



**Rives méditerranéennes**  
Varia | 2001

---

# Implantations en milieu urbain : stratégies entrepreneuriales et manœuvres institutionnelles à Valladolid (1847-1901)

Philippe LAVASTRE

---



## Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rives/54>

DOI : 10.4000/rives.54

ISSN : 2119-4696

## Éditeur

TELEMME - UMR 6570

## Édition imprimée

ISBN : 979-10-320-0093-9

ISSN : 2103-4001

## Référence électronique

Philippe LAVASTRE, « Implantations en milieu urbain : stratégies entrepreneuriales et manœuvres institutionnelles à Valladolid (1847-1901) », *Rives méditerranéennes* [En ligne], Varia, mis en ligne le 12 février 2004, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rives/54> ; DOI : 10.4000/rives.54

---

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

© Tous droits réservés

---

# Implantations en milieu urbain : stratégies entrepreneuriales et manœuvres institutionnelles à Valladolid (1847-1901)

Philippe LAVASTRE

---

- 1 Durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, Valladolid devient le centre industriel le plus important de l'Espagne intérieure septentrionale<sup>1</sup>, connaissant une forte croissance économique. Ce mouvement est accompagné par une poussée démographique inconnue dans les autres villes espagnoles, la population passant de 20.000 habitants en 1840 à 43.000 en 1861, puis 70.000 en 1900. Après une atonie de plus de deux siècles, l'économie locale profite alors de l'aménagement du territoire espagnol en infrastructures de transports<sup>2</sup>. Le Canal de Castille, achevé en 1836, et la ligne de chemin de fer Madrid-Irun, dont Valladolid devient le point central, permettent un fort développement des échanges. Les entrepreneurs locaux profitent aussi des déblocages, dus à la législation de la « Révolution libérale », pour diversifier leurs investissements. Ils sont soutenus à la fois par une classe moyenne dynamique, issue de l'artisanat, du commerce et des professions libérales, qui participe aussi de l'industrialisation<sup>3</sup>, mais également par des investisseurs extérieurs, comme les Pereire, qui veulent convertir la ville en grande cité industrielle et commerciale.
- 2 Ce demi-siècle est celui de la première industrialisation de Valladolid. La croissance n'est cependant pas homogène. Après une forte hausse de l'activité entre 1840 et 1863, la ville est touchée par une crise, en 1864, dont les effets se font sentir jusqu'au début des années 1870. La croissance repart ensuite sur un rythme moins soutenu. Le développement de l'industrie locale repose sur trois éléments. D'abord, un secteur moteur, la minoterie<sup>4</sup>, qui par les bénéfices qu'il engendre autorise ensuite la diversification économique dans des activités traditionnelles qui sont dynamisées, par exemple la tannerie ou le textile, et dans de nouveaux secteurs comme la mécanique. Ensuite, une nouvelle génération d'entrepreneurs, conduite par les grands minotiers, qui est renouvelée et élargie après la

crise de 1864. Enfin, une ville qui dispose de nombreux espaces en 1840 grâce à sa situation dans la plaine castillane, au très fort déficit démographique depuis le début du XVII<sup>e</sup> siècle et surtout à la mise sur le marché de nombreux terrains suite aux désamortissements.

