

INFORMACIÓN URBANÍSTICA Y AVANCE

FASE 2.1 TRABAJOS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA

V. ESTUDIO DEL MEDIO URBANO

V.B

**ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA
URBANA DE VALLADOLID**



Contenidos:

Este bloque tiene por objeto dar cuenta de manera sintética del “modelo urbano vigente” a partir del estudio a escala ciudad de los subsistemas urbanos que lo determinan, que son el sistema viario y de movilidad urbana; el sistema de espacios libres públicos y el sistema de centralidades y barrios o áreas homogéneas.

Los factores a los que prestar particular atención son:

- La estructura formal/funcional general de la ciudad, definida por la morfología viaria básica y por una aproximación de síntesis a las actividades y densidades urbanas.
- Las áreas de centralidad tradicional y de nueva centralidad/capacidad real o potencial, prestando atención al sistema de equipamientos y a los proyectos estratégicos consolidados, como el Plan Rogers.
- El conjunto del espacio público de rango urbano vinculado al sistema general de espacios libres públicos.

Índice

05	0. Introducción. ¿Por qué tres sistemas estructurantes? El Puzle y las Muñecas Rusas.
09	1. El sistema viario existente como esqueleto de la vida urbana: del sistema de calles al principio de movilidad
09	1.1. La ciudad y su alfoz: caminos y carreteras. De lo regular a lo irregular y vuelta.
11	1.2. Geometría del sistema viario.
15	1.3. Jerarquía del viario urbano por relevancia y conectividad: red arterial (rondas y grandes accesos) y principales avenidas y calles.
21	1.4. Diagnóstico inicial sobre la red viaria. Problemas y oportunidades.
25	2. El sistema de centros y barrios. Singularidades de una ciudad “central” equipada.
25	2.1. La ciudad y su alfoz: macrocefalia vallisoletana y polos de actividad
28	2.2. El Centro Histórico y las áreas de mayor actividad (comercio, industria y equipamiento) como principio de “orden” urbano.
30	2.3. Hacia una definición de las centralidades urbanas existentes y/o emergentes.
36	2.4. La ciudad y los barrios.
41	3. Una lectura integrada del sistema de espacios libres públicos.
41	3.1. La ciudad y su alfoz: Función nuclear de Valladolid en el sistema metropolitano de parques y corredores verdes
47	3.2. La red potencial de espacios libres públicos. Una lectura desde el Plan General vigente.
52	3.3. Viabilidad de un sistema triple de espacios libres: la red fluvial (su rol nuclear), los grandes parques (posibilidad de un anillo interior), y el anillo exterior y conexiones (la consolidación de un paisaje excepcional)
56	3.4. Posibles modelos paralelos para articular una realidad natural y social en proceso

0. Introducción. ¿Por qué tres sistemas estructurantes? El Puzle y las Muñecas Rusas.

0

Se propone desglosar para comprender más fácilmente la Estructura Urbana de la ciudad y su territorio en tres sistemas (a veces nombrados “subsistemas”, al considerar su suma el sistema urbano global): de viario y movilidad urbana; de centros y lugares (los barrios); de espacios libres de uso público. Son los tres grandes conjuntos de relaciones que configuran el soporte o sustrato urbano: las relaciones del acceso y circulación; las de la concentración y encuentro de mucha gente, sean los grupos de mayor o menor diversidad; y las del disfrute del espacio libre de uso público, con un potencial sub-sistema paralelo con el que aliarse que es el que la naturaleza independientemente en constante proceso, construye. Se trata de tres sistemas manifiestamente complementarios, que se articulan, se mezclan, y/o se yuxtaponen entre sí.

Por lo tanto entendemos la Estructura Urbana como el sustrato geométrico/espacial y funcional que da soporte a la vida urbana. Tal “geometría básica” del sistema urbano, considerada como un complejo interconectado, viene determinada en primer lugar por la trama urbana de la movilidad, y su capacidad para soportar la demanda de acceso a los diferentes usos del espacio “intervial”.

Tal organización sistémica se plantea para el análisis urbano a dos escalas básicas: 1/ la del alfoz o área metropolitana y 2/ la del término municipal –el verdadero objeto de estudio y planificación en nuestro caso–, concebidas en continuidad. La finalidad de redirigir hacia un modelo más racional el sistema ciudad+alfoz, puede apoyarse en los sistemas urbanos que la ciudad comparte con el alfoz, tanto el modelo de movilidad –su perfil metropolitano– como el sistema de espacios abiertos –su puesta en valor a escala metropolitana–. Por ello, aunque hablemos de sistemas y modelo “urbanos”, es imprescindible abordar un entorno de encuadre más amplio. También, en dirección opuesta, tal sistematización permitirá el análisis pormenorizado a escalas menores (3/). De momento la escala urbana facilita la detección de zonas cuya complejidad demanda un estudio en profundidad: aquellos lugares que asumen papeles “centrales” en sus distintos rangos y tipos: desde el centro histórico, al entorno de “grandes calles”(Paseo Zorrilla, Avenida Salamanca...); o aquellos otros que denominamos “puertas” o umbrales de la ciudad en el sistema viario; o determinadas secuencias de espacios libres públicos y/o naturales que en la “escala humana” pueden cualificar la vida urbana; sin olvidar aquellas áreas donde la interacción sistémica es especialmente abundante.

La penetración de tal estructura urbana –con rango urbano o supra-urbano–, en sus diferentes capas o sub-sistemas, por los distintos barrios o áreas homogéneas detectados, bien por medio, bien por sus líneas o franjas de borde, es fundamental para generar tal vitalidad, ser la parte de un todo urbano y sobre todo

ser más que la suma de partes. Este análisis nos puede permitir detectar la capacidad de cada componente de cada sistema, por jerarquía, tipo y posición (en relación a cada sistema en sí mismo o en su yuxtaposición a componentes de otros sistemas), si es viable en la generación de calidad y en definitiva continuidad, de lo urbano (por ejemplo determinadas infra-estructuras viarias son cuasi incompatibles con tal continuidad). Dicha viabilidad necesariamente pasa por la dimensión adecuada.

El puzle y las muñecas rusas: Si bien el análisis a escala ciudad no puede penetrar de una forma pormenorizada en las jerarquías menores que continúan articulando distritos y barrios, habrá continuidad tanto de escalas como de sistemas a través de los mismos. El “modelo urbano vigente” puede quedar compuesto y sintetizado en esta suma de sistemas, capaz de articular toda la compleja realidad de capas superpuestas o yuxtapuestas que acumula la actualidad de un territorio como es este en el que estamos, tremendamente antropizado a la vez que con una sorprendente memoria silvestre.

A través de la manifestación de esta aproximación interpretativa a la estructura sintética de lo urbano podremos visibilizar las dependencias e interacciones entre las distintas capas –o sistemas– de la misma, y las implicaciones tanto de planeamiento general como de planeamientos sectoriales y parciales (sean éstos de desarrollo o de transformación) en consolidar y hacer fuerte dicho esqueleto espacial, el cual define el sustrato de la calidad de la vida urbana.

La articulación y consiguiente mapificación de la estructura urbana de Valladolid en los tres sistemas básicos que a continuación se detallan permitirá orientar fácilmente un diagnóstico útil para la reflexión sobre la sostenibilidad de nuestro sistema urbano¹.

El análisis se organiza en cuatro apartados para cada sistema: 1) la Escala alfoz, una aproximación esquemática; 2) los componentes fundamentales del sistema en cuestión; 3)

¹ En el documento “*Proyecto Ecocity*”: *Desarrollo urbano de estructuras adecuadas para el transporte sostenible 2002-2005* (Libro II, 2008, Dirección General de Investigación de la Comisión Europea) se relaciona una estructura urbana “sostenible” con criterios tales como la densidad edificatoria, la mezcla de usos, la extensión y calidad de los espacios públicos, o la calidad y accesibilidad de las zonas verdes, y se recurre a determinados indicadores para ponderar dichos criterios. En otros documentos similares que intentan acercarse a cuantificar la sostenibilidad de lo urbano, si bien no hay un bloque específico de “indicadores” agrupados en torno al asunto “estructura urbana”, sí los hay en torno a cualquiera de los criterios se integran en el documento Ecocity. Así, por ejemplo, en el documento “*Sistema de indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medias*” (2010, Ministerio de Medio Ambiente Rural y Marino y BCN-Ecología) aparecen y son medibles los ámbitos “ocupación del suelo (compacidad)”, “espacio público y habitabilidad”, “complejidad urbana”, “espacios verdes” y “biodiversidad”.

el análisis de tales elementos y de sus interacciones; 4) un incipiente diagnóstico que se dirige a algún tema capital del sistema, valor o conflicto con el que contar para avanzar. Cada apartado generalmente remite a uno o varios planos (el principal o principales, si los hay, a página completa, identificados como “Figura” 1.2, figura 2.3. etc., según el apartado al que pertenezcan) que constituyen el eje argumental de las sucesivas descripciones, elaborados con el fin de visibilizar del mejor modo posible lo que se comenta, interacciones reales y potenciales de la actual “estructura urbana”.

1. El sistema viario existente como esqueleto de la vida urbana: del sistema de calles al principio de movilidad

1.1. La ciudad y su alfoz: caminos y carreteras. De lo regular a lo irregular y vuelta.

Valladolid es el centro neurálgico de su entorno próximo, estructurado por el viario, que da la mayor accesibilidad a dicho centro, y que a su vez ha sido mayoritariamente estructurado por los condicionantes que han impuesto la orografía y el sistema de poblamiento. El valle del Pisuerga, con una orientación muy definida Noreste-Suroeste, canaliza las direcciones principales en este entorno, abriéndose finalmente hacia el Sur, en su desembocadura en el Duero y su valle, que también recibe al Adaja y al Cega.

La dirección predominante, y por tanto la máxima accesibilidad a escala territorial, la otorga la E-80 (Autovía de Castilla). La siguen en importancia el resto de vías desdobladas radiales con centro en Valladolid: una (sola) al Norte-Norste; cuatro al Sur (la carretera de Rueda –la más occidental después de la autovía–, está proyectada); y por el Oeste tan sólo otra –hacia León, pasando por el aeropuerto– sube al páramo en sentido Noroeste. Y en un nivel inferior de importancia, tres vías radiales complementan el arco Oeste-Noroeste, y hacia el Este, por el encajonado valle del Esgueva, discurre únicamente otra no desdoblada con centro en Valladolid, la Comarcal (Va-140) a Tórtoles. De similar o menor rango otras vías y caminos triangulan en mayor o menor medida el territorio. Así, tan sólo la secuencia de la “carretera de las Maricas” que une por el Sur Simancas, Puente Duero, Boecillo y Tudela de Duero alcanza en rango a las principales radiales citadas. La triangulación real entre los núcleos se produce básicamente por carreteras locales y caminos, sobre todo al Oeste donde amplios espacios, poco accesibles, conservan su estructura rural. Las dos grandes vías de circunvalación son los mayores colectores del tráfico metropolitano, tanto radial como de paso; y como la ronda exterior sólo tiene en funcionamiento su arco sur, por el momento todo el volumen del tráfico origen-destino del sector Noreste lo asume la interior.

Estas reflexiones, hechas desde la escala metropolitana, afectan directa o indirectamente al territorio objeto del Plan propiamente dicho. El peso que tiene el sistema viario central para articular las conexiones intermunicipales, no sólo en las relaciones bidireccionales centro-municipio limítrofe, sino también las de algunos de estos municipios entre sí, provoca en el mismo conflictos tanto de uso como de lectura y del papel que ocupan puntos o tramos de la red en la articulación global del sistema. Sin profundizar aún en escalas propiamente urbanas:

- Uno de los nudos viarios conflictivos que más trasciende de la escala municipal a la territorial es el cruce ronda interior-Av. Burgos (al Norte, engarce a E-80). También se producen

En otro orden de cosas, es interesante advertir que la mejora de la movilidad en general y del transporte público en particular en este contexto metropolitano en formación es objeto constante de interesantes estrategias territoriales. Aunque no nos ocupemos de modo específico en este bloque de la cuestión de la movilidad, es evidente que las posibles acciones al respecto en la escala territorial afectarían de forma decisiva a la movilidad de un municipio sobre el que bascula directa e indirectamente gran parte de la del territorio del que es centro: -mejora de las conexiones con el aeropuerto desde otros de los grandes intercambiadores de tráfico; -aparcamientos disuasorios en “puertas” de la ciudad; -tranvía urbano a partir de las mismas; -posible tren-tram por la línea de Ariza hasta Tudela; -mejora de las conexiones entre núcleos de la primera y segunda coronas metropolitanas; etc. Habrá que tener en consideración la viabilidad de tales estrategias, ya que es evidente que si se asumieran, bien como tales o versiones de las mismas (tipo carril-bus en vez de tranvía, o similares), el sistema viario municipal se vería enormemente afectado, siendo necesaria una posterior reflexión tanto sobre la capacidad dimensional de las posibles vías afectadas para acoger dichas mejoras, como sobre su repercusión en el sistema jerárquico del viario actual, en los otros dos sistemas y en la estructura urbana global.

1.2. Geometría del sistema viario.

Configura el plano soporte del sistema viario a escala urbana su geometría básica, es decir toda la red viaria existente dentro del ámbito municipal sin distinguir jerarquías. Esto nos permite visualizar sin interferencias el grado de accesibilidad de cada parte del territorio urbano, su urbanización propiamente dicha y el grado de regularidad-irregularidad de la misma.

A partir de esta suma de geometrías viarias se detectan configuraciones relevantes. Si tenemos en cuenta parámetros tan básicos y objetivables como,

- la regularidad e irregularidad de las tramas,
- la continuidad o rupturas entre varias,
- la densidad de viario o ausencia de ésta,
- así como de las características mismas de las vías,

podemos obtener una lectura bastante clara y ordenada de dicho plano soporte:

La almendra central –delimitada por los ríos Pisuerga y Esgueva a O-NO y N-NE respectivamente, más la vía ferroviaria a E-SE, cerrando por el Sur a la altura del polígono Cuatro de Marzo– es la que a priori denota una mayor **densidad** de viarios y entretrejido (por tanto con **continuidades**) de los mismos en una urdimbre mayoritariamente **irregular**.

Tanto en la corona inmediatamente próxima a dicha almendra como en sectores más alejados de una virtual segunda corona se repite tal **densidad** viaria, en distintos grados de irregularidad.

1 El sistema viario existente como esqueleto de la vida urbana: del sistema de calles al principio de movilidad

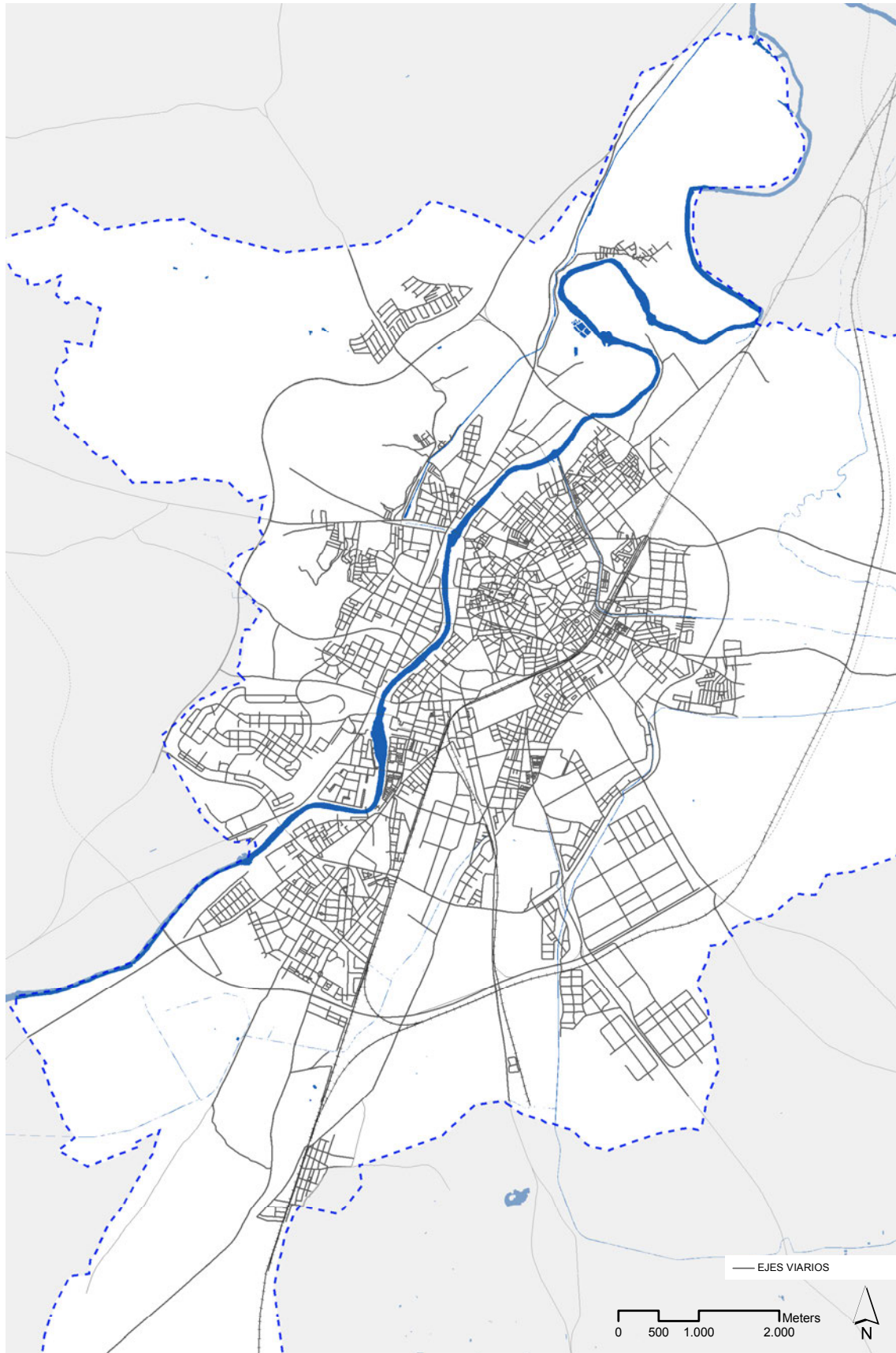


Imagen 2. Página anterior. Figura 1.2. Geometría básica del sistema viario (primer plano de página completa)

[Fuente: IUU]

Pero tanto en una como en otra corona tal densidad se produce de forma bastante más **discontinua**. Se reconocen por ello claramente los distintos conjuntos residenciales producidos de forma más o menos autónoma a lo largo de la historia de la ciudad moderna. Tendríamos variantes de trama entre los más antiguos, producidos o bien de forma no planificada o como polígonos de vivienda: Desde los más irregulares como Barrio España, pasando por La Vitoria o Girón hasta la relativa regularidad que da la simple regla de división parcelaria de Los Pajarillos o Las Flores, pasando por las tramas de Delicias histórico, La Pilarica o San Pedro Regalado, que en cualquier caso denotan un grano bastante menudo. Algunos de los citados son de origen totalmente desgajado, mayoritariamente en lo que hoy es segunda periferia.

Hay **algo menos de densidad** viaria, esto es, el grano del tejido es relativamente mayor, en los desarrollos urbanos “recientes”, desde Huerta del Rey a Villa del Prado, Santos-Pilarica, Viveros, Pinar de Jalón o Arcas Reales, pasando por Arturo Eyries, Parquesol o la agrupación de planes del Sur-suroeste (Parque Alameda, Covaresa etc).

