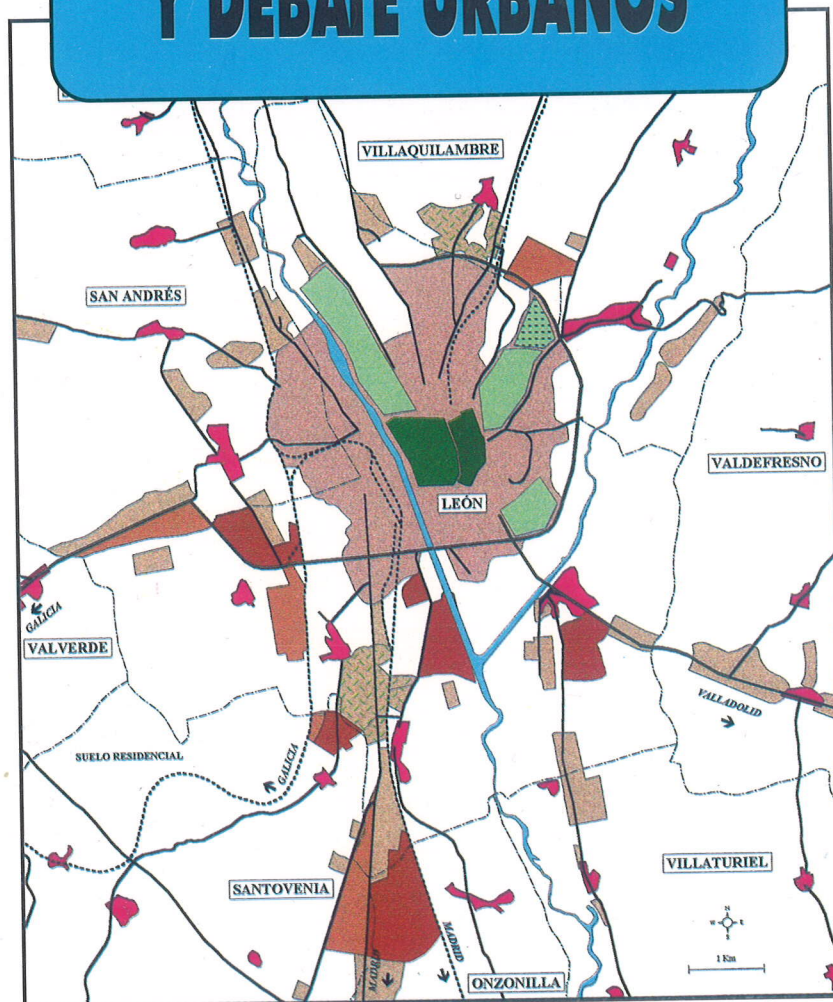


CIUDAD Y ALFOZ

JORNADAS DE ESTUDIO Y DEBATE URBANOS



Lorenzo López Trigal (Director)

Raquel Domínguez - Rosa María Ovalle - Ignacio Prieto (Colaboradores)

UNIVERSIDAD DE LEON - 1996



CENTRALIDAD URBANA Y DIFUSIÓN LINEAL DEL CRECIMIENTO

Fernando MANERO MIGUEL

Catedrático de Geografía Humana. Universidad de Valladolid

Pese a la expresividad de los indicadores que testifican la dimensión espacialmente generalizada del cambio socio-económico, es bien cierto que dentro de Castilla y León los contrastes en el nivel de transformación no sólo persisten aún sino que incluso es probable que prospectivamente puedan estar marcados por un proceso de acentuación, fiel al sentido de las tendencias comprobadas a través del análisis concreto de la realidad. Lo cual no debe sorprender, ya que se corresponde en buena lógica con las difícilmente corregibles disparidades surgidas en el seno de una región donde la magnitud superficial del territorio y su condición de espacio "periférico" suponen necesariamente la existencia a escalas comarcales y locales de perspectivas de crecimiento muy heterogéneas tanto por lo que respecta a las desiguales capacidades de valorización de los recursos endógenos como a las repercusiones ofrecidas en cada caso por los impulsos provenientes del exterior.

Es, por tanto, en función de esta carencia estructural de homogeneidad geográfica en las posibilidades de desarrollo como habría que entender la trascendencia de los cambios selectivamente experimentados por áreas o sectores muy concretos, que progresiva, y quizá irreversiblemente, han ido robusteciendo su liderazgo en las tendencias del desarrollo regional hasta cristalizar en un proceso de concentración, capaz de provocar un fuerte replanteamiento de las jerarquías funcionales históricas y, sobre todo, la previsible acentuación de los desequilibrios en la estructura de la sociedad y de las funciones económicas.

Desde el punto de vista espacial, y en armonía con esta idea, es evidente que la rearticulación actual del territorio de Castilla y León tiene mucho que ver con los dinamismos generados en el interior de ese importante vector de crecimiento y de modificación integral de las variables socio-productivas construido en el mismo centro del espacio regional. Pues si la envergadura de estas transformaciones estaba ya suficientemente atisbada cuando, a finales de los ochenta, no parecía errónea la hipótesis sobre la posible génesis de un "corredor" a lo largo del valle del Pisuerga (MANERO,

1989), el paso del tiempo no ha hecho sino corroborar el sentido de esta tendencia cuyos efectos acumulativos permiten presagiar además un proceso constante de remodelación que posiblemente culminará no tanto en la creación de un verdadero continuo urbano como en el desencadenamiento en todo él de impactos múltiples, dependientes de la misma lógica y favorecedores de la plena cohesión interna del conjunto.

Tanto la percepción del espacio como la interpretación objetiva de los procesos que en él tienen lugar llevan ineludiblemente a la constatación de la relevancia creciente del eje en la estructura de la trama funcional de la región. Varios son los argumentos que apuntan claramente en este sentido:

- se trata, en primer lugar, de la existencia innegable de un vigoroso corredor de desarrollo construido sobre la base de las relaciones impulsadas a partir de un sistema urbano dinámico, en el que está teniendo lugar un cambio funcional completo, reflejado en la adaptación plena del espacio a la incidencia ejercida por los procesos de origen urbano y por las ventajas consustanciales al perfeccionamiento de la accesibilidad. Factores ambos que estimulan y potencian los procesos de dinamismo diferencial en el seno del propio territorio, en virtud de su fuerza para generar externalidades capaces de incidir en los comportamientos dinámicos de las diferentes actividades económicas, tanto en su vertiente sectorial como geográfica.

- por otra parte, las tendencias en él observadas se corresponden, de manera más concreta, con el afianzamiento de articulaciones organizadas a partir de un sistema estructurante de tipo bicéntrico, que determina la arquitectura del territorio aunque regulado por la hegemonía y a la responsabilidad que en la metamorfosis del conjunto ejerce la ciudad de Valladolid. De forma que, sin llegar a definir un entramado urbano sin solución de continuidad, todo él acusa las variables de cambio inducidas por la expansión lineal del crecimiento, reflejo patente de la interconexión entre dos áreas urbanas jerarquizadas entre sí y en situación, aún asimétrica, de complementariedad.

- y, finalmente, señalemos que la intensificación de la movilidad y la relevancia adquirida como vía de tránsito al servicio de flujos de toda índole han introducido un contrapunto significativo al carácter meridiano que tradicionalmente han tenido los desplazamientos dominantes en la región. Ha supuesto, dicho de otro modo, un paso decisivo en la evolución de un proceso que, pese a tener precedentes históricos bien definidos, no ha logrado su reafirmación hasta que la propia dinámica económico-urbana de la región y los efectos derivados de la integración europea lo han garantizado de manera irreversible.

