de las ciudades, donde las viviendas son más amplias y a menudo más asequibles”. El estudio insiste en que la suburbanización es un fenómeno generalizado, aunque más reciente e intenso en España, ya que la vivienda unifamiliar supone más del 50% en Gran Bretaña, y alrededor del 35% en Francia o Alemania, con variaciones, mientras en España apenas alcanza el 10%. Ver el informe “State of the European Cities Report”, Dirección General de Política Regional de la Comisión Europea, 2007.

Existe, por último, una dificultad al valorar entre las infraestructuras territoriales de futuro al Aeropuerto de Valladolid/Villanubla por la propia dificultad que tiene el aeropuerto para “despegar” como polo generador de actividad. Estamos ante el Aeropuerto más importantes de la región, pero sin importancia relativa, más allá del servicio que presta a la ciudad. En 2001 el aeropuerto apenas transporta a unos 450.000 viajeros con poco más de 9.000 operaciones y una aportación de cargo irrelevante. En un contexto subvencionado y de crisis de financiación pública es AENA la responsable de definir el perfil futuro de nuestro aeropuerto, su posible relación con el Hub madrileño.

Muy diferente es el impacto del Ave en la ciudad. Según el Anuario de la Fundación de ferrocarriles españoles, la estación del campo Grande movió unos 2,2 millones de pasajeros. En este sentido el verdadero impacto del AVE, en funcionamiento desde el 22 de diciembre de 2007, es hoy una realidad muy positiva para la ciudad aunque todavía condicionada por la ruta a Madrid. En este sentido un impulso de las cercanías hacia Palencia y Medina sigue estando pendiente

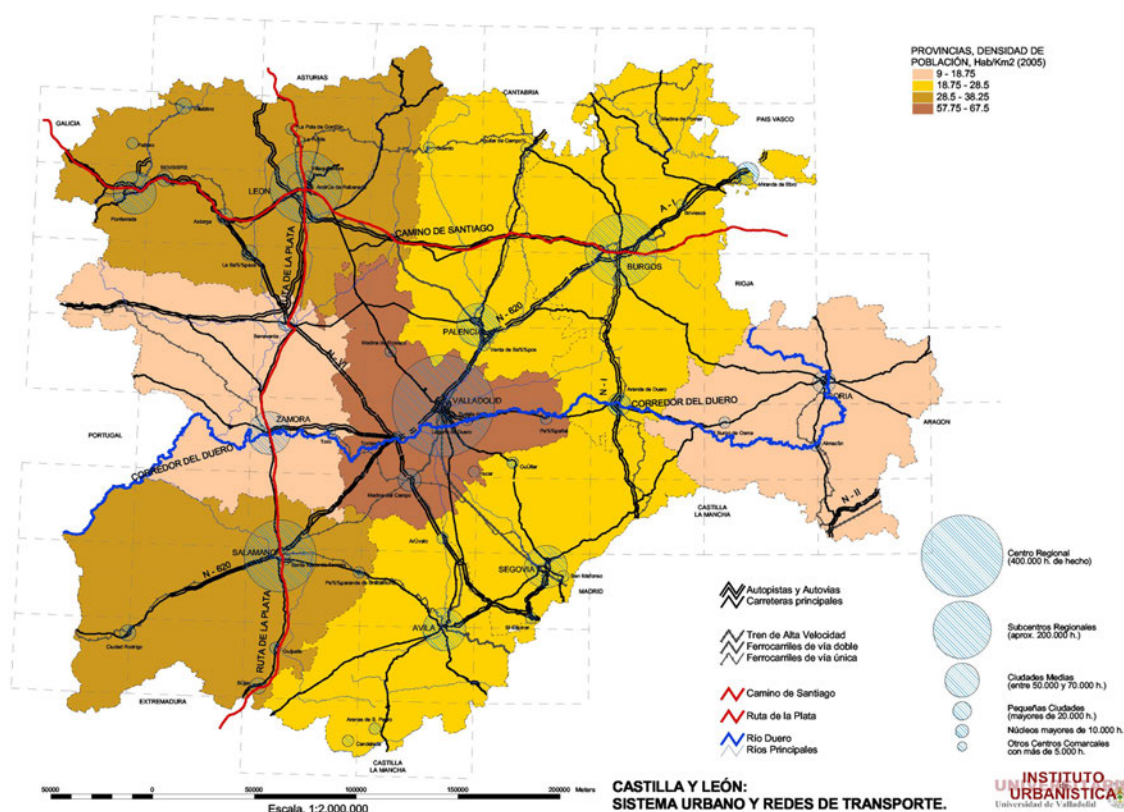
3. Valladolid en Castilla y León: ventajas de tamaño, posición y capitalidad.

La posición geográfica de Valladolid y su rango-tamaño son dos claras ventajas de la ciudad en el sistema urbano regional. Los factores de centralidad, accesibilidad, tamaño y capitalidad son, de hecho, ventajas competitivas más evidentes desde la dimensión regional –la Comunidad Autónoma de Castilla y León y las Comunidades de su entorno inmediato– que a gran escala. Por otro lado el PGOU no puede ignorar las funciones de Capitalidad de la ciudad.

Por ello, y como ya hemos visto, es imprescindible que la Revisión del PGOUVa se vincule a los objetivos estratégicos de calidad y equipamiento urbanos implícitos en su condición de Capital Regional. Introducimos por ello una reflexión que ayude a la programación –definición de necesidades– derivada de dicha condición y de sus funciones asociadas.

Sistema de Ciudades de Castilla y León. El rol central y el tamaño de Valladolid son una característica evidente del sistema.

[Fuente: IUU]



En los documentos de Información de esta Revisión del PGOU se realiza un amplio inventario de equipamientos, que parte de lo que podemos considerar equipamientos propios de la condición de capital regional. De hecho a lo largo de los diferentes documentos de la Revisión se insiste en una evaluación sintética de las infraestructuras y grandes equipamientos existentes y

previstos que pueden estar asociados al esfuerzo de consolidar el rol de capital regional.

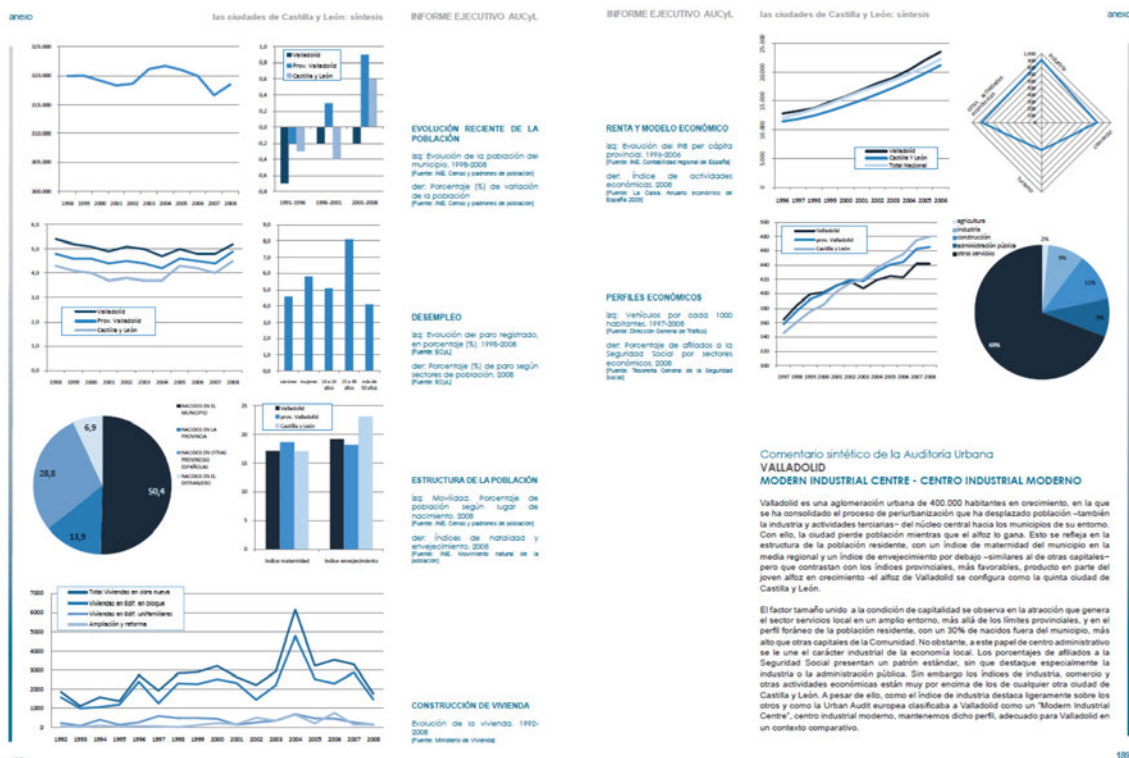
A los factores de competitividad territorial señalados, y a otros intuitos como el de calidad de vida –factor que debe ser atendido en esta Revisión– o el de vitalidad cultural, que puede ser argumento de estrategias concretas, deben añadirse otros factores de carácter endógeno. ¿En qué sentido Valladolid cuenta con una estructura económica consolidada competitiva? Aunque detectar factores económicos que favorezcan la competitividad local no es tarea específica del planeamiento urbano, sí es verdad que en los momentos de redacción del planeamiento se le exige a éste “evaluar las necesidades derivadas” de la actividad económica previsible. Hablamos de realidades y elementos capaces de garantizar una mayor inserción de la ciudad en sus entornos territoriales más dinámicos, de vincular a la ciudad con el resto de la región y el sistema urbano-económico español en términos de creación de riqueza, o como diría Jane Jacobs, detectando su capacidad de favorecer una sustitución de las importaciones por exportaciones, clave de la riqueza urbana.

Se trata de ayudar, desde la lógica espacial propia del planeamiento urbanístico y al hilo de las infraestructuras demandadas, a definir los perfiles, existentes y potenciales, más dinámicos de la ciudad y establecer los principales factores de atractivo local para orientar el cambio urbano desde la perspectiva de la calidad estratégica.

Es algo que el documento “Valladolid hacia 2016. Propuestas estratégicas” quiere fomentar y cuyas principales propuestas son asumidas en la presente Revisión.

Desde una lógica comparada, el perfil económico de Valladolid, con el de Burgos, es el más sano de la Comunidad Autónoma

[Fuente: “El estado de las ciudades de Castilla y León. Informe”, Junta de Castilla y León, Consejería de Fomento 2011]



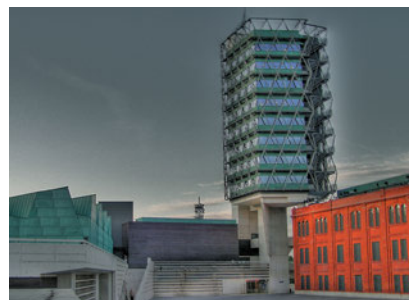
Otra realidad asumida es el “Plan Rogers” y todo lo que éste lleva consigo. La Revisión del PGOUVa debe indagar en aquellas propuestas que ayuden y faciliten esta importante transformación urbana, detrás de la cual se intuye un importante proyecto de “capitalidad”, sobre todo en sus aspectos funcionales, tal y como se ha dicho antes.

Habría que considerar posibles escenarios de futuro vinculados a posibles proyectos estratégicos, en el marco de la Revisión del PGOU, para aprovechar todavía con más perspicacia y sentido de futuro las ventajas de posición territorial y rango/tamaño de la ciudad y fortalecer los perfiles más competitivos de la economía y sociedad locales.

El binomio economía y sociedad debe establecerse desde los rasgos específicos de la ciudad, fomentando la colaboración entre agentes urbanos diversos y apoyándose en iniciativas locales en curso.

El Centro Cultural Miguel Delibes o el Museo de la Ciencia son infraestructuras culturales que podemos considerar estratégicas. Es verdad que el primero cuenta con ventajas derivadas de su propia concepción inicial. La ventaja es que ya contamos con estas estructuras: pero el contenedor no hace el contenido.

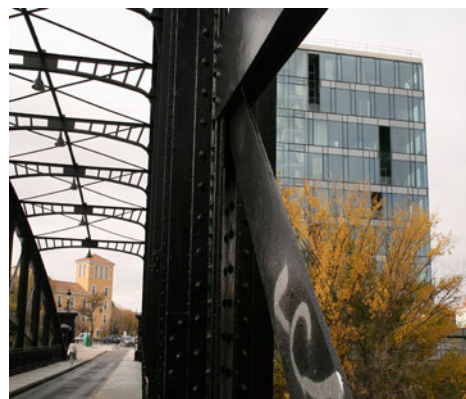
[Fuente: Web C.C. Miguel Delibes y Web Ayuntamiento]



Insistimos en el factor cultural, porque Valladolid es una ciudad privilegiada desde sus recursos educativos, científicos y culturales, y en Valladolid sería posible re-proponer el perfil innovador de la ciudad –ciudad del Renacimiento, ciudad industrial, ciudad universitaria, ciudad del cine– desde el vínculo con las tradiciones locales de excelencia cultural: científicos, escritores, artistas plásticos, artes escénicas y cine... ir de lo logístico/industrial –qué espacios existen, qué se necesita– hacia lo intangible, lo que crea valor: la generación y exportación de conocimiento, la creación de atractivo turístico... el potencial de atraer nuevos residentes... medir lo más objetivamente posible el atractivo de la ciudad para individuos y grupos con talento.

La Avenida de Salamanca emerge como un espacio de Nueva Centralidad, apoyándose en un conjunto de equipamientos de primer orden y calidad.