- 3 La croissance économique et la diversification des activités imposent des contraintes qui demandent une adaptation de la ville. L'implantation industrielle devient alors un des ressorts importants de la croissance urbaine, conditionnée à la fois par les stratégies entrepreneuriales et par la réponse des institutions. Cet article a pour objectif de montrer comment s'opèrent les implantations, quels sont les facteurs qui les orientent et quelles conséquences elles induisent pour le secteur secondaire et pour la ville. Il s'agit de décrire entre autres le contrôle spatial exercé par les entrepreneurs et les problèmes urbains qui en découlent. Une telle approche par l'étude des stratégies, déjà mise en œuvre en Espagne<sup>5</sup>, permet un renouvellement de la réflexion à la fois sur le type de croissance économique mais aussi sur la forme des mutations urbaines.
- 4 Les sources permettant de répondre à ces questions sont peu nombreuses à Valladolid. Trois documents ont servi de référence pour obtenir les listes des établissements industriels : le dictionnaire de Madoz pour le début de la période<sup>6</sup>, les informations fournies par Giménez Guted pour 1862<sup>7</sup> et la *Mátricula industrial* de 1901<sup>8</sup>. Pour analyser la réponse institutionnelle à l'implantation et l'importance des réseaux de pouvoir, nous avons aussi utilisé les permis concédés par la mairie<sup>9</sup>.
- 5 Trois axes doivent être privilégiés pour mettre en évidence l'implantation en milieu urbain. D'abord l'étude des contraintes liées au mode de production permet de percevoir les enjeux autour de l'espace. Ensuite, l'analyse de ces enjeux passe par celle des tensions entre les stratégies des différents agents. Enfin, l'aspect le moins visible concerne le poids de l'industrie sur l'aménagement urbain et les dysfonctionnements qu'il peut créer.

## Une forte mutation des espaces industriels

- 6 Entre 1840 et la fin du siècle, les installations d'établissements industriels sont nombreuses à Valladolid. Pour les localiser nous avons divisé la ville en six espaces géographiques<sup>10</sup>. Leur évolution doit mettre en évidence un des facteurs essentiels des stratégies d'implantation : le type d'énergie employé.
- 7 Les premiers établissements qui s'installent dans la ville se situent tous le long de cours d'eau. En 1842, José Garaizabal construit une fabrique de papier<sup>11</sup> sur les rives du bras nord de l'Esgueva<sup>12</sup>. Dans le même temps, le premier véritable espace industriel de Valladolid se structure autour du Canal de Castille<sup>13</sup>. Pour les entrepreneurs l'avantage y est double car leurs turbines fonctionnent grâce aux différentes chutes d'eau du dégorgeement et ils annulent aussi une partie des frais de transport. Le Canal et ses abords étant gérés par une société privée<sup>14</sup>, les stratégies de contrôle se limitent en fait à obtenir les locations des minoteries et des entrepôts existants sur ses berges.
- 8 L'arrivée de la vapeur bouleverse la perception de l'espace industriel potentiel, permettant aux entrepreneurs de s'affranchir des contraintes antérieures. La première machine est installée dès 1847, mais la diffusion de cette nouvelle force motrice ne commence réellement qu'au milieu des années 1850. Elle est alors très rapide, puisque avant 1864 les machines à vapeur sont relativement nombreuses, mais plutôt de faible puissance<sup>15</sup>. Ensuite, la crise freine cette dynamique et, à la fin du siècle, Valladolid se

situé loin des taux d'utilisation des grands centres industriels espagnols. La diffusion de la vapeur explique cependant, en grande partie, la distribution éparpillée des établissements dans le tissu urbain en 1900.