1. LA PROGRESIVA CONFIGURACIÓN DE UN "CORREDOR" MARCADAMENTE POLARIZADO.

Aunque los rasgos en que puede materializarse la configuración y el funcionamiento de un corredor interurbano admiten, empíricamente hablando, una gran pluralidad de manifestaciones y tendencias, en modo alguno cabe minimizar el valor que en todos los casos presentan desde el punto de vista económico-espacial. Constituyen una modalidad de interconexión urbana, permanente e intensiva, que, por mor de los

efectos acumulativos que es capaz de desencadenar, se convierte en un factor clave de dinamización plurifuncional. Para ello se apoya en el complejo sistema de flujos que a lo largo de él tienen lugar tanto por lo que respecta a los vínculos específicamente fortalecidos en el seno del propio corredor como de aquéllos que, adscritos a relaciones de tránsito a mayor escala y con carácter adicional, dejan también su huella en la funcionalidad del tramo afectado.

Y es que, efectivamente, la operatividad espacial de los llamados "*corridor cities*" se encuentra ante todo supeditada a los comportamientos de las variables que identifican el carácter de la movilidad entre los núcleos urbanos sobre los que se gravitan. De ellos derivan no sólo los impulsos que repercuten gradualmente en la modificación de los espacios insertos en sus respectivas áreas de influencia sino también el aumento de la competitividad alcanzada por el conjunto del eje en el que se integra, partiendo de la base de que las ventajas comparativas en sistemas de relación interurbana prevalecen claramente sobre las organizadas a partir simplemente de estructuras monocéntricas (BATTEN, 1995). Más aún, y bajo estas coordenadas, la estimulación lineal del crecimiento se identifica plenamente con las tendencias que en la actualidad modelan y reorganizan los comportamientos urbanos en función de una lógica basada en relaciones dinámicas que, de acuerdo con la cuádruple dimensión que presentan (equilibrio, complementariedad, sinergia y optimización locacional), acaban imponiéndose como redes alternativas o compensatorias a las deseconomías de aglomeración y a las disfuncionalidades que comúnmente traen consigo.

Pues bien, desde este planteamiento entiendo que el pasillo de comunicaciones existente entre Valladolid y Palencia responde claramente a los comportamientos típicos de un corredor, sustentado en las relaciones de proximidad y en el excelente soporte de relación que proporcionan las infraestructuras, como factores determinantes de la mejora de la accesibilidad y del desarrollo de las implicaciones inducidas que de ello se derivan, lo que le convierte posiblemente en el de mayor grado de transformación dentro de ese luengo "eje de desarrollo" que Sánchez Hernández (1994) delimita entre Irún y Aveiro.

Su personalidad no carece, sin embargo, de sólidos y comprobados precedentes en el tiempo, ligados al reconocimiento que siempre ha merecido el bajo valle del Pisuega como un espacio muy abierto a la comunicación y a los enlaces propiciados por la amplia artesa construida a expensas de la disección fluvial y de los procesos de acusado desmantelamiento lateral, responsables, en fin, de la configuración de esa "vía natural de una calidad excepcional", como expresivamente la calificó Benito Arranz (1959). Una vía que desde mediados del siglo XIX y hasta la actualidad habrá de convertirse en una de los principales líneas de comunicación formadas en la mitad septentrional del país, coincidiendo con la progresiva valorización de sus posibilidades como espacio susceptible de satisfacer los objetivos de proyección comercial y de conexión a mayor escala de las actividades implantadas en sus enclaves más dinámicos, en indispensable armonización con las necesidades de su despegue industrial.

Sin necesidad de reiterar consideraciones históricas ya suficientemente

conocidas sobre la cuestión, no estaría de más abundar, por las repercusiones que tiene actualmente, en la idea de que la potenciación del corredor y la competitividad espacial consecuente radica en el hecho de que su evolución cronológica es concomitante ante todo con la impronta que sucesivamente van imprimiendo en él las distintas infraestructuras al servicio del transporte (canal, carretera, ferrocarril, gasoducción) y sus correspondientes proyectos de mejora, acomodadas respectivamente a las exigencias planteadas en cada momento. Mas, aun siendo éstas variables y fluctuantes, entre ellas se ha impuesto siempre un hilo conductor, una relación de plena coherencia y afinidad estratégicas que, gradualmente perfeccionadas desde el punto de vista técnico, siempre se muestra como la respuesta al mismo tipo de necesidades y a las particulares demandas suscitadas desde un mismo centro de decisión, bien identificado así en el tiempo como en el espacio.

Y conviene dejar esto bien claro desde el principio porque sólo así podría quedar subrayada su singularidad como uno de los corredores más significativos del Suroeste europeo y de los factores que así lo justifican, toda vez que la fundamentación de los cambios analizados es la misma que define la razón de ser del desarrollo de Valladolid y, por ende, de la posición hegemónica que esta ciudad acabará cobrando sin contrapesos de ningún tipo. Su dinamismo será correlativo, pues, con el que caracterice al registrado en el valle inferior del Pisuega, que desde las primeras fases del crecimiento industrial aparecerá como un espacio plenamente controlado, merced a la atracción procurada por el tráfico comercial efectuado a través del Canal de Castilla, primero, y, poco después, del ferrocarril. De esta forma la proyección económicamente selectiva de la ciudad hacia este eje no representa sino la plasmación concreta en el espacio de un modo de ocupación determinado por las líneas maestras del crecimiento, artífices primordiales de la readaptación progresiva del sistema circulatorio, de las prioridades que su plan acondicionamiento merece respecto al conjunto de la carretera nacional 620 - téngase en cuenta la finalización de la autovía Valladolid-Palencia tres años antes de la culminación de las obras programadas entre Burgos y Tordesillas - y de la intensa modificación en los aprovechamientos y en los usos del suelo de los municipios incursos en su ámbito de incidencia directa. Es, en definitiva, un aspecto que simboliza claramente el sentido de la posición privilegiada que lo distingue y el alcance de los importantes dinamismos a él asociados.

2. HACIA UNA MODIFICACIÓN INTEGRAL Y GENERALIZADA DEL ESPACIO.

Centrando la atención en los aspectos que con mayor alcance ponen de manifiesto la intensidad de las transformaciones ocurridas, cabría plantear su desglose en una triple perspectiva, cuya desagregación formal no cuestiona las estrechas imbricaciones de tipo causa-efecto que dentro de sus epígrafes se establecen.

2.1. El acondicionamiento técnico del sistema viario: una respuesta prioritaria a las necesidades crecientes de la demanda circulatoria

Ciertamente, una de las incidencias más inmediatas, y de mayor resonancia territorial por sus múltiples repercusiones recurrentes, ha consistido en la *valorización creciente del espacio como consecuencia de las mejoras sensibles de la movilidad*, verdadero catalizador de la acentuación de las interdependencias y respuesta urgente a los problemas suscitados por la intensificación del tráfico. No en vano esta variable se ha visto afectada a partir de los años ochenta por un ritmo de progresión que, con independencia de los altibajos motivados por la estacionalidad (fundamentalmente por los desplazamientos hacia Portugal en los períodos vacacionales), no ha cesado de crecer hasta alcanzar una intensidad media diaria cercana a los 20.000 vehículos diarios, dentro de los cuales reviste creciente importancia la fracción correspondiente al tráfico pesado, de alto tonelaje, que, según estimaciones oficiales, llega a representar el 40 % del total, alcanzando así uno de los niveles comparativamente más altos del país, y, desde luego, netamente por encima incluso de los valores detectados en el otro gran eje regional de transporte movilizad por camiones de alto tonelaje (Burgos-Miranda de Ebro).

