Ferrocarril y tejido empresarial en Valladolid, 1860-1950*

Railways and the industrial fabric in Valladolid, 1860-1950

PABLO ALONSO VILLA (UNIVERSIDAD DE VALLADOLID)
Universidad de Valladolid.
Avda. Valle Esgueva, 6.
47011 VALLADOLID
pablo.alonso.villa@uva.es

PEDRO PABLO ORTÚÑEZ GOICOLEA (UNIVERSIDAD DE VALLADOLID)

FERNANDO ZAPARAÍN HERNÁNDEZ (UNIVERSIDAD DE VALLADOLID)

Resumen: Este trabajo pretende evaluar el presumible efecto de arrastre que ha tenido el suelo ferroviario sobre el suelo industrial en una ciudad del interior de la península ibérica, Valladolid, entre 1860 y 1950. En ese período se asiste además al nacimiento y desarrollo de un distrito metalúrgico vinculado primero a los Talleres Ferroviarios y, después, al sector automovilístico.
Palabras clave: Valladolid, Ferrocarril, Industria, Ciudad.

Abstract: The aim of this paper is to evaluate the presumed knock-on effect that railway land has had on industrial land in a city in the interior of the Iberian Peninsula, Valladolid, between 1860 and 1950. During this period, we also witness the birth and development of a metallurgical district linked first to the railway workshops and, later, to the automobile sector.
Keywords: Valladolid, Railway, Industry, City.

INTRODUCCIÓN

Este trabajo, pretende evaluar, en una cabecera regional media como Valladolid, el efecto de arrastre que ha tenido el suelo ferroviario sobre el suelo industrial, con el que estaba llamado a establecer una afinidad natural. Se ha elegido el periodo inicial del ferrocarril y la primera industrialización, mientras ambos estuvieron vinculados al carbón, entre 1860 y 1950. El periodo coincide, además, con el nacimiento y desarrollo

* Comunicación presentada al IX Congreso de Historia Ferroviaria. Sesión IV: Historia ferroviaria-Historia Urbana.

de un distrito metalúrgico vinculado primero a los Talleres Ferroviarios y, después, al sector automovilístico.

Cuando el tren llegó a Valladolid en 1860, el continuo urbano tenía unas 218 Ha. Casi de un año para otro, apareció una actividad antes desconocida, que pasó a ocupar 70 Ha entre vías, estación y talleres, un 32% más respecto al *continuo urbano* anterior. El suelo industrial pasó de 13 a 36 Ha, sobre todo por la creación de los talleres del Norte. Más adelante se abrirían las estaciones de vía estrecha de S. Bartolomé (1884) y de Campo de Béjar (1890), y la línea de Ariza (1895), con lo que siguieron ampliándose las posibilidades de relación con la industria.

En primer lugar, se examina esta simbiosis desde la geografía urbana, representando en el plano la disposición de las nuevas actividades productivas en relación con las líneas de FFCC. Se han establecido cuatro grados de implicación: 1) parcelas con apartaderos, 2) colindantes, 3) próximas y 4) sin relación.

En segundo lugar, se hace un estudio de la evolución del suelo industrial por sectores. En Valladolid, el suelo ferroviario ha permanecido relativamente estable, con un máximo de 74 Ha alcanzado en 1895. En cambio, el suelo industrial vinculado a las vías apareció desde el principio, por el establecimiento de los talleres de Norte y un sector metalmecánico subsidiario, que fue adquiriendo rasgos de distrito industrial *neo-marshalliano,* y que superó a todos los demás sectores; aunque también se observa un aumento continuado del sector agroalimentario. En cambio, en otros sectores como el textil, el químico, la energía o la construcción, las variaciones fueron menores.

Se analizan los distintos vínculos orgánicos que esas industrias establecieron con el ferrocarril, especialmente las que producían bienes ferroviarios o suministraban componentes, pero también las que solo demandaban ese transporte. Al calor del ferrocarril surgieron una serie de empresas que, si bien al principio suministraban algunas piezas y componentes metálicos, entrado el nuevo siglo se convirtieron en proveedores habituales. En el primer tercio del siglo XX, y especialmente desde el inicio de la guerra civil, creció el número de empresas dedicadas a una amplia gama de productos metalmecánicos. Esta base metalmecánica pudo favorecer el desarrollo de la industria del automóvil de la región desde mediados del siglo XX.

Se han rastreado todas esas conexiones en numerosas fuentes primarias, publicaciones periódicas, publicidad, documentos de las

empresas, anuarios económicos, censo de empresas, fotografías antiguas y planos.

La novedad de esta investigación reside en completar la información aportada por el estudio sobre la materia de Alonso, Ortúñez y Zaparaín (2021)[1] con el análisis del tejido empresarial vallisoletano especializado en las actividades metalmecánicas realizado por Alonso, Álvarez y Ortúñez (2019)[2]. Por sus características, este sector ligado al metal estaba llamado a establecer un estrecho vínculo con el ferrocarril.

1. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

En este trabajo se pretende evaluar el efecto de arrastre que ha tenido el suelo ferroviario sobre el industrial, en Valladolid, entre 1860 y 1950. Se ha elegido este periodo porque corresponde a la primera industrialización de la ciudad, que discurrió en paralelo a la implantación de varias líneas de ferrocarril. En esa época, la energía hidráulica y animal se sustituyó por el uso casi exclusivo del carbón, que a partir de los años cincuenta se fue sustituyendo por el petróleo. Ya desde los años veinte se observa en Valladolid, una caída del consumo de carbón y en paralelo, una implantación cada vez mayor de la energía hidroeléctrica: la Electra Popular Vallisoletana pasó de abastecer 40 motores con 175 CV en 1907 a 951 motores y 6.045 CV en 1925[3].

El estudio se realiza mediante una serie de fases. Primera, la elaboración de un listado de las empresas, con su denominación, cronología, superficie en Ha, relación con el FF.CC., sector y localización, unificando distintas fuentes, que hasta ahora aparecían dispersas o fragmentarias[4]. Segunda, se realiza una cartografía que representa las

---

[1] ALONSO, P., ORTÚÑEZ, P. P., y ZAPARAÍN, F. (2021). "Valladolid: ferrocarril e industria, 1850-1950", *Revista de Historia Industrial,* nº 81, pp. 55-115.

[2] ALONSO, P. ÁLVAREZ, M., y ORTÚÑEZ, P. P. (2019). "Formación y desarrollo de un distrito metalúrgico en Valladolid (c.1842-1951)", *Investigaciones de Historia Económica,* vol.15, pp. 177-189.

[3] AMIGO ROMÁN, P. (2013). *La formación de la industria productora de energía en Castilla y León (c.1840-1935,* Tesis doctoral Universidad de Valladolid, p. 102. AMIGO ROMÁN, P. (1989). "Orígenes y evolución de la especialización castellanoleonesa en la producción nacional de energía eléctrica (1935.1985)", *Anales de estudios económicos y empresariales 4*, pp. 103-122.

[4] Varios planos detallados de la industria en Valladolid, de los años 1863, 1896 y 1934, se encuentran en: FERNÁNDEZ CUESTA, G. (2016). "Valladolid: la construcción de la ciudad burguesa sin ensanches", *Ería 99*. Hay un esquema del suelo industrial

parcelas sobre el plano actual, en los años más significativos del periodo elegido, para ver la evolución del suelo industrial y las infraestructuras ferroviarias respecto al *continuo urbano*. Se posibilita así una visualización, hasta ahora no disponible, del peso de estas actividades respecto a la ciudad, mediante un parámetro como el suelo en Ha, que permite comparar mínimamente unos sectores industriales con otros y tener una primera magnitud de su potencia productiva, prescindiendo de meras impresiones.

Aunque el parámetro en el que se centra este trabajo es el del suelo, se ha intentado confrontarlo con otros marcadores de volumen, especialmente el consumo de carbón, además de considerar las entradas y salidas de mercancías en las estaciones, y los CV instalados. Todo ello se completa con información cualitativa sobre las empresas vallisoletanas, especialmente aquí las del sector metalúrgico. De todas formas, la superficie en Ha, en sí misma, es un valor significativo en el ferrocarril y la industria, porque ambos sectores, en la época del carbón, eran extensivos, y necesitaban una cantidad importante de suelo, con una incidencia apreciable en el territorio, frente a otras actividades tradicionalmente más intensivas, como la habitacional o los servicios, que tendieron a disponerse en altura. La cuantificación en Ha, permite también una primera comparación homogénea, aunque somera, de la potencia de sectores industriales muy dispares. Este indicador común es casi el único disponible, gracias a una cartografía abundante desde 1850, técnicamente precisa y que permite localizar los establecimientos significativos. Todo esto, unido a otras fuentes documentales sencillas, como publicidad, prensa, fotografías e incluso restos arqueológicos, ha permitido establecer la práctica totalidad de las parcelas que se buscaban.