Las discontinuidades de toda esta urdimbre, unas veces más y otras menos menuda, las producen entre otras cosas –y a priori de forma paradójica– sectores anexos a grandes colectores de tráfico, vinculados en su mayor parte a franjas de espacio libre, sobre todo entre los tejidos de la margen derecha del Pisuerga. Entre sectores la discontinuidad viaria es en general algo mayor entre los más recientes, sobre todo en los más externos.

La **menor densidad viaria**, y por tanto en principio mayor discontinuidad del resto del puzzle urbano, hace que se detecten muy fácilmente las grandes manzanas que quedan delimitadas por un trazado regular en los dos polígonos industriales del Sur, Argales y San Cristóbal, y al norte de éste el entorno de Iveco; o también en algunos grandes paquetes de equipamientos constituidos en mayor o menor grado como pequeñas ciudadelas: a SE sumando a Iveco secuencia de equipamientos en torno a Paseo Juan Carlos I y Nuevo Hospital; a Oeste, en torno al Estadio de fútbol y Auditorio Miguel Delibes; y paquetes militares de mayor o menor tamaño repartidos por zonas relativamente céntricas, siempre antes de la primera ronda, etc. El resto de espacios “invertebrados” que se detectan en el “continuo” urbano con un tamaño relativo generoso se corresponden o bien con parques o con terrenos aún sin urbanizar (caso del sector La Florida, entre los dos polígonos industriales del Sur).

Podemos intuir en esta amalgama de tramas ciertos órdenes, secuencias o interacciones, sobre todo entre algunos de los conjuntos “recientes”, que son los que más se singularizan del continuo urbano:

- Hacia el Sureste partiendo de la traza del Delicias histórico se despliega una sucesión de pequeños entramados regulares, tanto por tamaño global como por el grano en sí (deduciéndose por tanto residenciales), formando



Imagen 3. Esquema que sobre la red viaria enfatiza la geometría de los conjuntos antiguos más periféricos -de grano fino, en azul-, de los conjuntos periféricos recientes -de grano medio, marrón- y la de sus discontinuidades -amarillo-.

[Fuente: IUU]

una especie de cadena de cuentas: Canterac (sector25), Zambrana (sector29), Pinar de Jalón (sector38), el sector residencial de Industrial Jalón (sector44). Una cuenta “suelta” en esta zona sería Arca Real. Ciudad Jardín (a N-NO) sigue casi el mismo patrón que aquella en relación al barrio histórico de La Vitoria.

- Con tamaños diversos, repiten una situación similar de aislamiento de una trama regular de grano pequeño-medio, Santos-Pilarica (NE), Parquesol (con sus propias discontinuidades internas), y Arturo Eyries. Podríamos decir que en estos casos la situación de “autonomía” en la trama aparentemente es algo mayor por no detectar fácilmente una secuencia próxima como era el caso de Arca Real.

- El paquete que forman por el Suroeste varios planes parciales relativamente solidarios y continuos entre sí, produce otra gran pieza “independiente” de tamaño considerable, de grano suma de regularidades: lo componen Parque Alameda-Paula López-Covaresa al Este y San Adrián -Las Villas-Santa Ana al Oeste. Huerta del Rey-Villa del Prado, que interaccionan mínimamente, aunque sólo sea por cómo solapan tramas regulares del mismo tamaño.

- Fuente el Berrocal, a NO, sería un caso extremo de discontinuidad y desgajamiento del resto.

El rol del ferrocarril. A este entramado se superpone una Red ferroviaria pasante (Madrid-Irún, usos específicos de la línea

de Ariza y futura variante de mercancías), que no distorsiona los significados de las geometrías de la red viaria aunque evidencia potenciales fracturas de la misma. A día de hoy el viario que se prolonga a ambos lados del ferrocarril se resuelve mayoritariamente por pasos elevados o soterrados, si bien se mantienen aún dos pasos a nivel, en Pilarica (con la línea principal Madrid-Irún, C/ Puente la Reina, al NE) y Argales (con Ariza, C/ Arca Real, a SE), con un flujo de tráfico importante sobre todo en el primero. Además hay una clara interrupción de la continuidad en el caso de la vía de acceso por el NE, ctra. a Tórtoles, donde su prolongación natural en Av. Valle del Esgueva queda bloqueada por la ubicación en este punto (desde principios del milenio) del apeadero Universidad.

Los caminos rurales y la relación con el entorno. Por su parte, la red de caminos –rurales o silvestres– que mantiene su fisonomía de alguna traza histórica heredada, aún penetrando hasta un término mayoritariamente urbanizado, nos habla de un territorio próximo totalmente antropizado, si bien con distintos grados de intensidad. Aproximadamente por este orden y proporción de mayor a menor: cuadrante Sur, cuadrante Nor-Noreste, arco ($\pm 1/6$) Oriental, y por último el tercio occidental (hacia el páramo). Esto se hace más patente si observamos esta red con un angular mayor, abarcando todo el territorio de las Directrices.

1.3. Jerarquía del viario urbano por relevancia y conectividad: red arterial (rondas y grandes accesos) y principales avenidas y calles.

Para comprender la geometría de la red viaria es imprescindible interpretar su jerarquía, fomentando una clasificación sencilla de la compleja estructura de la misma. Son unas pocas vías las que realmente tienen algo que decir a escala urbana, el resto de la trama, incluidos caminos, permanece en cierto modo muda, como base de apoyo, pero que necesariamente nutre las jerarquías mayores, tanto como la nutre el alfoz. Valga significar de este doble tapete neutro al menos la Cañada de Puente Duero, por su singularidad histórica, saliendo sentido SO convertida al momento actual, en una vía de jerarquía menor tras la “Puerta Sur” de Valladolid, en la que termina, girando, el que era su continuación natural, Paseo Zorrilla, para acabar siendo un camino cuando llega al Pinar de Antequera.

Se han intentado simplificar lo máximo posible las jerarquías reseñables: a parte de la citada base, colectoras urbanas en dos rangos; de acceso en dos rangos, el principal equiparable al de las circunvalaciones, y con un grado mayor el tramo de ronda que pertenece a la Autovía de Castilla.

A partir de esta estructuración viaria, se detectan algunas cuestiones que ya la propia geometría hacía intuir: Un centro histórico bastante impenetrable, con apenas vías colectoras principales, si bien por ello mismo aunque el crecimiento

1 El sistema viario existente como esqueleto de la vida urbana: del sistema de calles al principio de movilidad

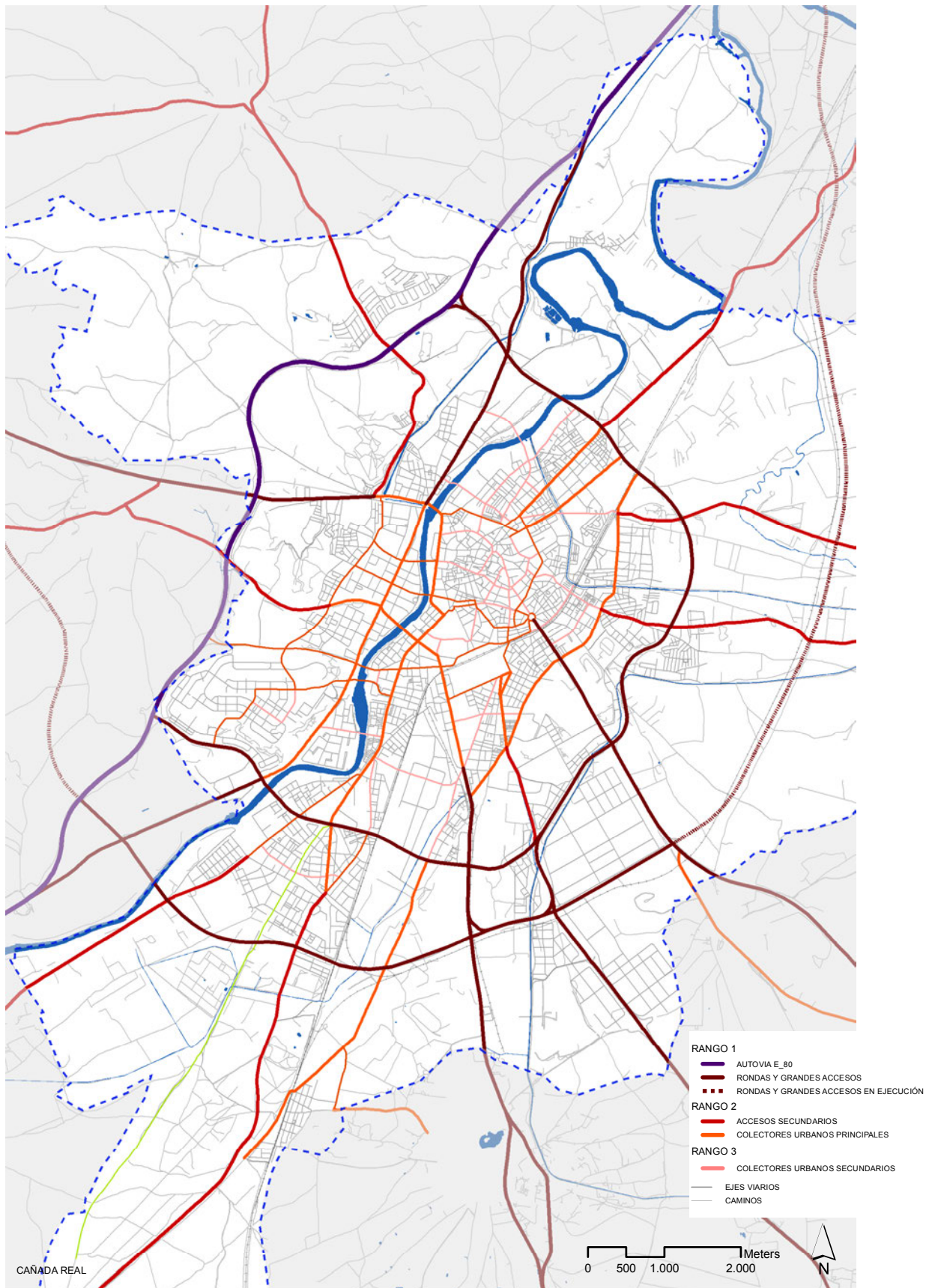
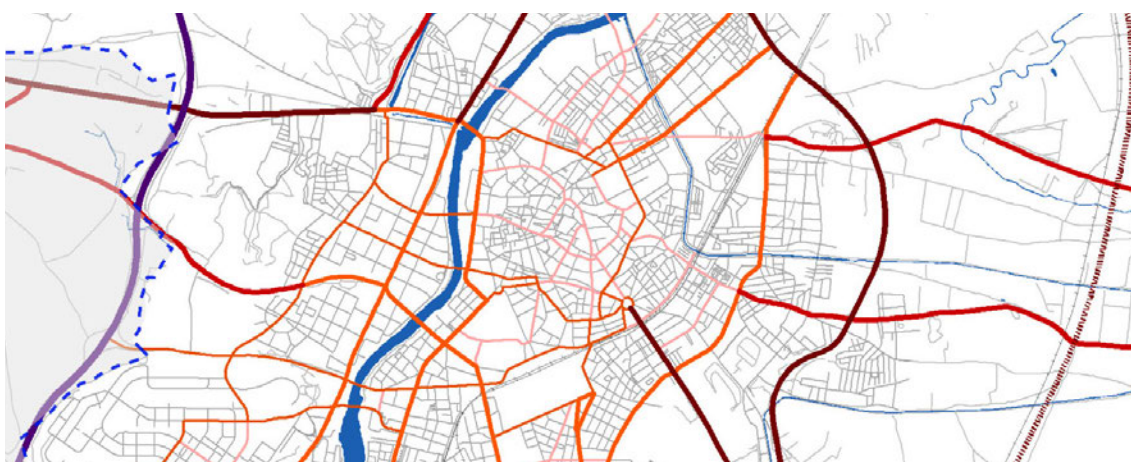


Imagen 4. Página anterior. Figura 1.3. Jerarquía del sistema viario.
 [Fuente: IUU]

periférico haya sido discontinuo en tiempos y espacios ha acabado formando una primera corona bastante solidaria continua y compacta en torno a aquél. Por el contrario la periferia “reciente” –aunque quedan insertas casi siempre los entramados anteriores que quedaban más alejados– acentúa sus discontinuidades dividida por vías de penetración, bastantes de las cuales tienen un rango de acceso principal, y al menos en la zona sur por la ronda interior. Dichas sub-tramas se articulan a su vez en torno a algunas de las vías colectoras principales, pero de éstas se pasa mayoritariamente al rango base. Las vías colectoras principales y las secundarias, son las que mayor capacidad tienen de “hacer ciudad” –estamos en la escala urbana, las avenidas y calles enunciadas en el título del apartado–, es evidente que lo harán con mayor fortaleza cuando haya imbricación entre ambas.

En términos generales, las “grandes calles”–secuencia de Valladolid, por relevancia y conectividad, se identifican con mayor claridad en la dirección NE-SO, en torno al río Pisuerga, aunque no visibilicen al mismo: Zorrilla-Isabel La Católica-Puente Mayor, y Av. Salamanca. También tienen cierto potencial para cumplir este rol: al Este y en la misma dirección que las anteriores, el Paseo de Juan Carlos I –pudiendo continuar por el Sur en Av. Arca Real, dirección Pinar–; y casi perpendicular a las tres, el eje curvo Sureste-Oeste, Paseo Arco de Ladrillo –García Morato-Padre J. Acosta. Esto nos dice que, partiendo del centro, los sectores Oeste y sobre todo Sur-SO contienen a día de hoy las cadenas viarias más relevantes de la gran ciudad. Por el Noreste el Camino del Cementerio y la Av. de Santander y por el Sureste la Av. de Segovia son ejes incompletos con cierto protagonismo e identidad (la última más que los primeros).

Imagen 5. Fragmento ampliado del plano de Jerarquía del sistema viario en que se aprecian los saltos en jerarquía en los barrios periféricos, entre los colectores urbanos principales (en naranja) y el viario base apenas hay colectores secundarios (color salmón)
 [Fuente: IUU]



Si ahora nos fijamos de fuera hacia dentro del conjunto urbano y comparamos las jerarquías vistas en la escala del alfoz respecto a las que ahora atribuimos a escala urbana observamos discordancias que, aún cuando los criterios para ordenar tales jerarquías y el número de grupos sean distintos, merecen la pena citarse: El rango de la Carretera de Rueda se

reduce respecto a las otras tres vías de acceso “principales” que se ramifican por el Sur –no sólo porque de momento no esté desdoblada–. Por el contrario se iguala con el nivel de ésta –de acceso secundarias– el Camino Viejo de Simancas hasta una rotonda (puerta indefinida) a medio camino entre las dos rondas. También se reduce la jerarquía a Noreste y Este de los tramos finales de la ctra. a Cabezón (Av. Santander hasta Santovenia) y la que discurre por la margen derecha del Esgueva (Carretera a Tórtoles). De momento ninguna de ellas está desdoblada en los tramos marcados, y aunque así fuera su papel en la trama de acceso a la ciudad es algo menor que en los otros casos. Por el contrario sí se equipara a su rango –vías de acceso secundarias– el de la que discurre por el margen izquierdo del Esgueva (Carretera de Villabáñez) hasta Renedo.

Atravesando las tripas de la trama urbana, no se llega a dar tanta relevancia en todo su recorrido a la secuencia Av. de Madrid-Puente García Morato hasta Av. Padre J. Acosta como se hacía en el plano de la escala alfoz, si bien se enfatiza su prolongación hasta Zaratán. Sucede lo contrario con las dos grandes vías colectoras con que ésta cruza, Av. Salamanca y Paseo Zorrilla+ Isabel La Católica, aunque no cabe duda que el papel de las tres cadenas es vital como “vías urbanas colectoras principales”. Tampoco en la escala alfoz se señalaba como principal el tramo interior a la A-62/E-80 de la ctra. a León-aeropuerto, aquí ya Av. de Gijón.

Al margen de apurar en la identificación más objetiva posible de jerarquías para detectar cual sería la mapificación más correcta y próxima a la realidad, lo que rápidamente se deduce de las variaciones detectadas es que la legibilidad del sistema no es muy clara, sobretodo en sus vías de acceso. De forma aparentemente contradictoria para una misma categoría, según criterios y escalas de aproximación, unas veces se aumenta la jerarquía de algunos tramos y para otros se disminuye. Así es imposible ajustarse a lo que en la introducción proponíamos como posible juego de muñecas rusas, encajadas en las sucesivas escalas.

No sólo se observan discordancias entre estas dos escalas de aproximación, si ahora comparamos la jerarquía aquí definida con la que plantea el Plan General vigente –por tanto el mismo ámbito objeto de estudio– los desajustes aumentan, y denotan cuando menos expectativas y proyecciones incompletas (tomamos como referencia para la comparación el Plano General de Viario, Serie 5.14).