[Fuente: JL de las Rivas]



4. Valladolid y su entorno regional próximo, la ciudad del Pisuerga, la capital del Duero.

4

Si enfocamos a Valladolid desde una perspectiva regional más inmediata, comprobaremos que el corredor de la E-80, El Ave, la Ribera del Duero o la A-6 exigen una lectura más atenta de lo que la ciudad, su aglomeración, son desde el punto de vista territorial. Sólo así es posible una plataforma de reflexión abierta que pueda valorar el efecto Ave en relación con Madrid, dar sentido a lo que debe ocurrir en los espacios centrales del “Plan Rogers”, la posibilidad de una relación más intensa con Portugal, la relevancia de Valladolid desde el punto de vista de la industria agropecuaria, el rol que la ciudad puede desempeñar como centro comercial, etc... de cara a establecer argumentos precisos que dirijan o que reactiven proyectos locales estratégicos.

Esta lectura regional más cercana nos sitúa en la encrucijada de dos ríos, el Pisuerga y el Duero, donde la ciudad se enclava.

Lo que comenzó siendo una pequeña villa sobre las Esguevas y se transformó en la Capital del Pisuerga, es hoy, y lo va a ser más en el futuro, la Capital del Duero. Valladolid es ribereña del Duero, río que vertebró la Comunidad Autónoma y que articula nuestra relación con una poderosa ciudad en su desembocadura, Oporto.

El obligado “estudio de la inserción territorial de la ciudad/municipio en su entorno regional y/o territorial” propio del trabajo de información de un Plan General, en el caso de Valladolid se organiza, como vamos viendo, en cuatro escalas sucesivas:

- la inserción de la ciudad en España y en su sistema de ciudades,
- Valladolid en Castilla y León, en el corazón del modelo regional vigente y sus perfiles de centralidad y accesibilidad estructurantes; incidencia de la red viaria y del sistema ferroviario,
- la posición de Valladolid en la intersección de dos valles singulares, la Ribera del Duero y el corredor del Pisuerga Valladolid-Palencia.
- las relaciones consolidadas de la ciudad con su Alfoz, movilidad residencia-trabajo, grandes equipamientos, la “red arterial”... condiciones del espacio metropolitano emergente y su relación con la estructura urbana

Abordamos el tercer punto, una escala intermedia no habitual, porque no es ni la región formal (Comunidad o Provincia) ni el espacio urbanizado: escala todavía regional, supraprovincial en su dimensión, pero muy cerca de la ciudad y, sobre todo, de su influencia y de sus efectos en el territorio.

Pisuerga y Duero permiten una lectura más amplia y diferente de la realidad territorial de la aglomeración urbana de Valladolid.

En primer lugar está la ciudad en su posición central en el Valle del Duero español. Valladolid es, en Puente Duero, municipio ribereño, pero el área urbana de Valladolid –alfoz y espacio metropolitano en formación a la vez– lo es en pleno sentido. Como se explica al abordar el concepto del “solar vallisoletano”¹⁵, Valladolid se abre al Sur, hacia el Valle del Duero en su encuentro con el Pisuerga en Pesqueruela (Simancas).



Centralidad de Valladolid en el Valle del Duero en su tramo español.

Hay diversos factores reales y potenciales de la consideración de Valladolid como “Metrópolis del Duero”. En primer lugar está la condición de centro vitivinícola relevante. Alrededor de Valladolid se organizan cuatro Denominaciones de Origen, tres muy cerca (Ribera de Duero, Cigales y Rueda) y una en un entorno más amplio (Toro).

El trabajo de revisión del PGOU puede contextualizarse desde dichos perfiles, fomentando una lectura estratégica de la ciudad y de su futuro, facilitando una programación ambiciosa de sus contenidos.

No es posible pensar en la economía ligada a estas cuatro áreas sin Valladolid, no sólo por la lógica de ser capital provincial y regional, o por ser la ciudad mayor en un entorno muy amplio, sino por la propia lógica de la interacción entre ciudad y campo que ha existido siempre y que debe existir en el futuro, de una manera diferente. Miguel Delibes destacó la realidad de su ciudad, donde sólo con caminar un poco dejas la ciudad y entras en el campo. Pero la vida económica de la ciudad no se entiende sin el campo. La interacción entre campo y ciudad es evidente en la industria agroalimentaria que ha caracterizado a este territorio, industria de la harina y del azúcar, de dulces y galletas, del pan, de huevos y de todo tipo de ganado, de quesos

¹⁵ Así denominó Jesús García Fernández al enclave geográfico de Valladolid, en una síntesis de extraordinaria eficacia, primer capítulo de “*Valladolid, de la ciudad a la aglomeración*”, Ariel Geografía, Barcelona, 2000.

Valladolid vitivinícola

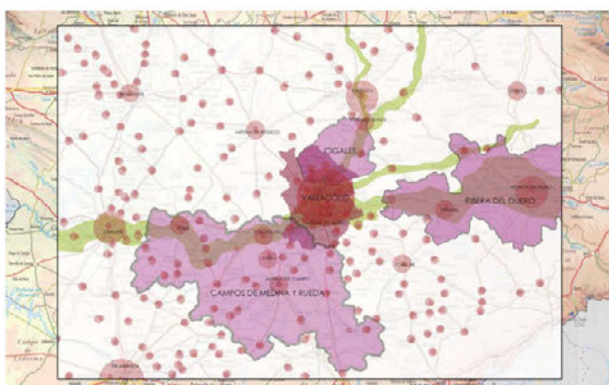


La Ribera del Duero, las Tierras de Rueda y de Cigales brindan a Valladolid y entorno de una de las mejores explotaciones de vino de España con Denominación de Origen y de calidad internacional. Esto dota, no solo a la metrópoli de un carácter singular sino que potencia de un modo excepcional la buena gastronomía de Castilla y Valladolid como ciudad representativa.

El ejemplo de la explotación turística de las bodegas de La Rioja nos muestra el buen potencial de esta tierra de vinos así como de los otros aspectos de excelencia que se han expuesto previamente.



El concepto de orden urbano no puede excluir lo rural. El mosaico territorial incluye espacios construidos y espacios abiertos de carácter diverso.



Valladolid cuenta con un entorno agrario privilegiado, a la vez consolidado y con grandes potenciales de desarrollo a medio plazo. El perfil de capital vitivinícola enclavada en el Duero es sólo uno de ellos.

[Fuente: Denominaciones de Calidad en Castilla y León. Instituto Tecnológico Agrario de Castilla y León, 2005]

y sopas, de leche, piñones y setas silvestres. En todo ello el vino es un abanderado. Y es esta interacción entre el campo y la ciudad la que encuentra en la Ribera del Duero un argumento territorial de primer orden. Aquí hay futuro. La relación con las villas del entorno, centros urbanos intermedios mayores de 5.000 habitantes y muy "arraigados" en su territorio, (como Peñafiel, Cuéllar, las dos Medinas, Toro, Tordesillas, Venta de Baños, Tudela, Íscar...) es para Valladolid una verdadera "fuente de riqueza".

Bodegas Protos, en Peñafiel. La puesta en valor del medio rural, de los recursos territoriales existentes, es uno de los proyectos de futuro con más sentido: estamos verificando el "poder" del lugar.



En segundo lugar queremos destacar otro territorio intermedio, más o menos conurbado, de Valladolid-Palencia y sus interacciones, lo que ya hace tiempo se denominó el “Corredor Valladolid-Palencia”¹⁶ y que compone un espacio interprovincial polinuclear, con un archipiélago de municipios que configuran un territorio de cierto dinamismo cada vez más complejo.

El territorio que abordamos se estructura en torno a un corredor combinado de transporte cuya directriz está definida por el valle del Pisuerga –encajado en este recorrido entre páramos, como el Duero entre Tudela y Peñafiel– de Palencia a Valladolid, donde confluye en el Duero, ribera que continúa hacia Tordesillas, Zamora y Portugal. Hoy es la vía de gran capacidad E-80 (la A-62 ó N-620), ruta internacional que conecta Portugal con Francia y Europa, el eje de transporte principal. Estamos ante la ruta con las IMDs más altas de Castilla y León (tramo Tordesillas-Valladolid), cuyo trazado discurre en paralelo –entre Valladolid y Palencia– con el Canal de Castilla y con un importante corredor ferroviario de ancho Ibérico. Asimismo se está construyendo la nueva línea del AVE, que en Venta de Baños se bifurca en las direcciones Palencia/León y Burgos/Bilbao. Si recordamos la reflexión de Le Corbusier sobre los tres establecimientos humanos¹⁷, en este territorio contamos con una situación análoga a la planteada por el arquitecto: dos ciudades centrales de cierto tamaño, una ciudad lineal industrial discontinua entre ellas y un territorio rural en los espacios intermedios. Pero sobre todo contamos con tres rutas de transporte (al menos en origen) paralelas: una de agua (el Canal de Castilla), otra de hierro (el ferrocarril) y otra de asfalto (la autovía); a cada ruta le corresponde un tiempo económico, de la industria harinera a la del automóvil, hoy reactivada por una segunda red ferroviaria, de Ave, con las expectativas que ello genera.

Valladolid y entorno cuenta en 2011, los 23 municipios que configuran la ciudad y su Alfoz, con unos 415.000 habitantes. Palencia es una ciudad más pequeña, con 81.500 habitantes en 2011, pero con un Alfoz relativamente poco poblado, salvo los municipios de Villamuriel de Cerrato, Dueñas y Venta de Baños al sur (unos 15.500 habitantes en total), es decir, hacia el corredor. Otros pueblos del Alfoz como Grijota –1.800– o Magaz –1.100– o Ampudia –670– son más pequeños. Hoy entre de Venta de Baños y Villamuriel –dos municipios de alto perfil industrial, con industrias relevantes como el Grupo Siro– se proyecta el centro logístico más importante de la Comunidad Autónoma. Todos los grades proyectos vinculados a la actividad económica –desde el reciente IKEA, hasta los nuevos polígonos industriales– pendulan en torno a las infraestructuras que configuran el

16 Ver Fernando Manero, “*Le couloir Valladolid-Palencia: un axe d’activités concurrentes en Vieille Castille*”, en F. Fourneau y M. Valenzuela (Coords): *Espagne en mutation*. Madrid, Casa de Velázquez, 1989. pp. 199-220.

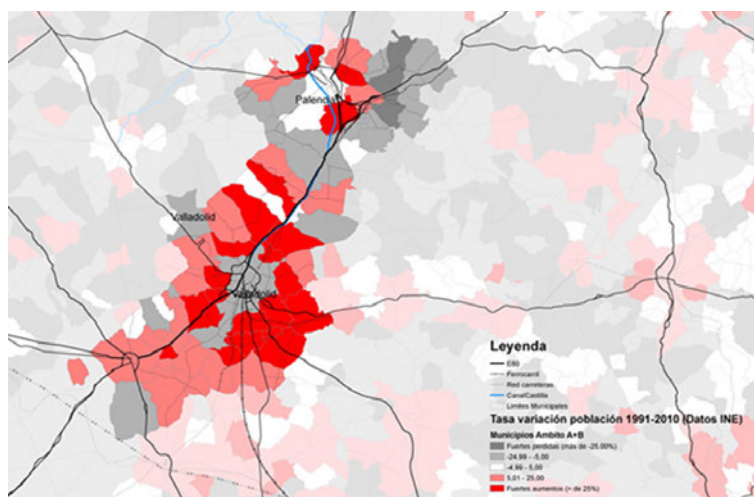
17 Le Corbusier, “*Les trois établissements humains*”, en *Urbanisme des CIAM*, Collection Ascoral, Une Civilisation du Travail, 7º Volume, Ed. Denöel, Paris 1945

corredor. Incluso hay industrias “pendulares”, como Renault, con centros de trabajo que pivotan entre Valladolid –con dos factorías y la sede de Fasa Renault– y Palencia –la gran fábrica de Villamuriel.

El corredor Valladolid-Palencia es un espacio con infraestructuras de transporte primer orden y una estructura policéntrica entre los dos focos urbanos, con la concentración de industria más relevante de la región.

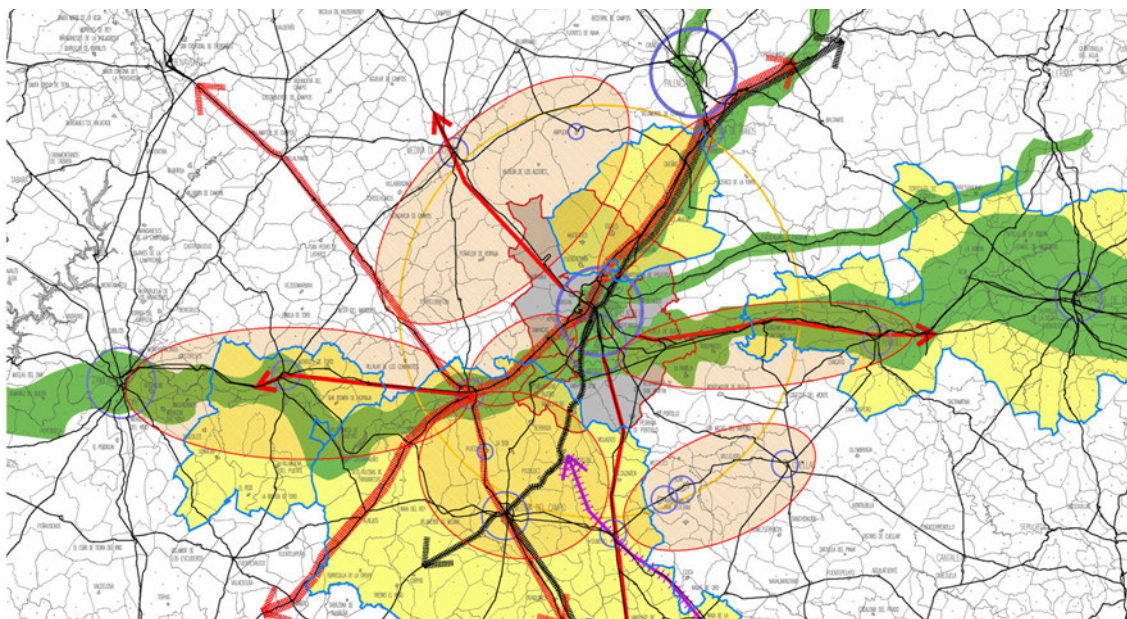
Dinamismo demográfico en el corredor entre Tordesillas y Palencia.