Como paso previo, se han consolidado los datos sobre la industria en un listado que ha permitido observar una amplitud de referencias no

---

en 1936-1981 en GIGOSOS, P. y SARAVIA, M. (1997), *Arquitectura y urbanismo de Valladolid en el siglo XX*. Valladolid: Ateneo de Valladolid. Sobre la zona de la dársena del Canal, hay unos esquemas en REPRESA, M.F. y HELGUERA, J. (1992), "La evolución del primer espacio industrial de Valladolid: la dársena del Canal de Castilla (1836-1975)", *Anales de estudios económicos y empresariales 7*. Para una planimetría de las primeras parcelas de FASA, ver ORTÚÑEZ P.P.; ZAPARAÍN, F.; ÁLVAREZ, M. (2015), "El proceso de implantación de FASA-Renault en la provincia de Valladolid, 1951-75: incidencia en el territorio" en *El Patrimonio Industrial en el contexto histórico del Franquismo 1939-75*. Gijón: TICCIH-CICEES.

vislumbrada en anteriores inventarios[5]. En esta base de datos, las empresas aparecen con un número que permite buscarlas en un plano general. También se incluye, hasta donde ha sido posible, el nombre de la empresa, la superficie de parcela, las fechas de inicio y final de la actividad, el sector, la dirección según el callejero actual y el grado de relación con el ferrocarril.

Para tener una impresión global de los datos obtenidos y su evolución, pueden servir varias gráficas con el valor en Ha de cada tipo de suelo industrial en tramos de 5 años. Se ha puesto en la base el suelo ferroviario, porque se entiende como una infraestructura que soporta las demás actividades y una vez creada, ha sufrido variaciones más puntuales. La gráfica 1 en el anexo representa las variaciones del suelo industrial según los grados de vinculación con el tren (apartadero, colindante, proximidad), además del suelo industrial no relacionado con él. La gráfica 2 muestra la evolución del suelo industrial por sectores, siempre en relación con las transformaciones que sufrió el FFCC. Con estas gráficas delante, se analizan a continuación las incidencias más significativas, primero con una visión de las principales etapas y luego con un análisis de los hitos más importantes por sectores y por grados de relación.

2. Industria en Valladolid en la década de 1850: el Canal y la Esgueva

La estructura urbana de Valladolid a mediados del XIX, era prácticamente la adquirida en su breve capitalidad del XVII, con predominio de suelo institucional y zonas vacantes por la progresiva despoblación. Pero ya asomaban rasgos propios de una cabecera regional, como un incipiente desarrollo industrial y comercial, o las nuevas tipologías habitacionales de la burguesía. El despegue industrial de Valladolid se inicia tras la apertura del Canal de Castilla y la puesta en servicio de la navegación y circulación de mercancías entre Valladolid y Alar del Rey a finales de 1836. En la década de 1840, en torno a la dársena y al derrame del Canal en el río Pisuerga se instalaron algunas fábricas que aprovecharon las ventajas de localización que ofrecía la proximidad a este curso de agua artificial, las facilidades de comunicación, de transporte de materias primas y productos

[5] ZAPARAÍN, F; ORTÚÑEZ, P.P. (2016), "Patrimonio histórico industrial en Castilla y León. Análisis y propuestas", *Boletín de la Real Academia de Bellas Artes de Valladolid BRAC 51*.

manufacturados, y de abastecimiento de energía. Surgió así una temprana vocación hacia las actividades metalúrgicas para surtir de maquinaria y engranajes a las fábricas de harina, a las industrias algodoneras existentes[6] y al propio Canal. La primera fundición siderúrgica de relevancia de la capital vallisoletana, germen de la posterior tradición del sector en la zona, fue establecida en 1842 por dos técnicos franceses, Cardailhac y Mialhe. De modestas dimensiones inicialmente, la expansión harinera en los años siguientes aumentó la demanda de sus productos e hizo necesario ampliar sus instalaciones[7]. A partir de 1856 se convirtió en un importante establecimiento industrial –200 empleados– y contribuyó a la formación de mano de obra especializada en el sector metalúrgico[8].

El suelo industrial anterior a la llegada del ferrocarril llegó hasta las 13 Ha, apenas un 5% respecto a las 218 Ha del *continuo urbano* en aquel momento. No se incluyen los pequeños talleres artesanales, que eran abundantes, por ser poco significativos en términos de suelo y no tener una escala productiva que permita hablar propiamente de fábricas según los parámetros de aquella primera industrialización. De todas formas, ya es un hito la visibilidad en el plano, por primera vez, de industrias, más allá de las tenerías, molinos y batanes anteriores, aunque todavía se trata de una actividad secundaria, no extensiva y de pequeña escala respecto al resto de la ciudad. Aún eran más importantes los edificios de las fábricas que sus parcelas, las mayores de las cuales estaban en torno a 1,5 Ha como la Harinera El Palero (1846), los Astilleros del Canal (1842) o la Fundición la Trinidad (1848). No obstante, la planimetría anuncia dos síntomas espaciales característicos de la primera industrialización: la localización junto a las redes de energía y transporte, y la concentración por sectores de suelo especializado.

---

[6] MORENO, J. (2003) ha denominado al periodo comprendido entre 1846 y 1863 en Valladolid como “fiebre algodonera” por la multitud de iniciativas que surgieron. Las más importantes eran *La Industrial Castellana* y *La Vallisoletana*, con 300 y 420 empleados, respectivamente.

[7] Sobre la Fundición del Canal, REPRESA, M. F.; HELGUERA, J. (1992). «La evolución del primer espacio industrial de Valladolid: la dársena del Canal de Castilla (1836-1975)». *Anales de estudios económicos y empresariales* 7, pp. 321-350 y en LAVASTRE, P. (2007). *Valladolid et ses élites: les illusions d´une capital régionale (1840-1900).* Madrid: Casa de Velázquez., pp. 64-65.

[8] REPRESA, M. F.; HELGUERA, J. (1992). «La evolución del primer espacio industrial de Valladolid: la dársena del Canal de Castilla (1836-1975)». *Anales de estudios económicos y empresariales* 7, p. 333.

Se observan claramente dos áreas industriales en el perímetro de la ciudad histórica. Una estaba en torno a la desembocadura en el Pisuerga del brazo sur de la Esgueva, con la fundición La Trinidad de Mialhe y Boy (1848), la fábrica de herraduras y clavos de Ciriaco Sánchez (1885), la fábrica de hilados y estameñas de Mariano Fdez. Laza (1852) y muchas antiguas curtidurías.

El otro núcleo industrial surgió junto a la dársena y desagüe del Canal de Castilla frente a las antiguas aceñas y batanes. A esto se unieron los Astilleros del Canal (1842), la Fundición del Canal de Cardhaillac y Mialhe (1842-1856) y la Fundición Aldea y Semprún (1856-1864), ambas en el primer salto. En el cuarto salto se ubicó una textil, La Industrial Castellana de Lara y Vilardell (1853-1868). El sector más abundante fue el agroalimentario, con molinos en las esclusas 41 (1854) y 42 (1854) y harineras: en el primer salto, La Palentina (1852-1945), en el segundo la Zaratán, de Semprún (1844-1856), en el tercero la de Beruete (1857-1868) y los almacenes de salvados de la dársena (1842).

Estas dos zonas suponen una tímida agrupación de la actividad productiva, frente a la dispersión propia de la escala artesanal en bajos y corrales. Las dos zonas están ligadas a una fuerza motriz todavía tradicional como la hidráulica, aunque el área del Canal pronto la iría sustituyendo por el vapor, mientras el Canal quedaría como vía de transporte para el carbón que necesitaban las nuevas máquinas, hasta que el tren lo desbancara.

Por usos, frente a la multiplicidad de actividades propia de las economías de autoconsumo, se observa un principio de especialización (que irá en aumento), que anuncia lo que predominará en los siguientes cien años: el sector harinero (10 establecimientos), seguido del metalmecánico (4 fábricas).

3. LLEGADA DEL FERROCARRIL A VALLADOLID EN 1860: UN ENCUENTRO POSIBLE

Sobre esta ciudad que comenzaba a desarrollarse tímidamente, se implantó el ferrocarril en 1860, y casi de un día para otro, se hizo evidente el vuelco que representaba en términos de suelo, con unas 50 Ha de vías y estación, más 20 Ha para talleres y almacenes. Esta nueva infraestructura suponía un añadido del 32% respecto al *continuo urbano* anterior, que pasaba a tener 298 Ha. El tren se situaba en el borde sur, pero no era tan periférico, porque la estación buscaba el eje con la plaza Zorrilla, nuevo centro de la ciudad burguesa, a 600 m de distancia y a 1.000 m de la Plaza

Mayor. El terreno elegido por la compañía del Norte se distribuyó según una tipología de dos caras diferenciadas, una para el edificio de viajeros como fachada institucional hacia al ensanche burgués, y una zona trasera destinada a maniobras e instalaciones.