El PGOU de 2003 planteaba una estructura viaria, en la que, entrando en servicio la ronda exterior completa, prácticamente todas las vías consideradas interurbanas (alta y baja capacidad) cambiaban a urbanas una vez traspasada dicha ronda, en las de más jerarquía dos rangos, principales o “avenidas”, “colectoras” o arterias. Podemos hacer una equiparación más o menos directa de éstas cuatro categorías con las que aquí hemos fijado y observar diferencias sustanciales en dos direcciones complementarias:

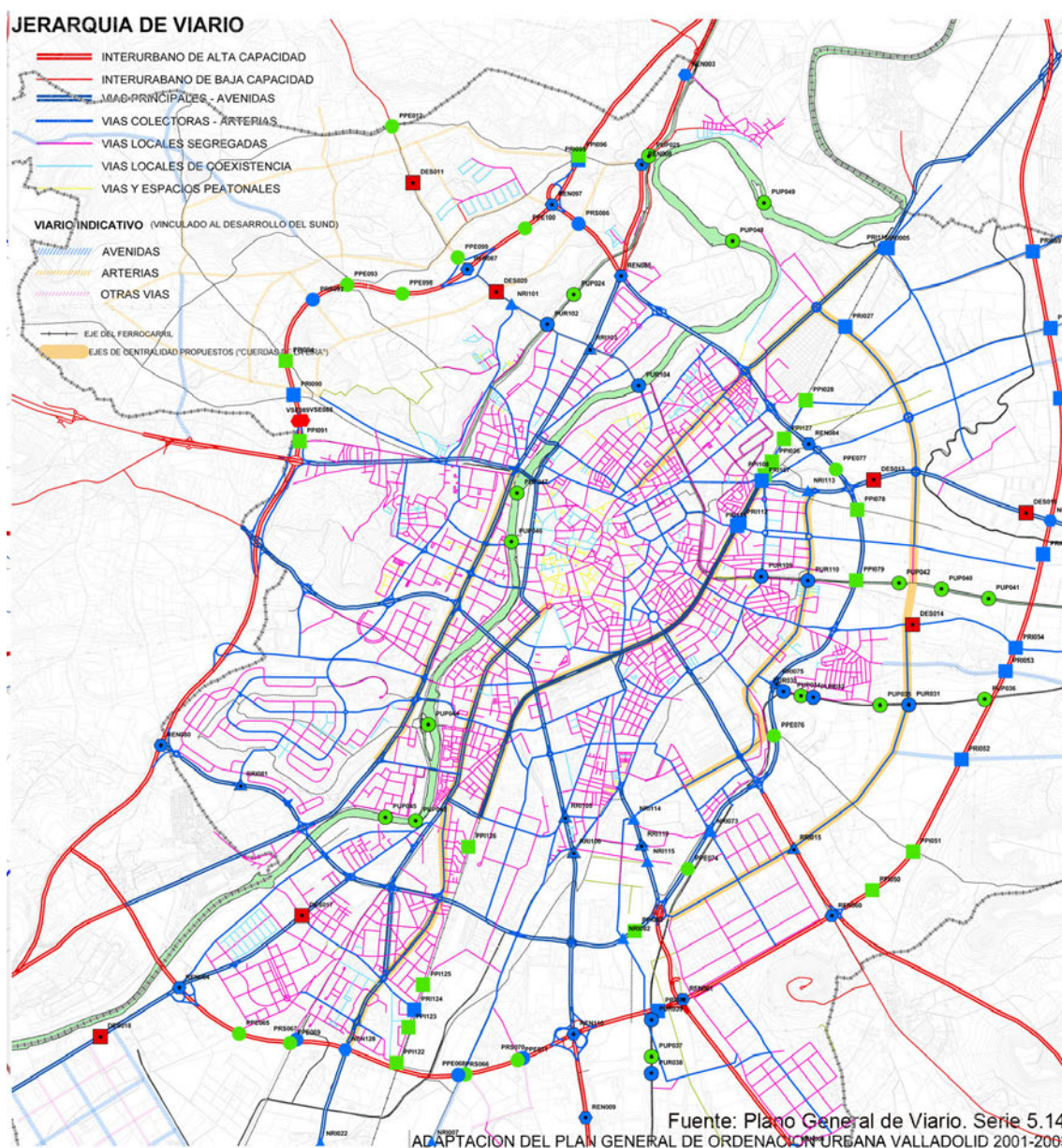


Imagen 6. La propuesta de Jerarquía del Viario del Plan General vigente (2003)

[Fuente: IUU]

- jerarquías no asumidas (en ambos sentidos, aumento o disminución de la misma)

- viario no ejecutado, que en las jerarquías urbanas mayores y en el establecimiento de grandes continuidades condiciona sustancialmente la accesibilidad a grandes sectores del "continuo" urbano

En relación al primer guión, una de las circunstancias más llamativas es que se preveía que prácticamente toda la ronda interior hubiera pasado a ser una "Avenida", al nivel de Av. Salamanca, Paseo Zorrilla, o la secuencia Paseo Arco de Ladrillo-Av. P. Acosta, equivalencia que a día de hoy es difícil admitir. Tampoco se ha producido tal "reducción" a ese mismo nivel en las vías de acceso principales a partir de dicha ronda:

El sistema viario existente como esqueleto de la vida urbana: del sistema de calles al principio de movilidad

Av. de Soria, Av. de Burgos, Av. de Gijón, y de la Av. de Madrid y de la Av. Salamanca en Arroyo, ya desde la ronda exterior sur. Bien es cierto que aún la ronda exterior no se ha completado, ni tampoco el soterramiento ferroviario y consiguiente transformación del cauce aéreo que deja en otra de las vías de rango, Avenida, continuando como tal hacia el Noreste por la Ctra. A Tórtoles (vía de acceso secundaria) y a Sureste por Daniel del Olmo, en este caso subiendo de rango, hasta enlazar con Paseo Zorrilla. Tampoco se cumple por el momento la reducción jerárquica de la Av. Juan Carlos I, que en el PGOU actual pasaba a ser considerada “arteria” (colectora secundaria), al igual que las de las secuencias Av. Santander/Av. Palencia y Camino del Cementerio/Calle Madre de Dios. Evidentemente estos desajustes provocan multitud de pequeñas variaciones en el considerado por unos u otros viario colector de rango secundario.

Imagen 7. Fotografías actuales de algunos tramos de la Av. Salamanca, la Ronda interior Sur y del Paseo Zorrilla, que evidencian el distinto carácter de cada una.

[Fuente: IUU]



Respecto al viario no ejecutado de rango principal, a mayores de la entrada en servicio de la ronda exterior completa –en proceso de terminación–, cabe destacar la inexistencia de la llamada “Quinta Cuerda”, vía que ya asumía este Plan de la Revisión de 1994 y que se preveía que articulara los futuros crecimientos del arco oriental. Pero incluso la que podría considerarse como “cuarta cuerda” (paralela de aquélla hacia el interior, del otro lado del arco oriental de la ronda interior), formada por tramos de vías ya existentes y otras trazadas dentro de diversos planes de desarrollo ejecutados, no podemos decir que a día de hoy constituya una vía con entidad de referencia en la vida urbana. Tampoco el desdoblamiento jerárquico de Paseo Zorrilla en Ctra. de Rueda a la altura de la ronda interior sur es una realidad claramente identificada, con secciones de calle muy diversas en lo que el Plan 2003 pretende incorporar a otra de las “cuerdas”.

Así, los “Ejes de centralidad propuestos” por el Plan vigente, las llamadas “Cuerdas de la lira”, que se corresponden con algunas de las vías pertenecientes a la mayor de las jerarquías que el Plan definía –las denominadas vías principales con rango de “Avenidas”– esa día de hoy una realidad incompleta y fragmentada. Lo veremos también traspuesto a las consideraciones sobre el sistema de centralidades, pero en lo que afecta estrictamente al sistema viario características como la dimensión de la sección, o la legibilidad de la continuidad, o la conectividad en la trama no facilitan a día de hoy tal comportamiento.



Imagen 8. Fotografías actuales Av. Santander; Paseo Juan Carlos I cruce con c/ San Isidro; y Ctra. de Rueda.

[Fuente: IUU]

Redes peatonales y ciclistas básicas. Podemos añadir a dicha estructura los espacios relevantes de las movilidades peatonales y ciclistas tal y como están ejecutadas a día de hoy, ya que obviamente también tienen una repercusión espacial en la trama, y contribuyen decisivamente a dar o quitar a ciertas vías la categoría de “grandes calles”. Se analizarán mínimamente en el sistema de espacios libres (apartado 3.2, imágenes 32 y 34), pero a simple vista respecto a la vialidad ciclista sobre todo, se observa su discontinuidad. Sólo la Av. Salamanca a día de hoy podríamos decir que constituye un verdadero esqueleto de tal sub-sistema, con ramificaciones a oeste y este, adquiriendo algo más de consistencia el ramal que deriva hacia el entorno de la ronda interior sur (Av. de Zamora, Paseo Zorrilla, Ctra. de Rueda. Otras rutas con cierta densidad de ramales en torno al polo universitario a Noreste, por el nuevo desarrollo Santos-Pilarica a Este, y por cierto encadenamiento Nuevo Hospital-Canterac-Arca Real-Pinar de Jalón a Sureste, de momento no están trabados ni con el referido esqueleto ni entre sí, si bien no faltaría mucho para tener una estructura en anillo en vez de un eje.

Respecto al peatón, podemos considerar las vías de rangos inferiores (esto es, las no jerarquizadas en el plano, imagen 4) relativamente compatibles con los tránsitos peatonales cotidianos (cumpliendo con unos anchos de acera suficientes, cruces, bien localizados y diseñados, etc.). El problema vuelve a estar en los rangos altos de las infraestructuras rodadas como claras fracturas en la continuidad, sobre todo transversal a las mismas, de tal capa del sistema.

1.4. Diagnóstico inicial sobre la red viaria. Problemas y oportunidades.

La geometría básica del sistema viario ya había revelado rasgos y elementos clave del tejido para intuir interacciones posibles e interacciones difíciles, que la atribución de roles y jerarquías mayoritariamente ha confirmado, y sobre todo ha permitido valorar en su capacidad real de producir continuidades y discontinuidades o fracturas de lo urbano: Lugares mejor y peor servidos, papel de la orografía en el reparto, impenetrabilidad del tupido entramado del centro histórico frente a la mayor parte de los barrios periféricos, si bien en general pasan sin solución de

continuidad de los “grandes” colectores principales al entramado común de calles...

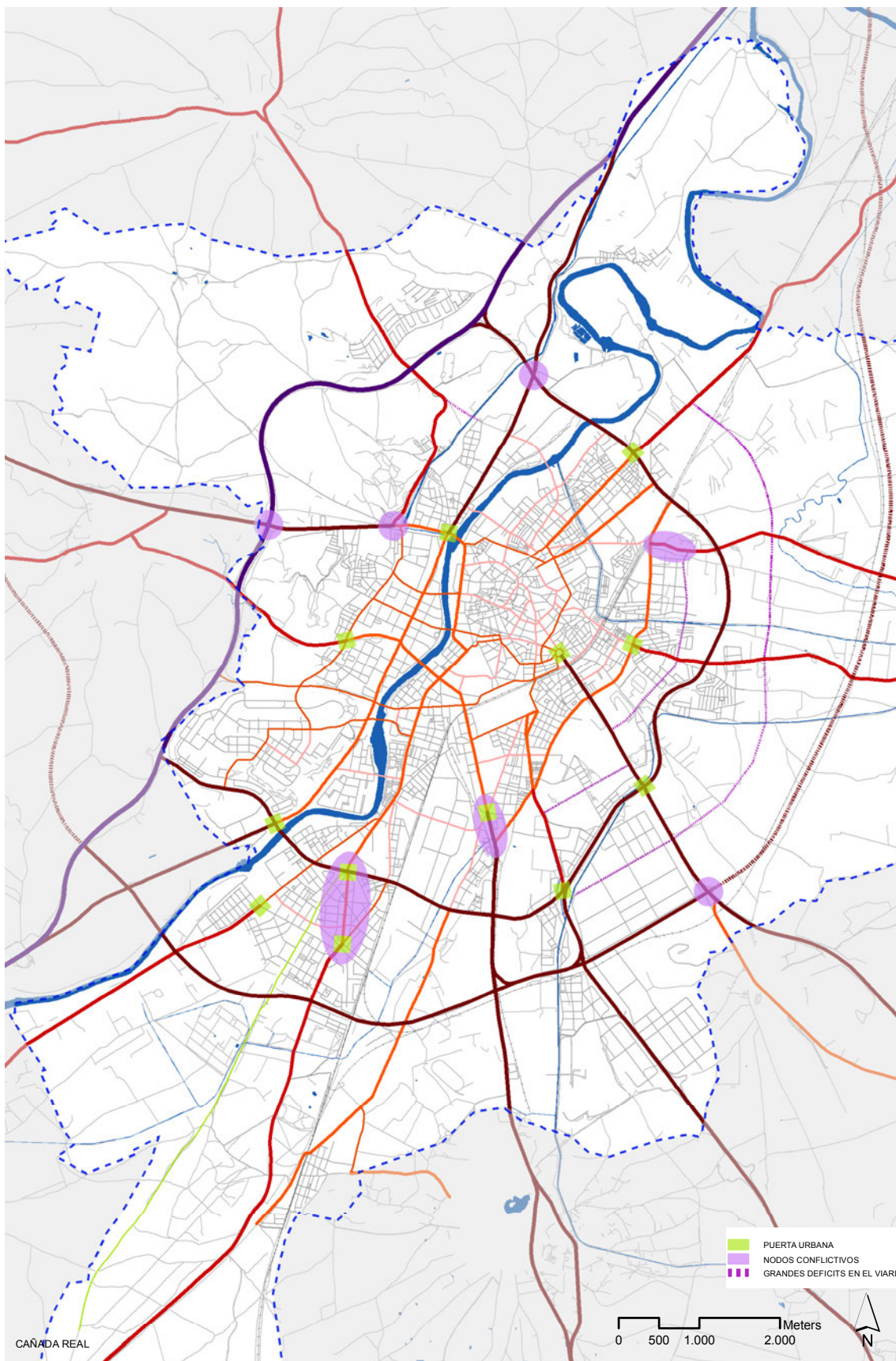
Las discordancias jerárquicas evidenciadas más arriba, tanto respecto a la escala territorial como al plan municipal vigente, sobre todo en lo que respecta a estructura de penetración y de las grandes avenidas de Valladolid, se pueden traducir en un incipiente diagnóstico, al añadir a ese análisis jerárquico la identificación de nodos de distribución de flujos más o menos conflictivos en las entradas a la ciudad. Así, si avanzamos de fuera a dentro de la misma sobre la estructura viaria descrita y analizada, se detectan una serie de puntos “no resueltos” a partir del intento de identificación de las que podemos denominar “Puertas” de la ciudad por su grado de indefinición y falta de legibilidad, producidos mayoritariamente por la evidencia de distorsiones en la secuencia de jerarquías. Esto ocurre o bien en intersecciones de las vías de acceso principales con las rondas, o en la prolongación de las primeras hacia el interior de la ciudad. Ya citábamos en las relaciones con el alfoz el cruce entre la Ronda Norte con la Avenida de Burgos, y siguiendo en sentido horario destacamos algunos otros: en la interrupción de la continuidad a vía colectora principal de la Ctra. de Valladolid-Tortoles (VA-140) a NE, a partir del Apeadero universitario; el cruce entre la Ronda Exterior Sur con la Crta. de Soria (VA-11) a SE; ya muy interior, la ctra. de Madrid intentando convertirse en verdadera Avenida urbana a la vez que distribuye tráfico a Juan Carlos I y a Daniel del Olmo; la indefinición del “final” del Paseo Zorrilla entre su encuentro con Ctra. de Rueda o con la ronda interior; y por el Oeste, la transición a urbana de la ctra. de León-aeropuerto, entre su encuentro con la E-80 y cuando se transforma en Av. Gijón a la altura del Canal de Castilla.

A pesar de estos conflictos no resueltos en lugares-rótula estratégicos del sistema, también podemos verificar como otros o los mismos son realidades u oportunidades claras de mejora del mismo. Los nodos ya consolidados como umbrales fácilmente legibles de transición plena a lo urbano, e incluso los nodos no resueltos pero con vocación de serlo, pueden convertirse en lugares de referencia en la articulación tanto simbólica como espacial de la ciudad con su alfoz, pensados en algunos casos incluso como intercambiadores de movilidades.

También se desprende del análisis previo un diagnóstico inmediato en clave de ausencia. Esto es, el viario urbano “principal” adolece de algunos déficits manifiestos, sobre todo si lo comparamos con lo que el plan vigente preveía, estando los más llamativos en el arco oriental, tanto entre las dos rondas (a la espera de que el suelo allí comprometido se desarrolle), como entre la ronda interior y el Paseo Juan Carlos I. Valga señalar también un hipotético enlace paralelo e interior a la ronda de jerarquía menor desde la entrada de Fuensaldaña-Fuente el Berrocal, hacia Av. de Burgos y los déficits que ya aparecían a la escala alfoz, en la saturación del camino viejo de Simancas, y en la ausencia de conexiones continuas periféricas por el Sur más allá de la ronda exterior.

Imagen 9. Página siguiente. Figura 1.4. Problemas, Oportunidades y Déficit del sistema viario.

[Fuente: IUU]



El sistema viario existente como esqueleto de la vida urbana: del sistema de calles al principio de movilidad

Siguiendo con la escala metropolitana, las repercusiones de los problemas y dependencias de dicha escala, ya manifestadas en el punto 1.1, se verifican y pre-dimensionan a esta escala más próxima, propiamente urbana:

- en la detección de algunos de los denominados puntos conflictivos evidenciados;
- en la congestión de las denominadas por las Directrices territoriales “Áreas de urbanización saturadas” en torno a la E-80 (no sólo en la Revisión, ya en las aprobadas en 2001) y, por una parte, su principio de resolución con las rondas, pudiendo transformar en “urbana” a la Avda. Salamanca, y por la contraria, la complejidad de que ésta realmente adquiera el carácter de tal calle. Así,
- en la posibilidad de que tanto ésta (Av. Salamanca) como otras vías funcionen más como barreras al continuo urbano que como ejes posibilitadores del mismo, como es el caso también de algunas partes de la ronda interior, sobre todo –de momento y por lo que ha crecido ya la ciudad tras ella– en la parte Sur.



Imagen 10. Fotografía reciente. ¿Puerta urbana en el cruce entre Paseo Zorrilla y ronda interior Sur, Av. Zamora?

[Fuente: IUU]

2. El sistema de centros y barrios. Singularidades de una ciudad “central” equipada.

2.1. La ciudad y su alfoz: macrocefalia vallisoletana y polos de actividad

Al igual que la estructura viaria del alfoz y por tanto de accesibilidad a los lugares del mismo condiciona el uso –y sobrecarga– de la trama viaria del municipio de Valladolid, el modo en que se distribuyen y evolucionan los distintos rangos y modalidades de centralidad territoriales en el entorno del Valladolid “metropolitano” condiciona enormemente la organización de su propio centro, alimentándose reciprocamente.

Si consideramos como referencia inicial para tal área metropolitana aquella que se considera “Entorno” en el documento de rango territorial DOTVaEnt (que no ha variado desde su primera aprobación en 2001, ahora en Revisión), Valladolid como centro junto con los 22 municipios más próximos, observamos que dicha estructura territorial, en términos generales, ha consolidado una serie de núcleos de rango medio en cuanto a tamaño en la corona más próxima, mientras que se advierte una segunda corona de núcleos de rango mayoritariamente inferior, en que las dependencias e interacciones con el centro de forma cotidiana son mucho menores.

Dicha estructura básica queda distorsionada por razones históricas o de concentración de actividades: Casos consolidados son el de Tudela al Sureste (enclave estratégico en el corredor del Duero), o el de Boecillo al Sur, en este no tanto por su peso específico por tamaño como núcleo de población sino por el polígono tecnológico que acoge en su término. Asimismo para una realidad en constante proceso, aunque sea precipitado aventurar su capacidad para desfigurar en mayor o menor medida las tendencias “naturales” de un área metropolitana en formación, deberíamos apuntar algunas variaciones recientes: El nuevo área comercial “Río Shopping” –en el límite entre los términos de Valladolid y Arroyo por el Suroeste– es ya de facto un “Área de Nueva Centralidad”, en creciente consolidación. Dentro de nuestro propio término y como ya evidenciaremos en los planos de análisis de centralidades en el zoom municipal (epígrafe 2.3), la puesta en funcionamiento del nuevo Hospital Universitario Pío Hortega junto a otras piezas del entorno ya han empezado a generar otro tipo de área central de jerarquía supramunicipal. Con implicaciones similares, también de la aparición o desaparición de determinados equipamientos de rango regional en algunos de los núcleos del alfoz se puede derivar la respectiva transformación de su categoría en el “juego metropolitano” –aunque la atribución inicial de uno u otro rango en los núcleos está sobre todo asociada al número de habitantes–. Tal es el caso del traslado de la sede de Las Cortes de Castilla y León a Valladolid desde Fuensaldaña; o al contrario –aunque con otro carácter– podríamos pasar a considerar a

2

El sistema de centros y barrios. Singularidades de una ciudad “central” equipada.

Renedo de más relevancia en el hipotético sistema polinuclear con la aparición del espacio educativo y de ocio del Valle de los Sentidos.

Hechas tales consideraciones, los municipios del área metropolitana que tienen una mayor relevancia en dicho sistema de poblamiento, a mayores de Valladolid, son tres meridionales, dos de ellos inmediatamente contiguos al centro, Arroyo – Laguna, y un poco más alejada Tudela de Duero. La conexión rodada entre ellos necesariamente pasa por las rondas de Valladolid, o si no por carreteras locales más alejadas (la reconversión de la vía ferroviaria de Ariza, que ya aparecía en las estrategias de movilidad de las Directrices cobra con la visión de este sistema mayor sentido). El resto de municipios limítrofes con el nuestro tienen un núcleo de rango intermedio, a mayores de Simancas y Cabezón (en el eje E-80), y todos los demás ya son “pequeños centros” (haciendo los mínimos intercambios Renedo / Fuensaldaña a que antes aludimos, que en cualquier caso no hacen sino reafirmar el peso de la corona central). Esto constata la progresiva consolidación del área metropolitana en formación a que se refería el pliego de prescripciones técnicas del Plan que ahora abordamos y que después corroboraba el Programa de Trabajo, y el interés de “resolverla” (punto 1.V.a, en p.9: Introducción→ Objetivos particulaes→ el primer objetivo: Establecer una ordenación que aproveche el potencial de Valladolid y Entorno como Área Metropolitana emergente de primer rango y sirva para fomentarlo). Las relaciones y tensiones que Valladolid establece con su primera corona de términos limítrofes es bastante mayor que con la segunda, y las posibles interacciones de estos núcleos entre sí, sin pivotar por el centro, ya simplemente observando el sistema viario que las pudiera sustentar, parecen complejas.