Fuente: Mario Paris, IUU]



El doble efecto de los dos corredores nos permite hablar de una amplia región que incluye otros centros comarcales y que no puede ser abordada sólo desde “lo metropolitano”. Un espacio de oportunidades donde ya hay relaciones consolidadas. Estudios ligados a la instalación de equipamientos comerciales plantean una región urbana con una población en torno a los 700.000 habitantes, en menos de una hora, llegando hasta Zamora y Aranda por el Duero y desde Palencia a Tordesillas por el corredor del Pisuerga. Aquí penetramos en lo rural, también el despoblado, en el problema de administrar la relación entre lo urbano y lo rural desde una perspectiva abierta. Sin embargo nadie está planteando una visión estratégica creíble, visión de la ciudad-región futura coherente.

A pesar de su sólido desarrollo reciente, Valladolid no es todavía un centro urbano principal desde el punto de vista financiero, tecnológico o de innovación productiva... para fortalecer su condición de ciudad interior con mayor rango urbano en el cuadrante noroeste de la Península ibérica es necesario pensar lo local de manera diferente. Valladolid es hoy una de las pocas áreas urbanas que cuentan en España con un espacio de influencia territorial extenso y abierto, donde lo urbano es relativamente escaso y se caracteriza por una sólida convivencia con lo rural, con amplias extensiones de suelo disponible para acciones estratégicas, sobre un sistema de poblaciones complejo y valores paisajísticos, agrarios y forestales claros. Donde lo importante espera ante el atolondrado esfuerzo por atender lo que se considera “urgente”.



No podemos prescindir de estas ideas al abordar Valladolid en su contexto peninsular y regional. Estamos ante el trabajo de información urbanística dotado de mayor perfil estratégico. Pero no tanto porque de todo ello se deduzcan con facilidad las infraestructuras futuras, las necesidades de crecimiento, etc. Sino porque es el perfil de una ciudad —el real y el perfil al que se aspira— en su marco territorial amplio el que condiciona, a medio plazo, cualquier proyecto estratégico.

Los “entornos” de Valladolid y entorno.

Valladolid y alfoz deben potenciar las interacciones con sus espacios próximos como “prolongación” de sus elementos estructurantes: la Ribera del Duero hasta Peñafiel; los campos de Medina y Toro, incorporando las Tierras de Rueda; el corredor industrial del Pisuerga, de Tordesillas a Palencia; las tierras de Torozos y Medina de Rioseco, transición hacia León y el noroeste.

[Fuente: IUU]



La ciudad de Valladolid debe consolidar lo mucho avanzado en las últimas décadas. El nuevo PGOU debe ser un instrumento a la vez prudente e innovador, al servicio de la ciudad y de sus ciudadanos, capaz de contribuir a la mejora de la calidad de vida en un contexto de incertidumbre y crisis económica

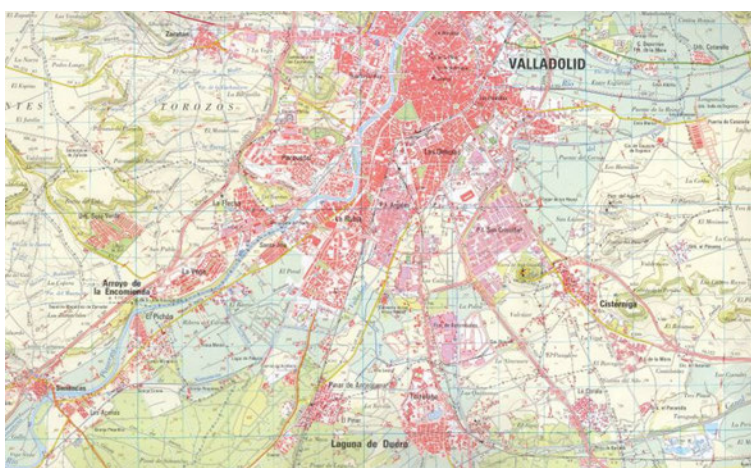
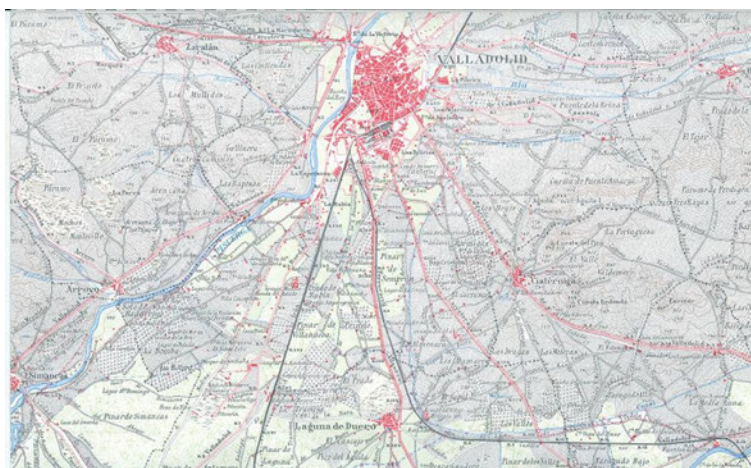
[Fuente: Mónica Martínez, IUU]

5. El Alfoz de Valladolid, interferencias entre la “aglomeración urbana” y la “metropolización del territorio”.

En su referencia al ámbito de la revisión del PGOU, el pliego de condiciones técnicas indica que aunque el ámbito de ordenación es el municipio de Valladolid, “...constituyen también ámbito de estudio los municipios comprendidos en el Alfoz de Valladolid a efectos de la elaboración de los Documentos de información”. Esto sin duda se debe a dos circunstancias. Primero a la consolidación de la necesidad de resolver problemas comunes de la ciudad y su alfoz, reconocida oficialmente con la constitución de la Comunidad Urbana de Valladolid (CUVa), como órgano de interlocución entre los municipios. En segundo lugar, aunque anterior en el tiempo, al reconocimiento de una realidad urbana común que se materializa oficialmente con las DOTVaEnt, vigentes desde 2001.

Trazas del cambio: eclosión metropolitana al Sur de Valladolid en planos del IGN, E.1:50.000, de 1931 y de 2004.

[Fuente: Instituto Geográfico Nacional]



El Pliego es consciente de que no sería posible extraer conclusiones veraces sobre el modelo urbano del municipio de Valladolid si no se da cuenta de las tendencias de desarrollo y crecimiento de los municipios vecinos. A la vez, y en la medida de sus posibilidades, la Revisión del PGOUVa ha de fomentar

una **relación coherente y eficiente con los municipios del Alfoz** a lo largo del proceso, acotando el debate y proponiendo un sustrato para un modelo territorial compartido

En primer lugar está el reconocimiento del proceso, algo que se hace al abordar en la información urbanística la situación del planeamiento vigente y las singularidades socioeconómicas de los municipios del Alfoz. Aquí planteamos un acercamiento al alfoz en cuanto contexto territorial de la revisión.

La primera circunstancia que hay que considerar es el propio ritmo de configuración del alfoz, describible sintéticamente en la evolución reciente de la población:

Dinámica de población en Valladolid y su área urbana.

El ritmo expansivo del alfoz se acelera a partir de la década de los 90 del pasado siglo: un crecimiento básicamente residencial. La ciudad de Valladolid mantiene su rol de centralidad y acoge los principales espacios de trabajo.

Población	1981	1991	2001	2006	2009
Valladolid	330.242 (91,8%)	330.700 (89,8%)	318.293 (84,4%)	319.943 (80,3%)	317.864 (77,4%)
Entorno	29.454 (8,2%)	37.521 (10,1%)	58.838 (15,6%)	78.407 (19,7%)	92.670 (22,6%)
Valladolid y Entorno	359.696	368.221	377.131	398.350	410.534

En 1998 se publica el libro “*Avance de Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y Entorno*”¹⁸, en el que se recogían sintéticamente los trabajos realizados para la elaboración del que ha sido el primer documento de planificación espacial y alcance regional aprobado en Castilla y León. Este libro ya explicaba qué tipo de realidad territorial y urbana era Valladolid, y de su lectura podemos deducir que lo fundamental del diagnóstico permanece válido. Lo que entonces se detectaba como dinámica incipiente ha sido confirmado por el tiempo:

- El papel central de *Valladolid*, fortalecida desde entonces en sus funciones de capitalidad, en su rol logístico y territorial, mejor equipada como ciudad y con infraestructuras de transporte muy mejoradas –las rondas, cuya construcción ha sido sin duda lenta;
- La consolidación de *Valladolid y su Entorno* como una **cuenca de vida y empleo**, un proceso en marcha de definición de interacciones urbanas y territoriales que da forma a lo que podemos seguir denominando “área metropolitana en formación”.

¹⁸ Editado por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León. El ámbito de aplicación de las DOTVaEnt se extiende sobre 981Km2 con una población de unos 411.000 habitantes y que se corresponde con 23 municipios de la provincia de Valladolid, en torno a su capital: Aldeamayor de San Martín, Arroyo, Boecillo, Cabezón, Castronuevo de Esgueva, Cigales, Ciguñuela, La Cistérniga, Fuensaldaña, Geria, Laguna de Duero, Mucientes, La Pedraja de Portillo, Renedo, Santovenia de Pisuerga, Simancas, Tudela de Duero, Valdestillas, Valladolid, Viana de Cega, Villanubla, Villanueva de Duero y Zaratán.

La “urbanización” del alfoz ha tenido dos tiempos. En la última década del siglo XX la población del conjunto permanece estable, aunque es en este tiempo cuando el entorno de Valladolid comienza a crecer, básicamente por realojo de la población del municipio central, que disminuye ligeramente: el municipio de Valladolid tiene en 1991 censados 345.581 habitantes, en 2001 tiene 318.293, ha perdido casi el 8% de su población a favor del entorno. Sólo Laguna de Duero se consolida en el entorno como población urbana, sobrepasando los 20.000 habitantes. Mientras, el resto de los municipios mantienen perfiles rurales, a pesar de la aparición de urbanizaciones más o menos autónomas. A finales de siglo la población del entorno –22 municipios– es apenas el 15% del total; el municipio central conserva sus funciones directoras intactas a la vez que concentra casi todo el empleo.

Sin embargo es en la primera década del nuevo siglo en los que los municipios del entorno de Valladolid crecen intensamente, mientras que la ciudad central trata de mantener la población de 2001. Sin duda se producen flujos en los dos sentidos, saliendo beneficiados los municipios del entorno más próximo, y en particular Arroyo de la Encomienda que crece al socaire de un agresivo urbanismo. Todo ello tiene lugar en un marco de dinamismo del planeamiento general local y en plena vigencia de las DOTVaEnt. De hecho las Directrices son vistas como una limitación de la autonomía municipal a pesar de su perfil orientativo ya que las Directrices sólo se imponen con fortaleza en la protección de factores medioambientales y paisajísticos¹⁹. Son años en los que los municipios del entorno proyectan con autonomía sus expectativas urbanísticas, aprendiendo a competir en la oferta de determinados productos inmobiliarios, beneficiándose de la hegemonía del urbanismo expansivo, del liderazgo de la iniciativa privada y de la tolerancia en las exigencias de infraestructura.

El municipio central reacciona en 2003 mediante la activación de suelos de borde, con un concepto de reserva a futuro, propio de la figura del suelo Urbanizable no Delimitado, pero distorsionado con la eliminación de la misma. El efecto diferido de capitalidad – en cierta medida razón del ligero impulso demográfico– favorece

19 Las Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y Entorno se plantearon como un instrumento de carácter coordinador y orientador de la transformación, con el fin de conducir las decisiones de planificación espacial de alcance supra-municipal y estratégico en un contexto de cambio urbano y en un territorio concreto. Se trataba de la situación definida en el Avance. Hoy, diez años después de éste, podemos decir que se han consolidado las tendencias pero que apenas han sido corregidas, ya que las DOTVaEnt han cumplido en gran medida sólo una función protectora, al no haberse desplegado sus potencialidades de coordinación estratégica. Sin embargo algunas decisiones clave –como en el caso del By-pass ferroviario– se han apoyado en las directrices, pioneras en el respeto a los valores paisajísticos.

un proceso de modernización sistemático de la ciudad central. Aun así ésta pierde definitivamente el monopolio de lo urbano. En el entorno surgen cada vez más urbanizaciones y nuevas centralidades en polos empresariales, industriales y comerciales. El modelo urbano pasa a ser mixto: una ciudad compacta en el centro y un sistema disperso de poblaciones con urbanizaciones de tipo diverso entre ellas, afectando a un gran territorio pero ocupando en la práctica una parte pequeña del mismo: el espacio de la ciudad y su alfoz ocupa 1,5 veces la superficie del municipio de Madrid, que cuenta con 3,3 millones de habitantes; es decir, una densidad media de 5.390 habitantes/Km², frente a una densidad media de 450 habitantes/km² en Valladolid y entorno.