- 9 Elle autorise d'abord la création d'un deuxième espace industriel lors de l'arrivée du chemin de fer, à partir de 1859. La gare et les ateliers de réparation de la compagnie NORTE <sup>16</sup>sont en effet construits au sud-est, à l'opposé du Canal de Castille. Ces infrastructures attirent alors une grande partie de la croissance urbaine dans la zone les séparant du centre-ville. Ce nouvel espace a été en partie décrit, mais son importance économique souvent surévaluée<sup>17</sup>. En effet, si le lieu d'implantation de la gare est connu dès 1856, et la voie ferrée inaugurée en 1859, seulement deux établissements importants y existent au milieu des années 60<sup>18</sup>, dont la filature de Vidal, Semprún y Compañía, créée en 1857 et qui emploie rapidement 420 ouvriers. D'autre part, même à la fin du siècle cette zone n'est que la deuxième sur le plan industriel, avec un nombre d'établissements qui reste réduit<sup>19</sup>. La recherche de la proximité d'une voie de communication n'est donc pas, à ce moment là, la seule logique de l'implantation industrielle. Les entrepreneurs sont aussi demandeurs d'espaces et de faibles coûts d'installation pour les plus petits d'entre eux.
- 10 La structure d'activités artisanales, existantes depuis l'époque moderne, sert cette recherche de faibles coûts et constitue le deuxième vecteur d'implantation après l'arrivée de la vapeur. Si avant notre période elle ne revêt pas un caractère industriel, cette structure sert ensuite de base à la création des nouveaux établissements ou à la modernisation des anciens. Les entrepreneurs utilisent alors le patrimoine foncier existant. C'est par exemple le cas dans le secteur de la tannerie dans la partie sud<sup>20</sup>. Dans le centre-ville, l'autre zone où ces stratégies sont mises en œuvre, la modernisation est moins intense et reste de taille modeste.
- 11 Le dernier facteur est lié, là encore, aux coûts réduits mais cette fois combinés à la recherche de larges espaces. Il concerne trois zones : le sud, l'est et le nord. Au début de la période, le sud est encore peu urbanisé ce qui permet l'installation d'établissements qui ont besoin de vastes terrains pour leur production. En 1863, une société en partie contrôlée par des Marseillais implante, par exemple, un établissement de traitement de garance<sup>21</sup>. Le nord et l'est se développent plutôt à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, quand la concurrence pour les espaces devient forte ailleurs. Les établissements restent cependant de taille réduite dans le nord, vu le faible aménagement de la zone et l'éloignement de la gare.
- 12 A la fin de la période, la situation est donc totalement différente de celle du début de l'industrialisation. La zone du Canal qui avait été le premier espace industriel est largement délaissée, seulement sept établissements s'y dressent. La partie la plus dynamique est le sud. Elle concentre les activités les plus importantes, bénéficiant d'un bon positionnement par rapport aux voies de communication. La zone de la gare, elle, demeure la seconde de la ville. Enfin, le centre accueille le tiers des industries, mais il s'agit des plus petites, du fait d'un manque d'espace.
- 13 Le processus d'adaptation de la trame urbaine nécessaire, pour faire face à l'ensemble de ces mutations, provoque des tensions entre les agents économiques, au sein même du groupe des industriels où la concurrence est très forte et dans les rapports que ceux-ci entretiennent avec les institutions. L'étude de ces tensions, à travers la réponse institutionnelle, constitue le deuxième axe pour comprendre et saisir les stratégies d'implantation.