Si en general, y merced a su sensible aumento de capacidad, el nuevo soporte circulatorio procura una mayor fluidez al movimiento de tráfico, aliviado ya de los inconvenientes de su crónico carácter congestivo, y reduce los altísimos coeficientes de siniestralidad -que hasta hace bien poco identificaban a esta vía como "la carretera de la muerte"-, su incidencia específica en el marco que nos ocupa obliga al tiempo a enjuiciarlo positivamente como un factor esencial en la minoración de los costos -unos cuantificables y otros más ligados al terreno de la percepción subjetiva- en que pudieran estimarse los estrechos lazos habidos entre Valladolid y Palencia.

Tal vez el de mayor trascendencia sea el relacionado con la significativa reducción de la distancia temporal que separa ambos núcleos y que hasta hace bien poco había supuesto una gravosa servidumbre para la vertebración y engarce de sus respectivas dinámicas de crecimiento, sobre todo tras la implantación en 1978 de la nueva factoría de FASA-Renault en Villamuriel de Cerrato. De esta forma, la comprobación de que el tiempo de desplazamiento entre una y otra haya disminuido hasta quedar limitado en no más de 25 minutos, frente a los 50 y casi una hora computados con anterioridad a la entrada en funcionamiento del primer segmento de la autovía (1989), enfatiza hasta qué punto la separación física ha acabado perdiendo virtualidad como magnitud disuasoria de las conexiones efectuadas a lo largo del tramo favorecido por la modernización técnica y por el perfeccionamiento del horizonte de proyección, nacional e internacional, que propicia.

Ahora bien, amén de las ventajas que en este mismo sentido ocasiona el desarrollo de la movilidad para todos los núcleos directamente beneficiarios, lo que da verdadera entidad geográfica al proceso es la cualificación funcional que proporciona a las dos piezas básicas del sistema a través de un valor añadido en el que confluyen el desarrollo de tendencias ya previamente consolidadas con la potenciación de otras que

otorgan al núcleo donde se manifiestan un nuevo margen de posibilidades. Ya que si, por un lado, aparece definitivamente corroborada la posición de encrucijada de Valladolid, no es menos cierto que, por otro, la de Palencia se refuerza sobremanera como un punto estratégico entre la capital regional y la ciudad de Burgos, y, por ende con el foco vasco. Circunstancia que, a la postre, la ha de conferir un peso mucho mayor que el que antaño había tenido dentro del caudal de flujos organizados en función de la N-620, como de hecho sucederá cuando la relación con Burgos, mediante autovía, quede reducida a un cómodo recorrido de poco más de 40 minutos. Tanto es así que no de otra forma se podría interpretar el preeminente basculamiento hacia el Sur de las premisas de desarrollo puestas al descubierto en la provincia palentina, difíciles de contrarrestar bien sea por los condicionamientos de la red viaria proyectada hacia Cantabria y León, o, sobre todo, por la ausencia de mecanismos de estimulación tan potentes como los emanados de Valladolid o, en menor medida, de la capital burgalesa.

2.2. Una dinamización selectiva de la expansión periurbana.

Si la primacía ostentada por las dos ciudades en torno a las cuales se estructura el desarrollo del corredor resulta palmaria desde el punto de vista funcional, no está de más recordar que en la realidad los rasgos prevalentes en la organización del espacio vienen sustancialmente determinados por la fortísima preeminencia de Valladolid dentro del conjunto. Baste señalar que en un espacio cuyos efectivos demográficos han pasado de 224.981 a 449.778 personas entre 1960 y 1991¹, la representación de los residentes en la capital de la región equivale a comienzos de los noventa al 77 % del total, o lo que es lo mismo, diez puntos por encima de la que le correspondía treinta años antes.

Con todo, el reconocimiento del liderazgo de Valladolid no invalida el interés suscitado por la evolución de las formas y tendencias del crecimiento periurbano y por los nuevos comportamientos que, como consecuencia de ello, tienden a ordenar el territorio en las áreas directamente afectadas por la incidencia de las ciudades principales. Pues, protagonistas y artífices de la remodelación de sus respectivas aureolas periféricas, marcan con su impronta la evolución del poblamiento, adecuándolo a las estrategias que en cada caso determinan las directrices básicas de la expansión y a las lógicas preferenciales que priman en este proceso a unos puntos respecto a otros.

De ahí el interés de las matizaciones que distinguen la periurbanización en dos ciudades interrelacionadas pero con pautas distintas en la transformación funcional de sus espacios dependientes, lo cual se traduce en una incidencia desigual de los efectos del "corredor" sobre la dinámica de la red de asentamientos sujeta a sus impactos potenciales (GRÁFICOS 1 Y 2).

La consideración de los saldos arrojados por la evolución demográfica de la

¹ Aunque en la referencia a los espacios periurbanos se haga alusión a los municipios que los configuran en ambas ciudades, las cifras de población atañen estrictamente a los situados a lo largo del corredor, ampliándose, en el caso de Valladolid, a los que, igualmente localizados en las principales carreteras que afluyen a la ciudad, definen las líneas maestras de la expansión periférica actual.

urdimbre municipal durante el período aludido revela bien a las claras, sin necesidad de estimaciones más detalladas, el sentido de tales diferencias y el significado de las motivaciones que las explican. Dos son, para mayor precisión, las conclusiones que merecen ser subrayadas:

- por un lado, y aunque la tendencia hipotética pudiera apuntar a favor de una continuidad en la ocupación urbana del espacio, los cálculos insisten en la existencia de un hiato bastante prolongado en el que los síntomas de regresión poblacional han marcado sin paliativos la tónica dominante. Como puede verse (GRÁFICO 3), la disposición en el sentido del corredor de los balances intercensales ilustra sobre la dimensión del notable debilitamiento en que aparece sumido el importante segmento que desde Venta de Baños hasta Cabezón ha perdido casi la cuarta parte de sus efectivos entre 1960 y 1991, sin que en ningún caso -salvo el muy tímido repunte de Cigales en el último decenio- se registre una estimación positiva. Por el contrario, fuertes regresiones, como las comprobadas en Corcos, San Martín de Valvení, Trigueros y Cubillas, todas superiores al 50 %, son elocuentes cuando se trata de verificar el alcance de sus limitaciones de este área para albergar una población estable o con tendencia al alza, toda vez que su capacidad residencial queda circunscrita al reconocimiento que se la concede como espacio apetecido para la segunda vivienda, en tanto que la disminuye para quienes, prefiriendo habitar en Valladolid, se desplazan diariamente para el ejercicio de sus actividades laborales a través de un movimiento pendular muy intenso. En este caso resulta obvio que la mejora de la accesibilidad ha servido, al menos hasta el momento y como reacción inmediata a las insuficiencias funcionales de núcleos demasiado pequeños, para favorecer la selección de la ciudad como espacio de vida permanente a la par que estimulado la urbanización a base de edificaciones de residencia secundaria, en su mayor parte surgidas de la irregularidad e inicialmente al margen de cualquier tipo de planeamiento y de control estético-urbanístico.

