

CRECIMIENTO Y DISCRIMINACION URBANA

La ciudad es el rostro del sistema. La ciudad toda, naturalmente; no sólo el cogollo comercial, burocrático, lúdico, al que suele reducirse el concepto, y en el que con frecuencia predomina un planeamiento estético, acapara la herencia histórica y exhibe una abundancia de servicios. La ciudad, con sus barrios degradados, su corona suburbial, las excrescencias chabolísticas, los bloques dormitorio, en los que se asienta la mayor parte de la población, hacinada unas veces, acampada otras, escindida siempre en sus actividades laborales, familiares y ociosas. La estructura urbana es un reflejo de la historia de las clases. Leyes, decretos, ordenanzas, planes, espontaneísmos, comercio del suelo, todo se ha dirigido según un modo de organización rígida. La racionalidad del sistema se manifiesta en

este resultado irracional que es la ciudad moderna.

Carecemos en España de trabajos de interpretación del hecho urbano contemporáneo, al menos, de trabajos con pretensiones totalizadoras, en los que la dinámica de la ciudad sea estudiada a partir de una historia social y económica. De ahí la importancia del ensayo reciente del geógrafo Jesús García

presentar algunos rasgos característicos— arroja una hipótesis sobre el crecimiento de la mayor parte de las ciudades españolas. Por otra parte, por lo que respecta a la ciudad objeto del estudio, el profesor García Fernández ha restituido su verdadera imagen frente a los tópicos que pudieran circular en torno a ella.

Como hemos dicho, el profesor

ca y el consiguiente aumento de población. Estudia, pues, el proceso de industrialización de Valladolid en los últimos cien años, en sus diversas etapas, en sus despegues frustrados, hasta el momento actual, en el que la ciudad aparece como decididamente industrial: una población de 40.000 obreros sobre los 236.974 habitantes del último censo.

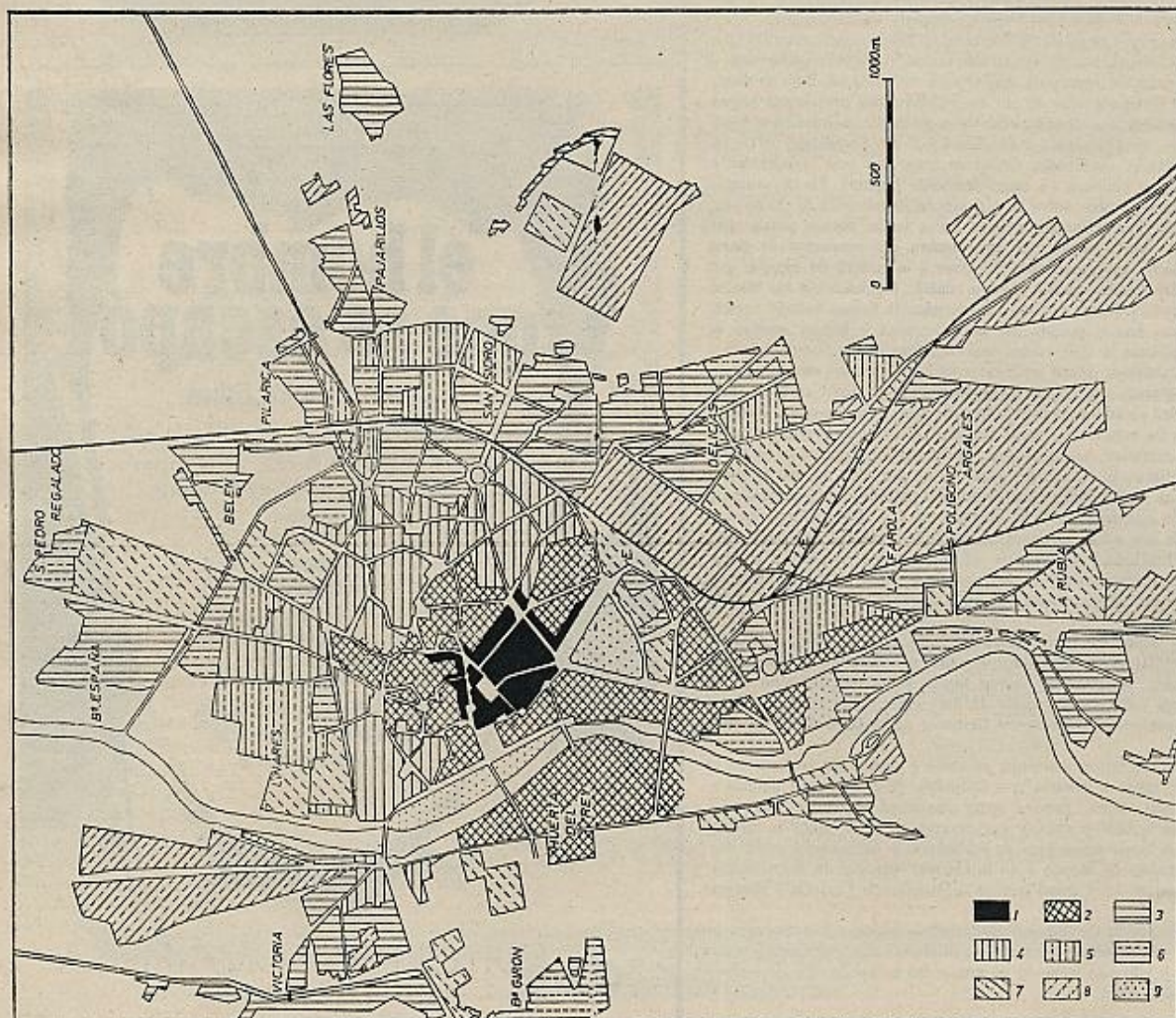
La incorporación de la ciudad al proceso industrial está marcada por la fecha de construcción del ferrocarril, 1860. Hasta entonces, Valladolid no pasaba de ser una ciudad castellana más, administrativa y comercial, con una repercusión regional gracias a dos instituciones: la Chancillería y la Universidad. La creación del Canal de Castilla había favorecido una cierta actividad comercial, orientada hacia el puerto de Santander, así como algunas