A pesar de la fragilidad de este “fenómeno metropolitano”, lo urbano amplía en Valladolid su “territorio” de referencia, ocupando más espacio, reduciendo la densidad global e introduciendo expectativas de urbanización imposibles de materializar. La aglomeración urbana de Valladolid tiende a la discontinuidad, transformada en una cuenca de empleo y de vida hecha de fragmentos y sin límites precisos. Como es lógico, la solidez del contraste entre la ciudad central, ahora más dispuesta a ocupar los vacíos intermedios, es un rasgo que permanece. La urbanización de los núcleos urbanos de su periferia es desigual, a veces convertidos en barrios de la propia ciudad por continuidad, otras con perfil de arrabal y otras aspirando a ser ciudades satélites. Un territorio sometido a la doble fuerza centrífuga de residentes –habitualmente parejas jóvenes– de la ciudad central hacia los municipios de su entorno: la que tiene su raíz en la búsqueda de precios más baratos y la asociada a la búsqueda de más espacio, como decíamos, realidades que sin duda se interfieren.

arb. alladolid ciudad compacta.

La lógica expansiva de Valladolid ha estado moderada desde los años 80 del pasado siglo por el planeamiento. El Plan General de 1984 establece un modelo de crecimiento compacto, e incluso barrios inicialmente periféricos como Parquesol, se han incorporado a la ciudad continua. El Plan General de 2003 confirma este modelo, aunque introduce, como reacción sin duda al irregular crecimiento del Alfoz, unas áreas de expansión - las AH's- todavía sin consolidar. Por lo tanto la ciudad hoy construida, la ciudad real, se caracteriza por una lógica urbanística relativamente estable, configurada por barrios conectados entre sí y bien servidos por infraestructuras.

abj. Valladolid, el Alfoz Disperso.

Algunos barrios de la ciudad -quizás sólo Fuente Barrocal-, pero sobre todo nuevos barrios creados en el Alfoz -urbanizaciones- se caracterizan por componer fragmentos urbanizados aislados pero no autónomos, sino dependientes del resto del sistema urbano. Este puzzle o mosaico de urbanizaciones del Alfoz, dirigidos hacia la ciudad con independencia de los municipios en los que se instalen, son los que hoy plantean exigencias de servicio difíciles de materializar.

[Fuente: IUU]

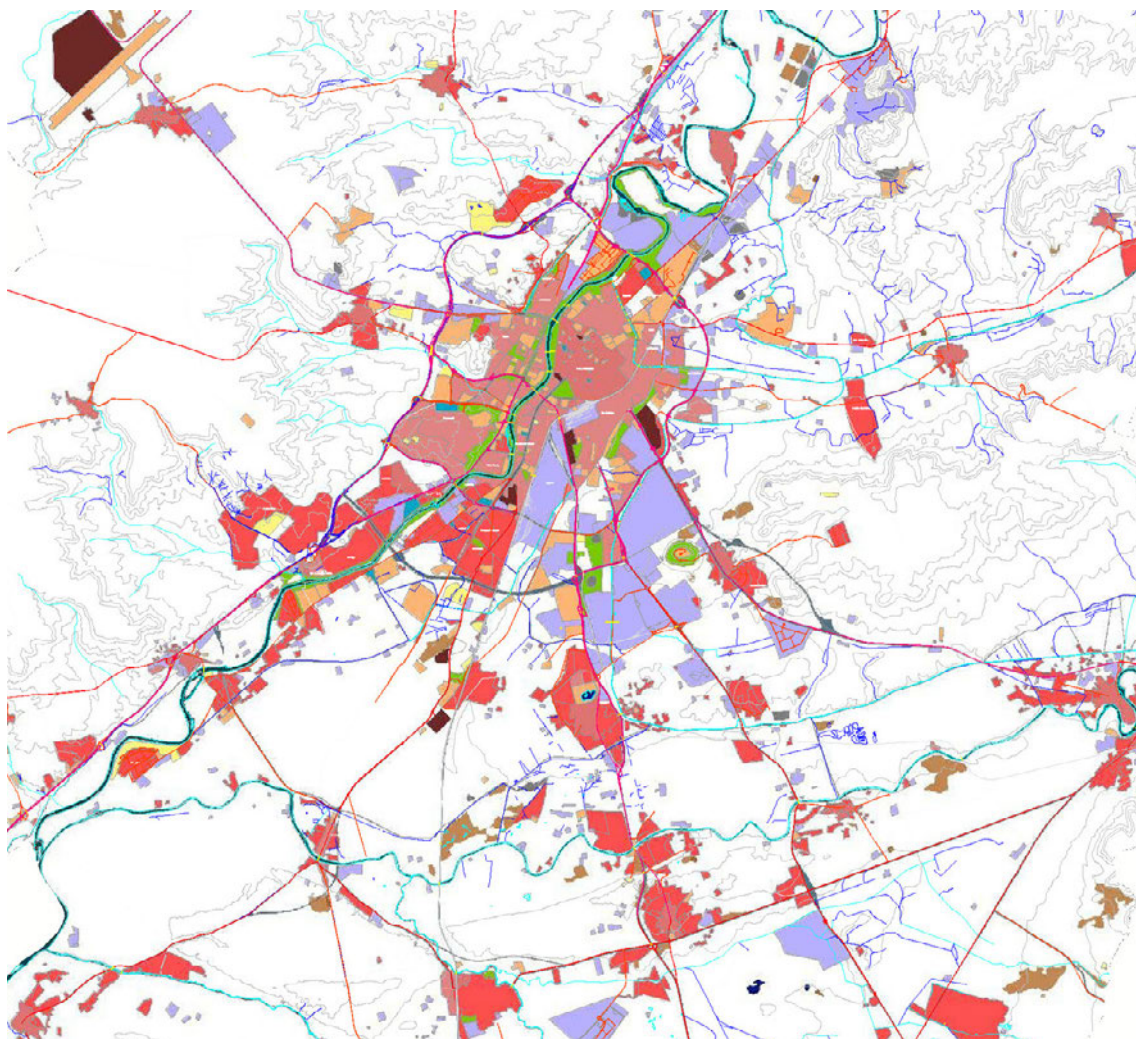


Con este modelo se producen nuevos déficit y surgen nuevas necesidades en el conjunto del sistema urbano, marcados por las disfunciones entre los desarrollos aprobados y las infraestructuras públicas: la red de carreteras y otras redes, como la de abastecimiento de agua o de energía, se utilizan intensivamente; crecen las necesidades de desplazamiento, los municipios del entorno incrementan sus carencias en equipamientos y servicios a la vez que se producen desequilibrios en los barrios de la ciudad central, el carácter de las poblaciones en los barrios urbanos tradicionales y en los pueblos se modifica, etc.

El proceso de peri-urbanización ha ido generando, en su segunda fase –hoy estancada por la crisis– una difusión hacia el entorno de Valladolid de actividades económicas, productivas y de servicios todavía limitada, siempre bajo un supuesto expansivo en términos de espacio. Entre las nuevas polaridades periféricas, y además de Laguna de Duero, convertida en una pequeña ciudad dotada cada vez de mayor complejidad, destacan el exitoso Parque Tecnológico de Boecillo, la emergencia en Arroyo de la Encomienda de una ciudad dormitorio para 30.000

Valladolid y su alfoz –un espacio metropolitano emergente– configuran un complejo mosaico de espacios urbanizados, espacios agrarios y forestales, mosaico de llenos y vacíos, con muy poca densidad media, pero con un exceso de expectativas en las posibilidades de transformación a urbano. El PGOU puede abordar la dimensión metropolitana desde al menos dos realidades estructurales comunes a Valladolid y a su alfoz: insistiendo en la necesidad de un proyecto de movilidad de área urbana integrado y defendiendo el sistema de espacios libres interconectado, el sistema de corredores verdes y parques ya anticipado en las DOTVaEnt

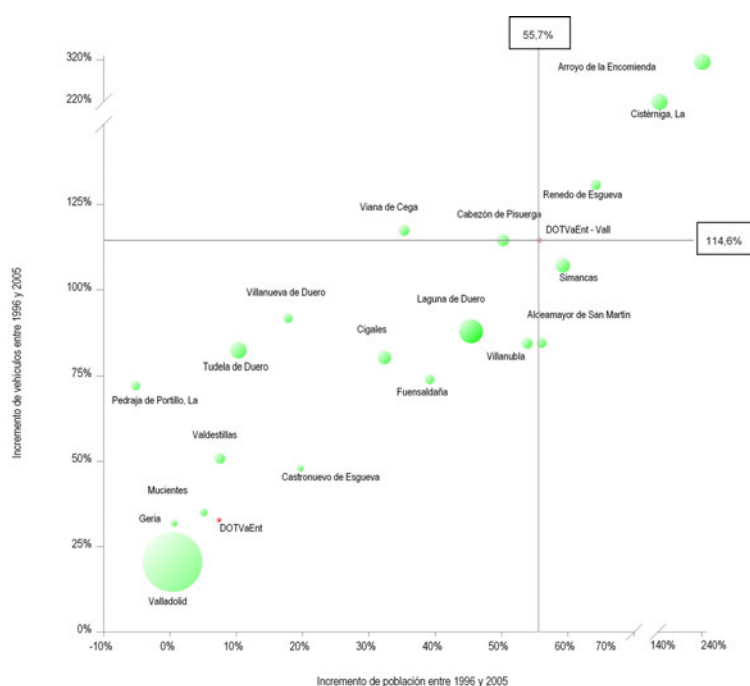
[Fuente: IUU]



personas y un nuevo polo industrial en Villanubla, próximo al aeropuerto aunque independiente de éste.

Entre los efectos de la rápida transformación del entorno destaca el incremento de los desplazamientos obligados por motivo de trabajo y estudios, pero también los generados por compras y ocio. El aumento derivado de la dependencia del automóvil genera un incremento notable en costes de congestión en los espacios nodales, que en muchos casos coinciden problemáticamente con la ciudad central, con un aumento constante de la carga que deben soportar las principales infraestructuras viarias, planificadas a finales de los años 70 pero todavía parcialmente en construcción –ronda exterior. El incremento permanente de los viajes desde/hacia el entorno se ve en la ciudad central como algo “lógico”. Se comprueba en el incremento del nº de automóviles –y de aparcamientos subterráneos– doble en porcentaje del incremento demográfico en un entorno que puede considerarse “híper-motorizado”.

Una coyuntura económica expansiva ha favorecido el despliegue de este modelo expansivo y polinuclear, de modo que cuando se evidencia su falta de densidad, la dificultad de articulación de medidas correctoras, es cuando apenas se cuenta con recursos para intervenir. Es también verdad que los municipios más consolidados como el propio Valladolid, pero también Laguna o la Cistérniga, han encontrado recursos para fomentar la mejora urbana interior en un ciclo expansivo de la economía y una inversión pública relativamente importante en equipamientos y servicios. El sustrato residencial del reajuste espacial ha sido compatible con la centralidad de la ciudad cabecera de la aglomeración, que conserva lo principal de la actividad productiva,



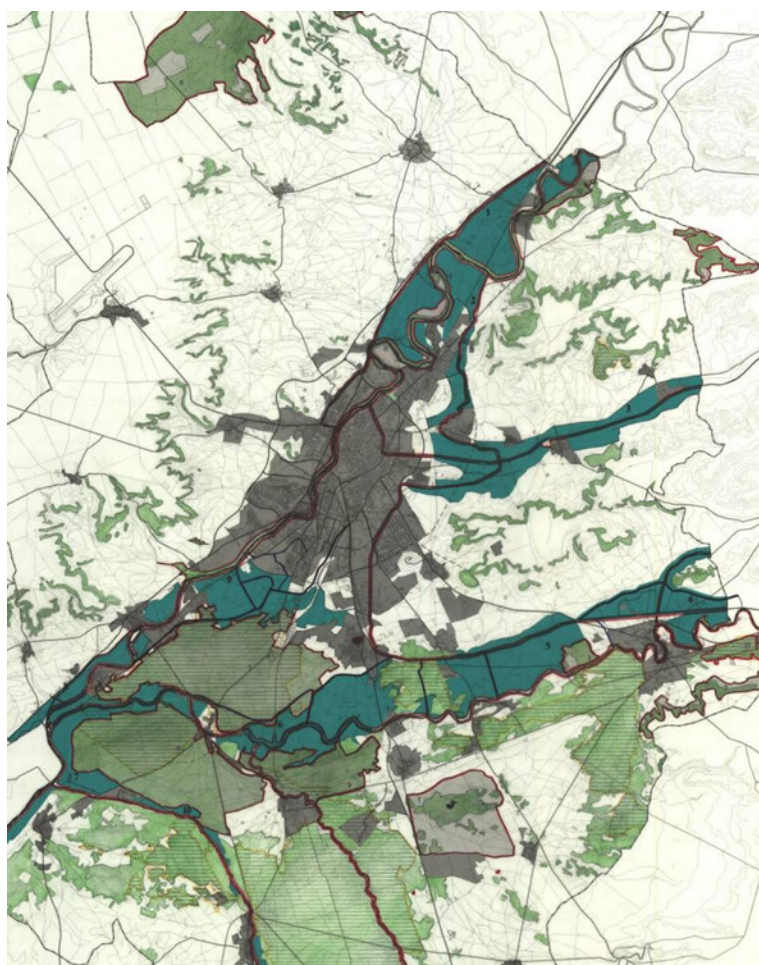
La correlación entre el incremento demográfico y el incremento en el nº de automóviles permite establecer un perfil de los municipios (datos del periodo 1996-2005).

[Fuente: CYLSTAT & IUU]

reestructura su sustrato económico y se agranda como centro de servicios. Sólo unos pocos municipios aprovechan este impulso para dotarse de servicios locales sólidos. Sabemos en este sentido que el urbanismo puede generar suelo, pero luego son las administraciones responsables las que han de construir escuelas, centros de salud o depuradoras –casi siempre la Junta.

Las antiguas estructuras territoriales permanecen, en un marco de convivencia con las nuevas expectativas en los usos del suelo y de decadencia de la agricultura periurbana, otrora de gran fortaleza. No se busca un “modelo” más allá de lo existente y sólo la estructura ambiental propuesta en las DOTVaEnt hace de contraste.