Si a esta estructura de poblamiento (incluidas áreas urbana y urbanizables aprobadas) le añadimos los grandes equipamientos de escala supramunicipal, comercio y servicio, y los principales centros de trabajo productivo –ya hemos aludido a algunos en ambos casos–, se refuerza el papel central de esa primera corona, y el estelar del municipio de Valladolid en ella. Tan sólo el par Laguna-La Cistérniga tendría algo que aportar o distorsionar de dicha macrocefalia, sobre todo sumando a su población la concentración entre ellas y el sur de Valladolid de buena parte de las áreas productivas en forma de polígonos y grandes fábricas. Asimismo se extienden tres tentáculos muy específicos: el que mantiene cierta continuidad al NO (Zaratán-Aeropuerto de Villanubla); y algo más alejados, el que engancha el Polígono Tecnológico al Sur (Boecillo), y el que llega a un sector industrial en formación sobre la E-80 a N-NE (entre Cabezón y Cigales).

Podemos apuntar distintos tipos de sinergias e interacciones de Valladolid con su entorno próximo más o menos consolidadas:

- 1) Una especie de ameba a S-SE donde se concentra buena parte del tejido productivo del alfoz que, desde Argales-San Cristóbal y los sectores de Laguna y La Cistérniga extiende un tentáculo a Boecillo.

- 2) Una zona principal de crecimiento urbano a Sureste. Hay para esta zona un soporte funcional ya alto tanto en accesibilidad como en actividad (de hecho la suma incorpora parte de la anterior área productiva), que debiera ser compatible con el soporte ambiental valioso existente, el cual si bien no es de los más altos (ver en planos del sistema de espacios libres), se podría fortalecer e incluso incrementar en el hipotético proceso de desarrollo, incorporando y trabando piezas clave como del Cerro de san Cristóbal, Pinar de Jalón y los bordes de las grandes manchas de pinares del sur, más algunas áreas agrícolas por medio de corredores verdes de primer nivel como pueden ser el Canal del Duero y la traída de aguas Arca Real.
- 3) Sin dejar el Sur, se produce una secuencia de espacios de oportunidad tipo ocio/servicio que parte del entorno de Argales-Arca Real-acequia de Valladolid, sigue al corazón del Pinar de Antequera, y termina en Puente Duero.
- 4) Cierta corona discontinua de lugares de centralidad terciaria de Noreste a Oeste del corazón metropolitano (universidad, administración autonómica, comercio), extensible hacia el aeropuerto, y hacia el centro Río Shopping.
- 5) A Oriente, entre la posible expansión del crecimiento por el Sureste y por el Noreste (no sólo los de la Cistérniga, Renedo o Santovenia, sino considerando también dentro del propio término vallisoletano planeamientos de desarrollo ya aprobados) queda un posible corazón de ocio y servicio para el crecimiento de este arco Este, en torno al encuentro del

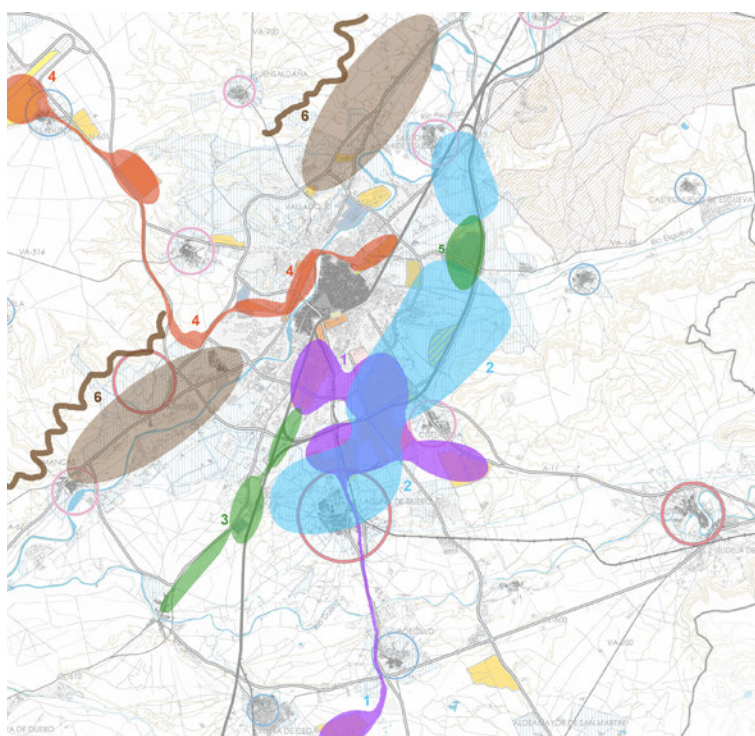


Imagen 11. Interacciones en clave de actividad entre ciudad y alfoz.

[Fuente: IUU]

valle del Esgueva con canal del Duero, complejo Fuente la Mora.

- 6) Por último señalamos el continuo que forman áreas urbanizadas prácticamente saturadas a SO y N-NE de Valladolid canalizadas y enganchadas por el corredor de la E-80, donde a mayores el relieve que da el pie de páramo justificaría el control a futuro de cualquier desarrollo que se plantease en torno a ellas.

2.2. El Centro Histórico y las áreas de mayor actividad (comercio, industria y equipamiento) como principio de "orden" urbano.

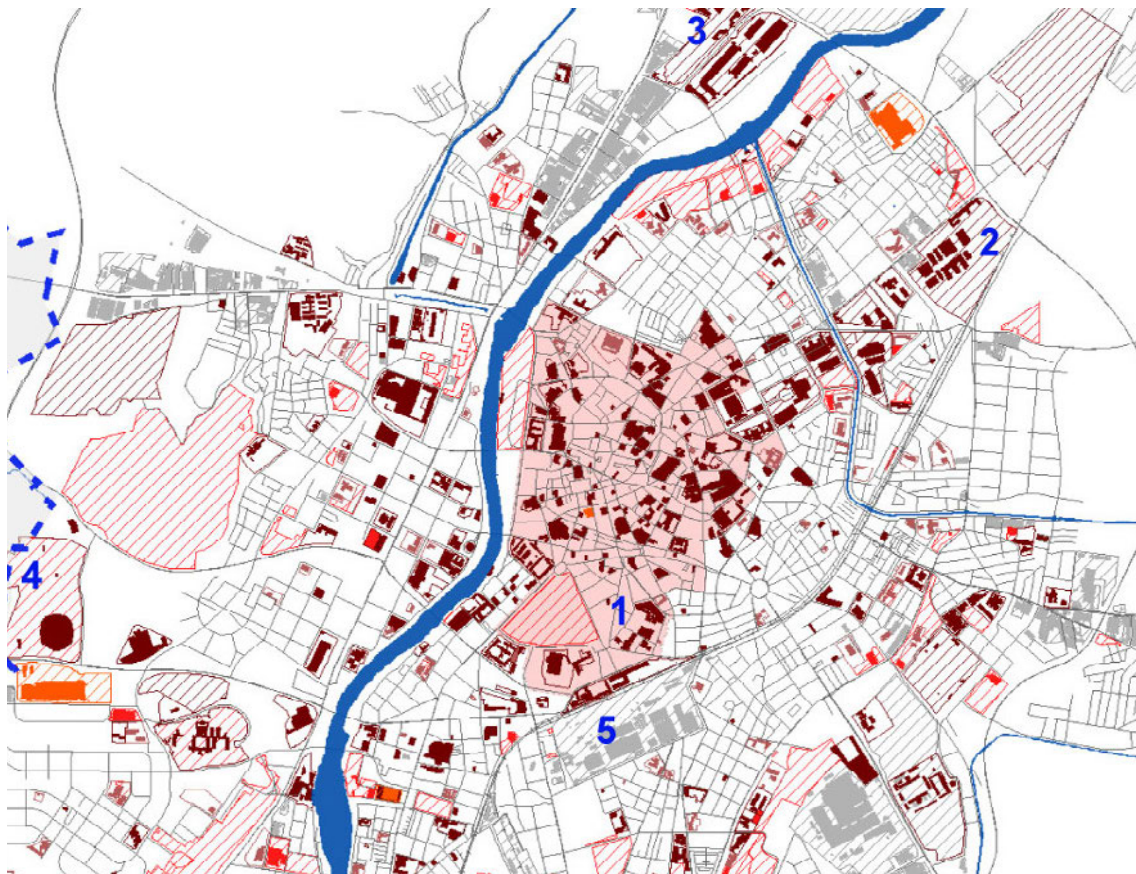
Para el sistema que llamamos de Centros y Barrios, componen el sustrato básico de ámbito municipal los elementos a partir de los cuales detectar los polos donde se concentran actividad y diversidad de gente. Consideramos que éstos se corresponden con: todos los equipamientos de rango ciudad o mayor, el resto de dotaciones del tipo sanitario, educativo y deportivo de cualquier otro rango menor, la industria, los grandes establecimientos comerciales, y los cementerios. Y por tanto así se diferencian en dicha capa base.

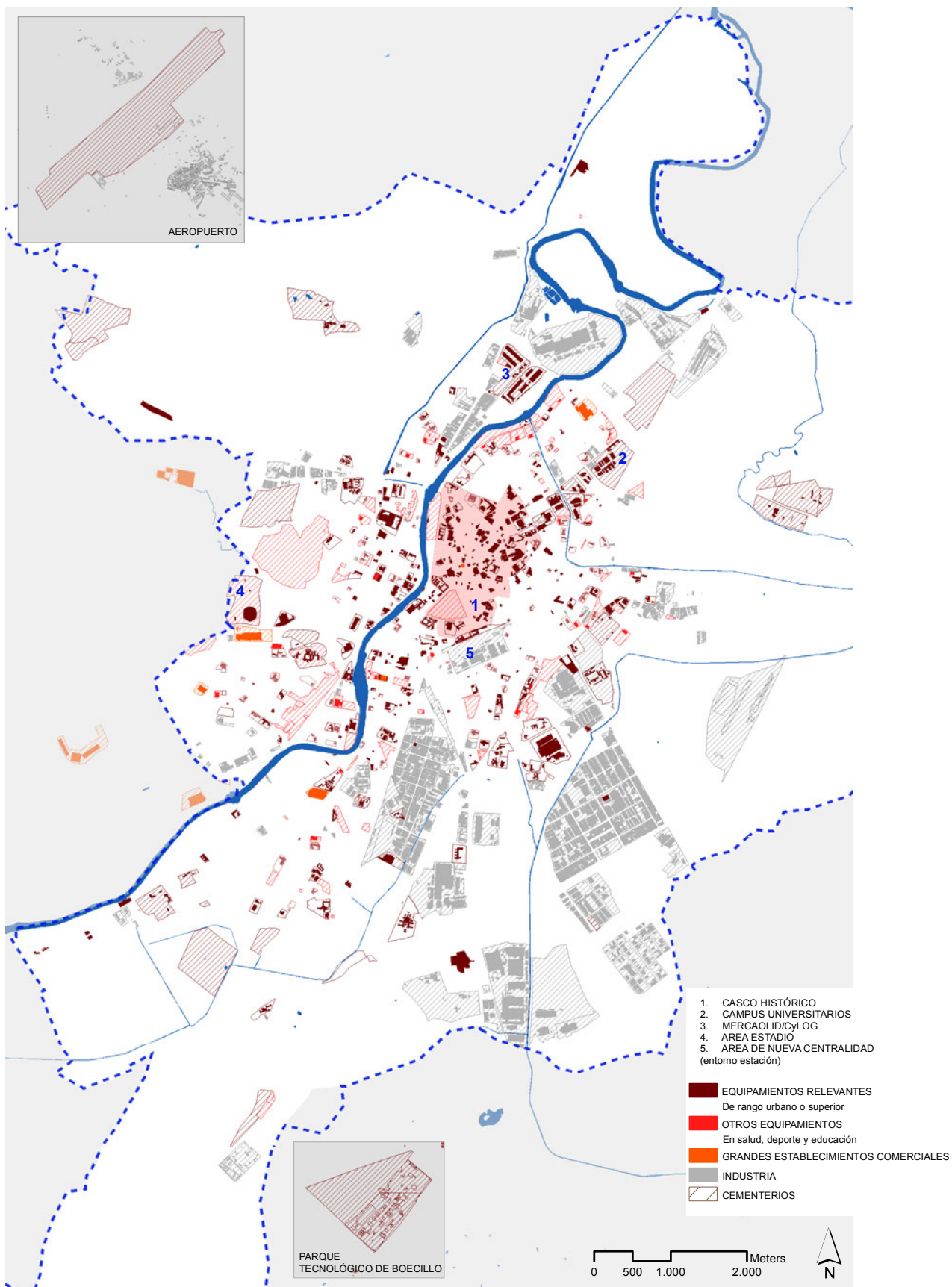
Imagen 12. Página siguiente. Figura 2.2. Equipamientos urbanos y áreas de mayor actividad

[Fuente: IUU]

Imagen 13 Fragmento de este sustrato incorporando el viario. Las parcelas en las que predomina el espacio no construido aparecen rayadas, mientras que para el resto de equipamientos aparece sólo lo edificado más el límite de la parcela a que pertenece. Así, la mayor parte de superficie de equipamiento como parcela no edificada se corresponde con algunos grandes parques de rango urbano que contienen algún tipo de instalación deportiva, así como los cementerios y algunas superficies industriales o asimiladas (terrenos del ejército no residenciales).

[Fuente: IUU]





2

El sistema de centros y barrios. Singularidades de una ciudad “central” equipada.

Tienen ya en dicho sustrato nombre propio algunas áreas, en su mayor parte porque son más que la suma de elementos: 1. Casco Histórico, 2. Secuencia de Campus Universitarios, 3. Mercaolid – Cylog, 4. Área Estadio de fútbol, 5. Nueva área de centralidad entorno a la Estación del Norte.

Es extraordinariamente llamativa la concentración y densidad construida de equipamientos de rango mayor en el centro histórico respecto del resto, con extensiones a NE (secuencia de Campus Universitarios), y a Oeste y Suroeste, en ambas márgenes del Pisuegra. Podemos extender de forma algo más tenue estos dos sectores: en dos tentáculos a poniente (hacia el Estadio a SO, y hacia el instituto politécnico de Cristo Rey a NO); y en uno aún más disgregado al Sur-Suroeste, hasta la presidencia de la Junta. En cualquier caso es difícil competir con una centralidad histórica y reiteradamente reforzada, sobre todo frente a los crecimientos discontinuos y deficitarios tanto de los desarrollos informales como de los planificados polígonos de vivienda a lo largo de los tres primeros cuartos del siglo XX. Estas carencias se han ido cubriendo a lo largo de las últimas décadas del siglo XX, lo cual ha producido algunas cadenas continuas de equipamiento básico (la tríada educación-salud-deporte). Destacan, en el margen izquierdo del Pisuegra, sobre la ribera norte –anexos a Rondilla y Barrio España–, y a sureste junto al parque de Canterac –anexos a Delicias y Pajarillos–.



Imagen 14. Esquema que enfatiza la agregación y continuidad de equipamiento de rango urbano y mayor (rojos), de la tríada de equipamiento de barrio (naranja), y de paquetes industriales (violeta). Como negativo bolsas de continuo urbano cuasi “vacías”

[Fuente: IUU]

Así, en parte relacionados con esta dotación tardía a conjuntos residenciales populares mayoritariamente densos, en parte por la producción de agrupaciones unifamiliares y de baja densidad recientes, se producen bolsas prácticamente “vacías” (en el sentido de no equipadas) de distintos tamaños en el continuo de la mancha urbana, algo mayores en la zona Sur.

En cuanto a grandes **equipamientos comerciales** podemos decir, grosso modo, que la ciudad está mejor servida en su mitad occidental que en la oriental –respecto de un eje virtual inclinado NE-SO, Avda. Santander-Paseo Zorrilla, dirección Pisuegra-. Algunos ejes de barrio que podríamos llegar a describir como comerciales (marcados en algún plano del apartado siguiente, 2.3) completan y en algunos casos llegan a trabar dicha oferta. A priori, tales estructuras tienen mucha más capacidad “y urbanidad” para hacerlo que los grandes equipamientos.

Por su parte la industria despliega los grandes paquetes sobre todo al Sur-Sureste (parte de la ameba a que nos referíamos en el alfoz), en los polígonos Argales y San Cristóbal, el primero ya totalmente integrado, o mejor “rodeado”, del continuo “ciudad” y con cierto grado de transformación comercial y de servicios, el segundo con una ampliación reciente hasta el límite del término a SE, prácticamente encadenados a los terrenos de la Fasa-Renault. También en su borde norte encadena San Cristóbal su mancha industrial hasta la considerable parcela de Iveco. Aunque de un tamaño total considerablemente menor, al Norte del continuo urbano también hay un arco de grandes paquetes industriales, prácticamente ininterrumpido de uno y otro lado del Pisuegra, más aún si incluimos el conjunto logístico Mercaolid/CyLOG, prolongando el sector así en torno a la Av. de Burgos. Otra pequeña concatenación industrial se produce en la salida occidental por la Av. de Gijón. Algunos de estos paquetes terminan de acentuar la segregación de las bolsas no equipadas antes referida.

Si apoyamos esta mapificación de elementos sobre el sistema viario (ver el fragmento mostrado antes), se advierte cómo algunas de esas distribuciones de equipamientos o industria se organizan de forma más nítida en torno a determinados ejes, que avanzan en el análisis de centralidades propiamente dicho:

2.3. Hacia una definición de las centralidades urbanas existentes y/o emergentes.

A partir del sustrato base anterior observamos ejes y polos de actividad/centralidad diferentes por jerarquía, tamaño-forma de agrupación de los mismos y tipo, que construyen una estructura de centros determinada.