- y, por otro, es también patente la falta de coincidencia observada entre las formas de crecimiento periurbano de las dos ciudades que operan como pilares del "corredor". *Sensu stricto*, la repercusión de éste sólo es perceptible con rotundidad en la periferia palentina, singularmente en los dos núcleos que a la postre se han convertido en la expresión más ostensible y rotunda de la difusión del crecimiento, industrial y urbano a la par. Hacia el Norte, el aumento significativo de la población censada en Magaz rompe el ritmo declinante que hasta los años ochenta había mantenido, diferenciándose así de Torquemada que, conservando los comportamientos precedentes, establece, a mi juicio, el límite septentrional del sistema dinámico construido en torno al corredor anteriores. Por su parte, y en dirección al mediodía, el fenómeno de Villamuriel de Cerrato constituye la expresión más conspicua de las prioridades que definen la periurbanización actual de Palencia, en sintonía con la proclividad manifiesta a potenciar la proyección hacia el Sur y con la polivalencia que le caracteriza, pues no sólo se muestra capaz de acoger en su amplia oferta de suelo (tres polígonos) la parte más relevante del aparato industrial -a falta de lo que pueda dar de sí el proyectado polígono de Venta de Baños- sino que también asimila con holgura gran parte de la oferta inmobiliaria de amplia gama destinada a cubrir las demandas procedentes de Palencia, de Dueñas, de Venta de Baños e inclusive de la capital vallisoletana. A la

postre, este vasto y complejo municipio, víctima en los sesenta de la sangría migratoria, se convertirá en las décadas posteriores en el reflejo más emblemático de los cambios provocados por los dinamismos socio-económicos que gravitan en torno al binomio Valladolid-Palencia. (GRÁFICOS 3 Y 4)

Por contra, no ha sido en la dirección del eje propiamente dicho donde se ponen en evidencia las operaciones más representativas de la expansión periurbana de vallisoletana. Tan sólo, y situando en sus justos términos los síntomas de cierta progresión detectados en Cigales o de la nota de cambio fisionómico introducido por las urbanizaciones espontáneas de Corcos, Trigueros o Cubillas, el municipio de Santovenia define, merced a su proximidad a la capital, la nota de excepción en un espacio más bien átono desde el punto de vista demográfico. El contrapunto viene impuesto, y con extraordinaria contundencia, por el marcado sesgo que hacia los municipios del Sur y del Sureste ha tenido el impacto de la ciudad del Pisuerga sobre su periferia. Bien conocido el fortísimo despegue poblacional experimentado por Laguna de Duero, que protagonizará sin réplica alguna en el entorno la difusión del crecimiento a lo largo de los setenta, el decenio siguiente (GRÁFICO 4) se identifica al respecto por la ampliación del número de municipios afectados por la dinámica centrífuga hasta dibujar una mancha ininterrumpida, en la que sin excepción todos los situados en este margen acusarán en mayor o medida el impacto de una tendencia permanentemente selectiva hacia el ámbito ecológicamente más avalorado y apetecible.

2.3. Intensificación, competencia y diversidad de usos en la rentabilización económica del espacio.

Con el respaldo que proporcionan los dinamismos observados se halla plenamente justificada la idea de que un escenario de estas características dispone de las condiciones idóneas para el desencadenamiento de los procesos y las decisiones que con mayor intensidad modifican el espacio, adecuándolos a la intencionalidad de las estrategias orientadas a la optimización más o menos inmediata de sus reconocidas posibilidades y de sus diversas opciones de aprovechamiento. En este contexto, nada tiene, pues, de extraño la existencia de correlaciones directas y muy activas entre la linealidad del trazado de comunicación primacial -donde se han concentrado las principales intervenciones de mejora y acondicionamiento técnicos de la red- y los efectos de impulsión económica consecuentes, propiciando en consecuencia la inevitable aparición de toda una serie de manifestaciones, que, en esencia, se identifican, salvo muy contadas excepciones, con la revalorización selectiva del espacio -no exenta de frecuentes procesos especulativos y de deterioro medioambiental- y con la puesta en marcha de iniciativas proclives a su aprovechamiento bien como proyectos de rentabilización agraria, bien como actuaciones relacionadas con la implantación de actividades industriales o de servicios o bien como operaciones de expansión residencial, de las que existen ejemplos altamente reveladores.

De forma sintética, podemos decir que la evolución del espacio agrario es concomitante con las inevitables mutaciones a que se ven sometidos los usos del suelo

como consecuencia de la presión que sobre él se ejerce por parte de los principales centros de control y consumo. Con todo, y pese al avance de los impactos sustitutorios de procedencia urbana, no es difícil percibir todavía la impronta mantenida por formas de aprovechamiento que en las áreas ecológicamente más favorecidas -la vega del Pisuerga- traducen una plena adaptación a las características de la economía agrarias ligadas a los parámetros de intensividad, productividad y decisión financiera típicos de los espacios agrarios periurbanos.

La importancia nada baladí de grandes fincas en "coto redondo", en su mayoría procedentes de la desamortización, no representa en San Martín de Valvení, Cubillas o Valoria, por ejemplo, un mero legado de la historia, por cuanto los niveles de modernización técnica y de gestión alcanzados no desmerecen en modo alguno de los patrones dominantes en la empresa agrícola y ganadera renovada. Del mismo modo que tampoco discrepan de ellos los esfuerzos de renovación en que aparecen embarcadas las pequeñas y medianas explotaciones de regadío, con producciones bastante competitivas, o, ya en el secano, las acreditadas superficies destinadas al viñedo en las terrazas del Pisuerga, y hoy embarcadas por la Denominación de Origen concedida en Marzo de 1991 a las 2.655 Has. (770 con derecho de replantación) que la integran.

Más la nota verdaderamente distintiva de la alteración viene determinada por la presencia de un rosario de implantaciones industriales que, con algunas discontinuidades, jalonan los márgenes del "corredor" hasta imprimírle una fisonomía en la que la silueta de las fábricas se convierte en un elemento inseparable del paisaje. A este respecto, puede decirse que no ha habido hasta nuestros días solución de continuidad demasiado prolongada desde que en el último tercio del siglo XIX el bajo valle del Pisuerga se singulariza como el entorno seleccionado para la instalación de la primera generación de harineras, algunas de las cuales se contarán entre las más destacada del país, a las que se yuxtapone, en los bordes de las ciudades o inducidas por el trazado ferroviario, las factorías que durante mucho tiempo han identificado la personalidad fabril de Palencia y Valladolid hasta que la decisión de construir la segunda planta de Renault en Villamuriel pone término a la fase de industrialización vivida hasta entonces para alumbrar una nueva, con rasgos bien diferentes ².