César Alonso de los Ríos

Fernández (1), cuyo análisis del crecimiento y estructura de Valladolid como ciudad tipo —a pesar de

(1) Crecimiento y estructura urbana de Valladolid. Jesús García Fernández. Libros de la Frontera.

García Fernández se propone la descripción del crecimiento urbano —diferenciado socialmente y acelerado en los últimos años— a partir de los factores que lo han determinado: la actividad económi-



ESTRUCTURA URBANA DE VALLADOLID

1. Centro comercial y área residencial de clases medias y acomodadas.
2. Barrios residenciales de las clases medias y acomodadas.
3. Barrios históricos degradados.
4. Núcleos de extrarradio y suburbios.
5. Grupos de viviendas protegidas.
6. Barrios de viviendas subvencionadas.
7. Espacios ocupados por la industria.
8. Áreas destinadas a servicios urbanos.
9. Espacios ajardinados.
- E. Estaciones de ferrocarril.



El ensanche de la ciudad ha sido tardío. En la foto, una perspectiva del paseo de Zorrilla.

Industrias harineras, textiles y papeleras. El Banco de Valladolid se fundó en 1857.

Pero cuando la ciudad pasa de ser el más importante centro triguero regional al mayor mercado triguero a escala nacional es a partir de la construcción del ferrocarril. Su situación geográfica le permite, asimismo, canalizar el tráfico hacia el Norte, en forma de abanico. Las empresas que comercian con Asturias y Galicia instalan en ella los depósitos de mercancías. Surge en estos años una importante burguesía local. Y también por razones de conveniencia geográfica, la Compañía de Ferrocarriles del Norte elige a la ciudad como base de sus talleres principales de reparación, que forman el primer núcleo proletario vallisoletano, de fuerte contrapeso en la ciudad. A principios del siglo, estos talleres empleaban a 3.000 trabajadores, que durante medio siglo iban a constituir la avanzada laboral vallisoletana. La estabilidad de empleo y la relativa altura de los sueldos colocan a este núcleo de asalariados en una situación ventajosa respecto al resto. Al cobijo de estos talleres se montan otros. Crece por estas fechas la industria harinera y se montan azucareras. El Banco Castellano es el resultado del crecimiento de una burguesía local, que, consciente de su papel, adquiere un órgano de prensa ya prestigiado en la región: «El Norte de Castilla». Sin embargo, a pesar de esta circunstancia favorable no se produce el lógico despegue industrial. La periferia española atrajo al

capital industrial, mientras el local se orientó hacia la creación de servicios urbanos y negocios de base agrícola fuera de la provincia.