El ferrocarril acabó imponiéndose como medio de transporte y como factor de configuración de espacios industriales. En torno a 1865, la fundición pionera del Canal había cedido la primacía de la industria metalúrgica vallisoletana a los Talleres Generales de *Norte.* La temprana disponibilidad de ferrocarril hizo posible el acceso a materias primas y productos semielaborados, y la salida de productos industriales acabados. Progresivamente se facilitó el acceso y redistribución del carbón procedente de las minas asturianas y del norte de Castilla (Jiménez, 1992, pp. 33-39)[9]. Ello contribuyó a la difusión de la máquina de vapor que adquirió protagonismo en las actividades industriales, entre otras, en las metalúrgicas. En Valladolid se produjo un temprano círculo virtuoso entre el nuevo medio de transporte y la industria, posible porque esta ya había comenzado su desarrollo y supo prolongarlo con el complemento oportuno. A la vez, el tren pudo aprovechar un sector previo metalmecánico, al que contribuyó con sus propios talleres y que fue adquiriendo rasgos característicos de distrito industrial (Alonso, Álvarez y Ortúñez, 2019).

El efecto de arrastre del FF.CC. sobre la actividad industrial de Valladolid se fue incrementando de forma paulatina y se dirigió hacia sectores con cierto nivel tecnológico que pudieran llevar a cabo labores de apoyo y la fabricación de determinada maquinaria y piezas, lo que no fue posible hasta la última década del siglo XIX.

Este centro fabril precisaba gran cantidad de mano de obra, por lo que mantuvo un comportamiento de generación de empleo y constituyó hasta 1950, la principal fuente de trabajo de la ciudad[10]. Los talleres ayudaron a

---

[9] Jiménez García, M., (1992): *La evolución urbana de Valladolid en relación con el ferrocarril*, Junta de Castilla y León, Valladolid.

[10] En 1882 tenía 1.095 trabajadores, en 1914, 1.568 y en 1931 alcanzó los 2.236. En 1946, el Servicio de Talleres de la recién creada *RENFE* contaba con 11 dependencias repartidas por toda España y un total de 8.547 trabajadores. El de Valladolid era el que ocupa a un mayor número de personas, 2.290 en ese año. Sólo el de Madrid, con 2.030, era equiparable al de esta ciudad Ortúñez Goicolea, P. P. (2003). «El impacto económico del ferrocarril en la ciudad». En: Carasa Soto, P. (coord.): *La ciudad y el tren. Talleres y ferroviarios en Valladolid (1856-1936),* Valladolid: Ayuntamiento de Valladolid, pp. 87-112].

la creación de un acervo de trabajadores y técnicos especializados que, en ocasiones, actuaron como difusores de estos conocimientos en el sector metalúrgico de Valladolid. A pesar de que las transferencias tecnológicas y de mano de obra son complejas de rastrear documentalmente, hay constancia de que algunas de las empresas que se crearon a finales del siglo XIX y comienzos del XX fueron concebidas por antiguos trabajadores o técnicos, tanto de los Talleres Ferroviarios, como de los Talleres del Canal, que decidieron instalarse por cuenta propia[11]. Estas actividades de emprendimiento constituyen uno de los rasgos distintivos de los distritos industriales.

Otro factor importante dentro de los distritos es la concentración de empresas de un mismo sector productivo en un territorio concreto. Para poder descubrir el nivel de concentración de actividades metalúrgicas en Valladolid, se ha recurrido a los datos de empleo existentes en 1861 recogidos en la *Guía fabril e industrial de España* de 1862. En 1861 la industria de Valladolid ocupaba a 2.679 personas. Estaba muy especializada en la fabricación de harinas, productos metálicos y tejidos de algodón, con unos coeficientes de localización de 1,54, 1,45 y 1,07, respectivamente, lo que muestra una especialización proporcionalmente mayor en esas ramas de acuerdo con el porcentaje de empleo industrial que acapara esta provincia. Además, el tamaño medio de los establecimientos fabriles -8 empleados– era superior a los que se encontraban en otras provincias, salvo en Barcelona, lo que refleja la importancia de esos sectores[12].

El primer periodo de influjo del ferrocarril a efectos de impacto en el suelo industrial se puede considerar que llega hasta 1884, cuando la aparición de otro tren, el de vía estrecha a Rioseco, introdujo el novedoso parámetro de conexión entre compañías, a la vez que dotaba de transporte al antiguo núcleo del Canal. Durante esta época, se observa en Valladolid un desarrollo llamativo del suelo industrial, que entre 1850 y 1885 pasó de 13 a 44 Ha, especialmente gracias a las 20 Ha de los talleres de la compañía

[11] Destacan las empresas Miguel de Prado, Talleres Rafols, Sociedad Española del Carburador IRZ y Fabricaciones de Artículos de Aluminio (FADA).

[12] En Barcelona, los establecimientos fabriles ocupaban, de media, a 16 personas. En 1861, según la información disponible en la *Guía fabril e industrial de España* de 1862, Valladolid ocupaba la tercera posición en número de máquinas de vapor instaladas, por detrás de Oviedo y Barcelona. Al igual que ocurría antes, habría que considerar la no inclusión de País Vasco y Navarra, provincias especializadas en actividades siderúrgicas y metalúrgicas.

del Norte (1861), que en la temprana fecha de 1864 aparecían a pleno rendimiento en una fotografía de Muriel. Al final, 38 Ha de suelo industrial tenían relación con el ferrocarril, y al margen solo quedaban unas 6.

En los primeros años, el único suelo industrial que se colocó detrás de la estación fueron los propios talleres de la compañía Norte. El resto de las empresas comenzaron a formar un abanico en los espacios todavía disponibles entre la entrada a la estación y la Esgueva sur, que hasta entonces había sido el borde meridional de la ciudad. Esto se explica, tanto porque esa zona era periférica, como por la proximidad del medio de transporte recién llegado.

Ya en 1857, es significativo que se incluyera la Fábrica de Gas (1854) en el "Plano de los terrenos que se deben de ocupar para la estación del Ferrocarril del Norte" de Lesguiller. Era un producto entonces procedente del carbón, que pronto el tren podría suministrar con un apartadero propio, cuando la compañía del Norte se uniera con las minas del norte de Palencia[13].

Relacionado con los talleres, se fue configurando un núcleo metalmecánico con los talleres Gabilondo (1865-1944), Dámaso Serrano (c. 1875-1915) y los Talleres Miguel de Prado (1874-1970), que compartían con el FF.CC. la necesidad de carbón y mineral de hierro para la fabricación de piezas, aparte de que empleasen este medio de transporte para dar salida a sus productos. No hay datos sobre hierro, pero si de carbón. En cifras aproximadas, su consumo creció desde las 10.000 toneladas en 1878 hasta las 17.000 en 1886 y las 38.000 en el cambio de siglo. Resulta difícil conocer hasta qué punto la presencia, tanto de los Talleres de *Norte*, como de empresas de la industria alimentaria (harina y azúcar), textil y de construcción[14], así como la modernización del sector agrario, pudo favorecer la creación de nuevas empresas dedicadas a las actividades metalúrgicas. Pero lo cierto es que desde la década de 1860 existió un cierto volumen –que se acrecentó a finales del siglo XIX– de empresas concentradas en un territorio muy concreto, y especializadas en el trabajo del metal. En un principio, y de forma puntual, algunas de ellas abastecieron a los Talleres Ferroviarios de determinadas piezas de hierro

[13] AMIGO, P. y ORTÚÑEZ, P.P., (2019), "Valladolid y Madrid: carbón, ferrocarril y ciudad (1860-1890)", *Historia Contemporánea 59*, pp. 59-90.

[14] El crecimiento urbano de Valladolid contribuyó al desarrollo de estos sectores que eran demandantes de productos metálicos. Su protagonismo en el desarrollo de la industria metalúrgica desde mediados del siglo XIX es detectado también por otros autores para el caso de Zaragoza.

y acero, así como transformados metálicos. No obstante, en torno a 1900, intensificaron su relación con esos talleres, pasando a suministrarles de forma regular piezas y componentes para los trenes y pequeño material de vía tal como placas, juntas, bridas, tornillos, tirafondos, etc.[15]. Se iniciaban así los primeros pasos que favorecerían el desarrollo del distrito metalúrgico vallisoletano[16].

Entre las empresas que surgieron en esta etapa cabe destacar las siguientes. Los *Talleres Gabilondo*, fundados en 1862 para realizar piezas metálicas y maquinaria. Hasta 1904 en que se convirtió en sociedad anónima, con un capital social de 500.000 pesetas, no pasó de ser una pequeña empresa familiar, con una plantilla que no superaba los 50 empleados[17]. La empresa, *Miguel de Prado*, fue constituida en 1875 por un trabajador de los talleres de *Norte*, donde había adquirido experiencia y conocimientos técnicos en el trabajo mecánico del metal. En un primer momento sólo fue un pequeño taller de tornería y carpintería metálica, pero su desarrollo fue muy acelerado. A los pocos años amplió su actividad para poder suministrar una mayor gama de productos –maquinaria diversa, turbinas y bombas de extracción de agua– a empresas de diferentes sectores, así como a explotaciones mineras[18].