La razón es obvia: si, por un lado, se corresponde con la etapa de drásticos ajustes efectuados a costa de una parte significativa del ya vulnerable tejido histórico, también habrá de ser correlativa con el impulso de la transnacionalización y de la metamorfosis cualitativa de la trama empresarial, reflejada en sociedades emblemáticas de Dueñas, Magaz y Venta de Baños, y con la emergencia de los establecimientos y naves que de manera dispersa y un tanto errática van ocupando parcelas de no urbaniza-

² La relevancia otorgada por Renault a la factoría palentina no ha cesado de acentuarse hasta convertirla en un elemento primordial de su estrategia productiva y de su política de innovación tecnológica en Europa, donde ha logrado un porcentaje de automatización del 76 %. Sería suficiente, para demostrarlo, aludir además al protagonismo reconocido en el lanzamiento de nuevos modelos de lo que es fiel testimonio la concesión a la planta de Palencia del Proyecto Mégane, al haber sido seleccionada como fábrica piloto para la producción del nuevo modelo con carrocería de tres volúmenes.

bles, ajenás por completo a la programación de suelo industrial y a los cánones de la legalidad urbanística y de los planes de ordenación, con la consiguiente perturbación ecológica y estética que ello comporta. Aunque está por demostrar la responsabilidad que compete a la industria en el panorama de caos, desorden e insensibilidad ambiental que parece haberse apoderado de fragmentos muy representativos de este espacio, lo cierto es que, al compás en el tiempo del predicamento y de la profusión alcanzados por la manufactura ³, han comenzado a hacer mella, y por cierto nada banal, el sinfín de construcciones -estaciones de servicio, restaurantes, comercios de artesanía, áreas de recreo, talleres, etc.- que sólo se explican en función de los requerimientos incesantes de la demanda de transporte. En esta misma línea, cabe insertar el propósito de llevar a cabo la instalación en Dueñas, y junto a la misma autovía, de un Centro de Servicios al Transporte, concebido como un gran complejo destinado a satisfacer, en cantidad y calidad, las exigencias de un mercado tan rentable como alcista.

Las actuaciones acometidas, o en vías de realización, en el término municipal de Dueñas son fiel testimonio de un fenómeno que no puede pasar desapercibido para los geógrafos. Me refiero, en concreto, a la capacidad de arrastre que para iniciativas empresariales de cierta envergadura ofrece el sector meridional de la provincia palentina, en sintonía con lo ya señalado en relación con la nueva dinámica en que trata de inscribirse la prospectiva de desarrollo de la ciudad del Carrión. La reiteración y el empeño que al respecto se traslucen de las manifestaciones efectuadas por sus protagonistas institucionales más conspicuos apuntan claramente en esta línea, sabedores de las ventajas que entraña el dar cumplimiento satisfactorio a una vocación de esta naturaleza. Entre otras razones, porque es el área surcada por la N-620 en la que todavía existe una importante reserva de suelo, con una utilidad agrícola en declive que minora el coste del suelo, con importantes posibilidades hídricas, muy bien comunicada y donde, por tanto, es posible, abordar programas de recualificación del espacio al servicio de la demanda industrial y terciaria, que ya ha mostrado sus propensiones en esta dirección.

Bajo estas coordenadas, el conflicto surgido en torno al polémico proyecto de llevar a cabo la construcción del llamado *Parque Urbanístico e Industrial "Valle del Cerrato"*, que con los parabienes de las Administraciones regional y provincial aflora a comienzos de los noventa promovido por la firma británica "European Land" no tendrá más motivación, como se comprobará enseguida, que la rentabilizar las hipotéticas capacidades de crecimiento de un espacio considerado de especial atractivo para la inversión industrial y residencial. Sin embargo, y pese a la euforia inicial, sigue apareciendo todavía como un proyecto plagado de incertidumbres, a expensas del balance que pueda ofrecer la Gerencia de Promoción del Valle de Cerrato, constituida en 1992 por la Junta de Castilla y León, y la ejecutoria de la sociedad VACESA, a la que se asigna de manera más bien genérica una función promotora sin objetivos claramente

³ No olvidemos que cerca de los dos tercios de la inversión industrial efectuada en Valladolid y Palencia entre 1989 y 1992 (es decir, desde la inauguración del primer tramo hasta la culminación de la autovía) ha estado protagonizada por las firmas cuyas plantas se ubican en el corredor o están directamente relacionadas con él. Me refiero en concreto a las instaladas entre Magaz y los municipios periurbanos de Valladolid relacionados con los movimientos de la N-620.

delimitados ⁴.

La cuestión estriba además en zanjar cuanto antes a la absurda confrontación que ha existido entre esta iniciativa y la voluntad de cumplimentar las expectativas creadas mediante la indispensable construcción del vecino polígono industrial de Venta de Baños, que, con una superficie de 150 Has., podría convertirse en uno de los principales enclaves para la implantación de empresas industriales en excelentes condiciones de acogida. Sin que el éxito del polígono ventefío se encuentre garantizado de antemano, es al menos acreedor de un cierto margen de confianza, sobre todo una vez asignada la responsabilidad de su promoción y venta por parte de la Junta autonómica a la Sociedad GESTUR, mayoritariamente participada por el Gobierno regional, y descartados los intentos por otorgar las exclusiva de esta tarea al grupo Carroll, como al parecer pretendía la Diputación provincial.

3. UN EJE POTENCIALMENTE VERTEBRADOR Y ESTRUCTURANTE DEL ENTRAMADO URBANO Y DE LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO CASTELLANO-LEONÉS.

Aunque muchas de las transformaciones analizadas adolecen de insuficiencias, se encuentran aún en situación embrionaria o presentan un balance no exento de pesimismo, cualquier planteamiento prospectivo tiene que ser consecuente con la idea de que son más contundentes los aspectos que revalidan las capacidades de desarrollo del eje que los argumentos planteados en sentido contrario. Reconociendo la envergadura de algunas de las economías de escala ya consolidadas, y de los efectos multiplicadores que en torno a ellas pudieran generarse, no es aventurado pensar que los presumibles escenarios en que ha de desenvolverse la evolución ulterior de este espacio, se corresponden con la interacción de los dos factores que, en mi opinión, han de desempeñar una papel determinante hacia el futuro: de un lado, la reafirmación de su predicamento locacional; y, de otro, la culminación de la política de reacondicionamiento de la red de infraestructuras.

Por lo que respecta al primer punto la idea más valiosa tiene que ver, desde luego, con la solvencia que le acredita como un espacio de interés para el desarrollo de la industria, hasta el punto de que no sin razón bien pudiera ser considerado como el "centro de gravedad" más sólido de la manufactura y el foco inductor de los avances en la innovación tecnológica. Las iniciativas que en los últimos años han seleccionado los municipios de Dueñas, Magaz o Villamuriel son indicativas de una tendencia que parece firme y asegurada, siempre que lógicamente se garanticen las condiciones idóneas para una adecuada implantación de las instalaciones, a lo que trata de dar respuesta el proyectado polígono industrial de Venta de Baños que, más allá de las inevitables

⁴ Integrada por la compañía británica, la Diputación palentina, Gestur y los municipios afectados, las posibilidades de la compañía Valle del Cerrato, SA. (VACESA) no parecen de momento estar marcadas por el optimismo, toda vez que sus ambiciones de expansión se encuentran aplazadas frente a una función más menos rutilante como es la adquisición de suelo así como la elaboración y puesta en práctica de Plan "Master", diseñado con la finalidad de promover el lanzamiento comercial de la operación.

incertidumbres con que siempre tropieza una oferta de estas características, puede servir para poner término a un modelo de localización tan falto de racionalidad como sobrado tantas veces de espontaneísmo.

A todo ello habría que unir naturalmente el alto grado de valoración otorgado por el grupo Renault al ámbito donde se ubican las dos macroinstalaciones que avalan su presencia en España. El decidido respaldo otorgado a la factoría palentina como plasmación fehaciente de sus estrategias de innovación productiva no es ajeno a la importancia que a la par se ha reconocido a las instalaciones de Valladolid dentro de la ambiciosa programación inversiones abordada a medio plazo en el marco del robustecimiento de la compañía ante los retos a que actualmente se enfrenta el sector de la automoción. En consonancia con estos supuestos nada invalida la estimación de las posibles sinergias que esta acreditación como espacio industrial de primer orden pueda provocar sobre el conjunto del sistema productivo, ejerciendo esa función estimulante e inductora de que es capaz la actuación territorial de la gran empresa, sobre todo cuando ésta manifiesta un nivel de inserción importante en la dinámica del territorio (MANERO, 1996).