De hecho, lo urbano expansivo, salvo las restricciones de las DOTVaEnt, no está sometido a correcciones. A pesar de ello, la accidentada vitalidad de las iniciativas inmobiliarias tanto en la ciudad como en su alfoz y la imprecisa interpretación de los contenidos normativos –utilizados sistemáticamente en la defensa de posiciones y no en la defensa de principios– componen un horizonte de incertidumbre.

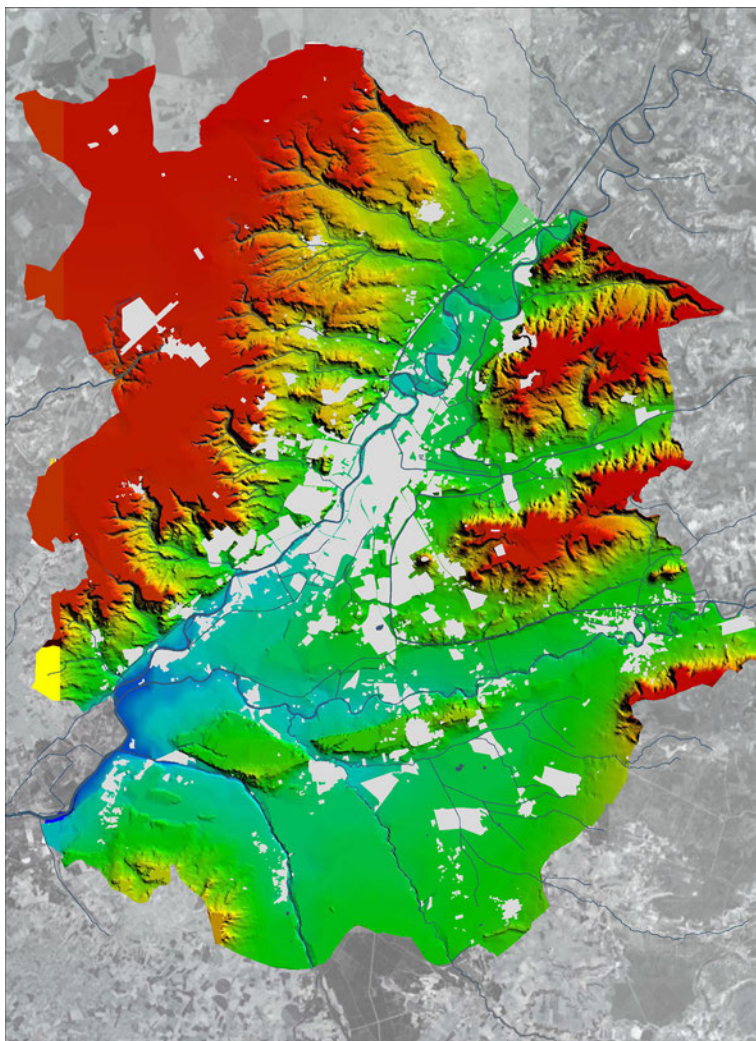


La estructura protectora que plantearon las DOTVaEnt en 2001 tiene una lógica paisajística evidente y un objetivo medioambiental prioritario: salvaguardar los espacios abiertos más valiosos y destacar su potencial estructurante (ASVE's –de las riberas y pinares a las cuestas– y APHA's –sus tres sistemas, Pisuerga, Esgueva y Duero, ligando ríos y canales, con sus paisajes agrarios y forestales intermedios). No existe calidad urbana sin calidad en los espacios abiertos.

[Fuente: IUU, Documento de trabajo que interpretaba los espacios naturales y agrarios valiosos en Valladolid y su Alfoz en 1999]

¿Qué perfiles ha adquirido la expansión urbana en el municipio central y en los municipios de su entorno? Seguimos aquí lo realizado en los trabajos previos para la revisión de las DOTVaEnt, planteada en 2006

En primer lugar, las transformaciones en Valladolid y entorno han estado condicionadas por las características del “solar Vallisoletano” –que describiremos sintéticamente más adelante–, estructurado por el relieve y los ríos. El sustrato de este paisaje humanizado lo define la topografía, un relieve que resulta de antigua una sedimentación y de sus modificaciones. Un espacio de encrucijada fluvial es también una encrucijada histórica.



Sobre el singular enclave vallisoletano, los espacios urbanizados conviven con valiosos espacios abiertos donde permanecen usos agrarios, hoy en decadencia pero estratégicos para el futuro, como reconoce la UE en su Agenda Territorial 2020, que pretende “estimular el desarrollo integrado de las ciudades y de las regiones”, bajo el título de una “Europa de Regiones diversas, que aspira a ser inclusiva, inteligente y sostenible”.

[Fuente: Condiciones del relieve y los cursos de agua en el ámbito de la DOTVaEnt. IUU]

El PGOU de 1984, el denominado Plan Yncenga, introdujo una variable en el modelo urbano que recompone las relaciones a largo plazo: el sistema de rondas. Es verdad que se trata de un proyecto del Ministerio de Obras Públicas anterior al plan y que se incorpora en el mismo sin alteraciones. También es verdad que se trata de un proyecto a futuro, de hecho todavía está –casi 30 años después– sin completar la Ronda Exterior. Pero el modelo queda definido y proyecta el crecimiento de la ciudad hacia

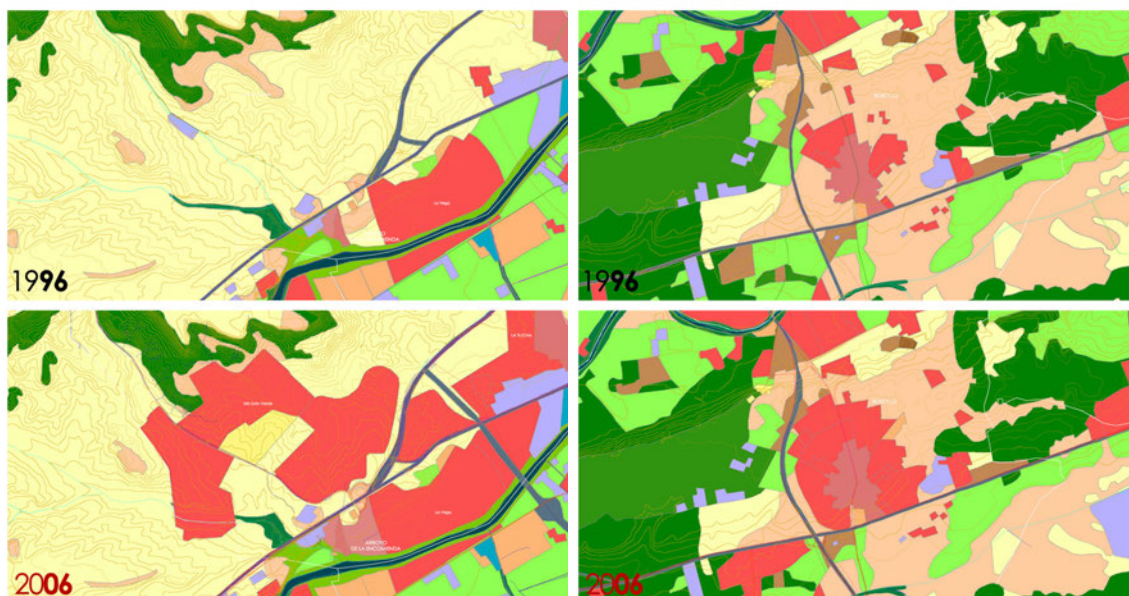
sus bordes. Por otro lado los municipios de borde enfatizan los efectos frontera con el municipio, fomentando urbanizaciones en el límite administrativo: la primera es el Pichón, en Simancas, pero Laguna de Duero, Renedo, Arroyo trabajan en el mismo sentido, planteando urbanizaciones satélites de la ciudad central, aunque implantadas en cada municipio. Ya en este siglo esta tendencia se verifica innecesaria y cada municipio trata de crecer en torno a sus poblaciones nucleares. Sin embargo el planteamiento de localización aislada se mantiene en los pocos espacios que en el Alfoz se construyen para usos no residenciales: los centros comerciales de Equinocio, y el más reciente de IKEA, carecen de nexo real con los espacios urbanos de los municipios en los que se instalan, estructurando sus accesos directamente hacia las carreteras. La sede de la Consejería de Economía en Arroyo sigue este criterio. Es evidente que el urbanismo en el entorno, cuando adquiere cierta dimensión, se proyecta más en su relación con la ciudad central que con cualquier otro núcleo urbano.

Para explicar estos cambios en el territorio, en los trabajos previos de Revisión de las Directrices se realiza un trabajo (denominado “paisajes que cambian”) de análisis de las localidades y de elaboración de cartografía que nos permitan detectar “situaciones tipo” y “patrones de urbanización”, sobre un paisaje previamente estructurado.

izq. Surgimiento de una ciudad satélite de barrios autónomos. Arroyo de la Encomienda: 787 habitantes en 1981; 4.085 en 2001 y 8.039 en 2006, con un PGOU dimensionado para 30.000 habitantes.

drch. Complejidad del mosaico urbano al sur del Duero. Boecillo: crecimiento moderado continuo y radioconcéntrico con centro en un pequeño pueblo, con 1.740 habitantes censados en 2001 y 2.713 en 2006.

[Fuente: IUU, trabajos previos de Revisión de las DOTVaEnt]



Sobre el mosaico de usos del suelo no urbano –definido por cualidades– se organizan los patrones de urbanización detectados: centros históricos, centros rurales, áreas de nueva centralidad, tejidos urbanos continuos (residencial mixto), residencial autónomo (baja densidad), polígonos industriales, gran industria, industrial mixto y granjas. Se distinguen con un patrón específico los grandes equipamientos regionales.

En la combinación de situaciones y patrones se busca el perfil de los municipios, pero sobre todo se narran los problemas que los procesos urbanos están generando en cada caso, para elaborar un diagnóstico pormenorizado: los perfiles del cambio en el tránsito de la ciudad compacta a la diversidad de espacios urbanizados en un territorio inestable. El crecimiento urbano en este breve periodo, de apenas 5 años (2001-2006) es evidente en todos los municipios del entorno. Estamos sin duda en un marco expansivo donde predominan los ensanches de las poblaciones existentes, pero en el que también surgen nuevas urbanizaciones aisladas, sin continuidad con el tejido urbano existente. Se logra así un primer balance de los comportamientos de la planificación local en relación con la incorporación de las Directrices, distinguiendo:

- un urbanismo más compacto y de cierta contención en nuevos PGOU: La Cistérniga, Simancas... respetando las directrices.
- modificación puntual de las directrices para minorar el alcance real de las protecciones, como es el caso de varios municipios.
- elusión del contenido de las directrices, con una interpretación excesiva de la autonomía local permite en materia de urbanismo, como es el caso de Arroyo-La Flecha.
- planificación sectorial que se apoya en el contenido de las directrices, como en el proceso de definición del by-pass ferroviario y en el encuadre de la vía de Ariza, en el nuevo acceso viario a Boecillo, en la posible descentralización de la Feria de Muestras, etc.
- asunción del lenguaje de las directrices, no sólo de las denominaciones.

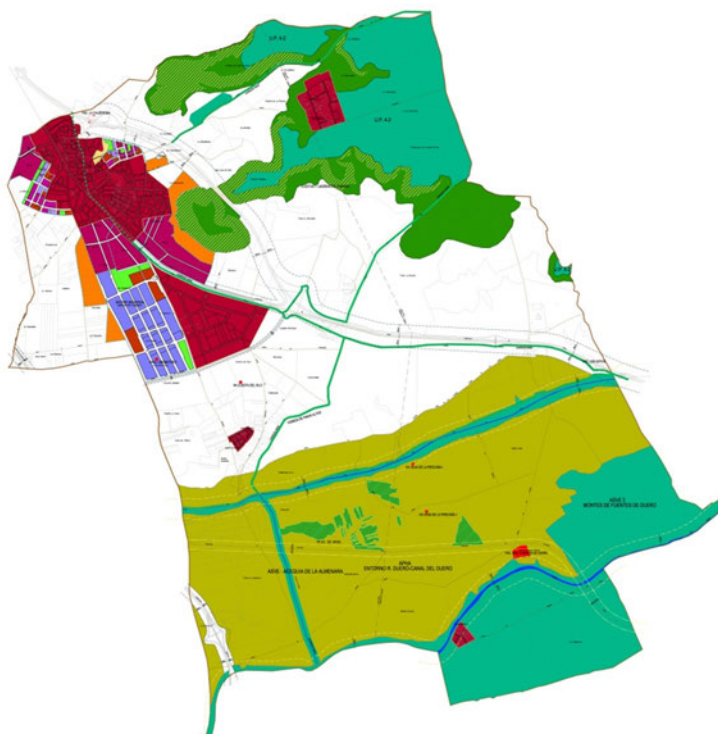
Al estar centrado el estudio en la dimensión espacial, el binomio situaciones-patrones para el diagnóstico facilita la indagación proyectual de cara a afrontar el cambio urbano, la “metropolización del territorio”, si establecemos unos criterios básicos, presentes en las directrices desde su origen:

- el conocimiento, la conservación y puesta en valor de los espacios, lugares y paisajes singulares
- destacar la mayor eficiencia del sistema urbano donde hay capacidad de acogida del territorio, fundada en sus preexistencias y en los servicios e infraestructuras disponibles.
- la calidad posible del espacio urbano depende de su concepción y diseño.