Es llamativa la temprana apertura de dos fábricas de algodón, una en la entrada de la estación, La Vallisoletana (1857-1892), y otra a 500 m, la Fábrica de Recoletas (1861-1886). Se trata de una materia prima que venía de ultramar y que el nuevo medio de trasporte pudo hacer más accesible desde los puertos de Santander y Bilbao[19]. A ellas habría que unir las fábricas de muletones de Manuel Lara (c. 1860-1920), de guantes de

---

[15] Existen evidencias de estos contratos en la documentación de la empresa *Talleres Gabilondo* (AHPV, FG). Además, constan registros de solicitud de patentes en los primeros años de la década de 1890 sobre almohadillas y zapatas de freno para trenes. También la fundición *Miguel de Prado* solicitó una patente, aunque no se puso en práctica, de un sistema de engrase de manguillas-bujes para carros y vagones de tren (FHAOEPM).

[16] Marshall (1890) indica que la condición previa para que pueda desarrollarse un distrito industrial en un territorio es una elevada concentración de empleo o empresas de una actividad determinada. En el caso de Valladolid, se observa un coeficiente de especialización superior a la unidad.

[17] AHPV, FG.

[18] Esta empresa solicitó una patente en 1899 de un cepillo automático abrillantador de superficies (FHAOEPM).

[19] MORENO, J. (2003), "Historia de una quimera La industria algodonera en Castilla La Vieja, 1846-1913", *Revista de Historia Industrial 23*, pp. 173-196.

Hilario González (c1863-1920) y de sombreros de Basilio Santos (c. 1884).

Por primera vez surgieron industrias de la construcción que superaban la mera escala artesanal. Destaca Cámara, luego Viguetas Castilla (1881-1973) porque tenía apartadero propio y fue la primera en dar el salto al otro lado de la vía. Cerca de la Esgueva sur se situaron La Arcillera (c. 1886-1958) y Cerámicas Silió (1884-1970).

En el sector agroalimentario, quedaron a unos 500 m de la estación dos fábricas de harinas ya existentes, El Campillo (1846-1898) y La Alegre (1846-1900). Además, se instalaron cerca las cerveceras Cruz Blanca (c. 1867-2000) y Gambrinus (c. 1875-1956) y la fábrica de pasta La Castellana (c. 1881).

Pronto se intentó la intermodalidad del tren con el tranvía de tracción animal implantado en 1879, como demuestra el "Plano General de Proyectos de Tranvías à Valladolid" del maestro de obras A. Gallego de 1882, que proponía una parada de tranvía en la estación de FF. CC. y una línea que conectase con la zona industrial de la dársena del Canal. Ese trazado sería retomado en 1890 por el tren de vía estrecha a Rioseco, para conectar su estación de S. Bartolomé con la del Campo de Béjar, pensada como intercambiador con el ferrocarril del Norte. Un indicador ilustrativo de las relaciones posibles con el nuevo medio de transporte es la publicación, un año después de su llegada a Valladolid, de la *Guía del Ferrocarril del Norte. Manual histórico y descriptivo de Valladolid*[20]. Ahí se desglosan con precisión las industrias existentes, los hoteles o los servicios de coches de caballos a la estación, también mencionados en la publicidad de la época. Igualmente, consta la existencia de billetes combinados con las diligencias[21].

4. FINAL DE SIGLO Y CONEXIÓN ENTRE LÍNEAS FÉRREAS

El suelo ferroviario de Valladolid se transformó completamente a finales del siglo XIX, por la conexión de la línea Madrid-Irún con otras dos nuevas: el Ferrocarril Económico de vía estrecha a Rioseco (1884), y la línea a Ariza, de MZA, con la estación del mismo nombre (1895). La superficie ocupada por el nuevo medio de transporte pasó de 50 a 74 Ha,

[20] Guía del Ferrocarril del Norte. Manual histórico y descriptivo de Valladolid, Hijos de Rodríguez, Valladolid 1861, p. 321.

[21] Véase ilustración 1 en el anexo.

y el suelo industrial vinculado a él creció de las 38 a las 47 Ha, mientras el suelo industrial no relacionado se mantenía en torno a las 6 Ha. Las cifras muestran que cada vez había menos actividades productivas que decidieran prescindir del entrelazamiento. Esto suponía un salto de escala, al convertir la ciudad en un nudo ferroviario y multiplicar las relaciones. Además, la vía dejaba de ser un trazo lineal en el territorio para formar una red, con estaciones en sus nodos.

El ferrocarril de vía estrecha tuvo su primera estación de S. Bartolomé (1884) fuera de la ciudad, al otro lado del río, singularmente cerca de la dársena del Canal de Castilla. Gracias a su trazado más directo para unir Valladolid y Medina de Rioseco -núcleo cerealista de la Tierra de Campos- podía significar una alternativa a la línea de Norte. Pero lo que aquí interesa es el ramal urbano que se tendió hasta la estación Campo de Béjar (1890) para conectar con la estación de la línea Madrid-Irún, siguiendo un trazado previsto anteriormente para una línea de tranvías. Se enlazaba así el antiguo foco industrial de la dársena del Canal con el núcleo formado en torno a la estación del Norte. Con el tiempo, a lo largo de los menos de 3 Km de ese tramo urbano, se fueron situando más de 30 industrias, que sumaban unas 18 Ha. El conocido como "Tren burra" pasaba junto a la puerta de varias fábricas ya existentes que se beneficiaron de él, como la Fundición Gabilondo (1865) que pronto dispuso un apartadero, las Tenerías, la Fábrica de herraduras y clavos Ciriaco Sánchez (1885) o Chocolates la Aurora de Castilla (1881) y junto al canal, la Fundición López & Bayón (1868) en el 1º salto, y las harineras La Providencia (1857-1900) en el 2º y La Perla (1868-2006) en el 3º.

A las empresas previas, se irían añadiendo progresivamente un enjambre de industrias alrededor de la estación Campo de Béjar, como las fábricas de lejías La Pilarica (1915), Viuda de Hourmat (c. 1927), una en Gabilondo (1939) y La Nevada (1915), la fábrica de pan La Magdalena de Félix Coque (c. 1890), la de pasta y alcoholes Luciano Suárez (c. 1915), la carpintería Mariano Tejedor (c. 1918), la fábrica de jabones Mateos y Calle (c. 1915) y la fábrica de harinas La Rosa (1906). En el tramo que discurría paralelo al río se colocaron la Electra Popular Vallisoletana (1906), Almacenes Cuadrado (1903), una fábrica de tejidos y carpintería en el 1º salto del Canal (1900-1906), la fábrica de papel La Providencia (1900-1904) en el 2º, y en el 4º La Electricista Castellana (1887-1931) y las harineras Pinacho (1896-1903) y La Flor del Pisuerga (1903-1976). En la publicidad de esta última se observa la vía que pasa por delante de la puerta.

La conexión de la línea de vía ancha de Ariza con la ya existente de Norte (1895) fue la que mayores consecuencias tuvo para el uso industrial. Inmediatamente se formó un tridente entre la línea de Norte, la de Ariza y la carretera de Madrid, que llegaban desde el sur hasta unirse en el denominado Arco de Ladrillo (1856), realizado como preparación a la llegada del tren en 1860. En este triángulo de terrenos disponibles se fueron "colgando" de las diversas vías hasta 20 industrias que ocuparon 52 Ha y se unieron a las 20 Ha que ya suponían los talleres de Norte. Desde el punto de vista morfológico, por primera vez aparecieron grandes parcelas industriales, que anunciaban el salto de escala que se produciría a partir de los cincuenta, con la política de polígonos, el primero de los cuales fue una prolongación de este triángulo (Argales), seguido diversas factorías de FASA.

5. EMPRESAS Y SUELO INDUSTRIAL EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX

En los primeros años del siglo XX, Valladolid era uno de los principales enclaves comerciales e industriales del interior peninsular. Una parte de la burguesía local, perteneciente a la Cámara de Comercio e Industria, participaron de forma activa en el proceso de desarrollo industrial de la ciudad. Crearon empresas propias y participaron en otras de sectores como el metalmecánico, agroalimentario y energético.

Fue especialmente intenso, en este contexto, el crecimiento que experimentaron las actividades metalmecánicas. Durante el primer tercio del siglo XX se produjo un incremento considerable de la demanda de productos metálicos, lo que provocó, el crecimiento de algunas de las empresas ya existentes de este sector y el surgimiento de otras. Esa demanda provenía del subsector de material de transporte[22], especialmente de los Talleres de *Norte*, que como empresa más importante del sector metalúrgico vallisoletano[23], tuvo un destacado papel en el desarrollo de estas actividades por su capacidad de generación de efectos de arrastre hacia atrás. Y, además de la industria alimentaria (harina y azúcar), la construcción y el sector agrario, a medida que se fueron modernizando.