Bien conectada con esta idea aparece la que, en segundo lugar, alude a las posibilidades abiertas por la readaptación de las infraestructuras, susceptibles de optimizar la funcionalidad y operatividad del corredor como una vía esencial y preeminente en la vertebración del espacio regional, al amparo de las potencialidades que la significan dentro de esa pretendida "diagonal castellana", fraguada entre Miranda de Ebro y Salamanca (DOT, 1996). Los argumentos a favor reposan sobre las consideraciones que es posible extraer cuando se analizan los cambios introducidos en la rearticulación del territorio a raíz de la culminación del tramo Burgos-Tordesillas de la "Autovía de Castilla", que, inserta dentro de la Programación del Plan General de Carreteras del Estado, coincide en el tiempo con la puesta en servicio de la Autovía del Noroeste, entre Adanero y Benavente, y la Autovía del Norte, que permitirá, al fin, una agilización sensible de los movimientos de tráfico que vinculan a Madrid con Burgos. Como tampoco habría que ignorar el alcance de las finalidades previstas en el primer Plan de Desarrollo Regional de España (1989-1993) y en los Marcos Comunitarios de Apoyo aplicados, según objetivos, a las diferentes regiones españolas.

En cuanto al espacio que estudiamos no es irrelevante el hincapié efectuado sobre la construcción de nuevas autovías integradas dentro de las líneas de actuación contempladas ya en el II Plan General de Carreteras del Estado, y posteriormente asumidas por el Plan Director de Infraestructuras (1993-2007)⁵. Así se explica el interés

⁵ Por sus repercusiones en el tratamiento que pudiera darse al área estudiada, no estaría de más traer a colación las observaciones recogidas en la fundamentación de objetivos del P.D.I., sobre todo cuando señala que "el sistema actual de transportes es causa y consecuencia de un modelo de desarrollo territorial desequilibrado y tiene, por lo tanto, importantes limitaciones para apoyar políticas de equilibrio territorial y de difusión del desarrollo", como consecuencia, entre otras razones de que "la tradicional estructura radial de las redes, aún hoy perceptible, penaliza las relaciones entre periferias". Vid. M.O.P.T. (1993): *Plan Director de Infraestructuras (1993-2007)*. Madrid, Secretaría General de Planificación y

que, sobre la base de lo que ya está en ciernes y con independencia de las incógnitas que pesan sobre el futuro del P.D.I., habrá de tener la transformación técnica de segmentos que prolongan algunos de los ejes ya acondicionados y que no son ajenos a la función potencialmente ejercida por el "corredor".

Es lo que ha de ocurrir, en efecto, con la autovía Tordesillas-Salamanca, diseñada con el propósito de agilizar los enlaces con la capital salmantina y de potenciar al mismo tiempo el principal vector transversal de la región (N-620/E-80) con destino a la frontera portuguesa⁶; con la transformación, asimismo en autovía, de la línea que enlaza a Salamanca con Fuentes de Oñoro, completando así la Autovía de Castilla, hasta entrar en contacto, ya en la frontera portuguesa, con el eje (IP-5), que, tras su acondicionamiento se ha convertido en un soporte fundamental de las interrelaciones en la mitad Norte de la Península Ibérica; y, por último, con el perfeccionamiento de los enlaces hacia el Noroeste mediante la adaptación como autovías de las carreteras que desde Benavente se hallan incluidas dentro de los programas de financiación correspondientes al Plan de Accesos a Galicia. A todo ello habría que sumar la alusión explícita efectuada por la Comisión Europea cuando, al mencionar en el "*Libro Blanco sobre el Crecimiento, la Competitividad y el Empleo*" los grandes proyectos de infraestructuras que han de ser acometidos en España -parcialmente financiados mediante las llamadas "obligaciones de la Unión"⁷- destaca entre los preferenciales figura la construcción de la Autopista Lisboa-Valladolid, con una inversión estimada de 2.000 millones de Ecus.

La política de inversiones proyectada por R.E.N.F.E. se ha planteado, al socaire de la misma preconizada racionalidad que justificó el cierre y desmantelamiento de líneas efectuados en la segunda mitad de los ochenta, la mejora o potenciación de los enlaces por vía férrea en los sectores más dinámicos socio-económicamente de la Comunidad. A este propósito parece responder el proyecto de puesta en marcha, anunciado en Enero de 1994 en Palencia, de un servicio denominado "Castilla-Express", similar al que ya funciona en Cataluña e igualmente previsto en Andalucía, con la declarada finalidad de potenciar las comunicaciones por ferrocarril entre Burgos, León, Valladolid y Palencia. Y en este mismo contexto es preciso contemplar el alcance del proyecto de construcción de una línea de Alta Velocidad entre Madrid y Valladolid (contemplado en el Programa de Trenes de Alta Velocidad de la Comunidad Europea y oficialmente denominada como *Variante Norte del Guadarrama*), cuyas obras, en principio y según las declaraciones oficiales, habrían de comenzar en 1997⁸. Dejando

Concertación Territorial. pp. 13

⁶ En esta misma línea hay que aludir a la financiación destinada a la mejora del trazado entre Salamanca y Fuentes de Oñoro, adaptándolo a los caracteres técnicos de la red principal sin desdoblamiento.

⁷ Las "obligaciones de la Unión" consisten en una de las dos modalidades de emisión de deuda a largo plazo (la otra consiste en "obligaciones convertibles del Fondo Europeo de Inversiones"), lanzada al mercado libre de capitales - con destino sobre todo a los grandes promotores públicos y privados - con el propósito de financiar grandes redes de infraestructuras y proyectos transfronterizos.

⁸ En concreto, este proyecto, que indudablemente posee interés para el futuro del "corredor" como espacio de relación, fue abordado en la reunión mantenida en Gijón el 2 de Noviembre de 1994 por el "*Foro para el Impulso de la Red Ferroviaria en el Cuadrante Noroeste de la Península*", donde la

de lado la crispada polémica suscitada en torno a su trazado y al impacto ambiental que pudiera provocar, digamos simplemente que el carácter preferente que en el momento de su formulación se la concede descansa en el argumento de ser considerada como "el tronco común para las comunicaciones ferroviarias entre Madrid y todo el Norte peninsular, desde el País Vasco hasta Galicia". No en balde la realización del proyecto habría de ir asociada, en efecto, a "las mejoras adicionales que supondrán otras actuaciones previstas en el resto de la red conectada con ella: en particular la adecuación a 200 Kms/h de los tramos Valladolid-Vitoria y Venta de Baños-León, así como la conexión con la Y vasca"⁹.

Si, a primera vista, da la impresión de que la rearticulación del transporte en la región tiende a estimular una tendencia proclive al afianzamiento creciente de la centralidad en la organización del sistema urbano, también es cierto que puede propiciar la génesis de mecanismos favorables a la configuración de un sistema reticular, acorde con el planteamiento que preconiza el tránsito de un modelo jerárquico de red urbana a un modelo apoyado en la red de ciudades, en la que Valladolid habría de desempeñar una función aglutinante de primer orden.