## Une législation adaptable

- 14 Pour faire face et contrôler la croissance des villes, une législation urbaine se met en place tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle en Espagne. De fortes prérogatives, qui concernent aussi l'implantation industrielle, sont données à la municipalité en la matière pour compenser son faible poids politique. Elle est donc un agent essentiel de contrôle des espaces. Mais, l'interpénétration des réseaux politique et industriel étant très forte, son autonomie de décision reste faible ce qui peut créer un certain dynamisme en accélérant les procédures, mais reste quand même un facteur de déséquilibres et d'inégalités. Par ailleurs le fait que les normes ne puissent pas répondre immédiatement au progrès technique aggrave ce phénomène<sup>22</sup>.
- 15 Pour la période 1840-1898, nous avons trouvé dans les archives 52 demandes de permis relatives à l'industrie<sup>23</sup>. Le tableau 5 montre bien que leur nombre augmente à partir de 1883, année où les ordonnances municipales sont promulguées. Avant cela, beaucoup d'établissements s'installent sans demander l'autorisation, les quatre permis entre 1840 et 1863 ne couvrant pas l'ensemble des implantations. Les industriels les plus importants, eux, ne demandent jamais de permis, même après 1883. Le seul cas est celui d'Eloy Silió, en 1883 justement, qui en sollicite un pour ouvrir une briqueterie dans la zone est.
- 16 Durant toute la période, seulement quatre permis sont refusés, dont trois pour des machines à vapeur<sup>24</sup>; ils concernent tous des établissements mineurs se situant dans le centre ou l'est de la ville. Ce faible taux de refus démontre que les institutions favorisent le plus possible les implantations, même dans le centre urbain, au détriment de la qualité de vie des habitants. La participation des grands entrepreneurs au pouvoir politique et leur volonté de transformer Valladolid en grand centre économique renforcent cette tendance.
- 17 La réponse institutionnelle peut tout de même varier selon l'intégration des personnes concernées aux réseaux de pouvoirs. C'est le cas pour Adrian Micieses, fabricant de chocolat, dont la machine à vapeur provoque un petit incendie en 1856. Devant les plaintes du voisinage, l'architecte municipal demande le transfert de son établissement. En 1861, la mairie donne son accord pour l'installation dans une autre rue, moins centrale, dans la partie nord de la ville. Sa machine n'a qu'une puissance de trois chevaux mais un voisin émet des réserves. Le permis est alors retiré la même année, après une nouvelle inspection. Entre-temps, selon les rapports, la machine a augmenté de puissance, les fumées de charbon sont devenues nocives et la rue se trouve finalement en plein centre-ville. De plus, la municipalité se montre inflexible, refusant que Micieses bride son appareil. Cette pratique, pourtant courante, n'est pas accordée à une personne qui s'est éloignée des réseaux locaux du pouvoir<sup>25</sup>.
- 18 Dans l'autre sens, plusieurs permis sont accordés malgré une transgression flagrante de la législation en vigueur. C'est le cas de la fabrique d'Eloy Silió, déjà évoquée, mais aussi d'Abelino Castro. En 1896, il enfreint les règles en installant un fourneau pour une fabrique de conserves trop proche des habitations. La plainte des voisins se réfère très clairement aux articles des ordonnances, mais l'architecte municipal accorde sans problème le permis.
- 19 La connivence entre les institutions et les entrepreneurs les plus importants, qui ne sont jamais inquiétés pour leur implantation, produit donc un espace loin d'être rationnel et

ne répondant pas aux attentes de l'ensemble des agents. C'est cet aspect qu'il convient à présent d'analyser.

## Une implantation qui provoque des dysfonctionnements urbains

- 20 Durant la période étudiée ici, la municipalité entreprend de moderniser la trame urbaine pour faire face à la croissance. L'élargissement des rues, leur alignement et les percements s'effectuent surtout au sud<sup>26</sup>, déplaçant ainsi le centre de gravité de Valladolid. Le nord, siège traditionnel des activités administratives, prépondérantes jusqu'à l'industrialisation<sup>27</sup>, est peu à peu délaissé.
- 21 Une double lecture peut être appliquée à ces mutations. La municipalité est certes dynamique, mais si les aménagements n'ont pas touché toute la ville c'est essentiellement en raison d'un problème économique et non d'un choix institutionnel. En fait, l'analyse du budget municipal montre que les dépenses en matière d'urbanisme sont soutenues et stables durant toute la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>28</sup>. Si elles se concentrent dans la partie sud c'est surtout parce que les stratégies entrepreneuriales y sont les plus actives. Durant le dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle, plusieurs rues y sont percées pour faciliter la communication avec le centre-ville, provoquant une forte spéculation foncière.
- 22 Les entrepreneurs ne se bornent alors pas à une recherche de rentabilité purement économique, ils intègrent aussi des stratégies de visibilité. C'est le cas pour José María Semprún. Dès 1855, il acquiert un terrain de plusieurs hectares proche de la future gare <sup>29</sup> dont le lieu d'implantation, déjà décidé, n'a pas encore été rendu public<sup>30</sup>. Sa société y construit une filature. Puis, en 1860, la municipalité approuve le projet de percement d'une large rue devant relier la Plaza Mayor à la gare récemment mise en service. Les plans montrent que cette rue passe à quelques centaines de mètres de la filature. J. M. Semprún, voulant mettre en valeur son patrimoine, propose alors un autre tracé, comprenant l'aménagement d'une large place devant son établissement. L'inconvénient est qu'il est plus long et surtout non rectiligne, la place se trouvant à l'endroit de l'inflexion. Il s'agit là d'une tentative d'appropriation et de production de l'espace urbain. Dans un premier temps, la municipalité refuse puis, à la fin des années 1870, décide finalement la réalisation des deux projets concurrents qui partent donc du même point et qui arrivent au même point<sup>31</sup>.
- 23 Ce cas illustre aussi les luttes pour l'espace dans une des zones les plus convoitées de la ville. Certes, le poids économique et politique de J. M. Semprún lui permet d'arriver à ses fins<sup>32</sup>, mais cela ne suffit pas puisque, sous la pression des spéculateurs qui y ont acquis des terrains, la mairie viabilise aussi la première rue prévue. Comme elle est plus large que l'autre, la rente de situation dont comptait profiter J. M. Semprún se trouve réduite.
- 24 Ce double percement, qui n'a guère d'utilité en soi, met en évidence les dysfonctionnements créés par le contrôle de l'aménagement de l'espace urbain par les grands industriels, le cas de J. M. Semprún n'étant pas isolé. Il existe par exemple quelques dossiers d'industriels qui proposent la construction de véritables lotissements ouvriers. Derrière un discours progressiste de leur part se cachent des phénomènes de spéculation et de recherche de rentabilité. La plupart du temps, l'aménagement qu'ils proposent ne respecte pas le tracé de la voirie existante.