[22] A la demanda de los Talleres Ferroviarios habría que sumar la de la aeronáutica y el automóvil. Algunas actividades de construcción de material de transporte, por su gran diversidad de procesos, podrían ser catalogadas como metalúrgicas.

[23] A pesar de que los Talleres de *Norte* se encuadrarían en la rama de material de transporte, muchos de los procesos realizados allí eran actividades metalúrgicas. Por este motivo, se alude a ellos como empresa del sector metalúrgico de Valladolid.

En 1929 existían 165 empresas, la gran mayoría de pequeñas dimensiones, dedicadas a estas actividades, lo que representaba casi el 19% de los establecimientos fabriles de la ciudad (Tabla 1, en Anexos)[24]. Las nuevas empresas[25] que aparecieron durante estas décadas ampliaron la gama de productos (maquinaria eléctrica, agrícola y de riego; elementos de carpintería metálica; piezas y componentes para material móvil). Se observa, por lo tanto, una evolución del sector hacia la poli-especialización. De esta forma, dentro de las actividades metalúrgicas, habría que incluir las metalmecánicas.

Entre las empresas que surgieron, en la primera mitad del siglo XX, en torno a las actividades de los Talleres de *Norte* y en relación con la demanda proveniente de esos sectores en expansión, destacan las siguientes.

- *Autógena Martínez, S. A.*, fabricaba equipos y máquinas para la soldadura autógena y eléctrica, además de electrodos.
- *Elesio Gatón,* fabricante de productos de fundición.
- *Hermenegildo Mozo, S.R.C.*, elaboraba material para el alumbrado de las vías férreas[26].
- *Talleres Rafols*, reparaba motores de explosión y fabricaba máquinas rectificadoras y pulidoras[27].
- *Talleres Velasco,* elaboraba de piezas para el ferrocarril.
- *Hijo de Ciriaco Sánchez*, fabricaba bujes y ejes para el material rodante ferroviario.
- *Merodio, Arconada y Cía.,* fabricaba productos metalúrgicos variados.
- *Talleres Ramón López Mozo,* elaboraba material ferroviario como vagones.
- *Fundición y Forjas Roig,* fabricaba material ferroviario diverso.
- *Talleres Julio Rodríguez,* elaboraba material ferroviario.

---

[24] Más del 90% de las empresas eran de pequeñas dimensiones (menos de 50 empleados).

[25] Aunque el nacimiento de las primeras empresas de la industria metalúrgica se produjo en Valladolid en las décadas centrales del siglo XIX, como en el resto de España, su verdadero despegue no tuvo lugar hasta principios del siglo XX. Entre las causas apuntadas por Sáez (2007), p. 127, se encuentran los elevados costes de las materias primas siderúrgicas, la estrechez del mercado nacional y la falta de protección arancelaria.

[26] AGA, SI, Caja 5.648; CCIV, Memoria 1951, p. 98.

[27] AGA, SI, Caja 5.319.

- Además, las citadas anteriormente: *Talleres Gabilondo*, *Talleres Miguel de Prado* y *Dámaso Serrano*, que se constituyeron en el último tercio del siglo XIX.

Esta enumeración es solo una muestra. El tipo de productos que realizaban estas empresas y su localización (la mayoría con apartaderos o, al menos, próximas al ferrocarril), inducen a pensar que tenían una relación directa con el ferrocarril que iba más allá del evidente suministro de piezas, y es la utilización de este como medio de transporte para recibir materias primas y dar salida a sus productos. Resulta lógica esta dinámica: situarse próximo al ferrocarril para facilitar este proceso. Para las empresas con un ámbito de actuación comercial limitado, como el mercado local o comarcal, por ejemplo, la necesidad del ferrocarril para el movimiento de productos podría ser escasa; pero para aquellas que accedían al mercado nacional e incluso internacional, el ferrocarril era imprescindible. Entre las empresas con presencia en los mercados extrarregionalas, aparte de las principales harineras y algunas empresas agroalimentarias, también se encuentran empresas metalmecánicas. Estos argumentos encuentran su respaldo en los datos que, de forma parcialmente inédita, se han podido recopilar sobre el transporte de mercancías por ferrocarril (Gráfica 3 en anexos).

Desde el punto de vista de las tendencias de localización y de las características de las empresas, la primera mitad del siglo XX puede dividirse en dos fases. Una primera etapa, donde continuó el dinamismo anterior, aunque con altibajos, y la vinculación entre industria y ferrocarril, se extendería desde el cambio de siglo hasta el final de la Guerra Civil. Una segunda, donde se produjo un salto de escala en el tamaño de las fábricas, abarcaría la posguerra hasta la instalación de la gran empresa automovilística, *FASA*, en 1951.

- Primera etapa: 1895-1939. La vinculación entre suelo industrial y ferrocarril iniciada tiempo atrás, continuó en este período. La mayor parte de las empresas que aparecieron mantuvieron la tendencia ya constatada de relacionarse con el ferrocarril. El suelo industrial vinculado con este creció (aunque a menor ritmo) se duplicó, pasando de 26 a 52 hectáreas, mientras que entre 1880 y 1895, se había triplicado. Sobre el conjunto de suelo industrial, las hectáreas relacionadas con el ferrocarril representaron entre 1895 y 1939, en promedio, un 77 %, con un máximo del 82 %, alcanzado en 1905.

El sector metalúrgico asumió la mitad de ese incremento —con trece nuevas empresas relacionadas con el ferrocarril—, seguido del sector químico que representó el 27 %, con nueve empresas. La vinculación entre ferrocarril e industria se puede demostrar, también, a través de la dinámica experimentada por el volumen de mercancías que llegaron y salieron de la estación de Norte. Aun con altibajos, estas se duplicaron entre 1901 y 1924, y volvieron a hacerlo entre ese año y 1943[28].

El área comprendida entre la línea de Ariza y la de Norte siguió confirmándose como la más importante en este periodo con la apertura de nuevas fábricas. Entre ellas, sobresalen las del sector agroalimentario, como la azucarera Santa Victoria (con vías internas como parte de su proceso productivo y varios apartaderos propios desde la línea de Ariza) o la harinera María del Arco. Entre 1900 y 1925 se triplicó el transporte de harina por tren respecto a la década de 1880, lo que demuestra que las fábricas recién creadas estaban a pleno rendimiento y que buscaban su proximidad al ferrocarril.

- Segunda etapa: 1939-1951. En esta etapa se observan dos cambios importantes. Primero, una transformación en la tipología de las parcelas —8 hectáreas de media frente a 1 ha del período anterior— debido a la aparición de algunas de las grandes empresas que han conformado la fisonomía industrial de la ciudad hasta finales de siglo; segundo, una variación en la tendencia de la localización de algunas de las fábricas que se edificaron en este período, para las cuales la proximidad al ferrocarril dejó de ser relevante. De las nuevas 121 hectáreas de uso industrial, 67 siguieron buscando la proximidad al ferrocarril, pero las empresas que de forma clara no optaron por el tren, con 54 hectáreas, empezaron a tener un peso que anunciaba la nueva era de los hidrocarburos y del transporte por carretera.

  El espacio industrial más importante de la ciudad, el triángulo formado por las líneas de Ariza y Norte, quedó casi repleto de fábricas durante la década de los 40 y primeros años de los 50 con la apertura de importantes empresas (Autógena Martínez, la fundición ENERTEC, CAMPSA, la fábrica de luminarias INDAL

[28] El notable descenso que se observa entre 1904 y 1909 se debe a la falta de datos sobre el tráfico de harinas, una de las partidas más relevantes.

y FASA) que necesitaban situarse próximas al ferrocarril. Fuera de este lugar, que llegaba al límite de su capacidad, se situaron dos grandes fábricas con apartaderos propios en el norte de la ciudad (ENDASA y Nitratos de Castilla-NICAS).

El cambio de tendencia en la localización, anunciado antes, se observa en los años 40, con el asentamiento de dos grandes empresas (FADA y Tafisa) para las que el ferrocarril era prescindible, de ahí su lejanía de este. No obstante, respecto a las modalidades de conexión, predominó la más directa, con apartaderos, que llegaron a ser 36 y servían al 50 % del suelo industrial en 1951 (105 de 210 hectáreas). (Véase plano 1 en anexos).

CONCLUSIONES

La planimetría hallada es coherente con el grado de relación del suelo industrial con el ferrocarril: demuestra una opción mayoritaria y creciente de las localizaciones fabriles por la cercanía. Si en 1860 tenía vinculación el 60 % de la superficie industrial (22 de 36 hectáreas), en 1880 se superó el 70 % (29 de 40 hectáreas). Tras la conexión ferroviaria con otras dos líneas, en 1900, la proporción llegó al máximo histórico del 85 % (57 de 67 hectáreas). A partir de los años veinte, en paralelo al avance de la electricidad y los hidrocarburos, dentro del predominio, se inicia un declive, al principio muy ligero, bajando al 80 % en 1936 (72 de 91 hectáreas), pero más acentuado después de la guerra, con el 65 % en 1951 (136 de 210 hectáreas). Respecto a las modalidades de conexión, predominó la más directa, con apartaderos, que llegaron a ser 36 y servían al 50 % del suelo industrial en 1951 (105 de 210 hectáreas).