Distinguimos las siguientes categorías:

Con un carácter **mixto y complejo** se diferencian dos grandes clases de conjuntos, centralidades tradicionales y centralidades consideradas emergentes, esto es más o menos recientes, en

2 El sistema de centros y barrios. Singularidades de una ciudad “central” equipada.

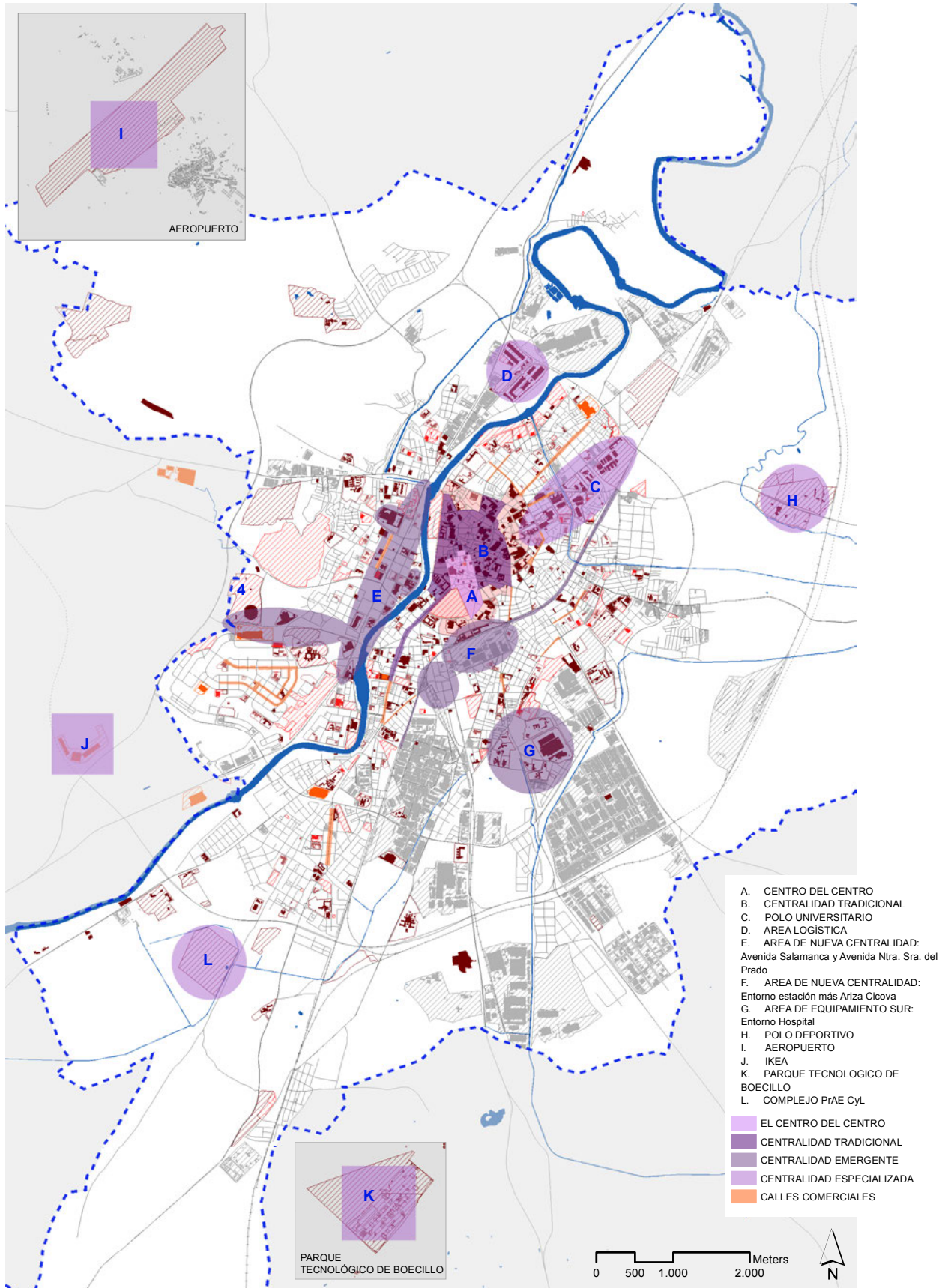


Imagen 15. Página anterior. Figura 2.3. Centralidades urbanas existentes y emergentes

[Fuente: IUU]

procesos diversos de consolidación. De las primeras tendríamos dos grados que mayoritariamente incorporan partes del área del PECH: el sector que denominamos “Centro del Centro”, que obviamente tiene un rango mayor en la acogida de elementos de centralidad; y una corona bastante gruesa que rodea ese primer sector sobre todo por su parte Norte englobando casi en su totalidad el resto del área que acoge el perímetro del PECH vigente, aunque también se prolonga como un tentáculo hacia el S-SE entorno del Paseo Zorrilla en su mitad norte. El Campo Grande ejerce un papel curioso entre estas dos patas –de momento– desiguales, ya que, si bien no es muy grande, ni por medio ni por su borde inferior podemos decir que funcione como trabazón transversal de “actividad” entre ambas –¿remanso de paz?–.

Hay algunas centralidades claramente emergentes, aunque como decíamos, en distintos grados de formación y mistura. Tomando como criterio de orden esto último las enumeramos de la forma que sigue: 1. El entorno de la Avenida Salamanca desde el Museo de la Ciencia (Sur) hasta la desembocadura del Canal de Castilla/ Torre del Conde Ansúrez (Norte); 2. y, maclado al anterior, el conjunto agrupado en torno Avenida N^a S^a del Prado desde Puente Colgante hasta el Estadio Zorrilla/Carrefour de Parquesol (formando una centralidad única, en plano “E”); 3. El área en ciernes en torno a la Estación del Norte (centralidad F) con una posible ramificación en la cabeza de la llamada “Ciudad de la Comunicación”, que también podría prolongarse por ambos extremos, a Sur y Noreste, en torno al hipotético “Boulevard verde equipado” que se desarrollará tras el soterramiento ferroviario. 4. Diversos equipamientos agrupados en torno al nuevo Hospital Universitario Pío del Río Hortega (centralidad G), si bien en este caso, al menos de momento, el centro dominante que polariza claramente el tipo de congregación en torno al área es el sanitario especializado de rango supramunicipal.

Así, junto al último caso englobado entre las centralidades emergentes más o menos mixtas, podemos organizar un tercer tipo de centralidades que tendrían un carácter mucho más **especializado** –“Polos” de “x” actividad exclusiva o casi–, también en distinto grado de consolidación: 1. Polo Universitario (secuencia del Campus de Valladolid: Zona Miguel Delibes + Zona Esgueva, prolongándose en forma de cuña hasta la Zona Santa Cruz, NE-Centro); 2. Polo Deportivo (complejo de Fuente La Mora, a E-NE); 3. Polo Logístico Mercaolid-Centro Logístico de la Junta (CyLog, a N-NO); 4. Unidad Ambiental de la Junta (PrAECyL, Propuestas Ambientales Educativas, a S-SO); Futuros Talleres de Renfe-Estación de Mercancías (a E-SE).

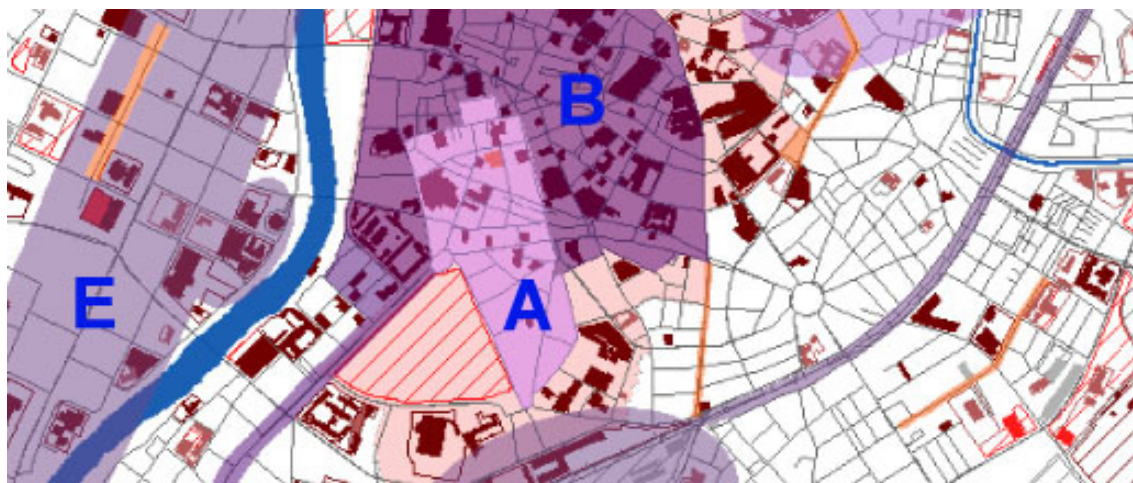
Fuera del territorio municipal, pero afectando directamente a su estructura urbana a O-SO, en el límite con el término de Arroyo, está el recién creado Polo comercial, Río-Shopping, con una actividad ya muy considerable cuando de momento sólo está en activo el equipamiento comercial de Ikea. El Parque tecnológico de Boecillo y el Aeropuerto de Villanubla, también generan ese tipo de centralidad especializada, con mayor grado

de consolidación que el último caso citado, si bien aún más “diferida”, como sus propios “apellidos” indican. Si citamos en esta secuencia el parque tecnológico, dentro del término no podemos obviar como grandes focos de actividad –aunque no estén marcados como tales centralidades– a las grandes manchas industriales ya marcadas en la base, indudables centros de trabajo productivo, sobre todo los dos polígonos (Argales, San Cristóbal) y las grandes fábricas (Fasa-Renault, Michelín, Iveco).

Ya citábamos al describir el sustrato base de este sistema que se han marcado los detectados como ejes comerciales de barrio. Algunos están incorporados a las centralidades mixtas emergentes, aunque si dejamos al margen el centro, la mayor parte se sitúan en tejido “vecinal”. Si bien la evolución de estas líneas de centralidad comercial es impredecible, las cadenas de comercios ya consolidadas como tales tienen mucha más capacidad de resistencia que otras estructuras urbanas, permitiendo vertebrar a estas escalas distritales o barriales algunas de las bolsas que antes definíamos como vacías (invertibradas) por nada o poco equipadas.

Imagen 16. Fragmento central ampliado del plano de centralidades, donde se ven algunos ejes comerciales de barrio, algunos integrados en distintos tipos de centralidades urbanas (C/ Pío del Río Hortega), otros totalmente ajenos a las mismas (C/ de la Cigüeña), y otros entre dos aguas (C/ de los Labradores)

[Fuente: IUU]



La repercusión de cada grado de concentración de paquetes de centralidad en la estructura urbana global es compleja de evaluar. Al menos las centralidades mixtas más la de la Universidad se presupone que tienen capacidad (y por eso se las ha considerado tales) para concentrar usos y gente diversa a escala ciudad y mayor. Pero por otra parte, la interacción con los entramados barriales no tiene por qué producirse de forma automática, por lo que el papel de los barrios (o de algunos) en el “juego” polinuclear (rango ciudad y mayor) está por verse. De momento el reparto no es en absoluto homogéneo, si bien pudiera parecer que se tiende a transformar la macrocefalia histórica en una suerte de extensiones o escisiones que han conseguido traspasar los dos grandes elementos longitudinales que han ejercido de límites clásicos a dicha “alternativa estructural”, ferrocarril y río Pisuerga. El traslado del Hospital Universitario al SE sería la operación más “osada” en dicho juego. Algo más

avanzamos de todo esto en un incipiente diagnóstico dirigido a cómo las identidades barriales absorben en mayor o menor medida tales centros.

Respecto al resto de centralidades especializadas y teniendo presente tanto lo ya advertido en el alfoz o en el reparto de equipamientos e industria, como lo que se describirá para el tercer sistema, podemos aventurar que las de tipo ambiental, deporte, ocio (H/. Polo Fuente La Mora en el Valle del Esgueva/ Canal del Duero; L/. La Unidad Ambiental del Sur PRAE, Propuestas Ambientales Educativas, Junta CyL, en la secuencia de acequias, caminos y terrenos agrícolas hacia los pinares del Sur) por uso y posición pueden contribuir a generar determinadas espinas dorsales de tal clase, mientras que la de tipo logístico del Norte (D/) articula de algún modo el tejido industrial en torno suyo.

Imagen 17. Esquema agrupando manchas de centralidad "homogéneas": - en su heterogeneidad, extensión del centro (en rojo) incorporando los centros "singulares" UVA y Hospital; - o en su especialización, de tipo "ambiental" (verdes), y de tipo pseudo-industrial (morada).

[Fuente: IUU]



Imagen 18. Fotografía reciente de caso de centralidad emergente: Secuencia Estadio-Auditorio

[Fuente: IUU]



Imagen 19. Fotografía reciente caso de centralidad emergente: Entorno del nuevo Hospital

[Fuente: IUU]

2.4. La ciudad y los barrios.

Tomando en consideración una forma u otra de agrupar unidades urbanas (*) y siempre incorporando la base viaria, porque ella misma ya aclara cierta lógica de división, obtenemos un incipiente diagnóstico sobre el carácter del “agregado” en clave de cómo la distribución de centralidades analizada se reparte por los distintos sectores de la ciudad:

(*) En el Plano de la imagen 20 se ha graficado la agrupación de distritos a partir de secciones censales sobre el plano de centralidades. Tal agrupación responde a que los diferentes datos estadísticos con los que podemos contar se refieren a dichas secciones. Sin embargo hacemos también la siguiente subdivisión o reagrupación, según casos (imagen 18), que tiene en cuenta las consideraciones históricas de la formación de los distintos barrios o conjuntos de desarrollo unitarios de la ciudad (que de hecho es la que se ha seguido para el análisis del que se ocupa de modo más exhaustivo el bloque siguiente: V.C. Los barrios de Valladolid.

Imagen 20. Página siguiente. Figura 2.4. Fundamento de las futuras unidades urbanas

[Fuente: IUU]

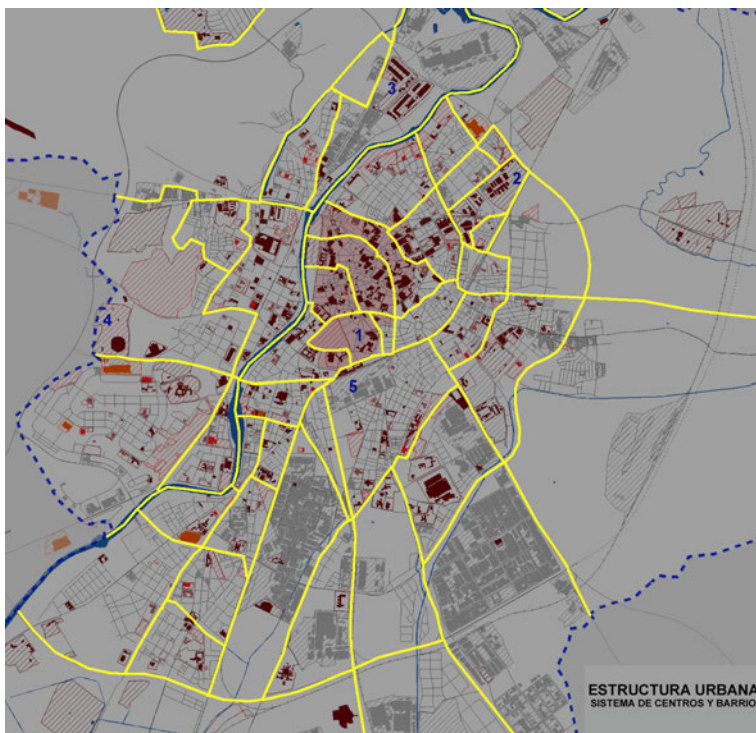
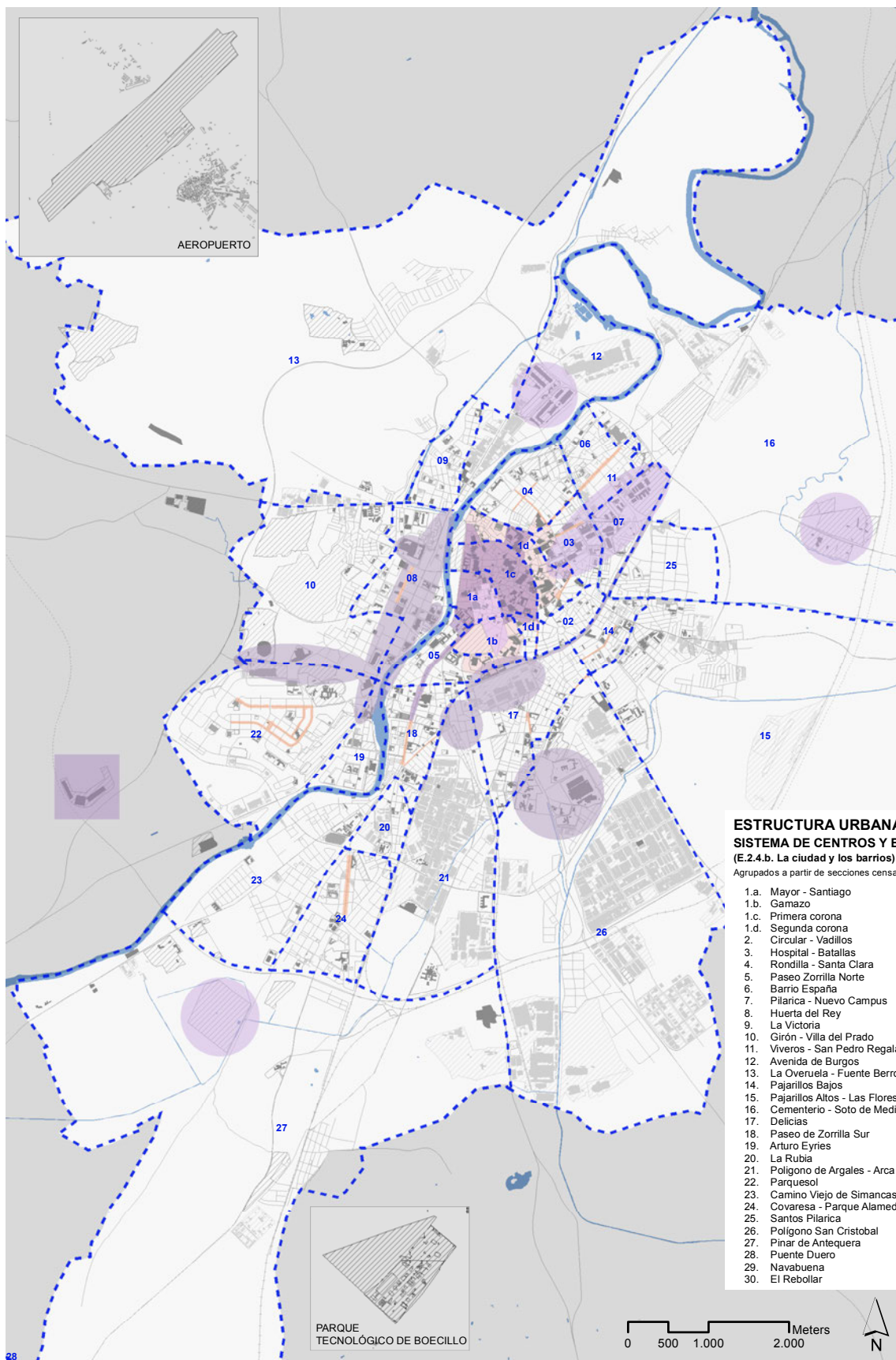


Imagen 21. Hacia la delimitación de unidades urbanas coherentes

[Fuente: IUU]



2
El sistema de centros y barrios. Singularidades de una ciudad "central" equipada.

La escala urbana no permite una pormenorización exhaustiva en sectores, vecindarios etc., pero si quitamos a este sistema –“centros y lugares”– el verdadero sustrato sobre el que se apoya, quedará igual de incompleto que el de viario sin movilidad. Nos referimos a un sustrato más profundo que el que compone el punteado de cada equipamiento o lugar de interacción destacado, este es el de la masa social espacializada, es decir cada barrio identificado como tal. Aludiendo a la pequeña reflexión teórica que argumentaba esta metodología sistémica, no habrá grandes centralidades que hagan vida urbana sin penetrar y articularse con la vida del barrio, si no tienen capacidad para ser utilizadas en continuidad.

En términos generales podemos decir y sustentar con cifras que el Valladolid urbano es un espacio central y equipado. Parte de los elementos generadores de dicha centralidad superan con creces la condición de centros de rango urbano y configuran un sistema planetario con una estrella principal bastante clara, el centro histórico. Dicho sub-sistema de grandes centralidades es relativamente fácil de desmembrar de la base poblacional en la que apoya, si bien al menos en esa estrella principal de forma constante se entrecruzan con el carácter supramunicipal identidades manifiestamente urbanas. No ocurre así en general con el resto de grandes centralidades. Evidentemente la mayor parte de estos elementos –si no todos– contribuyen al Valladolid equipado, al que sumar los rangos menores disgregados. Ahora bien, la distribución y articulación tanto entre sí como con los otros sistemas y sus jerarquías no es todo lo simbiótica y permeable a lo que tal densidad media de elementos de centralidad podría aspirar.