- 25 Les stratégies mises en œuvre soumettent donc quelques zones à une forte concurrence qui freine le dynamisme de beaucoup d'entrepreneurs, obligés de se rabattre sur des espaces moins porteurs. La réponse institutionnelle, loin de remédier à cela par un aménagement adéquat, renforce même les tendances par sa soumission aux velléités du groupe qui la contrôle. Il en résulte un très fort déséquilibre urbain qui ne profite à court terme qu'aux grands établissements.

## Conclusion

- 26 Les enjeux de l'implantation industrielle sont multiples et doivent être analysés à plusieurs niveaux. Une fois libérés de la contrainte de la force motrice, les grands industriels mettent en œuvre des stratégies de production de l'espace à leur profit. Par l'intermédiaire des réseaux de pouvoir, ils adaptent même la réponse institutionnelle. Les petits entrepreneurs doivent, eux, se soumettre à l'interprétation de la législation et souvent s'implanter dans des zones peu propices à la croissance de leur entreprise. L'aménagement, très polarisé, n'y remédie pas ce qui est, en plus, un facteur aggravant pour les problèmes de salubrité<sup>33</sup>.
- 27 La croissance urbaine de Valladolid ne semble donc pas uniquement dépendante de facteurs exogènes, comme cela a été affirmé pour le chemin de fer<sup>34</sup>. Il serait intéressant de mesurer exactement l'importance des différents éléments agissant sur cette croissance, pour définir plus précisément l'influence des stratégies entrepreneuriales sur les déséquilibres mis en évidence et surtout sur la baisse de l'intensité de développement économique dans le dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle. Les quelques éléments détaillés dans cet article montrent que cette influence semble forte et pas toujours positive.
- 28 Une comparaison de la production de l'espace urbain par les agents, en suivant comme axe de réflexion les stratégies plus que les flux financiers et les mouvements de capitaux, doit d'autre part être menée avec les autres villes espagnoles pour mieux mesurer son impact. Cette perspective déjà amorcée, notamment en Catalogne, peut constituer un nouvel axe de réflexion pour l'étude des croissances urbaine et économique en Espagne.

---

## ANNEXES

ANNEXES

## NOTES

1. Voir tableau 1.

2. D. RINGROSE, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Madrid, 1972; A. BAHAMONDE MAGRO et alii, *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España : 1700-1936. El correo, el telégrafo, y el teléfono*,

Madrid, 1993 et J. GARCIA FERNANDEZ, Crecimiento y estructura urbana de Valladolid, Barcelone, 1974.

3. J. Moreno LAZARO, « Formación de capital y fluctuaciones económicas durante la primera industrialización vallisoletana (1848-1885), una aproximación », dans *Valladolid, historia de una ciudad, Tomo III : La ciudad contemporánea*, Valladolid, Ayuntamiento, 1999, p. 1115-1138 (voir les différents tableaux).