Y así, al tiempo que cobra entidad material el proyecto de instalación en Benavente un Centro Integrador de Transportes, también la tiene en Valladolid, y precisamente cabe el que ya se ha consolidado como el eje transversal más importante de la Comunidad, el referido a la construcción de un Área de Transportes a gran escala que, integrada además por un nuevo Mercado Central y un Centro de Empresas, aparezca programada como una dotación inscrita en la red internacional de conexiones comerciales a gran escala, en la que Valladolid afianzaría su posición estratégica dentro de la corriente de intercambios canalizada hacia el Suroeste de Europa, como lo prueba el apoyo proporcionado a la iniciativa por dos focos tan relevantes a este nivel como son las ciudades de Bordeaux y Porto, no ajenas a la posición crucial que entre ambas aquella ocupa.

Pero si esta situación de encrucijada, que hoy nadie minimiza y que no cesa de revalidar la dimensión espacial del corredor del bajo valle del Pisuerga, encuentra un excelente asidero en las posibilidades de relación y en las economías externas inherentes

participación de los representantes de Valladolid ha sido siempre muy activa. En ella, conviene recordarlo, el Director General de Transporte Ferroviario comunicó que el Ministerio de Obras Públicas invertiría ya 5.000 millones en 1995 para el inicio de las obras de la Variante, cuyo costo se estimó en 200.000 millones de pesetas, con la intención de concluirla en el año 2.007. Pese a sus dilaciones, no cabe duda que el seguimiento de este tema reviste una importancia crucial cuando se trata de valorar el alcance de los previsibles cambios que han de tener lugar en el sistema de infraestructuras de Castilla y León.

⁹ Además de estas actuaciones, es interesante señalar que en la reunión celebrada en Gijón los participantes en el "Foro" citado suscribieron un documento solicitando la redefinición del P.D.I., con la voluntad de adecuar las decisiones a la defensa de criterios de igualdad y reequilibrio territorial. Junto a la insistencia en poner en marcha cuanto antes la Variante del Guadarrama, se requirió la Alta Velocidad (A.V.E.) para la línea León-Monforte de Lemos, para facilitar el enlace con Portugal a través del eje atlántico, para el desarrollo de la línea Palencia-Santander y para el eje transversal que comunica ferroviariamente Galicia con Cataluña.

a las ventajas de la dotación viaria y ferroviaria, obliga también a no soslayar la necesidad de afrontar, casi como una exigencia ineludible y en aras de la coherencia del sistema global de relaciones, la resolución de los problemas plantados por la debilidad de la capacidad aeroportuaria, todavía sumida en la incertidumbre pese a los poderosos intereses en juego y al empeño mostrado por los agentes sociales e institucionales (Cámara de Comercio de Valladolid y Junta de Castilla y León) en pro de un Plan de ampliación, reestructuración y mejora del hoy muy insuficiente y disfuncional aeropuerto de Villanubla.

4. BIBLIOGRAFÍA.

- ALONSO TEIXIDOR, L.P., CANDELA PI, C., MANERO MIGUEL, F. y SAINZ GUERRA, J.L. (1993): *Valladolid en la Encrucijada*. Valladolid, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio/Junta de Castilla y León. 150 pp.
 - BATTEN, D.F. (1995): «Network Cities: Creative Urban Agglomerations for the 21st Century». *Urban Studies*. 32/2. pp. 313-327
 - BAZIN, M. et GEPPERT-HEBRARD, A. (1994): «Des réseaux urbains aux réseaux de ville». En NEMERY, J. C.: *Le renouveau de l'aménagement du territoire en France et en Europe*. Paris, DATAR, PP. 265-271
 - BENITO ARRANZ, S. (1959): «Venta de Baños. Contribución al estudio de las estructuras urbanas enclavas en un medio rural». *Estudios Geográficos*. nº 77. pp. 483-521
 - *DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL (DOT). Hipótesis del Modelo Territorial*. Valladolid, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, 1996. 245 pp.
 - GARCÍA DE JALÓN LASTRA, A. et alii (1986): *Estudio de las parcelaciones ilegales de la provincia de Valladolid*. Valladolid, Departamento de Urbanismo de la ETS de Arquitectura, 198 pp.
 - INGECON (1995): *PLAN ESTRATÉGICO DE PALENCIA. PALENCIA 2000*. Palencia, Excmo. Ayuntamiento. 207 pp.
 - LÓPEZ TRIGAL, L. (1996): «Castille-et-Leon, région carrefour». En LABORDE, P.: *L'Ibérie Atlantique*. Poitiers, Editions de l'Aube/IAAT. pp. 89-96
 - MANERO MIGUEL, F. (1989): «Le couloir Valladolid-Palencia: un axe d'activités concurrentes en Vieille Castille». En V.V.A.A.: *Espagne en mutation*. Madrid, Casa de Velázquez. pp. 199-220
 - MANERO MIGUEL, F. (1995): «Readaptación de las jerarquías funcionales y transformación del espacio urbano en Castilla y León». *Situación*. Servicio de Estudios del Banco Bilbao-Vizcaya, 19, nº 3. pp. 217- 233
 - SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, J.L. (1994): *Ejes de desarrollo y articulación del territorio: el ejemplo del eje Irún-Aveiro*. Salamanca, Departamento de Geografía, 2 Vols.+ Anexos. Tesis Doctoral (inérita).
-

Gráfico 1.- El corredor Valladolid-Palencia (1960)