En los barrios “nuevos” las centralidades urbanas y distritales mayoritariamente son localizadas en conjuntos aislados específicos, en medio o en los bordes de un tejido “exclusivo” y en general poco compacto, y en los barrios históricos-tradicionales ocurre justo lo opuesto: densidad –o congestión– mixta. Muchas veces limitando los primeros entre sí y estos de los segundos, o incluso a veces cortando por medio unas u otras unidades vecinales, aparecen las fracturas y cicatrices generadas por un territorio aparentemente olvidado o por las grandes infraestructuras a que aludíamos en un somero diagnóstico del viario (1.4), rondas y “rondillas” aparentemente integradas en el “continuo” urbano y vías de penetración.

Sucede con pocas, pero algunas de las que localizábamos como “calles comerciales” de los barrios son limítrofes entre varios, lo cual, si la movilidad rodada junto con la sección viaria, lo permiten, debiera facilitar la interacción. Tales pueden ser los casos de la Avda. de Santander entre Bº España y Viveros-San Pedro y entre Rondilla y Universidad; de Paseo Zorrilla entre Cuatro de Marzo y Camino de La Esperanza-La Farola; o de la calle Labradores entre Circular-Vadillos y la parte inferior de la Segunda Corona del centro. En situación potencialmente similar está la prolongación de la Avda. Segovia desde el barrio de Delicias al Sur entre La Florida y Canterac-Nuevo Hospital.

También ocurre esto, posición limítrofe entre barrios, en torno a algunas centralidades emergentes de rango urbano o mayor, aunque está por verse si tales jerarquías de centralidad –unidas a unas de viario acordes– tienen la capacidad para generar sinergias entre barrios o más bien lo contrario. Puede ocurrir esto entre Villa del Prado, Parquesol, Arturo Eyries, Huerta del Rey en torno a los ejes Avda. de Nuestra Sra. Del Prado/ Avd. Salamanca y su cruce; o también en torno al nuevo área central Estación-Ariza-Cicova –con el soterramiento ejecutado– entre Delicias y Ciudad de la Comunicación por el sur y Paseo Zorrilla Norte, Gamazo, parte de la Segunda Corona centro y Circular. También del tipo “Centralidad emergente” (mixta), el que llamamos “Área de Equipamiento Sur, entorno Hospital”, está en la encrucijada entre Delicias, La Florida y Canterac-Nuevo Hospital.

Por su parte, aún siendo una “Centralidad especializada”, el “Polo Universitario”, por su potencial carácter cívico, bien puede cohesionar todos los barrios identificados como tales a su alrededor: Hospital-Batallas, Viveros, San Pedro R., Santos-Pilarica, Belén y Pilarica



Imágenes 22 y 23. Espacios públicos y actividad: en “Centros Integrados de equipamientos” en la zona oriental: Antiguo Mercado Central, entre el Paseo Juan Carlos I y la calle Cigüeña; y en la zona sur: Antiguo Matadero.

[Fuente: IUU]

3. Una lectura integrada del sistema de espacios libres públicos.

3.1. La ciudad y su alfoz: Función nuclear de Valladolid en el sistema metropolitano de parques y corredores verdes.



Imágenes 24. Imagen del lugar: paisaje de páramos, campiña y agua

[Fuente: IUU]

Si en el sistema viario a escala territorial podemos identificar la continuidad y la accesibilidad a los lugares como sus rasgos básicos más valiosos para estructurar el espacio, y en el de centralidades el potencial intrínseco de los mismos para congregarse actividad, en este último podríamos hablar de la **capacidad** para hacer a dicho territorio urbanizado “**sostenible**”, en dos direcciones básicas fundamentales, la **medioambiental** y la de la **cohesión social** en torno a un espacio público compartido. Quizá cada una tenga que ver más con una escala de aproximación pero pueden, y creemos que de hecho debieran, ser complementarias:

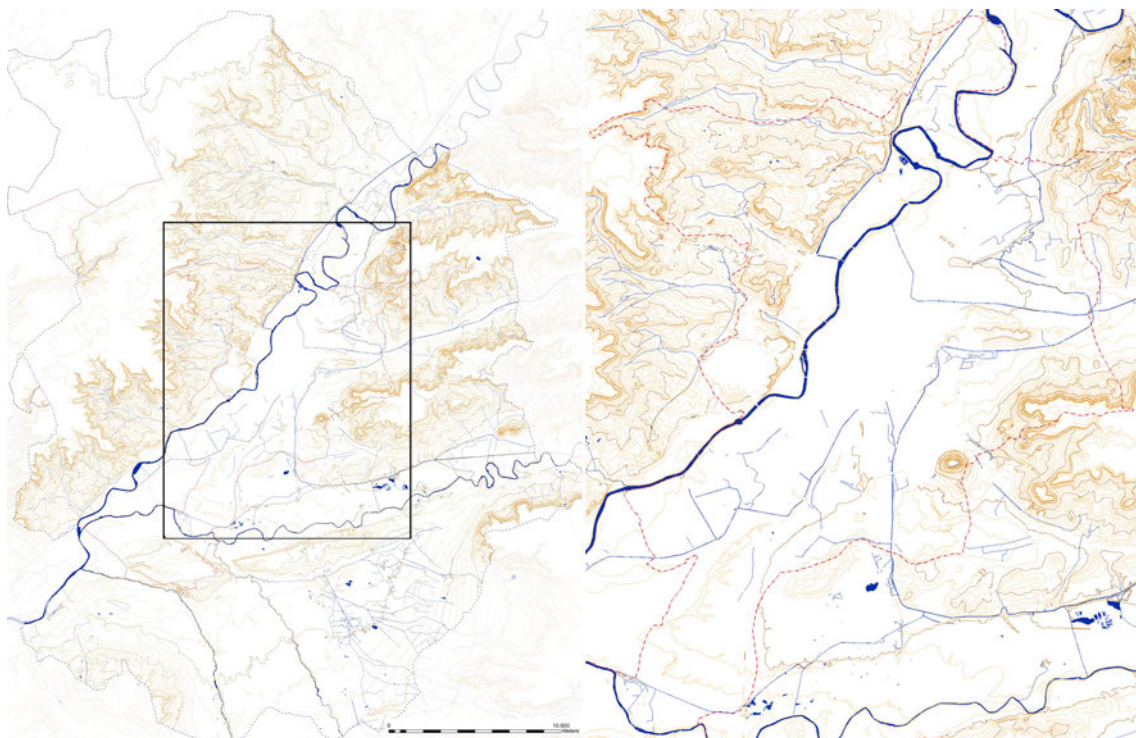


Imagen 25. Imágenes de espacios de ocio a escala metropolitana: Pinar de Antequera (Valladolid) y Valle de los Sentidos (Renedo).

[Fuentes: www.josealmagrovalero.com/2011/04/duatlon-pinar-de-antequera-primero-con.html; www.livingspain.es/pinar-de-antequera-parque-de-aventuras-en-valladolid/; www.viajespasion.com/reapertura-del-parque-tematico-el-valle-de-los-seis-sentidos-en-valladolid.html]

El elemento principal para el análisis crítico a la escala alfoz lo extraemos del Documento Final de Revisión DOTVaEnt abril 2011 (fecha de exposición pública), del grupo de “Estrategias Estructurantes del Modelo Territorial. Es el que denominan Modelo 4 ESTRATEGIA DE PUESTA EN VALOR DE LOS RECURSOS NATURALES Y RURALES” (aquí, imagen 27). Asimismo nos apoyamos, como bases de reflexión, tanto en el Modelo 1 tomado de la misma fuente con el título ESPACIOS NATURALES Y PAISAJES VALIOSOS (aquí, imagen 28), como en los elementos naturales básicos que dan forma a este territorio, Relieve + Agua:

Merece la pena recordar el título que el documento gráfico primero tenía en las Directrices territoriales iniciales que ahora se revisan (con aprobación en 2001), era el “PROYECTO PROGRAMA



DE CORREDORES VERDES Y SISTEMA SUBREGIONAL DE PARQUES” (entonces Modelo 6). Dicho título facilita su comprensión sistémica y, como tal, su potencial aportación, solidariamente encajado, al que el Plan General vallisoletano ahora debe desarrollar. Por el momento también ese proyecto/ programa subregional no deja de ser una hipótesis de propuesta, pero puede construir una estructura de espacios libres a escala territorial. Y esto necesariamente debe ser hecho sobre la base del que sigue siendo tanto en las Directrices originales como en las que se revisan el “Modelo 1”, entonces llamado “Áreas de Valor Paisajístico Ecológico y Agrario (ASVES, de Singular Valor Ecológico; y APHAS, los Paisajes Agrarios más valiosos ligados a infraestructuras Históricas). Son los diferentes planeamientos municipales a los que incorpora, en especial el de Valladolid, los últimos encargados de materializar y ramificar cada parte del sistema, en la “escala humana”, ya que no es sino ésta la escala a la que en último término se utilizará, disfrutará y valorará aquel.

La cantidad de componentes de conservación / protección que el Modelo referido “1” (imagen 28) tiene en la zona más próxima a Valladolid es relativamente baja:

- Algunos pocos restos agrario-paisajísticos valiosos aparecen en los bordes, siguiendo el Valle del Esgueva por el Este, sectores de la margen derecha del Duero más algunos regadíos en torno a las acequias al Sur, y los terrenos que quedan entre los meandros del Pisuerga y el Canal de Castilla a N-NE.
- Quedan algunas pequeñas manchas de arbolado dispersas, las mayores, las cuestas arboladas hacia el páramo de

Imagen 26. Relieve y Agua en el Entorno DOTVAEnt y ampliación en su parte central: Valladolid

[Fuente: IUU]

Imagen 27. Figura 3.1a. Sistema Subregional de parques y corredores verdes propuesto por la Revisión de las DOTVAEnt (2011)

[Fuente: IUU]

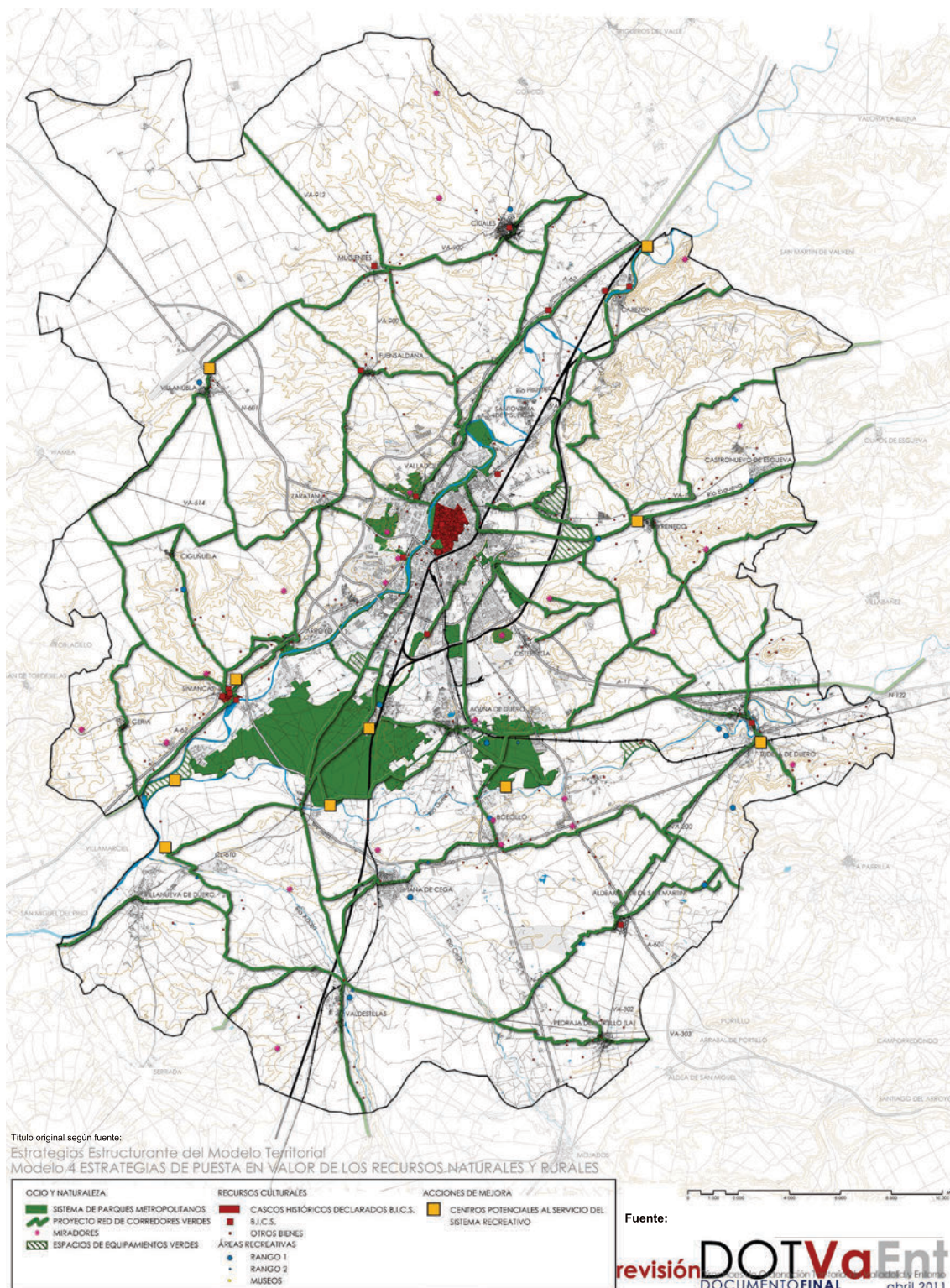
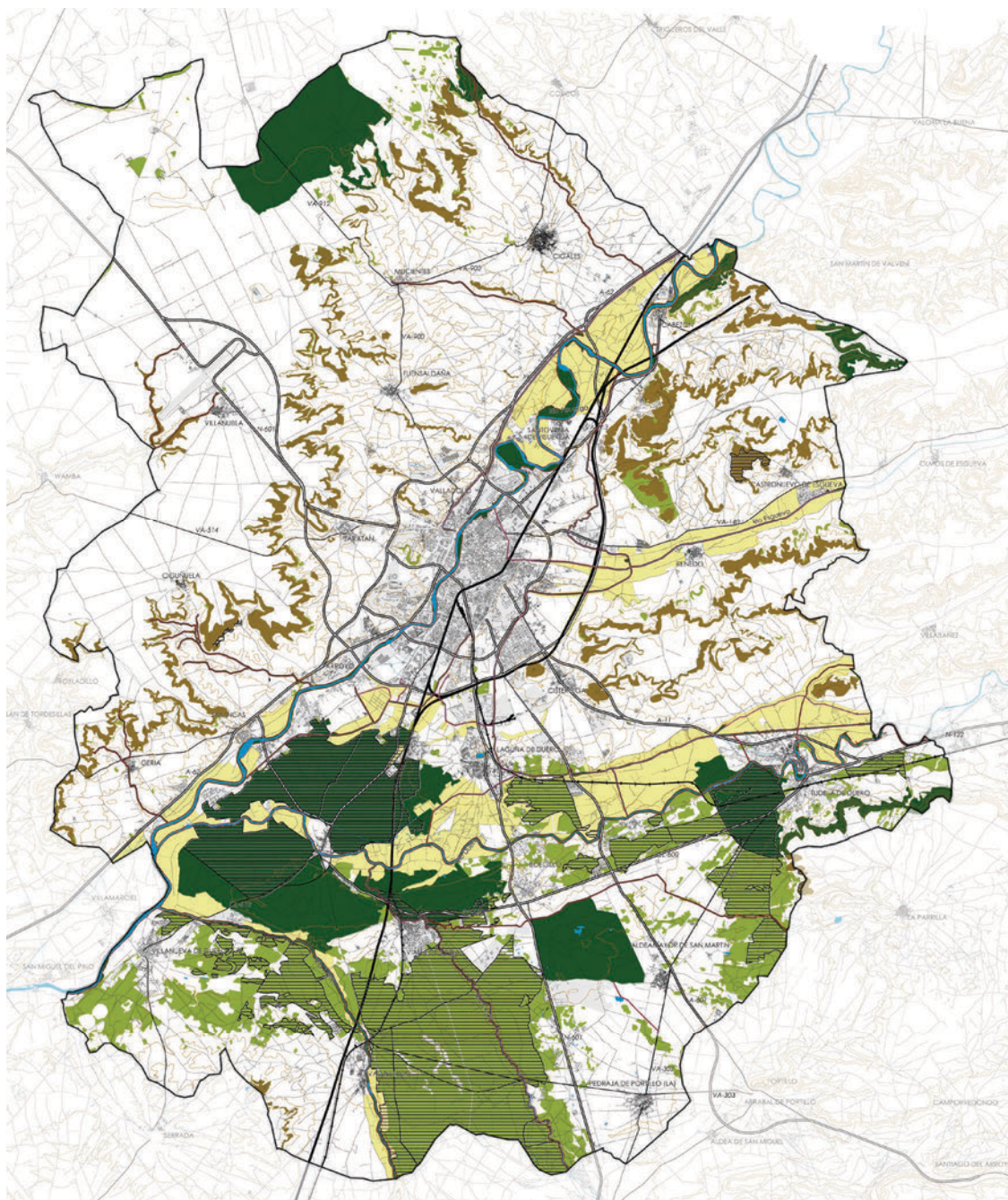


Imagen 28. Figura 3.1b. Espacios Naturales y Paisajes Valiosos. Protección y Conservación del territorio propuestas por la Revisión de las DOTVAEnt (2011)

[Fuente: IUU]



Título original según fuente:

Estrategias Estructurante del Modelo Territorial
Modelo 1 ESPACIOS NATURALES Y PAISAJES VALIOSOS

ESPACIOS PROTEGIDOS		OTROS ESPACIOS DE INTERÉS	
A. ÁREAS DE SINGULAR VALOR ECOLÓGICO	■ ÁREAS ASOCIADAS	■ ÁREAS ASOCIADAS	■ MONTES PÚBLICOS
■ A.S.V.E.	■	■	■
■ RIBERAS DE RÍOS Y CANALES	■	■	■
■ CUESTAS	■	■	■
■ CURSOS DE AGUA, HUMEDALES Y ACCOQUAS	■	■	■
B. ÁREAS DE INTERÉS PASADIZCO E HISTÓRICO Y CON POTENCIAL AGRÍCOLA	■	■	■
■ A.P.H.A.	■	■	■

Fuente:

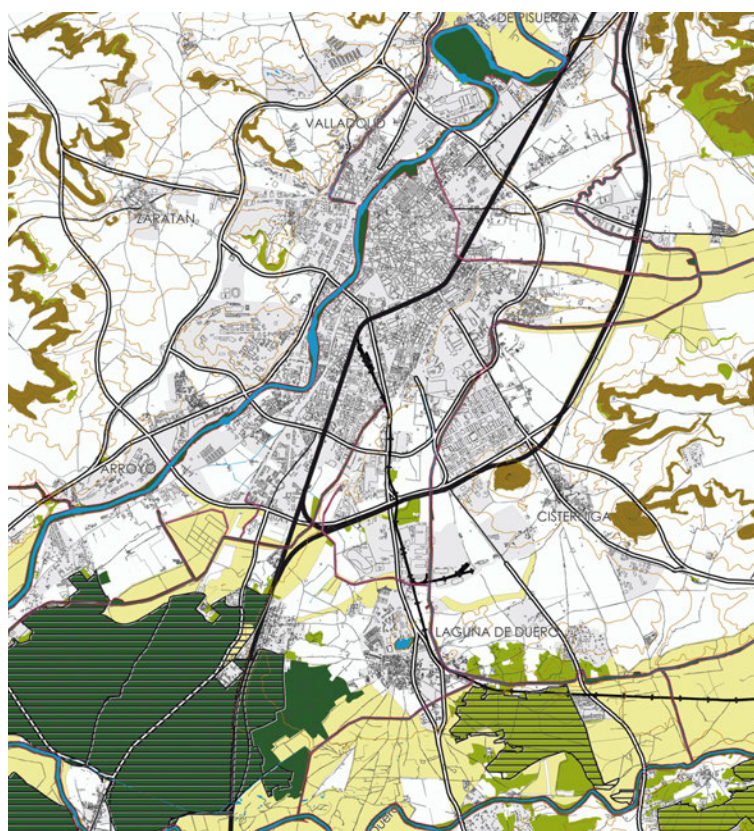
revisión DOTVAEnt
DOCUMENTO FINAL
2011
abril 2011

Nogales en Santovenia, al NE, y las de los pinares entre el Duero y su Canal al Este de Laguna, en gran medida montes públicos.