Se ha representado cómo evolucionó en Valladolid la superficie industrial respecto al ferrocarril, también se ha comprobado que existió correlación positiva entre ambas variables. Sin embargo, no ha sido posible determinar si el ferrocarril empujó a la industria o fue este quien la demandaba.[29] Aquí solo se apuntan unas posibles relaciones causales, para

[29] Fishlow, A. (1965). *American railroads and the transformation of the antebellum economy*, Cambridge: Harvard University Press; ya señaló la dificultad de determinar qué factor era causa y cuál efecto. Autores posteriores como Atack, J.; Bateman, F.; Haines, M.; Margo, R. (2010). «Did Railroads Induce or Follow Economic Growth? Urbanization and Population Growth in the American Midwest, 1850-1860». *Social Science History*, 34 (2), pp. 171-197 y Atack, J.; F.; Haines, M.; Margo, R. (2008). «Railroads and the rise of the factory: evidence for the United States, 1850-1870». *Working Paper. National Bureau of Economic Research*,

una serie de etapas, tras haber contrastado la planimetría con cifras conocidas de transporte por tren en la Estación Campo Grande de Norte:

- 1860-1884. En este período el ferrocarril fue responsable directo de que el suelo industrial aumentase más de dos veces y media, por la singularidad de ubicar en Valladolid los Talleres de Norte. Influyó sobre todo en el sector metalmecánico, que representó el 75 % del crecimiento, pues este medio de transporte facilitaba la llegada de carbón y mineral de hierro. Además, el ferrocarril cambió la distribución espacial del suelo: las industrias no relacionadas disminuyeron lentamente, mientras las nuevas se situaban próximas a las vías. Sin embargo, el ferrocarril tardó en recibir el retorno, porque los datos de mercancías conocidos para el final del período eran todavía modestos respecto a lo que vendría después.
- 1884-1900. La conexión entre líneas férreas de este periodo encontró un incentivo en las buenas condiciones geográficas de Valladolid como nudo. Esto propició una reacción inmediata en la industria, con un crecimiento rápido y mayoritario junto al ferrocarril, mientras disminuía a mínimos históricos el suelo no relacionado. Esta vez, la iniciativa fue del sector agroalimentario-harinero, responsable del 90 % del aumento, con diez empresas nuevas. Quedaría por ver si una respuesta tan ágil se fue gestando mientras la conexión se preparaba, o se decidió sobre la marcha.
- 1900-1936. Durante el primer tercio de siglo, hasta la guerra, las zonas ferroviarias siguieron acaparando el interés de hasta el 80 % de la industria. El distrito metalmecánico asumió el 50 % de ese aumento, seguido del sector químico con el 27 % del crecimiento. Los datos de mercancías de este período son los mejor conocidos y demuestran que el tren recogió los frutos de sus cuarenta años de existencia, porque el volumen total se duplicó respecto al anterior. Resulta evidente pensar que las empresas responsables de ese transporte de mercancías fuesen, en mayor medida, aquellas que estaban más próximas al ferrocarril.
- 1939-1951. Después de la guerra, los datos de transporte son fragmentarios, pero vuelven a duplicarse los anteriores. También el volumen de suelo industrial dio un salto sin precedentes, aunque, por primera vez, casi la mitad de ese crecimiento correspondería a grandes empresas que no buscaban la cercanía del ferrocarril para establecerse,

---

w14410, advirtieron sobre la posible endogeneidad que existe entre ferrocarril e industria.

tendencia que se mantendría durante lo que restaba de siglo. El suelo relacionado con las vías perdió su hegemonía, aunque hasta los setenta todavía fue capaz de crecer, especialmente porque FASA-Renault optó por la línea del ferrocarril de Ariza para articular sus diversas factorías.

El ferrocarril representó uno de los factores endógenos que más ayudó a dinamizar el tejido industrial vallisoletano, especialmente fue importante para el surgimiento y desarrollo del distrito industrial metalmecánico que sirvió de base para el desarrollo futuro del automóvil.

FUENTES Y ARCHIVOS

FUENTES:

- ACCIV1961. Anuario de la Cámara de Comercio e Industria de Valladolid 1961. Incluye un artículo de aproximadamente 1920 que enumera industrias anteriores.

- AV1886. Anuario del Comercio, la Industria, la Magistratura y la Administración n.º 51, Valladolid 1886.

- AV1887. Anuario El Pisuerga, Valladolid, 1887.

- Anuarios estadísticos del Instituto Nacional de Estadística: 1860, 1900 y 1950.

- AMVA. Archivo Municipal de Valladolid. La cartografía histórica, en buena parte, está disponible en el repositorio municipal. Disponible en: http://www10.ava.es/cartografia/planos_historicos.html [Consulta el 29 de abril de 2020].

- Atlas geográfico, histórico y estadístico de España y sus posesiones de ultramar publicado por José Antonio Elías en 1848.

- Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar de Pascual Madoz.

- España en la mano. Anuario Ilustrado de la Riqueza Industrial y Artística de la Nación (1926).

- Guía de Francisco Cossío 1922. Guía de Valladolid y Provincia, Valladolid: Imprenta Castellana.

- Guía de Francisco Cossío 1927. Guía de Valladolid y Provincia, Valladolid: Imprenta Castellana.

- GV1915. Guía de Valladolid editada por la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias, con ocasión de la celebración del congreso de Valladolid entre los días 17 y 22 de octubre de 1915.

- Guía del Ferrocarril del Norte. Manual histórico y descriptivo de Valladolid, Valladolid: Hijos de Rodríguez, 1861.

- Guía Fabril e Industrial de España, publicada con el apoyo y autorización del Gobierno de S.M. por Francisco Giménez y Guited, 1862.

- MCCIV. Memorias de la Cámara de Comercio e Industria de Valladolid.

- Memorias de Norte

- Memorias de Renfe

- PICV1881. Plano Industrial y Comercial de Valladolid, 1881. Incluye publicidad con la dirección de las principales empresas del momento.

- RFBV1953. Revista Financiera del Banco Vizcaya, n.º 79, Valladolid c. 1953.

- VA1945: Vuelo americano 1945-46 serie A, PNOA. Disponible en: https://fototeca.cnig.es/ [Consultado el 30 de abril de 2020].

- VA1956: Vuelo americano 1956-57 serie B, PNOA. Disponible en: https://fototeca.cnig.es/ [Consultado el 30 de abril de 2020].

- VH1953, 1956, 1958: Vuelos de TAF Helicópteros SA, 1953-55, 1956, 1958, Archivo Nacional de Cataluña (en adelante ANC). Disponible en: http://arxiusenlinia.cultura.gencat.cat/ArxiusEnLinia/ [Consultado el 3 de mayo de 2020].

- VIM1973: Vuelo interministerial 1973-86, PNOA. Disponible en: https://fototeca.cnig.es/ [Consultado el 30 de abril de 2020].

- VRAV1940: Vuelo 1940 de la 5ª Región Aérea de Valladolid, AMVA.

ARCHIVOS

- Archivo de la Cámara de Comercio e Industria de Valladolid

- Archivo Histórico Ferroviario
- Archivo Histórico Provincial de Valladolid (AHPV): Fondo Gabilondo.
- Archivo Municipal de Valladolid (AMVA)
- Archivo Nacional de Cataluña
- Archivo General de la Administración (AGA): Sección Industria (SI).

La documentación de los anexos y otra información adicional no empleada directamente en la redacción de este trabajo se encuentra disponible en: http://uvadoc.uva.es/handle/10324/43798

BIBLIOGRAFÍA

Alonso, Pablo, Álvarez, Montserrat, y Ortúñez, Pedro Pablo (2019), "Formación y desarrollo de un distrito metalúrgico en Valladolid (c.1842-1951)", *Investigaciones de Historia Económica*, 15, pp. 177-189.

Alonso, Pablo, Ortúñez, Pedro Pablo y Zaparaín, Fernando (2021), "Valladolid: ferrocarril e industria, 1850-1950", *Revista de Historia Industrial*, 81, pp. 55-115.

Amigo Román, Pedro (1989), "Orígenes y evolución de la especialización castellanoleonesa en la producción nacional de energía eléctrica (1935.1985)", *Anales de estudios económicos y empresariales*, 4, pp. 103-122.

Amigo Román, Pedro (2013), *La formación de la industria productora de energía en Castilla y León (c.1840-1935)*, Tesis doctoral inédita, Universidad de Valladolid.

Amigo Román, Pedro y Ortúñez, Pedro Pablo (2019), "Valladolid y Madrid: carbón, ferrocarril y ciudad (1860-1890)", *Historia Contemporánea*, 59, pp. 59-90.