Los espacios valiosos tienen cualidades de las que depende la calidad global del sistema y los desarrollos urbanos deben estar correctamente diseñados y servidos con eficacia. *Cada desarrollo urbano debe ser evaluado* tanto por la adecuación de las actividades a la naturaleza de los espacios como por la

Plan General de La Cistérniga, ejemplar en la incorporación de las directrices y planteado con un crecimiento moderado

[Fuente: Ayuntamiento de la Cistérniga, doc. De aprobación definitiva, 2009]

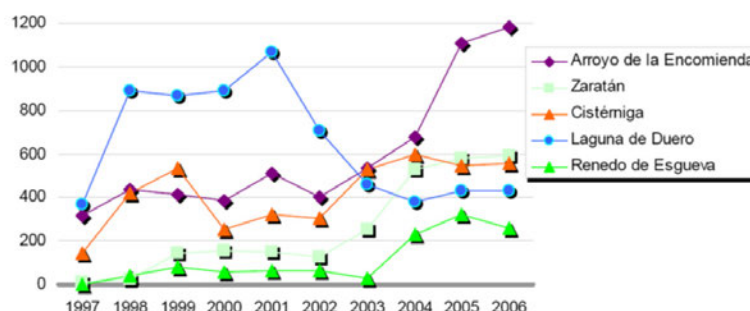


disposición de sus elementos y el acceso a las infraestructuras y equipamientos necesarios en cada caso.

Una idea útil de las Directrices es entender, como sistema de trabajo de los planes y de corrección de un espacio urbanizado sin articular, que los “sistemas territoriales públicos” deben ser el soporte del “mosaico urbano” generado.

La interpretación de los cambios recientes en los espacios urbanizados de Valladolid y entorno conduce a cierto desánimo por comprobar cómo están fuera de un control coherente, tanto por su intensidad, poco justificada, como por su dispersión espacial. No es fácil reconducir lo que parece ser simple desorden, un caos favorecido por la ineficacia política, la ausencia de un diálogo coordinador y el peso local del argumento económico-inmobiliario. Sin embargo decir que estamos ante un desarrollo caótico es decir muy poco.

EVOLUCIÓN DEL FLUJO DE POBLACIÓN
DESDE VALLADOLID A LOS MUNICIPIOS DE SU ALFOZ
SEGÚN SU INTENSIDAD



Arroyo de la encomienda despegue tras la puesta en marcha de su PGOU y la entrada de su amplia oferta residencial. Mientras, en una gráfica inversa, Laguna mengua.

[Fuente: IUU]

Con inteligencia algunos expertos han destacado los “*usos del desorden*”, porque no deberíamos despreciar lo que la gente hace por sí misma, lo que la sociedad realiza en apariencia espontáneamente. A pesar del declive urbano y de los problemas sociales, existen estrategias espontáneas de convivencia que muestran casos de vida urbana atractivos. Sólo el interés por lo cotidiano, por la explicación de las formas de vida concretas, suaviza el actual declive de lo público y nos acerca de una manera diferente a los hábitos de consumo con efecto erosivo en el territorio. Estos dependen de lo que nuestra sociedad entiende por necesidad, en beneficio de la apropiación privada del espacio y con efectos en el consumo de suelo. Pero lo que se observa como una “*tragedia de los comunes*”, los bienes públicos que corren el riesgo de no ser percibidos como tales, también puede ser visto como las “*astucias del habitar*” si miramos con atención cómo se utiliza el espacio, sus órdenes efectivos: relaciones informales, poder ordenador de rutinas convencionales, creatividad de las prácticas ordinarias y su potencial organizador... estamos hablando de *los procesos adaptativos* de la comunidad humana a un territorio, que son los que efectivamente transforman el paisaje, le dan forma inmersos en un amplio horizonte de incertidumbres.

La aproximación estructural –en el sentido clásico y físico de los elementos de la estructura urbana– es clave porque tratamos con elementos que son “puentes reales” con la vida del territorio.

En Valladolid y entorno no se han creado en los últimos años estructuras o sistemas con capacidad de pautar los desarrollos

Plan General de Arroyo de la Encomienda, hoy en Revisión. El concepto urbanístico es transformar el máximo de suelo municipal en suelo urbano o urbanizable. El municipio queda dividido por las rondas, con lo que estamos más ante tres o cuatro barrios que ante un “núcleo” de población.

[Fuente: Web Ayuntamiento de Arroyo, denominado “Mapa del Término Municipal”]



urbanos —condicionar su *timing*. Éstos han sido dirigidos por planes obsesionados por “crear nueva ciudad” por y para el mercado, sometidos a sus vaivenes coyunturales y generando intensas tensiones sobre un medio muy amplio, incluso sobre los paisajes naturales protegidos. Esta ausencia de *sistemas estructurantes* facilita que sea la red de carreteras y grandes accesos el único sistema reconocido en la práctica²⁰.

Sin este ajuste estructurador del desarrollo, la aglomeración urbana vallisoletana no puede ni corregir tendencias consolidadas ni rechazar lógicas forzadas.

Pero lo estructurante no necesita ser pensado de nuevo: son las potencialidades de lo existente las que ofrecen la interpretación estructural del territorio que buscamos. Pensamos en los grandes sistemas públicos —entendiendo lo público en sentido amplio— como los únicos que pueden “soportar” la diversidad de la vida urbana. Sólo si estos sistemas se piensan y proyectan articulados, en un marco coherente de decisiones, es posible *estabilizar el contexto, responder al cambio, disminuir la incertidumbre*. Se trata de hacer lo que ya se está haciendo pero con objetivos más amplios, introduciendo pequeñas modificaciones y mejoras puntuales.

Como proponemos más adelante —en el estudio del medio urbano—, los tres los sistemas espaciales estructurantes son:

- el *sistema público de espacios abiertos*, con su sustrato paisajístico de espacios protegidos en interacción con lo urbano a través de dos sub-sistemas: el de espacios libres públicos —parques— y el de corredores verdes;
- el *sistema de movilidad y transporte*, organizador de las circulaciones y de los modos de transporte y en interacción directa con el sub-sistema de espacios libres públicos;
- el *sistema territorial de centralidades*, organizado en torno a tres sub-sistemas: sistema de centros urbanos tradicionales y pueblos; sistema de grandes equipamientos regionales y urbanos; sistema de nodos y áreas de actividad económica.

Los diferentes programas urbanos o sectoriales encontrarían en estos tres sistemas una referencia física desde la que articular y compensar contenidos, manteniendo sus objetivos particulares una vez detectado lo estratégico. Podemos así pensar las interacciones urbanas antes de proyectar los espacios, con

²⁰ En Valladolid y entorno, como en cualquier otro territorio, *la calidad de vida es tanto el objetivo estratégico fundamental como el primer atractivo potencial*. Una forma urbana eficiente y adecuada condicionará cada vez más sus oportunidades de desarrollo: calidad de las infraestructuras y de los servicios, calidad de los espacios y paisajes valiosos. Por ello es necesario *componer un marco de ideas desde el que se perciba con claridad cómo se interpretan la calidad de vida local y sus escenarios de mejora*. Aquí la planificación espacial sólo es útil si interpreta los componentes espaciales de esta composición.

el fin de evitar la planificación remedial de infraestructuras, equipamientos y servicios.

Es aquí, donde dando un paso adelante sobre las propuestas de las Directrices, como indica el pliego, se puede re-plantear la integración espacial y funcional del municipio de Valladolid y su alfoz a partir de:

- los espacios abiertos valiosos, su conservación y puesta en valor al servicio de la salud y el ocio los ciudadanos, concebidos como un sistema de parques equipados al servicio de los ciudadanos tanto de la ciudad como del alfoz.
- la movilidad del área urbana como proyecto estratégico de interacción entre la ciudad central y el conjunto de los núcleos urbanos del alfoz

Estas dos mejoras deben contribuir en el marco de la revisión del PGOU a dotar de contenido al debate de partida sobre el espacio metropolitano en formación, en el que también deberían estar presentes la Diputación Provincial, en apoyo de los municipios menores, y la Junta de Castilla y León, en particular la Consejería de Fomento.

Como ya hemos dicho en Valladolid se ha realizado un gran esfuerzo en las infraestructuras medioambientales, tanto en las ligadas al ciclo del agua como en las que organizan la recogida selectiva y tratamiento de residuos urbanos, gestionadas hoy con eficacia. El transporte metropolitano es una tarea pendiente, que exige el soporte de la Consejería de Fomento, para introducir una perspectiva supra-municipal, y en la que el Ayuntamiento de Valladolid ha de participar desde la colaboración de sus diferentes concejalías. Son estos tres temas –ciclo del agua, gestión de residuos y transporte– los característicos de las áreas metropolitanas existentes.

Sin embargo la gestión de los espacios metropolitanos también suele estar vinculada a la toma de las decisiones estratégicas sobre los equipamientos de gran escala y sobre los grandes desarrollos urbanos, ya sean residenciales o industriales. Ello es un asunto complejo en un contexto de competencia entre municipios. Sin embargo la revisión del PGOU es un momento idóneo para plantearse algunas preguntas sobre la ciudad y su entorno desde una base bien fundada y aventurando respuestas de futuro. Lo que es conflictivo encuentra en el proceso de planificación una racionalidad específica.



El Pisuerga al sur de Valladolid. Los cursos de agua son el primer elemento estructurante de un amplio proyecto de paisaje que a través de un sistema metropolitano de corredores verdes permita la mejor integración entre el municipio central y los del alfoz.

La revisión del PGOU ha de tener en cuenta que no sólo debe administrar en el municipio de Valladolid los espacios edificados; la ciudad también es sus espacios abiertos: redes ecológicas, campos e infraestructuras territoriales.

Valladolid ha ido promoviendo en su municipio un conjunto de parques cada vez más valiosos, a la vez se han ido mejorando las riberas del Pisuerga y del Esgueva. También hay proyectos en curso, como en el Canal de Castilla, de gran relieve futuro.

Por otro lado las DOTVaEnt proponen un sistema de parques y corredores verdes, fundado en lo existente, pero apenas activado.

El espacio abierto, los parques urbanos y metropolitanos, los corredores verdes son un factor de calidad del sistema urbano absolutamente reconocido. Aquí el potencial de Valladolid es extraordinario.

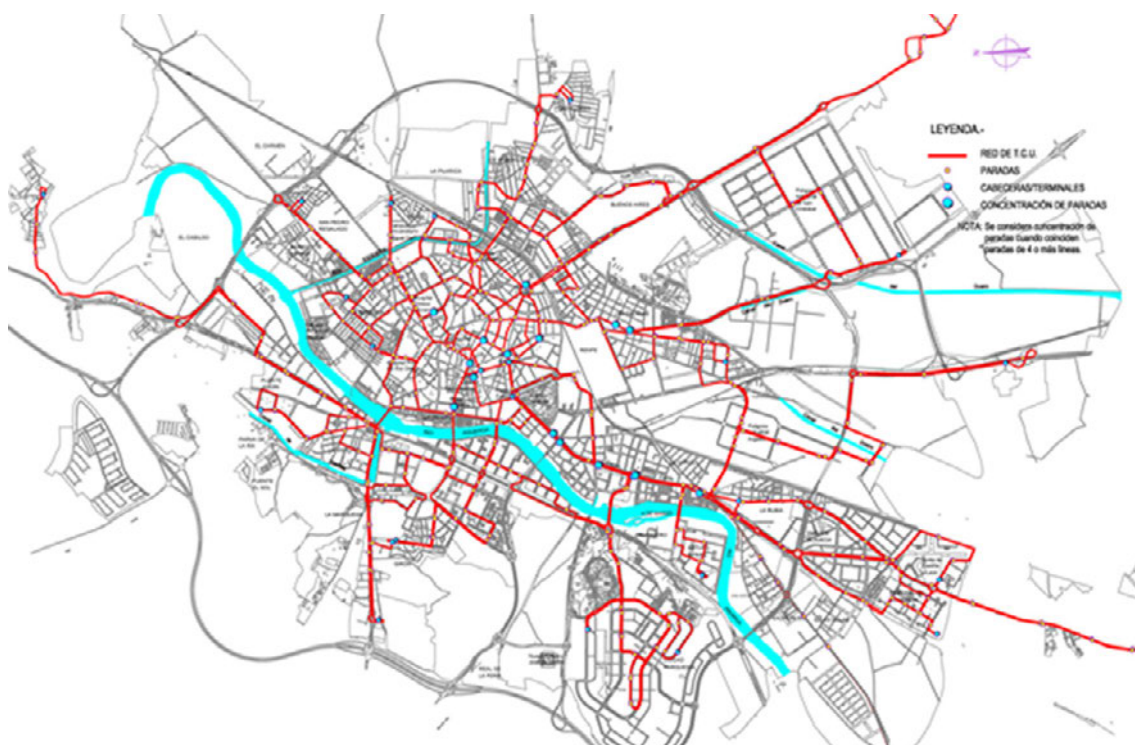


En este sentido si desde el PGOU se promueve una matriz verde, dando verdadero sentido a los espacios abiertos y estableciendo una lectura articulada de los mismos no sólo en el territorio del municipio central, sino en conexión con los municipios del entorno –un territorio con valores compartidos– lo que estamos promoviendo es el espacio negativo de los potenciales desarrollos urbanos. Este sistema de espacios libres supramunicipal –corredores verdes y sistema de parques, con equipamientos al servicio del conjunto de municipios– no sólo permite salvaguardar la estructura ecológica del territorio –el sistema de espacios abiertos debe concebirse como una red ecológica y a la vez como una red de movilidad alternativa– sino que con el transporte –las redes de movilidad rodada y los sistemas públicos de transporte, en sus diversos modos– se construye una lógica que clarifica los perfiles del territorio.