- Dichas manchas adquieren nombre propio en la zona suroccidental por tener mayor valor ecológico (consideradas ASVES), sumando los pinares pertenecientes a Laguna, los de Antequera para Valladolid, y de Simancas. A estas grandes manchas hay que agregar en cuanto a valor natural similar algunos otros espacios en torno al Pisuerga, el más generoso el del meandro del Soto de Medinilla al Norte.

Imagen 29. Fragmento del "Modelo 1" de las DOTVAEnt centrado en Valladolid

[Fuente: IUU]



Es sobre todo en torno a las riberas, naturales o artificiales, de los cursos de agua, por donde se articula la estructura paisajística más valiosa que cruza el Valladolid urbano, si bien cuantitativamente de superficie escasa. Si añadimos a esto su posición central en este territorio, enseguida se detecta su papel fundamental en la potenciación o anulación de "Corredores Ecológicos" viables. También análisis previos han evidenciado algunos de los condicionantes, tanto por limitaciones como por potencial de calidad, que induce o genera la capa base del territorio natural: relieve, agua y vegetación, por ejemplo la accesibilidad de los páramos condicionando el sistema viario, o el desarrollo de centralidades de ocio en entornos de pinares.

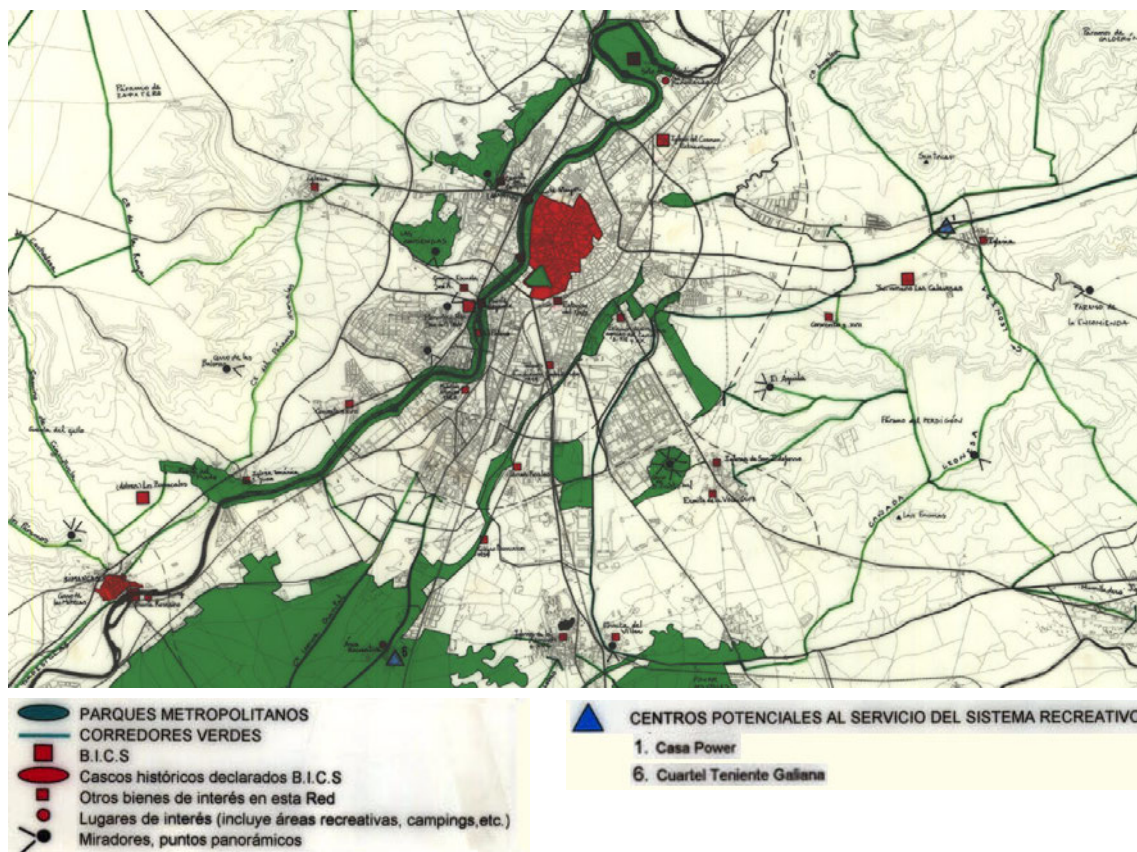
Es tarea del plan conjugar sabiamente esta realidad física y funcional para aprovechar todo el potencial de calidad urbana y

ambiental que los recursos naturales le ofrecen sin condicionar su futuro, más bien al contrario, intentando dejar un valor natural multiplicado. Por ello, como ya indicábamos, el plano de la **estrategia de puesta en valor** (proyecto-programa de parques y corredores verdes. imagen 27, figura 3.1a), en concreto en su parte correspondiente al entorno más próximo al término, puede servir de base para componer una estructura robusta, vertebradora y ramificable a futuro, de sostenibilidad ambiental y social sobre el espacio. Componen inicialmente dicha malla:

- a mayores de los corredores verdes que constituye intrínsecamente toda la estructura del agua;
- algunos caminos históricos, unos pocos pertenecientes a la red nacional de cañadas cordeles y veredas (las cañada leonesa y burgalesa por el Este), otros caminos rurales que por posición, continuidad y geometría tienen capacidad para “dominar” paisajes, acceder a “sitios”... (la toponimia a veces es muy clara a la hora de descubrir valores “paisajísticos”: camino del páramo Morales, a media ladera por el SO);
- más algunas piezas relevantes de naturaleza enganchadas a dicha trama.
- Los miradores y puntos panorámicos, elementos de valor histórico-artístico y otros –o los mismos– de valor funcional para el ocio, terminan de armar esta base.

Imagen 30. Fragmento centrado del Modelo 6 “Proyecto Programa de Corredores Verdes y Sistema Subregional de Parques” de las primeras DOTVaEnt (aprobación definitiva 2001); y Leyenda para elementos del encuadre

[Fuente: IUU]



3.2. La red potencial de espacios libres públicos. Una lectura desde el Plan General vigente.

Acabamos de ver cómo la escala municipal tiene un papel ineludible en la conservación y consolidación de un sistema territorial de paisajes y espacios libres valioso. El plan general vigente, aprobado después que las Directrices territoriales de 2001, ha intentado fortalecer su estructura de espacios libres a partir de las líneas guía de dicho documento de ámbito subregional. La situación actual de tal estructura es la materia prima con la que trabajar y que reinterpretar constantemente en términos espaciales cada vez más viables para lograr un objetivo claro, pero por “cauces” de apariencia y consistencia diversa

A mayores de la hidrografía, unificados bajo el criterio común de su capacidad para componer el tercer sistema, visibilizamos todos los espacios libres públicos, consolidados o en proceso de serlo, que se reparten por todo el término, para a partir de su distribución, ver el potencial más o menos real con el que contribuyen a dicho propósito.

Se distinguen básicamente los que llamamos “Consolidados” (las manchas sólidas), del resto (rayados). Casi todos los incluidos en el primer grupo pertenecen al Sistema General o a los Locales de espacios libres en el Plan que ahora se revisa, junto a algunas pequeñas piezas que se descubría que no estaban incorporadas a dichas figuras, pero que se reconocen claramente a día de hoy como parques o jardines de la ciudad.

Entre el resto de espacios considerados (los rayados, no consolidados en general) se incluyen por un lado sistemas generales y locales definidos como tales, pero que aún no tienen un uso real como espacio libre público (estén o no ya conseguidos); y por otro, los demás espacios detectados en el plan vigente como zonas potencialmente convertibles, en toda su extensión, o en parte, en piezas del sistema. Un buen grupo de estas últimas tienen que ver con la adopción de algunas de las “directrices” del documento DOTVaEnt que afectan al término. Son o bien los espacios que el plan vigente denomina “ZIP”, Zonas de Implantación Preferente dotacional en el suelo urbanizable no delimitado, o bien suelos rústicos con protección natural. Éstos últimos se corresponden mayoritariamente con cuevas y laderas, aunque por extensión, los más relevantes son los de otro tipo: los meandros del Pisuerga al norte, junto al municipio de Santovenia, y la gran mancha del pinar de Puente Duero al sur. También debemos hacer notar que hay un grupo de ZIPs que básicamente están formados por las franjas de servidumbre a la futura ronda exterior Este y a la autovía (E-80) por el Noroeste. Es interesante analizar sus características, dimensión y yuxtaposición a una jerarquía viaria claramente alejada de estos otros fines, antes de admitir o rechazar su viabilidad para contribuir a un sistema robusto de espacios libres –escala natural y/o escala humana–.

3 Una lectura integrada del sistema de espacios libres públicos.

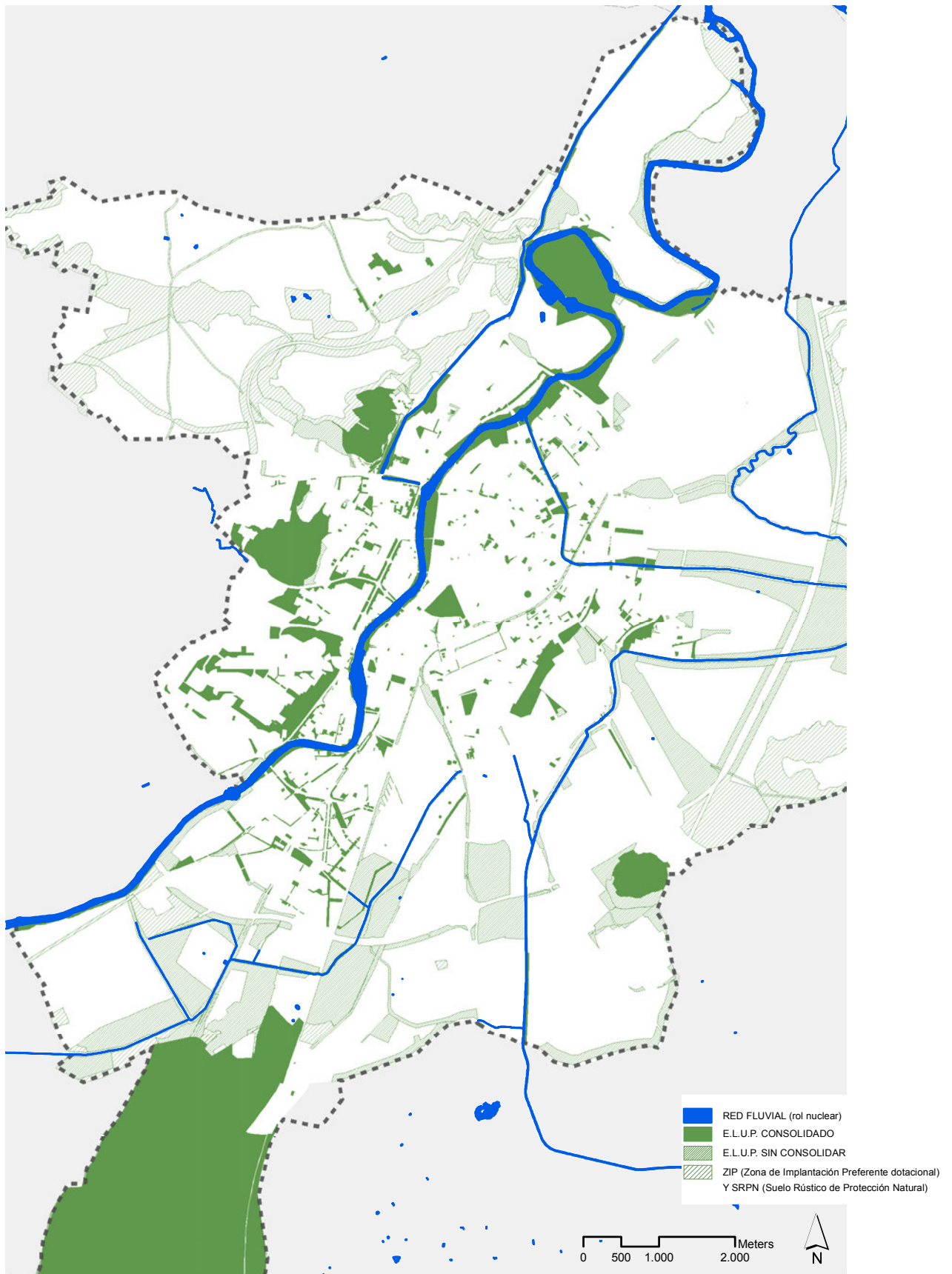


Imagen 31. Página anterior. Figura 3.2a.
 Espacios libres públicos consolidados y no
 consolidados de Valladolid

[Fuente: IUU]

La distribución de unos y otros espacios sobre el término no es homogénea. Respecto a los espacios libres consolidados, en cuanto a cantidad de piezas y superficie de las mismas, a mayores de las grandes manchas de los pinares del Sur, se concentran sobre todo a lo largo de las riberas del Pisuerga y en su margen derecha. Buena parte de ellas ya en las primeras laderas del páramo (de consolidación relativamente reciente: Parque de las Contiendas, Fuente el Sol y Parque del Mediodía o de Parquesol). También en esta margen hay estructuras lineales relevantes consolidadas, en torno al Canal de Castilla y Av. Salamanca.

En la margen izquierda, más allá de la ribera –ésta en concreto mucho más generosa en parques en la zona Norte que en la Sur–, sólo destacan como piezas con suficiente entidad, en el centro el parque decimonónico del Campo Grande, en la primera periferia a SE el parque, de nuevo en ladera, de Canterac y sus aledaños –encadenados: parque Fuente de la Salud y parque Patricia, y un poco más alejado el parque de Las Flores–; y ya en el límite del término, también al SE, el cerro de San Cristóbal –como su nombre indica, una loma. El resto de pequeñas piezas consolidadas conforman un punteado disperso repartido de forma heterogénea: hay algo más de densidad en las proximidades de la ribera del Esgueva y sobre todo a S-SO, organizando ciertas estructuras lineales en los barrios residenciales nuevos entre el Pisuerga y la acequia de Valladolid, que se prolongan en Paseo Zorrilla (por ejemplo antiguos jardines de La Rubia).

Respecto al resto de espacios potencialmente incorporables al sistema –los no consolidados–, por la margen izquierda del Pisuerga componen una secuencia de incipientes cuñas desde los límites del término, algunas de las cuales tienen a lo largo de todo o parte de su eje director un curso de agua (Esgueva, Canal del Duero y Acequia de Valladolid), y/o algún ramal de la cañada leonesa. Del otro margen, las que quedan en el sector Noroeste tienen una estructura más arbitraria así como heterogéneo es el sustrato que las soporta. Además, mientras que la parte más consistente de los espacios de la margen izquierda pertenece al grupo de los E.L.U.P sin consolidar, la mayor parte de los de la margen derecha son ZIPs, por lo que su grado de definición a futuro es mucho más ambiguo.

Si superponemos a esta base los ejes viarios y caminos se clarifica la continuidad lineal de algunos espacios verdes en torno a vías más o menos principales, de la Av. Salamanca, a las calles residenciales de Covaresa (Paseo de los Castaños, Calle del Páramo Leonés...) Jerarquía y dimensión de los componentes de dicha trama viaria “enganchada” con el sistema de espacios libres son cruciales a la hora de abordar la compatibilidad y cualidad de ambas capas.

El Plano de la Revisión del Plan General vigente con el título “Plano general de espacios libres y red peatonal y ciclista” (Serie 5.13) intentaba trabar el que podríamos llamar “sistema del paseo”. Esta propuesta inacabada nos facilita alguna lectura más de la realidad de este sistema y de sus interacciones

Una lectura integrada del sistema de espacios libres públicos.

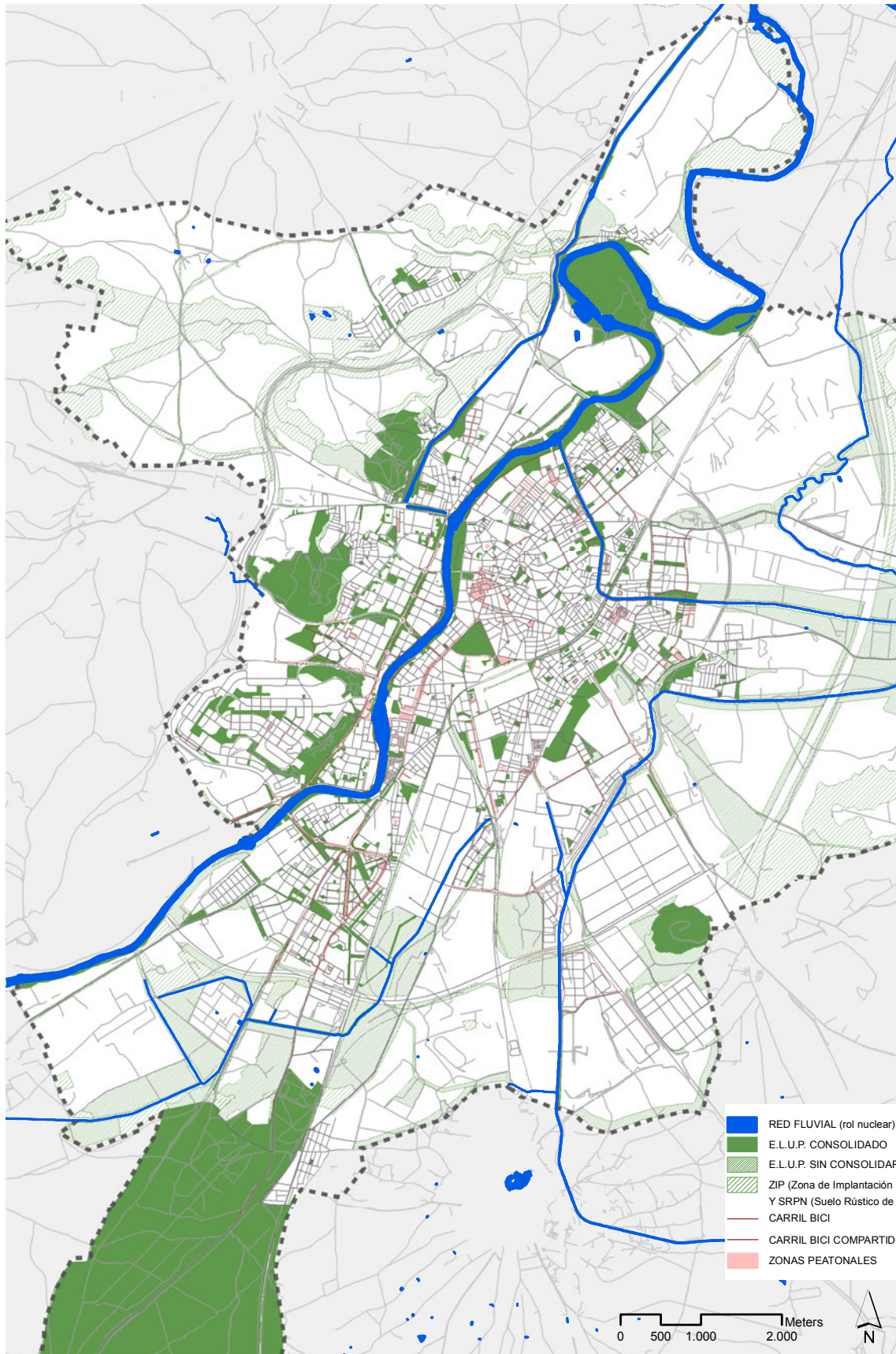




Imagen 33. Fragmento del plano de espacios libres públicos sobre la geometría viaria en la zona sur junto a dos fotografías recientes: del Paseo de los Castaños, y de lo que queda de los jardines de La Rubia, en torno al Paseo Zorrilla.