La ciudad tuvo que esperar otra oportunidad histórica para convertirse en una ciudad industrial. García Fernández señala como factores decisivos, por un lado, la industrialización reciente de Madrid, que al actuar de contrapeso respecto al desarrollo periférico, hace posible que Valladolid se transforme en el puente hacia el Norte. Por otro, el paso de la energía eléctrica hacia las zonas de consumo del País Vasco y de Madrid a unos cuantos kilómetros de Valladolid. Como factores secundarios hay que considerar una abundante mano de obra, excedentaria de un campo abandonado, y una cierta tradición industrial. Así, en la década de los cincuenta se montan industrias de diversa envergadura: Endasa y Fada (aluminio), Nicas (nitratos), Tafisa (aglomerados de madera), Fasa, Sava y Tecnauto (automóvil), Tecnifer y Lampistería Gamo (meta-lúrgicas), y fábricas de plenos compuestos en torno a un importante núcleo avícola, así como fábricas de materiales de construcción. En 1960 existían 1.708 industrias. La década de los sesenta representa la consolidación de lo existente (Polo de Desarrollo), hasta el punto de aumentar la población dependiente del sector secundario de 16.224, en 1960, a unas 40.000, en 1970. La industria del automóvil absorbía ya el 62,5 por 100 de los puestos de trabajo antes de que se montara la factoría Michelin.

Como consecuencia, la población obrera tiene un peso definitivo en la ciudad, y la clase media se ha visto acrecentada con una nómina considerable de técnicos y ejecutivos.

En estos cien años, la ciudad ha pasado de 43.361 habitantes a 236.974, crecimiento que se ha realizado fundamentalmente por inmigración de la provincia y la región, y a un ritmo desigual y paralelo a los diversos empujones industriales. En la década de los sesenta el crecimiento resultó desbordante: 85.021 personas, es decir, un 56,7 por 100.

No es cosa de describir aquí pormenorizadamente las consecuencias de tal crecimiento en la estructura urbana. Basta con señalar las características del proceso. Por un lado, el crecimiento urbano ha sido diferido, ya que la expansión de la superficie urbana no ha sido proporcional al crecimiento de población. Mientras las industrias han ocupado para sus instalaciones los terrenos que han necesitado y donde los han necesitado, no ha existido —al igual que en otras ciudades españolas— una mínima planificación previa que impidiera las repulsiones de población, las fluctuaciones del suelo, la represión del suelo urbano. Por otro lado, se trata de un crecimiento diferenciado geográficamente y socialmente: expansión obligada de la ciudad en un solo sentido y a base de barrios periféricos, aislados y apartados de la ciudad histórica, que han ido anudándose hasta aprisionar a ésta en

torno a los barrios tradicionales degradados. La ciudad se ha desarrollado de forma desequilibrada, alargándose. Las sucesivas oleadas de inmigrantes fueron concretándose en barrios aislados, periféricos. Después de una etapa chabolística, muy visible en la inmediata posguerra, se sucedió una construcción de viviendas, protegidas primero y después subvencionadas, ocultando el fenómeno permanente de la chabola. García Fernández describe la calidad de la construcción: monótona, deficiente, de interiores deprimentes, con frecuentes patios carcelarios. En la etapa del 56 al 70, la inmigración desborda a la ciudad y comienza una expansión en *mancha de aceite*. Así, pues, la expansión de la ciudad se ha hecho fundamentalmente a base de núcleos proletarios, en buen número de casos surgidos espontáneamente y abandonados a su suerte hasta fechas recientes, en que se suplió la carencia total de urbanización. Un solo dato: en las nuevas barriadas suburbanas no comenzó a funcionar un servicio de limpieza hasta bien entrada la década de los sesenta.

Y entretanto, ¿cómo evolucionaba la ciudad tradicionalmente reservada a las clases acomodadas, crecientes en los últimos años? En este punto, García Fernández ve un rasgo original del crecimiento de Valladolid frente a otras ciudades españolas del mismo tipo. Valladolid no ha tenido un ensanche moderno, y ello hay que buscarlo en unas razones urbanas históricas. Las desamortizaciones del diecinueve tuvieron en esta ciudad unas consecuencias muy especiales, ya que, dado su carácter levítico, la recuperación del gran espacio interior, ocupado por conventos, permitió un desahogo a la burguesía que ha llegado hasta fechas relativamente recientes. Solamente en la década de los sesenta y setenta las clases acomodadas tuvieron que planear unas zonas residenciales, cuando ya los barrios proletarios, enlazados entre sí, acordonaban la ciudad histórica. Después del trazado del moderno paseo de Zorrilla, las clases acomodadas han tenido que saltar al Pisuerga. Para entonces, la ciudad histórica había sufrido una condensación que en muchas ocasiones ha perjudicado su perfil histórico-estético.

Así, pues, el ensayo del profesor García Fernández, partiendo de unos factores económicos y, como consecuencia de éstos, un aumento notable de la población a impulsos emigratorios, ha podido explicar la configuración de una ciudad en progresiva degradación social y material, del centro a la periferia, cumpliendo el modelo de una estructura urbana *centrípeta*.

En la historia del urbanismo español, al menos por lo que puede deducirse de este caso típico, el siglo XIX se ha prolongado hasta estas alturas del XX. ■