El momento de revisión del PGOU crea un campo excepcional para plantear problemas y temas conflictivos mirando al futuro. En este sentido, la creación de un debate estratégico liderado desde el Ayuntamiento de Valladolid en torno a la posibilidad de mejorar el transporte público, fomentando un modelo de movilidad sostenible a escala del alfoz, es una gran oportunidad. Algo que requiere no sólo pensar en la movilidad urbana o en el tráfico, sino en el sistema urbano en su conjunto, fomentando un marco estratégico amplio en el que la innovación y la reducción de emisiones sean temas habituales, al lado de un proyecto integrado de accesibilidad urbana y de relaciones de proximidad. Las nuevas tecnologías pueden aquí ocupar un lugar protagonista, iniciando un proyecto de ciudad inteligente al servicio de los ciudadanos...

Plano del PIMUVA –Plan de Movilidad Urbana de Valladolid– en el que se muestra la densa red de transporte público fundada en autobuses, con importante desarrollo tecnológico. Lo invertido en esta red es muestra de lo que se puede alcanzar con continuidad y esfuerzo. El servicio prestado es muy valorado por los ciudadanos y las posibilidades de mejora pasan por las relaciones con el alfoz.

[Fuente: Plan Integral de Movilidad Urbana Ciudad de Valladolid (PIMUVA), 2004]



6. Condicionantes de partida: lo que la ciudad quiere ser, lo que la ciudad no puede dejar de ser.

6

Nadie ignora que el Planeamiento Urbano está sometido a inercias y tensiones, expectativas particulares y posturas ideológicas, opiniones y decisiones políticas, también a ilusiones y equívocos. El PGOU no es una herramienta para resolver conflictos allí donde los intereses particulares legítimos compiten entre sí, porque su sentido radica en la defensa del interés público. Quien gobierna la ciudad, y por ello lidera el interés general en un marco democrático de representación, establece los objetivos, buscando una coherente participación pública e institucional, desde el escrupuloso respeto de la Ley, el servicio a la buena práctica urbanística y el conocimiento profundo de la realidad urbana concreta.

Sin embargo cualquier Plan urbano de quien es verdaderamente heredero es de la ciudad real, de su forma consolidada, de lo que en la ciudad tiene lugar, y por ello también del planeamiento que recibe, de sus contenidos asumidos localmente.

El objetivo de “establecer un modelo espacial de referencia”, fundado en criterios de racionalidad, re-equilibrio y eficiencia, se enfrenta por lo tanto con un territorio cada vez más complejo, más formalizado y menos coordinado. El contexto económico y social no ayuda en un contexto de crisis marcado por la incertidumbre. Las ilusiones expansivas, a veces apoyadas en transformaciones irreparables, conviven con contextos locales de desánimo por falta de expectativas. El plan urbano, que no puede ser un fin en sí mismo, sino un medio a la medida y al servicio de los fenómenos y de los lugares a los que sirve, puede sin embargo ser reducido a escombros cuando sólo se imponen los intereses coyunturales. Sin bola de cristal, el planeamiento se enfrenta al futuro desde la racionalidad, combinando aquello que se comprueba objetivo con aspiraciones locales y lecturas muy sesgadas de la realidad. El compromiso con la calidad de los espacios, infraestructuras y servicios urbanos que soportan la vida cotidiana de la ciudad y sus ciudadanos se convierte en un papel de tornasol, en la prueba que acerca cada objetivo al interés público y cada acción al bien común.

En tiempos críticos, de crisis arraigada, el terreno de juego es el de las ideas y no el de los instrumentos.

A pesar de experiencias urbanísticas positivas y lugares donde han arraigado culturas urbanas sólidas, donde se han hecho esfuerzos de divulgación de lo realizado, a veces con aportaciones originales y de calado, en Valladolid la práctica urbanística corre el riesgo de “olvidar lo aprendido”. Si lo económico y lo tecnológico imponen sus criterios, la práctica urbanística no debe degenerar hacia “un hacer desprecupado”

Es aquí donde dos temas complementarios, merecen una atención particular: la naturaleza fragmentaria de la ciudad contemporánea, fragmentaria no sólo por la manera en que se construye o transforma, sino también por la manera en la que se percibe; en segundo lugar la realidad de un modelo de urbanización in extenso, de un “territorio urbanizado” que sustituye a la ciudad perceptible. La ciudad penetra en el territorio –un territorio que cambia– con intensidad, de manera que todo lo que en el territorio tiene “vida” –salvo unos pocos rincones inaccesibles– está “activado y definido desde lo urbano”, aunque lo sea con modos e intensidades muy diferentes.

En ciudades como Valladolid, donde como en otras ciudades españolas el fenómeno industrialización-urbanización ha sido tardío, dentro y fuera se detecta el fracaso de centros y periferias. El abandono del modelo urbano tradicional condujo a un inquietante paisaje: la emergencia de la urbanización discontinua y heterogénea que se extiende en el territorio sin



Valladolid desde el aire (2010).

Se distinguen los tres corredores que estructuran la ciudad, casi en paralelo: El Pisuerga, el Paseo Zorrilla y el Ferrocarril. Sin embargo la ciudad es un conglomerado heterogéneo.

[Fuente: El Diario de Valladolid-El Mundo]

sensibilidad hacia sus preexistencias, ofreciéndose en cada caso como hogar posible bajo unos patrones demasiado homogéneos. El problema de la vivienda persiste, como persiste el problema del envejecimiento de los barrios, como persiste la carencia en el espacio público... cada fragmento urbano, salvo excepciones, se presenta como una realidad inacabada.

Por ejemplo, la dicotomía ciudad compacta, ciudad dispersa se falsea en el debate sobre Valladolid: no es algo que no afecte sólo al municipio central. Existe ya una realidad urbana determinada por su fragmentación, en la que los municipios del entorno han fomentado urbanizaciones más o menos parasitarias de la ciudad central. Decir que la ciudad debe quedar contenida dentro de las rondas, por ejemplo, es simplificar o no comprender el sistema configurado por el área urbana. La ciudad no es una isla, su espacio es un espacio compartido. Al proponerse para la Revisión del PGOU una lectura de la ciudad y su alfoz se avanza sobremanera hacia otras posibilidades efectivas de mejora y de solución de problemas existentes, se abren puertas para redirigir el modelo.

Valladolid en 2002, justo antes de aprobarse el PGOUVa 2003. Se detectan un sinfín de vacíos donde se van a desarrollar planes parciales que el PGOUVa 2003 asume, muchos de ellos ya aprobados.

[Fuente: servicio cartográfico de la JCyL]



Pensar en Valladolid y en lo que la ciudad es constituye el trabajo de información y análisis. Pero para enfocar lo que la ciudad aspira a ser no podemos ignorar lo que la ciudad “puede” ser. Y aquí nos encontramos con un gran debate sobre la naturaleza de la ciudad contemporánea occidental y sobre lo que la planificación puede conseguir, más allá de la simple asignación de aprovechamientos y usos.

6

Condicionantes de partida: lo que la ciudad quiere ser, lo que la ciudad no puede dejar de ser.

En primer lugar es imprescindible ser conscientes de que hay un problema de comprensión de la ciudad contemporánea.

La ciudad contemporánea no es una forma degradada de la ciudad moderna. Bernardo Secchi ha enfatizado la oposición entre ciudad moderna y ciudad contemporánea²¹, la ciudad que surge del ideario de orden perfecto racionalista en contraste con la inmensa y confusa ciudad actual, la realidad convulsa. La “figura” que caracteriza a la ciudad moderna es la de “la continuidad”, con origen en el Renacimiento y marcado por el afán racionalista por “capturar el infinito”, figura que tiende a imponerse hasta el siglo XX y a pesar de sus resistencias. Sin embargo el siglo XX está impregnado de una figura opuesta a la de continuidad: “el fragmento”. En el fin del siglo XX la crisis urbana se caracteriza en una ciudad representada por nuevas formas del tiempo y en busca un nuevo imaginario: espacio de redes y puzle, espacio de co-presencia de realidades diversas, sociedad de minorías, de transformación de “bienes oligárquicos” en “bienes democráticos”, lugar privilegiado de la “mixité”. La mezcla de usos manifiesta la principal condición de la ciudad contemporánea, una condición asociada a su transformabilidad. La inestabilidad de la ciudad es su propio modo de ser, en ella están continuamente dándose micro-cambios como consecuencia de la diversidad del habitar.

La complejidad de viejas y nuevas “ecologías urbanas” conviviendo plantea escenarios diferentes en los que pueden ser relevantes aspectos antes considerados marginales y donde se cuestiona el comportamiento en función de su responsabilidad hacia el medio ambiente. También se cuestionan las transformaciones sociales latentes, el viaje hacia una ciudad segregada. La percepción del espacio urbano contemporáneo como realidad dotada de forma propia o de carácter singular que ha de ser comprendido en cada caso, interpretado e “integrado” en sus procesos de transformación –el “*genius loci*”–, se difumina.

El problema de comprensión de las ciudades contemporáneas no está ya en lo que en ellas es diferente²². El problema surge al comprobar, con sorpresa, lo que en ellas es semejante, fruto de las nuevas “estrategias del habitar”. Manuel de Solá-Morales

21 Tema que plantea Bernardo Secchi en diversos textos y desarrolla en “*Prima lezione di urbanistica*”, Editori Laterza, Roma 2002. “*Todo esto modificará nuestro paisaje*” dice Secchi inquieto ante lo que denomina “crepúsculo del futuro”. En un libro también breve Ramón López de Lucio ha dado un enfoque complementario, prestando atención a las “respuestas y limitaciones del planeamiento urbano contemporáneo” –ver “*Ciudad y Urbanismo a finales del siglo XX*”, Universidad de Valencia 1993.

22 Rem Koolhaas polemiza con ironía: *la ciudad es cada vez más una realidad “genérica”, ¿son o pueden ser estas ciudades como los aeropuertos?* Ver “*The Generic City*” en O.M.A., R. Koolhaas & B. Mau, “*S,M,L,XL*”, 010 Publishers, Rotterdam 1995.

pone en duda nuestra capacidad para leer “la parte actual de nuestras ciudades”, porque faltan incluso “las palabras para hacerlo”. En cada caso el paisaje responde a razones específicas, como Solá trata de explicar en las ciudades del sur de Europa, como un “modelo de aprovechamiento de oportunidades fragmentarias”...: “Yo diría que nuestras ciudades, en gran medida, crecen gracias a acciones ocasionales que aprovechan oportunidades de suelo y de emplazamiento, de novedad o de residuo, de publicidad o de escondite, de vecindario o de aislamiento”²³. Vivimos una crisis interpretativa de lo urbano, sin embargo hay una serie de percepciones eficaces: el “uso alargado” del territorio, la “movilidad” como práctica de vida estructuradora de la experiencia cotidiana, la ambigüedad del espacio contemporáneo, los procesos de apropiación y de privatización del espacio, las nuevas lógicas de abastecimiento y el consumo como experiencia, la evanescencia de lo colectivo, la incidencia del tiempo libre, el comportamiento oportunista del mercado del suelo, la densidad del espacio que denuncia un uso diverso del tiempo... pero todo ello nos lleva también a pensar en nuestra falta de conocimiento efectivo sobre los procesos que “hacen” la ciudad, sobre las formas de vida urbana.

Existe de hecho una eclosión de “nuevos conceptos” –metápolis, *edge city*, *hipercittà*, *ciberciudad*...– que aspiran a reinterpretar de lo urbano. Es algo reiteradamente descrito: la ciudad, tal y como se concibe históricamente, ha cedido su lugar a “lo urbano”, una realidad que no puede ser acogida por una forma perceptible. Friedman afirma que las ciudades desaparecieron en algún momento del siglo veinte: lo que existe es lo urbano y recuerda que la población urbana comparte aspiraciones básicas en todas partes: tener un trabajo con ingresos decentes, una casa confortable, un medio ambiente sano –aire, agua...–, sanidad accesible, escuelas de calidad para sus hijos, movilidad urbana eficiente, y vivir en un entorno limpio, sano, verde y culturalmente vibrante, a la vez que sentirse pilares de su sociedad local.

Aspiraciones a las que la planificación ha de dar respuesta en la medida en que se materializan en la ciudad y a pesar de que la

23 Explicación que nos remite a una lectura atenta tanto del territorio como de las motivaciones sociales y estilos de vida. Los beneficios para Solá de la denostada “mancha de aceite” derivan del contacto urbano, de “relaciones de contigüidad”, donde la sucesión de vacíos y llenos responde a una adaptación de oportunidad a la geografía local. Idea que Solá completa con la idea de la “topografía” como marco del despliegue urbano, un despliegue que se realiza en “grano pequeño” y sobre una “vialidad abierta”. Una explicación de la Barcelona contemporánea, que se propone “leyendo el paisaje”. Para llegar a principios generales es imprescindible, dice Solá, la distancia corta, la explicación precisa. Ver Manuel de Solá-Morales, “Contra el modelo de metrópolis universal”, en Ángel Martín Ramos, ed. “Lo urbano en 20 autores contemporáneos”, Edicions UPC-ETSAB, Barcelona 2004.

forma física de las ciudades desborda la capacidad de previsión y presenta características alejadas de lo comprensible de forma inmediata, no sólo en las grandes áreas metropolitanas. A pesar de las contradicciones, de la inexistencia de soluciones extraordinarias y de la dificultad o parcialidad de muchas propuestas valiosas, sólo activando el conjunto interrelacionado de saberes y experiencias sobre la ciudad cabe una revisión fundada de la ciudad. Para ello la planificación urbana, con su costumbre de control geométrico del espacio, debe aprender a afrontar con coherencia el desorden aparente. Porque siempre hay algo diferenciador: el propio territorio y las condiciones concretas en las que se produce su transformación.