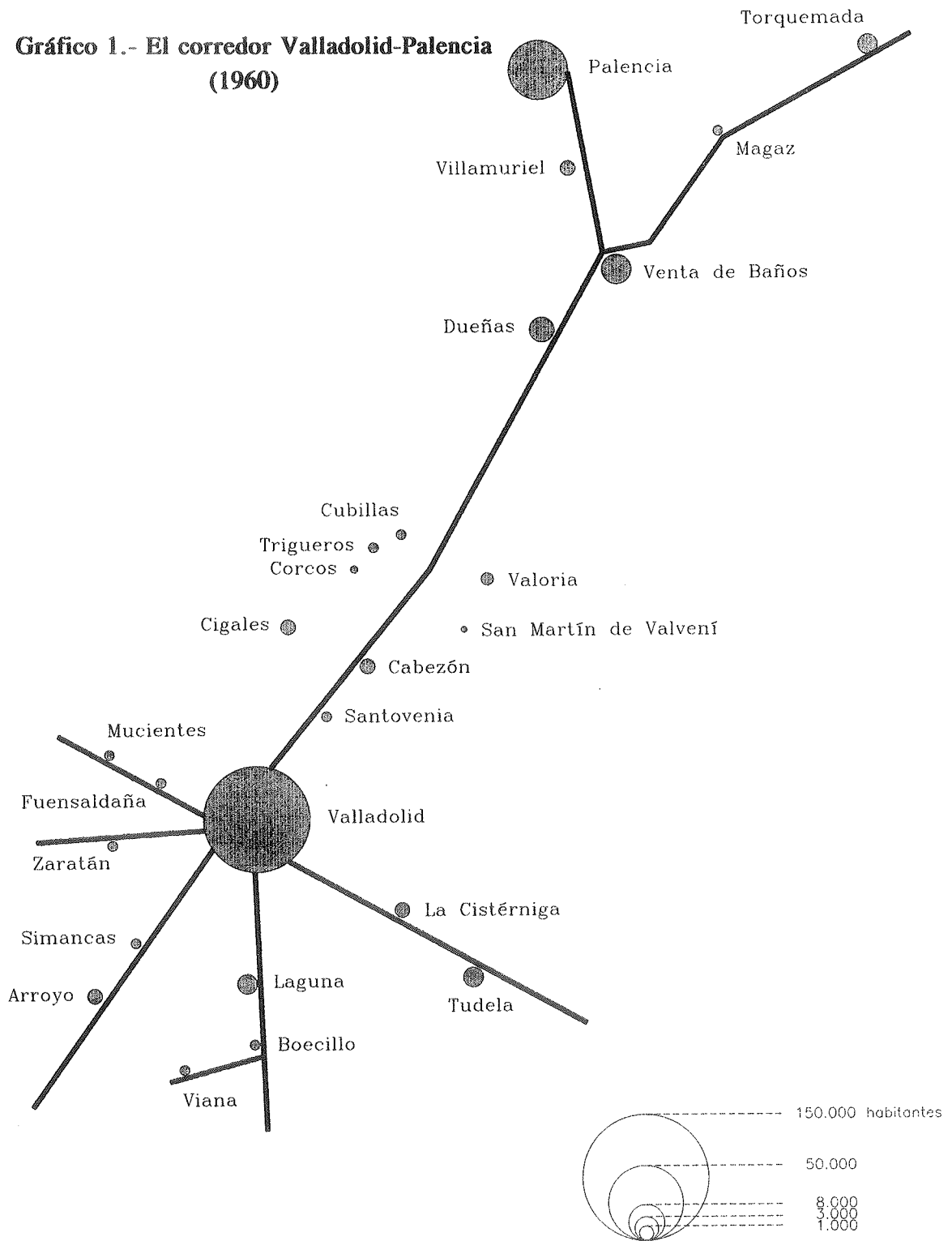


Gráfico 2.- El corredor Valladolid-Palencia
(1991)

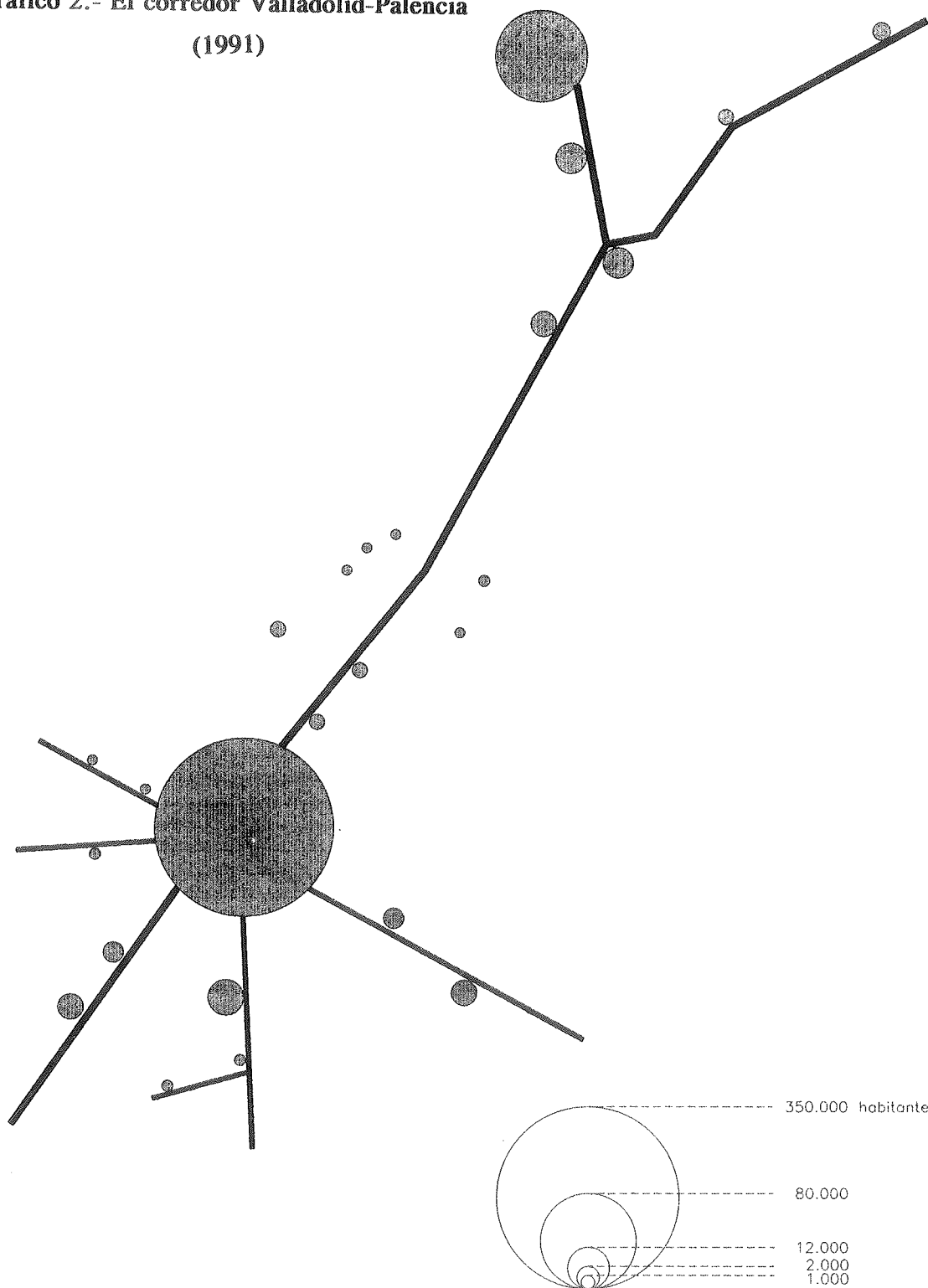


Gráfico 3.- Evolución demográfica de los municipios situados en el corredor

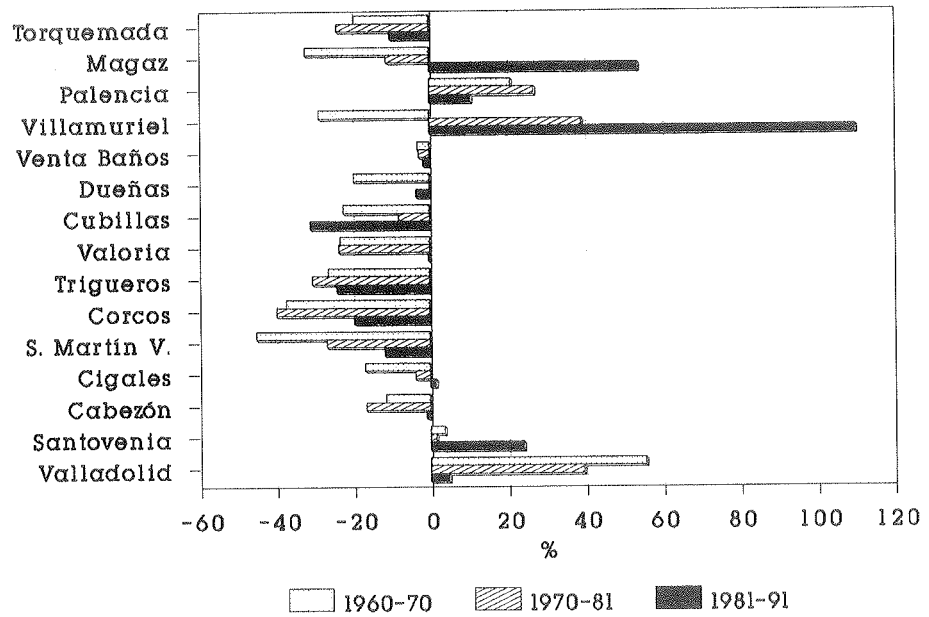


Gráfico 4.- Evolución demográfica de los municipios periurbanos de Valladolid (fuera del corredor)