Atack, Jeremy; Haines, Michael y Margo, Robert (2008), "Railroads and the rise of the factory: evidence for the United States, 1850-1870", Working Paper. National Bureau of Economic Research, 14410.

Atack, Jeremy; Bateman, Fred; Haines, Michael y Margo, Robert (2010), "Did Railroads Induce or Follow Economic Growth? Urbanization and Population Growth in the American Midwest, 1850-1860", *Social Science History*, 34 (2), pp. 171-197.

Fernández Cuesta, Gaspar (2016), "Valladolid: la construcción de la ciudad burguesa sin ensanches", Ería, 99-100, pp. 207-243.

Fishlow, Albert (1965), *American railroads and the transformation of the antebellum economy*, Cambridge, Harvard University Press.

Gigosos, Pablo y Saravia, Manuel (1997), *Arquitectura y urbanismo de Valladolid en el siglo XX*, Valladolid, Ateneo de Valladolid.

Jiménez García, Margarita (1992), *La evolución urbana de Valladolid en relación con el ferrocarril*, Junta de Castilla y León, Valladolid.

Lavastre, Pierre (2007), *Valladolid et ses élites: les illusions d´une capital régionale (1840-1900)*, Madrid, Casa de Velázquez.

Marshall, Alfred (1890), *Principles of Economics*, Macmillan, London.

Moreno, Javier (2003), "Historia de una quimera La industria algodonera en Castilla La Vieja, 1846-1913", *Revista de Historia Industrial*, 23, pp. 173-196.

Ortúñez Goicolea, Pedro Pablo (2003), "El impacto económico del ferrocarril en la ciudad", en *La ciudad y el tren. Talleres y ferroviarios en Valladolid (1856-1936)*, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid, pp. 87-112.

Ortúñez Pedro Pablo, Zaparaín, Fernando y Álvarez, Montserrat (2015), "El proceso de implantación de FASA-Renault en la provincia de Valladolid, 1951-75: incidencia en el territorio" en *El Patrimonio*

Industrial en el contexto histórico del Franquismo 1939-75, Gijón, TICCIH-CICEES.

Represa, María Francisca y Helguera, Juan (1992), "La evolución del primer espacio industrial de Valladolid: la dársena del Canal de Castilla (1836-1975)", *Anales de estudios económicos y empresariales*, 7, pp. 321-350.

Sáez García, Miguel Ángel, (2007), "Aranceles e industria: el arancel de 1891 y sus repercusiones sobre el desarrollo de la industria española", en *Del metal al motor. Innovación y atraso en la historia de la industria metalmecánica española*, Fundación BBVA, Madrid, pp.127–151.

Zaparaín, Fernando y Ortúñez, Pedro Pablo (2016), "Patrimonio histórico industrial en Castilla y León. Análisis y propuestas", *Boletín de la Real Academia de Bellas Artes de Valladolid BRAC*, 51, pp. 89-102.

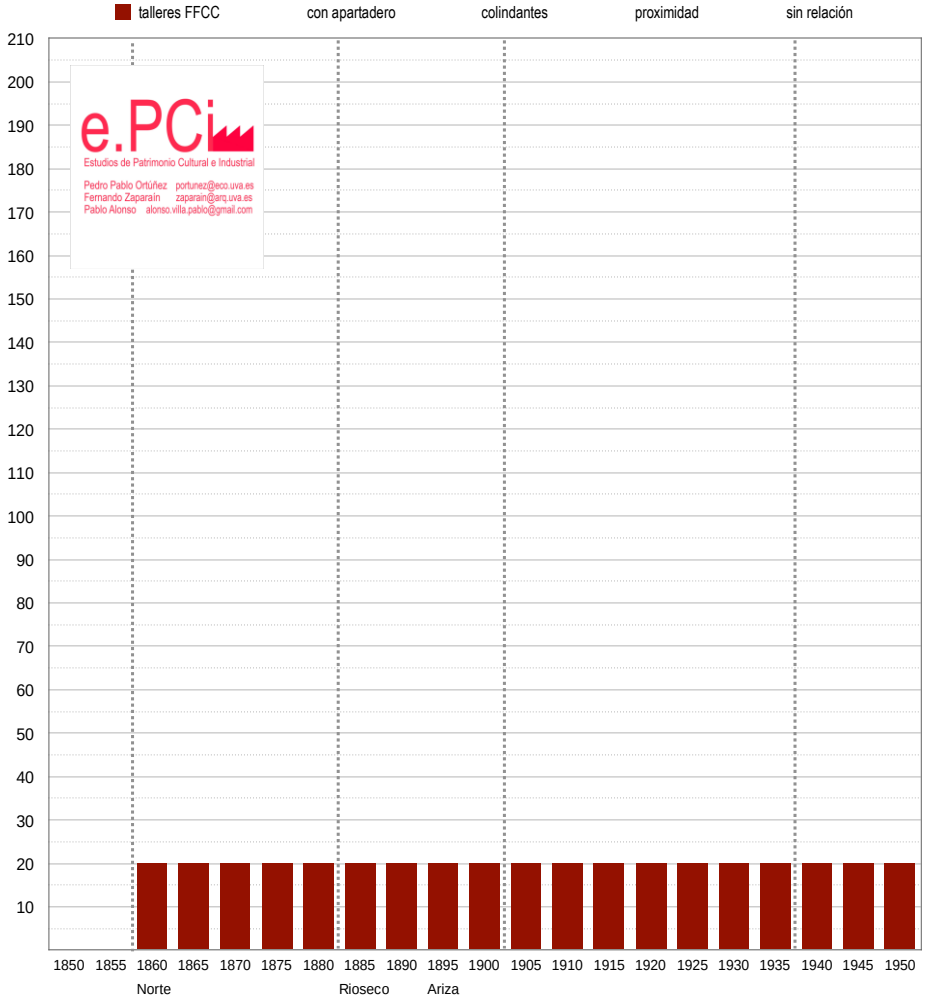
Anexos

Tabla 1
Empresas del sector metalmecánico en Valladolid

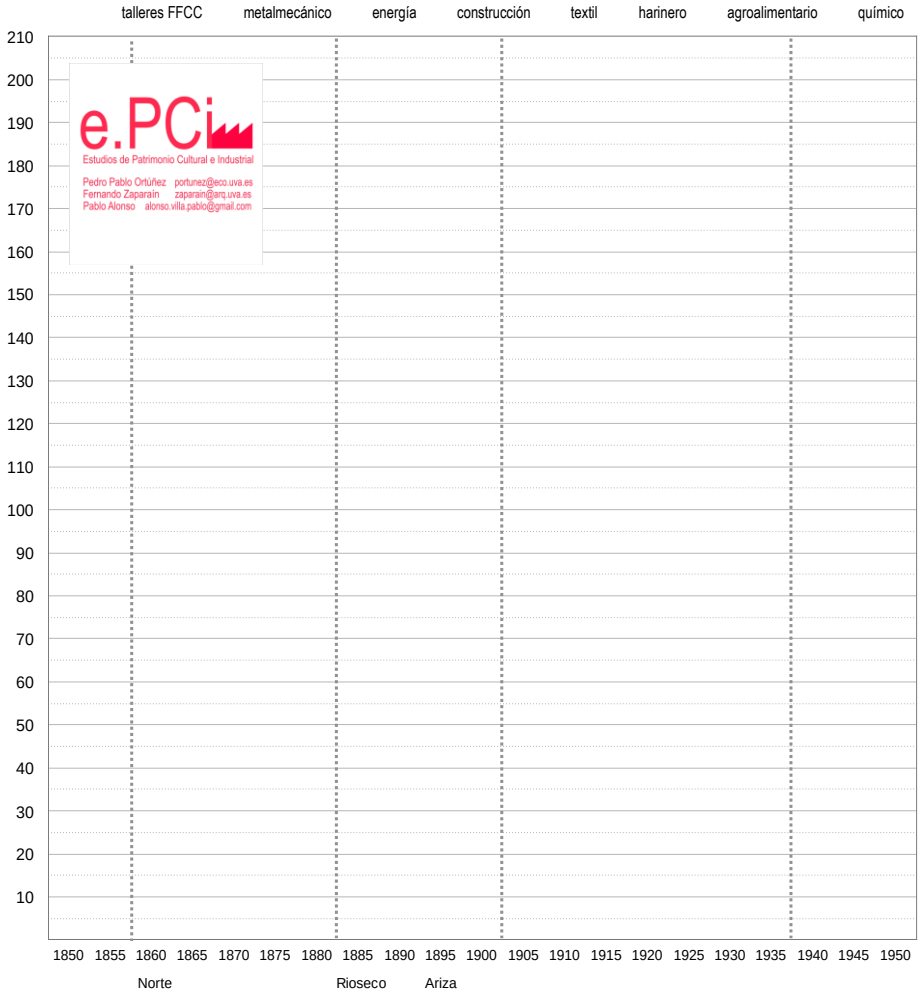
Tipo de empresa	1929	1935	1941	1947	1953
Fundición de hierro y talleres de forja	8	13	17	17	20
Fabricación de máquina-herramienta y componentes metálicos	87	119	148	120	150
Talleres de calderería	6	7	12	12	13
Soldadura autógena	18	27	49	77	100
Fabricación de transformados y productos metálicos diversos	15	19	16	20	22
Construcción de carruajes y carrocerías de vehículos	8	6	2	6	6
Fabricación de equipos y componentes para la soldadura	17	20	20	8	23
Otros	6	n.d	4	5	6
Total	165	211	268	265	340
Porcentaje del total de establecimientos fabriles de la ciudad (%)	18,9	25	25,8	24	26,1

Fuente: Memorias CCIV. Los datos corresponden a las empresas matriculadas a 31 de diciembre de cada año en la contribución industrial, por lo que a las altas de nuevas empresas se ha restado las bajas. Las empresas que fabricaban maquinaria agrícola están englobadas en el ítem “Fabricación de máquina-herramienta y componentes metálicos”, no ha sido posible separarlas del resto.