4. Pour la minoterie, voir les nombreux travaux de Javier Moreno Lázaro, et notamment : *La industria harinera en Castilla la Vieja y León : 1788-1913*, Valladolid, thèse, 1998.

5. H CAPEL SAEZ, Capitalismo y morfología urbana en España, Barcelone, 1983; J. OLIVERAS SAMITIER, Desenvolupament industrial i evolució urbana de Manresa (1800-1870), Manresa, 1985, p. 261 et A. PONS, J. SERNA, La ciudad extensa : la burguesía comercial financiera en la Valencia de mediados del siglo XIX, Valence, 1992.

6. P. MADDOZ, *Diccionario geográfico de España*, Madrid, 1847, t. VIII, p. 220-223.

7. F.GIMENEZ GUITED, *Guía fabril e industrial*, Madrid, 1862.

8. Contrairement à d'autres villes espagnoles, les documents fiscaux relatifs à l'industrie n'ont pas été conservés à Valladolid pour le XIXe siècle. Le premier date de 1901 : *Matrícula de la contribución industrial* (Archivo Histórico Provincial, (A.H.P.) série *Hacienda, legajo 3142*). Il donne la liste des industriels sous la forme d'un tableau où apparaissent, outre les sommes à payer, le type d'activité et une partie du matériel employé. Deux colonnes sont aussi réservées pour la localisation. Celle de l'établissement est toujours vide. En revanche, une adresse est mentionnée dans celle de la résidence du propriétaire; il s'agit en fait de l'unité de production. Les possibilités offertes par l'utilisation de ce type de documents ont été bien décrites dans : J. OLIVERAS SAMITIER, *op. cit.*, p. 287-290 et J. NADAL OLLER, X. TAFUNELL, *Sant Martí de Provençals, pulmó industrial de Barcelona, (1847-1992)*, Barcelone, Columna, 1992, p. 257-260.

9. Ces permis concernent l'ouverture de nouveaux établissements, l'installation d'outils de production et tout ce qui touche à la construction des bâtiments eux-mêmes. Ils se présentent sous la même forme que les permis de construire. Suite à la demande écrite du propriétaire, l'architecte municipal émet un avis qui est ensuite discuté et voté par une commission, avant l'approbation définitive par le maire.

10. Voir légende du tableau 2.

11. Dite de papel continuo.

12. Valladolid se trouve à la confluence du Pisuerga, cours d'eau important qui se jette dans le Duero quelques kilomètres en aval, et de l'Esgueva, petit ruisseau dont l'embouchure, au XIXe siècle, a la forme d'un delta à l'intérieur duquel s'est édifié le centre-ville.

13. M. F.REPRESA FERNANDEZ, J. HELGUERA QUIJADA, « La evolución del primer espacio industrial de Valladolid : la dársena y el derrame del Canal de Castilla (1836-1975). Un ensayo de arqueología industrial », *Anales de estudios económicos y empresariales*, 1992, n°7, p. 321-350.

14. Sociedad del Canal de Castilla.

15. F. Giménez Guited donne le total de seize machines à vapeur en 1862, pour six établissements équipés (tableau 1).

16. A la fin du siècle, les ateliers de réparation de la compagnie NORTE sont le plus gros employeur de la ville.

17. M. Jiménez garcía, *Evolución urbana de Valladolid en relación con el ferrocarril*, Valladolid, 1989 et J. GARCIA FERNANDEZ, *op. cit.*, p. 18 et 27.

18. Tableau 3.

**19. Tableau 4.**

**20.** Giménez Guitied signale la tannerie de Juan Divildos qui fonctionne à la vapeur et emploie sept personnes. En 1855, la mairie lui cède un terrain pour agrandir et mécaniser sa fabrique rue... Tenerías n° 22, au Sud (Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (A.R.C.V.), *fondos municipales*, série *Secretaría general*, legajo 710 et caja 384).