Por ejemplo, en *“Muerte y vida en las grandes ciudades”* Jane Jacobs ya en 1961 defendía *“The need for mixed primary uses”*, los valores de la densidad y de la diversidad urbana, en un tiempo en que los urbanistas parecían rechazar lo que las ciudades tenían. Contra los excesos de la planificación sólo cabe una planificación sin excesos. A la propia Jacobs le interesaba el “paisaje urbano” y lo que ella denominaba *“visual order”*, destacando tanto sus limitaciones como sus posibilidades. No es posible un “orden visual” sin proyecto urbano. Pero dicho “orden” no tiene porque ser unitario: no podemos renunciar a la



Red viaria principal en Valladolid, incluido el trazado ferroviario: imagen sintética y a la vez una forma muy esquemática de ver la ciudad, sin relieve, sin los ríos, lo urbano no encuentra una explicación coherente.

[Fuente: DoTVaEnt. IUU, 2010]

clave urbana de la diversidad.

Sin embargo la planificación urbanística hace tiempo que ha asumido la crítica por su rigidez. La razón de la planificación no puede ser reconducir el caos urbano a un único orden complejo. La planificación se enfrenta con un territorio que “ya tiene forma”. Por ello el interés en los sistemas estructurantes del territorio –reconocibles en términos espaciales– y en la reactivación de

la planificación como función pública –dirigida al bien común, estabilizadora del contexto, reductora de incertidumbres...

Sin embargo “la ciudad del futuro” no va a ser la mera extrapolación de tendencias históricas, va a ser también el resultado de la capacidad creativa de cada generación. Planificar –que es pensar, racionalizar– exige una actitud crítica que necesita de la aspiración a mejorar el presente. Interrogarse sobre la variable innovadora en la creación de orden urbano, desde la convicción de que hay modelos de orden diversos, conduce a reconocer el vigor de algunas ciudades que se materializa con insistencia a lo largo de su Historia.

Las diferentes formas del plan urbanístico han evolucionado sin perder su profunda relación con sus razones iniciales, dotar a la ciudad de infraestructuras y servicios, es decir, garantizar la solvencia de las transformaciones y habilitar un espacio estructurado para el despliegue de la vida urbana, con criterios de calidad ambiental, habitabilidad, equidad social y eficiencia funcional. Aunque en algunos momentos de la historia reciente se haya creído que el plan es un proyecto de nueva sociedad urbana –la ciudad del futuro–, la mejor planificación ha sido reformista, aunque siempre rodeada de ejemplos de planificación banal al servicio del crecimiento urbano. No en vano el plan es un producto de mediación cultural muy dependiente de la sociedad que lo promueve.

Pensemos en términos de “larga duración”, se trata de encontrar algo común en el éxito de algunos esfuerzos urbanísticos capaces de constituir *“una aproximación crítica a la realidad presente y una anticipación espacial de la realidad futura”*²⁴. Esta idea puede mover el interés por recuperar para el plan urbanístico el carácter de “proyecto de ciudad”. No es sencillo, ya que requiere una cultura arraigada y se produce en medio de una amplia discusión sobre la participación de la sociedad en el urbanismo.

Pero, ¿Cómo afrontar una ciudad que no reconocemos con la mirada, que es inestable porque confluyen en ella intereses diversos, espacio de conflictos que cambia constantemente, sin “avisarnos”?

La sociedad de Valladolid debe implicarse en el proceso. El planificador no puede ser sólo un conocedor privilegiado de lo que constituye el interés público. Incluso el modelo jurídico administrativo, impulsando el papel de los fines y no sólo de los medios, evoluciona hacia la política urbana, con una tendencia

24 Para Choay esta vinculación que adquiere carácter de prefiguración es muy clara en la propuesta de Cerdà para Barcelona y en el desarrollo de su fundamento conceptual. En los orígenes del urbanismo contemporáneo, el texto inaugural de la nueva disciplina urbanística es la *Teoría General de la Urbanización* (1867). Ver Françoise Choay en “*La règle et le modèle. Sur la théorie de l’architecture et de l’urbanisme*”, Seuil, Paris 1980.

a convertirse en un proceso de “social learning”, impulsor de un aprendizaje colectivo. La buena ciudad es la que definen sus propios habitantes. Un concepto de ciudadanía autodeclarada, fundada en la voluntad de participar con responsabilidad y en el sentimiento de pertenencia. No vale sólo la crítica, ni la propuesta vagamente utópica, hay que remangarse, afrontar la realidad.



Renault Twizy. Valladolid, ciudad del coche eléctrico

Un nuevo concepto de movilidad urbana está emergiendo al lado de importantes cambios tecnológicos. La búsqueda de un proyecto coherente de movilidad sostenible exige en Valladolid pensar en el transporte metropolitano, en un nuevo modo de relacionarse ciudad central y municipios del alfoz. El papel del coche eléctrico en el “uso” de la ciudad puede ser muy relevante.

A la vez necesitamos de una nueva creatividad, entendida como actitud abierta a posibilidades y dispuesta para abordar los problemas. La planificación debe evolucionar en correspondencia con ello²⁵. La creatividad necesita principios y criterios adaptados a la práctica del plan en cada caso. ¿Qué principios?

Verificamos con facilidad que hoy la agenda urbana se organiza en torno al concepto de desarrollo sostenible. Sin embargo poco a poco nos damos cuenta que conocemos más los condicionantes que el camino hacia la ciudad sostenible. Ante esta incertidumbre el objetivo de la calidad de vida, de la habitabilidad, adquiere un relieve central. El concepto/objetivo de una “ciudad vivible” –habitable en sentido amplio, de equidad– surge como una respuesta programática de la “ciudad sostenible”²⁶. Esto nos puede permitir acercarnos a una sostenibilidad creciente.

²⁵ “Planning should be a vision driven and deliberative, rather than narrowly technical, process. Through planning, a city decides what public goods it wants. Planning involves turning a vision into practice by benign simplified so it is rooted in principles, strategically focused and tactically flexible on implementation”. En Charles Landry, “The is rooted in principles, strategically focused and tactically flexible on implementation”. En Charles Landry, “The Creative City. A toolkit for Urban Innovations”, Earthscan Pub., London 2000.

²⁶ La idea de ciudad “vivable” tiene mucho que ver con la naturaleza. Así Newman, pionero de la sostenibilidad urbana, proponía ampliar el modelo de análisis metabolismo urbano incorporando lo que él denomina el principio de “vivibilidad” –livability–, de modo que la dinámica de los asentamientos

El primer argumento consiste en dejar de pensar en una “ciudad nueva”, estamos ante el desafío de transformar la existente, estamos ante el gran desafío de re-ciclar el territorio.

El segundo principio está en que fomentar una relación más coherente de lo urbano con lo rural y con la naturaleza es central en el camino hacia una ciudad más humana, más “vivable”.

El tercero, en esta síntesis, último principio es reconsiderar globalmente el concepto de salud en la vida urbana. Una ciudad sana es una ciudad menos desigual, la equidad en el acceso a los servicios y a la calidad de vida es imprescindible.

La ventaja de estos principios es que dan por sentado que no hay una única “buena forma urbana” posible, se trata de criterios que pueden informar el proyecto de ciudad contemporánea en sentido amplio ²⁷.

Se trata de una tendencia emergente que no debemos ignorar; no pretendamos sólo negar la realidad, hay que reconducirla: *“En la próximas décadas el énfasis debe cambiar de limitar el ‘urban sprawl’ a hacer que la fábrica urbana resultante sea tan verde, habitable y humana como sea posible”*. Se trata de trabajar en la realidad que tenemos delante. Las palabras claves de la “metrópolis humana” son: verde, sana, sociable, cívica e inclusiva (*green, healthy, sociable, civic, and inclusive*) ²⁸

No es sólo una cuestión de equipamientos. Es posible reinterpretar todo tipo de espacios rurales y naturales en los entornos urbanos –incluso fomentar granjas urbanas y mercados de sus productos–. Es posible fomentar estrategias que combinan el interés por los sistemas de parques, los corredores verdes y los bosques en entornos urbanos con una sensibilidad precisa sobre los sistemas fluviales y el ciclo del agua, y se mezclan con una preocupación por la salud de la población urbana.

Salud que arraiga en la comprensión de los procesos naturales en la ciudad, pero que ha de estar concebida primero como salud social. Es posible incrementar las relaciones en entornos

humanos se perciba de una manera amplia y con sentido, y no sólo en términos cuantitativos de inputs de recursos y outputs de residuos. Ver Peter W. G. Newman, “*Sustainability and cities: extending the metabolism model*”, Landscape and Urban Planning 44, 1999.

27 El concepto de calidad ha evolucionado del *estándar* hacia la definición de *criterios*, establecimiento de objetivos y su balance por *indicadores*. Un indicador es una medida cuantitativa utilizada para monitorizar y evaluar una realidad, capaz de valorar sus cambios; un estándar es una cantidad que establece el nivel óptimo deseable, sin embargo, un criterio sirve para determinar las condiciones de calidad en la práctica y en relación con unos objetivos preestablecidos.

28 Promover un sentido compartido de “*ecological stewardship*”. Ver Rutherford H. Platt (editor), “*The Humane Metropolis: People And Nature in the Twenty-first Century City*”, University of Massachusetts Press & Lincoln Institute, 2006.

públicos hechos más “sociables”, cívicos e inclusivos. Es posible que los temas de la pobreza urbana, de la justicia social y ambiental ocupen el centro de la agenda urbana. También es posible desprivatizar los lugares de encuentro, creando espacios compartidos, evitando las “comunidades cerradas”...

El plan urbano recibe aquí principios que han de orientar su creatividad en un proceso dialogado dirigido a disminuir la incertidumbres, arraigado en lo local pero dirigido a detectar la “proyectabilidad” del territorio. No estamos ante el proyecto de una “ciudad nueva”. Se abre así una puerta interpretativa donde cobra sentido una mayor investigación sobre el paisaje urbanizado y su relación tanto con “*la naturaleza*” como con “*la sociedad*”, a cuyo servicio está el plan dirigido –bien común, función pública, etc.

En sentido amplio, la reflexión de la “metrópolis humana” como objetivo se transforma en un elogio de la planificación espacial, elogio que comienza en un renovado ejercicio de lectura significativa del territorio.

La actitud prudente evitaría nuevas grandes preguntas y se dedicaría a reconocer de partida los obstáculos que la calidad de vida y la equidad social encuentran en cada caso, consecuencia de un nuevo lenguaje urbanístico interesado en lo real y cotidiano:

- detectar y valorar los *territorios más frágiles*, los espacios menos prósperos o más difíciles de la ciudad, donde se manifiesta la complejidad y riqueza de la vida urbana con sus mestizajes,
- describir lo que ocurre en la nueva *exópolis*, las periferias “ciegas” fuera de los límites visibles de lo que parece la *ciudad normal*.
- descubrir los espacios *públicos como sistema*, las redes de lo público como soporte físico de la vida urbana y de su estructura simbólica, pero también como oportunidad para establecer un vínculo más estable entre ciudad y naturaleza.
- fomentar la *mixticidad* del programa urbano/territorial, fundado en la mezcla de usos/actividades como marco abierto de respuesta a necesidades concretas.
- indagar en *tipologías híbridas*, respuesta espacial con formas urbanas y arquitectónicas adaptables, destinadas a hacer efectiva esta mezcla articulando espacios centrales y espacios de servicio.

Ello permite que la función pública reactive sus objetivos en el complejo campo de juego, una función dirigida a estabilizar el contexto con reglas precisas, a disminuir la incertidumbre actuando en las situaciones más frágiles y a favorecer la colaboración apoyándose en la creatividad de la sociedad.

Nuevo espacio de la Plaza del Milenio en Valladolid, con la mejora del puente de Isabel la Católica.

El río Pisuerga es el verdadero pulmón de la ciudad.

El PGOU es una oportunidad para “programar” la ciudad futura, vinculando espacios concretos con oportunidades de proyecto que contribuyan a hacer a la ciudad “más competitiva”. El PGOU ofrece la oportunidad de hacerlo desde una lógica integrada, complementando los recursos existentes.

[Fuente: Ayuntamiento de Valladolid]



Imagen del “Proyecto Rogers”, una nueva área de centralidad urbana alrededor del futuro intercambiador.

Las necesidades de la ciudad cristalizan en exigentes proyectos de futuro, de gran complejidad. Estos proyectos complejos pueden convivir con series de microproyectos que desde el PGOU se activan de manera articulada y complementaria. El objetivo es configurar una ciudad mejor servida.

[Fuente: Ayuntamiento de Valladolid]

Estamos ante un problema de ideas y de límites. Y es aquí donde la lectura territorial que se propone puede contribuir ilusionadamente:

- una visión de conjunto, abarcadora del territorio, dirigida a detectar no tanto sus singularidades como sus lugares más frágiles.
- una lectura del paisaje –del territorio, de lo urbano– arraigada en el potencial estructurante de los elementos que lo componen –naturales y culturales,
- una interpretación abierta y sistémica de la estructura urbana-metropolitana, capaz de organizar un programa de intervención a medio y largo plazo.

El objetivo, con todo ello, es fortalecer el trabajo de nuestro equipo en torno a diferentes herramientas de planificación espacial, interesados por una interacción más positiva entre forma urbana y cultura local, entre forma urbana y procesos naturales, a la vez que se aspira a rescatar las facetas más ricas

y singulares del territorio preexistente. Sin negar el principio de “aprender haciendo”, nuestro equipo de trabajo está dirigido por la voluntad de establecer, en el proceso de Revisión del Plan, vínculos concretos entre conocimiento y acción, contribuir en lo posible a la innovación y avance en nuestro campo y en nuestro contexto. La aspiración última es enriquecer con aportaciones concretas, aunque quizás limitadas y en la medida de nuestras, los temas que abordamos, evidenciando el saber que soporta cada propuesta urbanística.