Gráfica 1. Valladolid 1850-1950: suelo FFCC + suelo industrial, acumulado según grado de relación con el FFCC (en Ha). Elaboración propia.

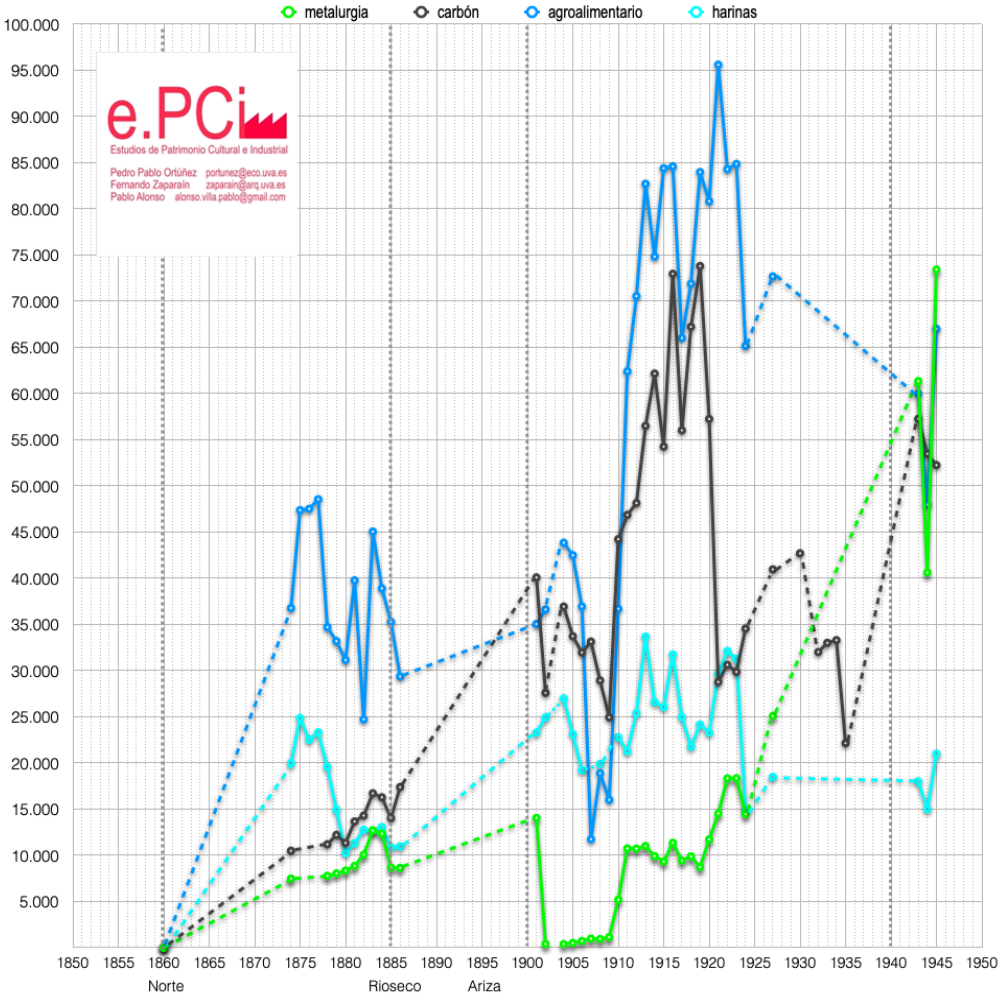


Gráfica 2. Valladolid 1850-1950: suelo FFCC + suelo industrial, acumulado por sectores (en Ha). Elaboración propia.



e.PCi
Estudios de Patrimonio Cultural e Industrial
Pedro Pablo Ortúñez portunez@eco.uva.es
Fernando Zaparaín zaparain@arq.uva.es
Pablo Alonso alonso.villa.pablo@gmail.com

Gráfica 3. Valladolid 1860-1950: total de mercancías (salidas + llegadas) por sectores, Estación de Norte (en Tm). Elaboración propia a partir de: Gómez (1985) para el periodo 1874-1910; MCCIV para el periodo 1911-1926; y las Memorias de Renfe para 1943-1945.



PLANO 1. INDUSTRIA DEL METAL Y FERROCARRIL EN VALLADOLID. 1850-1950

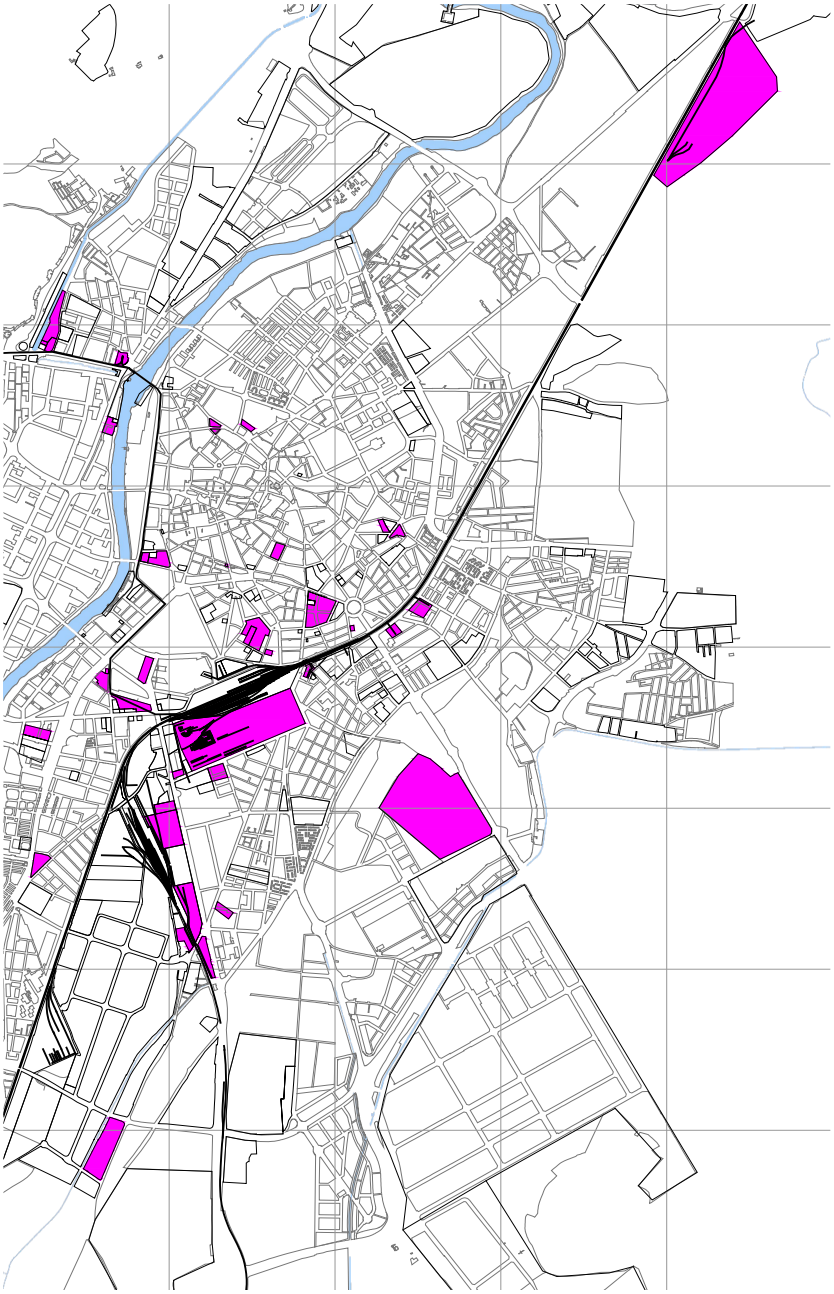


Ilustración 1. Anuncio de Hotel