[Fuente: IUU]

reseñables, al marcar sobre el plano base de los espacios libres, los espacios peatonales y ciclistas que a día de hoy funcionan como tales.

Observamos en primer lugar que buena parte de la red ciclista que el Plan actual proponía aún está por ejecutarse. Respecto a lo que hay hecho, en relación a su viabilidad como movilidad alternativa es trasladable lo descrito en el apartado sobre viario 1.3. La espina dorsal que constituye la Av. Salamanca prolongándose vía Ronda Interior Sur en los barrios de Covaresa y Parque Alameda es con diferencia la parte más trabada tanto en sí misma como respecto a lo que nos ocupa en este apartado, al sistema de espacios libres públicos propiamente dicho (1). Aunque en menor grado y tamaño, el otro grupo con cierta interacción de esta movilidad y el sistema verde sería el entorno del Esgueva-Polo universitario (2). También se pueden intuir dos pequeñas franjas paralelas y con alguna trabazón entre sí, si

Imagen 32. Página anterior. Figura 3.2b. Red peatonal y ciclista ejecutada a día de hoy, sobre el plano de espacios libres y sobre la geometría viaria.

[Fuente: IUU]

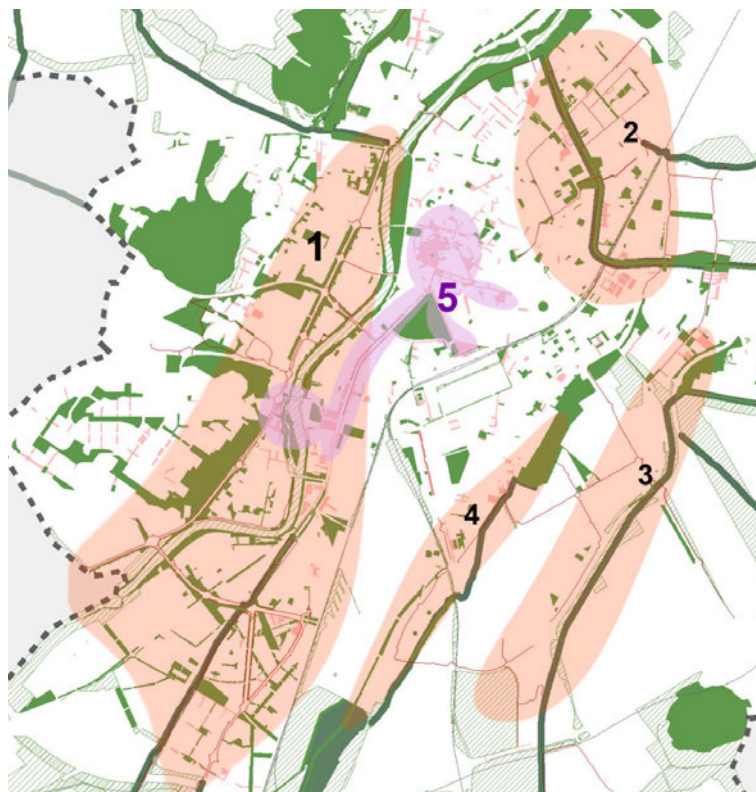


Imagen 34. Esquema, sobre plano de espacios libres carriles bici y zonas peatonales ejecutados, destacando dónde la conjunción de ambas redes es a día de hoy relevante, por cantidad y/o continuidad.

[Fuente: IUU]

bien medianamente ejecutadas y con muchas discontinuidades, al Sureste: entre el Canal del Duero (3) y la secuencia Acequia de Valladolid – Canterac (4).

Respecto a la movilidad peatonal “**del Paseo**” podemos dar por hecho que prácticamente todo el sistema de espacios libres sería apto para tal fin, si bien debemos hacer observar cuánto de dicho espacio ocupa relieves considerables, por lo que habría que profundizar en su capacidad real para ser recorridos. A mayores de las agrupaciones de piezas ya destacadas, nos quedaría por hacer notar la concentración de tales espacios peatonales no considerados como parques o jardines (que son los que mayoritariamente se han señalado en el plano base), cosa que ocurre en el centro histórico, sobre todo en Plaza Mayor y aledaños, prolongando algunos tentáculos de distinto alcance, los más inmediatos, vía c/ Teresa Gil o Miguel Íscar-Mantería (a Plaza España, Universidad, Cruz Verde o Circular...); vía c/ Santiago, hacia Paseo de Recoletos y, de más “recorrido”, hacia paseo Zorrilla – “plazas” Juan de Austria – pasarela y “plazas” Museo de la Ciencia, acaso un exceso de espacio libre por el momento infrautilizado. (el 5 de la imagen 34)

Al igual que sucede con parte de los carriles bici, algunos de los pasos peatonales que el Plan proponía aún no se han ejecutado. Por tanto para ambas movilidades “alternativas” –y pensando en positivo–, se podrán eliminar algunos o desplazarlos en función de lo que desde este plan se modifique tanto para este sistema como para las interacciones con los otros dos. Pasamos a advertir algunas nuevas hipótesis sistémicas:

3.3. Viabilidad de un sistema triple de espacios libres: la red fluvial (su rol nuclear), los grandes parques (posibilidad de un anillo interior), y el anillo exterior y conexiones (la consolidación de un paisaje excepcional)

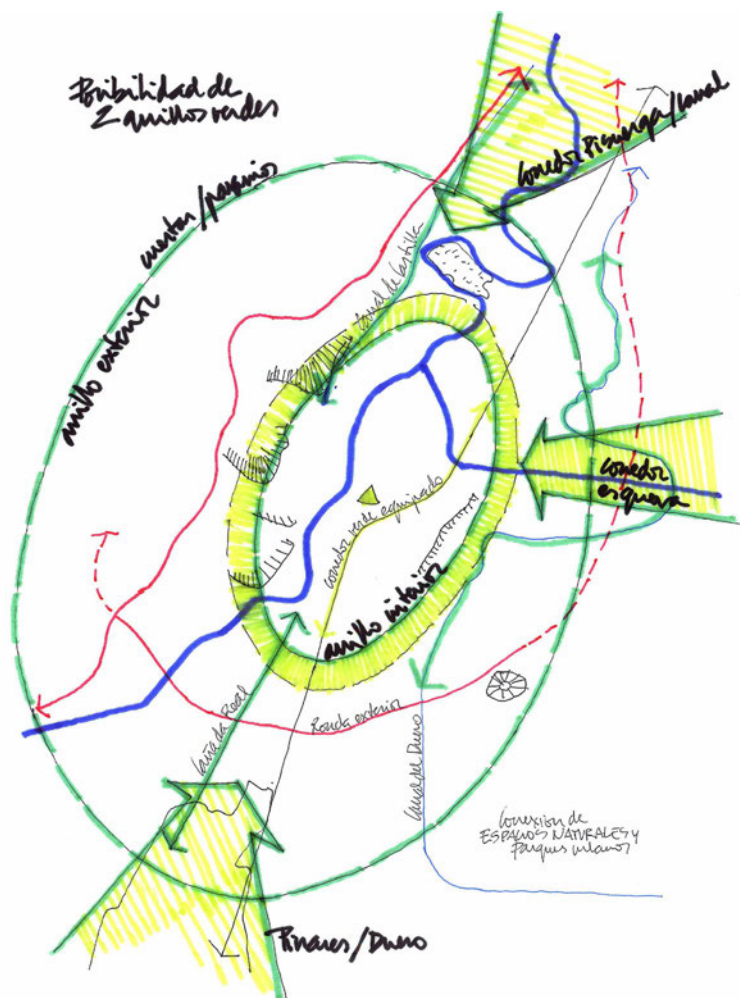
A partir de la lectura del “Plano Base” de espacios libres anterior podemos advertir cierta estructuración del espacio urbano en torno a ellos así como potenciales continuidades de los mismos, más aún si añadimos la base viaria. En el apartado previo hacíamos algunas alusiones a penetraciones en forma de cuña, concentración de espacios en torno a la red del agua, etc. Si además incorporamos a dicha base un sustrato territorial formado por el relieve y el hipotético sistema de corredores verdes y parques subregionales que plantean las DOTVaEnt (Modelo 4, correspondiente a la imagen 27., figura 3.1a), y enfatizamos la traza de los cursos de agua, encajan y se adaptan con bastante facilidad ciertos modelos teóricos del sistema: secuencia de anillos y cuñas que penetran desde el territorio.

Describimos su espacialización:

- El anillo interior podría engarzar por su parte occidental la secuencia de parques en ladera de la margen derecha del Pisuerga que citábamos antes, mientras que por la

Imagen 35. Esquema de un posible sistema de espacios libres: anillo interior + anillo exterior y conexiones.

[Fuente: IUU]



izquierda tendría algunos tramos más robustos: sobre todo en el Esgueva en el tramo de su desembocadura, y en una franja amplia a SE entre las laderas parque de Canterac, consolidadas y las riberas del canal del Duero en el límite interior del polígono San Cristóbal, aún por consolidar a auténtico parque lineal. Habría que hacer un esfuerzo “creativo” para que tal anillo encadenase algunas otras piezas a Norte y a Sur y se cerrase plenamente entre las citadas a Este y Oeste.

- El anillo exterior, consolida la condición asimétrica del interior, y así sobre todo despliega su potencial de espacio accesible de NE a SO por oriente: desde los meandros del Pisuerga al Norte, bajando por el Canal del Duero y su encuentro con el Valle del Esgueva, hacia el cerro de San Cristóbal, hasta el arranque de las machas de Pinares del Sur-Suroeste, junto con el entramado de acequias que salen del Pisuerga en las zonas de regadíos del Sur. La parte occidental, de la margen derecha del Pisuerga, podría configurarse a partir de una secuencia de caminos y paisajes en cuevas y páramos, alejándose y “elevándose” sobre el continuo urbano. Se produciría de este modo un

Una lectura integrada del sistema de espacios libres públicos.

3

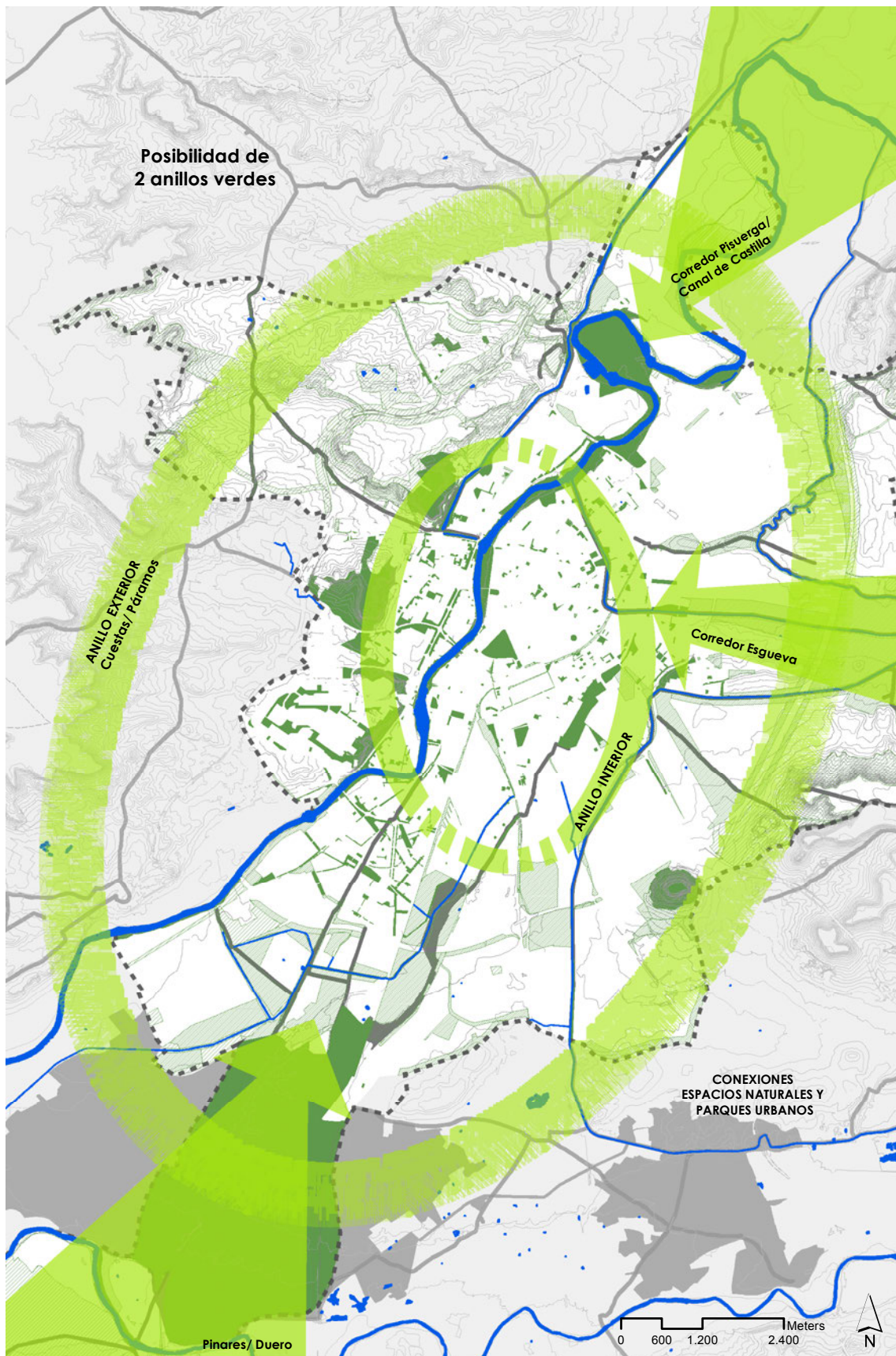


Imagen 36. Página anterior. Figura 3.3. Traslación del esquema sobre una base real de relieve, agua, verde “declarado” y geometría viaria del entorno vallisoletano

[Fuente: IUU]

atractivo circuito asimétrico tanto en su relación con el centro geométrico al que sirve como en el carácter de los espacios que acoge y que contempla, de las vistas panorámicas, a la inmersión en el fondo del valle...

- Tanto algunas de las ya citadas infraestructuras del agua (empezando por Pisuerga a Norte y Sur y Esgueva a Este), como alguna que otra penetración de cordeles y veredas de las cañadas, hacen factible un esqueleto estrellado de unión entre ambos anillos.

Establecida la trabazón entre anillos, aunque apenas estemos intuyendo un modelo a partir del análisis, no está de más avanzar solidariamente en el tejido de éstos hacia el paisaje –en donde la base de protección y sistemización de las DOTVaEnt siguen teniendo pleno sentido–, y hacia el corazón urbano: Un sub-anillo hacia dentro aparece como viable: tangente por el Esgueva junto a estructuras de la Universidad en el sector NE + Tramo del futuro boulevard verde equipado (sobre la vía férrea soterrada) + un corazón en el Campo Grande + Pisuerga y vuelta al Esgueva.

Imágenes 37. Extraemos del plano de movilidad ciclista y peatonal sobre el espacio libre existente (imagen 33, figura 3.2b) un fragmento en torno a la sección Av. Salamanca-Pisuerga- Paseo Zorrilla junto a fragmentos de la realidad a la que alude (ortofoto 2010 y fotografías recientes).

[Fuente: IUU]



Imagen 38. Avenida de Salamanca a la altura del Centro Cívico José Luis Mosquera

[Fuente: IUU]

Por último volviendo sobre la posible movilidad asociada a la que ya aludíamos en el apartado previo (3.2), si hacemos un análisis más minucioso de la escena urbano-natural a la que se pegan algunas de estas rutas, detectamos en unos casos el potencial, en otros la realidad de la cualidad ambiental (líneas de arbolado consolidado, cauces de agua, dimensión de los espacios...) de esta trama, interactuando con las movildades “del paseo”, peatonal y ciclista llamadas a veces alternativas.

Hemos visto como el sistema intuido puede y de hecho creemos que debe tener un esqueleto físico robusto legible, dos anillos bien trabados por los cauces del agua y tres grandes cuñas verdes, que se apoyan entre sí, y al tiempo puede enraizar en un

sistema capilar hacia dentro y hacia fuera, por paseos urbanos, veredas y paisajes.

Imagen 39. Parque Alameda – Acequia de Valladolid – Paseo Zorrilla

[Fuente: IUU]



3.4. Posibles modelos paralelos para articular una realidad natural y social en proceso

Una realidad cambiante necesita detectar constantemente espacios de oportunidad. Añadimos algunas secuencias y esquemas que articulan otras interpretaciones paralelas posibles para un mismo territorio y sus valores socio-espaciales y ambientales más o menos consolidados. Significan más bazas por las que viabilizar un sistema espacial imprescindible para la calidad de la vida urbana, por lo que situaciones adversas en cuanto a diagnósticos y dificultades de consecución no pueden erigirse en motivo para paralizarlo:

- Entre dos y cinco bandas lineales más o menos gruesas dirección NE-SO que trabar y tramar: Se entremezclan las más obvias y consolidadas con las más disgregadas y apenas intuidas: 1) El Pisuerga. 2) Las cuestas de Canterac-Fuente de la Salud-Patricia entre Delicias y Pajarillos prolongándose hacia la acequia de Valladolid y la traída de aguas de Argales por el S-SO, y hacia la Cuesta del Tomillo por el NE. 3) El canal del Duero en torno a San Cristóbal, prolongándose hacia el Pinar de Jalón por el Sur. 4) La secuencia de parques ladera de la margen derecha del Pisuerga: en Parquesol – Contiendas – Maruquesa, prolongándose a Norte en el Canal de Castilla. 5) El futuro Boulevard Equipado, continuo, central, urbano.
- El que ya enunciábamos en el apartado previo (3.3): un anillo verde-azulado en torno al corazón urbano más una serie de cuñas-parque con distinto carácter entre el “Sistema verde terrazas del páramo”, con parques mayoritariamente



Imagen 40. Cinco bandas verdes a consolidar y trabar.

[Fuente: IUU]

en ladera, a poniente, y el “Sistema verde de campiña”, con parques-cuña, a Este y Sureste.

-También identidades consolidadas, recorridos o derechos de paso consolidados, espacios “vacantes” o “expectantes”, agricultura periurbana, cementerios..., pueden constituir un “catastro variable” de puntos y lugares activos con los que poder contar de forma temporal o permanente en la vertebración de la vividad del espacio público y de su