**21.** Il s'agit de la société Francisco Aynes y Compañía, puis Chancel hijo y Compañía en 1864. A. H. P., série *protocolos*, legajo n°16155 (Caballero, premier semestre 1863).

**22.** La première machine à vapeur est introduite à Valladolid en 1847, mais les premières ordonnances qui en parlent clairement sont datées de 1883. Archivo Municipal de Valladolid (A.M.V.), Série *monografías*, c1-7 : *Ordenanzas de obras para la ciudad de Valladolid, año 1883*. Voir les chapitres 9 et 10.

**23.** Voir tableau 5. Malgré la consultation de la totalité de la série *Secretaría General*, qui regroupe les dossiers se référant à l'urbanisme aux archives municipales, il est difficile de savoir si nous possédons une série complète de ces permis. Il n'existe pas à Valladolid de registres où est consigné l'ensemble des demandes.

**24.** 15 des 54 demandes concernent l'installation de machines à vapeur.

**25.** A.M.V., *Fondos municipales*, série *Secretaría General*, legajo 656. Jusqu'en 1855 le plaignant, Julian Pastor, et Micieces apparaissent régulièrement dans les listes d'électeurs. Ils sont aussi convoqués tous les deux pour assister à une réunion extraordinaire du Conseil municipal le 30 décembre de cette même année. Ensuite, Micieces semble disparaître de ces réseaux de pouvoir.

**26.** M.A. Virgili Blanquet, *Desarrollo urbanístico y arquitectónico de Valladolid (1851-1936)*, Valladolid, Ayuntamiento, 1979 et J.M. Ortega del Rio, *El siglo en que cambió la ciudad. Noticias artísticas de la prensa vallisoletana del siglo XIX*, Valladolid, Ayuntamiento, 2000.

**27.** J. GARCIA FERNANDEZ, *op. cit.*, p. 17

**28.** Elles tournent autour de 10% sauf au début des années 1860, où elles atteignent 30%, quand la mairie met en œuvre des projets très importants pour répondre à la croissance économique, au moment où la voix des entrepreneurs est la plus écoutée. D'autre part, la mairie n'hésite pas à faire des emprunts pour faire face aux coûts de l'aménagement, ce qui provoque une augmentation très forte de l'endettement après la crise de 1864.

**29.** A.H.P., série *protocolos*, legajo 15829 (Pedro Caballero, 1855).

**30.** Il le sera l'année suivante (Archivo General de la Administración (Alcalá de Henares), fonds *Obras públicas*, legajo 33659). Dans ce dossier se trouve un plan du premier projet de passage de la ligne de chemin de fer à l'intérieur de la ville daté de 1852. La voie et la gare devaient être situées seulement une centaine de mètres plus près du Campo Grande que ce qu'elles le sont actuellement.

**31.** L'ensemble de ce projet de percement se trouve dans deux dossiers : A.M.V., Série *Secretaría General*, legajos 1059 et 1060. Voir aussi : P. LAVASTRE, « Pouvoir politique et contraintes économiques : les difficultés de la planification urbaine à Valladolid, capitale régionale. (1840-1898) », communication non publiée au colloque *Capitales europeas. Cambios urbanísticos : planificación e intervención de los poderes públicos. Siglos XIX. XX*, Casa de Velázquez, 27-28 novembre 2000.

**32.** Il emploie plusieurs centaines d'ouvriers et, au moment où la municipalité décide de viabiliser aussi la rue qu'il propose, il est sénateur.

**33.** Entre 1886 et 1896, le taux de mortalité approche les 40‰. Le problème essentiel est celui de l'approvisionnement en eau de la ville qui ne trouve une solution qu'au début du XXe siècle, alors que de nombreux projets sont élaborés au XIXe mais pas mis en œuvre...

par manque de fonds. C. MARCOS DEL OLMO, « Demografía en la segunda mitad del siglo XIX », dans C. Almuiña Fernández, (dir.), *Valladolid en el siglo XIX*, Valladolid, Ateneo, 1985, p. 316.

**34.** J. GARCIA FERNANDEZ, *op. cit.*, p. 18.